|  |  |
| --- | --- |
| BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI  **CỤC ĐƯỜNG THỦY NỘI ĐỊA VIỆT NAM** | **CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM**  **Độc lập – Tự do – Hạnh phúc** |

**BÁO CÁO**

**Đánh giá tác động trong đề nghị xây dựng dự thảo Thông tư sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư số 18/2021/TT-BGTVT ngày 14 tháng 9 năm 2021 của Bộ Giao thông vận tải quy định về tổ chức và hoạt động của**

**Cảng vụ đường thủy nội địa**

*(Kèm theo Tờ trình số /TTr-CĐTNĐ ngày /8/2024 của*

*Cục Đường thủy nội địa Việt Nam)*

Căn cứ Luật ban hành văn bản quy phạm pháp luật, Cục Đường thủy nội địa Việt Nam (sau đây gọi là Cục) xây dựng Báo cáo đánh giá tác động của chính sách dự thảo Thông tư sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư số 18/2021/TT-BGTVT ngày 14 tháng 9 năm 2021 của Bộ Giao thông vận tải quy định về tổ chức và hoạt động của Cảng vụ đường thủy nội địa, với các nội dung sau:

**I. XÁC ĐỊNH VẤN ĐỀ**

1. Bối cảnh xây dựng Thông tư

Một số Nghị định làm căn cứ xây dựng Thông tư số 18/2021/TT-BGTVT đến nay đã được sửa đổi, bổ sung hoặc thay thế, như sau: Nghị định số 12/2017/NĐ-CP ngày 10 tháng 02 năm 2017 quy định về chức năng nhiệm vụ, quyền hạn và cơ cấu tổ chức của Bộ Giao thông vận tải đã được thay thế bởi Nghị định số 56/2022/NĐ-CP ngày 24 tháng 8 năm 2022; Nghị định số 08/2021/NĐ-CP ngày 28 tháng 01 năm 2021 quy định về quản lý hoạt động đường thủy nội địa đã được sửa đổi, bổ sung bởi Nghị định số 54/2022/NĐ-CP ngày 22 tháng 8 năm 2022;

Ngoài ra Quốc hội ban hành Luật Thanh tra ngày 14 tháng 11 năm 2022, Chính phủ ban hành Nghị định số 03/2024 ngày 11 tháng 01 năm 2024 về cơ quan thực hiện chức năng thanh tra chuyên ngành và hoạt động của cơ quan được giao thực hiện chức năng thanh tra chuyên ngành; các quy định pháp luật này liên quan đến nhiệm vụ thanh tra được quy định trong Thông tư số 18/2021/TT-BGTVT.

Thêm vào đó, thực tiễn quản lý cảng, bến thủy nội địa, khu neo đậu của Cảng vụ ĐTNĐ hiện nay còn gặp một số bất cập, khó khăn như: mỗi Đại diện Cảng vụ có phạm vi quản lý rộng, hệ thống giao thông đường thủy nội địa dày đặc, số lượng cảng, bến thủy nhiều, mật độ phương tiện thủy lớn, trong trường hợp chỉ có 01 Văn phòng Đại diện Cảng vụ đặt tại một vị trí cụ thể sẽ rất khó khăn cho lực lượng cảng vụ trong việc thực hiện chức năng, nhiệm vụ được giao cũng như không thuận tiện cho các chủ phương tiện trong thực hiện thủ tục hành chính cho phương tiện thủy vào, rời cảng bến đối với các cụm cảng, bến có vị trí ở xa Văn phòng Đại diện Cảng vụ theo quy định

Do vậy, cần phải điều chỉnh, bổ sung một số điều của Thông tư số 18/2021/TT-BGTVT để đảm bảo tính đồng bộ, thống nhất với các quy định của pháp luật liên quan và phù hợp tình hình thực tiễn quản lý nhà nước về cảng, bến thủy nội địa, khu neo đậu.

2. Mục tiêu xây dựng Thông tư

Mục tiêu xây dựng dự thảo Thông tư là để sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư số 18/2021/TT-BGTVT đảm bảo đồng bộ, thống nhất với các quy định pháp luật liên quan và phù hợp thực tiễn quản lý nhà nước về cảng, bến thủy nội địa, khu neo đậu.

**II. ĐÁNH GIÁ TÁC ĐỘNG CỦA THÔNG TƯ**

**1. Nội dung chính sách 1:** Điều chỉnh căn cứ ban hành Thông tư

a) Xác định vấn đề và mục tiêu giải quyết vấn đề: Căn cứ ban hành Thông tư số 18/2021/TT-BGTVT đã được sửa đổi, bổ sung, thay thế; thêm vào đó, cần bổ sung căn cứ khác có liên quan đến quy định về tổ chức và hoạt động của Cảng vụ ĐTNĐ, như: Luật Thanh tra năm 2022, Nghị định số 03/2024/NĐ-CP, Nghị định số 56/2022/NĐ-CP, Nghị định số 54/2022/NĐ-CP.

Do vậy, mục tiêu là phải điều chỉnh căn cứ ban hành Thông tư đảm bảo sự phù hợp, tính đồng bộ, thống nhất về khung pháp lý chung, làm căn cứ để ban hành Thông tư.

b) Giải pháp và đánh giá tác động đối với đối tượng chịu sự tác động trực tiếp của Thông tư: thay thế hoặc bổ sung căn cứ ban hành Thông tư do các quy định của pháp luật liên quan đã thay đổi.

**2. Nội dung chính sách 2:** Sửa đổi, bổ sung phạm vi quản lý của Cảng vụ ĐTNĐ

a) Xác định vấn đề và mục tiêu giải quyết vấn đề:

Xác định vấn đề: Tại Điều 3 Thông tư số 18/2021/TT-BGTVT quy định phạm vi quản lý của Cảng vụ ĐTNĐ thống nhất với khoản 2, khoản 3 Điều 65 Nghị định số 08/2021/NĐ-CP.

Tuy nhiên, ngày 22/8/2022, Chính phủ ban hành Nghị định số 54/2022/NĐ-CP, theo đó đã sửa đổi khoản 2, khoản 3 Điều 65 Nghị định số 08/2021/NĐ-CP. Do đó, phạm vi quản lý quy định tại Điều 3 Thông tư số 18/2021/TT-BGTVT không còn phù hợp với Điều 2 Nghị định số 54/2022/NĐ-CP.

Như vậy, việc sửa đổi, bổ sung phạm vi quản lý của các Cảng vụ ĐTNĐ tại Điều 3 Thông tư số 18/2021/TT-BGTVT là cần thiết để đảm bảo tính đồng bộ, thống nhất với Nghị định số 54/2022/NĐ-CP.

Mục tiêu giải quyết vấn đề: đảm bảo tính đồng bộ, thống nhất với quy định pháp luật chuyên ngành.

b) Giải pháp và đánh giá tác động đối với đối tượng chịu sự tác động trực tiếp của Thông tư

***Giải pháp 1:*** Giữ nguyên phạm vi quản lý tại Điều 3 Thông tư 18/2021/TT-BGTVT

Tác động đối với hệ thống pháp luật: không đồng bộ, gây khó khăn trong công tác quản lý.

Tác động về kinh tế - xã hội: không có

Tác động về giới: không có

Tác động của thủ tục hành chính: không có

***Giải pháp 2:*** sửa đổi, bổ sung phạm vi quản lý của các Cảng vụ ĐTNĐ tại Điều 3 Thông tư số 18/2021/TT-BGTVT thống nhất với quy định tại khoản 1 Điều 2 Nghị định số 54/2022/NĐ-CP

Tác động đối với hệ thống pháp luật: đồng bộ, thống nhất trong hệ thống pháp luật chuyên ngành, đảm bảo việc thực thi hiệu quả các quy định của pháp luật; bảo đảm công khai, minh bạch, khách quan, góp phần hoàn thiện quy định của nhà nước.

Tác động về kinh tế - xã hội: góp phần ổn định xã hội.

Tác động về giới: không có.

Tác động của thủ tục hành chính: không phát sinh thủ tục hành chính

***Lựa chọn giải pháp:*** Để đảm bảo tính đồng bộ, thống nhất của hệ thống pháp luật chuyên ngành, việc sửa đổi, bổ sung phạm vi quản lý của các Cảng vụ ĐTNĐ tại Điều 3 Thông tư số 18/2021/TT-BGTVT là cần thiết và phù hợp.

**3. Nội dung chính sách 3:** Nhiệm vụ và quyền hạn

a) Xác định vấn đề và mục tiêu giải quyết vấn đề

- Xác định vấn đề:

*Thứ nhất về nhiệm vụ thanh tra chuyên ngành:*

Theo quy định tại khoản 2 Điều 4 Nghị định số 57 ngày 31 tháng 5 năm 2013 của Chính phủ quy định tổ chức và hoạt động thanh tra ngành giao thông vận tải thì Cảng vụ ĐTNĐ trực thuộc Cục là cơ quan được giao thực hiện chức năng thanh tra chuyên ngành.

Tuy nhiên, ngày 11 tháng 01 năm 2024 Chính phủ ban hành Nghị định số 03/2024/NĐ-CP quy định về cơ quan thực hiện chức năng thanh tra chuyên ngành và hoạt động của cơ quan được giao thực hiện chức năng thanh tra chuyên ngành, theo đó Cục ĐTNĐ Việt Nam là cơ quan được giao thực hiện chức năng thanh tra chuyên ngành (khoản 2 Điều 20 Nghị định số 03/2024/NĐ-CP).

Hiện nay, tại khoản 13 Điều 4 Thông tư số 18/2021/TT-BGTVT quy định: *“****Thực hiện chức năng thanh tra chuyên ngành****; kiểm tra, giám sát việc thực hiện quy định pháp luật về giao thông đường thủy nội địa của các tổ chức, cá nhân thuộc phạm vi trách nhiệm; xử phạt vi phạm hành chính; thu phí, lệ phí theo quy định của pháp luật.”.* Quy định này không còn phù hợp với quy định tại khoản 2 Điều 20 Nghị định số 03/2024/NĐ-CP như nêu trên.

Vì vậy, cần thiết phải bỏ nhiệm vụ và quyền hạn “Thực hiện chức năng thanh tra chuyên ngành” tại khoản 13 Điều 4 Thông tư số 18/2021/TT-BGTVT để đảm bảo tính đồng bộ, thống nhất với Nghị định số 03/2024/NĐ-CP.

*Thứ hai, nhiệm vụ tại khoản 16 Điều 4 Thông tư số 18/2021/TT-BGTVT*

Cần thiết phải sửa đổi, bổ sung khoản 16 Điều 4 cho phù hợp với quy định tại khoản 1 và khoản 3 Điều 2 Nghị định số 56/2022/NĐ-CP.

- Mục tiêu giải quyết vấn đề: đảm bảo tính đồng bộ, thống nhất với quy định pháp luật chuyên ngành.

b) Giải pháp và đánh giá tác động đối với đối tượng chịu sự tác động trực tiếp của Thông tư

***Giải pháp 1:*** Giữ nguyên nhiệm vụ thanh tra chuyên ngành tại khoản 13 và nhiệm vụ tại khoản 16 Điều 4 Thông tư số 18/2021/TT-BGTVT

Tác động đối với hệ thống pháp luật: không đồng bộ, gây khó khăn trong công tác quản lý.

Tác động về kinh tế - xã hội: không có

Tác động về giới: không có

Tác động của thủ tục hành chính: không có

***Giải pháp 2:*** bỏ cụm từ “Thực hiện chức năng thanh tra chuyên ngành” tại khoản 13; sửa đổi, bổ sung nhiệm vụ tại khoản 16 Điều 4 Thông tư số 18/2021/TT-BGTVT

Tác động đối với hệ thống pháp luật: đồng bộ, thống nhất trong hệ thống pháp luật chuyên ngành, đảm bảo việc thực thi hiệu quả các quy định của pháp luật; bảo đảm công khai, minh bạch, khách quan, góp phần hoàn thiện quy định của nhà nước.

Tác động về kinh tế - xã hội: có những tác động tích cực đến đời sống kinh tế xã hội.

Tác động về giới: không có.

Tác động của thủ tục hành chính: không phát sinh thủ tục hành chính

***Lựa chọn giải pháp:*** Để đảm bảo tính đồng bộ, thống nhất của hệ thống pháp luật chuyên ngành, việc bỏ cụm từ “Thực hiện chức năng thanh tra chuyên ngành” tại khoản 13 và sửa đổi, bổ sung nhiệm vụ tại khoản 16 Điều 4 Thông tư số 18/2021/TT-BGTVT là cần thiết và phù hợp.

**4. Nội dung chính sách 4:** Điều chỉnh cơ cấu tổ chức của Cảng vụ ĐTNĐ

4.1. Sửa đổi điểm c khoản 1 Điều 7 Thông tư số 18/2021/TT-BGTVT

a) Xác định vấn đề và mục tiêu giải quyết vấn đề:

- Xác định vấn đề:

Tại khoản 1 Điều 7 Thông tư số 18/2021/TT-BGTVT quy định cơ cấu tổ chức của Cảng vụ gồm các phòng chuyên môn, trong đó có Phòng Pháp chế - Thanh tra.

Theo quy định tại khoản 1 Điều 71 Luật giao thông ĐTNĐ và khoản 1 Điều 2 Thông tư số 18/2021/TT-BGTVT thì vị trí, chức năng của Cảng vụ ĐTNĐ là bảo đảm việc chấp hành các quy định của pháp luật về trật tự, **an toàn** giao thông đường thủy nội địa và bảo vệ môi trường nên việc đổi tên phòng Pháp chế - Thanh tra thành phòng Pháp chế - An toàn cho phù hợp vị trí và chức năng của Cảng vụ ĐTNĐ; mặt khác, khi quy định chức năng, nhiệm vụ của Phòng Pháp chế - Thanh tra, ngoài nhiệm vụ pháp chế theo quy định, Phòng còn thực hiện nhiệm vụ kiểm tra, hướng dẫn các đại diện cảng vụ thực hiện nhiệm vụ về kiểm tra an toàn giao thông tại cảng, bến, khu neo đậu, đặc biệt là nhiệm vụ kiểm tra an toàn trước khi cấp giấy phép rời cảng, bến cho phương tiện thủy.

Do vậy, khi bỏ nhiệm vụ thanh tra chuyên ngành để phù hợp với khoản 2 Điều 20 Nghị định số 03/2024/NĐ-CP thì việc sửa đổi điểm c khoản 1 Điều 7: *Phòng Pháp chế - Thanh tra* thành *Phòng Pháp chế - An toàn* là hoàn toàn phù hợp với vị trí, chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn của Cảng vụ ĐTNĐ.

- Mục tiêu giải quyết vấn đề: để phù hợp với chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn của Cảng vụ do không còn nhiệm vụ “Thực hiện chức năng thanh tra chuyên ngành” theo quy định tại khoản 2 Điều 20 Nghị định số 03/2024/NĐ-CP.

b) Giải pháp thực hiện và đánh giá tác động đối với đối tượng chịu sự tác động trực tiếp của Thông tư:

***Giải pháp 1:*** Giữ nguyên tên Phòng Pháp chế - Thanh tra

Tác động đối với hệ thống pháp luật: không phù hợp quy định pháp luật chuyên ngành.

Tác động về kinh tế - xã hội: không có

Tác động về giới: không có

Tác động của thủ tục hành chính: không có

***Giải pháp 2:*** sửa đổi đổi điểm c khoản 1 Điều 7: *Phòng Pháp chế - Thanh tra* thành *Phòng Pháp chế - An toàn*

Tác động đối với hệ thống pháp luật: đồng bộ, thống nhất trong hệ thống pháp luật chuyên ngành, đảm bảo việc thực thi hiệu quả các quy định của pháp luật; bảo đảm công khai, minh bạch, khách quan, góp phần hoàn thiện quy định của nhà nước. Việc đổi tên Phòng Pháp chế - Thanh tra thành Phòng Pháp chế - An toàn phù hợp vị trí và chức năng của Cảng vụ ĐTNĐ; mặt khác, khi quy định chức năng, nhiệm vụ của Phòng Pháp chế - Thanh tra, ngoài nhiệm vụ pháp chế theo quy định, Phòng còn thực hiện nhiệm vụ kiểm tra, hướng dẫn các đại diện cảng vụ thực hiện nhiệm vụ về kiểm tra an toàn giao thông tại cảng, bến, khu neo đậu, đặc biệt là nhiệm vụ kiểm tra an toàn trước khi cấp giấy phép rời cảng, bến cho phương tiện thủy.

Tác động về kinh tế - xã hội: có những tác động tích cực đến đời sống kinh tế xã hội.

Tác động về giới: không có.

Tác động của thủ tục hành chính: không phát sinh thủ tục hành chính. Tuy nhiên, cần thực hiện chuyển đổi chức vụ lãnh đạo Phòng Pháp chế - Thanh tra.

***Lựa chọn giải pháp:*** Để đảm bảo tính đồng bộ, thống nhất của hệ thống pháp luật chuyên ngành, việc sửa đổi điểm c khoản 1 Điều 7: *Phòng Pháp chế - Thanh tra* thành *Phòng Pháp chế - An toàn* là cần thiết và phù hợp.

4.2. Sửa đổi, bổ sung khoản 2 Điều 7 theo hướng tổ chức Tổ Cảng vụ trực thuộc Đại diện Cảng vụ ĐTNĐ

a) Xác định vấn đề và mục tiêu giải quyết vấn đề

\* Xác định vấn đề:

- Khái quát về quá trình hình thành Tổ Cảng vụ (Điểm công tác) và đánh giá vị trí vai trò của Tổ Cảng vụ thuộc Đại diện Cảng vụ ĐTNĐ trước khi Thông tư số 18/2021/TT-BGTVT ban hành:

Do đặc thù hoạt động trên đường thủy, người làm thủ tục là thuyền trưởng, thuyền viên không có điều kiện di chuyển trên bờ, việc di chuyển với khoảng cách xa để làm thủ tục cảng vụ rất khó khăn (mất thời gian và chi phí đi lại). Do vậy, các đơn vị Cảng vụ ĐTNĐ phải bố trí nhiều điểm công tác (Tổ Cảng vụ) để kịp thời thực hiện kiểm tra, làm thủ tục cho phương tiện (mỗi điểm công tác của Cảng vụ phải quản lý phạm vi từ 15 – 30 km). Để thực hiện quản lý chặt chẽ phương tiện vào, rời cảng bến, làm tốt công tác quản lý nhằm đảm bảo an toàn giao thông và tạo điều kiện cho người dân và doanh nghiệp tham gia hoạt động vận tải thủy, hàng ngày Cảng vụ viên phải đi bằng xe máy hoặc xuồng công vụ dọc theo các tuyến sông trên địa bàn được giao quản lý để kiểm tra, làm thủ tục cấp phép cho phương tiện vào, rời cảng bến.

Xuất phát từ nhu cầu thực tế nêu trên, Bộ trưởng Bộ GTVT đã ban hành Thông tư số 34/2010/TT-BGTVT ngày 08/11/2010 và Thông tư số 83/2015/TT-BGTVT ngày 30/12/2015 (thay thế Thông tư số 34/2010/TT-BGTVT ngày 08/11/2010) quy định về tổ chức và hoạt động của Cảng vụ đường thủy nội địa, trong đó có nội dung *“Tùy theo yêu cầu và địa bàn quản lý thực tế, Đại diện Cảng vụ đường thủy nội địa có thể tổ chức các Tổ Cảng vụ đường thủy nội địa và do Giám đốc Cảng vụ đường thủy nội địa quyết định”*. Do vậy, căn cứ theo địa bàn quản lý của từng tỉnh, thành phố, số lượng cảng, bến và mật độ phương tiện thủy hoạt động trên từng địa bàn, Giám đốc Cảng vụ ĐTNĐ đã thành lập các Tổ Cảng vụ trực thuộc Đại diện Cảng vụ.

Trước khi Thông tư số 18/2021/TT-BGTVT ban hành, việc thành lập Tổ Cảng vụ trực thuộc Đại diện Cảng vụ nhiều ưu điểm như:

+ Đối với các tổ chức, cá nhân liên quan trong khu vực được giao quản lý của Tổ cảng vụ (Chủ phương tiện, người lái phương tiện, chủ cảng, bến các cơ quan, đơn vị liên quan …): Giảm bớt rất nhiều thời gian và chi phí đi lại để kịp thời thực hiện các thủ tục hành chính theo quy định tại Nghị định 08/2021/NĐ-CP và các công việc khác có liên quan do khoảng cách gần.

+ Đối với cơ quan Cảng vụ, viên chức cảng vụ: Do khoảng cách từ nơi làm việc đến các cảng, biến, phương tiện thuỷ gần nên đã giảm bớt nhiều thời gian và chi phí đi lại để kịp thời kiểm tra, làm thủ tục, cấp giấy phép vào, rời cho phương tiện theo quy định, phục vụ người dân và doanh nghiệp; thuận tiện trong việc xử lý, phối hợp với các cơ quan, đơn vị trên địa bàn để xử lý kịp thời các tình huống phát sinh theo chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn được giao.

- Khó khăn vướng mắc khi Thông tư số 18/2021/TT-BGTVT ban hành theo đó không còn được thành lập Tổ Cảng vụ nữa:

*Về phạm vi và đối tượng được giao quản lý*

+ Đối với Cảng vụ Hàng hải, phạm vi quản lý thường được giao quản lý từ 01 đến 02 tỉnh, số lượng cảng biển không nhiều, phương tiện, tàu biển tập trung, trong khi đó Cảng vụ ĐTNĐ nói chung cũng như từng Đại diện cảng vụ trực thuộc Cảng vụ ĐTNĐ nói riêng có phạm vi quản lý rộng, cảng, bến nằm phân tán không đều trên các tuyến đường thủy, chủng loại phương tiện thủy tham gia giao thông nhiều, đa dạng nên rất khó quản lý, đặc biệt là tại các cảng, bến nằm ở xa trụ sở Đại diện Cảng vụ.

+ Theo các quyết định của Bộ GTVT về việc thành lập các Cảng vụ ĐTNĐ khu vực trực thuộc Cục ĐTNĐ Việt Nam, phạm vi quản lý của từng đơn vị Cảng vụ ĐTNĐ khu vực được giao từ 03 đến 15 tỉnh, thành phố. Ở mỗi tỉnh, thành phố, Cục ĐTNĐ Việt Nam thành lập một số Đại diện Cảng vụ trực thuộc Cảng vụ ĐTNĐ thực hiện chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn được giao theo quy định của pháp luật trên địa bàn và bố trí số người làm việc theo định biên được cấp có thẩm quyền phê duyệt. Đối với nhiều tỉnh, thành phố có địa bàn quản lý rộng, hệ thống giao thông đường thủy nội địa dày đặc, mật độ phương tiện thủy lớn, số lượng cảng, bến thủy nhiều, nằm rải rác trên các tuyến tuyến đường thủy, khoảng cách giữa vị trí đặt Văn phòng Đại diện Cảng vụ đến vị trí cảng, bến có nơi lên đến hàng 100 km dẫn đến khó khăn cho các chủ phương tiện khi đến Trụ sở Cảng vụ làm thủ tục cho phương tiện vào, rời cảng, bến theo quy định cũng như các viên chức cảng vụ từ Trụ sở Cảng vụ đến các cảng, bến, phương tiện để kiểm tra trực tiếp, làm thủ tục cấp phép vào, rời cảng, bến theo quy định tại Nghị định 08/2021/NĐ-CP[[1]](#footnote-1) do khoảng cách xa (mất nhiều thời gian và chi phí đi, lại).

*Việc triển khai, thực hiện nhiệm vụ cấp giấy phép vào, rời cảng, bến cho phương tiện*: Hiện nay, việc ứng dụng công nghệ thông tin trong hoạt động quản lý nhà nước về cảng, bến, phương tiện còn gặp nhiều khó khăn do chưa có sự tương thích đồng bộ về hạ tầng công nghệ giữa đơn vị quản lý và các phương tiện, chủ phương tiện được quản lý dẫn đến việc thực hiện các thủ tục hành chính của chủ phương tiện và người lái phương tiện không đồng đều (nhiều người không biết sử dụng được công nghệ thông tin, không thực hiện thủ tục điện tử) nên khi làm thủ tục vào, rời cảng, bến cho phương tiện theo quy định tại Nghị định 08/2021/NĐ-CP, rất nhiều chủ phương tiện phải mang hồ sơ đến Trụ sở Đại diện Cảng vụ để làm thủ tục, làm phát sinh chi phí cho người dân và doanh nghiệp.

b) Giải pháp thực hiện và đánh giá tác động đối với đối tượng chịu sự tác động trực tiếp của Thông tư

***Giải pháp 1:*** Giữ nguyên Điều 7 Thông tư số 18/2021/TT-BGTVT

Tác động đối với hệ thống pháp luật: Không có

Tác động về kinh tế - xã hội: gây khó khăn cho các chủ phương tiện khi làm thủ tục cho phương tiện vào, rời các cảng, bến thủy nội địa, do mất thời gian và chí phí khi đến làm thủ tục vào, rời các cảng, bến ở xa địa điểm đặt Văn phòng Đại diện Cảng vụ (chủ phương tiện hoặc thuyền trưởng phải đến Đại diện Cảng vụ để trình báo làm thủ tục và viên chức cảng vụ phải đến cảng, bến để kiểm tra và làm thủ tục cho phương tiện thủy vào, rời cảng bến theo quy định tại Điều 51 Nghị định 08/2021/NĐ-CP của Chính phủ)

Tác động về giới: không có

Tác động của thủ tục hành chính: không có

***Giải pháp 2:*** Sửa đổi, bổ sung khoản 2 Điều 7 như sau:

"2. Đại diện Cảng vụ đường thuỷ nội địa thực hiện chức năng quản lý nhà nước chuyên ngành tại cảng, bến, khu neo đậu được giao theo quy định, được sử dụng con dấu riêng. Căn cứ vào yêu cầu nhiệm vụ và địa bàn quản lý thực tế, Giám đốc Cảng vụ Đường thủy nội địa tổ chức các Tổ Cảng vụ đường thủy nội địa trực thuộc Đại diện Cảng vụ đường thủy nội địa cho phù hợp.

Cục trưởng Cục Đường thuỷ nội địa Việt Nam, Giám đốc Sở quyết định thành lập, tổ chức lại, giải thể Đại diện Cảng vụ đường thuỷ nội địa thuộc phạm vi quản lý theo đề nghị của Giám đốc Cảng vụ đường thuỷ nội địa."

Tác động đối với hệ thống pháp luật: Không có tác động đối với hệ thống pháp luật. Tuy nhiên, giải pháp này giúp nâng cao hiệu quả trong công tác quản lý, đảm bảo trật tự an toàn giao thông, giảm thời gian, chi phí đi lại cho cơ quan Cảng vụ. Khắc phục khó khăn cho Đại diện Cảng vụ khi thực hiện quản lý nhiều cảng, bến, khu neo đậu trên địa bàn rộng thì việc kiểm tra, giám sát, xử lý kịp thời các tình huống phát sinh, đảm bảo trật tự an toàn giao thông tại các cảng, bến, khu neo đậu sẽ không được kịp thời, thường xuyên. Giải pháp này không phát sinh chi phí, không phát sinh tổ chức, không phát sinh biên chế.

Tác động về kinh tế - xã hội: Tạo điều kiện thuận lợi cho các chủ phương tiện khi làm thủ tục cho phương tiện vào, rời các cảng, bến thủy nội địa, khắc phục tình trạng khó khăn cho chủ phương tiện (mất thời gian và chí phí) khi đến làm thủ tục vào, rời các cảng, bến ở xa địa điểm đặt Văn phòng Đại diện Cảng vụ (chủ phương tiện hoặc thuyền trưởng phải đến Đại diện Cảng vụ để trình báo làm thủ tục và viên chức cảng vụ phải đến cảng, bến để kiểm tra và làm thủ tục cho phương tiện thủy vào, rời cảng bến theo quy định tại Điều 51 Nghị định 08/2021/NĐ-CP của Chính phủ)

Tác động về giới: không có.

Tác động của thủ tục hành chính: không phát sinh thủ tục hành chính

***Lựa chọn giải pháp:*** Nhằm tạo điều kiện thuận lợi cho các chủ phương tiện khi làm thủ tục rời, vào cảng, bến; đồng thời nâng cao hiệu quả quản lý nhà nước, đảm bảo trật tự an toàn giao thông mà không làm phát sinh tổ chức, không phát sinh biên chế, không phát sinh chi phí phụ cấp chức vụ thì giải pháp sửa đổi, bổ sung khoản 2 Điều 7 theo hướng tổ chức Tổ Cảng vụ thuộc Đại diện Cảng vụ là cần thiết và phù hợp.

1. - Theo quy định tại Điều 50 Nghị định 08/2021/NĐ-CP quy định trước 1 đến 2 giờ phương tiện vào, rời cảng, bến thủy nội địa, người làm thủ tục phải thông báo cho Cảng vụ về phương tiện, thời gian sẽ vào rời…. và chỉ được đưa phương tiện vào vào khi có sự đồng ý của Cảng vụ. Về hình thức làm thủ tục theo quy định tại điều 51, 52, Nghị định 08/2021/NĐ-CP thì người làm thủ tục (trường hợp không thực hiện thủ tục điện tử) phải nộp, trình giấy tờ trực tiếp tại văn phòng Cảng vụ các giấy tờ (Danh sách hành khách, Giấy đăng ký phương tiện, Giấy chứng nhận an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường, Giấy chứng nhận khả năng chuyên môn, …..). Địa điểm làm thủ tục cảng vụ tại Văn phòng Cảng vụ hoặc tại cảng, bến hoặc trên phương tiện thủy.

   - Theo quy định tại Điều 54 Nghị định 08/2021/NĐ-CP thì viên chức cảng vụ phải thực hiện kiểm tra phương tiện trên cơ sở giấy chứng nhận an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường của phương tiện, Giấy chứng nhận khả năng chuyên môn, chứng chỉ chuyên môn của thuyền viên, người lái phương tiện, tải trọng của phương tiện theo đăng kiểm so với thực tế …, nếu phát hiện có vi phạm thì cảng vụ thông báo xử lý và hướng dẫn người làm thủ tục có biện pháp khắc phục. Khi đầy đủ các điều kiện an toàn về phương tiện, thuyền viên, người lái phương tiện mới cấp giấy phép rời cảng, bến cho phương tiện [↑](#footnote-ref-1)