**Phụ lục.**

**BẢNG TỔNG HỢP CÂU HỎI VÀ TRẢ LỜI**

**HỘI NGHỊ ĐỐI THOẠI DOANH NGHIỆP TRONG LĨNH VỰC HÀNG HẢI NĂM 2016**

*\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_*

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **STT** | **Nội dung kiến nghị** | **Dự thảo nội dung trả lời của Cục HHVN** | **Cơ quan, đơn vị tham mưu trả lời** |
| **I** | **Nhóm Cảng biển (33 câu)** | | |
|  | Cảng Total Cần Thơ có tải trọng 1500MT để tàu có tải trọng 1700MT cập cảng thì phía cảng phải làm thủ tục gì?  Để nâng cấp cảng lên 3000MT thì Cảng phải làm thủ tục gì? Liên hệ với những cơ quan nào?  ***(Công ty TNHH Total Gas Cần Thơ)*** | a) Đối với những trường hợp bến cảng tiếp nhận tàu thuyền có trọng tải lớn hơn giới hạn theo Quyết định công bố mở bến cảng, Cục Hàng hải Việt Nam đã có văn bản số 04/CHHVN-BCB ngày 03/01/2002 hướng dẫn về việc thống nhất cấp phép đưa tàu vào, rời bến cảng.  b) Đối với những trường hợp bến cảng tiếp nhận tàu thuyền có trọng tải lớn hơn ngoài phạm vi được đề cập ở trên, Cục Hàng hải Việt Nam đã có các văn bản số 2899/CHHVN-CTHH ngày 17/7/2014 và số 2497/CHHVN-CTHH ngày 21/6/2016 hướng dẫn khai thác tuyến luồng hàng hải vào bến cảng. Cụ thể như sau:  - Khi Doanh nghiệp cảng có nhu cầu thực hiện cải tạo, nâng cấp bến cảng để tiếp nhận tàu có trọng tải lớn hơn thiết kế kết cấu cầu cảng, đã công bố đưa vào khai thác sử dụng, cần báo cáo Cục Hàng hải Việt Nam xem xét, chấp thuận theo thẩm quyền.  - Trên cơ sở ý kiến chấp thuận của Cục Hàng hải Việt Nam, Doanh nghiệp cảng tổ chức nghiên cứu, kiểm định, thực hiện cải tạo nâng cấp bến cảng theo thoả thuận của Cục Hàng hải Việt Nam và quy định tại Nghị định số 21/2012/NĐ-CP ngày 21/3/2012 của Chính phủ.  - Sau khi Doanh nghiệp cảng đã hoàn thiện đầy đủ các yêu cầu trên, Cảng vụ Hàng hải căn cứ thông số kỹ thuật tàu phù hợp với chuẩn tắc kỹ thuật luồng tàu (độ sâu, chiều rộng, đường kính quay trở, tĩnh không,…) và năng lực cầu cảng để giải quyết thủ tục tàu thuyền trọng tải lớn vào bến cảng. | Vụ Kết cấu hạ tầng  giao thông |
|  | Hệ thống cảng biển Việt Nam có rất nhiều cảng nhỏ được Cục Hàng hải công bố cho phép khai thác tàu có tải trọng dưới 1.000 tấn. Tuy nhiên, hiện nay theo xu thế phát triển ngành vận tải biển, loại tàu này còn rất ít mà chủ yếu là loại tàu SB có trọng tải từ 1.000 tấn đến 3.000 tấn. Để tận dụng cơ sở hạ tầng, phát huy hiệu quả vốn nhà nước, công suất thiết kế, tăng sản lượng hàng hoá thông qua, giúp doanh nghiệp cảng tháo gỡ khó khăn, tạo thêm việc làm và thu nhập cho người lao động. Đề nghị Nhà nước có cơ chế, chính sách linh hoạt, cho phép các tàu có trọng tải lớn hơn quy định cập cầu các cảng nói trên làm hàng nếu đảm bảo an toàn.  ***(Công ty CP Cảng Quảng Bình)*** | Vụ Kết cấu hạ tầng  giao thông |
|  | Cảng đăng ký tiếp nhận tàu có trọng tải đến 1.000DWT cập Cảng làm hàng, thực tế Cảng có khả năng tiếp nhận tàu có trọng tải lớn hơn 1.000DWT. Kính mong Cục HHVN xem xét và có biện pháp hỗ trợ, tạo điều kiện cho tàu có trọng tải >1.000DWT được vào Cảng làm hàng nhằm nâng cao năng suất khai thác, góp phần giảm chi phí giá thành sản phẩm.  ***(Công ty TNHH XD tổng hợp Thắng Lợi)*** | Vụ Kết cấu hạ tầng  giao thông |
|  | Đề nghị Cục Hàng hải Việt Nam khi xây dựng Nghị định về điều kiện kinh doanh khai thác cảng biển đưa ra tiêu chí vốn điều lệ phù hợp với các doanh nghiệp cảng địa phương được đầu tư, khai thác trước năm 2000 có giá trị tài sản thấp vì đã thực hiện khấu hao TSCĐ; điều kiện về trang thiết bị vận hành cảng đề nghị cho doanh nghiệp cảng chủ động đầu tư phù hợp với điều kiện kinh doanh và hiệu quả kinh tế mang lại.  ***(Công ty CP Cảng Quảng Bình)*** | Hiện nay, dự thảo Nghị định về điều kiện kinh doanh khai thác cảng biển đang được lấy ý kiến các bộ, hiệp hội, Phòng Thương mại và Công nghiệp Việt Nam. Tại dự thảo Nghị định, điều kiện về vốn dự kiến được phân chia theo 3 loại cảng biển tiếp nhận tàu thuyền có trọng tải 3000 DWT; từ 3000 đến 10.000 DWT và trên 10.000 DWT.  Về điều kiện trang thiết bị vận hành cảng: quy định theo hướng giao cơ quan có thẩm quyền ban hành Tiêu chuẩn kỹ thuật, Quy chuẩn kỹ thuật để áp dụng. | Vụ Kết cấu hạ tầng  giao thông |
|  | Có chính sách phát triên cảng biển phải đi kèm các điều kiện về năng suất xếp dỡ và diện tích kho bãi để có thể giải phóng hàng hoá theo yêu cầu chủ tàu.  ***(Công ty TNHH TM và Vận tải Vũ Gia Tam)*** | Vụ Kết cấu hạ tầng  giao thông |
|  | Đề nghị giám sát thực hiện quy hoạch cảng biển chặt chẽ, theo đúng quy hoạch cảng biển và nhóm cảng biển và nhóm cảng biển đã được Chính phủ phê duyệt, tránh tình trạng phát triển cảng “cung vượt cầu”, dư thừa công suất, gây lãng phí vốn đầu tư của nhà nước.  ***(Công ty CP Cảng Quảng Bình)*** | Thống nhất với đề xuất của Công ty CP Cảng Quảng Bình về vấn đề này. Hiện nay, Cục Hàng hải Việt nam đang xây dựng kế hoạch để triển khai Quy hoạch chi tiết các Nhóm cảng biển trong ngắn hạn và tăng cường kiểm tra, đánh giá việc thực hiện quy hoạch, căn cứ thực tế tăng trưởng hàng hóa thông qua để báo cáo cấp có thẩm quyền điều chỉnh kịp thời, hạn chế tình trạng dư thừa công suất cảng biển | Vụ Kế hoạch và Đầu tư |
|  | Luồng chạy tàu cảng Gianh từ năm 2012 đến nay chưa được Cục Hàng hải Việt Nam đầu tư nạo vét, bị cạn và thường xuyên thay đổi do thời tiết nên gây khó khăn cho tàu bè ra vào cảng. Hệ thống phao dẫn luồng không có đèn tín hiệu nên gây nhiều khó khăn và mất an toàn cho các phương tiện ra vào cảng ban đêm.  ***(Công ty CP Cảng Quảng Bình,Công ty TNHH Xây dựng tổng hợp Thắng Lợi)*** | Tuyến luồng Cửa Gianh được công bố với chuẩn tắc luồng H=-3,3m; B=60m, Bộ GTVT đã giao cho Công ty CP Đầu tư Linh Thành Quảng Bình thực hiện nạo vét theo hình thức XHH với chuẩn tắc H=-4,7m.  Công ty đã triển khai nạo vét từ tháng 6/2014.  Dự án sẽ kết thúc và nghiệm thu vào cuối năm 2016, tuy nhiên Cục HHVN đang đôn đốc Công ty triển khai thi công và hoàn thành dự án trong tháng 10/2016.  - Về nâng cấp hệ thống báo hiệu ban đêm: Cục HHVN đã cho phép chuẩn bị đầu tư, hiện đang giao Tcty BĐATHH miền Bắc lập BCKTKT trình duyệt trong tháng 10/2016 làm cơ sở triển khai. | Vụ Kết cấu hạ tầng  giao thông |
|  | Dự án nạo vét luồng vào cảng Cửa Việt năm 2016 đã được Cục Hàng hải Việt Nam Phê duyệt với chủ trương là xã hội hóa. Hai đơn vị thực hiện dự án là: Công ty cổ phần Đầu tư BKG và Công ty TNHH Phát triển Khoáng sản Duy Tân.   * Đến nay Công ty cổ phần Đầu tư BKG thi công nạo vét tuyến luồng từ phao số P0 đến phao P4, khối lượng nạo vét khoảng 242nghìn m3, và ngừng hơn 2 tháng nay. Do đơn vị thực hiện nạo vét không đồng đều độ sâu luồng, dẫn đến luồng bị phá vỡ có điểm sâu điểm quá cạn. Theo thông báo của Tổng công ty bảo đảm Miền Bắc gần nhất luồng Cửa việt độ sâu chỉ đạt: - 1,4m tại phao số P4. * Công ty TNHH Phát triển Khoáng sản Duy Tân nạo vét từ P4 đến cảng Cửa Việt: chưa thực hiện. Đề nghị xem xét.   ***(Công ty TNHH MTV Cảng Cửa Việt )*** | Công ty BKG đã thực hiện nạo vét từ 24/4/2016 với khối lượng nạo vét khoảng 242.000m3 và tạm dừng thi công từ ngày 06/7/2016. Hiện tại cả 02 nhà đầu tư đã tập kết phương tiện, thi công những điểm cạn để phục vụ tàu bè qua lại. | Vụ Kết cấu hạ tầng  giao thông |
|  | Cảng Phước Thái - Vedan có 2 cầu cảng được Bộ giao thông vận tải cấp phép xây dựng năm 1993, đến tháng 8 năm 1994 hoàn thành đưa vào sử dụng. Cầu cảng số 1 là Cầu hàng lỏng, cầu cảng số 2 là cầu hàng khô, nhưng thiết kế ban đầu của cầu cảng số 2 lắp đặt đường ống bơm hàng lỏng nên nó được sử dụng cho cả hàng khô và lỏng.  Hiện tại chúng tôi vướng mắc là cầu hàng khô không được phép sử dụng cho phương tiện chở hàng lỏng cập cảng, vì vậy kính đề nghị Quý cơ quan xem xét vào thời điểm năm 1993-1994 đã có khái niệm Cầu tổng hợp chưa, hay cầu hàng khô của chúng tôi lúc đó là cầu cảng tổng hợp. Nếu có thì chúng tôi phải xin đổi công năng cho cầu cảng này và cách thức, thủ tục xin đổi như thế nào?  ***(Công ty TNHH Vedan Việt Nam)*** | Đối với công năng bến cảng thuộc thẩm quyền QĐ của Bộ GTVT, do đó việc xem xét điều chỉnh, bổ sung công năng, đề nghị doanh nghiệp có văn bản kiến nghị cụ thể Bộ GTVT để được giải quyết. Đồng thời doanh nghiệp cần lưu ý các quy định hiện hành đối với an toàn khai thác (đặc biệt đối với hàng hóa xăng dầu, hàng nguy hiểm) để có định hướng đầu tư phù hợp. | Vụ Kế hoạch và Đầu tư |
|  | Các cảng vụ thu phí đảm bảo an toàn hàng hải nhưng không tiến hành dẹp luồng để tàu vào ra an toàn (cảng Chân Mây, Cam Ranh). Tại 2 cảng này thường có lưới, thuyền đánh bắt cá trên luồng. Kiến nghị giải quyết  ***(Công ty CP ASIATRANS Việt Nam)*** | - Theo quy định, việc thu phí bảo đảm an toàn hàng hải không nhằm phục vụ cho công tác dẹp luồng cho tàu ra vào cảng, Phí dùng để:  a) Vận hành hệ thống đèn biển;  b) Vận hành hệ thống luồng hàng hải;  c) Khảo sát, ra thông báo hàng hải;  d) Sửa chữa công trình, tài sản bảo đảm an toàn hàng hải;  đ) Nạo vét, duy tu luồng hàng hải để đảm bảo độ sâu của luồng theo chuẩn tắc thiết kế ban đầu được cơ quan có thẩm quyền phê duyệt (không bao gồm công tác nạo vét đầu tư xây dựng mới luồng hàng hải);  e) Nhiệm vụ đột xuất khác để đảm bảo an toàn hàng hải.  - Phản ánh của Doanh nghiệp về việc hai cảng này thường có lưới đánh bắt cá trên luồng, Cục Hàng hải Việt Nam tiếp thu ý kiến của doanh nghiệp và Cục sẽ có văn bản gửi các Cảng vụ Hàng hải yêu cầu cảng vụ phối hợp với các cơ quan quản lý chuyên ngành tại địa phương tăng cường hơn nữa công tác kiểm tra, giám sát các phương tiện hoạt động trên luồng nhằm giải quyết tình trạng tàu cá thả lưới đánh bắt cá trên luồng (việc giải quyết tình trạng tàu thuyền lấn chiếm luồng; kiểm tra, giám sát hoạt động hàng hải tại vùng nước cảng biển được giao quản lý là việc làm thường xuyên của các cảng vụ hàng hải). | Vụ An toàn giao thông |
|  | Giải quyết nạn tàu cá của ngư dân chiếm hết vùng nước của cảng gây khó khăn cho các tàu hàng mỗi lần ra vào cảng.  ***(Công ty CPĐT khai thác cảng biển Hàng hải An Thới, Công ty nhiệt điện Nghi sơn 1)*** | Cục Hàng hải Việt Nam tiếp thu ý kiến của doanh nghiệp và Cục Hàng hải Việt Nam sẽ có văn bản gửi các cảng vụ Hàng hải yêu cầu cảng vụ phối hợp với các cơ quan quản lý chuyên ngành tại địa phương tăng cường công tác kiểm tra, giám sát các phương tiện hoạt động trên luồng và giải quyết tình trạng tàu cá thả lưới và đánh bắt cá trên luồng. | Vụ An toàn giao thông |
|  | Hiện nay, Bộ Giao thông Vận tải đã có dự thảo điều chỉnh Quyết định số 2223/QĐ-TTg ngày 13/11/2011 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt “Quy hoạch phát triển hệ thống cảng cạn Việt Nam đến năm 2020, định hướng đến năm 2030”.  Đề nghị Chính phủ, Bộ Giao thông Vận tải sớm công bố qui hoạch để các đơn vị cảng biển, vận tải, cảng cạn, các nhà đầu tư… thiết lập chuỗi logistics nhằm đáp ứng nhu cầu vận chuyển hàng hoá xuất, nhập khẩu, tăng năng lực thông qua cho các cảng biển.  ***(Công ty CP Cảng Cam Ranh)*** | Theo kế hoạch thực hiện, trong Quý IV/2016 Bộ GTVT sẽ trình Thủ tướng phê duyệt điều chỉnh quy hoạch phát triển hệ thống cảng cạn Việt Nam đến năm 2020. Sau khi Thủ tướng Chính phủ phê duyệt quy hoạch, Bộ GTVT sẽ phê duyệt quy hoạch chi tiết phát triển cảng cạn trên toàn quốc và công bố rộng rãi để làm cơ sở đầu tư đáp ứng nhu cầu phát triển. | Vụ Kế hoạch và Đầu tư |
|  | Luồng hàng hải Ba Ngòi bao gồm các cảng Cam Ranh, cảng Xi măng, cảng Xăng dầu, nhà máy đóng tàu Cam Ranh. Trong đó, cảng Cam Ranh đã được công bố là bến 50.000DWT từ năm 2013 nhưng luồng vào cảng vẫn là cho tàu 30.000DWT. Hiện nay, nhu cầu đưa tàu có tải trọng đến 50.000DWT đến cảng để xếp dỡ hàng hoá (Đá xuất khẩu, dăm gỗ, than nhập khẩu…) tăng cao nhưng cảng chưa thể tiếp nhận được vì luồng vào cảng không đảm bảo.  Thời gian qua đơn vị đăng ký với Cục Hàng hải để nạo vét duy tu tuyến luồng và tận dụng cát tận thu nhưng đến nay vẫn chưa triển khai nạo vét duy tu luồng. Công ty kính đề nghị Bộ Giao thông Vận tải, Cục Hàng hải hỗ trợ sớm bố trí và đưa vào kế hoạch nạo vét luồng cảng Ba Ngòi.  ***(Công ty CP Cảng Cam Ranh)*** | * Hiện nay, luồng hàng hải Ba Ngòi đã được Cục Hàng hải Việt Nam công bố theo chuẩn tắc thiết kế. Khi thông số kỹ thuật của tàu thuyền đáp ứng việc hành hải trên tuyến luồng, và tùy thuộc vào điều kiện thực tế (mớn nước, thủy hải văn…) thì Cảng vụ hàng hải sẽ điều động tàu thuyền ra, vào bến cảng theo quy định bảo đảm an toàn an ninh. | Vụ Kết cấu hạ tầng  giao thông |
|  | Với các đặc điểm hệ thống luồng Hải Phòng có chiều dài khá lớn, gần liền với sông, có tốc độ sa bồi nhanh, nên độ sâu khai thác luồng không đồng đều.  Đề nghị các Cơ quan Trung ương và Thành phố Hải Phòng tiếp tục quan tâm đầu tư kinh phí và các cơ chế phù hợp để duy trì thường xuyên hoạt động nạo vét luồng hàng hải khi vực Hải Phòng đảm bảo ổn định độ sâu: -7,2m theo chuẩn tắc thiết kế, nhằm tạo điều kiện thuận lợi cho doanh nghiệp kinh doanh khai thác cảng và các hãng tàu.  ***(Công ty CPĐT và phát triển Cảng Đình Vũ)*** | Thực hiện Quyết định 73/QĐ-TTg của TTCP, Bộ Giao thông vận tải đang chỉ đạo tổ chức thí điểm việc thực hiện nạo vét để duy trì độ sâu thiết kế thường xuyên đối với 02 tuyến luồng: Hải Phòng và Sài Gòn – Vũng Tàu. Hiện nay Cục HHVN đang tổ chức tổng kết, đánh giá hiệu quả, báo cáo cấp có thẩm quyền tiếp tục tổ chức triển khai thực hiện trong thời gian tới. | Vụ Kết cấu hạ tầng  giao thông |
|  | Trong những năm qua, tại khu vực Cảng Vũng Áng ảnh hưởng rất lớn đến thời tiết gió mùa đông bắc, theo thống kê bình quân mỗi năm phải ngừng hoạt động sản xuất khoảng 2-3 tháng/năm không làm hàng vì sóng gió to; Theo quy hoạch đê chắn sóng cảng Vũng Áng dài 370m, đã đầu tư giai đoạn 2 được 260m, còn 110m chưa được đầu tư nối kéo dài thêm 110m đê chắn sóng tại Cảng Vũng Áng. Đề nghị sớm giải quyết  ***(Công ty CP cảng Vũng Áng Việt Lào)*** | Cục HHVN đã báo cáo Bộ GTVT đưa dự án vào danh mục đầu tư công trung hạn 2016-2020, Cục HHVN sẽ phối hợp với tỉnh tiếp tục báo cáo Bộ GTVT quan tâm bố trí vốn để triển khai thực hiện | Vụ Kế hoạch và Đầu tư |
|  | Cảng Trạm Nghiền Cam Ranh thuộc Chi nhánh Công ty cổ phần Xi măng Hà tiên 1 - Trạm Nghiền Cam Ranh nằm trong vịnh Cam Ranh, đã thực khảo sát và công bố thông báo hàng hải về đo độ sâu khu vực trước bến và vũng quay tàu của cầu cảng năm 2015.  Cảng Trạm Nghiền Cam Ranh kiến nghị miễn giảm hoặc kéo dài thời gian thực hiện công tác này (vì chi phí thực hiện việc khảo sát hàng năm là rất lớn, ước tính khoảng 400 triệu đồng cho một lần thực hiện.  ***(Chi nhánh Công ty CP Xi Măng Hà Tiên)*** | * Về thời gian khảo sát ra TBHH: theo quy định tại Điểm e, Khoản 2, Điều 69, Nghị định số 21/2012/NĐ-CP ngày 21/3/2012 của Chính phủ về “Quản lý cảng biển và luồng hàng hải”, khu nước trước bến cảng phải được thực hiện việc khảo sát và đề nghị công bố thông báo hàng hải 01 lần/01 năm. * Theo quy định tại Thông tư 07/2015/TT-BGTVT ngày 07/4/2015 quy định về Báo hiệu hàng hải và thông báo hàng hải, Cục Hàng hải Việt Nam đang xây dựng dự thảo Quyết định công bố Danh mục định kỳ khảo sát thông báo hàng hải các tuyến luồng hàng hải chuyên dùng, khu chuyển tải chuyên dùng và vùng nước trước bến cảng; tổ chức lấy ý kiến của các cơ quan, đơn vị liên quan trước khi ban hành. Dự kiến hoàn thành trong năm 2016. | Vụ Kết cấu hạ tầng  giao thông |
|  | Đối với hoạt động nạo vét duy tu trước bến hàng năm của cảng đề nghị các Cơ quan Trung ương và thành phố Hải Phòng đồng với đề xuất chỉ cần lập kế hoạch bảo vệ môi trường hoặc báo cáo tác động môi trường một lần cho các năm. Giảm các thủ tục hành chính để Cảng thực hiện thi công nạo vét đúng thời gian, đúng quy định và đảm bảo tiến độ.  ***(Công ty CPĐT và phát triển Cảng Đình Vũ)*** | Thuộc thẩm quyền Bộ Tài nguyên môi trường, kiến nghị Bộ GTVT có ý kiến với Bộ Tài nguyên môi trường | Vụ Môi trường |
|  | Đề nghị Cơ quan Trung ương và Thành Phố Hải Phòng cần bố trí, quy hoạch khu đổ bùn nạo vét luồng lâu dài cho khu vực Hải Phòng.  ***(Công ty CPĐT và phát triển Cảng Đình Vũ)*** | Vật liệu nạo vét của các công trình, dự án tại khu vực Hải Phòng đã được UBND Hải Phòng quy hoạch tại văn bản số 588/UBND-GT ngày 27/4/2016, theo đó, tại khu vực Hải Phòng đã quy hoạch 07 vị trí (trên bờ và ngoài biển) để đổ VLNV của các công trình khu vực Hải Phòng. Tại văn bản nêu trên, UBND Hải Phòng đã có ý kiến như sau: "Giao Sở TNMT Hải Phòng chủ trì cùng Sở KHCN, Sở Xây dựng, Cảng vụ HH Hải Phòng căn cứ kết quả nghiên cứu của Viện TNMT Biển tại đề tài: "Nghiên cứu xây dựng luận cứ phục vụ đổ bùn đất nạo vét trên địa bàn Hải Phòng" để xem xét quyết định vị trí đổ bùn đất cụ thể cho từng dự án nạo vét duy tu luồng và công trình hàng hải trong vùng nước cảng biển Hải Phòng, báo cáo UBND TP trong quý II/2017." | Vụ Kết cấu hạ tầng  giao thông |
|  | Chúng tôi xin kiến nghị Bộ Giao Thông Vận Tải và các cơ quan liên quan bổ sung thêm ngân sách để sớm nạo vét luồng vào CM-TV đạt -15.5m để đảm bảo an toàn cho tàu hành hải, tăng tính linh động cho các cảng trong quá trình khai thác và tăng tính hấp dẫn của khu cảng, tận dụng cơ hội do sự phát triển của thị trường vận tải biển mang lại khi kích cỡ tàu cập cảng ngày càng gia tăng. Đội tàu khai thác tuyến dịch vụ Á-Âu hiện đang nhanh chóng sử dụng các tàu trên 18,000 TEU và các liên minh hãng tàu cũng đang nghiên cứu và quan tâm nhiều hơn đến CM-TV.  ***(Công ty TNHH Cảng Quốc Tế Cái Mép (CMIT))*** | Hiện nay Bộ GTVT đẫ bố trí đủ kinh phí để thực hiện nạo vét duy tu tuyến luồng CM-TV đạt độ sau thiết kế -14m. Đối với đề xuất của CMIT về nạo vét đến độ sâu -15,5m thuộc nội dung Dự án nghiên cứu tổng thể toàn diện tuyến luồng, Hiện nay Cục HHVN đang chỉ đạo Tư vấn khẩn trương hoàn thiện dự án để và báo cáo Bộ GTVT xem xét phê duyệt trong năm 2016 làm cơ sở triển khai thực hiện. | Vụ Kế hoạch và Đầu tư |
|  | Đề nghị Cục Hàng hải Việt Nam nghiên cứu nạo vét luồng tại cụm Vũng Tàu – Thị Vải lên 16m và luồng tại cụm Cảng nước sâu Lạch Huyện lên 20m nhằm đón được các tàu tải trọng lớn đến 18.000 Teu trong thời gian tới để có thể cạnh tranh với các cảng trong khu vực, tăng khả năng thu hút hàng hóa trung chuyển cũng như đáp ứng nhu cầu xuất nhập khẩu hàng hóa của Việt Nam.  Ngày 17/08/2016, Bộ Giao thông vận tải đã có văn bản số 9526/BGTVT-KHĐT thông báo về việc chấp thuận chủ trương nghiên cứu nâng cấp bến cảng TCTT tiếp nhận tàu 130.000 tấn ra vào làm hàng. Tuy nhiên, căn cứ vào nhu cầu thực tế của các hãng tàu đề xuất Tân Cảng Sài Gòn tiếp nhận tàu tải trọng lớn trong thời gian tới, chúng tôi đề nghị cục Hàng hải và Bộ Giao thông vận tải xem xét chấp thuận cho phép các cảng TCTT và TCIT của Tân Cảng Sài Gòn được phép đón tàu tới 160.000 tấn ra vào làm hàng.  ***(Tổng công ty Tân Cảng Sài Gòn)*** | - Về nạo vét luồng CM-TV như đã trả lời tại mục 19. Đối với đề xuất việc nạo vét luồng Lạch Huyện, ghi nhận ý kiến đề xuất của Tổng Công ty Tân Cảng, Cục HHVN sẽ báo cáo Bộ GTVT cho phép nghiên cứu, đánh giá cụ thể thực tế khai thác cảng Lạch Huyện (sau khi hoàn thành) và đề xuất các giải pháp đầu tư nạo vét luồng để đáp ứng nhu cầu phát triển KTXH của Vùng và Quốc gia.  - Về việc tiếp nhận tàu, Bộ Giao thông vận tải đã có văn bản số 11422/BGTVT-KCHT ngày 30/9/2016 về việc chấp thuận chủ trương nghiên cứu cho tàu trọng tải đến 160.000DWT ra, vào làm hàng tại Bến cảng Tân cảng Cái Mép Thị Vải (TCTT). Sau khi có kết quả nghiên cứu, Tổng Công ty Tân cảng Sài Gòn gửi hồ sơ về Cục Hàng hải Việt Nam thẩm định, báo cáo Bộ Giao thông vận tải xem xét, chấp thuận chính thức việc cho phép tiếp nhận tàu trọng tải đến 160.000DWT.  - Cục Hàng hải ủng hộ đề xuất của Tổng công ty Tân Cảng Sài Gòn nghiên cứu, nâng cấp Bến cảng để tiếp nhận tàu có trọng tải đến 160.000 DWT và Cục Hàng hải Việt Nam đã có Công văn số 3855/CHHVN-CTHH ngày 28/9/2016 báo cáo Bộ Giao thông vận tải về việc nghiên cứu, nâng cấp Bến cảng container quốc tế Cái Mép tiếp nhận tàu có trọng tải đến 160.000 DWT. | Vụ Kế hoạch và Đầu tư |
|  | Hiện nay, chỉ khoảng 13% hàng hoá thông qua cảng CM-TV được vận chuyển bằng đường bộ đến cảng do nhiều hạn chế về hạ tầng kết nối. Chúng tôi xin kiến nghị Chính phủ, Bộ GTVT, các cơ quan, ban ngành nghiên cứu và sớm đẩy nhanh đầu tư cơ sở đường giao thông kết nối như cao tốc Biên Hoà - Vũng Tàu song song với quốc lộ 51,trước mắt là đầu tư đến Tân Thành để tạo thuận lợi cho việc vận chuyển hàng hóa…  ***(Công ty TNHH Cảng Quốc Tế Cái Mép (CMIT))*** | Thúc đẩy kết nối cảng biển nâng cao hiệu quả khai thác cảng là một trong những giải pháp được Lãnh đạo Bộ GTVT quan tâm chỉ đạo các đơn vị liên quan nghiên cứu và đề xuất cụ thể, trong đó Bộ GTVT phối hợp với các địa phương xem xét các phương án kết nối (cao tốc Biên Hòa Vũng Tàu, Đường Sắt Biên Hòa Vũng Tàu, Đường liên cảng - cầu Phước An nối với cao tốc Bến Lức Long Thành, tuyến hành lang đường thủy phía Nam, tuyến luồng hàng hải qua sông Đồng Tranh...) để cân nhắc và ưu tiên đầu tư phù hợp. | Vụ Kế hoạch và Đầu tư |
|  | Đề nghị Bộ Giao thông vận tải và Bộ Công Thương thống nhất và có quy hoạch cụ thể về các trung tâm hậu cần và các tại khu vực phía Nam có kết nối giao thông đường bộ, đường thủy thuận lợi từ đó các doanh nghiệp có phương án đầu tư và phát triển dịch vụ logistics một cách hiệu quả.  ***(Tổng công ty Hàng hải Việt Nam)*** | Theo kế hoạch thực hiện, trong Quý IV/2016 Bộ GTVT sẽ trình Thủ tướng phê duyệt điều chỉnh quy hoạch phát triển hệ thống cảng cạn Việt Nam đến năm 2020. Sau khi Thủ tướng Chính phủ phê duyệt quy hoạch, Bộ GTVT sẽ phê duyệt quy hoạch chi tiết phát triển cảng cạn trên toàn quốc và công bố rộng rãi để làm cơ sở đầu tư đáp ứng nhu cầu phát triển | Vụ Kế hoạch và Đầu tư |
|  | Cảng Đà Nẵng kiến nghị Bộ Giao thông vận tải, Chính phủ có quy hoạch cảng biển quốc tế là đầu mối giao nhận cấp 1 tại Miền Trung nhằm tập trung nguồn lực đầu tư tạo động lực phát triển cho khu vực, tránh việc đầu tư dàn trải như dự án đầu tư Cảng Liên Chiểu.  ***(Tổng công ty Hàng hải Việt Nam)*** | Việc thực hiện quy hoạch cảng biển Đà Nẵng tuân thủ QĐ số 1037/QĐ-TTg ngày 24/6/2014 và Bộ GTVT đã phê duyệt tại Quyết định số 2369/QĐ-BGTVT ngày 29/7/2016. | Vụ Kế hoạch và Đầu tư |
|  | Kể từ khi đưa cảng vào khai thác đến nay, đường liên cảng ở khu vực Cái Mép **-** Thị Vải chưa hoàn thành, mặt đường còn xấu dễ gây tai nạn cho xe và người lưu thông, đặc biệt làm giảm sức thu hút cho hàng hóa xuất nhập khẩu đi /đến bằng đường bộ và không tăng cường được sức mạnh của liên cảng. Đề nghị Bộ Giao thông vận tải xem xét chỉ đạo Sở Giao thông vận tải Tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu sớm hoàn thành đường vào cảng đưa vào hoạt động.  ***(Tổng công ty Hàng hải Việt Nam)*** | - Tuyến đường liên cảng CM-TV thuộc thẩm quyền quyết định đầu tư của tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu, kiến nghị Bộ GTVT phối hợp và có ý kiến với UBND tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu để đẩy nhanh tiến độ, sớm hoàn thành toàn bộ dự án và đưa vào khai thác. | Vụ Kế hoạch và Đầu tư |
|  | Kính đề nghị Bộ GTVT tiếp tục kiến nghị với Chính phủ và làm việc với UBND TP Hồ Chí Minh để quy hoạch lại để các cảng trong nội đô trên sông Sài Gòng (quận 7); di dời hoặc hạn chế sản lượng khu vực Cát Lái; không nạo vét thêm luồng Soài Rạp cao hơn độ sâu thiết kế để cho các cảng khu vực Hiệp Phước không phát triển thêm nữa (thông qua việc có khả năng nhận được các tầu cỡ lớn) dẫn đến tăng sự cạnh tranh với cụm cảng Cái Mép – Thị Vải. Việc này có ý nghĩa vô cùng quan trọng và là điều kiện tiên quyết để Cái Mép – Thị Vải tăng trưởng hàng hóa theo hướng cơ học.  ***(Tổng công ty Hàng hải Việt Nam)*** | Hiện nay Bộ GTVT đang chỉ đạo đánh giá kết quả thực hiện Quyết định số 3304/QĐ-BGTVT ngày 22/10/2013 về nâng cao hiệu quả các cảng biển nhóm 5 và bến cảng CM-TV, Đồng thời chỉ đạo Cục HHVN rà soát, điều chỉnh quy hoạch nhóm 5, nội dung điều chỉnh quy hoạch sẽ xem xét đề xuất của doanh nghiệp và có giải pháp quy hoạch phù hợp cho phát triển toàn nhóm 5. | Vụ Kế hoạch và Đầu tư |
|  | Theo quy định tại các điều 86, 87, 88 Bộ Luật Hàng hải năm 2015, để việc đầu tư, khai thác kết cấu hạ tầng cảng biển được đầu tư bằng nguồn vốn nhà nước được hiệu quả, chúng tôi đề xuất thực hiện theo hướng sau:  - Nhà nước giao cho doanh nghiệp khai thác cảng biển được đầu tư Kết cấu hạ tầng cảng để doanh nghiệp chủ động lựa chọn mức độ đầu tư, chủng loại trang thiết bị, cơ sở hạ tầng phù hợp với nhu cầu sản xuất và qui mô kinh doanh, tiết kiệm được chi phí đầu tư ban đầu và doanh nghiệp sẽ chủ động hơn trong công tác duy tu, sửa chữa, nâng cấp hạ tầng để đảm bảo hoạt động sản xuất.  - Ban quản lý và khai thác cảng chỉ làm chức năng quản lý hoạt động chung của khu vực cảng chứ không tham gia vào công tác đầu tư, cho thuê và kinh doanh hạ tầng. Theo đó Ban quản lý cảng sẽ tập trung các biện pháp quản lý như: quản lý việc thực hiện khung giá dịch vụ cảng biển, quản lý việc đầu tư, khai thác cảng của doanh nghiệp; Qui định bắt buộc về việc nộp các khoản thuế, phí, lệ phí; Đấu thầu quyền thuê khu đất/mặt nước đã được qui hoạch để phát triển Cảng; Các điều kiện ràng buộc về qui mô công trình, loại công trình, mục đích sử dụng, mức độ hiện đại hóa, tiến độ thi công và đưa vào sử dụng CSHT Cảng... Như vậy hoạt động của Ban quản lý sẽ mang tính khách quan, đảm bảo cạnh tranh lành mạnh cho các doanh nghiệp tham gia kinh doanh.  ***(Tổng công ty Tân Cảng Sài Gòn)*** | Căn cứ Điều 86, 87, 88 trong Bộ Luật HHVN năm 2015 sẽ thành lập lên Ban quản lý và Khai thác cảng. Tại điều 88 của Bộ Luật đã quy định chức năng, nhiệm vụ và quyền hạn của Ban QL&KT cảng, trong đó bao gồm cả các công tác liên quan tới đầu tư, cho thuê kết cấu hạ tầng cầu cảng, bến cảng biển.  Hiện nay, dự thảo Nghị định quy định chi tiết về cơ cơ cấu tổ chức, nhiệm vụ, quyền hạn và khu vực áp dụng mô hình Ban QL&KT cảng đã được xây dựng, gửi các bộ, ngành, cơ quan để lấy ý kiến, sẽ tiếp thu ý kiến của doanh nghiệp trong việc xây dựng Nghị định. | Vụ Hợp tác quốc tế |
|  | Đề nghị UBND Tp. HCM hỗ trợ hoàn tất các thủ tục giao đất, mặt bằng để Cảng Sài Gòn triển khai xây dựng giai đoạn 2 của Cảng Sài Gòn - Hiệp Phước; hỗ trợ Cảng Sài Gòn lắp đặt thêm các bến phao trên sông Thiềng Liềng và Soài Rạp có khả năng tiếp nhận tàu 50.000 - 70.000DWT nhằm chuyển tải hàng hóa khi các cảng trong khu vực không đáp ứng được.  ***(Tổng công ty Hàng hải Việt Nam)*** | Theo định hướng về quy hoạch nghiên cứu điều chỉnh nhóm 5 sẽ nghiên cứu phát triển các bến phao phù hợp với đặc thù nhóm 5. Trên cớ sở quy hoạch được duyệt doanh nghiệp đăng ký thực hiện theo quy hoạch. | Vụ Kế hoạch và Đầu tư |
|  | Hiện nay, do hệ thống phao báo hiệu luồng vào cảng kho xăng dầu ngoại quan Vân Phong-VPT chưa được lắp đặt nên hiện tượng ghe thuyền đánh cá của ngư dân đánh bắt hải sản hoẵ neo đậu trong khu vực luồng ra vào gây mất an toàn hàng hải và ảnh hưởng đến hoạt động của tàu chở dầu ra vào bến cảng vẫn thường xuyên xảy ra mà chưa có giải pháp xử lý dứt điểm. Để đảm bảo an toàn cho các hoạt động hàng hải tại khu vực, VPT kính đề nghị Cục Hàng hải Việt Nam xem xét và đẩy nhanh việc đầu tư lắp đặt và sớm đưa hệ thống phao báo hiệu luồng vào kho xăng dầu ngoại quan Vân Phong vào hoạt động.  ***(Công ty Liên doanh TNHH kho xăng dầu ngoại quan Vân Phong)*** | Cục HHVN đang nghiên cứu thiết lập tuyến và lắp đặt hệ thống báo hiệu chung cho khu vực Nam Văn Phong để đảm bảo an toàn toàn cho các hoạt động hàng hải trong khu vực. Đối với luồng chuyên dùng vào bến cảng Kho Ngoại quan Nam Vân Phong thuộc trách nhiệm của doanh nghiệp. | Vụ Kết cấu hạ tầng  giao thông |
|  | Hiện tại luồng, vũng quay tàu đón tàu khách 150.000 DWT. Đề nghị Bộ tạo điều kiện cho Cảng Đà Nẵng đón tàu lớn vào cảng.  ***(Cảng Đà Nẵng)*** | * Luồng tàu Đà Nẵng được bố trí vốn nạo vét đến 10,5m, trong thời gian tới Bộ chưa có kế hoạch nạo vét luồng Tiên Sa. * Việc đón tàu có trọng tải lớn vào cảng, giao Cục HHVN chỉ đạo Cảng vụ Hàng hải Đà Nẵng làm việc với cơ quan liên quan, tạo điều kiện cho cảng Đà Nẵng đón được tàu có trọng tải lớn vào cảng bảo đảm an toàn an ninh hàng hải. | Vụ Kế hoạch và Đầu tư |
|  | Thông tư số 07/2015/BGTVT quyết định công bố và thông báo hàng hải quy định danh mục cảng, loại cảng để khảo sát thông báo hàng hải đến nay chưa có danh mục của cảng phải khảo sát và công bố gây khó khăn cho doanh nghiệp, cảng vụ thực hiện.  ***(Công ty CP cảng Vũng Áng Việt Lào)*** | * Bộ GTVT tiếp thu kiến nghị của doanh nghiệp và giao Cục Hàng hải Việt Nam khẩn trương hoàn thiện trình Lãnh đạo bộ ký ban hành, và tổ chức phổ biến rộng rãi tạo điều kiện cho doanh nghiệp, cảng vụ hàng hải triển khai thực hiện; | Vụ Kết cấu hạ tầng  giao thông |
|  | Đề nghị nạo vét luồng Phan Thiết  ***(Công ty CP Hưng Phát)*** | * Luồng vào cảng Phan Thiết, Cục HHVN đã giao công ty Việt Nhật thực hiện nạo vét tiến độ thực hiện chậm vì vậy Cục HHVN đã đề xuất Bộ Giao thông vận tải cho chấm dứt hợp đồng với công ty Việt Nhật | Vụ Kết cấu hạ tầng  giao thông |
|  | Cầu bến tại Phan Thiết – Phú Quý dẫn đến thời gian tàu ra vào cảng chậm  ***(Công ty CP Hưng Phát)*** | * Giao Cảng vụ Hàng hải Bình Thuận chủ trì, phối hợp với Ban quản lý cảng và các bên liên quan sắp xếp thời gian tàu ra vào cảng được thuận lợi, nhanh chóng. |  |
|  | Đề nghị cho Cảng biển chuyên dùng làm Thông báo Hàng hải 3 năm 1 lần vì:   * Cảng chỉ phục vụ đóng và Sửa chữa tàu, do vậy lượng tàu ra vào ít * Việc sửa chữa tàu liên tục nên khó di dời tàu đậu, tạm ngưng để khảo sát độ sâu. * Tàu hạ thuỷ thì không tải nên ít ảnh hưởng đến độ sâu của vùng nước trước cầu cảng.   ***(Công ty TNHH Nhà máy sửa chữa và Đóng tàu Sài)*** | * Dự kiến công bố tuyến luồng chuyên dùng trong tháng 10. | Vụ Kết cấu hạ tầng  giao thông |
| **II** | **Nhóm vận tải biển (21 câu)** | |  |
|  | Theo định nghĩa về lệ phí trước bạ: là khoản thu của nhà nước do các chủ thể đăng ký quyền sở hữu tài sản mà theo qui định của pháp luật phải đăng ký quyền sở hữu”. Khi Công ty Tàu DVDK đăng ký cho tàu thuê Bare-boat là chỉ đăng ký mang cờ, không đăng ký quyền sở hữu nên không phải nộp lệ phí trước bạ. Điều này có đúng không?  ***(Công ty Tàu dịch vụ dầu khí (DVDK))*** | * Căn cứ Nghị định số 161/2013/NĐ-CP ngày 12/11/2013 của Chính phủ về đăng ký mua, bán, đóng mới tàu biển: Nội dung doanh nghiệp hỏi về đăng ký tàu thuê Bare boat được quy định tại Điều 11. Thủ tục đăng ký tàu biển có thời hạn. Một trong những thành phần hồ sơ đăng ký tàu biển là:   “h) Chứng từ chứng minh đã nộp lệ phí trước bạ theo quy định,… Trường hợp tàu biển là đối tượng không phải nộp lệ phí trước bạ thì nộp tờ khai lệ phí trước bạ có xác nhận của cơ quan thuế…”   * Căn cứ Nghị định 45/2011/NĐ-CP ngày 17/6/2011 của Chính phủ về lệ phí trước bạ: Điều 2. Đối tượng chịu lệ phí trước bạ. Đã quy định rõ: “3. Tàu thuỷ, kể cả sà lan, ca nô, tàu kéo, tàu đẩy. 4. Thuyền, kể cả du thuyền” Là đối tượng chịu lệ phí trước bạ.   Điều 3: quy định về người nộp lệ phí“… phải nộp lệ phí trước bạ khi đăng **ký quyền sở hữu, quyền sử dụng** với cơ quan nhà nước có thẩm quyền, trừ các trường hợp quy định tại Điều 4 Nghị định này.”  (Chi tiết hơn có thể nghiên cứu thêm các Thông tư hướng dẫn: Thông tư số 124/2011/TT-BTC, ngày 31/8/2011; Thông tư số 34/2013/TT-BTC, ngày 28/3/2013)   * Như vậy, trường hợp doanh nghiệp hỏi về đăng ký tàu thuê Bare boat không đăng ký quyền sở hữu (nhưng đăng ký quyền sử dụng), theo các quy định hiện hành nói chung vẫn phải nộp lệ phí trước bạ, trừ những trường hợp được miễn lệ phí trước bạ đã quy định rõ tại Điều 4 – Nghị định 45/2011/NĐ-CP nói trên và các Thông tư hướng dẫn. * Chi tiết, cụ thể hơn, doanh nghiệp có thể liên hệ trao đổi với các cơ quan thuế có thẩm quyền. | Vụ Tài chính |
|  | Đề nghị nâng mức hoa tiêu bắt buộc tàu từ 2.000GT lên 3.000GT và lai dắt từ 80m lên 90m đối với tàu có 02 máy chính.  ***(Công ty TNHH TM và Vận tải Vũ Gia Tam)*** | - Mức hoa tiêu bắt buộc từ 2.000 GT trở lên đã quy định tại khoản 3 Điều 247 Bộ luật Hàng hải Việt Nam năm 2015.  - Chiều dài của tàu thuyền được lai dắt được quy định tại nội quy cảng biển của từng khu vực cảng biển. Tuy nhiên, tùy theo điều kiện thực tế từng khu vực cảng biển, cảng vụ hàng hải xin ý kiến của các cơ quan liên quan để quy định và trình Cục HHVN phê duyệt số lượng, công suất tàu lai đối với từng trường hợp cụ thể.  - Theo điểm b, khoản 2, Điều 247 Bộ luật Hàng hải Việt Nam năm 2015 quy định các trường hợp không bắt buộc phải sử dụng dịch vụ hoa tiêu hàng hải: Tàu thuyền Việt Nam chở khách, chở dầu, khí hóa lỏng, xô hóa chất dưới 1000GT; các loại tàu thuyền khác của Việt Nam dưới 2000GT, vì vậy tàu của Công ty từ 2000GT lên 3000GT phải sử dụng hoa tiêu hàng hải bắt buộc theo quy định.  -Tuy nhiên, theo Thông tư số 36/2013/TT-BGVT ngày 13/10/2013; Thông tư 16/2015/TT-BGTVT ngày 08/5/2015 quy định về đào tạo, cấp, thu hồi Giấy chứng nhận khả năng chuyên môn hoa tiêu hàng hải và Giấy chứng nhận vùng hoạt động hoa tiêu hàng hải quy định thuyền trưởng được cấp Giấy chứng nhận khả năng chuyên môn hoa tiêu hàng hải hạng nào thì được phép dẫn tàu biển trong giới hạn của hạng đó. | Vụ An toàn giao thông  Vụ Pháp chế |
|  | Áp dụng một tàu lai đối với tàu có chân vịt mũi khi cập/rời cảng.  ***(Công ty TNHH MTV Vận tải Biển Đông)*** | Hiện nay, Cục HHVN đã giao các cảng vụ hàng hải chủ trì, phối hợp với các cơ quan, tổ chức liên quan rà soát, sửa đổi nội quy cảng biển theo hướng giảm số lượng, công suất tàu lai đối với các loại tàu có tính năng đặc biệt (có chân vịt mũi hoặc 2 chân vịt …). | Vụ An toàn giao thông  Vụ Pháp chế |
|  | Tại các cảng vụ hàng hải lớn như Thành Phố Hồ Chính Minh, Hải Phòng, Đà Nẵng đã ứng dụng công nghệ thông tin cập nhật hàng ngày thông tin về cầu bến, phao, lịch trình tàu đến, rời cảng, kế hoạch điều động tàu ra vào di chuyển trong vùng nước cảng. Giúp ích chủ tàu, người khai thác và đại lý trong việc nắm bắt tình hình tại cảng và có quyết định điều động tàu phù hợp.  Kiến nghị Cục hàng hải Việt Nam tiếp tục làm việc với các cảng vụ hàng hải nơi có mật độ tàu ghé cảng lớn nhanh chóng triển khai dịch vụ cung cấp thông tin hằng ngày lên mạng Internet lịch trình tàu đến, rời cảng, kế hoạch điều động tàu ra vào di chuyển trong vùng nước cảng nhằm minh bạch hóa và bình đẳng thông tin đối giữa các doanh nghiệp.  ***(Công ty CP vận tải biển Vinaship)*** | Hiện nay, Cục HHVN đang nghiên cứu sửa Nghị định số 21/2012/NĐ-CP về quản lý cảng biển và luồng hàng hải theo hướng yêu cầu cảng vụ hàng hải có trách nhiệm thông báo cho các tổ chức, cá nhân liên quan biết kế hoạch điều động tàu để phối hợp triển khai điều động, tiếp nhận tàu theo kế hoạch.  Cục HHVN sẽ yêu cầu các Cảng vụ hàng hải cung cấp thông tin lên mạng Internet để người làm thủ tục nắm bắt thông tin. |  |
|  | Đề nghị Chính phủ ban hành chính sách hỗ trợ cho các Doanh nghiệp vận tải vay vốn với lãi suất ưu đãi 05-10 năm để có vốn mua và lắp đặt thiết bị theo công ước BWM  ***(Công ty CP Vận tải Biển Bắc, Hiệp hội chủ Tàu Việt Nam, Công ty Cổ phần Vận Tải Biển Vinaship)*** | Tính đến thời điểm hiện nay khu vực Đông Nam Á có: Indonesia, Malaysia, Châu Á: Nhật, Hàn Quốc... đã tham gia Công ước. Theo quy định của Công ước, tàu biển của một quốc gia muốn được miễn lắp đặt hệ thống quản lý nước dằn tàu theo quy định miễn giảm “Quy định A-4” thì quốc gia đó phải là thành viên của Công ước BWM và việc miễn trừ theo quy định của Công ước chỉ cho phép đối với một hoặc các tàu chỉ hoạt động trên một hoặc các chuyến hành trình giữa các cảng hoặc các vị trí được định rõ. Tuy nhiên do Việt Nam chưa phải là thành viên Công ước do vậy để tiến hành đàm phán với quốc gia để được áp dụng quy định miễn trừ là khó khả thi và sẽ không được Tổ chức Hàng hải quốc tế chấp thuận vì việc này sẽ trái với thông lệ quốc tế.  Hiện nay Bộ GTVT đang giao cho Cục HHVN tiến hành nghiên cứu và xây dựng lộ trình gia nhập Công ước BWM phù hợp với điều kiện Việt Nam và trong dự thảo báo cáo Bộ GTVT về các bước và lộ trình gia nhập, Cục HHVN cũng sẽ đưa kiến nghị với Bộ GTVT về việc xem xét đàm phán với các nước trong khu vực ASEAN và một số nước mà đội tàu biển Việt Nam hoạt động miễn trừ lắp đặt thiết bị xử lý nước dằn cho đội tàu biển quốc gia Việt Nam trong khi Việt Nam chưa tham gia Công ước. Tuy nhiên đề nghị các doanh nghiệp vẫn phải chuẩn bị phương án khai thác, chuẩn bị năng lực đáp ứng các yêu cầu của Công ước khi có hiệu lực vào ngày 8/9/2017, tránh ảnh hưởng và thiệt hại về tài chính liên quan đến việc bị bắt giữ và lưu giữ tàu do không tuân thủ các quy định của Công ước khi hoạt động, khai thác trên các tuyến có quốc gia đã là thành viên của Công ước.  Ngoài ra, đề nghị Cục Đăng kiểm Việt Nam rà soát và tư vấn cho các Doanh nghiệp vận tải biển về việc thực hiện kiểm tra cấp mới Giấy chứng nhận quốc tế ngăn ngừa ô nhiễm do dầu gây ra (IOPP) cho tàu biển trước thời hạn Công ước BWM có hiệu lực nhằm giúp các Doanh nghiệp vận tải biển có thêm thời gian 05 năm nữa để chuẩn bị nguồn lực về tài chính, cơ sở lắp đặt, trang thiết bị… triển khai hệ thống xử lý nước dằn theo yêu cầu của Công ước. | Vụ Hợp tác quốc tế  Vụ Môi trường |
|  | Ngày 08/9/2017 Công ước quốc tế về kiểm soát, quản lý nước dằn và cặn nước dằn tàu biển (BWM 2004) có hiệu lực, yêu cầu các chủ tàu lăp đặt thiết bị xử lý nước dằn và cặn nước dằn, điều này rất khó khăn cho chủ tàu vì số tiền lắp đặt rất lớn.  Đề nghị Bộ GTVT, Cục Hàng hải Việt Nam kiến nghị với chính phủ và các cơ quan hữu quan làm việc với các quốc gia khu vực Đông Nam Á đã tham gia Công ước BWM 2004 miễn trang bị cho các tàu treo cờ các quốc gia Đông Nam Á khi đến các cảng của họ khoảng từ 5-10 năm kể từ ngày công ước có hiệu lực.  ***(Cổ phần Vận Tải Biển Vinaship)*** |
|  | Đối với các tàu đóng mới khai thác trong nội địa đề nghị cho sử dụng động cơ cũ được đại tu dưới sự giám sát của Đăng Kiểm nhằm giảm chi phí đầu tư cho chủ tàu, giảm cước vận chuyển hàng hoá, kích thích nhu cầu đóng mới.  ***(Công ty TNHH MTV đóng tàu và công nghiệp hàng hải Sài Gòn)*** | Để tạo điều kiện thuận lợi cho chủ tàu, Cục HHVN kiến nghị Bộ GTVT giao Cục Đăng kiểm Việt Nam chủ trì phối hợp với các cơ quan chuyên ngành, xem xét, nghiên cứu và đánh giá cụ thể báo cáo Bộ GTVT xem xét, quyết định.  Tuy nhiên, theo ý kiến của Cục HHVN, hiện tại trong hệ thống QCVN chưa quy định về nội dung này, chỉ có 3 hình thức phân cấp về hệ thống máy tàu đó là:  1. Hệ thống máy tàu có thiết kế được ĐK phê duyệt phù hợp theo QCVN được đăng kiểm kiểm tra phân cấp trong chế tạo và lắp đặt  2. Hệ thống máy tàu do 01 tổ chức được đăng kiểm ủy quyền và/hoặc công nhận tiến hành xét duyệt thiết kế, kiểm tra trong chế tạo sau đó được ĐK kiểm tra, phân cấp theo QCVN  3. Hệ thống máy tàu không được bất kỳ Tổ chức phân cấp nào xét dyệt thiết kế, kiểm tra chế tạo sau đó được ĐK kiểm tra và phân cấp theo QCVN.  Việc lắp đặt động cơ cũ được đại tu dưới sự giám sát của Đăng kiểm cho các tàu đóng mới cần phải được quy định cụ thể bằng hệ thống Quy chuẩn kỹ thuật, trong đó cần xem xét đến các vấn đề về kỹ thuật, tính an toàn, tiết kiệm năng lượng và bảo vệ môi trường. Đối với máy móc nhập khẩu đã qua sử dụng phải <10 năm và tuân thủ nghiêm ngặt pháp luật Việt Nam (Theo Thông tư số 23/2015/TT-BKHCN). | Vụ Khoa học – Công nghệ  Cục Đăng kiểm Việt Nam |
|  | Các cơ quan kiểm định, Cục Đăng kiểm có cơ chế thuận tiện để chứng nhận cho các chủng loại máy móc thiết bị do trong nước sản xuất, khuyến khích nội địa hoá.  ***(Công ty TNHH MTV đóng tàu và công nghiệp hàng hải Sài Gòn)*** | Để tạo điều kiện thuận lợi cho chủ tàu, Cục HHVN kiến nghị Bộ GTVT giao Cục Đăng kiểm Việt Nam nghiên cứu báo cáo Bộ GTVT xem xét, quyết định.  Về chủ trương Cục HHVN ủng hộ cần có cơ chế thuận lợi để chứng nhận cho các chủng loại máy móc thiết bị do trong nước sản xuất, khuyến khích nội địa hóa. Thực tế cho thấy trong quá trình thực hiện, các trang thiết bị máy móc nói chung (nước ngoài+ trong nước) được lắp đặt trong đóng mới gặp khó khăn trong quá trình cấp giấy chứng nhận, do chưa có tên trong danh mục sản phẩm công nghiệp được chứng nhận hoặc nhà sản xuất chưa được đăng kiểm Việt Nam ủy quyền công nhận… (1 số dự án đóng mới tàu công vụ của Cục HHVN )…Vì vậy Cục HHVN nhận thấy việc có cơ chế thuận lợi cũng như cập nhật thường xuyên các máy móc, thiết bị trong danh mục sản phẩm công nghiệp là hết sức quan trọng, giảm thiểu được thời gian thực hiện cho chủ tàu và tiết kiệm kinh phí ngay từ khâu thiết kế. | Vụ Khoa học – Công nghệ  Cục Đăng kiểm Việt Nam |
|  | Hiện nay, giá nhiên liệu trong nước chênh lệch quá lớn so với các nước lân cận vì vậy đề nghị Bộ Tài chính có chính sách giảm giá nhiên liệu;  ***(Công ty CP Vận tải Biển Bắc)*** | Kiến nghị Bộ Giao thông vận tải có ý kiến với Bộ Tài chính xem xét nội dung kiến nghị của Doanh nghiệp | Vụ Vận tải |
|  | Thường xuyên mở lớp tập huấn cập nhật cho đội ngũ sỹ quan thuyền viên nhằm nâng cao trình độ và nắm bắt thông tin mới của ngành hàng hải thế giới;  ***(Công ty CP Vận tải Biển Bắc, Công ty TNHH MTV Đóng tàu Thịnh Long)*** | Hàng năm, Cục Hàng hải Việt Nam phối hợp với các Trường, đơn vị tổ chức các lớp tập huấn, cập nhật về luật, nghị định, thông tư, các hướng dẫn của Tổ chức hàng hải thế giới (IMO) và các vấn đề liên quan đến ngành hàng hải. | Vụ Tổ chức cán bộ |
|  | Hiện nay các Công ty vận tải biển đang gặp khó khăn về tuyển dụng thuyền viên, đặc biệt là các chức danh chuyên nghiệp như: Thủy thủ, thợ máy, cấp dưỡng, phục vụ viên vì vậy cần phải quy hoạch lại các cơ sở đào tạo thuyền viên, chất lượng của công tác đào tạo và chất lượng thi sỹ quan vận hành và sỹ quan quản lý sao cho đáp ứng được nhu cầu thực tế.  ***(Công ty Cổ phần Vận Tải Biển Vinaship)*** | - Ngày 06/4/2016 Cục trưởng Cục Hàng hải Việt Nam đã ban hành Quyết định số 841/QĐ-CHHVN phê duyệt Đề án thí điểm đào tạo thủy thủ, thợ máy chất lượng cao, hiện nay Trường Cao đẳng Hàng hải I đang tiến hành triển khai.  - Ngày 11/4/2013 Chính phủ đã ban hành Quyết định số 585/QĐ-TTg về việc phê duyệt Đề án “triển khai thực hiện các quy định của Công ước quốc tế về tiêu chuẩn huấn luyện, cấp chứng chỉ và trực ca của thuyền viên năm 1978 sửa đổi năm 2010”  -Ngày 27/10/2014 Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải đã ban hành Quyết định số 4068/QĐ-BGTVT phê duyệt Đề án thí điểm đào tạo sỹ quan hàng hải, hiện nay Trường Đại học Hàng hải Việt Nam đang đào tạo, huấn luyện. | Vụ Tổ chức cán bộ |
|  | Do tình hình sản xuất kinh doanh còn nhiều khó khăn, lương của thuyền viên đặc biệt là các chức danh như thủy thủ, thợ máy… thấp, nếu tàu khai thác nội địa thì thuyền viên phải chịu thêm thuế thu nhập nên lương của thuyền viên lại càng thấp tạo tâm lý bất ổn, không yên tâm công tác. Vì vậy đề nghị xem xét miễn thuế thu nhập nội địa cho thuyền viên.  ***(Công ty Cổ phần Vận Tải Biển Vinaship)*** | Hiện nay thuế thu nhập thuyền viên vận tải tuyến quốc tế đã được miễn là 0%, tuy nhiên thuế thu nhập thuyền viên vận tải nội địa vẫn là 10%.  Cục Hàng hải Việt Nam kiến nghị Bộ GTVT có ý kiến với Bộ Tài chính và trình Thủ tướng Chính phủ xem xét giảm thuế thu nhập cho thuyền viên vận tải tuyến nội địa. | Vụ Vận tải |
|  | Đề nghị Bộ Giao thông vận tải kiến nghị với các cấp có thẩm quyền để giải quyết vướng mắc thuế GTGT cho sản phẩm tàu đánh cá xa bờ.  ***(Công ty TNHH MTV Đóng tàu Thịnh Long)*** | Cục HHVN kiến nghị Bộ GTVT có ý kiến với Bộ Tài chính, trình Thủ tướng Chính phủ xem xét kiến nghị của Doanh nghiệp | Chuyển Bộ Nông nghiệp  và Phát triển Nông thôn, Bộ Tài chính |
|  | Đề nghị nghiên cứu sửa đổi Luật Hàng hải liên quan đến xếp dỡ, dôi nhật và xử lý hàng hoá để giải phóng tàu. Quy định trước đây là chủ hàng chịu trách nhiệm dôi nhật, nay thay đổi Cảng sẽ chịu trách nhiệm về bồi thường dôi nhật và giải phóng tàu.  ***(Công ty TNHH TM và Vận tải Vũ Gia Tam)*** | Thời hạn dôi nhật đã được quy định tại Điều 180 của Bộ luật Hàng hải Việt Nam năm 2015, trong đó đã quy định chi tiết về thời hạn dôi nhật và trách nhiệm thanh toán thời hạn dôi nhật giữa các bên. Các trường hợp cụ thể khác có thể được các bên thỏa thuận chi tiết thông qua hợp đồng hoặc áp dụng theo tập quán địa phương. | Vụ Pháp chế |
|  | Kiến nghị Bảo Hiểm Xã hội VN xóa lãi chậm thanh toán phát sinh từ thời gian đầu khủng hoảng (năm 2011, 2012) cho các doanh nghiệp vận tải biển do số lãi phát sinh khoanh lại đã lâu và trước đây Bảo Hiểm Xã hội VN đã có cơ chế xóa lãi nhưng mới chỉ được áp dụng cho các công ty vận tải biển 100 % vốn nhà nước.  ***(Tổng công ty Hàng hải Việt Nam)*** | Cục HHVN kiến nghị Bộ GTVT có ý kiến với Bộ Lao động - Thương binh và Xã hội xem xét | Vụ Quản lý doanh nghiệp |
|  | Đề nghị Cục Hàng Hải Việt Nam kiến nghị với các cơ quan hữu quan sửa đổi cho phép hàng trung chuyển được phép trung chuyển nội địa, trung chuyển từ cảng này sang cảng khác và trung chuyển đi Campuchia vì nhu cầu trung chuyển này cao và cần thiết cho việc thu hút nguồn hàng về cho các cảng trong khu vực.  ***(Tổng công ty Hàng hải Việt Nam)*** | Cục Hàng hải Việt Nam đã có văn bản kiến nghị và họp làm việc với các bộ, ngành liên quan để giải quyết vướng mắc về cho phép hàng trung chuyển. Các bên đã thống nhất giải quyết và Bộ Tài chính có văn bản báo cáo Thủ tướng Chính phủ 2 nội dung giải quyết vướng mắc như sau:  - Hàng hóa trung chuyển được phép vận chuyển giữa các khu vực trung chuyển trong cùng một cảng biển quốc tế không phụ thuộc vào phạm vi địa lý hành chính hoặc sự phân chia để quản lý của cơ quan hải quan (một cảng biển gồm nhiều Chi cục quản lý).  - Kiến nghị Thủ tướng Chính phủ cho phép hàng hóa trung chuyển được phép vận chuyển qua lãnh thổ Việt Nam để đến các cảng biển quốc tế có khu vực trung chuyển để xuất khẩu và giao Bộ Tài chính hướng dẫn thực hiện. | Vụ Vận tải |
|  | Ngày 04/07/2016, Cục Hàng hải Việt Nam đã có công văn số 2677/CHHVN-VTDVHH gửi Bộ Giao thông vận tải v/v báo cáo thực hiện cơ chế chính sách đối với dịch vụ bốc dỡ container trung chuyển, chuyển cảng. Đề nghị Cục Hàng hải, Bộ Giao thông vận tải và các bộ ngành liên quan sớm thống nhất và điều chỉnh quy định về hoạt động trung chuyển hàng hóa container tại Điều 44, Nghị định 08/2015/NĐ-CP để tạo thuận lợi cho hoạt động của các doanh nghiệp và hãng tàu vận tải.  ***(Tổng công ty Tân Cảng Sài Gòn)*** |
|  | Liên quan đến việc trung chuyển hàng hoá tại Cái Mép – Thị Vải và các vướng mắc phát sinh trong việc thực hiện hoạt động trung chuyển theo quy định tại điều 44 Nghị định 08/2015/NĐ-CP của Chính Phủ, tại cuộc họp về vấn đề này vào ngày 02/8/2016, tại trụ sở của Tổng Cục Hải Quan tại Hà Nội, việc vận chuyển hàng hoá trung chuyển giữa các bến cảng tại CM-TV là được phép thực hiện và vẫn được Chi cục Hải Quan tỉnh Bà Rịa – Vũng Tàu vận dụng cho phép thực hiện trong thời gian qua. Chúng tôi hiểu rằng việc thực hiện trung chuyển hàng hoá giữa CM-TV và TP HCM cần phải trình lên Thủ tướng Chính phủ.  Tuy nhiên, đối với riêng dịch vụ trung chuyển giữa các cảng trong cùng CM-TV, các doanh nghiệp cảng và hãng tàu nước ngoài mong muốn Tổng Cục Hải Quan Việt Nam ban hành một văn bản chính thức cho phép và hướng dẫn việc thực hiện vận chuyển hàng trung chuyển quốc tế giữa các bến cảng trong cùng khu cảng CM-TV, tạo điều kiện để các bên triển khai khai thác dịch vụ này tại khu vực.  ***(Công ty TNHH Cảng Quốc Tế Cái Mép (CMIT))*** |
|  | Kiểm soát tải trọng cảng biển gặp khó khăn trong kiểm soát hàng quá cảnh, hàng từ Việt Nam đến Lào kiểm soát tốt, từ Lào đến cảng biển Việt Nam gặp khó khăn do quy định tải trọng tại Lào cao hơn đề nghị Bộ hướng dẫn xử lý.  ***(Công ty CP cảng Vũng Áng Việt Lào)*** | * Bộ GTVT tiếp thu kiến nghị của doanh nghiệp, Bộ sẽ tìm hiểu trao đổi với nước Cộng hòa dân chủ nhân dân Lào để thống nhất tải trọng hàng hóa trung chuyển qua cảng biển Việt Nam phù hợp với luật pháp của hai bên. | Vụ Hợp tác quốc tế |
|  | Tàu Nhà nước được bù lỗ, tàu tư nhân không được bù lỗ dẫn tới cạnh tranh không công bằng  ***(Công ty CP Hưng Phát)*** | * Đề nghị Sở GTVT làm việc với Sở Tài chính về việc trợ giá tàu khách tạo sự cạnh tranh không bình đẳng. |  |
|  | Tàu bị bắt giữ tại Vũng Tàu do vận chuyển hàng hoá không có hoá đơn  ***(Công ty Nhật Việt)*** | Bộ GTVT giao Cục HHVN làm việc với Bộ Tư lệnh Bộ đội Biên phòng về quy định hàng hóa vận tải trên tàu biển bắt buộc phải có hóa đơn, xem xét kiến nghị sửa đổi Nghị định số 162/2013/NĐ-CP ngày 12/11/2013 của Chính phủ quy định về xử phạt vi phạm hành chính trên các vùng biển, đảo và thềm lục địa của Nước cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam cho phù hợp, tạo thuận lợi cho doanh nghiệp vận tải. | Vụ Pháp chế |
| **III** | **Nhóm về giá, phí, lệ phí (23 câu)** | |  |
|  | Phí chuyển tải tại khu neo Duyên hải - Trà Vinh quá cao  ***Công ty cổ phần Vận tải và TM Quốc tế (ITC)*** | Phí neo đậu tại khu nước vùng nước được quy định tại Điều 10-HĐ HH quốc tế và Điều 16-HĐ HH nội địa kèm theo TT 01/2016/TT-BTC. Mức thu Phí neo đậu không thay đổi so với Quyết định số 98/2008/QĐ-BTC. Đề nghị các Doanh nghiệp căn cứ Thông tư của Bộ TC để thực hiện theo quy định. | Vụ Tài chính |
|  | Kiến nghị Bộ Giao thông vận tải và Bộ Tài chính không tăng phí, lệ phí, giá dịch vụ bốc xếp tại cảng biển ít nhất là đến hết năm 2018.  ***(Hiệp hội Chủ tàu Việt Nam)*** | Phí, lệ phí hàng hải được Cục HHVN, Bộ GTVT trình Bộ Tài chính để ban hành Thông tư thay thế Thông tư số 01/2016/TT-BTC theo chương trình ban hành văn bản QPPL triển khai Luật phí và lệ phí. Theo đó các mức thu phí, lệ phí giữ nguyên như Thông tư 01 và QĐ 98 trước đây, có điều chỉnh quy định phương tiện TNĐ và tàu SB dưới 500 GT vào rời khu vực hàng hải thu theo biểu phí thủy nội địa để giảm khó khăn cho doanh nghiệp, bổ sung quy định 1 số đối tượng miễn thu phí hoặc vào tránh bão khẩn cấp. TT quy định mức phí, lệ phí hoạt động chuyên ngành được Bộ TC gửi Hiệp hội lấy ý kiến về cơ bản mức thu lệ phí đăng ký tàu biển, thuyền viên giữ nguyên như QĐ 84/2005/QĐ-BTC (từ 2005), có xây dựng 1 số mức thu phí mới theo danh mục phí, lệ phí quy định tại Luật phí và lệ phí. Hiện nay dự thảo TT đang được Bộ TC lấy ý kiến các cơ quan, doanh nghiệp để hoàn thiện, ban hành. Gía bốc xếp tại cảng biển do DN cảng biển quyết định theo Luật giá trên nguyên tắc thị trường, chỉ có giá bốc dỡ container sẽ được QL theo khung giá từ 01/7/2017 theo quy định của Bộ luật HHVN. | Vụ Vận tải |
|  | Hiện phí cảng vụ, hoa tiêu áp dụng theo quy định của thông tư 01-2016-TT-BTC: Phí hoa tiêu tính toán theo kiểu lũy tiến thì giá cao hơn rất nhiều so với Nghị định 98 cũ đối với cảng có số hải lý lớn.  Theo quy định, tàu hàng lỏng, tanker tính 85% trên tổng dung tích. Một số cảng thu theo quy định của cảng tính 100% tổng dung tích.  Phí sử dụng cầu bến, phao neo: có quy đinh rõ biểu phí trong TT01-2016-TT-BTC, một số cảng không áp theo biểu phí BTC mà áp theo biểu phí của cảng (tàu đi tuyến nội địa). Đề nghị xem xét giải quyết, sửa đổi.  ***(Công ty CP ASIATRANS Việt Nam)*** | QĐ 98 trước đây ban hành không phù hợp do quy định tính thu phí hoa tiêu theo cự ly dẫn tàu còn bất hợp lý, vì có trường hợp dẫn tàu xa hơn, thu phí lại ít hơn khi dẫn tàu cự ly ngắn, không đúng với bản chất của cung ứng dịch vụ công (tiêu dùng nhiều phải trả phí nhiều). Thông tư 01 đã khắc phục bất hợp lý này và đã được Bộ TC ban hành, đề nghị DN thực hiện. Năm 2017 phí hoa tiêu sẽ chuyển sang cơ chế giá do DN quyết định mức thu trong khung giá do Bộ GTVT quy định: | Vụ Vận tải |
|  | Hàng hóa thông qua cầu cảng, bến phao phải chịu một số phí theo quy định TT01-2016-TT-BTC, tùy từng loại hàng /tấn => Điều này làm tăng giá hàng vào cảng, bến phao trong khi tàu đã chịu chi phí liner out, liner in => có thể làm giảm lượng hàng hóa qua cảng. Điều bất cập là có cảng áp dụng, có cảng không áp dụng.  ***(Công ty CP ASIATRANS Việt Nam, Công ty CPĐT và phát triển Cảng Đình Vũ)*** | Phí, lệ phí hàng hải do Bộ Tài chính là cơ quan có thâm quyền được Chính phủ quy định mức thu phí, lệ phí. Phạm vi và đối tượng thực hiện đã quy định trong TT số 01/2016/TT-BTC. Trong năm 2016 DN phải thực hiện thu phí theo Thông tư của Bộ Tài chính (năm 2017 mới chuyển sang giá), trường hợp DN cảng không thực hiện thu phí hàng hóa qua cầu cảng, bến phao, yêu cầu CVHH khu vực kiểm tra, có báo cáo về Cục HHVN những trường hợp này. | Vụ Tài chính |
|  | Áp dụng thuế suất VAT 0% đối với cảng phí, lệ phí hàng hải liên quan đến hoạt động chuyên chở hàng xuất khẩu cho các doanh nghiệp vận tải biển Việt Nam. Cho phép áp dụng biểu phí/lệ phí hàng hải nội địa đối với tàu có cảng rời trước đó và cảng đến tiếp theo là cảng trong nước (dù trên tàu có hàng quốc tế hay không và tàu có cảng rời trước đó và cảng đến tiếp theo là cảng trong nước).  ***(Công ty TNHH MTV Vận tải Biển Đông)*** | Các mức thu Phí, lệ phí hàng hải ban hành theo TT 01/2016 do doanh nghiệp thu đã bao gồm thuế GTGT. Về giá dịch vụ cảng biển thực hiện theo quy định của Luật giá bao gồm giá cơ bản và thuế VAT. Việc áp dụng biểu phí nội địa như DN đề nghị sẽ làm giảm thu NSNN rất lớn, mặt khác đây là quy định thu đã có từ năm 2008 đến nay; quy định áp mức thu phí HHQT căn cứ vào tính chất của hàng hóa được bốc dỡ tại cảng biển và tuyến hoạt động của tàu biển, không phải quy định mới phát sinh. | Vụ Tài chính |
|  | Việc đầu tư khai thác Khu chuyển tải chủ yếu mang tính phục vụ, hỗ trợ hoạt động sản xuất kinh doanh của Doanh nghiệp với chi phí hoạt động lớn, lợi nhuận thấp. Do đó việc quy định nộp NSNN 30% số thu phí neo đậu tại Khu chuyển tải sẽ gây khó khăn đến hoạt động sản xuất kinh doanh của các Doanh nghiệp, đồng thời tác động đến giá thành và sức cạnh tranh của sản phẩm.  ***(Công ty TNHH XD tổng hợp Thắng Lợi)*** | Vị trí neo đậu cho tàu thuyền được doanh nghiệp khai thác trên mặt biển là tài nguyên đặc quyền của quốc gia, đặc biệt là một số vị trí neo đậu trong vùng nước cảng biển có mật độ tàu thuyền lớn, được thiên nhiên ưu đãi. Việc quy định tỷ lệ trích nộp NSNN đối với phí sử dụng vị trí neo đậu vừa đảm bảo trách nhiệm, nghĩa vụ của doanh nghiệp đối với NSNN, vừa đảm bảo tăng cường công tác quản lý của cơ quan QLNN chuyên ngành hàng hải tại khu vực đối với hoạt động hàng hải của doanh nghiệp và phù hợp với quy định tại Luật phí và lệ phí 2015. Hiện nay quy định nộp 30% phí neo đậu của DN đang được Bộ Tài chính dự thảo Thông tư lấy ý kiến và tổng hợp ý kiến tham gia của các DN trước khi ban hành VB QPPL. | Vụ Tài chính |
|  | Đề nghị Chính phủ, Quốc hội giảm thuế VAT từ 10% xuống còn 5% và giảm phí bảo hiểm xã hội bắt buộc từ 32,5% xuống còn 18% khi Luật bảo hiểm mới được thi hành từ 01/01/2018.  ***(Công ty TNHH Thương mại và Vận tải Vũ Gia Tam, Công tyCP Vận tải Biển Bắc )*** | Cục HHVN kiến nghị Bộ GTVT trình Chính phủ xem xét kiến nghị của doanh nghiệp | Chuyển Phòng Thương mại và Công nghiệp Việt Nam |
|  | Để nghị miễn giảm thuế nhập khẩu các loại máy móc, thiết bị, vật tư, phụ tùng phục vụ đóng và sửa chữa tàu mà trong nước chưa sản xuất được hoặc sản xuất được nhưng chưa được các tổ chức hàng hải quốc tế cấp chứng chỉ phù hợp và trước cuối năm 2016.  ***(Công ty TNHH MTV đóng tàu và công nghiệp hàng hải Sài Gòn, Công ty CP Vận tải biển bắc, Hiệp hội chủ tàu Việt Nam, Công ty TNHH MTV Đóng tàu Thịnh Long, Tổng công ty Hàng hải Việt Nam)*** | Cục HHVN kiến nghị Bộ GTVT có ý kiến với Bộ Tài chính trình Chính phủ xem xét kiến nghị của doanh nghiệp | Vụ Khoa học – Công nghệ  Cục Đăng kiểm Việt Nam |
|  | Kiến nghị các cấp có thẩm quyền phê duyệt phương án tái cơ cấu nợ tại VDB giúp Tổng công ty và các Công ty con được xóa lãi, khoanh nợ.  ***(Tổng công ty Hàng hải Việt Nam)*** | Cục HHVN kiến nghị Bộ GTVT xem xét kiến nghị của doanh nghiệp | Vụ Quản lý Doanh nghiệp |
|  | Đề nghị Chính phủ có cơ chế cho phép doanh nghiệp vận tải biển đang âm vốn chủ sở hữu và không có thặng dư vốn được phát hành cổ phần với giá trị dưới mệnh giá 10.000 đồng/CP nhằm thuận lợi trong việc chuyển nợ thành vốn góp.  ***(Tổng công ty Hàng hải Việt Nam)*** | Cục HHVN kiến nghị Bộ GTVT xem xét kiến nghị của doanh nghiệp | Vụ Quản lý Doanh nghiệp |
|  | Căn cứ khoản 9, điều 66 Bộ Luật hàng hải Việt Nam, đề nghị Bộ Tài chính sớm có hướng dẫn cụ thể liên quan đến trách nhiệm đảm bảo an ninh tài chính của chủ tàu theo quy định của sửa đổi bổ xung 2014 của MLC 2006.  ***(Tổng công ty Hàng hải Việt Nam)*** | Bộ GTVT đã có Công văn kèm dự thảo thông tư gửi Bộ Tài chính ban hành để hướng dẫn chi phí thanh toán hồi hương cho thuyền viên trong trường hợp chủ tàu không thực hiện hoặc không trả chi phí hồi hương cho thuyền viên theo quy định tại khoản 9, Điều 66 Bộ Luật HHVN 2015. Hiện Thông tư đang được Bộ Tài chính xem xét trước khi ban hành | Vụ Tổ chức cán bộ |
|  | Có lộ trình tăng giá sàn xếp dỡ container tiệm cận với mức giá trong khu vực Đông Nam Á, đồng thời ban hành mức giá sàn dịch vụ vận chuyển sà lan cũng như giá bốc xếp hàng trung chuyển nội địa để phát huy tác dụng của chính sách bình ổn thị trường bằng giá sàn.  ***(Tổng công ty Hàng hải Việt Nam )*** | Theo quy định tại Điều 90, Bộ Luật Hàng hải Việt Nam năm 2015, có hiệu lực ngày 01/7/2017 quy định giá dịch vụ cảng biển (bao gồm giá dịch vụ bốc dỡ container, giá dịch vụ hoa tiêu, giá sử dụng cầu biển phao neo, giá dịch vụ lai dắt) doanh nghiệp được quyền quyết định mức giá nhưng nằm trong Khung giá do Bộ GTVT quy định.  Bộ GTVT đang tổ chức lấy ý kiến dự thảo Quyết dịnh ban hành khung giá dịch vụ cảng biển. Do vậy, sau khi Quyết định được ban hành và có hiệu lực, các doanh nghiệp cung cấp dịch vụ nêu trên sẽ được thu với mức giá trong khung giá do Bộ GTVT quy định, điều này sẽ giải quyết được tình trạng cạnh tranh không lành mạnh, độc quyền | Vụ Vận tải |
|  | Đề nghị Bộ GTVT, Cục Hàng Hải Việt Nam sớm điều tra và đưa ra biện pháp xử lý hành vi độc quyền cung cấp dịch vụ (tàu lai) tại khu vực cảng biển Nghi Sơn cho phù hợp với các quy định hiện hành của pháp luật về cạnh tranh và chống độc quyền nhằm đưa giá dịch vụ tại các cảng đó về mặt bằng chung.  ***(Công ty CP Vận tải Biển Bắc, Công ty CPVT và TM Quốc tế (ITC), Công ty CP ASIATRANS Việt Nam, Công ty CP Vận Tải Biển Vinaship )*** |
|  | Đề nghị Cơ quan Trung ương xem xét ban hành khung giá dịch vụ bốc dỡ Container tại các cảng bốc dỡ Container tại các cảng biển. Tạo môi trường kinh doanh bình đẳng giữa các doanh nghiệp khai thác cảng.  ***(Công ty CPĐT và phát triển Cảng Đình Vũ)*** |
|  | Sau khi nghiên cứu Quyết định số 1992/QĐ-BTC ngày 15 tháng 8 năm 2014 quyết định ban hành mức giá, khung giá một số dịch vụ hàng không tại cảng hàng không Việt Nam.  Chúng tôi nhận thấy dịch vụ dẫn dắt tàu ra/vào cảng có nhiều điểm tương đồng với dịch vụ cất/hạ cánh tàu bay và điều hành bay đi/ bay đến vì vậy kiến nghị Cục Hàng hải Việt Nam xem xét, kiến nghị lên Bộ Giao thông Vận tải quyết định mức giá cụ thể cho dịch vụ hoa tiêu hàng hải giúp các doanh nghiệp thực hiện nhanh, thuận lợi.  ***(Công ty Hoa tiêu Tân Cảng)*** | Khung giá thu dịch vụ hoa tiêu hàng hải đã được quy định tại Bộ luật HHVN 2015 có hiệu lực từ 1/7/2017. Trong thời gian từ 1/1 đến 1/7, hiện nay Bộ Tài chính đang sửa đổi Nghị định hướng dẫn Luật giá trong đó có điều chỉnh khoảng thời gian này về giá dịch vụ hoa tiêu theo hướng giao về Bộ GTVT ban hành. Do vậy giá dịch vụ hoa tiêu do doanh nghiệp tự quyết định nhưng nằm trong khu giá do Bộ GTVT quy định, vì vậy việc đề nghị giao mức thu dịch vụ cố định như doanh nghiệp đề xuất là chưa phù hợp. | Vụ Vận tải |
|  | Ngày 19/08/2016, Cục Hàng hải Việt Nam đã gửi công văn số 3307/CHHVN-VTDVHH cho Bộ Giao thông vận tải về dự thảo quyết định ban hành khung giá dịch vụ tại cảng biển và đự kiến khung giá sẽ có hiệu lực từ ngày 01/07/2017. Để tạo thuận lợi cho công tác đàm phán hợp đồng với hãng tàu và xây dựng kế hoạch SXKD năm 2017 cho các doanh nghiệp, nếu khung giá các dịch vụ cảng biển có hiệu lực từ 01/07/2017 như dự kiến, thì đề nghị Bộ Giao thông vận tải xem xét ban hành Quyết định khung giá từ Quý IV năm 2016.  ***(Tổng công ty Tân Cảng Sài Gòn)*** | Đồng ý kiến nghị của doanh nghiệp, dự kiến Quyết định ban hành Khung giá dịch vụ tại cảng biển sẽ được Bộ GTVT ban hành vào tháng 11/2016. | Vụ Vận tải |
|  | Giá sàn xếp dỡ được lên kế hoạch sẽ thực hiện vào đầu năm 2016, nhưng hiện tại đã bị trì hoãn đến quý 3 năm 2017 (tháng 7 năm 2017), dẫn đến việc để có thể cạnh tranh, SPCT phải hoạt động ở mức chi phí thấp hơn.  ***(Công ty Cảng Container Trung Tâm Sài Gòn)*** | Theo quy định tại Điều 90, Bộ Luật Hàng hải Việt Nam năm 2015, có hiệu lực ngày 01/7/2017 quy định giá dịch vụ cảng biển (bao gồm giá dịch vụ bốc dỡ container, giá dịch vụ hoa tiêu, giá sử dụng cầu biển phao neo, giá dịch vụ lai dắt) Do vậy Quyết định của Bộ GTVT ban hành Khung giá cước dịch vụ cảng biển cũng có hiệu lực kể từ ngày 01/7/2017 theo đúng quy định của Bộ Luật HHVN năm 2015. | Vụ Vận tải |
|  | Theo TT203/2014 toàn bộ số tiền thu được từ việc bán hàng hóa tồn đọng tại cảng biển đã được XLQSHNN được nộp vào tài khoản tạm giữ của Bộ Tài chính mở tại Kho bạc nhà nước. *Đề xuất:* giữ nguyên như Thông tư 05/2003 và 179/2011 là: “Toàn bộ tiền thu được từ việc bán hàng tồn đọng được người mua thanh toán và doanh nghiệp kinh doanh kho, bãi chịu trách nhiệm quản lý, và thanh quyết toán với hội đồng sau khi hoàn tất mỗi đợt thanh lý”  ***(Tổng công ty Tân Cảng Sài Gòn)*** | Nội dung kiến nghị về việc xử lý hàng hóa tồn đọng tại cảng biển, Cục Hàng hải VIệt Nam đã có ý kiến với Tổng Cục Hải quan xem xét sửa đổi Thông tư số 203/TT-BTC ngày 15/2/2015 của Bộ Tài chính về xử lý hàng hóa tồn đọng nằm trong khu vực giám sát của hải quan. Cục HHVN sẽ tiếp tục phối hợp với hải quan trong quá trình sửa đổi thông tư 203/2015/TT-BTC để đề xuất các kiến nghị nhằm hỗ trợ doanh nghiệp giảm thiệt hại trong quá trình xử lý hàng hóa tồn đọng tại cảng biển. | Vụ Vận tải |
|  | Theo thông tư 203/2014 toàn bộ các chi phí kho, bãi, kho ngoại quan trước ngày Cục trưởng Cục Hải quan ra quyết định xác lập quyền sở hữu của Nhà nước do chủ hàng hóa chi trả; trường hợp chủ hàng hóa từ bỏ, từ chối hoặc không chi trả thì Doanh nghiệp kinh doanh kho, bãi, chủ kho ngoại quan, được hạch toán vào chi phí của doanh nghiệp. *Đề xuất:*cho doanh nghiệp kinh doanh kho, bãi được quyết toán các chi phí này từ ngày container nhập vào cửa khẩu.  ***(Tổng công ty Tân Cảng Sài Gòn)*** |
|  | Có chính sách mềm dẻo với các thủ tục hành chính, quy định hạn cụ thể liên quan đến việc xử lý hàng hoá tồn đọng tại các cảng biển.  ***(Công ty TNHH MTV Vận tải Biển Đông, Công ty CPĐT và phát triển Cảng Đình Vũ)*** |
|  | Có chính sách về giá phí tại cảng biển đối với phương tiện thuỷ nội địa vào cảng biển bốc xếp hàng hoá  ***(Công ty CP cảng Vũng Áng Việt Lào)*** | * Hiện nay, Bộ GTVT đang dự thảo Thông tư thay thế Thông tư số 01/2016/TT-BTC trình Bộ Tài chính ký ban hành, trong dự thảo Thông tư đã đưa nội dung phương tiện thuỷ nội địa vào cảng biển sẽ được áp dụng theo biểu phí thuỷ nội địa. | Vụ Tài chính |
|  | Đề nghị bộ kiến nghị với các tổ chức Tài chính điều chỉnh hạ lãi suất vay trước đây (2010) từ 18-20% hiện nay vẫn phải chịu hiện các doanh nghiệp không có khả năng chi trả.  ***(Hiệp hội tàu Diêm Điền)*** | * Bộ GTVT sẽ có văn bản gửi Ngân hàng nhà nước Việt Nam về việc lãi suất cho vay giai đoạn 2010, đề xuất Ngân hàng nhà nước có giải pháp điều chỉnh tháo gỡ khó khăn cho doanh nghiệp. | Vụ Vận tải |
|  | Việc xây dựng Khung giá dịch vụ tại cảng biển nên xem xét chi phí giá thành để ban hành mức giá phù hợp, việc ban hành mức giá dịch vụ xếp dỡ quá cao gây khó khăn cho doanh nghiệp vận tải , do giá cước vận tải trong giai đoạn này rất thấp.  ***(Công ty Vinafco)*** | * Bộ Giao thông vận tải sẽ cân nhắc đưa ra khung giá dịch vụ tại cảng biển để bảo đảm hài hòa lợi ích các bên liên quan. | Vụ Vận tải |
| **IV** | **Nhóm về thủ tục hành chính (18 câu)** | |  |
|  | Trong Quyết định 10-2016/QĐ-TTg về thủ tục Biên phòng điện tử yêu cầu bắt buộc khai số lượng hành khách, thuyền viên. => có tàu lên đến hàng ngàn khách, format theo định dạng form trên cổng thông tin một cửa, mất thời gian cho đại lý/chủ tàu => Đề nghị giảm thiểu như trước đây, gửi danh sách giấy cho biên phòng như trước.  ***(Công ty CP ASIATRANS Việt Nam)*** | Nội dung này sẽ được trao đổi và làm việc với Bộ Tư lệnh Bộ đội Biên phòng, các cơ quan liên quan để có hướng khai báo hoặc chuyển đổi thông tin về danh sách thuyền viên và danh sách hành khách thuận tiện cho doanh nghiệp làm thủ tục. | Vụ Pháp chế |
|  | Thủ tục tàu biển vừa khai mạng vừa khai giấy và áp dụng không đồng bộ tại các khu vực cảng biển đại lý mất nhiều thời gian khai báo, thực hiện các thủ tục theo quy định  ***(Công ty CP ASIATRANS Việt Nam)*** | Thủ tục đối với tàu biển Việt Nam hoạt động tuyến nội địa vào, rời cảng biển đã được triển khai tại các khu vực cảng biển trên cả nước. Đối với thủ tục cho tàu biển xuất cảnh, nhập cảnh và quá cảnh đã triển khai tại 9 khu vực cảng biển có lưu lượng tàu thuyền hoạt động lớn, hiện nay Cục HHVN đang tiếp tục phối hợp với các cơ quan liên quan để mở rộng cơ chế một cửa quốc gia tại các khu vực cảng biển còn lại. | Vụ Pháp chế |
|  | Chuyển thẩm quyền phê duyệt đối với hàng hoá siêu trường siêu trọng (theo nghị định số 12/2015/NĐ-CP) từ Cục hàng hải Việt Nam về cảng vụ khu vực.  ***(Công ty TNHH CNN DooSan Việt Nam - Cảng DooSan Dung Quất)*** | Đối với việc vận chuyển hàng hóa siêu trường siêu trọng, Cục Hàng hải VN đã giao cho Cảng vụ Hàng hải khu vực thẩm định hồ sơ phương án vận tải, gửi Cục HHVN phê duyệt trong thời gian 01 ngày làm việc, Cục HHVN ghi nhận kiến nghị của doanh nghiệp và tiếp tục nghiên cứu phương án phù hợp, tạo thuận lợi cho doanh nghiệp. | Vụ Vận tải |
|  | Kiến nghị với các cơ quan nhà nước như Hải quan, biên phòng đưa ra các chính sách quản lý, thủ tục kiểm soát nhanh gọn.  ***(Công ty TNHH MTV Vận tải Biển Đông)*** | Cục Hàng hải Việt Nam đã làm việc và có văn bản kiến nghị các cơ quan quản lý nhà nước tại cảng biển rà soát, đơn giản hóa thủ tục hành chính của ngành mình. Bên cạnh đó, hiện nay Cục đang nghiên cứu xây dựng dự thảo Nghị định về quản lý hoạt động hàng hải (thay thế Nghị định số 21/2012/NĐ | Vụ Pháp chế |
|  | Kiến nghị chuyển giấy chứng nhận GMDSS cấp tại Cục Hàng hải Việt Nam thay cho cấp tại Bộ Thông tin và Truyền thông như hiện nay.  ***(Công ty TNHH MTV Vận tải Biển Đông)*** | Cục Hàng hải Việt Nam phối hợp với Bộ Giao thông vận tải làm việc với Bộ Thông tin và Truyền thông, hiện nay Bộ Thông tin và Truyền thông đang lấy ý kiến sửa đổi, bổ sung Quyết định số 12/2008/QĐ-BTTTT ngày 31/3/2008 của Bộ trưởng Bộ Thông tin và truyền thông ban hành quy chế đào tạo và cấp Giấy chứng nhận Vô tuyến điện viên hàng hải. | Vụ Tổ chức cán bộ |
|  | Hiện nay, ngoài cơ quan quản lý chính về cảng biển là cảng vụ hàng hải, Cục hàng hải thì có rất nhiều đơn vị chức năng kiểm tra, kiểm soát về môi trường, phòng cháy chữa cháy, tải trọng … Các đơn vị có kế hoạch kiểm tra nhiều lần trong năm với cùng nội dung gần giống nhau, điều này ít nhiều ảnh hưởng đến thời gian và sản xuất kinh doanh của doanh nghiệp. Đề nghị các cơ quan chức năng nên thành lập một đơn vị liên ngành để thục hiện công tác kiểm tra, kiểm soát.  ***(Công ty CP Cảng Cam Ranh, Tổng công ty Hàng hải Việt Nam)*** | * Hàng năm, Cục HHVN xây dựng, trình Bộ GTVT phê duyệt Kế hoạch thanh tra, kiểm tra chuyên ngành của Cục HHVN và tổ chức thực hiện sau khi được phê duyệt; các Cảng vụ hàng hải xây dựng, trình Cục HHVN phê duyệt Kế hoạch thanh tra, kiểm tra của Cảng vụ hàng hải và tổ chức thực hiện sau khi được phê duyệt. Do đó, Kế hoạch thanh tra, kiểm tra của Cục HHVN và Cảng vụ hàng hải được kiểm soát và sẽ không trùng về nội dung và đối tượng thanh tra, kiểm tra. Đối với Kế hoạch thanh tra, kiểm tra trong các lĩnh vực khác như: phòng cháy, chữa cháy, kiểm soát về môi trường … thuộc trách nhiệm của các cơ quan chuyên môn của địa phương và của các bộ chuyên ngành. Do đó, đối với đề nghị của doanh nghiệp thành lập một đơn vị liên ngành để thực hiện công tác kiểm tra, kiểm soát, kính đề nghị Bộ GTVT xem xét việc chủ trì trong công tác phối hợp với các bộ chuyên ngành, địa phương để cùng thống nhất. | Vụ Pháp chế |
|  | Căn cứ Hiệp định quá cảnh hàng hoá giữa Chính phủ Việt Nam và Chính phủ Lào ngày 13/3/2009 và Biên bản Hội nghị lần thứ VIII tổ công tác Việt Lào phối hợp nghiên cứu về quản lý và khai thác Cảng Vũng Áng ngày 12/10/2012. Để tạo điều kiện hỗ trợ nước bạn Lào xuất, nhập khẩu hàng hoá quá cảnh qua Cảng Vũng Áng, kính đề nghị Chính phủ, Bộ Giao thông vận tải, Cục hàng hải Việt Nam, UBND tỉnh Hà Tĩnh, UBND tỉnh Quảng Bình tạo mọi điều kiện thuận lợi về cơ chế, chính sách để hàng hoá thông qua cửa khẩu Cầu Treo và cửa khẩu Chalo.  ***(Công ty CP cảng Vũng Áng Việt Lào)*** | - Tổ Công tác Việt - Lào chỉ đạo, phối hợp với các đơn vị thành viên, trong đó bao gồm Cục cửa khẩu - Bộ Tư lệnh Bộ đội biên phòng và Cảng vụ Hàng hải Hà Tĩnh thu xếp, tạo điều kiện tối đa về thủ tục hành chính cho tàu, phương tiện chở hàng quá cảnh của Lào qua địa phận Việt Nam.  - Cục Hàng hải Việt Nam - Cơ quan thường trực Tổ Công tác đã trao đổi và đề nghị UBND tỉnh Hà Tĩnh hỗ trợ, tạo điều kiện về quỹ đất, cũng như cơ chế, chính sách đối với các dự án phục vụ công tác vận chuyển hàng hóa quá cảnh của Lào qua Việt Nam.  - Cục Hàng hải Việt Nam đã và đang tiếp tục kiến nghị Bộ Giao thông vận tải trao đổi, làm việc với Bộ Công thương để thống nhất kiến nghị tỉnh Quảng Bình xem xét tạo điều kiện thuận lợi hơn đối với các phương tiện chở hàng hóa của Lào qua địa phận tỉnh. | Vụ Hợp tác quốc tế |
|  | Vẫn còn hiện tượng một số phương tiện vận chuyển hàng hoá khi tới cảng vẫn bị quá tải gây khó khăn cho việc tiếp nhận hàng hoá thông qua Cảng do vậy kính đề nghị Bộ Giao thông Vận tải và các đơn vị liên quan:   * Tiếp tục tăng cường công tác kiểm tra kiểm soát chặt chẽ tải trọng các phương tiện vận chuyển lưu thông trên đường trước khi vào Cảng. * Có cơ chế chung cho các cảng khi vận chuyển hàng hoá trong nội bộ cảng để đảm bảo năng suất xếp dỡ và giải phóng tàu.   ***(Công ty CP Cảng Cam Ranh, Tổng công ty Hàng hải)*** | - Việc kiểm soát tải trọng đối với các phương tiện lưu thông trên đường bộ đến cảng biển là trách nhiệm của lực lượng Cảng sát giao thông và Thanh tra giao thông. Hiện nay, theo quy định pháp luật hiện hành chưa có chế tài để xử phạt trường hợp doanh nghiệp cảng để xe chở hàng hóa quá tải trọng cho phép vào cảng nên các phương tiện này vẫn cố tình chở hàng quá tải trọng cho phép khi đến cảng.  Bộ GTVT đã có văn bản chỉ đạo các cảng, nếu cho xe quá tải vào cảng, cảng lập biên bản gửi Thanh tra Sở GTVT xử lý.  - Đối với các phương tiện chở hàng hóa nội bộ trong cảng, theo quy định tại Nghị định số 46/2016/NĐ-CP ngày 26/5/2016 của Chính phủ về quy định xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ và đường sắt, việc xếp hàng hóa lên xe vượt quá trọng tải cho phép tham gia giao thông đã là hành vi vi phạm bị xử phạt. | Vụ Vận tải |
|  | Việc thực hiện điều 41 luật Hải quan của doanh nghiệp còn gặp nhiều vướng mắc cần tháo gỡ như hệ thống thông tin điện tử truy cập các dữ liệu về trạng thái tờ khai của khách hàng còn rất chậm. Tốc độ nhận dữ liệu gửi từ doanh nghiệp và trả lời từ hệ thống của cơ quan Hải quan chưa đáp ứng với nhu cầu, đặc biệt trong khoảng thời gian cao điểm sáng từ 9h đến 11h chiều từ 16h đến 20h hàng ngày, gây ách tắc hàng hoá cục bộ.  ***(Công ty CPĐT và phát triển Cảng Đình Vũ)*** | Chuyển kiến nghị Tổng cục Hải quan nâng cấp đường truyền để bảo đảm truy cập các dữ liệu trong giờ cao điểm. | Vụ Pháp chế |
|  | Trển khai đồng bộ đề án làm thủ tục tàu qua mạng thông tin điện tử nhằm giảm chi phí cho chủ tàu.  ***(Công ty TNHH Thương mại và Vận tải Vũ Gia Tam)*** | Việc triển khai làm thủ tục điện tử cho tàu thuyền đã được triển khai tại các khu vực cảng biển đối với tàu biển Việt Nam hoạt động tuyến nội địa vào, rời cảng biển. Riêng thủ tục tàu biển xuất cảnh, nhập cảnh và quá cảnh đang tiếp tục được triển khai mở rộng theo kế hoạch đã được Ban chỉ đạo quốc gia về cơ chế một cửa quốc gia phê duyệt. | Vụ Pháp chế |
|  | Nhanh chóng cải cách thủ tục hành chính, thủ tục hải quan nhằm tạo điều kiện tốt nhất cho các cảng ở khu vực Cái Mép - Thị Vải trở thành cảng trung chuyển Quốc tế để phục vụ các hàng hóa của các nước trong khu vực và hàng hóa XNK của khu vực miền Bắc, miền Trung Việt Nam. Cho phép tàu nước ngoài ra - vào làm hàng tại cảng không phải làm thủ tục xuất nhập cảnh với nguồn hàng, chỉ làm thủ tục đối với tàu theo quy định của Luật Hàng hải;  ***(Tổng công ty Hàng hải Việt Nam)*** | Chuyển kiến nghị đến cơ quan hải quan để có hướng dẫn thực hiện thủ tục thuận lợi cho doanh nghiệp. | Vụ Vận tải |
|  | Các bến cảng thuộc cảng Cái Mép – Thị Vải kéo dài hơn 21 km với sự quản lí của hai Chi cục HQCK cảng Phú Mỹ và Cái Mép. Theo đó, tình trạng kẹt cầu cảng hoặc thay đổi cảng thường xuyên xảy ra, việc khai sửa mã cảng và mã chi cục khi doanh nghiệp đã mang bộ hồ sơ đến cảng thực hiện gây nhiều khó khăn, phức tạp. Để tạo thuận lợi cho doanh nghiệp, đề xuất: cho phép doanh nghiệp thực hiện thủ tục hải quan theo thông tin liên quan đến mã cảng/chi cục đã đăng kí rồi khai bổ sung sau thông quan/giải phóng hàng/mang hàng về bảo quản.  ***(Tổng công ty Hàng hải Việt Nam)*** | Chuyển kiến nghị đến cơ quan hải quan để có hướng dẫn thực hiện thủ tục thuận lợi cho doanh nghiệp. | Vụ Vận tải |
|  | Đề nghị Tổng cục Hải quan hỗ trợ, tạo điều kiện thuận lợi cho doanh nghiệp khi làm thủ lập kho CFS (địa điểm thu gom hàng lẻ) tạo thuận lợi cho việc đóng gói, sắp xếp hàng hóa, chia tách làm thủ tục nhập khẩu hoặc đóng ghép với các lô hàng xuất khẩu khác để xuất sang nước thứ 3 nhằm phát huy tối đa lợi thế cảng trung chuyển quốc tế và thu hút hàng về khu vực cái Mép **-** Thị Vải.  ***(Tổng công ty Hàng hải Việt Nam)*** | Chuyển kiến nghị đến cơ quan hải quan để có hướng dẫn thực hiện thủ tục thuận lợi cho doanh nghiệp. | Vụ Vận tải |
|  | Đề nghị Bộ Giao thông vận tải lập quy chế 1 TRẠM 1 ĐIỂM DỪNG.  ***(Tổng công ty Hàng hải Việt Nam)*** | Hiệp định vận tải thủy Việt Nam - Campuchia đã quy định làm thủ tục 1 lần đối với tàu thuyền vận tải qua biên giới, cụ thể tàu thuyền sẽ làm thủ tục 1 lần tại cảng, bến có đầy đủ các cơ quan quản lý nhà nước chuyên ngành. Và khi qua cửa khẩu biên giới, chỉ phải xuất trình giấy tờ thủ tục nêu trên. Trường hợp tại cảng, bến đó không có đủ các cơ quan quản lý nhà nước chuyên ngành thì tàu thuyền chỉ phải làm thủ tục 1 lần tại cửa khẩu Vĩnh Xương – Thường Phước. Tuy nhiên thực tế hiện nay, cảng vụ đường thủy nội địa khu vực 4 vẫn làm thủ tục cho tàu thuyền đi Campuchia tại những cảng, bến không có đủ các cơ quan quản lý nhà nước chuyên ngành như biên phòng, hải quan …Do vậy, khi đến cửa khẩu Vĩnh Xương – Thường Phước vẫn phải làm lại thủ tục theo quy định tại Hiệp định. Cục HHVN đã báo cáo Bộ GTVT để yêu cầu các cơ quan quản lý nhà nước liên quan thực hiện đúng quy định tại Hiệp định. | Vụ Hợp tác quốc tế |
|  | Thi hành Thông tư số 47/2015/TT-BGTVT ngày 14/9/2015 về việc Quy định phạm vi trách nhiệm của thuyền viên, người lái phương tiện và định biên an toàn tối thiểu trên phương tiện thuỷ nội địa, thuyền viên làm việc trên tàu Gold Marine 01 phải có Giấy chứng nhận khả năng chuyên môn và các chứng chỉ nghiệp vụ do Cục đường thuỷ nội địa và các Trường đường thuỷ nội địa cấp.  Thuyền viên có đầy đủ các chứng chỉ chuyên môn nói trên hầu hết là thuyền viên tàu sông, trong số đó rất ít thuyền viên đáp ứng được về chuyên môn và kinh nghiệm vận hành tàu chạy ven biển. Trong khi đó, số thuyền viên tàu biển được đào tạo đi biển bài bản và có kinh nghiệm khá nhiều tuy nhiên lại không được phép tham gia vận hành đối với tàu VR-SB.  Để có thể làm việc trên các tàu VR-SB, thuyền viên tàu biển phải mất rất nhiều thời gian để học lại và trải qua các kỳ thi để được cấp các chứng chỉ chuyên môn theo yêu cầu (theo thông tư số 56/2014/TT-BGTVT ngày 24/10/2014). Điều này gây mất rất nhiều thời gian, khó khăn cho thuyền viên và cho việc tuyển dụng thuyền viên của các doanh nghiệp vận tải có tàu SB.  Do đó, chúng tôi kính đề nghị Cục hành hải Việt Nam xem xét, có giải pháp tháo gơ, cho phép thuyền viên tàu biển được tham gia vận hành đối với tàu VR-SB.  ***(Công ty TNHH hàng hải & Năng lượng xanh)*** | Phương tiện thủy nội địa VR-SB hoạt động trên tuyến vận tải ven biển do vậy phải đáp ứng tất cả các yêu cầu quy định về an toàn an ninh hàng hải trên biển, để tạo thuận lợi cho chủ tàu và thuyền viên, Cục Hàng hải Việt Nam kiến nghị Bộ Giao thông vận tải cho phép các thuyền viên đã được cấp chứng chỉ chuyên môn hoạt động trên tàu biển được phép làm việc trên phương tiện VR-SB mà không cần phải qua chương trình đạo và cấp chứng chỉ VR-SB. | Vụ Tổ chức cán bộ |
|  | Từ phao số 0 đến cảng Vật Cách có 5 trạm kiểm tra, kiến nghị xem xét giải quyết để giảm phiền hà cho doanh nghiệp  ***(Hiệp hội vận tải biển Diêm Điền)*** | * Bộ GTVT sẽ có ý kiến với Bộ Tư lệnh Bộ đội Biên phòng để giảm trạm kiểm tra tàu biển tại khu vực cảng biển Hải Phòng. | Vụ Vậnt ải |
|  | Công ước STCW 78 có hiệu lực từ năm 2017 quy định tàu phải được bố trí sỹ quan điện tuy nhiên việc đào tạo sử dụng sỹ quan điện đã ngưng thực hiện, hiện nay còn 2 tháng nữa có hiệu lực vì vậy khó tuyển dụng sỹ quan điện nếu không phải tuyển thuyền viên nước ngoài.  ***(Công ty VTB Nhật Việt )*** | * Hiện nay Bộ GTVT đã sửa đổi quy định, theo đó quy định định biên tàu biển không bắt buộc phải có sỹ quan điện. | Vụ Tổ chức cán bộ |
|  | Tàu tuyến quốc tế: 2 phân cấp VA và quốc tế và tăng chi phí lớn vì vậy cơ quan phân cấp VN và quốc tế như nhau chủ tàu giảm 2 phân cấp.  ***(Công ty VTB Nhật Việt )*** | * Cục Đăng kiểm Việt Nam trả lời | Cục Đăng kiểm Việt Nam |