

**BỘ GIÁO DỤC VÀ ĐÀO TẠO
TRƯỜNG ĐẠI HỌC QUẢN LÝ VÀ CÔNG NGHỆ HẢI PHÒNG**



KHÓA LUẬN TỐT NGHIỆP

NGÀNH : LUẬT

Sinh viên : Trần Kiên

HẢI PHÒNG – 2021

**BỘ GIÁO DỤC VÀ ĐÀO TẠO
TRƯỜNG ĐẠI HỌC QUẢN LÝ VÀ CÔNG NGHỆ HẢI PHÒNG**

**PHÁP LUẬT VỀ HÀNG HẢI VÀ THỰC THI
TẠI CẢNG VỤ HẢI PHÒNG**

**KHÓA LUẬN TỐT NGHIỆP ĐẠI HỌC HỆ CHÍNH QUY
NGÀNH: LUẬT**

**Sinh viên : Trần Kiên
Giảng viên hướng dẫn : Ths Vũ Thị Thanh Lan**

HẢI PHÒNG – 2021

BỘ GIÁO DỤC VÀ ĐÀO TẠO
TRƯỜNG ĐẠI HỌC QUẢN LÝ VÀ CÔNG NGHỆ HẢI PHÒNG

NHIỆM VỤ ĐỀ TÀI TỐT NGHIỆP

Sinh viên: Trần Kiên

Mã SV: 1717905015

Lớp : PLH2101

Ngành : Luật

Tên đề tài: Pháp luật về hàng hải và thực thi tại Cảng vụ Hải Phòng

NHIỆM VỤ ĐỀ TÀI

1. Nội dung và các yêu cầu cần giải quyết trong nhiệm vụ đề tài tốt nghiệp

- Tìm hiểu những vấn đề pháp lý cơ bản về hàng hải
- Tìm hiểu về tình hình thực hiện pháp luật hàng hải tại Cảng vụ Hải Phòng
- Trên cơ sở phân tích lý luận và thực tiễn dẫn đến đóng góp ý kiến, nêu lên một số giải pháp cụ thể nhằm hoàn thiện pháp luật về hàng hải

2. Các tài liệu, số liệu cần thiết

- Bộ luật hàng hải Việt Nam 2015
- Nghị định 58/2017/NĐ-CP ngày 10/5/2017 của Chính phủ về việc quy định chi tiết một số điều của Bộ luật hàng hải Việt Nam về quản lý hoạt động hàng hải
- Thông tư 31/2016/TT-BGTVT ngày 31/10/2016 của Bộ Giao thông vận tải về việc tổ chức và hoạt động của Cảng vụ Hàng Hải
- Báo cáo tổng kết 05 năm thực hiện, triển khai Bộ luật Hàng hải Việt Nam năm 2015 những thành tựu và khó khăn trong quá trình triển khai

3. Địa điểm thực tập tốt nghiệp

- Cảng vụ hàng hải Hải Phòng
- Địa chỉ: Số 01 Minh Khai, Hồng Bàng, Hải Phòng
- Gmail: cangvuhaiphong.gov.vn

CÁN BỘ HƯỚNG DẪN ĐỀ TÀI TỐT NGHIỆP

Họ và tên : Vũ Thị Thanh Lan

Học hàm, học vị : Thạc sỹ

Cơ quan công tác : Trường Đại học Quản lý và Công nghệ Hải Phòng

Nội dung hướng dẫn: Pháp luật về hàng hải và thực thi tại Cảng vụ Hải Phòng

Đề tài tốt nghiệp được giao ngày 12 tháng 04 năm 2021

Yêu cầu phải hoàn thành xong trước ngày 03 tháng 7 năm 2021

Đã nhận nhiệm vụ ĐTTN

Sinh viên

Đã giao nhiệm vụ ĐTTN

Giảng viên hướng dẫn

Hải Phòng, ngày tháng năm 2021

XÁC NHẬN CỦA KHOA

MỤC LỤC

PHẦN MỞ ĐẦU	1
PHẦN NỘI DUNG	3
CHƯƠNG I: NHỮNG VẤN ĐỀ PHÁP LÝ CƠ BẢN VỀ HÀNG HẢI	3
1.1 Hàng hải và pháp luật về hàng hải	3
1.1.1 Thuật ngữ hàng hải:.....	3
1.1.2 Pháp luật về hàng hải	3
1.1.3 Chủ thể của pháp luật hàng hải Việt Nam	5
1.2 Vài nét về sự hình thành và phát triển của pháp luật hàng hải trên thế giới và Việt Nam	5
1.3 Những nội dung cơ bản của pháp luật Hàng hải Việt Nam	8
1.3.1 Phạm vi điều chỉnh và phương pháp điều chỉnh	8
1.3.2 Các nội dung cơ bản của pháp luật hàng hải.....	11
1.3.3 Những hành vi bị nghiêm cấm trong hoạt động hàng hải.....	14
1.3.4 Quản lý nhà nước về hàng hải	15
1.4 Mối quan hệ giữa luật hàng hải với các ngành luật khác	16
CHƯƠNG II: THỰC TIỄN ÁP DỤNG LUẬT HÀNG HẢI TRONG HOẠT ĐỘNG CỦA CẢNG VỤ HẢI PHÒNG	20
2.1. Sơ lược về vai trò, nhiệm vụ, chức năng của Cảng vụ Hải Phòng	20
2.1.1 Sơ lược sự phát triển của Cảng vụ Hải Phòng	20
2.1.2 Vai trò, chức năng của Cảng vụ Hải Phòng.....	20
2.1.3 Cơ cấu tổ chức của Cảng vụ Hàng hải Hải Phòng.....	23
2.2 Thực tiễn triển khai luật Hàng hải trong một số lĩnh vực cụ thể tại Cảng vụ Hải Phòng	31
2.2.1 Công tác kiểm tra tàu biển:	31
2.2.2 Công tác kiểm tra, giám sát hoạt động hàng hải khác	32
2.2.3 Xử phạt vi phạm hành chính	33
2.2.4 Công tác giám sát quy hoạch, đầu tư phát triển biển, luồng hàng hải	33
2.2.5 Công tác điều tra tai nạn.....	33
2.2.6 Công tác phòng, chống thiên tai và tìm kiếm cứu nạn.....	33
2.2.7 Công tác xây dựng, góp ý các văn bản quy phạm pháp luật, đề án, dự án	34
CHƯƠNG III: MỘT SỐ KIẾN NGHỊ MANG TÍNH GIẢI PHÁP VỀ LUẬT HÀNG HẢI VÀ VIỆC TỔ CHỨC THỰC HIỆN LUẬT HÀNG HẢI	36
3.1 Một số tồn tại thực tế	36
3.2 Kiến nghị	38

3.2.1 Nguyên tắc hoàn thiện.....	38
3.2.2 Các yếu tố tác động đến pháp luật hàng hải Việt Nam và việc tổ chức thực hiện	40
3.2.3 Các giải pháp cụ thể	40
KẾT LUẬN.....	46

PHẦN MỞ ĐẦU

Việt Nam là một quốc gia ven biển, việc phát triển ngành hàng hải là điều tất yếu để bảo đảm việc chuyên chở hàng hóa xuất nhập khẩu ngày càng lớn mạnh, phục vụ cho việc phát triển nền kinh tế và công cuộc xây dựng Đất nước. Việt Nam nằm ở vị trí có nhiều tiềm năng phát triển về ngành hàng hải như là gần các tuyến đường hàng hải quốc tế, diện tích vùng biển thuộc chủ quyền, quyền chủ quyền và quyền tài phán chiếm diện tích khoảng trên 1 triệu km². Ngoài ra, dọc theo bờ biển Việt Nam có nhiều địa điểm với vị trí và điều kiện tự nhiên thuận lợi cho việc hình thành và phát triển cảng biển, đặc biệt nhất là cảng nước sâu và cảng trung chuyển quốc tế. Trong quy hoạch phát triển giao thông vận tải vùng Đông Nam Á, Việt Nam được coi là một trong những nước có cửa ngõ thông ra biển của hệ thống đường xuyên Á và hành lang Đông Tây nối giữa các nước khu vực lân cận.

Trong hàng hải, cảng biển có vai trò quan trọng và vị trí to lớn trong việc phát triển nền kinh tế của Đất nước. Cảng biển là nơi đưa đón những con tàu, giúp cho việc lưu chuyển hàng hóa trong nước và xuất nhập khẩu với khối lượng lớn, giá thành khá thấp so với các phương thức vận tải khác như đường hàng không, đường sắt. Tính đến thời điểm hiện tại, Việt Nam đã xây dựng được tổng số 55 cảng biển các loại, trong đó có 17 cảng biển loại I, 25 cảng biển loại II và 13 cảng biển loại III. Hệ thống cảng biển có 219 bến cảng với gần 50 km cầu cảng và hàng chục khu chuyển tải hàng hóa. Ngoài ra, các cụm cảng nước sâu tại ba miền Bắc, Trung, Nam đã được hình thành, phục vụ cho việc xuất nhập khẩu hàng hóa và phát triển nền kinh tế nước nhà việc lưu chuyển hàng hóa này góp phần thúc đẩy phát triển nền kinh tế, xã hội trong khu vực, vùng miền và cả quốc gia. Ngoài ra, cảng biển cũng góp phần vào việc bảo đảm trật tự an toàn xã hội và an ninh quốc phòng. Mặt khác, do yêu cầu hình thành cảng biển phải hội tụ cả hai điều kiện quan trọng nhất là tự nhiên và xã hội nên cảng biển cũng được coi là khu vực đặc quyền, đặc lợi quốc gia, cần phải được Nhà nước chú trọng quản lý, khai thác nhằm đem lại hiệu quả và lợi ích nhất cho toàn xã hội.

Trong những năm vừa qua, để thực hiện nhiệm vụ được giao thì Bộ giao thông vận tải, Cục Hàng Hải Việt Nam cùng với các Cảng vụ Hàng hải trong đó có Cảng vụ Hàng hải Hải Phòng đã chủ trì xây dựng, trình các cơ quan có thẩm quyền ban hành hay trực tiếp ban hành theo thẩm quyền các văn bản quy phạm pháp luật và chiến lược, quy hoạch phát triển ngành hàng hải, trong đó có việc

lập quy hoạch tổng thể về hệ thống cảng biển, đồng thời đầu tư, tổ chức xây dựng các kết cấu hạ tầng cảng biển và tổ chức quản lý khai thác hệ thống cảng biển, phục vụ cho công cuộc đổi mới, phát triển và nâng cao nền kinh tế của nước nhà.

Pháp luật về hàng hải và công tác thực thi pháp luật về hàng hải luôn cần cập nhật, thay đổi để phù hợp với nền kinh tế thị trường, khoa học kỹ thuật. Chính vì vậy, em chọn đề tài “Pháp luật về hàng hải và thực thi tại Cảng vụ Hải Phòng” làm đề tài cho khóa luận tốt nghiệp của mình.

Kết cấu của khóa luận bao gồm 3 phần chính:

- Những vấn đề pháp lý cơ bản về hàng hải
- Thực tiễn áp dụng luật Hàng hải trong hoạt động của cảng vụ Hải Phòng
- Một số kiến nghị mang tính giải pháp về luật hàng hải và việc tổ chức thực hiện luật hàng hải

PHẦN NỘI DUNG

CHƯƠNG I: NHỮNG VẤN ĐỀ PHÁP LÝ CƠ BẢN VỀ HÀNG HẢI

1.1 Hàng hải và pháp luật về hàng hải

1.1.1 Thuật ngữ hàng hải:

Từ Hàng hải là từ ghép bởi nghĩa Hán Việt, theo đó, muốn hiểu được nghĩa của cụm từ này thì chúng ta cần phải phân tích và hiểu từng ý nghĩa của các chữ trong cụm từ hàng hải. Theo đó, hàng có nghĩa là hàng hóa, bất cứ loại hàng hóa nào được quy định, hải chính là hải lý, là biển, tàu đi trên biển.

Từ đó, ta có thể hiểu hàng hải là kỹ thuật điều khiển tàu trên biển, hoặc có thể hiểu là vận tải hàng hóa trên biển. Hàng hải cũng là tên một ngành học nổi tiếng, ngành học này chuyên đào tạo nhân lực cung cấp cho lĩnh vực vận tải biển và giao thương hàng hóa trên biển. Hàng hải chính là toàn bộ những hoạt động thuộc khu vực biển cả, những hoạt động trao đổi và mua bán hàng hóa, xuất hàng hóa, quản lý hàng hóa trên biển cũng thuộc ngành hàng hải.

1.1.2 Pháp luật về hàng hải

“Luật hàng hải” (maritime law) được sử dụng với nhiều thuật ngữ khác nhau. Trong nhiều sách báo pháp lý và nhiều văn bản luật của các nước chúng ta vẫn thường gặp các thuật ngữ như “luật hàng hải” (shipping law), “luật hàng hải” (maritime law), “tổ tụng hàng hải” (admiralty law/maritime procedure law), “công pháp hàng hải quốc tế” (public international maritime law), “tư pháp hàng hải quốc tế” (private international maritime law), “luật biển” (law of the sea), “luật thương mại hàng hải” (maritime commercial law), “luật hàng hải thương mại” (merchant shipping law) v.v... Chúng ta có thể thấy việc sử dụng đa dạng thuật ngữ này ở luật hàng hải một số nước như:

- Bộ luật Hàng hải Việt Nam (Vietnamese Maritime Code)
- Bộ luật hàng hải Trung quốc (Maritime Code of the Peoples’s Republic of China)
- Luật tổ tụng hàng hải Trung Quốc (Maritime Procedure law of Peoples's Republic of China)
- Bộ luật hàng hải Thụy Điển (The Swedish Maritime Code)
- Bộ luật hàng hải và tổ tụng hàng hải Hoa Kỳ (American Admiralty Act, Shipping Act, Merchant Marine Act)
- Quy tắc Tổ tụng hàng hải Úc (Admiralty Rules of Australia) Luật vận tải biển Nhật Bản (Marine Transportation law of Japan)

- Luật hàng hải nằm trong Bộ luật Thương mại Nhật Bản (The Commercial Code of Japan)

- Bộ luật biển Hàn Quốc (Marine Act)

Sở dĩ có sự đa dạng này vì có sự hiểu và giải thích khác nhau trong phạm vi của hệ thống luật Anh-Mỹ (common law) và hệ thống pháp luật Châu Âu lục địa (civil law), và sự khác nhau giữa hệ thống luật quốc gia.

Khái niệm về ngành hàng hải hay pháp luật hàng hải được hiểu theo nghĩa rất rộng đó là bao gồm tổ hợp các ngành công việc như: Bảo đảm hàng hải, đóng tàu, hoa tiêu, chủ tàu, thuyền viên các hoạt động phụ trợ như đại lý môi giới, các công việc ngành vận tải biển, khai thác cảng. Như vậy chúng ta có thể định nghĩa những khái niệm chung nhất về hàng hải là một lĩnh vực hoạt động với đa dạng các hình thức khác nhau, liên quan chủ yếu đến biển.

Bộ luật hàng hải (BLHH) là Bộ luật kinh tế chuyên ngành đầu tiên của Việt Nam, được ban hành lần đầu vào năm 1990, được sửa đổi bổ sung nhiều lần qua các năm và bộ luật Hàng hải đang được triển khai đi vào thực tiễn là bộ luật hàng hải năm 2015, Bộ luật có vai trò quan trọng đối với sự phát triển của ngành hàng hải và kinh tế xã hội của đất nước; đồng thời giữ vai trò quan trọng trong việc nâng cao hiệu lực, hiệu quả quản lý nhà nước về hàng hải ở nước ta. Tuy nhiên, sau thời gian triển khai thực hiện, cùng với sự phát triển kinh tế và hội nhập quốc tế, nhiều quy định mới được ban hành, các điều ước quốc tế được Việt Nam ký kết, gia nhập và thực tế hoạt động hàng hải có những thay đổi đòi hỏi BLHH Việt Nam phải được sửa đổi, bổ sung cho phù hợp với quy định hiện hành cũng như thực tế hoạt động hàng hải, đồng thời đáp ứng yêu cầu hội nhập quốc tế ngày càng sâu rộng, góp phần thúc đẩy tiến trình phát triển, hội nhập của nền kinh tế đất nước nói chung và ngành hàng hải nói riêng.

Để đáp ứng kịp thời nhu cầu cấp bách này, được sự phân công của Quốc hội và Chính phủ, năm 2015, Bộ GTVT đã tổ chức nghiên cứu, sửa đổi, bổ sung toàn diện BLHH Việt Nam.

Các quy định về chính sách phát triển hàng hải, tàu biển, thuyền viên, cảng biển, vận tải biển và dịch vụ thương mại, an toàn hàng hải, an ninh hàng hải và bảo vệ môi trường cũng như việc vận chuyển hàng hóa bằng đường biển và bảo hiểm hàng hải, cải cách thủ tục hành chính đã được đề cập trong 20 Chương và 341 Điều của Bộ luật, tăng 2 Chương và 80 Điều so với BLHH Việt Nam năm 2005, Bộ luật có vai trò quan trọng và tác động rất lớn tới sự phát

triển, hội nhập của ngành hàng hải nói riêng và kinh tế xã hội Việt Nam nói chung. Bộ luật có hiệu lực thi hành từ ngày 1/7/2017.

1.1.3 Chủ thể của pháp luật hàng hải Việt Nam

Trước khi xác định chủ thể của pháp luật hàng hải, chúng ta cần nêu qua khái niệm chung về chủ thể pháp luật theo lý luận chung của pháp luật Việt Nam. Theo Giáo trình Lý luận chung về Nhà nước và Pháp luật của Khoa luật trường Đại học quốc gia Hà Nội thì chủ thể pháp luật là những cá nhân, tổ chức có khả năng trở thành các bên tham gia quan hệ pháp luật, có được những quyền và nghĩa vụ pháp lý trên cơ sở những quy định pháp luật. Như đã phân tích ở phần trên, các quan hệ pháp luật phát sinh từ hoạt động hàng hải được xếp thành những nhóm khác nhau, vì vậy sẽ dễ dàng hơn nếu xem xét và phân tích các chủ thể của pháp luật hàng hải theo các nhóm quan hệ pháp luật này. Do đó, có thể nói chủ thể của pháp luật hàng hải bao gồm những đối tượng chính như sau:

- Cơ quan thực hiện chức năng quản lý nhà nước về hàng hải như: Bộ Giao thông vận tải, Cục Hàng hải Việt Nam, các Cảng vụ hàng hải, Kiểm dịch y tế, Kiểm dịch động vật, kiểm dịch thực vật, biên phòng cửa khẩu, cảnh sát biển, hải quan cửa khẩu...

- Nhóm chủ thể trực tiếp liên quan đến lĩnh vực hàng hải như: Bảo đảm an toàn hàng hải, hoa tiêu hàng hải, chủ tàu, thuyền viên, công ty vận tải tàu biển, tàu lai, doanh nghiệp cảng, đại lý cung ứng thuyền viên, đại lý hàng hải...

- Nhóm chủ thể gián tiếp liên quan đến lĩnh vực hàng hải: Ngư dân (đánh bắt, nuôi trồng), công nhân, lái xe ra vào cảng...

1.2 Vài nét về sự hình thành và phát triển của pháp luật hàng hải trên thế giới và Việt Nam

Luật hàng hải hiện đại nói chung phát triển bắt nguồn từ khu vực biển Địa Trung Hải. Người Ai Cập và Minoan là người đầu tiên điều chỉnh hoạt động hàng hải khá cụ thể bằng pháp luật. Tiếp đó là sự ra đời của luật biển Rhodian và luật này đã tồn tại cho đến khi Đế quốc La mã sụp đổ. Từ đây bắt đầu xuất hiện một số nguyên tắc của luật hàng hải hiện đại.

Ban đầu, các toà án hàng hải chỉ có ở các cảng độc lập vì vậy không có sự thống nhất chung giữa các toà án trong xét xử các tranh chấp về hàng hải. Bộ luật Oleron đã được xây dựng tại một trong những cảng nằm ở Ile d'Oleron Tây Nam nước Pháp và được thừa nhận rộng rãi như là nền tảng cơ bản của Luật hàng hải Châu Âu. Tại nước Anh, toà án hàng hải riêng đã dần dần được hình thành ở từng cảng cho đến năm 1970 thì hệ thống luật của nước Anh được xây

dựng và các toà án hàng hải được hợp nhất thành một bộ phận của toà Thượng Thẩm.

Qua tham khảo luật hàng hải của nhiều nước và luật hàng hải Việt Nam mà cụ thể là Bộ luật Hàng hải Việt Nam năm 2015 cho thấy luật hàng hải của các nước, trong đó có Việt Nam ảnh hưởng nhiều của luật hàng hải Anh.

Tại Việt Nam là một đất nước có bờ biển dài hơn 3.200 km, có nhiều vũng, vịnh và nằm trên đường hàng hải quốc tế vì vậy ngay từ thời xa xưa hoạt động thương thuyền và đóng tàu thuyền đã được phát triển. Hoạt động thương thuyền và phát triển cảng đã khuyến khích sự giao lưu thương mại với nước ngoài đồng thời góp phần trong công cuộc xây dựng và bảo vệ đất nước. Cùng với sự phát triển thương mại đường biển là sự phát triển của pháp luật hàng hải từ đơn giản đến hiện đại. Cũng do sự giao lưu quốc tế mà pháp luật hàng hải Việt Nam đã sớm ảnh hưởng bởi các phong tục, tập quán và luật hàng hải thế giới.

Bên cạnh đó, với sự thay đổi chính sách kinh tế mà hệ thống pháp luật Việt Nam nói chung, pháp luật hàng hải nói riêng cũng thay đổi và phát triển từ các hình thức đơn giản như tập quán pháp, tiền lệ đến các hình thức có tính pháp lý như luật và các văn bản quy phạm pháp luật khác. Có thể nói, pháp luật hàng hải trong thời kỳ sau đổi mới (từ sau năm 1986) đã phát triển nhanh với nguồn luật phong phú.

Pháp luật hàng hải Việt Nam được xem xét theo theo hai thời kỳ, đó là thời kỳ trước năm 1991 và sau năm 1991 “năm Bộ luật Hàng hải Việt Nam đầu tiên bắt đầu có hiệu lực”. Sở dĩ lấy mốc thời gian năm 1991 là năm Bộ luật Hàng hải có hiệu lực vì sự ra đời và có hiệu lực của Bộ luật đánh dấu một bước phát triển đặc biệt trong lịch sử phát triển của pháp luật hàng hải Việt Nam.

- Thời kỳ từ năm 1991 trở về trước: Một trong những phát triển nổi bật của thời kỳ này là sự áp dụng luật hàng hải nước ngoài về vận chuyển hàng hoá bằng đường biển đối với đội tàu biển Việt Nam. Do chính sách cấm vận của Mỹ mà trong thời kỳ này các tàu biển Việt Nam chở hàng hoá xuất nhập khẩu của Việt Nam gặp rất nhiều khó khăn trong việc ra vào các biển nước ngoài. Để khắc phục khó khăn này, Chính phủ đã cho phép Tổng Công ty Thuê tàu và Môi giới hàng hải sử dụng hình thức “cờ thuận tiện”. Cụ thể là một số tàu của Vietfracht được đăng ký mang cờ nước ngoài như Panama, Anh, Liberia. Do mang cờ nước ngoài nên các quan hệ pháp luật phát sinh từ hoạt động vận chuyển hàng hoá của những tàu này, kể cả việc giải quyết tranh chấp hàng hải đã áp dụng theo luật của nước mà tàu mang cờ, trong đó chủ yếu là Luật vận

chuyển hàng hoá bằng đường biển của Anh. Ngoài đội tàu của Vietfracht đăng ký mang cờ nước ngoài, một số tàu của Công ty Vận tải biển Việt Nam tham gia vận chuyển hàng hoá do Vietfracht môi giới cũng áp dụng luật nước ngoài về vận chuyển hàng hoá bằng đường biển hoặc áp dụng luật vận chuyển hàng hoá bằng đường biển của Trung Quốc. Như vậy, ở thời kỳ này quy định vận chuyển hàng hoá bằng đường biển của pháp luật hàng hải có thể áp dụng theo luật quốc gia của Việt Nam, công ước và tập quán quốc tế, hoặc áp dụng luật của nước khác. Việc áp dụng các công ước quốc tế, tập quán quốc tế và luật nước ngoài điều chỉnh các quan hệ xã hội phát sinh từ việc vận chuyển hàng hoá xuất nhập khẩu của các tàu Việt Nam mang cờ nước ngoài ở thời kỳ này là cơ sở hình thành các quy phạm thuộc lĩnh vực tư pháp quốc tế của pháp luật hàng hải sau này.

- Thời kỳ từ năm 1991 đến nay: Sự kiện quan trọng đối với pháp luật hàng hải Việt Nam từ sau năm 1991 về pháp luật hàng hải là Bộ luật Hàng hải đã có hiệu lực, một bộ luật bao gồm khung pháp luật về hàng hải tương đối đầy đủ, đáp ứng thực tế hoạt động hàng hải Việt Nam trong thời kỳ đầu đổi mới. Tuy nhiên, sự ra đời của Hiến pháp 1992 với những thay đổi cơ bản về chế độ kinh tế đã dẫn đến những thay đổi cơ bản trong hoạt động hàng hải. Với chế độ kinh tế từ quản lý tập trung, bao cấp sang nền kinh tế thị trường, với chủ trương khuyến khích đầu tư nước ngoài, với sự ban hành của hàng loạt các luật khác và với sự phát triển nhanh chóng của hoạt động hàng hải Việt Nam trong thời gian qua đã có tác động đến pháp luật hàng hải.

Đến nay, với các quy định của Bộ luật Hàng hải Việt Nam đã được sửa đổi bổ sung, hoàn thiện rất nhiều so với các bộ luật hàng hải trước đó. Minh chứng rõ ràng nhất cho việc nỗ lực hoàn thiện là bằng việc chúng ta đã và đang triển khai bộ luật hàng hải 2015 với rất nhiều đột phá. Pháp luật hàng hải Việt Nam đã phát triển với các chế định pháp luật riêng của mình như chế định về hợp đồng - mua bán (mua bán tàu), dịch vụ (dịch vụ lai dắt), cho thuê (thuê tàu), vận tải (vận chuyển hàng hoá và hành khách bằng đường biển), bảo hiểm (bảo hiểm hàng hải), đại lý (đại lý tàu biển), môi giới và cung ứng tàu biển, cầm cố, thế chấp, thuê thuyền viên, bồi thường tổn thất, thiệt hại, đóng góp tổn thất chung, tố tụng hàng hải (bắt giữ tàu).

Tóm lại, pháp luật hàng hải Việt Nam đã được hình thành và phát triển phù hợp với lịch sử đất nước qua từng thời kỳ. Được phát triển và hoà nhập quốc tế sớm nên có thể nói pháp luật hàng hải Việt Nam tiệm cận nhiều quy tắc, quy phạm của pháp luật quốc tế. Với sự biến động và phát triển không ngừng

của nền kinh tế Việt Nam và thế giới, việc tiếp tục hoàn thiện pháp luật hàng hải Việt Nam phù hợp với xu hướng phát triển của đất nước cũng như của công pháp hàng hải quốc tế và tư pháp hàng hải quốc tế là một việc luôn luôn được tiến hành.

1.3 Những nội dung cơ bản của pháp luật Hàng hải Việt Nam

1.3.1 Phạm vi điều chỉnh và phương pháp điều chỉnh

Theo lý luận chung về pháp luật thì “đối tượng điều chỉnh của pháp luật là những quan hệ xã hội mà pháp luật hướng tới, tác động tới”. Trong hệ thống pháp luật Việt Nam, các quan hệ xã hội có đặc thù khác nhau thuộc đối tượng điều chỉnh của các luật khác nhau, ví dụ như quan hệ phát sinh trong hoạt động quản lý hành chính mang tính chất chấp hành, còn quan hệ phát sinh trong lĩnh vực dân sự lại mang tính bình đẳng, thoả thuận.

Căn cứ vào Điều 1 quy định về Phạm vi điều chỉnh tại Bộ luật hàng hải Việt Nam năm 2015 có quy định rõ rằng :

“ Bộ luật này quy định về hoạt động hàng hải, bao gồm các quy định về tàu biển, thuyền viên, cảng biển, luồng hàng hải, cảng cạn, vận tải biển, an toàn hàng hải, an ninh hàng hải, bảo vệ môi trường, quản lý nhà nước về hàng hải và các hoạt động khác liên quan đến việc sử dụng tàu biển vào mục đích kinh tế, văn hóa, xã hội, thể thao, công vụ và nghiên cứu khoa học.

Đối với tàu quân sự, tàu công vụ, tàu cá, phương tiện thủy nội địa, tàu ngầm, tàu lặn, thủy phi cơ, kho chứa nổi, giàn di động, ụ nổi, cảng quân sự, cảng cá và cảng, bến thủy nội địa chỉ áp dụng trong trường hợp có quy định cụ thể của Bộ luật này.

Trường hợp có sự khác nhau giữa quy định của Bộ luật hàng hải Việt Nam với quy định của luật khác về cùng một nội dung liên quan đến hoạt động hàng hải thì áp dụng quy định của Bộ luật này.”

Pháp luật hàng hải và tổ tụng hàng hải điều chỉnh các mối quan hệ xã hội phát sinh từ hoạt động hàng hải và vận tải đường biển. Nói một cách khác, “pháp luật hàng hải điều chỉnh các quan hệ xã hội liên quan đến các đối tượng liên quan đến con tàu hoạt động trên biển và các sự kiện có liên quan biển”. Quan điểm này hoàn toàn phù hợp với lý luận pháp luật hàng hải Việt Nam và điều này được thể hiện rất rõ tại Bộ luật Hàng hải Việt Nam. Bộ luật Hàng hải Việt Nam điều chỉnh những quan hệ xã hội phát sinh từ hoạt động hàng hải, đó là các hoạt động liên quan đến việc sử dụng tàu biển vào các mục đích kinh tế, nghiên cứu khoa học - kỹ thuật, văn hoá, thể thao, xã hội và công vụ nhà nước.

Một trong những đối tượng có liên quan đến biển là tàu biển - đối tượng của rất nhiều mối quan hệ pháp lý như quan hệ giữa chủ tàu, người thuê tàu, người khai thác tàu với chủ hàng, người gửi hàng, người nhận hàng; quan hệ của tàu với cảng, người cung cấp dịch vụ tại cảng, hoặc quan hệ giữa các đối tượng này với nhau và pháp luật hàng hải có nhiệm vụ giải quyết những tranh chấp nảy sinh từ các quan hệ này. Ngoài ra, tàu biển và những người điều hành con tàu còn chịu sự điều chỉnh của các quy định về quản lý hành chính thuộc các lĩnh vực khác có liên quan như an toàn, an ninh hàng hải, phòng ngừa ô nhiễm môi trường biển...

Theo lý luận chung, phương pháp điều chỉnh của các ngành luật là những cách thức, biện pháp mà Nhà nước sử dụng để tác động vào quan hệ xã hội của ngành luật đó. Vì vậy, phương pháp điều chỉnh của pháp luật hàng hải là những cách thức, biện pháp mà pháp luật tác động vào quan hệ xã hội phát sinh trong lĩnh vực hàng hải. Để thuận lợi trong phân tích phương pháp điều chỉnh của pháp luật hàng hải, trước hết cần nghiên cứu phương pháp điều chỉnh của pháp luật hàng hải ở các nhóm đối tượng, điều chỉnh của pháp luật hàng hải, đó là:

- Phương pháp mệnh lệnh: Phương pháp này được áp dụng trong mối quan hệ quyền lực của Nhà nước, các cơ quan công quyền của Nhà nước với các cá nhân, pháp nhân và với các cơ quan công quyền khác của Nhà nước. Ví dụ: con tàu chỉ được ra, vào cảng khi những người có trách nhiệm như chủ tàu, chủ hàng, đại lý của chủ tàu hoặc thuyền trưởng đã hoàn thành các thủ tục theo quy định của pháp luật hoặc tàu phải sử dụng hoa tiêu bắt buộc hoặc chỉ được di chuyển trong vùng nước cảng biển khi được phép của cơ quan nhà nước có thẩm quyền.

- Phương pháp thoả thuận, bình đẳng: Phương pháp này được áp dụng trong mối quan hệ giữa các bên tham gia hợp đồng hàng hải như hợp đồng thuê tàu, hợp đồng vận chuyển hàng hoá bằng đường biển, hợp đồng cho thuê thuyền viên, hợp đồng cung ứng dịch vụ hàng hải, hợp đồng lai dắt. Hỗ trợ tàu biển, hợp đồng đại lý và môi giới hàng hải, hợp đồng bốc xếp hàng hoá, giao nhận vận chuyển hàng hoá bằng đường biển v.v... Trong các hợp đồng hàng hải này, các bên tham gia hợp đồng có quyền thoả thuận với nhau trong việc ký kết hợp đồng. Để đơn giản và tạo điều kiện thuận lợi cho hoạt động hàng hải, và bằng kinh nghiệm đúc kết lâu đời của ngành hàng hải, nhiều hợp đồng mẫu đã được chuẩn hoá với các điều kiện và trách nhiệm cũng như quyền miễn trách nhiệm cụ thể của các bên tham gia hợp đồng, nhưng vẫn đảm bảo nguyên tắc thoả thuận và bình đẳng. Bộ luật Hàng hải Việt Nam năm 2015 đã quy định rõ; "Hợp

đồng vận chuyển hàng hoá được ký kết theo các hình thức do các bên thoả thuận", hoặc Điều 143 quy định: "Chủ tàu và người đại lý ký kết hợp đồng đại lý cho từng chuyến theo hình thức cụ thể, theo các hình thức do các bên thoả thuận", hoặc khoản 1, Điều 200 quy định: "Hợp đồng bảo hiểm hàng hải là hợp đồng được ký kết giữa người bảo hiểm và người được bảo hiểm mà theo đó, người bảo hiểm thu phí bảo hiểm do người bảo hiểm trả và người được bảo hiểm được người bảo hiểm bồi thường tổn thất của đối tượng bảo hiểm do các bên bảo hiểm hàng hải gây ra theo mức độ và điều kiện đã thoả thuận với người bảo hiểm".

- Phương pháp tự định đoạt: Theo phương pháp này, các chủ thể có thể tự quyết định tham gia hoặc không tham gia vào quan hệ hàng hải. Cụ thể như, các bên tham gia hợp đồng hàng hải có quyền tự định đoạt có giao kết hợp đồng, hoặc có quyền quyết định các biện pháp bảo đảm như bắt giữ tàu hoặc cầm giữ hàng hải v.v...

- Phương pháp tự chịu trách nhiệm: Theo phương pháp này, các chủ thể tham gia trong quan hệ pháp luật phát sinh từ hoạt động hàng hải phải tự chịu trách nhiệm với nhau và phải bồi thường đối với những thiệt hại xảy ra theo hợp đồng đã thoả thuận hoặc tự chịu trách nhiệm đối với chính tài sản của mình hoặc theo pháp luật quy định. Tất nhiên, để bảo vệ trách nhiệm của mình chủ tàu có thể mua bảo hiểm hàng hải đối với tài sản của mình (bảo hiểm thân và máy tàu H&M) hoặc bảo hiểm trách nhiệm dân sự chủ tàu đối với người thứ ba trong các trường hợp chủ tàu phải chịu trách nhiệm (P&I). Ngoài ra, phương pháp tự chịu trách nhiệm còn thể hiện rất rõ trong các quan hệ hàng hải, ví dụ như người đề nghị tạm giữ, bắt giữ tàu phải chịu trách nhiệm đối với việc tạm giữ, bắt giữ này. Nguyên tắc này được xác định rõ tại Bộ luật Hàng hải Việt Nam năm 2015. Khoản 2, Điều 35 quy định: "Chủ nợ phải hoàn toàn chịu trách nhiệm về yêu cầu tạm giữ tàu", hoặc khoản 2, Điều 37 quy định: "Tàu biển cũng có thể được giải phóng theo yêu cầu của chính những người đã yêu cầu tạm giữ, bắt giữ hàng hải tàu biển đó. Mọi phí tổn thất liên quan do người yêu cầu chịu trách nhiệm thanh toán".

- Phương pháp gián tiếp: Phương pháp này được áp dụng trong việc chọn luật hoặc xác định thẩm quyền xét xử khi có xung đột pháp luật. Như chúng ta đã biết, các chủ thể tham gia trong hoạt động hàng hải thường thuộc các quốc gia khác nhau với quy định pháp luật hàng hải khác nhau do đó thường dẫn đến

các xung đột pháp luật. Trên thực tế, các vấn đề làm nảy sinh xung đột pháp luật trong luật hàng hải thường thể hiện ở việc chọn luật và xác định toà án.

1.3.2 Các nội dung cơ bản của pháp luật hàng hải

Chương I: Những quy định chung (12 điều)

Nội dung cơ bản của chương này quy định phạm vi điều chỉnh của Bộ luật, đối tượng áp dụng luật là tổ chức, cá nhân Việt Nam; tổ chức cá nhân nước ngoài liên quan đến hoạt động hàng hải tại Việt Nam; nguyên tắc chọn Luật và áp dụng Luật nước ngoài, quyền thỏa thuận trong hợp đồng, quyền vận tải nội địa. Nguyên tắc hoạt động hàng hải và chính sách của nhà nước về phát triển hàng hải. Trách nhiệm quản lý nhà nước về hàng hải, các hành vi nghiêm cấm trong hoạt động hàng hải.

Chương II: Tàu biển (37 điều)

Nội dung chương này quy định tàu biển Việt Nam là tàu biển đã được đăng ký vào Sổ đăng ký tàu biển quốc gia Việt Nam hoặc đã được cơ quan đại diện của Việt Nam ở nước ngoài cấp giấy phép tạm thời mang cờ quốc tịch Việt Nam. Nguyên tắc, điều kiện và thủ tục đăng ký tàu biển Việt Nam; nguyên tắc, trách nhiệm đăng kiểm tàu biển; các giấy tờ và tài liệu của tàu, việc kiểm tra dung tích tàu biển; quyền sở hữu tàu biển, thế chấp tàu biển; quyền cầm giữ hàng hải; đóng mới và sửa chữa tàu biển; nguyên tắc phá dỡ tàu biển.

Theo quy định của Điều 13: Tàu biển quy định trong Bộ luật này không bao gồm tàu quân sự.

Chương III: Thuyền viên và thuyền viên (23 điều)

Quy định về thuyền viên Việt Nam; địa vị pháp lý, quyền, nghĩa vụ, trách nhiệm của thuyền trưởng; tiêu chuẩn, chế độ, nghĩa vụ và điều kiện của thuyền viên làm việc trên tàu biển Việt Nam; hợp đồng thuê thuyền viên, trách nhiệm của chủ tàu.

Chương IV: Cảng biển (32 điều)

Nội dung chương này quy định về cảng biển, chức năng của cảng biển, phân loại cảng biển, quy định về mở, đóng cảng biển; quy hoạch phát triển, đầu tư, xây dựng và khai thác cảng biển; quy định nhiệm vụ, quyền hạn của cơ quan quản lý nhà nước chuyên ngành về hàng hải tại cảng biển; quy định về thủ tục tàu thuyền đến và rời cảng biển; quy hoạch phát triển, đầu tư xây dựng, đóng, mở cảng cạn.

Theo quy định của Điều 73: Cảng quân sự, cảng cá và cảng, bến thủy nội địa nằm trong vùng nước cảng biển chịu sự quản lý nhà nước về an toàn hàng

hải, an ninh hàng hải, phòng chống cháy, nổ và phòng ngừa ô nhiễm môi trường theo quy định của Bộ luật này.

Chương V: An toàn hàng hải, an ninh hàng hải, lao động hàng hải và bảo vệ môi trường (24 điều)

Đây là một chương được bổ sung mới nội dung quy định về an toàn hàng hải, an ninh hàng hải và bảo vệ môi trường với các quy định chi tiết về an toàn, an ninh hàng hải, tìm kiếm cứu nạn trên biển, quy định về bảo vệ công trình hàng hải và bảo vệ môi trường trong hoạt động hàng hải, phá dỡ tàu biển.

Chương VI: Bắt giữ tàu biển (16 điều)

Do tầm quan trọng của vấn đề này, Bộ luật đã bổ sung chương mới này, quy định về bắt giữ tàu biển với các quy định chi tiết về thẩm quyền, trách nhiệm, điều kiện, thời hạn, các biện pháp bảo đảm tài chính, tài liệu liên quan trong việc bắt giữ tàu biển và thả tàu biển bị bắt giữ để bảo đảm giải quyết các khiếu nại hàng hải.

Chương VII: Hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường biển (55 điều)

Nội dung của chương quy định hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường biển và phân loại hợp đồng vận chuyển. Hợp đồng vận chuyển hàng hóa theo chứng từ của người vận chuyển, hợp đồng thuê tàu chuyên, hợp đồng vận tải đa phương thức, xác định trách nhiệm, nghĩa vụ, quyền hạn của người vận chuyển; người vận chuyển thực tế, người thuê vận chuyển, người gửi hàng, người giao hàng; chứng từ vận chuyển, các quy định liên quan đến việc xử lý hàng hóa bị lưu giữ, thanh toán cước vận chuyển, lưu kho... giới hạn trách nhiệm của người vận chuyển.

Chương VIII: Hợp đồng vận chuyển hành khách và hành lý bằng đường biển (15 điều)

Nội dung quy định về hợp đồng vận chuyển hành khách và hành lý, quyền và nghĩa vụ của người vận chuyển, quyền và nghĩa vụ của hành khách; xác định vé đi tàu và bằng chứng giao kết hợp đồng; trách nhiệm của người vận chuyển, người vận chuyển thực tế, giới hạn trách nhiệm của người vận chuyển.

Chương IX: Hợp đồng thuê tàu (20 điều)

Quy định về hình thức, nguyên tắc của hai loại hợp đồng thuê tàu là thuê tàu định hạn và hợp đồng thuê tàu trần, các nội dung chính của hợp đồng thuê tàu; quyền nghĩa vụ của người thuê tàu và của chủ tàu trong thuê tàu định hạn, thuê tàu trần, trả tàu và thuê mua tàu trong thuê tàu trần.

Chương X: Đại lý tàu biển và môi giới hàng hải (12 điều)

Nội dung chính của chương này quy định về khái niệm người đại lý tàu biển, người môi giới hàng hải, hợp đồng đại lý tàu biển, trách nhiệm của người đại lý tàu biển, của người ủy thác, giá dịch vụ đại lý tàu biển, tiền hoa hồng trong môi giới hàng hải, quyền và nghĩa vụ của người môi giới hàng hải.

Chương XI: Hoa tiêu hàng hải (9 điều)

Quy định về vị trí pháp lý, điều kiện hành nghề, quyền, nghĩa vụ và trách nhiệm của hoa tiêu hàng hải; chế độ hoa tiêu, tổ chức hoa tiêu; nghĩa vụ của thuyền trưởng và chủ tàu khi sử dụng hoa tiêu.

Chương XII: Lai dắt tàu biển (8 điều)

Quy định về khái niệm lai dắt tàu biển, hợp đồng lai dắt tàu biển, quyền chỉ huy tàu lai dắt, nghĩa vụ của các bên trong hợp đồng lai dắt tàu biển, trách nhiệm bồi thường tổn thất trong lai dắt tàu biển.

Chương XIII: Cứu hộ hàng hải (12 điều)

Quy định về khái niệm cứu hộ hàng hải, hợp đồng cứu hộ hàng hải, nghĩa vụ và quyền hưởng tiền công của người cứu hộ, nguyên tắc xác định tiền công cứu hộ và phân chia tiền công cứu hộ hàng hải.

Chương XIV: Trục vớt tài sản chìm đắm (9 điều)

Quy định khái niệm tài sản chìm đắm, xác định nghĩa vụ trục vớt của chủ sở hữu tài sản chìm đắm. Quy định thời hạn thông báo và trục vớt tài sản chìm đắm, phân loại xử lý tài sản chìm đắm và thẩm quyền xử lý tài sản chìm đắm.

Chương XV: Tai nạn đâm va (7 điều)

Quy định khái niệm đâm va, nghĩa vụ của thuyền trưởng khi xảy ra đâm va, nguyên tắc xác định lỗi và bồi thường tổn thất trong tai nạn đâm va.

Chương XVI: Tổn thất chung (6 điều)

Nội dung quy định về tổn thất chung, tổn thất riêng, phân bổ tổn thất chung, tuyên bố tổn thất chung và chỉ định người phân bổ tổn thất chung.

Chương XVII: Giới hạn trách nhiệm dân sự đối với các khiếu nại hàng hải (5 điều)

Nội dung quy định về người được giới hạn trách nhiệm dân sự, các khiếu nại hàng hải áp dụng giới hạn trách nhiệm dân sự, các khiếu nại hàng hải không áp dụng giới hạn trách nhiệm dân sự, mức giới hạn trách nhiệm dân sự và lập quỹ bảo hiểm bồi thường.

Chương XVIII: Hợp đồng bảo hiểm hàng hải (34 điều)

Quy định về hợp đồng bảo hiểm hàng hải, đối tượng bảo hiểm, quyền và nghĩa vụ của các bên tham gia hợp đồng bảo hiểm hàng hải, các quyền lợi được

bảo hiểm, nghĩa vụ của người được bảo hiểm, giá trị bảo hiểm, chuyển nhượng quyền theo hợp đồng bảo hiểm hàng hải, bảo hiểm bao, thực hiện hợp đồng bảo hiểm hàng hải, chuyển quyền đòi bồi thường, từ bỏ đối tượng bảo hiểm và giải quyết bồi thường.

Chương XIX: Giải quyết tranh chấp hàng hải (3 điều)

Quy định về tranh chấp hàng hải, nguyên tắc giải quyết tranh chấp hàng hải.

Chương XX: Điều khoản thi hành (2 điều)

Quy định về hiệu lực áp dụng Bộ luật, bãi bỏ BLHH năm 2005.

1.3.3 Những hành vi bị nghiêm cấm trong hoạt động hàng hải

Theo được quy định tại Điều 12 Bộ luật hàng hải Việt Nam 2015 thì 14 hành vi bị nghiêm cấm trong hoạt động hàng hải, bao gồm:

1. Gây phương hại hoặc đe dọa gây phương hại đến chủ quyền và an ninh quốc gia.

2. Vận chuyển người, hàng hóa, hành lý, vũ khí, chất phóng xạ, chất phế thải độc hại, chất ma túy trái với quy định của pháp luật.

3. Cố ý tạo chướng ngại vật gây nguy hiểm hoặc làm cản trở giao thông hàng hải.

4. Sử dụng, khai thác tàu biển không đăng ký, đăng kiểm hoặc quá hạn đăng ký, đăng kiểm; giả mạo đăng ký, đăng kiểm.

5. Từ chối tham gia tìm kiếm, cứu nạn trên biển trong trường hợp điều kiện thực tế cho phép.

6. Gây ô nhiễm môi trường.

7. Xâm phạm tính mạng, sức khỏe, danh dự, nhân phẩm người trên tàu biển; chiếm đoạt, cố ý làm hư hỏng hoặc hủy hoại tài sản trên tàu biển; bỏ trốn sau khi gây tai nạn.

8. Gây mất trật tự công cộng, cản trở hoặc chống lại việc thực hiện nhiệm vụ của người thi hành công vụ trên tàu biển và tại cảng biển.

9. Phá hủy, làm hư hỏng, tháo gỡ, trộm cắp cấu kiện, phụ kiện, vật tư, vật liệu xây dựng và các thiết bị của công trình hàng hải.

10. Làm hư hỏng, phá hủy, tự ý di chuyển hoặc làm giảm hiệu lực của báo hiệu hàng hải.

11. Nổ mìn hoặc các vật liệu nổ khác trong phạm vi cảng biển, vùng nước cảng biển, luồng hàng hải khi chưa được sự cho phép của cơ quan nhà nước có thẩm quyền.

12. Xây dựng và khai thác trái phép các công trình cảng biển, công trình khác trong phạm vi quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống cảng biển, quy hoạch chi tiết nhóm cảng biển, bến cảng, cầu cảng, bến phao, khu nước, vùng nước, quy hoạch chi tiết phát triển vùng đất, vùng nước cảng biển, quy hoạch phát triển hệ thống cảng cạn và các quy hoạch khác có liên quan theo quy định của pháp luật về quy hoạch, trong luồng hàng hải và phạm vi bảo vệ công trình hàng hải. (Khoản này được sửa đổi bởi Khoản 2 Điều 2 Luật sửa đổi, bổ sung một số Điều của 37 Luật có liên quan đến quy hoạch 2018)

13. Xây dựng công trình làm giảm hoặc mất tác dụng của công trình hàng hải.

14. Lợi dụng chức vụ, quyền hạn làm trái quy định về quản lý hàng hải; dung túng, bao che cho người có hành vi vi phạm pháp luật về hàng hải.

1.3.4 Quản lý nhà nước về hàng hải

Ở trung ương, các cơ quan công quyền nhà nước liên quan đến hoạt động hàng hải có thể kể đến cao nhất là Quốc hội. Quốc hội là cơ quan có quyền ban hành và sửa đổi Bộ luật Hàng hải Việt Nam, một bộ luật có hiệu lực cao nhất của pháp luật hàng hải Việt Nam. Tiếp đến là Chính phủ, là cơ quan quản lý nhà nước cao nhất. Sau đó là, Bộ Giao thông vận tải rồi Cục Hàng hải Việt Nam, Cục Đăng kiểm Việt Nam, hệ thống các cảng vụ hàng hải ở các tỉnh ven biển, các Chính quyền địa phương, các Bộ ngành khác có liên quan như Cảnh sát biển, Bộ đội biên phòng, Hải quan...là các cơ quan có nhiệm vụ liên quan đến quản lý nhà nước về hàng hải. Các cơ quan công quyền này, tùy theo chức năng, nhiệm vụ của mình theo luật định, thực hiện quyền lập pháp và hành pháp trong lĩnh vực hàng hải.

Bên cạnh những cơ quan quản lý nhà nước chuyên ngành về pháp luật hàng hải như đã nêu ở trên, chúng ta có các đơn vị thực hiện chức năng quản lý nhà nước về cơ sở hạ tầng, giao thông, kỹ thuật và một số lĩnh vực khác về Hàng hải như: Chi Cục Hàng hải, Trung tâm phối hợp tìm kiếm cứu nạn, Trung tâm an ninh Hàng hải, Bảo đảm an toàn hàng hải, Thông tin điện tử Hàng hải...

Hoạt động quản lý nhà nước về hàng hải được quy định tại Điều 9 BLHH 2015 như sau:

1. Xây dựng, phê duyệt, ban hành và chỉ đạo thực hiện quy hoạch, kế hoạch, chiến lược, chính sách phát triển ngành hàng hải theo quy định của pháp luật.

2. Ban hành và tổ chức thực hiện văn bản quy phạm pháp luật, tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật quốc gia và định mức kinh tế - kỹ thuật chuyên ngành hàng hải.

3. Quản lý việc đầu tư xây dựng, tổ chức khai thác cảng biển và luồng, tuyến hàng hải theo quy định của pháp luật. Công bố mở, đóng cảng biển, vùng nước cảng biển và khu vực quản lý của Cảng vụ hàng hải; công bố đưa bến cảng, cầu cảng, bến phao, khu nước, vùng nước và các công trình hàng hải khác vào sử dụng.

4. Quản lý hoạt động vận tải biển; kiểm tra, giám sát hoạt động của doanh nghiệp vận tải biển, cảng biển và doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ hàng hải.

5. Tổ chức đăng ký, đăng kiểm tàu biển và đăng ký các quyền đối với tàu biển. Quản lý việc thiết kế, đóng mới, sửa chữa, phá dỡ, khai thác, xuất khẩu, nhập khẩu tàu biển và các trang thiết bị, vật tư phục vụ hoạt động hàng hải.

6. Cấp, công nhận, thu hồi chứng chỉ chuyên môn của thuyền viên, giấy chứng nhận an toàn kỹ thuật, an ninh hàng hải, lao động hàng hải và phòng ngừa ô nhiễm môi trường của tàu biển, cảng biển và các giấy tờ, tài liệu khác liên quan đến hoạt động hàng hải.

7. Quản lý công tác đào tạo, huấn luyện phát triển nguồn nhân lực hàng hải.

8. Quản lý hoạt động khoa học, công nghệ trong lĩnh vực hàng hải; bảo vệ môi trường, phòng, tránh thiên tai, ứng phó với biến đổi khí hậu trong hoạt động hàng hải.

9. Quản lý giá, phí và lệ phí trong lĩnh vực hàng hải.

10. Tổ chức cứu hộ hàng hải, cứu nạn trên biển; trục vớt tài sản chìm đắm; điều tra, xử lý tai nạn, sự cố hàng hải, công tác bảo đảm an toàn hàng hải, an ninh hàng hải và phòng ngừa ô nhiễm môi trường biển.

11. Hợp tác quốc tế về hàng hải.

12. Thanh tra, kiểm tra, giải quyết khiếu nại, tố cáo và xử lý vi phạm trong hoạt động hàng hải theo quy định của pháp luật.

1.4 Mối quan hệ giữa luật hàng hải với các ngành luật khác

- Pháp luật hàng hải và luật dân sự kinh tế: Pháp luật hàng hải và pháp luật dân sự, kinh tế tuy thuộc các lĩnh vực khác nhau vừa có tính đặc thù riêng, vừa có mối liên hệ biện chứng. Các quan hệ pháp luật về hợp đồng hàng hải như: hợp đồng vận chuyển hàng hoá, hành khách; hợp đồng bảo hiểm hàng hải, lai dất, cứu hộ, các dịch vụ hàng hải khác... và các quan hệ ngoài hợp đồng như trách nhiệm bồi thường thiệt hại đâm va, tổn thất chung... được điều chỉnh bởi các quy phạm của pháp luật hàng hải (các Chương V, VI, VII, XIII, Bộ luật HHVN năm 2015). Ngoài ra đối với những quy định có tính nguyên tắc chung đối với các loại hợp đồng thì sẽ được điều chỉnh bởi các quy phạm của luật dân

sự và kinh tế (Bộ luật Dân sự và Pháp lệnh ký kết hợp đồng kinh tế). Hoặc những quan hệ phát sinh trong việc sử dụng con tàu, cảng biển và các tài sản khác có tính đặc thù thì sẽ được điều chỉnh bởi luật hàng hải còn những quan hệ phát sinh trong sử dụng những tài sản này mà có tính chất chung như các loại tài sản khác thì sẽ được điều chỉnh bởi các quy phạm của luật dân sự/kinh tế, hoặc theo tổ tụng dân sự/tổ tụng kinh tế.

Với các phân tích về mối quan hệ giữa pháp luật hàng hải và luật dân sự/kinh tế, là cơ sở để có thể đưa ra các đề xuất và phương hướng hoàn thiện pháp luật hàng hải ở Việt Nam trong thời gian tới.

- Pháp luật hàng hải và luật thương mại: Có thể nói sự phát triển của hoạt động hàng hải có mối quan hệ mật thiết với hoạt động thương mại. Sự phát triển của thương mại đồng nghĩa với sự tăng lên của hàng hoá thương mại, nhất là hàng hoá xuất nhập khẩu. Như đã đề cập ở phần trên, hầu hết hàng hoá xuất nhập khẩu của Việt Nam được vận chuyển bằng đường biển và khối lượng hàng hoá xuất nhập khẩu chính là yếu tố sống còn cho sự phát triển của vận tải biển. Quan hệ mua bán hàng hoá giữa người mua và người bán thường ở các nước khác nhau, cách xa hàng ngàn dặm và phải thực hiện qua nhiều khâu như mua, bán, vận chuyển, giao, nhận hàng hóa mà những quan hệ này được điều chỉnh bằng những luật khác nhau như quan hệ hợp đồng thương mại (mua bán hàng hoá) được điều chỉnh bằng luật thương mại, hợp đồng vận chuyển hàng hoá, hợp đồng bảo hiểm hàng hải được điều chỉnh bằng luật hàng hải...Ngoài ra, các ngân hàng của bên mua và bên bán lại phải dựa trên cơ sở pháp lý của Bộ chứng từ vận chuyển (Bill of Lading B/L). Trong luật hàng hải, hợp đồng vận chuyển hàng hoá là cơ sở để xác định quan hệ pháp luật giữa người vận chuyển và người thuê vận chuyển (khoản 1, Điều 61, Bộ luật Hàng hải Việt Nam năm 2015), còn B/L xác định quan hệ pháp luật giữa người vận chuyển và người nhận hàng (khoản 3, Điều 61, Bộ luật Hàng hải Việt Nam năm 2015). Và người nhận hàng chỉ thanh toán cho người vận chuyển các chi phí ghi trong B/L. Trên thực tế, người gửi hàng thường là người bán hàng hoặc đại diện cho người bán hàng và người nhận hàng thường là người mua hàng hoặc đại diện cho người mua hàng. Do đó, các điều khoản trong hợp đồng vận chuyển hàng hoá hoặc trong B/L thường thể hiện các thoả thuận giữa người mua và người bán hàng. Nhằm đơn giản hoá các quan hệ phức hợp này và nhằm đưa ra các ngôn ngữ chung trong giao dịch hàng hải thương mại, các tổ chức và Hiệp hội hàng hải thương mại thế giới đã xây dựng nhiều quy tắc thống nhất (B/L) điều chỉnh mối

quan hệ giữa người vận chuyển và người nhận hàng, hợp đồng mẫu Gencon, time-charter... điều chỉnh mối quan hệ giữa người thuê vận chuyển và người vận chuyển, quy tắc giải thích các điều kiện thương mại (Incoterm) quy định về các phương thức vận chuyển và giao nhận hàng hoá.

Mối quan hệ giữa pháp luật hàng hải và luật thương mại được thể hiện rất rõ trong Luật Thương mại và các đạo luật khác như Pháp lệnh Trọng tài thương mại ngày 25/2/2003. Luật Thương mại đã liệt kê các loại hành vi thương mại, trong đó có thương mại dịch vụ giao nhận hàng hoá (bao gồm dịch vụ vận tải biển và các loại hình dịch vụ hàng hải khác). Hơn nữa, một trong các tiêu chí của Tổ chức Thương mại Thế giới (WTO) mà Việt Nam đang nghiên cứu tham gia, cũng như Hiệp định Thương mại Việt Nam – Hoa Kỳ mà Việt Nam đã ký kết, là tiêu chí về thương mại dịch vụ vận tải biển.

Việc đánh giá đúng mối quan hệ giữa pháp luật hàng hải và thương mại là rất cần thiết trong việc xác định trách nhiệm của các bên trong thương mại hàng hải. Có thể nói, đến nay chúng ta (chủ yếu là các cơ quan xét xử) mới tạm đưa ra một số tiêu chí phân biệt về hợp đồng hàng hải nào thuộc phạm vi điều chỉnh của luật dân sự, hợp đồng nào thuộc sự điều chỉnh của luật kinh tế, để phục vụ cho công tác xét xử, chứ chưa có sự phân biệt hợp đồng hàng hải nào được điều chỉnh theo luật thương mại. Điều này càng được khẳng định rõ hơn ở nhiều công trình nghiên cứu. Thực tế ở Việt Nam trong thời gian qua đã xảy ra các vụ tranh chấp liên quan đến tổn thất hàng hoá mà khi xác định trách nhiệm của các bên cần phải xem xét đồng thời các hợp đồng hàng hải và hợp đồng thương mại và cũng do sự hiểu không đúng về mối quan hệ này mà dẫn đến các quan điểm khác nhau trong quá trình xét xử.

Pháp luật hàng hải và các luật khác trong hệ thống pháp luật Việt Nam: Bên cạnh mối quan hệ của pháp luật hàng hải với một số luật như đã phân tích ở trên, pháp luật hàng hải còn có mối quan hệ với các luật khác trong hệ thống pháp luật Việt Nam như luật hình sự, luật lao động, luật ngân hàng... Sau đây là một số dẫn chiếu cụ thể về mối quan hệ này:

- Mối quan hệ với pháp luật hình sự: Pháp luật hàng hải quy định về trách nhiệm của thuyền trưởng trong trường hợp có hành vi phạm tội trên tàu, nhưng thế nào là hành vi phạm tội cũng như những hành vi nào là hành vi phạm tội thì phải theo quy định của luật hình sự, cụ thể là Bộ luật Hình sự. Hoặc như quy định của pháp luật về xử phạt hành chính trong lĩnh vực hàng hải nêu rõ chỉ xử phạt vi phạm hành chính đối với các hành vi phạm chưa đến mức truy cứu

trách nhiệm hình sự còn những hành vi phạm tội hình sự trong lĩnh vực hàng hải như: cướp biển, vận chuyển người bất hợp pháp, vận chuyển chất ma túy trên tàu... sẽ bị điều chỉnh theo pháp luật hình sự (luật hình sự và tố tụng hình sự). Điều cần lưu ý ở đây là theo luật hình sự thì thẩm quyền trong việc xử lý đối với các hành vi phạm tội được trao cho công an., nhưng theo pháp luật hàng hải thì quyền này được trao cho thuyền trưởng vì thuyền trưởng là người chỉ huy cao nhất trên tàu khi con tàu đang hoạt động trên biển. Khi xảy ra hành vi phạm tội trên tàu, thuyền trưởng không chỉ có trách nhiệm ngăn chặn, lập hồ sơ, bảo vệ chứng cứ... mà còn có quyền giữ bất kỳ người nào có liên quan đang ở trên tàu (Bộ luật Hàng hải Việt Nam). Quy định về hành vi phạm tội hình sự trong pháp luật hàng hải đã được đề cập ở một số điều ước quốc tế, ví dụ như Công ước quốc tế về ngăn chặn các hành vi trái pháp luật chống lại an toàn hàng hải đối với các giàn khoan cố định ở thềm lục địa năm 1988 (SUA), có hiệu lực từ 1/3/1992. Việt Nam đã gia nhập Công ước này.

Có thể nói rằng pháp luật hình sự áp dụng chung đối với các hành vi phạm tội ở tất cả các lĩnh vực hoạt động của xã hội, trong đó có hàng hải. Và pháp luật hàng hải lại có những quy phạm đặc thù điều chỉnh những hành vi phạm tội hình sự trong hoạt động hàng hải.

Với tất cả các phân tích trên cho thấy rằng, pháp luật hàng hải có đối tượng điều chỉnh, chủ thể, phương pháp điều chỉnh và nguồn luật riêng của mình. Bên cạnh những đặc thù và những quy phạm riêng của mình, pháp luật hàng hải có còn có mối quan hệ mật thiết, tác động qua lại tương hỗ và cùng với các luật khác trong hệ thống pháp luật Việt Nam tạo thành hệ thống pháp luật về kinh tế - thương mại chuyên ngành. Vì vậy, có thể nói rằng pháp luật hàng hải có một vị trí quan trọng trong hệ thống pháp luật Việt Nam và là cơ sở pháp lý quan trọng để quản lý các hoạt động về hàng hải; giải quyết các vấn đề phát sinh từ thực tiễn hàng hải. Các cơ quan quản lý Nhà nước về hàng hải, trong đó có Cảng vụ Hải Phòng luôn phải đảm bảo việc tuân thủ pháp luật, tổ chức thực hiện pháp luật về hàng hải, thực hiện quản lý nhà nước về hàng hải một cách chính xác, triệt để.

CHƯƠNG II: THỰC TIỄN ÁP DỤNG LUẬT HÀNG HẢI TRONG HOẠT ĐỘNG CỦA CẢNG VỤ HẢI PHÒNG

2.1. Sơ lược về vai trò, nhiệm vụ, chức năng của Cảng vụ Hải Phòng

2.1.1 Sơ lược sự phát triển của Cảng vụ Hải Phòng

Cảng vụ Hải Phòng (MA - Maritime Administration of HaiPhong nay là Cảng vụ hàng hải Hải Phòng) được thành lập theo Quyết định số 598/QĐ-TCCB-LĐ ngày 06/4/1991 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải và Bưu điện; Tiền thân là Công ty Cảng vụ - Hoa tiêu, được tách ra theo Quyết định chuyển giao số 354/TCCB ngày 15/5/1991 của Giám đốc Cảng Hải Phòng. Những ngày đầu thành lập, cơ sở vật chất còn thiếu thốn, nhân lực chỉ có 17 người. Trải qua 27 năm trưởng thành và phát triển, đến nay Cảng vụ hàng hải Hải Phòng đã có 103 công chức, viên chức, người lao động.

Cảng vụ Hải Phòng trực thuộc Cục Hàng hải Việt Nam (VIETNAM MARITIME ADMINISTRATION - VINAMARINE - viết tắt là VMR) là cơ quan thực hiện chức năng quản lý nhà nước về vận tải biển tại khu vực cảng Hải Phòng. Giám đốc Cảng vụ là người thực hiện lệnh cao nhất của MA. Bộ GTVT sẽ xác định tổ chức hoạt động của Cảng vụ hải Phòng.

Cảng vụ hải Phòng có tư cách pháp nhân, sử dụng con dấu riêng và có thể mở tài khoản tại Kho bạc Nhà nước, tên giao dịch bằng tiếng Anh là Maritime Administration of HaiPhong, viết tắt là MA của Hải Phòng

2.1.2 Vai trò, chức năng của Cảng vụ Hải Phòng

Chức năng, nhiệm vụ của Cảng vụ Hàng hải Hải Phòng được giao quản lý như sau:

1. Tham gia xây dựng quy hoạch, kế hoạch phát triển cảng biển, vận tải biển, công nghiệp tàu thủy và tổ chức giám sát thực hiện trong khu vực quản lý sau khi được cơ quan nhà nước có thẩm quyền phê duyệt.

2. Tổ chức thực hiện quy định về quản lý hoạt động hàng hải tại cảng biển và khu vực quản lý; kiểm tra, giám sát luồng, hệ thống báo hiệu hàng hải, công trình hàng hải; kiểm tra hoạt động hàng hải của tổ chức, cá nhân tại cảng biển và khu vực quản lý.

3. Chủ trì phối hợp với các cơ quan quản lý nhà nước chuyên ngành khác tại cảng biển và các lực lượng hữu quan trong phê duyệt đánh giá an ninh cảng biển; hướng dẫn các doanh nghiệp cảng biển đánh giá an ninh cảng biển; kiểm tra, giám sát việc thực hiện kế hoạch an ninh cảng biển đã được phê duyệt.

4. Phê duyệt và tổ chức giám sát thực hiện phương án bảo đảm an toàn hàng hải.

5. Kiểm tra, giám sát thực hiện quy hoạch đối với các cơ sở đóng mới, sửa chữa và phá dỡ tàu biển theo thẩm quyền.

6. Thực hiện quản lý kết cấu hạ tầng cảng biển trong khu vực quản lý.

7. Tổ chức kiểm tra giám sát việc duy tu, kiểm định cầu, bến cảng biển.

8. Cấp phép, giám sát tàu thuyền đến, rời, hoạt động tại cảng biển và khu vực quản lý; không cho phép tàu thuyền đến, rời cảng khi không có đủ điều kiện cần thiết về an toàn hàng hải, an ninh hàng hải, lao động hàng hải và phòng ngừa ô nhiễm môi trường theo quy định của pháp luật Việt Nam và điều ước quốc tế mà Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên.

9. Thực hiện xác nhận việc trình kháng nghị hàng hải; thực hiện quyết định bắt giữ tàu biển của cơ quan nhà nước có thẩm quyền và tạm giữ tàu biển theo quy định.

10. Tuyên truyền, phổ biến pháp luật về hàng hải đối với các tổ chức, cá nhân có liên quan.

11. Chủ trì, điều hành việc phối hợp hoạt động giữa các cơ quan quản lý nhà nước tại cảng biển.

12. Phối hợp với Bộ đội Biên phòng, các cơ quan quản lý nhà nước tại cảng biển, các lực lượng hữu quan, chính quyền địa phương và doanh nghiệp cảng trong hoạt động quản lý, bảo vệ an ninh, trật tự tại cảng biển.

13. Tổ chức thực hiện việc đăng ký tàu biển, đăng ký thuyền viên khi được cơ quan có thẩm quyền giao.

14. Triển khai kiểm soát tải trọng, tốc độ phương tiện tại cảng biển; kiểm tra an toàn Container tại các cảng biển trong khu vực quản lý.

15. Thực hiện giám sát giá dịch vụ hàng hải; quản lý vận tải biển; tuyến vận tải thủy từ bờ ra đảo và giữa các đảo được giao.

16. Kiểm tra nhà nước cảng biển đối với tàu biển nước ngoài, kiểm tra an toàn đối với tàu biển Việt Nam và phương tiện thủy nội địa hoạt động trong vùng nước cảng biển và khu vực quản lý; điều tra, xử lý theo thẩm quyền các tai nạn hàng hải tại cảng biển và khu vực quản lý.

17. Chủ trì điều phối hoạt động giao thông hàng hải tại cảng biển, khu vực quản lý và tổ chức tìm kiếm, cứu người gặp nạn trong vùng nước cảng biển; huy động người và các phương tiện cần thiết để thực hiện việc tìm kiếm, cứu nạn hoặc xử lý sự cố ô nhiễm môi trường.

18. Tổ chức thực hiện công tác phòng chống thiên tai trong lĩnh vực hàng hải và phối hợp thực hiện quy chế hoạt động ứng phó sự cố tràn dầu tại cảng biển và khu vực quản lý.

19. Thực hiện công bố thông báo hàng hải và xử lý tài sản chìm đắm theo thẩm quyền.

20. Tổ chức thực hiện thanh tra hàng hải và xử phạt vi phạm hành chính theo thẩm quyền.

21. Quản lý bộ máy, biên chế, công chức, viên chức, người lao động; thực hiện chế độ tiền lương và các chế độ, chính sách đãi ngộ khen thưởng, kỷ luật đối với công chức, viên chức và người lao động thuộc phạm vi quản lý của Cảng vụ hàng hải theo quy định của pháp luật; xây dựng cơ cấu tổ chức, vị trí việc làm, cơ cấu viên chức theo chức danh nghề nghiệp của Cảng vụ hàng hải báo cáo Cục Hàng hải Việt Nam xem xét, trình cấp thẩm quyền phê duyệt.

22. Thực hiện cơ chế tài chính theo quy định của cơ quan nhà nước có thẩm quyền; thu các loại phí, lệ phí hàng hải theo quy định của pháp luật; được sử dụng kinh phí từ nguồn thu phí hàng hải, từ ngân sách nhà nước và các nguồn thu khác theo quy định của pháp luật để thực hiện nhiệm vụ được giao.

23. Xây dựng trình cấp có thẩm quyền phê duyệt cơ chế tự chủ tài chính, dự toán thu chi ngân sách nhà nước hàng năm và tổ chức thực hiện; quản lý, sử dụng tài sản, tài chính được giao theo quy định của pháp luật.

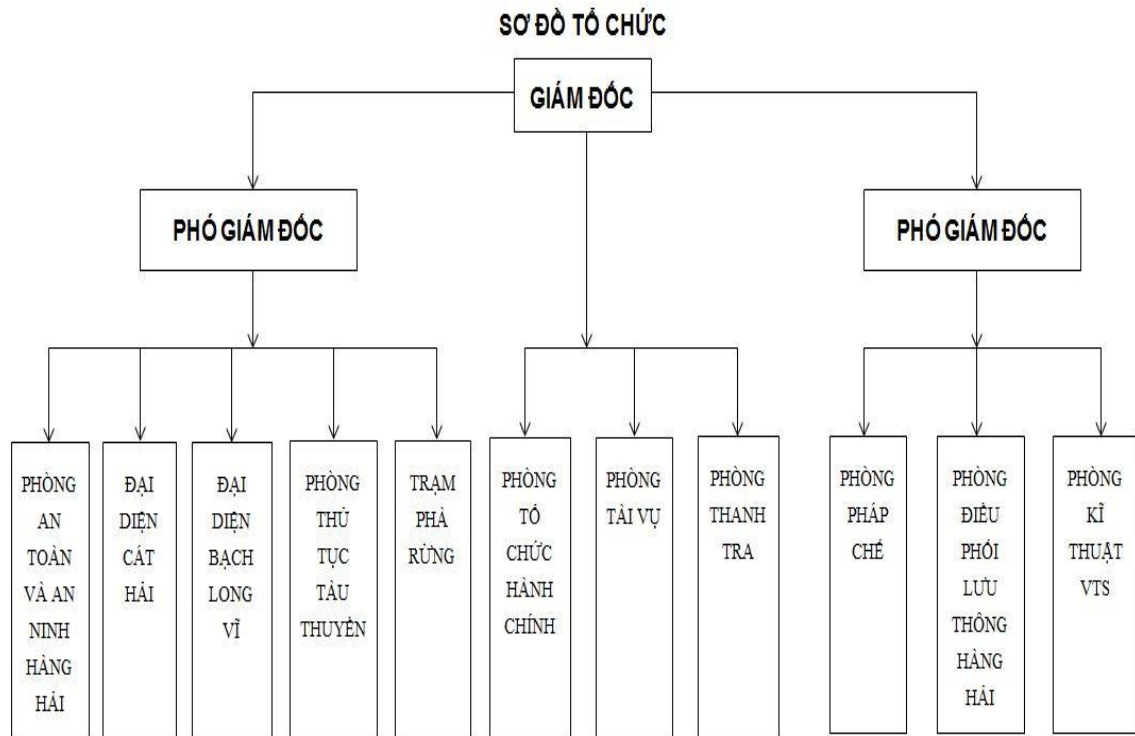
24. Trực tiếp quan hệ với các tổ chức, cá nhân trong nước và nước ngoài có liên quan để thực hiện chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn được giao theo quy định của pháp luật.

25. Thực hiện chế độ thống kê, báo cáo theo quy định.

26. Thực hiện các nhiệm vụ, quyền hạn khác được cơ quan có thẩm quyền giao.

2.1.3 Cơ cấu tổ chức của Cảng vụ Hàng hải Hải Phòng

Cơ cấu tổ chức bộ máy của Cảng vụ hàng hải gồm có:



1. Phòng an toàn và an ninh hàng hải là bộ phận chuyên môn nghiệp vụ tham mưu giúp Giám đốc thực hiện nhiệm vụ quản lý nhà nước về an toàn hàng hải, an ninh hàng hải, lao động hàng hải và phòng ngừa ô nhiễm môi trường tại cảng biển và khu vực quản lý.

Nhiệm vụ và quyền hạn:

- Tham gia xây dựng dự thảo văn bản quy phạm pháp luật về an toàn, an ninh hàng hải, lao động hàng hải và phòng ngừa ô nhiễm môi trường trong hoạt động hàng hải.

- Chủ trì tổ chức tuyên truyền, giáo dục, phổ biến pháp luật Việt Nam và các điều ước quốc tế mà Việt Nam là thành viên về an toàn, an ninh hàng hải, lao động hàng hải và phòng ngừa ô nhiễm môi trường trong hoạt động hàng hải tại cảng biển và khu vực quản lý.

- Chủ trì tổ chức thực hiện quy định của pháp luật Việt Nam và các điều ước quốc tế mà Việt Nam là thành viên về an toàn, an ninh hàng hải, lao động hàng hải và phòng ngừa ô nhiễm môi trường đối với tàu thuyền hoạt động hàng hải tại cảng biển và khu vực quản lý.

- Chủ trì công tác điều tra, xử lý theo thẩm quyền các tai nạn hàng hải tại cảng biển và khu vực quản lý.

- Chủ trì công tác kiểm tra an toàn container tại các cảng biển trong khu vực quản lý.

- Chủ trì xử lý tài sản chìm đắm theo thẩm quyền.

- Chủ trì tổ chức công tác phòng chống thiên tai trong lĩnh vực hàng hải; tìm kiếm, cứu người gặp nạn trong vùng nước cảng biển và phối hợp thực hiện quy chế hoạt động ứng phó sự cố tràn dầu tại cảng biển và khu vực quản lý.

- Chủ trì phối hợp với các cơ quan quản lý nhà nước chuyên ngành khác tại cảng biển và các lực lượng hữu quan trong phê duyệt đánh giá an ninh cảng biển; hướng dẫn các doanh nghiệp cảng biển đánh giá an ninh cảng biển; kiểm tra, giám sát việc thực hiện kế hoạch an ninh cảng biển đã được phê duyệt.

- Chủ trì phối hợp với Bộ đội Biên phòng, các cơ quan quản lý nhà nước chuyên ngành khác tại cảng biển và các lực lượng hữu quan, chính quyền địa phương và doanh nghiệp cảng trong hoạt động quản lý, bảo vệ an ninh, trật tự tại cảng biển.

- Phát hiện, lập biên bản vi phạm hành chính trong lĩnh vực được giao trình cấp có thẩm quyền quyết định xử phạt vi phạm hành chính theo quy định; phối hợp, theo dõi và đôn đốc việc thực hiện Quyết định xử phạt vi phạm hành chính.

- Thực hiện chế độ thống kê, báo cáo theo quy định.

- Thực hiện các nhiệm vụ khác do Giám đốc giao.

2. Phòng thủ tục tàu thuyền là bộ phận chuyên môn nghiệp vụ tham mưu giúp Giám đốc thực hiện nhiệm vụ quản lý nhà nước về việc cấp phép, điều động cho tàu thuyền đến, rời, hoạt động tại cảng biển; tiếp nhận, xử lý các thông tin cấp cứu khẩn cấp, trợ giúp y tế, tìm kiếm cứu nạn tại cảng biển và khu vực quản lý được giao.

Nhiệm vụ và quyền hạn:

- Tổ chức thường trực 24/7 thực hiện thủ tục hành chính để cấp phép tàu thuyền và lập kế hoạch điều động cho tàu thuyền đến, rời, hoạt động tại cảng biển và khu vực quản lý; tiếp nhận, xử lý thông tin tàu thuyền trước khi đến, rời và hoạt động tại cảng biển, các thông tin cấp cứu khẩn cấp, trợ giúp y tế, tìm kiếm cứu nạn;

- Thực hiện trực, tiếp nhận, theo dõi thông tin đường dây nóng, báo cáo lãnh đạo Cảng vụ hàng hải xử lý theo thẩm quyền.

- Chủ trì tổ chức thực hiện chương trình cải cách hành chính của Cảng vụ hàng hải theo mục tiêu và nội dung chương trình cải cách hành chính nhà nước của Cục Hàng hải Việt Nam.

- Chủ trì, điều hành việc phối hợp hoạt động giữa các cơ quan quản lý nhà nước tại cảng biển.

- Tổ chức thực hiện việc đăng ký tàu biển, đăng ký thuyền viên khi được cơ quan có thẩm quyền giao.

- Tham gia phối hợp tuyên truyền, phổ biến pháp luật về hàng hải đối với các tổ chức, cá nhân có liên quan.

- Thực hiện xác nhận việc trình kháng nghị hàng hải.

- Thực hiện quyết định bắt giữ tàu biển của cơ quan nhà nước có thẩm quyền và tạm giữ tàu biển theo quy định.

- Đề xuất kế hoạch điều động tàu thuyền đi tránh bão, tàu thuyền tham gia tìm kiếm cứu nạn hoặc xử lý sự cố ô nhiễm môi trường trong vùng nước cảng biển.

- Đề xuất việc thu hồi các tài liệu, giấy chứng nhận không phù hợp với quy định của pháp luật hiện hành hoặc thực hiện thu hồi tài liệu, giấy chứng nhận theo yêu cầu của cơ quan có thẩm quyền.

- Phát hiện, lập biên bản vi phạm hành chính trong lĩnh vực được giao trình cấp có thẩm quyền quyết định xử phạt vi phạm hành chính theo quy định; phối hợp theo dõi và đôn đốc việc thực hiện quyết định xử phạt vi phạm hành chính.

- Thực hiện chế độ thống kê, báo cáo theo quy định.

- Thực hiện các nhiệm vụ khác do Giám đốc giao.

3. Phòng tổ chức hành chính là bộ phận chuyên môn nghiệp vụ tham mưu giúp Giám đốc về công tác tổ chức cán bộ, lao động, tiền lương, thi đua, khen thưởng, kỷ luật, đào tạo, quy hoạch, hành chính, văn thư, lưu trữ, y tế, quân sự và bảo vệ chính trị nội bộ.

Nhiệm vụ và quyền hạn:

- Tham gia góp ý xây dựng các văn bản quy phạm pháp luật về lĩnh vực công tác thuộc chức năng tham mưu của phòng.

- Chủ trì tổ chức thực hiện quy hoạch cán bộ thuộc thẩm quyền quản lý của đơn vị hoặc trình cấp có thẩm quyền phê duyệt quy hoạch cán bộ thuộc thẩm quyền quản lý của Cục Hàng hải Việt Nam.

- Tham mưu cho Giám đốc trong công tác sắp xếp, bố trí nhân sự của các bộ phận chuyên môn nghiệp vụ, Đại diện, Trạm thuộc Cảng vụ hàng hải. Xây

dựng kế hoạch biên chế, tiền lương, công tác tuyển dụng, quản lý công chức, viên chức và người lao động theo quy định của pháp luật.

- Chủ trì xây dựng trình Giám đốc ban hành chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn và cơ cấu tổ chức của các bộ phận chuyên môn nghiệp vụ, các Đại diện Cảng vụ hàng hải và các Trạm trực thuộc; tham mưu, đề xuất thành lập, giải thể các bộ phận chuyên môn nghiệp vụ, các Đại diện, Trạm theo quy định.

- Thực hiện quy trình bổ nhiệm, bổ nhiệm lại, luân chuyển, điều động, từ chức, miễn nhiệm, chuyển đổi vị trí công tác theo quy định và phân cấp quản lý của Cục Hàng hải Việt Nam.

- Thực hiện công tác thi đua, khen thưởng, kỷ luật đối với công chức, viên chức và người lao động thuộc phạm vi quản lý của cơ quan; công tác tiền lương, nâng bậc lương, chính sách Bảo hiểm xã hội, Bảo hiểm y tế, Bảo hiểm thất nghiệp; giải quyết chế độ ốm đau, thai sản, tai nạn lao động, nghỉ hưu, thôi việc cho công chức, viên chức và người lao động.

- Thực hiện chế độ tiền lương và các chế độ, chính sách, khen thưởng, kỷ luật, đào tạo, bồi dưỡng chuyên môn nghiệp vụ đối với công chức, viên chức và người lao động.

- Thực hiện công tác bảo vệ chính trị nội bộ của cơ quan theo quy định; thực hiện công tác quốc phòng an ninh; huấn luyện an toàn lao động, vệ sinh lao động, phòng, chống cháy, nổ và khám sức khỏe định kỳ cho công chức, viên chức và người lao động.

- Tham mưu cho Giám đốc trong việc nhận xét, đánh giá công chức, viên chức và người lao động; kê khai tài sản, công khai tài sản hàng năm.

- Tổ chức quản lý và hướng dẫn thực hiện công tác văn thư, lưu trữ

- Thực hiện công tác hành chính, quản trị của cơ quan,

- Thực hiện các nhiệm vụ khác do Giám đốc giao.

4. Phòng tài vụ là bộ phận chuyên môn nghiệp vụ tham mưu giúp Giám đốc về công tác tài chính, kế toán theo quy định.

Nhiệm vụ và quyền hạn:

- Tham gia góp ý xây dựng các văn bản quy phạm pháp luật về lĩnh vực công tác thuộc chức năng tham mưu của Phòng.

- Chủ trì xây dựng kế hoạch tài chính dài hạn và hàng năm của đơn vị.

- Tổ chức quản lý, kiểm tra giám sát việc sử dụng tài sản được nhà nước giao, kinh phí do nhà nước cấp; thực hiện chế độ hạch toán kế toán, báo cáo tài chính, ghi chép sổ sách kế toán theo quy định.

- Thực hiện các quy định của pháp luật về thu, chi tài chính và các nghĩa vụ thanh toán công nợ.

- Thực hiện việc tính, chi trả tiền lương, bảo hiểm xã hội, bảo hiểm y tế, ngoài giờ và các khoản thanh toán khác cho người lao động của đơn vị theo quy định hiện hành.

- Thực hiện việc lập dự toán để đảm bảo cho các hoạt động quản lý của cơ quan theo quy định pháp luật hiện hành và theo hướng dẫn của Cục Hàng hải Việt Nam.

- Thực hiện theo quy định về dự toán thu, chi, nộp ngân sách Nhà nước, thanh toán các chế độ, chính sách khác về tài chính trong nội bộ đơn vị.

- Phối hợp với các bộ phận chuyên môn, Đại diện, Trạm thuộc Cảng vụ Hàng hải Hải Phòng thực hiện chế độ kiểm kê, giám sát mua sắm, thanh lý tài sản của cơ quan theo quy định hiện hành; phối hợp thực hiện công tác thực hành tiết kiệm, chống lãng phí; theo dõi, đôn đốc, kiểm tra việc tổ chức thực hiện công tác thực hành tiết kiệm, chống lãng phí của cơ quan.

- Thực hiện các nhiệm vụ khác do Giám đốc giao.

5. Phòng thanh tra là bộ phận chuyên môn nghiệp vụ tham mưu giúp Giám đốc thực hiện nhiệm vụ thanh tra chuyên ngành hàng hải và xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực hàng hải.

Nhiệm vụ và quyền hạn:

- Chủ trì tham gia góp ý xây dựng văn bản quy phạm pháp luật về thanh tra chuyên ngành hàng hải, xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực hàng hải.

- Chủ trì xây dựng kế hoạch thanh tra hàng năm, báo cáo Giám đốc trình Cục trưởng Cục Hàng hải Việt Nam phê duyệt và tổ chức thực hiện sau khi được phê duyệt.

- Thanh tra đối với tổ chức, cá nhân trong việc chấp hành pháp luật chuyên ngành hàng hải, quy định về chuyên môn kỹ thuật, quy tắc quản lý ngành theo quy định của pháp luật Việt Nam và các điều ước quốc tế về hàng hải

- Chủ trì công tác kiểm soát tải trọng phương tiện tại cảng biển.

- Chủ trì, tổ chức triển khai thực hiện kết luận của thanh tra, kiểm tra, kiểm toán, giải quyết khiếu nại, tố cáo của cấp có thẩm quyền đối với các nội dung liên quan đến trách nhiệm của Cảng vụ Hàng hải Hải Phòng; theo dõi, kiểm tra, đôn đốc việc tổ chức thực hiện các kết luận thanh tra, kiểm tra, xử lý vi phạm hành chính cơ quan.

- Tổ chức tiếp công dân; chủ trì tham mưu xử lý, giải quyết đơn thư phản ánh, kiến nghị, khiếu nại, tố cáo thuộc thẩm quyền của Giám đốc.

- Tham mưu cho Giám đốc về công tác phòng, chống tham nhũng, thực hành tiết kiệm chống lãng phí; theo dõi, đôn đốc, kiểm tra việc tổ chức thực hiện công tác phòng, chống tham nhũng, thực hành tiết kiệm, chống lãng phí của cơ quan; kiểm tra việc thực hiện quy chế dân chủ trong cơ quan.

- Tham gia tuyên truyền, phổ biến pháp luật về thanh tra; xử lý vi phạm hành chính; phòng, chống tham nhũng, thực hành tiết kiệm, chống lãng phí.

- Chủ trì công tác xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực hàng hải theo thẩm quyền.

- Tham gia giải quyết, tranh chấp khiếu nại hàng hải.

- Thực hiện chế độ thống kê, báo cáo theo quy định.

- Thực hiện nhiệm vụ, quyền hạn khác theo quy định của pháp luật và các nhiệm vụ khác do Giám đốc giao.

6. Phòng pháp chế là bộ phận chuyên môn nghiệp vụ tham mưu giúp Giám đốc thực hiện nhiệm vụ quản lý nhà nước về pháp chế hàng hải tại khu vực cảng biển Hải Phòng.

Nhiệm vụ và quyền hạn

- Chủ trì tổ chức tuyên truyền, phổ biến, giáo dục pháp luật và triển khai thực hiện các văn bản quy phạm pháp luật, điều ước quốc tế về hàng hải, hướng dẫn, kiểm tra việc thực hiện.

- Tham gia xây dựng quy hoạch, kế hoạch phát triển cảng biển, vận tải biển, công nghiệp tàu thủy và tổ chức giám sát thực hiện trong khu vực quản lý sau khi được cơ quan nhà nước có thẩm quyền phê duyệt.

- Chủ trì góp ý xây dựng các văn bản quy phạm pháp luật về lĩnh vực hàng hải theo yêu cầu của cơ quan Nhà nước có thẩm quyền và xây dựng các văn bản về quản lý hoạt động hàng hải thuộc thẩm quyền của Giám đốc.

- Tổ chức thực hiện quy định về quản lý hoạt động hàng hải tại cảng biển và khu vực quản lý; kiểm tra, giám sát luồng, hệ thống báo hiệu hàng hải, công trình hàng hải, các công trình vượt sông; kiểm tra hoạt động hàng hải của tổ chức, cá nhân tại cảng biển và khu vực quản lý.

- Tổ chức thực hiện cảnh giới, đảm bảo không để xảy ra các nguy cơ, rủi ro gây mất an toàn hàng hải, an ninh hàng hải và ô nhiễm môi trường.

- Chủ trì kiểm tra, giám sát việc thực hiện quy hoạch đối với các cơ sở đóng mới, sửa chữa và phá dỡ tàu biển theo thẩm quyền.

- Chủ trì thực hiện quản lý kết cấu hạ tầng cảng biển trong khu vực quản lý.
- Tổ chức kiểm tra giám sát việc duy tu, kiểm định cầu, bến cảng biển.
- Kiểm tra an toàn cầu cảng, bến bãi, kho bãi, hệ thống phao tiêu báo hiệu hàng hải, dịch vụ hậu cần sau cảng.

- Chủ trì phê duyệt và tổ chức giám sát thực hiện phương án bảo đảm an toàn hàng hải theo quy định của pháp luật.

- Chủ trì thực hiện giám sát giá dịch vụ hàng hải; quản lý vận tải biển; tuyến vận tải thủy từ bờ ra đảo và giữa các đảo được giao.

- Chủ trì thực hiện công bố thông báo hàng hải theo thẩm quyền.

- Phát hiện, lập biên bản vi phạm hành chính trong lĩnh vực được giao trình cấp có thẩm quyền quyết định xử phạt vi phạm hành chính theo quy định; phối hợp, theo dõi và đôn đốc việc thực hiện quyết định xử phạt vi phạm hành chính.

- Thực hiện chế độ thống kê, báo cáo theo quy định.

- Thực hiện các nhiệm vụ khác do Giám đốc giao.

7. Phòng Kỹ thuật Hệ thống điều phối lưu thông hàng hải (Kỹ thuật VTS) tham mưu giúp Giám đốc Cảng vụ hàng hải về công tác bảo trì, sửa chữa và lắp đặt, vận hành các trang thiết bị, phần mềm trong hệ thống VTS để đảm bảo duy trì hoạt động thường xuyên, liên tục, an toàn của toàn bộ hệ thống VTS.

Nhiệm vụ và quyền hạn

- Phối hợp tham gia xây dựng định mức kinh tế - kỹ thuật vận hành, bảo dưỡng, sửa chữa các trang thiết bị của Hệ thống VTS.

- Chủ trì xây dựng các quy trình kỹ thuật, quy định về vận hành, khai thác trang thiết bị Hệ thống VTS; quy trình thủ tục về đầu tư, sửa chữa thay thế trang thiết bị để đảm bảo Hệ thống VTS hoạt động thường xuyên, liên tục, an toàn và hiệu quả.

- Tổ chức trực ca 24/24 giờ hàng ngày để theo dõi, giám sát liên tục về tình trạng hoạt động của thiết bị tại các Trung tâm điều hành, các Trạm Radar, camera xử lý kịp thời các lỗi về kỹ thuật để đảm bảo các thiết bị hoạt động theo khung tiêu chuẩn và yêu cầu kỹ thuật như đã thiết kế; không để xảy ra các sự cố về an toàn điện, phòng chống cháy nổ, an toàn an ninh tại các Trung tâm điều hành, các Trạm Radar, camera.

- Lập kế hoạch và tổ chức triển khai thực hiện việc bảo trì, bảo dưỡng các trang thiết bị của Hệ thống VTS theo yêu cầu của nhà sản xuất, tài liệu kỹ thuật về vận hành bảo dưỡng và theo quy định pháp luật hiện hành.

- Lưu trữ, bảo quản, trích xuất các dữ liệu, thông tin theo quy định, phục vụ công tác quản lý nhà nước chuyên ngành hàng hải và các công việc khác có liên quan khi được cấp có thẩm quyền chấp thuận.

- Xử lý giải quyết những vấn đề kỹ thuật (kiểm tra, bảo trì, sửa chữa...) các trang thiết bị khác được kết nối với Hệ thống VTS.

- Phối hợp xây dựng đề xuất kế hoạch đào tạo, đề xuất cử cán bộ kỹ thuật đi đào tạo theo yêu cầu và chuyên ngành cần thiết để kịp thời nắm bắt công nghệ, nâng cao trình độ chuyên môn, nghiệp vụ, từng bước làm chủ công nghệ của Hệ thống VTS.

- Thực hiện công tác thống kê, báo cáo theo quy định.

- Thực hiện các nhiệm vụ khác khi được Giám đốc giao.

8. Phòng Điều phối lưu thông hàng hải là bộ phận chuyên môn nghiệp vụ tham mưu giúp Giám đốc quản lý, khai thác Hệ thống điều phối lưu thông hàng hải (sau đây gọi tắt là Hệ thống VTS); hỗ trợ nhiệm vụ quản lý nhà nước về hàng hải tại cảng biển và khu vực được giao quản lý.

Nhiệm vụ và quyền hạn

- Chủ trì xây dựng quy trình khai thác thông tin, dữ liệu Hệ thống VTS và tổ chức thực hiện sau khi được Giám đốc phê duyệt.

- Chủ trì xây dựng kế hoạch, nội dung đào tạo, huấn luyện nhân sự khai thác Hệ thống VTS theo các tiêu chuẩn hiện hành, tổ chức thực hiện sau khi được Giám đốc phê duyệt.

- Tổ chức thường trực 24/7 thực hiện các nhiệm vụ sau:

- Giám sát, điều tiết tàu thuyền đến, rời và hoạt động tại cảng biển theo kế hoạch điều động; cảnh báo các nguy cơ, rủi ro gây mất an toàn hàng hải, an ninh hàng hải và ô nhiễm môi trường;

- Cung cấp và hỗ trợ thông tin cho tàu thuyền trong hoạt động hàng hải nhằm bảo đảm an toàn hàng hải, an ninh hàng hải và phòng ngừa ô nhiễm môi trường tại cảng biển;

- Giám sát việc chấp hành các quy định của pháp luật về an toàn hàng hải, an ninh hàng hải và phòng ngừa ô nhiễm môi trường đối với tàu thuyền hoạt động tại cảng biển;

- Phát hiện, ngăn chặn và kịp thời báo cáo cấp có thẩm quyền xử lý các hành vi vi phạm trong lĩnh vực hàng hải của tàu thuyền hoạt động tại cảng biển.

- Phối hợp với các bộ phận chuyên môn, Đại diện, Trạm đề xuất với Giám đốc trong việc lập kế hoạch điều động, vị trí neo đậu, tránh trú bão của tàu thuyền.

- Phối hợp với các bộ phận chuyên môn, Đại diện, Trạm thuộc Cảng vụ hàng hải trong hoạt động tìm kiếm cứu nạn, xử lý các thông tin cấp cứu khẩn cấp, trợ giúp y tế, tìm kiếm cứu nạn; công tác điều tra tai nạn, sự cố hàng hải, ô nhiễm môi trường.

- Phối hợp với các Phòng chuyên môn nghiệp vụ để góp ý, đề xuất sửa đổi Định mức kinh tế - kỹ thuật vận hành, duy tu, bảo dưỡng Hệ thống VTS; kế hoạch duy tu, bảo dưỡng, sửa chữa, thay thế các trang thiết bị của Hệ thống VTS.

- Phối hợp tổ chức tuyên truyền, phổ biến, hướng dẫn thực hiện các quy định của pháp luật về hàng hải và các Điều ước quốc tế liên quan mà Việt Nam là thành viên.

- Thực hiện các nhiệm vụ khác do Giám đốc giao.

2.2 Thực tiễn triển khai luật Hàng hải trong một số lĩnh vực cụ thể tại Cảng vụ Hải Phòng

2.2.1 Công tác kiểm tra tàu biển:

Từ khi triển khai bộ luật Hàng hải 2015, Nghị định 58/2017/NĐ-CP ngày 10/5/2017 của Bộ giao thông vận tải về việc quy định chi tiết một số điều của Bộ luật Hàng hải Việt Nam về quản lý hoạt động hàng hải, thực hiện nghiêm thông tư số 07/2018/TT-BGTVT ngày 07/02/2018 của Bộ Giao thông vận tải quy định về kiểm tra tàu biển; Công văn số 1792/ CHHVN-ATANHH ngày 10/5/2018 của Cục Hàng hải Việt Nam về công việc kiểm tra tàu biển. Từ năm 2015 đến nay, Cảng vụ Hàng hải Hải Phòng tiến hành kiểm tra 1.669 tàu biển nước ngoài. Đối với tàu biển Việt Nam, Cảng vụ Hàng hải Hải Phòng kiểm tra 466 tàu biển Việt Nam hoạt động trực tuyến nội địa, 335 tàu biển Việt Nam hoạt động trực tuyến quốc tế, 261 phương tiện thủy mang VR-SB. Đối với tàu phải kiểm tra, Cảng Hàng hải Hải Phòng đã bổ sung các bộ kiểm tra nhiều kinh nghiệm, tăng cường khi tiến hành kiểm tra các biển hoạt động trên tuyến quốc tế; phối hợp với cơ quan Đăng kiểm yêu cầu tàu chủ, thuyền viên phục vụ cho phép trắng xóa bỏ khuyết tật trước khi hoạt động tại các tàu biển nước ngoài, góp phần duy trì công việc trên biển Việt Nam là danh sách của Tokyo MOU .

2.2.2 Công tác kiểm tra, giám sát hoạt động hàng hải khác

Công tác kiểm tra, giám sát hoạt động hàng hải trong khu vực biển Hải Phòng được duy trì và thực hiện thường xuyên Cảng Hàng hải Hải Phòng đã tổ chức kiểm tra một toàn bộ kỹ thuật hầu hết các phương tiện thủy trước khi tham gia thi công vét cạn, xây dựng hải quan hàng hóa. Qua công việc kiểm tra chỉ ra những tồn tại của các hãng, yêu cầu khắc phục sự tồn tại để bảo đảm an toàn trong quá trình khai thác. Đồng thời, Cảng hàng hải Hải Phòng đã tăng cường phân phối với các cơ quan, liên kết kiểm tra, đơn vị giám sát hoạt động đào, phá bùn, đất vét đúng vị trí, bố trí có mặt thường xuyên tại hiện trường để theo dõi, giám sát hoạt động này.

Chủ trì, phân hợp tốt với các cơ quan, đơn vị liên quan như: Cảnh Sát Đường thủy, Thanh tra Sở Giao thông vận tải, Biên phòng Cửa khẩu cảng, chính quyền địa phương để kiểm tra việc chấp hành luật pháp của các phương tiện thủy nội địa trên luồng, phương tiện neo đậu không đúng quy định gây cản trở mất an toàn giao thông, các hoạt động đặng đáy lán chiếm luồng hàng hải, hoạt động của các bến thủy nội địa, bến phà, đò, bến hành khách; các phương tiện vận tải khách hàng trong vùng nước biển Hải Phòng, v.v ..

Từ năm 2015 đến nay, đơn vị phê duyệt 116 phương pháp bảo đảm an toàn hàng hải của các công trình trong vùng nước cảng biển. Các phương án đã được Chủ đầu tư, nhà thầu triển khai, phát huy hiệu quả, góp phần cho công việc bảo đảm an toàn, an ninh hàng hải, phòng ô nhiễm môi trường trong hoạt động thi công, tạo điều kiện thuận lợi cho chủ đầu tư, nhà thầu hoàn thành dự án tiến độ. Tổ chức thường trực 24 giờ/ngày, 7 ngày/tuần giám sát tàu biển, rời, di chuyển trong vùng nước biển Hải Phòng; xác định các nguy hiểm, rủi ro gây mất an toàn, an ninh hàng hải và môi trường ô nhiễm, đồng thời đưa ra cảnh báo các khả năng có thể xảy ra va chạm hoặc đi xa ngoài luồng qua VTS hệ thống.

Thường trực 24 giờ/ngày, 7 ngày/tuần tại Cảng Đại diện Hàng hải Hải Phòng tại Bạch Long Vỹ, Trạm Đại diện Cảng vụ Hàng hải Hải Phòng tại Phà Rừng để hướng dẫn tuyên truyền, phổ biến pháp luật hàng hải, tăng cường các biện pháp bảo vệ an toàn hàng hải cho các tàu hoạt động trên các tuyến đặc biệt trong mùa mưa bão và lễ tết. Chủ trì phối hợp với các cơ quan có liên quan tăng cường kiểm tra, giám sát tàu khách Bạch Long hoạt động trên tuyến Hải Phòng - Bạch Long Vỹ đảm bảo an toàn, an ninh hàng hải.

2.2.3 Xử phạt vi phạm hành chính

Cảng vụ Hàng hải Hải Phòng đã lập biên bản các vi phạm hành chính, trình giám đốc và cấp có thẩm quyền ra quyết định xử phạt theo quy định. Các hành vi vi phạm liên quan đến trật tự đậu đỗ của tàu thuyền, thiếu trang thiết bị, hồ sơ, tài liệu, thực hiện không đầy đủ các phương án bảo đảm an toàn hàng hải đã được phê duyệt, vi phạm trong quá trình dẫn tàu của Hoa tiêu hàng hải.

Cảng hàng hải Hải Phòng đã nhắc nhở và xử lý các vi phạm thiếu trang thiết bị, hồ sơ, tài liệu của tàu, bằng cấp chuyên môn của thuyền viên không phù hợp với quy định của pháp luật.

2.2.4 Công tác giám sát quy hoạch, đầu tư phát triển biển, luồng hàng hải

Cảng vụ Hàng hải Hải Phòng đã thiết lập kế hoạch kiểm tra, giám sát xây dựng cảng biển được duyệt về vị trí, quy mô để đảm bảo công tác an toàn hàng hải, an ninh hàng hải, phòng chống cháy nổ và phòng ngừa ô nhiễm môi trường. Qua kiểm tra, giám sát vị trí, quy mô xây dựng các cầu bến cảng đều phù hợp với văn bản phê duyệt của cơ quan có thẩm quyền, không có trường hợp nào trong vi phạm các quy định hiện hành.

Ngoài ra, để bảo đảm trật tự giao thông thông suốt, thuận lợi và an toàn trong quá trình thi công, nâng cao ý thức chấp hành pháp luật hàng hải của đơn vị thi công và người điều khiển các phương tiện khi tham gia thi công công trình, Cảng vụ hàng hải Hải Phòng có Kế hoạch kiểm tra công việc thực hiện Phương án Bảo đảm an toàn hàng hải trong thi công cửa ngõ quốc tế Hải Phòng, Dự án cầu Bạch Đằng, Dự án cầu Hoàng Văn Thụ và các công trình hàng hải khác trong khu vực tàu cảng biển Hải Phòng.

2.2.5 Công tác điều tra tai nạn

Cảng vụ Hàng hải Hải Phòng đã điều tra và kết luận nguyên nhân các vụ tai nạn đúng thời hạn và kịp thời đưa ra các bài học kinh nghiệm nhằm hạn chế các vụ tai nạn, đồng thời phổ biến cho các cơ quan liên quan để tránh phòng.

2.2.6 Công tác phòng, chống thiên tai và tìm kiếm cứu nạn

Đề chủ động trong công tác phòng, chống thiên tai và tìm kiếm cứu nạn, hạn chế đến mức thấp nhất thiệt hại về người, tàu và tài sản liên quan hoạt động hàng hải trong khu vực, với phương châm "bốn tại chỗ" (chỉ huy tại chỗ, lực lượng tại chỗ, vật tư, phương tiện và kinh phí tại chỗ, hậu cần tại chỗ) và phương châm "chủ động phòng tránh, đối phó kịp thời, khắc phục nhanh và có hiệu quả", Hàng năm Cảng Hàng hải Hải Phòng đã được xây dựng Kế hoạch

Phòng, chống thiên tai và tìm kiếm cứu nạn với các nội dung chính như sau: Kiện toàn Ban Chỉ huy phòng, chống thiên tai và tìm kiếm cứu nạn và phân công nhiệm vụ các thành viên Ban Chỉ huy phòng, chống thiên tai và tìm kiếm cứu nạn.

Hướng dẫn, đôn đốc các doanh nghiệp khai thác cảng, nhà máy đóng mới, sửa chữa tàu biển xây dựng Phương án PCTT & TKCN trước mùa mưa bão; tiến hành kiểm tra trật tự vùng neo đậu, các tàu neo đậu dài ngày, các điều kiện bảo đảm an toàn, an ninh hàng hải và phòng ô nhiễm môi trường đối với các cảng, nhà máy đóng mới, sửa chữa tàu biển trong khu vực trước mùa mưa bão.

Khi nhận thông tin TKCN, Cảng vụ hàng hải Hải Phòng chủ động phối hợp với Trung tâm PHTKCN hàng hải khu vực I, Công an thành phố Hải Phòng, Bộ chỉ huy Bộ đội Biên phòng Hải Phòng và các đơn vị liên quan khác xác minh thông tin, đưa ra biện pháp xử lý kịp thời để ứng cứu một cách nhanh nhất, giảm thiểu tối đa thiệt hại về người.

2.2.7 Công tác xây dựng, góp ý các văn bản quy phạm pháp luật, đề án, dự án

Cảng Hàng hải Hải Phòng đã tích cực tham gia góp ý Dự thảo văn bản quy phạm pháp luật đặc biệt là Dự thảo sửa đổi bộ luật hàng hải 2015; Dự thảo Thông tư quy định về tổ chức và hoạt động của Cảng vụ hàng hải; hoạt động nạo vét trong vùng nước biển; Dự thảo sửa đổi Thông tư số 46/2011/TT-BGTVT và Thông tư số 12/2011/TT-BGTVT; Dự thảo chỉnh sửa, bổ sung Thông tin số 17/2017/TT-BGTVT ngày 31/5/2017 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải Quy định về điều kiện thuyền viên nước ngoài làm việc trên tàu biển Việt Nam; Dự thảo ban hành thông tin định mức kinh tế- kỹ thuật tiêu hao phương tiện thủy của Cảng vụ Hàng hải; Dự thảo thông tư thay thế Thông tư số 41/2016/TT-BGTVT ngày 14/12/2016 của Bộ Giao thông vận tải quy định về danh mục giấy chứng nhận và tài liệu của tàu biển, tàu công vụ, tàu ngầm, tàu lặn, kho chứa nổi, giàn di động Việt Nam; Dự thảo sửa đổi nghị định, bổ sung một số điều chỉnh của Nghị định số 171/2016/NĐ-CP ngày 27/12/2016 của Chính phủ quy định về việc đăng ký, xóa đăng ký và mua bán đóng mới tàu biển ..

Bộ luật Hàng hải Việt Nam 2015 là một bộ luật được đánh giá rất cao về thể thức và nội dung, tại thời điểm đó bộ luật đã cập nhật được những vấn đề vô cùng cấp thiết của quốc gia và của thế giới về lĩnh vực hàng hải tuy nhiên, với sự phát triển nhanh chóng của hoạt động hàng hải tại Việt Nam trong thời gian qua đã dẫn đến các quan hệ xã hội phát sinh từ hoạt động hàng hải cũng trở nên

phức tạp và đa dạng. Đứng trước thực tế này pháp luật hàng hải Việt Nam và các luật khác trong hệ thống pháp luật Việt Nam đã bộc lộ các điểm bất cập đòi hỏi phải được bổ sung và hoàn thiện nhằm tạo điều kiện thúc đẩy sự phát triển của ngành hàng hải Việt Nam trong yêu cầu phát triển mới.

CHƯƠNG III: MỘT SỐ KIẾN NGHỊ MANG TÍNH GIẢI PHÁP VỀ LUẬT HÀNG HẢI VÀ VIỆC TỔ CHỨC THỰC HIỆN LUẬT HÀNG HẢI

Thực hiện đường lối, chủ trương của Đảng và Nhà nước Cộng hoà Xã hội Chủ nghĩa Việt Nam về mở rộng quan hệ và hội nhập kinh tế quốc tế, chúng ta cần phải nhanh chóng xây dựng đồng bộ hệ thống pháp luật phù hợp với đường lối của Đảng và thông lệ quốc tế. Với ưu thế là vận chuyển được một khối lượng lớn trên quãng đường vận chuyển xa và giá thành rẻ hàng hoá xuất nhập khẩu của Việt Nam đã được vận chuyển bằng đường biển đi khắp các nước trên thế giới. Cùng với sự phát triển của ngành hàng hải Việt Nam, pháp luật hàng hải Việt Nam cũng được phát triển và ngày càng hoàn thiện hơn. Trước tình hình phát triển của nền kinh tế thế giới nói chung, sự phát triển của nền kinh tế Việt Nam nói riêng, trước thực trạng của pháp luật hàng hải Việt Nam như đã phân tích ở Chương trước, và xu thế phát triển của pháp luật hàng hải quốc tế, đòi hỏi pháp luật hàng hải Việt Nam phải cần phải tiếp tục được phát triển và hoàn thiện hơn.

3.1 Một số tồn tại thực tế

Thực tế áp dụng trong thời gian qua cho thấy, pháp luật hàng hải Việt Nam đã bộc lộ các điểm bất cập cả về luật nội dung và luật hình thức.

Về luật nội dung: Pháp luật hàng hải Việt Nam, trong đó bao gồm Bộ luật hàng hải Việt Nam năm 2015, một Bộ luật chủ đạo của pháp luật hàng hải Việt Nam, bao gồm các chế định điều chỉnh hầu hết các quan hệ xã hội phát sinh từ hoạt động hàng hải, tuy nhiên với tốc độ phát triển và liên tục tham gia các điều ước quốc tế nên nhiều quy định chưa hoàn toàn phù hợp với cơ chế của nền kinh tế thị trường. Mặt khác, do được xây dựng dựa trên tham khảo các điều ước quốc tế mà các điều ước quốc tế thì đã có sự điều chỉnh bổ sung, cộng với việc tham khảo các điều ước quốc tế ở thời điểm đó còn có chỗ hiểu chưa đầy đủ, thấu đáo dẫn đến nhiều quy định của Bộ luật đến nay không còn phù hợp, hoặc còn thiếu hoặc khó hiểu. Các điểm không phù hợp thể hiện trên hai mặt cơ bản: Một là, nhiều quy định đã không còn phù hợp với các điều ước quốc tế. Hai là, chưa đáp ứng kịp sự phát triển của các quan hệ xã hội phát sinh từ các hoạt động hàng hải trong thời gian qua. Sau đây là một số bất cập cơ bản:

- Chế định về dịch vụ đại lý, môi giới hàng hải. Thực tế thời gian qua ở Việt Nam đã xảy ra hàng loạt vụ môi giới hàng hải gây tổn thất lớn cho bên được môi giới nhưng việc xác định trách nhiệm của người môi giới gặp rất nhiều

khó khăn do chưa có quy định một cách rõ ràng về trách nhiệm của người môi giới trong việc thực hiện công việc môi giới của mình.

- Chế định pháp luật về cảng biển chưa đáp ứng được sự phát triển của hệ thống cảng biển Việt Nam. Chưa phù hợp với nền kinh tế thị trường và xu hướng chung của luật cảng biển các nước. Là một đất nước có bờ biển dài lại nằm trên đường hàng hải quốc tế nên Việt Nam có rất nhiều điều kiện thuận lợi để phát triển kinh tế biển, trong đó có phát triển cảng biển. Trong những năm qua, hệ thống cảng biển Việt Nam đã phát triển rất nhanh cả về số lượng, chất lượng và hình thức sở hữu. Tuy nhiên, quy định pháp luật về cảng biển của pháp luật hàng hải Việt Nam còn thiếu và sơ sài, chưa đáp ứng được sự phát triển phức tạp của các quan hệ phát sinh từ hoạt động quản lý và khai thác cảng biển hiện nay.

- Một số quy tắc, quy phạm của các luật mới được ban hành bộc lộ các mâu thuẫn, chồng chéo với quy định của pháp luật hàng hải. Sở dĩ có điểm mâu thuẫn, chồng chéo này là do các luật có liên quan khi được ban hành đã không xem xét đến các đặc thù của hoạt động hàng hải. Trong khi đó, nhiều quy định của các luật này cần được hoàn thiện để bổ sung cho pháp luật hàng hải điều chỉnh các lĩnh vực có liên quan thì lại chưa được ban hành, dẫn đến thực tế áp dụng pháp luật hàng hải còn có không ít lúng túng.

- Bên cạnh các điểm bất cập cơ bản như đã phân tích ở trên, pháp luật hàng hải còn có các bất cập khác như còn thiếu các quy định về vận tải đa phương thức, dịch vụ logistics và còn thiếu các quy định về an ninh hàng hải.

Về luật hình thức, thực tế thời gian qua cho thấy, luật hình thức của pháp luật hàng hải cũng bộc lộ nhiều điểm bất cập. Pháp luật hàng hải Việt Nam mới chỉ có một số quy phạm về tố tụng như: quy định về giải quyết tranh chấp, quy định về thời hiệu khởi kiện, quy định về nguyên tắc bắt giữ tàu biển và thẩm quyền của toà án trong việc bắt giữ tàu biển mà chưa có tố tụng hàng hải riêng. Qua tham khảo luật của nhiều nước cho thấy, hầu hết pháp luật hàng hải của những nước này đều có tố tụng hàng hải riêng ví dụ như Trung Quốc, Canada.

Tóm lại, pháp luật hàng hải Việt Nam thời kỳ từ 1991 đến nay và cụ thể là bộ luật hàng hải Việt Nam 2015 đã được phát triển tương đối hoàn chỉnh với ba nguồn luật cơ bản là: pháp luật hàng hải quốc gia (bao gồm pháp luật hàng hải chuyên ngành và các luật khác có liên quan trong hệ thống pháp luật Việt Nam), điều ước quốc tế và tập quán quốc tế, và một nguồn luật bổ trợ “phi điều ước”. Với quy định mang tính rất “tiến bộ” là cho phép áp dụng các nguyên tắc như

nguyên tắc thoả thuận, nguyên tắc áp dụng luật nước ngoài, các thông lệ hàng hải quốc tế, pháp luật hàng hải Việt Nam đã tạo thuận lợi cho các bên trong việc chọn luật áp dụng, nhất là được tự do lựa chọn các tập quán chung được áp dụng rộng rãi trong thương mại hàng hải như Incoterm, UCP... Với các nguyên tắc trên, các bên tham gia trong thương mại hàng hải có thể chọn luật nước khác trong giao dịch ngoại thương và vận chuyển hàng hoá bằng đường biển, như mua bán tàu, bảo hiểm, thanh toán tín dụng... Sẽ không thể hình dung hoạt động ngoại thương và vận chuyển hàng hoá bằng đường biển sẽ như thế nào nếu luật hàng hải Việt Nam không chứa đựng các nguyên tắc này.

3.2 Kiến nghị

3.2.1 Nguyên tắc hoàn thiện

Trên cơ sở các phân tích về thực trạng của pháp luật hàng hải Việt Nam trong thời gian qua và các yếu tố ảnh hưởng đến pháp luật hàng hải Việt Nam trong thời gian tới như đã phân tích ở các phần trên, việc hoàn thiện pháp luật hàng hải Việt Nam trong thời gian tới phải thực hiện theo các nguyên tắc cơ bản sau đây:

1. Hoàn thiện pháp luật hàng hải phải nhằm phục vụ hiệu quả chiến lược chủ động hội nhập kinh tế quốc tế của Nhà nước ta. Thực hiện nguyên tắc này đòi hỏi khi xây dựng, các văn bản quy phạm pháp luật hàng hải, bên cạnh việc bảo đảm phù hợp với hệ thống pháp luật Việt Nam, chúng ta phải tính tới các quy tắc, quy phạm quốc tế về hàng hải, trong đó có việc nghiên cứu tham gia các điều ước quốc tế về hàng hải. Bên cạnh những điều ước quốc tế bắt buộc phải ký kết, gia nhập mới có hiệu lực đối với Việt Nam, chúng ta có thể chuyển thể tinh thần của các điều ước quốc tế mà không cần phải bắt buộc tham gia vào luật Việt Nam nhằm làm cho các quy tắc, quy phạm pháp luật hàng hải Việt Nam đồng bộ với quy tắc, quy phạm quốc tế. Đối với các điều ước quốc tế bắt buộc phải ký kết, gia nhập, chúng ta cần phải có kế hoạch ký kết, gia nhập nhằm tăng cường nguồn cho pháp luật hàng hải. Thủ tướng trong buổi làm việc với Bộ Ngoại Giao và Bộ Tư pháp đã chỉ đạo rằng chúng ta cần tăng cường nghiên cứu và tham gia các điều ước quốc tế. Trên cơ sở các nguyên tắc cơ bản của luật quốc tế hiện đại và Pháp lệnh về ký kết và thực hiện điều ước quốc tế của Việt Nam, việc xây dựng và hoàn thiện pháp luật hàng hải Việt Nam phải dựa trên nguyên tắc là phù hợp với các điều ước quốc tế mà Việt Nam đã tham gia, đồng thời phải tăng cường việc tham gia các điều ước quốc tế và phải có các nguyên tắc cho phép áp dụng luật nước ngoài và tập quán hàng hải quốc tế. Bảo đảm

nguyên tắc này sẽ tạo ra khung pháp luật khuyến khích hoạt động hàng hải ở Việt Nam và tăng cường giao lưu hàng hải Việt Nam với các nước trên thế giới.

2. Hoàn thiện pháp luật hàng hải cả về luật nội dung và luật hình thức. Với những đặc thù của pháp luật hàng hải Việt Nam như đã được phân tích ở Chương 1, và thực trạng của pháp luật hàng hải Việt Nam như đã phân tích tại Chương 2, việc hoàn thiện pháp luật hàng hải Việt Nam cần phải được thực hiện một cách toàn diện, từ luật nội dung đến luật hình thức. Có như vậy, pháp luật hàng hải mới bảo đảm tạo khung pháp lý điều chỉnh đầy đủ quan hệ pháp luật phát sinh từ các hoạt động hàng hải từ khi thiết lập quan hệ đến giải quyết các tranh chấp, cụ thể là: Hoàn thiện luật hàng hải nội dung cần nghiên cứu hoàn thiện pháp luật hàng hải chuyên ngành quốc gia và các luật khác có liên quan trong hệ thống pháp luật quốc gia như: luật dân sự, thương mại, môi trường, hành chính...và hoàn thiện tổ tụng hàng hải, trong đó có tổ tụng bắt giữ tàu. Hoàn thiện luật hàng hải hình thức cần nghiên cứu hoàn thiện chế định tổ tụng bắt giữ tàu biển và chế định tổ tụng hàng hải. Trong đó hoàn thiện luật hàng hải chuyên ngành phải tiến hành đồng bộ việc hoàn thiện các đạo luật và các văn bản dưới luật.

3. Pháp luật hàng hải phải được hoàn thiện phù hợp với hệ thống pháp luật Việt Nam nhưng phải bảo đảm tính đặc thù của pháp luật hàng hải như đã phân tích ở Chương 1. Nói một cách khác, pháp luật hàng hải Việt Nam chỉ bao gồm các quy tắc, quy phạm điều chỉnh các quan hệ xã hội đặc thù phát sinh từ hoạt động hàng hải, còn những quan hệ xã hội phát sinh từ hoạt động hàng hải có tính chất chung như những quan hệ xã hội phát sinh từ các lĩnh vực hoạt động khác và đã được các luật khác điều chỉnh thì sẽ không quy định trong pháp luật hàng hải. Bên cạnh đó, các quy tắc, quy phạm của pháp luật hàng hải phải là các quy tắc, quy phạm của hệ thống luật civil law, nhưng một số quy tắc, quy phạm mang sắc thái của luật common law, ví dụ như quy tắc, quy phạm về tổ tụng hàng hải và tổ tụng bắt giữ tàu, quy phạm về giới hạn trách nhiệm dân sự chủ tàu, quy phạm về tổn thất chung...nhằm tạo điều kiện khuyến khích giao lưu hoạt động hàng hải và vận tải ngoại thương giữa Việt Nam và các nước trên thế giới. Đồng thời, pháp luật hàng hải phải bảo đảm tính thống nhất với các luật khác trong hệ thống pháp luật Việt Nam như: luật dân sự, thương mại, bảo hiểm, môi trường, hành chính... nhằm tạo khung pháp lý phù hợp cho các hoạt động hàng hải, tránh mâu thuẫn pháp luật trong quá trình thực hiện.

3.2.2 Các yếu tố tác động đến pháp luật hàng hải Việt Nam và việc tổ chức thực hiện

- Thứ nhất: cần giữ nguyên những nguyên tắc mở, ưu việt của Bộ luật hiện hành như đã phân tích: nguyên tắc tự do thoả thuận, áp dụng luật nước ngoài, tập quán quốc tế mà Bộ luật không cấm hoặc không trái với quy định của Bộ luật. Bên cạnh đó, cần có các quy định có tính nguyên tắc, tạo hành lang pháp lý, dễ áp dụng, bảo đảm hoạt động hàng hải Việt Nam phát triển theo nền kinh tế thị trường có điều tiết của Nhà nước.

- Thứ hai: áp dụng tối đa những điều ước quốc tế, tập quán hàng hải quốc tế đã được công nhận. Có thể thực hiện bằng hai cách. Một là, đưa các tiêu chuẩn của điều ước quốc tế phù hợp với Việt Nam vào Bộ luật. Hai là, tham gia điều ước quốc tế và áp dụng trực tiếp các điều ước này. Điều này tránh được việc tham khảo mỗi điều ước quốc tế một ít như Bộ luật hiện hành, dẫn đến mâu thuẫn giữa chính các quy định của Bộ luật.

- Thứ ba: đảm bảo áp dụng các quy định của Bộ luật đối với cả tàu Việt Nam và nước ngoài hoạt động trên các vùng biển Việt Nam. Tuy là một Bộ luật quốc gia nhưng cũng như các luật khác, Bộ luật phải áp dụng với cả tàu Việt Nam và nước ngoài, trừ những quy định thuộc về quyền của quốc gia mà tàu mang cờ như: quy định về cấu trúc, thiết kế tàu.

- Thứ tư: xây dựng một Bộ luật theo hướng là một bộ luật hàng hải thương mại theo xu hướng chung luật hàng hải của các nước. Cụ thể là đưa các quy định về hoa tiêu, đại lý tàu biển và môi giới hàng hải, trục vớt tài sản chìm đắm, lai dắt, cảng biển chuyển ra các văn bản quy phạm pháp luật khác.

- Thứ năm: Hoàn thiện các văn bản dưới luật vì những văn bản này cùng với Bộ luật tạo thành khung pháp luật hàng hải chuyên ngành.

- Thứ sáu: Bảo đảm tính dễ hiểu, dễ áp dụng. Để thực hiện được nguyên tắc này, đòi hỏi phải giải thích các khái niệm, nhất là chuyển các khái niệm từ tiếng Anh vào ngôn ngữ tiếng Việt.

3.2.3 Các giải pháp cụ thể

Bộ luật Hàng hải Việt Nam 2015 và các văn bản hướng dẫn đã góp phần nâng cao hiệu lực, hiệu quả trong hoạt động của ngành Hàng hải và thúc đẩy tiến trình phát triển, hội nhập của nền kinh tế của Việt Nam. Tuy nhiên, xuất phát từ thực tiễn quản lý, em xin đề xuất bổ sung thêm khi thực hiện Bộ luật Hàng hải Việt Nam 2015 như sau:

1. Về giải thích từ ngữ

Bổ sung làm rõ một số từ ngữ được sử dụng trong Bộ luật nhưng chưa được giải thích cụ thể ví dụ như: “Kết cấu hạ tầng hàng hải”, “Công trình hàng hải”.

2. Về quyền vận tải biển nội địa:

Theo quy định tại Điều 8 của Bộ luật thì hàng hóa, hành khách và hành lý vận chuyển nội địa bằng đường biển được chuyên chở bằng tàu biển Việt Nam. Tổ chức, cá nhân tham gia vận chuyển nội địa bằng đường biển phải đáp ứng điều kiện do Chính phủ quy định. Tàu biển nước ngoài tham gia vận tải nội địa trong trong các trường hợp đặc biệt. Việc tránh dùng từ “được ưu tiên vận tải nội địa” như điều 7 Bộ Luật hàng hải 2005 nhưng vẫn giữ nguyên quan điểm bảo hộ quyền vận tải nội địa cho tàu biển Việt Nam. Quy định này cũng cần phù hợp với việc giảm hỗ trợ nội địa khi Việt Nam tham gia các hiệp định thương mại, thành viên tổ chức kinh tế thế giới và khu vực.

Ngoài ra, thực tế hiện nay có các trường hợp không phải do đội tàu Việt Nam không đáp ứng được yêu cầu vận tải nội địa mà có các tàu của các chủ tàu là tổ chức, cá nhân Việt Nam lại mang cờ quốc tịch nước ngoài (không được quyền tham gia vận tải nội địa) cạnh tranh, xin phép giấy phép để được tham gia vận tải nội địa.

3. Về giấy chứng nhận và tài liệu của tàu biển:

Theo khoản 1, Điều 34 Bộ luật quy định: “Tàu biển phải có Giấy chứng nhận đăng ký tàu biển,... Bản chính của các giấy chứng nhận này phải mang theo tàu trong quá trình tàu hoạt động...”. Tuy nhiên, thực tế hiện nay đối với các tàu là tài sản cho thuê tài chính, bản chính Giấy chứng nhận đăng ký tàu biển được giữ bởi công ty cho thuê tài chính, tàu chỉ có bản sao có chứng thực của cơ quan nhà nước có thẩm quyền Giấy chứng nhận đăng ký tàu biển (Điều 23 Nghị định số 39/2014/NĐ-CP ngày 07 tháng 5 năm 2014 của Chính phủ về hoạt động của công ty tài chính và công ty cho thuê tài chính).

4. Khiếu nại hàng hải làm phát sinh quyền cầm giữ hàng hải

Bộ luật hàng hải quy định về quyền cầm giữ hàng hải (Mục 6, Chương II) và việc cá nhân, tổ chức khiếu nại hàng hải làm phát sinh quyền cầm giữ hàng hải (bắt giữ tàu biển) (Điều 41). Tuy nhiên thực tế xảy ra các trường hợp thuyền viên khiếu nại hàng hải làm phát sinh bắt giữ tàu biển phải thực hiện các biện pháp đảm bảo tài chính cho việc yêu cầu bắt giữ tàu biển (Điều 132). Các cá nhân này không đủ khả năng đảm bảo tài chính (có giá trị rất lớn) nên việc khiếu nại hàng hải đã không thực hiện được.

5. Về thuyền bộ và thuyền viên

Việc bố trí bếp trưởng và cấp dưỡng phục vụ thuyền viên trên tàu biển có sự không thống nhất: Khoản 3 Điều 67 của Bộ luật Hàng hải Việt Nam quy định: “Chủ tàu có trách nhiệm bố trí bếp trưởng và cấp dưỡng phục vụ thuyền viên trên tàu biển. Trường hợp trên tàu bố trí dưới mười thuyền viên thì không bắt buộc có bếp trưởng nhưng phải bố trí cấp dưỡng”. Theo quy định này thì bắt buộc trên tàu nếu không có bếp trưởng thì phải bố trí cấp dưỡng. Tuy nhiên, Khoản 2 Điều 27 của Thông tư số 23/2017/TT-BGTVT ngày 28/7/2017 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định: “Trường hợp không bố trí chức danh bếp trưởng thì nhiệm vụ của bếp trưởng do cấp dưỡng đảm nhiệm. Trên tàu không bố trí bếp trưởng và cấp dưỡng thì đại phó phân công thuyền viên của tàu phục vụ.”. Theo quy định này thì trên tàu có thể không bố trí chức danh bếp trưởng và cấp dưỡng mà thuyền viên có thể kiêm nhiệm nhiệm vụ này. Như vậy, giữa hai nội dung này có sự không thống nhất.

6. Về vận chuyển hàng trên boong

Điều 172 Hàng hóa chở trên boong trong chương VII Hợp đồng vận chuyển hàng hóa: “Hàng hóa chỉ được chở trên boong nếu có thỏa thuận giữa người vận chuyển với người giao hàng hoặc tập quán thương mại và phải ghi rõ trong chứng từ vận chuyển” việc chở hàng trên boong còn phụ thuộc vào thiết kế, các tiêu chuẩn, điều kiện an toàn và hoạt động của tàu biển nên việc quy định phụ thuộc vào thỏa thuận giữa người vận chuyển với người giao hàng là chưa rõ ràng và phù hợp với các điều kiện hoạt động an toàn của tàu biển.

7. Về bố cục Bộ Luật

Bố cục Bộ Luật Hàng hải Việt Nam có một số điều cần được sắp xếp phù hợp, cần xem xét điều chỉnh cụ thể:

- Điều 123 Chương V Bộ Luật Hàng hải quy định về tai nạn hàng hải còn Chương XV quy định tai nạn đâm va, trong khi đó tai nạn đâm va và tai nạn hàng hải có liên quan đến nhau.

- Điều 45 Cơ sở đóng mới sửa chữa tàu biển; Điều 48 Cơ sở phá dỡ tàu biển nằm trong Chương II về Tàu biển.

- Quyền cầm giữ hàng hải tại Mục 6 Chương II nên gộp vào với bắt giữ tàu biển tại Chương VI.

- Mục 3 Chương IV “quy định thủ tục tàu thuyền đến và rời cảng biển” nằm trong chương của Cảng biển, do đây là hoạt động của tàu thuyền nên chuyển sang Chương V về an toàn hàng hải, an ninh hàng hải, lao động hàng hải.

- Đưa Mục 4 Chương IV quy định Cảng cạn tách khỏi chương của Cảng biển, do cảng cạn khác với cảng biển.

8. Một số nội dung khác trong việc triển khai quy định pháp luật hàng hải

Một số quy định được đưa vào luật nhưng chưa triển khai được trong thực tế do vướng mắc một số quy định liên quan, cụ thể: Triển khai các quy định và đưa vào hoạt động Ban Quản lý khai thác cảng; thực hiện thiết lập và công bố tuyến hàng hải và phân luồng giao thông trong lãnh hải Việt Nam; phá dỡ tàu biển tại cơ sở phá dỡ tàu biển được cấp phép hoạt động.

9. Đề nghị nghiên cứu bổ sung thêm các quy định

- Hiện nay, hoạt động hàng hải của các quốc gia trên thế giới đang phải chịu ảnh hưởng rất lớn từ đại dịch Covid 19, cần xem xét các quy định trong bộ luật và các văn bản hướng dẫn có thể bị ảnh hưởng do tác động của dịch bệnh. Bổ sung vào Điều 12, các hành vi bị nghiêm cấm trong hoạt động hàng hải: Lây lan dịch bệnh nguy hiểm; các quy định hồi hương thuyền viên, chăm sóc sức khỏe thuyền viên trong giai đoạn dịch bệnh.

- Nghiên cứu bổ sung vào Bộ luật các văn bản hướng dẫn quy định pháp lý đối với việc bốc dỡ, chất xếp hàng hóa nguy hiểm tại cảng biển Việt Nam được quy định tại Bộ luật quốc tế IMDG Code về vận chuyển hàng nguy hiểm bằng đường biển. Thực tế đã xảy ra vụ việc bốc xếp, lưu kho hàng nguy hiểm tại cảng biển gây sự cố cháy nổ, ô nhiễm môi trường,... nhưng chưa có quy định cụ thể (rút kinh nghiệm từ vụ nổ gần 3.000 tấn Hóa chất ở cảng Lebanon năm 2020).

- Bổ sung vào Bộ luật các quy định về quản lý chất lượng công trình hàng hải, quản lý chất lượng công trình cảng biển nhằm phù hợp với thực tế.

- Đề nghị đưa vào Bộ luật: quy định “Cảng vụ Hàng hải là cơ quan quyết định cuối cùng cho tàu thuyền nhập cảnh, xuất cảnh, quá cảnh, vào, rời cảng biển” để đảm bảo vai trò “Chủ trì, điều hành việc phối hợp hoạt động giữa các cơ quan quản lý nhà nước tại cảng biển”

- Hiện nay trong Bộ luật và các văn bản hướng dẫn về hàng hải có các thuật ngữ được sử dụng có ý nghĩa tương đương với việc dừng hoạt động của tàu biển như: “Tạm đình chỉ hoạt động của tàu biển” (Điều 34), tạm giữ tàu biển (Điều 114), “Bắt giữ tàu biển” (Chương 6), Lưu giữ tàu biển (Thông tư số 07/2018/TT-BGTVT). Việc dừng hoạt động của tàu biển này sẽ dẫn đến tổn thất về kinh tế cho chủ tàu, người khai thác tàu và phát sinh khiếu nại của chủ tàu, người khai thác tàu đối với người có thẩm quyền nếu các quyết định dừng hoạt

động này không đúng. Do đó, cần có hướng dẫn chi tiết đối với trường hợp “Tạm đình chỉ hoạt động của tàu biển” (Điều 34) để thuận tiện cho cơ quan có thẩm quyền và các đối tượng liên quan trong quá trình thực hiện.

- Bộ luật đã có các Điều 69, 70, 71 quy định trách nhiệm của chủ tàu đối với thuyền viên bị tai nạn lao động hàng hải, bệnh nghề nghiệp; khai báo, điều tra, thống kê, báo cáo tai nạn lao động hàng hải và bệnh nghề nghiệp; phòng ngừa tai nạn lao động hàng hải và bệnh nghề nghiệp. Tuy nhiên, cần bổ sung định nghĩa, cách xác định và các nội dung cần thiết khác về tai nạn lao động hàng hải để làm cơ sở pháp lý và thuận tiện cho quá trình giải quyết, đền bù tổn thất cho thuyền viên, người bị tai nạn lao động hàng hải.

- Nghiên cứu các quy định pháp luật, công ước quốc tế có liên quan để luật hóa trong Bộ luật hàng hải trách nhiệm trong vận chuyển hàng hóa và xử lý hàng hóa tại cảng để tránh tình trạng các chủ tàu, chủ hàng lợi dụng kẽ hở của pháp luật Việt Nam, đưa rác thải độc hại (các nước phát triển phải xử lý bằng công nghệ phức tạp, rất tốn kém về kinh phí, nên có xu hướng trốn tránh và thải vào các nước đang phát triển) vào Việt Nam thông qua cảng biển và biển cảng biển Việt Nam thành bãi rác nếu không có biện pháp xử lý.

- Tại Chương XIII Cứu hộ hàng hải: đề nghị xem xét bổ sung nội dung "Trách nhiệm bồi thường tổn thất trong hoạt động cứu hộ hàng hải". Lý do: Thực tế hoạt động hàng hải đã phát sinh tình huống trong quá trình lai kéo cứu hộ, đoàn lai kéo đâm va với tàu thuyền khác (bên thứ 3) gây thiệt hại cho bên thứ 3, tuy nhiên nếu trong hợp đồng cứu hộ không đề cập đến trách nhiệm bồi thường trong trường hợp này thì pháp luật không quy định bên nào sẽ phải chịu trách nhiệm bồi thường cho bên thứ 3.

- Tại Chương XIV, Trục vớt tài sản chìm đắm: Đề nghị nghiên cứu bổ sung quy định trách nhiệm của chủ tàu, người khai thác tàu (chủ sở hữu tài sản chìm đắm) trong việc trục vớt tài sản chìm đắm như: Phải có bảo hiểm theo công ước Nairobi về di rời xác tàu đắm hoặc một hình thức bảo đảm tài chính nào khác để bảo đảm cho việc chi trả chi phí trục vớt tài sản chìm đắm. Lý do: Trong thực tế, có nhiều tàu (đặc biệt là tàu nước ngoài) bị chìm đắm trong vùng biển Việt Nam, sau đó chủ tàu không thực hiện nghĩa vụ trục vớt do chi phí trục vớt lớn hơn nhiều lần so với giá trị tài sản bị chìm đắm. Theo quy định hiện tại, nếu chủ tàu không trục vớt, cơ quan có thẩm quyền của Việt Nam sẽ tổ chức trục vớt và chủ tàu phải chịu chi phí. Tuy nhiên, khi đó thuyền viên trên tàu đã

rời Việt Nam, chủ tàu ở - nước ngoài không liên lạc được nên việc yêu cầu chủ tàu chi trả kinh phí trực vớt là rất khó thực hiện.

10. Giải pháp đào tạo, phát triển nguồn nhân lực cho ngành hàng hải: Nâng cao chất lượng đội ngũ cán bộ, công chức và định kỳ luân chuyển cán bộ tạo điều kiện cho cán bộ, công chức, viên chức có thể nắm bắt được toàn bộ các công việc tránh tình trạng sau khi luân chuyển công tác giữa các phòng không bắt nhịp được với khối lượng, tính chất công việc được giao. Tổ chức các khóa học, huấn luyện Đào tạo Sĩ quan kiểm tra nhà nước cảng biển PSC; Đào tạo chuyên ngành Giám sát viên, Điều hành viên hệ thống VTS; Đào tạo chuyên ngành điều tra tai nạn hàng hải; Đào tạo chuyên ngành hoa tiêu hàng hải; Đào tạo chuyên ngành về điều tiết tại các trạm bảo đảm.

11. Tăng cường công tác tuyên truyền, phổ biến pháp luật đến các đối tượng tham gia hoạt động giao thông hàng hải tại khu vực quản lý. Công tác tuyên truyền phổ biến pháp luật là vô cùng quan trọng vì khi các đối tượng tham gia hoạt động hàng hải được tiếp xúc, nhận thức đầy đủ về pháp luật thì khi đó sẽ giảm thiểu được tối đa những vụ mất an toàn, tai nạn không đáng có vì đã được cảnh báo trước những tình huống có thể gây nguy hiểm cho tàu thuyền, thuyền viên và các đối tượng tham gia hoạt động hàng hải trên vùng nước cảng biển Hải Phòng nói riêng và Việt Nam nói chung. Mặt khác cần có sự đồng thuận, tinh thần hợp tác từ phía các đội tàu, thuyền viên nhằm mục đích đẩy mạnh công tác an toàn hàng hải khi các phương tiện hành trình trên vùng nước cảng biển Hải Phòng.

12. Áp dụng khoa học kỹ thuật, giảm tải thủ tục hành chính. Hiện nay, trong tình hình cả nước cũng như toàn thế giới đang phải gồng mình phòng, chống đại dịch COVID-19, để có những biện pháp phòng ngừa, chống lây lan trên quy mô rộng, Cảng vụ, Cục Hàng hải cần có những sửa đổi, bổ sung đối với luật, nghị định, thông tư hướng dẫn cho doanh nghiệp, chủ tàu, thuyền viên giảm thiểu đến mức tối đa các thủ tục hành chính không cần thiết và áp dụng khoa học kỹ thuật vào công việc. Tránh những tiếp xúc gần không cần thiết trong công việc, đảm bảo tính chính xác, nhanh gọn, thuận tiện trong công việc thủ tục hành chính.

KẾT LUẬN

Dựa trên cơ sở lý luận chung về pháp luật của Việt Nam, đường lối chính sách của Đảng, bằng những phương pháp nghiên cứu cụ thể như phân tích, tổng hợp, so sánh, tổng kết thực thi áp dụng pháp luật Hàng hải tại Cảng vụ Hải Phòng, khóa luận đã tập trung phân tích các vấn đề lý luận cơ bản của pháp luật hàng hải, mối quan hệ của pháp luật hàng hải với một số luật khác trong hệ thống pháp luật Việt Nam, tầm quan trọng của pháp luật hàng hải trong hệ thống pháp luật Việt Nam, lược sử phát triển luật hàng hải của một số nước trên thế giới và lược sử phát triển của pháp luật hàng hải Việt Nam. Thực tiễn thực hiện pháp luật về hàng hải trong những năm qua đã đạt được những thành tựu quan trọng nhất định. Tuy nhiên, để bảo đảm pháp luật về hàng hải phù hợp với tốc độ phát triển, hội nhập thì không chỉ pháp luật về hàng hải mà hệ thống pháp luật nói chung luôn luôn cần được cập nhật, tinh chỉnh, hoàn thiện cho phù hợp với thực tiễn hiện nay.

Với việc tìm hiểu về pháp luật hàng hải nói chung và bộ luật hàng hải Việt Nam 2015 nói riêng, khóa luận mong muốn đóng góp một vài ý kiến có thể góp phần nâng cao hiệu lực, hiệu quả quản lý nhà nước về lĩnh vực hàng hải trên địa bàn thành phố Hải Phòng trong thời gian tới và góp phần hoàn thiện hệ thống pháp luật hàng hải Việt Nam, phục vụ hiệu quả chiến lược chủ động hội nhập kinh tế quốc tế của Việt Nam.