

NỘI DUNG TRUYỀN DỰ THẢO
BỘ LUẬT HÀNG HẢI VÀ ĐƯỜNG THỦY VIỆT NAM (SỬA ĐỔI)
(Kèm theo văn bản số /BXD-PC ngày tháng năm 2026
của Bộ Xây dựng)

I. SỰ CẦN THIẾT BAN HÀNH

1. Cơ sở chính trị, pháp lý

Căn cứ các văn kiện của Đảng, các nghị quyết chỉ đạo của Bộ Chính trị, Ban Bí thư cũng như các quy định của pháp luật về việc tiếp tục đổi mới, sắp xếp bộ máy hành chính, rà soát, cải cách thể chế nhằm khơi thông các điểm nghẽn, thúc đẩy sự phát triển của ngành, lĩnh vực như: Văn kiện Đại hội lần thứ XIII của Đảng và Nghị quyết số 18-NQ/TW ngày 25/10/2017 về một số vấn đề về tiếp tục đổi mới, sắp xếp tổ chức bộ máy của hệ thống chính trị tinh gọn, hoạt động hiệu lực, hiệu quả; Nghị quyết số 36-NQ/TW ngày 22/10/2018 của Ban Chấp hành Trung ương về Chiến lược phát triển bền vững kinh tế biển Việt Nam đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045; Nghị quyết số 57-NQ/TW ngày 22/12/2024 của Bộ Chính trị về đột phá phát triển khoa học, công nghệ, đổi mới sáng tạo và chuyển đổi số quốc gia; Nghị quyết số 59-NQ/TW ngày 24/01/2025 của Bộ Chính trị về Hội nhập quốc tế trong tình hình mới; Nghị quyết số 66-NQ/TW ngày 30/4/2025 của Bộ Chính trị về đổi mới công tác xây dựng và thi hành pháp luật đáp ứng yêu cầu phát triển đất nước trong kỷ nguyên mới; Nghị quyết số 68-NQ/TW ngày 4/5/2025 của Bộ Chính trị về phát triển kinh tế tư nhân; Chỉ thị số 23-CT/TW ngày 25/5/2023 của Ban Bí thư về tăng cường sự lãnh đạo của Đảng đối với công tác bảo đảm trật tự, an toàn giao thông trong tình hình mới; Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật 2025; Luật Thanh tra 2025; Luật Khoa học, Công nghệ và Đổi mới sáng tạo 2025; Luật Xây dựng năm 2025; Luật Đất đai năm 2024; Luật Đầu tư năm 2025; Luật Đầu tư công năm 2024; Luật Quy hoạch 2025; Luật Giao dịch điện tử năm 2023... Bộ Xây dựng nhận thấy cần rà soát sửa đổi, bổ sung hoặc thay thế các quy định của pháp luật trong lĩnh vực hàng hải, giao thông đường thủy nội địa cho thống nhất, phù hợp, đáp ứng yêu cầu phát triển nhanh và bền vững đất nước trong giai đoạn mới.

2. Cơ sở thực tiễn

a) Hệ thống pháp luật về hàng hải và đường thủy nội địa được điều chỉnh bởi 02 luật chính là Bộ luật Hàng hải Việt Nam và Luật Giao thông đường thủy nội địa. Theo đó, Bộ luật Hàng hải Việt Nam được Quốc hội nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam thông qua tại kỳ họp thứ 10, Quốc hội XIII ngày 25/11/2015 và có hiệu lực thi hành từ ngày 01/7/2017 gồm: 20 chương, 341 điều, điều chỉnh hoạt động hàng hải như tàu biển, thuyền viên, cảng biển, cảng cạn, vận tải biển, an toàn hàng hải, an ninh hàng hải, bảo vệ môi trường và quản lý nhà nước hàng hải. Sau gần hơn 08 năm triển khai thực hiện, Bộ luật đã thực sự khẳng định được vai trò là văn bản pháp lý trung tâm của hệ thống pháp luật hàng hải, giữ vai trò quan trọng trong việc nâng cao hiệu lực, hiệu quả quản lý nhà nước về hàng hải; góp phần thúc đẩy tiến trình phát triển, hội nhập của lĩnh vực hàng hải

Việt Nam. Tuy nhiên, cùng với sự phát triển nhanh, mạnh của nền kinh tế - xã hội, cũng như xu thế mở rộng quan hệ quốc tế, đến nay, Bộ luật năm 2015 đã xuất hiện những tồn tại, bất cập cần nghiên cứu, điều chỉnh cho phù hợp với tình hình phát triển của đất nước.

Đối với Luật Giao thông đường thủy nội địa (Luật Giao thông ĐTNĐ): Luật Giao thông ĐTNĐ được Quốc hội thông qua ngày 15/6/2004 và tiếp tục được sửa đổi, bổ sung năm 2014 với 10 Chương, 112 Điều là cơ sở pháp lý quan trọng trong việc tổ chức quản lý hoạt động giao thông vận tải đường thủy nội địa trong phạm vi cả nước. Sau hơn 20 năm thực hiện, Luật Giao thông ĐTNĐ đã tạo hành lang pháp lý cho hoạt động đường thủy nội địa của Việt Nam; thể chế hóa kịp thời các chủ trương, chính sách của Đảng về phát triển lĩnh vực đường thủy nội địa, đảm bảo phát huy vai trò và thế mạnh của lĩnh vực này đối với sự phát triển kinh tế - xã hội của đất nước; đảm bảo sự tham gia bình đẳng của các thành phần kinh tế, sự cạnh tranh lành mạnh trong lĩnh vực đường thủy nội địa. Tuy nhiên, qua quá trình tổng kết thi hành cho thấy, Luật đã bộc lộ những tồn tại, bất cập cần nghiên cứu, điều chỉnh cho phù hợp với tình hình phát triển của đất nước.

b) Trong tiến trình hội nhập sâu rộng vào cộng đồng hàng hải quốc tế, việc duy trì sự tương thích của khuôn khổ pháp luật quốc gia với các tiêu chuẩn toàn cầu là yêu cầu trọng tâm. Hiện nay, một số công ước quan trọng trong lĩnh vực hàng hải mà Việt Nam là thành viên tiếp tục được sửa đổi và cập nhật trong thời gian gần đây nhằm đảm bảo an toàn cho tàu thuyền và người đi biển, đặc biệt là trong bối cảnh những tiến bộ về công nghệ và những thay đổi trong yêu cầu an toàn đòi hỏi các quy định pháp luật về hàng hải trong nước phải kịp thời bổ sung, cập nhật để nội luật hóa theo yêu cầu, cụ thể như Công ước SOLAS (về An toàn hàng hải quốc tế); Công ước STCW (về Chuẩn mực huấn luyện thuyền viên);...

c) Trên thế giới, pháp luật về hàng hải và đường thủy nội địa có nhiều mô hình khác nhau. Nhiều quốc gia ban hành một luật chung điều chỉnh cả giao thông đường biển và đường sông (như Bỉ, Ý, New Zealand, Indonesia,...). Kinh nghiệm các quốc gia về việc hợp nhất luật (hàng hải và đường thủy nội địa) cho thấy: việc hợp nhất luật có tính thống nhất cao trong công tác quản lý hơn so với việc phân tách luật riêng, theo đó sẽ tạo thành một luật khung, mang tính khái quát cao, hạn chế sự xung đột về pháp luật, chồng chéo về chức năng, nhiệm vụ và trong công tác quản lý, giúp tối ưu hóa nguồn lực và tạo động lực mới cho hoạt động hàng hải và đường thủy nội địa phát triển bền vững trong giai đoạn kỷ nguyên vươn mình của dân tộc.

Với cơ sở chính trị, pháp lý và thực tiễn như trên, việc xây dựng dự án Bộ luật Hàng hải và Đường thủy Việt Nam để thay thế Bộ luật Hàng hải Việt Nam 2015, Luật Giao thông đường thủy nội địa 2004 và các sửa đổi, bổ sung là hết sức cần thiết để tạo hành lang pháp lý cho phát triển hoạt động hàng hải và giao thông đường thủy nội địa theo hướng tinh gọn, hiện đại, hiệu quả, đồng bộ.

II. NỘI DUNG CƠ BẢN CỦA DỰ ÁN BỘ LUẬT

Dự án Bộ luật được xây dựng trên cơ sở hợp nhất Bộ luật Hàng hải Việt Nam năm 2015, Luật Giao thông đường thủy nội địa năm 2004 và các sửa đổi, bổ sung, do vậy, nội dung các quy định đều đã được kế thừa, điều chỉnh cho phù hợp với nguyên tắc chỉ quy định những vấn đề khung, những vấn đề có tính nguyên tắc thuộc thẩm quyền của Quốc hội.

1. Các nội dung sửa đổi, hoàn thiện

a) Sửa đổi các quy định chung về phạm vi điều chỉnh, đối tượng áp dụng theo hướng mở rộng và hợp nhất; chuẩn hóa hệ thống giải thích từ ngữ trong cả hai lĩnh vực; hoàn thiện các nguyên tắc quản lý và phát triển hoạt động hàng hải, đường thủy nội địa theo hướng hiện đại, bền vững và hội nhập quốc tế; quy định rõ ràng hơn về phân công, phân cấp và phối hợp giữa các cơ quan quản lý trong cùng một hệ thống pháp luật.

b) Sửa đổi các quy định liên quan đến kết cấu hạ tầng, tái cấu trúc toàn diện các quy định về kết cấu hạ tầng hàng hải và đường thủy nội địa (quy hoạch, đầu tư, khai thác, bảo trì, bảo vệ kết cấu hạ tầng,...) trên cơ sở kế thừa quy định hiện hành, đồng thời khắc phục tình trạng phân tán, chồng chéo giữa hai hệ thống pháp luật hiện hành.

c) Sửa đổi các quy định về quản lý tàu thuyền theo hướng thống nhất chế độ pháp lý. Các quy định về chung về phân loại, đăng ký, đăng kiểm, cấp giấy chứng nhận,... được áp dụng chung cho cả tàu biển và tàu thủy nội địa

d) Sửa đổi các quy định về quản lý thuyền viên và người điều khiển phương tiện theo hướng chuẩn hóa tiêu chuẩn, điều kiện hành nghề và trách nhiệm pháp lý áp dụng chung cho tàu biển và tàu sông, cập nhật tiêu chuẩn, điều kiện và quản lý thuyền viên. Các quy định này được xây dựng theo hướng tiệm cận chuẩn quốc tế đối với thuyền viên tàu biển, đồng thời vẫn phù hợp với điều kiện thực tế trong nước.

đ) Sửa đổi, bổ sung các quy định về vận tải và dịch vụ vận tải như quyền vận tải nội địa, hợp đồng vận tải bằng đường biển, thời hiệu khởi kiện đối với hàng hóa, các quy định liên quan đến bảo hiểm hàng hải và tổn thất chung; hoa tiêu hàng hải; dịch vụ đại lý tàu biển, lai dắt tàu biển...

e) Sửa đổi đối với các quy định về an toàn, an ninh, tìm kiếm cứu nạn, cứu hộ và ứng phó sự cố khẩn cấp theo hướng thống nhất quy trình, tăng cường tính minh bạch, khách quan, làm rõ trách nhiệm và bảo đảm cơ chế phối hợp giữa các lực lượng chức năng.

2. Các nội dung bổ sung

a) Bổ sung quy định về phát triển xanh và bền vững, các quy định về xây dựng cơ sở dữ liệu ngành, kết nối với hệ thống dữ liệu quốc gia và ứng dụng công nghệ số trong quản lý, điều hành.

b) Bổ sung cơ chế quản lý thống nhất các điểm kết nối giữa hạ tầng giao thông vận tải đường thủy với hạ tầng giao thông khác (đường bộ, đường sắt, cảng hàng không, cảng cạn,...) nhằm bảo đảm tính đồng bộ của mạng lưới vận tải quốc gia; uy định về cơ chế điều phối phát triển hệ thống cảng, bến theo mạng lưới. Bên cạnh đó, bổ sung nguyên tắc quản lý theo cụm cảng, chuỗi cảng và vai trò chức năng của từng loại cảng trong mạng lưới vận tải thủy, thay vì chỉ quản lý từng cảng, bến nhằm khắc phục tình trạng phát triển manh mún, cạnh tranh không lành mạnh và thiếu định hướng dài hạn trong phát triển hệ thống cảng, bến.

c) Bổ sung quy định về công nghiệp tàu thủy, tạo cơ sở pháp lý cho phát triển ngành; các quy định về đăng kiểm tàu biển, tàu sông, thuyền viên tàu biển, tàu sông đảm bảo phù hợp với đặc thù hoạt động thực tế.

d) Bổ sung quy định về quản lý dữ liệu và hồ sơ điện tử của thuyền viên và người điều khiển phương tiện, tạo nền tảng cho quản lý hiện đại, giảm thủ tục giấy tờ và tăng khả năng kiểm soát an toàn.

đ) Bổ sung quy định về các loại hình hoạt động dịch vụ phục vụ vui chơi giải trí, du lịch, tàu lặn, thủy phi cơ và các loại hình dịch vụ khác trong vùng biển Việt Nam; bổ sung quy định về quyền vận tải thủy nội địa, quyền cung ứng dịch vụ tại vùng biển Việt Nam trên cơ sở nội luật từ Công ước Luật biển 1982 nhằm bảo đảm quyền, chủ quyền quốc gia có biển theo thông lệ quốc tế và để bảo vệ quyền lợi cho đội tàu mang cờ quốc tịch Việt Nam và doanh nghiệp Việt Nam.

e) Bổ sung các nhóm quy định về vận tải và dịch vụ vận tải như: quy định quy định về vận đơn điện tử, chứng từ trong vận tải biển và đường thủy để phù hợp với thông lệ quốc tế và yêu cầu chuyển đổi số của Chính phủ; quy định về vận tải đa phương thức và ưu tiên phát triển vận tải đa phương thức; quy định về vận tải hành khách công cộng bằng đường thủy nội địa (tuyến cố định, vận tải đô thị, liên tỉnh) nhằm phân loại từng loại và quy định cơ chế quản lý cho phù hợp với từng loại hình; quy định về vận chuyển hàng nguy hiểm; quy định về hoạt động hoa tiêu và lái dất trong lĩnh vực đường thủy nội địa; quy định về hoa tiêu dẫn tàu từ xa (remote pilotage) trên cơ sở ứng dụng công nghệ số, thúc đẩy chuyển đổi số, sử dụng dữ liệu thời gian thực, tăng độ chính xác trong điều hành; quy định về quản lý giá dịch vụ xếp dỡ container tại cảng thủy nội địa; quy định về cơ chế sử dụng phí, lệ phí hàng hải,...

g) Bổ sung các quy định về bảo đảm an ninh đối với cảng, bến thủy nội địa tiếp nhận tàu quốc tế nhằm bảo đảm tính đồng bộ trong kiểm soát an ninh, phòng ngừa rủi ro và đáp ứng yêu cầu hội nhập. Đồng thời, bổ sung quy định về ứng phó thiên tai trong hoạt động hàng hải và giao thông đường thủy nội địa, tạo cơ sở pháp lý cho việc tổ chức phòng ngừa, chuẩn bị lực lượng, phối hợp liên ngành và khắc phục hậu quả thiên tai đối với hệ thống hạ tầng và hoạt động vận tải thủy.