**BỘ CÔNG THƯƠNG**

**TRUNG TÂM THÔNG TIN CÔNG NGHIỆP VÀ THƯƠNG MẠI**

**BÁO CÁO**

**CÁC QUY ĐỊNH, CHÍNH SÁCH TRONG LĨNH VỰC LOGISTICS**

**Số tháng 9/2018**

**THUỘC NHIỆM VỤ**

**“Xây dựng Hệ thống cung cấp, kết nối thông tin, dữ liệu logistics   
giai đoạn 2017-2020”**

**Hà Nội, 2018**

**MỤC LỤC**

[**1.** **Các quy định, chính sách chung về logistics** 2](#_Toc526695718)

[***1.1.*** ***Đối thoại chính sách logistics Việt Nam-Nhật Bản năm 2018*** 2](#_Toc526695719)

[***1.2.*** ***Chính phủ yêu cầu các Bộ, ngành đề xuất giảm thiểu tác động của chiến tranh thương mại: các nội dung liên quan đến logistics*** 3](#_Toc526695720)

[**2.** **Về hạ tầng phục vụ logistics:** 4](#_Toc526695721)

[***2.1.*** ***Thông tư hướng dẫn một số nội dung về quản lý, khai thác và bảo trì công trình đường cao tốc*** 5](#_Toc526695722)

[***2.2.*** ***Phê duyệt điều chỉnh quy hoạch chi tiết cảng hàng không quốc tế Tân Sơn Nhất*** 6](#_Toc526695723)

[***2.3.*** ***Đà Nẵng phê duyệt quy hoạch xây dựng chi tiết TL 1:500 tuyến đường Vành đai phía Tây 2*** 6](#_Toc526695724)

[**3.** **Về vận tải:** 8](#_Toc526695725)

[***3.1.*** ***Bãi bỏ nhiều điều kiện kinh doanh vận tải đường thủy nội địa*** 8](#_Toc526695726)

[***3.2.*** ***Quy định mới về thủ tục cấp Giấy phép vận tải biển nội địa cho tàu biển nước ngoài sẽ chính thức có hiệu lực từ 1/11/2018*** 9](#_Toc526695727)

[**4.** **Về dự trữ, kho bãi, xếp dỡ hàng hóa:** 10](#_Toc526695728)

[***4.1.*** ***Tăng cường kiểm tra việc tuân thủ quy định về xếp dỡ, vận chuyển hàng hóa trên xe ô tô khi tham gia giao thông trên đường bộ.*** 10](#_Toc526695729)

[***4.2.*** ***Xử lý vi phạm hành chính nếu hàng trung chuyển quá thời hạn lưu giữ*** 11](#_Toc526695730)

[**5.** **Về các dịch vụ logistics khác:** 13](#_Toc526695731)

[**PHỤ LỤC** 14](#_Toc526695732)

**NỘI DUNG BÁO CÁO**

1. **Các quy định, chính sách chung về logistics**
   1. ***Đối thoại chính sách logistics Việt Nam-Nhật Bản năm 2018***

Việt Nam là quốc gia có điều kiện tự nhiên và vị trí địa lý rất thuận lợi để phát triển dịch vụ logistics. Tốc độ phát triển bình quân hàng năm của ngành logistics Việt Nam khoảng 14-16%, là một trong những ngành dịch vụ tăng trưởng đều và vững chắc của Việt Nam trong thời gian qua. Dù ra đời chưa lâu nhưng với sự quan tâm, đầu tư của Chính phủ, cùng sự tham gia của các doanh nghiệp trong và ngoài nước, hoạt động logistics của Việt Nam đã bước đầu đạt được một số kết quả khả quan. Tuy nhiên, kết cấu hạ tầng giao thông, chi phí logistics trong lĩnh vực giao thông vận tải cũng đang còn những tồn tại, hạn chế và đổi mặt với nhiều khó khăn, thách thức.

Việt Nam và Nhật Bản đang là đối tác chiến lược quan trọng của nhau, năm 2018 cũng là năm kỷ niệm 45 năm thiết lập quan hệ ngoại giao giữa hai nước. Trong những năm qua, Việt Nam và Nhật Bản đã và đang hợp tác sâu rộng trên nhiều lĩnh vực. đặc biệt trong lĩnh vực kinh tế không những trong ngành sản xuất để đáp ứng nhu cầu nội địa và trong khu vực tiểu vùng sông Mê Kông, rất nhiều công ty Nhật thuộc lĩnh vực logistics đã và đang đầu tư tại Việt Nam.

Để tăng cường hợp tác giữa hai nước trong lĩnh vực logistics, qua đó tạo điều kiện thuận lợi cho hoạt động thương mại, đầu tư giữa Việt Nam và Nhật Bản, Bộ GTVT Việt Nam và Bộ Đất đai, Cơ sở hạ tầng, Giao thông và Du lịch Nhật Bản (MLIT) phối hợp tổ chức buổi “Đối thoại Chính sách Logistics Việt Nam - Nhật Bản năm 2018”.

Tại đây, phía Nhật Bản trình bày về dự thảo chính sách vận chuyển tổng hợp. Dự thảo này thể hiện chủ trương và chính sách vận chuyển của chính phủ, đã được Nội các thông qua và ban hành từ năm 1997 nhằm thúc đẩy toàn diện chính sách thông qua sự liên kết giữa các bộ ban ngành liên quan. Chủ đề về đào tạo nguồn nhân lực, phía Nhật Bản sẽ giới thiệu chương trình đào tạo nguồn nhân lực cho ngành vận chuyển do MLIT, tập đoàn SHG hợp tác với trường đại học GTVT TP. Hồ Chí Minh. Bên cạnh đó, hai bên sẽ cùng trao đổi về các hợp tác trong tương lai liên quan đến Trung tâm đào tạo logistics tiểu vùng sông Mê Kông – Nhật Bản do Trường ĐH Hàng hải VN xây dựng dưới sự tài trợ của quỹ Hội nhập Nhật Bản – Asean….

Về phía Việt Nam, Thứ trưởng Bộ Giao thông vận tải Nguyễn Văn Công khẳng định trong bối cảnh cuộc cách mạng công nghiệp 4.0 đang diễn ra mạnh mẽ, buổi đối thoại lần này để các cơ quan quản lý, các chuyên gia, các Hiệp hội, Trường Đại học và doanh nghiệp logistics của hai nước cùng thảo luận, tìm hiểu và chia sẻ về các nội dung quan trọng, cần thiết cho hoạt động logistics hiện nay, đặc biệt là: Chính sách quản lý logistics của hai nước; Kế hoạch phát triển nguồn nhân lực logistics; Mạng lưới chuỗi logistics đông lạnh; Công nghệ & thiết bị hiện đại phục vụ logistics... là rất cần thiết.

Từ năm 2009, hai nước đã tiến hành các buổi đối thoại cấp chính phủ về việc triển khai góp phần nâng cao hệ thống logistics, các cuộc trao đổi thông tin về các khó khăn hay các chính sách của hai nước và các buổi hội thảo nhằm xây dựng và nâng cao năng lực trong lĩnh vực logistics dành cho DN hai nước. Năm 2014, Việt Nam đã tổ chức đối thoại chính sách logistics, hai nước đã tiến hành trao đổi ý kiến về các chính sách liên quan, ngoài ra phía Nhật Bản cũng đã giới thiệu về tính hình hoạt động của các tổ chức đoàn thể liên quan đến lĩnh vực này.

* 1. ***Chính phủ yêu cầu các Bộ, ngành đề xuất giảm thiểu tác động của chiến tranh thương mại: các nội dung liên quan đến logistics***

Trong Nghị quyết phiên họp Chính phủ thường kỳ tháng 9/2018, Chính phủ yêu cầu:

Chính phủ yêu cầu Bộ Công Thương tập trung cơ cấu lại ngành công nghiệp theo hướng tăng hàm lượng khoa học công nghệ, giá trị gia tăng. Đề xuất giải pháp giảm thiểu tác động của chiến tranh thương mại Hoa Kỳ - Trung Quốc. Chỉ đạo đẩy nhanh tiến độ hoàn thành, đưa vào hoạt động các dự án sản xuất công nghiệp quan trọng, tạo sức lan tỏa.

 Bộ Giao thông vận tải tập trung chỉ đạo, khẩn trương hoàn thành thủ tục đầu tư các dự án kết cấu hạ tầng giao thông quan trọng quốc gia; đẩy nhanh tiến độ thực hiện và giải ngân các công trình, dự án trọng điểm ngành giao thông vận tải.

Bộ Tài nguyên và Môi trường chỉ đạo nâng cao chất lượng công tác dự báo, cảnh báo thiên tai. Tăng cường công tác kiểm tra, kiểm soát, bảo đảm môi trường.

 Bộ Nông nghiệp và Phát triển nông thôn tiếp tục đẩy mạnh cơ cấu lại ngành nông nghiệp. Chú trọng khâu chế biến, bảo quản, xuất khẩu, xây dựng chuỗi giá trị cho các mặt hàng nông sản. Theo dõi sát tình hình dịch bệnh trên cây trồng, vật nuôi, chủ động phương án phòng, chống kịp thời, đặc biệt là đối với bệnh dịch tả lợn Châu Phi.

 Bộ Văn hóa, Thể thao và Du lịch chú trọng hơn nữa phát triển du lịch chất lượng cao, phấn đấu đạt chỉ tiêu đã đề ra về số lượng khách du lịch quốc tế và nội địa. Nâng cao chất lượng dịch vụ du lịch, bảo đảm chỉ tiêu về số lượng khách du lịch quốc tế quay lại Việt Nam, tạo nền tảng vững chắc trong phát triển du lịch.

Đồng thời, cũng tại Nghị quyết này, Chính phủ yêu cầu các bộ, ngành, địa phương tập trung thực hiện các nhiệm vụ, giải pháp về cơ cấu lại nền kinh tế, tăng năng suất lao động, năng lực cạnh tranh, khả năng chống chịu của nền kinh tế; thúc đẩy phát triển các loại hình doanh nghiệp, đặc biệt là doanh nghiệp tư nhân; tăng năng lực cạnh tranh của các đô thị; coi khoa học công nghệ là động lực tăng trưởng mới. Chủ động nghiên cứu, xây dựng chương trình hành động nâng cao năng lực tiếp cận Cuộc cách mạng công nghiệp lần thứ tư của từng ngành, từng lĩnh vực và từng địa phương, nhất là xây dựng khung pháp lý, quản lý hiệu quả các mô hình kinh tế ứng dụng công nghệ thông tin.

1. **Về hạ tầng phục vụ logistics:** 
   1. ***Thông tư hướng dẫn một số nội dung về quản lý, khai thác và bảo trì công trình đường cao tốc***

Thông tư số 45/2018/TT-BGTVT ngày 13 tháng 8 năm 2018 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư số 90/2014/TT- BGTVT ngày 31 tháng 12 năm 2014 hướng dẫn một số nội dung về quản lý, khai thác và bảo trì công trình đường cao tốc, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 10 năm 2018.

Các nội dung sửa đổi gồm:

1. Sửa đổi, bổ sung Khoản 2, Điều 2 như sau:

“2. Doanh nghiệp đầu tư xây dựng và quản lý, khai thác, bảo trì công trình đường cao tốc là doanh nghiệp dự án đối tác công tư (PPP) và doanh nghiệp được nhà nước giao đầu tư xây dựng, quản lý, khai thác công trình đường cao tốc (sau đây gọi chung là nhà đầu tư).

2. Sửa đổi, bổ sung điểm a, khoản 1, Điều 12 như sau:

“a) Tổ chức tuần kiểm đường cao tốc theo quy định của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải;”.

3. Sửa đổi, bổ sung khoản 2, Điều 12 như sau:

“2. Trách nhiệm của nhà đầu tư, doanh nghiệp được giao quản lý, khai thác, bảo trì công trình đường cao tốc:

a) Kiểm tra, giám sát công tác bảo vệ kết cấu hạ tầng đường cao tốc của đơn vị khai thác, bảo trì;

b) Phối hợp với các cơ quan chức năng, chính quyền địa phương ngăn chặn, xử lý các hành vi bị nghiêm cấm quy định tại các khoản 1, 2, 3 Điều 8, khoản 2 Điều 35 Luật Giao thông đường bộ và các hành vi vi phạm quy định về quản lý, bảo vệ kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ;

c) Thực hiện trách nhiệm như quy định đối với cơ quan quản lý đường cao tốc quy định tại điểm b khoản 1 Điều này đối với công trình đường cao tốc do mình quản lý. Đồng thời, có trách nhiệm báo cáo cơ quan quản lý đường cao tốc kết quả quản lý, khai thác theo quy định;

d) Giám sát việc thực hiện nhiệm vụ tuần đường; phối hợp với các cơ quan có thẩm quyền xử lý các hành vi vi phạm kết cấu hạ tầng đường cao tốc.”.

4. Sửa đổi, bổ sung điểm đ, khoản 2, Điều 17 như sau:

“đ) Kiểm tra việc thực hiện quản lý, khai thác và bảo trì công trình đường cao tốc trong phạm vi khu vực quản lý; xử lý hoặc phối hợp xử lý các sai phạm theo thẩm quyền.”.

5. Bãi bỏ các Điều 4, Điều 6, Điều 11, Điều 20, Điều 21, Điều 22, Điều 23, Điều 24, Điều 25 Thông tư số 90/2014/TT-BGTVT ngày 31 tháng 12 năm 2014 hướng dẫn một số nội dung về quản lý, khai thác và bảo trì công trình đường cao tốc.

* 1. ***Phê duyệt điều chỉnh quy hoạch chi tiết cảng hàng không quốc tế Tân Sơn Nhất***

Bộ Giao thông vận tải đã ban hành Quyết định số 1942/QĐ-BGTVT ngày 31/8/2018 về việc phê duyệt Điều chỉnh Quy hoạch chi tiết Cảng hàng không quốc tế (CHKQT) Tân Sơn Nhất.

Theo nội dung điều chỉnh Quy  hoạch, cấp sân bay là cấp 4E (theo mã tiêu chuẩn của Tổ chức Hàng không dân dụng quốc tế) và sân bay quân sự cấp I với vị trí chức năng trong mạng cảng hàng không dân dụng toàn quốc là cảng hàng không quốc tế; tính chất sử dụng là sân bay dung chung dân dụng và quân sự…

Quyết định này có hiệu lực kể từ ngày ký. Các nội dung khác giữ nguyên theo Quyết định số 3193/QĐ-BGTVT ngày 7/9/2015 của Bộ GTVT.

* 1. ***Đà Nẵng phê duyệt quy hoạch xây dựng chi tiết TL 1:500 tuyến đường Vành đai phía Tây 2***

UBND thành phố Đà Nẵng vừa có quyết định phê duyệt quy hoạch xây dựng chi tiết TL 1:500 tuyến đường Vành đai phía Tây 2 có vị trí thuộc các phường Hoà Thọ Tây, Hòa An, Hòa Phát của quận Cẩm Lệ; các phường Hòa Minh, Hòa Khánh Nam, Hòa Khánh Bắc của Liên Chiểu; và xã Hòa Liên huyện Hòa Vang.

Theo quyết định này, tổng diện tích đất nghiên cứu quy hoạch là 837.240m2 và diện tích đất thu hồi để khớp nối hạ tầng kỹ thuật là 161.249m2. Khu đất quy hoạch có phía Bắc giáp đường tránh Nam hầm Hải Vân; phía Nam giáp Quốc lộ 14B; phía Tây giáp các khu dân cư, khu công nghiệp..; và phía Đông giáp tuyến đường sắt Bắc Nam (dự kiến quy hoạch).

Tuyến đường Vành đai phía Tây 2 chạy dọc theo hành lang đường sắt quy hoạch có điểm đầu giao với Quốc lộ 14B, điểm cuối giao với tuyến tránh Hải Vân - Túy Loan, thuộc cấp độ đường phố chính đô thị và có tổng chiều dài 14,3 km. Trong đó, bố trí nút giao khác mức tại vị trí nút giao đầu tuyến giao với đường Quốc lộ 14B và tại nút cuối tuyến giao với tuyến tránh Hải Vân - Túy Loan.

Đoạn từ nút giao đường Hoàng Văn Thái đến Khu dân cư Phước Lý bố trí tuyến đường gom B=(12,0+12,5)m để hạn chế giao cắt trực tiếp từ các tuyến đường ở các khu dân cư lân cận.

Đồng thời, quy hoạch tuyến đường thay thế đoạn đường Tôn Đản nối dài hiện trạng đi qua [dự án](http://baodautu.vn/dau-tu-d2/) với B=(l,0+7,5+3,5)m=12,0m để đảm bảo các yêu cầu về kỹ thuật, tránh làm gián đoạn việc lưu thông.

UBND thành phố cũng giao BQL các dự án Đầu tư cơ sở hạ tầng ưu tiên chịu trách nhiệm phối hợp các cơ quan liên quan căn cứ đồ án quy hoạch được duyệt tổ chức lập, trình thẩm định, phê duyệt hồ sơ mốc giới; đồng thời phối hợp với UBND các quận Cẩm Lệ, Liên Chiểu và huyện Hoà Vang tổ chức cắm mốc ngoài hiện trường theo hồ sơ mốc được duyệt.

UBND các quận Cẩm Lệ, Liên Chiểu và huyện Hoà Vang chủ trì, phối hợp các đơn vị liên quan tổ chức niêm yết và công bố công khai đồ án quy hoạch được duyệt theo quy định.

1. **Về vận tải:** 
   1. ***Bãi bỏ nhiều điều kiện kinh doanh vận tải đường thủy nội địa***

Chính phủ vừa ban hành Nghị định số 128/2018/NĐ-CP sửa đổi, bổ sung một số điều của các Nghị định quy định về điều kiện đầu tư, kinh doanh trong lĩnh vực đường thủy nội địa.

Cụ thể, [Nghị định số 128/2018/NĐ-CP](http://vanban.chinhphu.vn/portal/page/portal/chinhphu/hethongvanban?class_id=1&_page=1&mode=detail&document_id=194860) đã bãi bỏ Điều 5 về điều kiện kinh doanh vận tải đường thủy nội địa; Điều 7 về điều kiện kinh doanh vận tải hành khách theo hợp đồng chuyến; Điều 8 về điều kiện kinh doanh vận chuyển khách du lịch; Điều 9 về điều kiện kinh doanh vận tải hành khách ngang sông; Điều 10 về điều kiện kinh doanh vận tải hàng hóa tại Nghị định số 110/2014/NĐ-CP ngày 20/11/2014 của Chính phủ quy định về điều kiện kinh doanh vận tải đường thủy nội địa.

Bên cạnh đó, Nghị định đã sửa đổi, bổ sung Điều 6 của Nghị định số 110/2014/NĐ-CP. Theo đó, để kinh doanh vận tải hành khách theo tuyến cố định, theo hợp đồng chuyến và vận chuyển khách du lịch chỉ cần đáp ứng một điều kiện duy nhất là đơn vị kinh doanh vận tải phải thành lập doanh nghiệp hoặc hợp tác xã theo quy định của pháp luật Việt Nam.

Trước đây, các đơn vị kinh doanh vận tải nêu trên còn phải đáp ứng các điều kiện về: Nhân viên, người điều hành, nơi neo đậu, bộ phận quản lý và theo dõi các điều kiện về an toàn giao thông…

Đồng thời, Nghị định số 128/2018/NĐ-CP cũng sửa đổi, bổ sung Điều 6 Nghị định số 24/2015/NĐ-CP ngày 27/2/2015 của Chính phủ quy định chi tiết và biện pháp thi hành một số điều của Luật Giao thông đường thủy nội địa và Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Giao thông đường thủy nội địa.

Theo đó, cơ sở đóng mới, hoán cải, sửa chữa phục hồi phương tiện thủy nội địa phải thành lập doanh nghiệp hoặc Hợp tác xã theo quy định của pháp luật Việt Nam; có cơ sở vật chất, trang thiết bị, quy trình công nghệ và năng lực thi công phù hợp với chủng loại, kích cỡ phương tiện thủy nội địa được sản xuất, kinh doanh dịch vụ theo Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia do Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành; có nhân lực đáp ứng yêu cầu hoạt động sản xuất, kinh doanh.

Ngoài ra, Nghị định số 128/2018/NĐ-CP cũng sửa đổi bổ sung điều kiện về phòng học chuyên môn, phòng thi, kiểm tra; xưởng thực hành; khu dạy thực hành lái và vận hành máy; nội dung, chương trình đào tạo thuyền viên, người lái phương tiện thủy nội địa; đội ngũ giáo viên quy định tại Nghị định số 78/2016/NĐ-CP ngày 1/7/2016 của Chính phủ

* 1. ***Quy định mới về thủ tục cấp Giấy phép vận tải biển nội địa cho tàu biển nước ngoài sẽ chính thức có hiệu lực từ 1/11/2018***

 Thông tư 48/2018/TT-BGTVT (sau đây gọi tắt là thông tư 48) sửa đổi Thông tư 50/2016/TT-BGTVT về thủ tục cấp Giấy phép vận tải biển nội địa cho tàu biển nước ngoài sẽ chính thức có hiệu lực từ 1/11/2018.

Theo thông tư số 48, hồ sơ đề nghị cấp phép vận tải biển nội địa cho tàu biển nước ngoài vận chuyển hàng hóa hoặc vận chuyển hành khách ngoài việc bao gồm: Đơn đề nghị (theo mẫu), 01 bản sao giấy chứng nhận đăng ký tàu biển, 1 hồ sơ đăng kiểm tàu biển, các giấy tờ liên quan khác được sửa theo hướng tách bạch đối với các trường hợp nộp hồ sơ trực tiếp và nộp hồ sơ qua bưu điện.

Cụ thể, đối với tàu biển nước ngoài vận tải nội địa hàng hóa siêu trường, siêu trọng hoặc các loại hàng hóa khác bằng tàu biển chuyên dùng, hồ sơ đề nghị cấp giấy phép sẽ bao gồm thêm: 1 bản sao từ sổ gốc hoặc bản sao và xuất trình bản chính để đối chiếu hoặc bản sao có chứng thực (đối với trường hợp nộp hồ sơ trực tiếp); Bản sao chứng thực (đối với trường hợp nộp hồ sơ qua bưu điện) một trong các loại giấy tờ: Hợp đồng đại lý hoặc giấy chỉ định đại lý đại diện cho chủ tàu nước ngoài (trường hợp tổ chức đề nghị là đại lý đại diện cho chủ tàu nước ngoài) hoặc hợp đồng thuê tàu giữa chủ tàu nước ngoài với pháp nhân Việt Nam.

Hồ sơ đề nghị cấp giấy phép vận tải biển nội địa cho tàu biển nước ngoài vận chuyển hành khách, hành lý từ tàu khách du lịch vào đất liền cũng được tách bạch tương tự như nhóm tàu vận chuyển hàng hóa (trừ hợp đồng thuê tàu giữa chủ tàu nước ngoài với pháp nhân Việt Nam).

1. **Về dự trữ, kho bãi, xếp dỡ hàng hóa:** 
   1. ***Tăng cường kiểm tra việc tuân thủ quy định về xếp dỡ, vận chuyển hàng hóa trên xe ô tô khi tham gia giao thông trên đường bộ.***

Trong thời gian qua, hiện tượng xe ô tô đặc biệt là các loại xe tải, xe đầu kéo rơ moóc khi tham gia giao thông trên đường bộ chưa tuân thủ chặt chẽ quy định về việc xếp hàng hóa, vận tải hàng hóa trên phương tiện giao thông đường bộ vẫn còn diễn ra.

Trên một số phương tiện việc xếp, chằng buộc, chèn chống, lót, cố định hàng hóa không đảm bảo chắc chắn, dễ xảy ra xê dịch, va chạm, rơi vãi trong quá trình vận chuyển tiềm ẩn nguy cơ tai nạn giao thông đường bộ, đe dọa sự an toàn người dân địa phương sống dọc tuyến đường.

Để khắc phục tình trạng này và để đảm bảo TT ATGT đường bộ và kiểm soát ngay từ đầu việc tuân thủ quy định về xếp hàng hóa tại các đầu mối bốc xếp, Bộ GTVT yêu cầu Tổng cục Đường bộ VN, các Cục trực thuộc Bộ GTVT chủ động tiếp tục tuyên truyền việc thực hiện các quy định về xếp hàng hóa trên xe ô tô khi tham gia giao thông trên đường Bộ tại Thông tư số 35/2013/TT-BGTVT tới các doanh nghiệp khai thác cảng biển, cảng/bến thủy nội địa, cảng cạn, nhà ga đường sắt, kho xếp dỡ hàng hóa… các doanh nghiệp vận tải, lái xe, chủ xe, chủ hàng, người bốc xếp hàng hóa… Đồng thời, yêu cầu các doanh nghiệp khai thác cảng biển, cảng/bến thủy nội địa, cảng cạn, nhà ga đường sắt phải kiểm tra việc xếp, chẳng buộc, cố định hàng hóa trên xe ô tô để đảm bảo an toàn trước khi rời cảng, bến, nhà ga tham gia giao thông đường bộ.

Bộ cũng chỉ đạo lực lượng thanh tra của các Cục Quản lý đường bộ khu vực, các địa bàn tăng cường phối hợp chặt chẽ với lực lượng tranh tra của Sở GTVT trên địa bàn tăng cường kiểm tra, xử lý vi phạm của các bên liên quan trong việc thực hiện các quy định an toàn khi xếp dỡ, vận tải hàng hóa trên xe ô tô trong, ngoài khu vực cảng, bến, nhà ga.

Sở GTVT các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương chỉ đạo Thanh tra Sở GTVT phối hợp với lực lượng cnagr vụ hàng hải, cảng vụ đường thủy nội địa trên địa bàn địa phương mình xác minh các trường hợp có dấu hiệu vi phạm về xếp hàng hóa lên xe ô tô và tiến hành xử phạt vi phạm hành chính đối với từng chủ thể có hành vi vi phạm theo quy định của pháp luật; Chỉ đạo Thanh tra Sở GTVT chủ trì, phối hợp với cơ quan chức năng tăng cường kiểm tra, giám sát việc tuân thủ quy định về xếp hàng hóa trên xe ô tô khi tham gia giao thông trên đường bộ của các doanh nghiệp vận tải.

Tổng công ty Đường sắt Việt Nam, Hiệp hội Vận tải ô tô Việt Nam, Hiệp hội Cảng biển Việt Nam tiếp tục tuyên truyền vận động các đơn vị vận tải, lái xe, chủ xe, chủ hàng, các đơn vị khai thác cảng biển, cảng, bến thủy nội địa, cảng cạn, nhà ga đường sắt thực hiện các quy định xếp hàng hóa an toàn trên xe ô tô; chủ động kiểm tra xe của doanh nghiệp mình tuân thủ các quy định xếp hàng hóa an toàn trên xe ô tô khi ra, vào cảng, bến, nhà ga và khi tham giao giao thông đường bộ; đặc biệt lưu ý thêm lái xe chở hàng nặng, tải trọng lớn cần giữ cự ly hợp lý với các phương tiện khác, hạn chế phanh gấp, tuân thủ chặt chẽ các quy định về tốc độ trên đường, khi vào cua, lên xuống dốc, tầm nhìn bị hạn chế.

* 1. ***Xử lý vi phạm hành chính nếu hàng trung chuyển quá thời hạn lưu giữ***

Cục Hải quan TP. Hồ Chí Minh phát sinh vướng mắc liên quan đến xử phạt vi phạm hành chính đối với hàng trung chuyển lưu giữ trên lãnh thổ Việt Nam quá thời hạn quy định (quá 30 ngày kể từ ngày hoàn thành thủ tục hải quan tại cửa khẩu nhập) chưa tái xuất.

Cục Hải quan TP. Hồ Chí Minh cho biết, tại Điều 44, Nghị định 08/2015/NĐ-CP quy định chi tiết biện pháp thi hành Luật Hải quan về thủ tục hải quan, kiểm tra, giám sát, kiểm soát hải quan thì không quy định về thời hạn lưu giữ đối với hàng hóa trung chuyển. Tuy nhiên, tại Điểm 2, Khoản 20 Điều 1 Nghị định 59/2018/NĐ-CP sửa đổi, bổ sung Điều 44 Nghị định 08/2018/NĐ-CP thì có quy định về thời hạn lưu giữ hàng hóa trung chuyển:*“… Thời hạn lưu giữ hàng hóa trung chuyển không quá 30 ngày kể từ ngày hoàn thành thủ tục hải quan tại cửa khẩu nhập. Trường hợp hàng hóa trung chuyển trong thời gian được lưu giữ tại cảng biển Việt Nam bị hư hỏng, tổn thất cần phải có thêm thời gian để khắc phục thì thời gian trung chuyển được gia hạn tương ứng với thời gian cần thiết để thực hiện các công việc đó và phải được cơ quan Hải quan nơi làm thủ tục trung chuyển chấp thuận…”.*

Cũng theo Cục Hải quan TP. Hồ Chí Minh, qua rà soát các quy định tại Nghị định 127/2013/NĐ-CP, Nghị định 45/2016/NĐ-CP và Thông tư 155/2016/NĐ-CP không quy định để xử phạt đối với hàng trung chuyển lưu giữ trên lãnh thổ Việt Nam quá thời hạn quy định.

Tại Điểm 4c, Khoản 3 Điều 1 Nghị định 45/2016/NĐ-CP chỉ quy định chế tài xử phạt đối với hành vi *“lưu giữ hàng hóa quá cảnh trên lãnh thổ Việt Nam quá thời hạn quy định”.*

Cục Hải quan TP. Hồ Chí Minh cho rằng, văn bản quy phạm pháp luật hiện hành chỉ có chế tài xử phạt đối với hành vi lưu giữ hàng hóa quá cảnh trên lãnh thổ Việt Nam quá thời hạn quy định mà không quy định xử phạt đối với hành vi lưu giữ hàng hóa trung chuyển trên lãnh thổ Việt Nam quá thời hạn quy định.

Về vấn đề này, theo Tổng cục Hải quan, Điều 241 Luật Thương mại 2005 quy định: *“Quá cảnh hàng hóa là việc vận chuyển hàng hóa thuộc sở hữu của tổ chức, cá nhân nước ngoài qua lãnh thổ Việt Nam, kể cả việc trung chuyển, chuyển tải, lưu kho, chia tách lô hàng, thay đổi phương thức vận tải hoặc các công việc khác được thực hiện trong thời gian quá cảnh”.*

Như vậy, theo quy định của Luật Thương mại thì trung chuyển là một hoạt động của dịch vụ quá cảnh hàng hóa.’’

Do đó, đối với trường hợp mà Cục Hải quan TP. Hồ Chí Minh nêu, Tổng cục Hải quan yêu cầu Hải quan TP. Hồ Chí Minh kiểm tra hồ sơ vụ việc, xác định rõ. Trường hợp DN đã thực hiện thủ tục trung chuyển hàng hóa theo quy định tại Điều 44 Nghị định 08/2015/NĐ-CP đã được sửa đổi, bổ sung tại Nghị định 59/2018/NĐ-CP mà vi phạm quy định về thời hạn lưu giữ hàng hóa trung chuyển thì đối chiếu với quy định tại Điểm c, Khoản 4 và Điểm b, Khoản 6 Điều 6 Nghị định 127/2013/NĐ-CP đã được sửa đổi, bổ sung tại Nghị định 45/2016/NĐ-CP để xem xét, xử lý theo quy định.

1. **Về các dịch vụ logistics khác:**

***Doanh nghiệp chuyển phát nhanh không bắt buộc phải là đại lý hải quan***

Theo Tổng cục Hải quan, tại Điều 3 Thông tư 191/2015/TT-BTC quy định thủ tục hải quan đối với hàng hóa XK, NK, quá cảnh, gửi qua dịch vụ chuyển phát nhanh quốc tế, địa điểm làm thủ tục hải quan gồm: Chi cục Hải quan cửa khẩu, Chi cục Hải quan quản lý địa điểm kiểm tra tập trung… Theo đó, hàng hóa của công ty gửi qua đường bộ từ Campuchia về Việt Nam và ngược lại qua cửa khẩu quốc tế Mộc Bài, Xa Mát, Tây Ninh được thực hiện thủ tục hải quan tại chi cục hải quan cửa khẩu. Đây là hình thức mới phát sinh trên thực tế, do vậy hệ thống VACCS/VCIS chưa cho phép đăng ký tờ khai MIC/MEC qua cửa khẩu đường bộ.

Tổng cục Hải quan cho biết sẽ tiếp thu trường hợp của DN để báo cáo cấp có thẩm quyền xem xét sửa đổi, bổ sung Thông tư 191/2015/TT-BTC nhằm tạo thuận lợi cho DN.

Bên cạnh đó, trả lời vướng mắc của DN về việc Công ty có phải bắt buộc phải được cấp mã số đại lý thủ tục hay không, Tổng cục Hải quan cho biết, theo quy định tại Khoản 2 Điều 15 Luật Bưu chính 2010: “DN cung ứng dịch vụ bưu chính quốc tế được thay mặt người sử dụng dịch vụ bưu chính thực hiện các thủ tục XK, NK bưu gửi khi là đại diện hợp pháp của người sử dụng dịch vụ bưu chính”. Ngoài ra, theo quy định tại điểm a Khoản 1 Điều 4 Thông tư 191/2015/TT-BTC người khai hải quan bao gồm DN chuyển phát nhanh. Theo đó, DN chuyển phát nhanh khi thực hiện thủ tục hải quan đối với hàng hóa XK, NK gửi qua dịch vụ chuyển phát nhanh của công ty không bắt buộc phải là đại lý hải quan.

Hiện nay, mã số tạm (gồm 13 chữ số 9999999999-998) được sử dụng trong hệ thống VNACCS/VCIS được áp dụng cho những đơn vị là đại lý làm thủ tục hải quan. Trường hợp, các DN chuyển phát nhanh không phải là đại lý làm thủ tục hải quan, Tổng cục Hải quan cấp mã khai báo riêng. Do vậy, khi hệ thống VNACCS của cơ quan Hải quan hoàn chỉnh chức năng đăng ký tờ khai MIC/MEC qua cửa khẩu đường bộ, công ty liên hệ với Tổng cục Hải quan (Cục Giám sát quản lý về hải quan) để được cấp mã khai báo riêng.

**PHỤ LỤC**

**DANH MỤC CÁC CÔNG ƯỚC QUỐC TẾ VỀ HÀNG HẢI**

I.      CÁC CÔNG ƯỚC CỦA IMO

1.    Công ước về Tổ chức Hàng hải Quốc tế, 1948 (sửa đổi 1991, 1993).

2.    Công ước về tạo thuận lợi trong giao thông hàng hải quốc tế, 1965.

3.    Công ước quốc tế về mạn khô, 1966.

4.    Nghị định thư 1988 sửa đổi Công ước quốc tế về mạn khô, 1966.

5.    Công ước quốc tế về đo dung tích tàu biển, 1969.

6.    Công ước quốc tế về trách nhiệm dân sự đối với tổ thất ô nhiễm dầu, 1969\*.

7.    Công ước quốc tế liên quan đến sự can thiệp trên biển cả trong trường hợp tai nạn gây ra ô nhiễm dầu, 1969.

8.    Công ước về trách nhiệm dân sự trong lĩnh vực vận chuyển vật liệu hạt nhân bằng đường biển, 1971.

9.    Công ước quốc tế về thành lập Quỹ quốc tế bồi thường thiệt hại ô nhiễm dầu, 1971.

10. Quy tắc quốc tế về phòng ngừa va chạm trên biển, 1972.

11. Công ước quốc tế về an toàn Con-te-nơ, 1972.

12. Công ước về ngăn ngừa ô nhiễm hàng hải do xả chất thải và các chất khác, 1972.

13. Công ước quốc tế về ngăn ngừa ô nhiễm từ tàu, 1973 (sửa đổi 1978, Phụ lục I và II).

14. Công ước Athen về vận chuyển hành khách và hành lý bằng đường biển 1974.

15. Công ước quốc tế về an toàn sinh mạng người trên biển, 1974.

16. Nghị định thư 1978 sửa đổi Công ước quốc tế về an toàn sinh mạng người trên biển, 1974.

17. Nghị định thư 1988 sửa đổi Công ước quốc tế về an toàn sinh mạng người trên biển, 1974.

18. Nghị định thư sửa đổi Công ước Athen về vận chuyển hành khách và hành lý bằng đường biển, 1976.

19. Công ước quốc tế về giới hạn trách nhiệm đối với khiếu nại hàng hải, 1976.

20. Nghị định năm 1976 sửa đổi Công ước về giới hạn trách nhiệm đối với khiếu nại hàng hải.

21. Nghị định thư năm 1976 của công ước quốc tế về trách nhiệm dân sự đối với tổn thất ô nhiễm dầu.

22. Nghị định thư năm 1976 của công ước quốc tế về việc thành lập Quỹ quốc tế bồi thường thiệt hại ô nhiễm dầu.

23. Công ước về giới hạn trách nhiệm đối với các khiếu nại hàng hải, 1976.

24. Công ước quốc tế Toremolinos về an toàn tàu cá, 1977.

25. Công ước về Tổ chức vệ tinh hàng hải quốc tế, 1976 (sửa đổi 1998).

26. Hiệp ước khai thác về Tổ chức vệ tinh hàng hải quốc tế, 1976.

27. Công ước quốc tế về tiêu chuẩn huấn luyện, thi, cấp chứng chỉ chuyên môn và bố trí chức danh đối với thuyền viên, 1978, được sửa đổi 1995.

28. Công ước quốc tế về tìm kiếm và cứu nạn hàng hải, 1979.

29. Nghị định thư năm 1984 của công ước quốc tế về trách nhiệm dân sự đối với tổn thất ô nhiễm dầu.

30. Nghị định thư năm 1984 của công ước quốc tế về việc thành lập Quỹ quốc tế bồi thường thiệt hại ô nhiễm dầu.

31. Công ước về ngăn ngừa các hành vi bất hợp pháp chống lại an toàn hàng hải, 1988\*.

32. Nghị định thư ngăn ngừa các hành vi bất hợp pháp chống lại an toàn hàng hải đối với các giàn khoan cố định ở thềm lục địa, 1988.

33. Nghị định thư 2005 sửa đổi Công ước về ngăn ngừa các hành vi bất hợp pháp chống lại an toàn hàng hải, 1988.

34. Công ước quốc tế về cứu hộ, 1989.

35. Nghị định sửa đổi Công ước Athen về vận chuyền hành khách và hành lý bằng đường biển, 1990.

36. Công ước quốc tế về hợp tác, sẵn sàng và ứng phó đối với ô nhiễm dầu, 1990.

37. Nghị định thư năm 1992 của công ước quốc tế về trách nhiệm dân sự đối với tổn thất ô nhiễm dầu.

38. Nghị định thư năm 1992 về công ước quốc tế về việc thành lập Quỹ quốc tế bồi thường thiệt hại ô nhiễm dầu.

39. Công ước quốc tế về cầm giữ và cầm cố hàng hải, 1993.

40. Nghị định thư Toremolinos 1993 liên quan đến Công ước quốc tế Toremolinos về an toàn tàu cá.

41. Công ước quốc tế về trách nhiệm và bồi thường tổn thất đối với vận chuyển chất nguy hiểm, độc hại bằng đường biển, 1996.

42. Sửa đổi công ước về Tổ chức vệ tinh di động quốc tế, 1998.

43. Công ước quốc tế về bắt giữ tàu biển, 1999.

44. Công ước quốc tế về trách nhiệm dân sự đối với thiệt hại do ô nhiễm từ dầu nhiên liệu, 2001.

II.     CÁC CÔNG ƯỚC CỦA LIÊN HIỆP QUỐC

45. Công ước của Liên hợp quốc về Luật Biển, 1982.

46. Công ước của Liên hợp quốc về vận chuyển hàng hóa bằng đường biển (“Hamburg Rules”) 1978.

47. Công ước của Liên hợp quốc về vận chuyển hàng hóa bằng vận tải đa phương thức, 1980.

48.   Công ước của Liên hợp quốc về trách nhiệm của người khai thác các cầu bến vận tải trong thương mại quốc tế, 1991.

49. Công ước của Liên hợp quốc về điều kiện đăng ký tàu biển, 1986.

III.    CÁC CÔNG ƯỚC CỦA TỔ CHỨC QUỐC TẾ KHÁC

50. Các quy tắc về đánh giá tổn thất trong các vụ đâm va hàng hải (Quy tắc Lisbon) 1988.

51. Các quy tắc thống nhất của Ủy ban hàng hải quốc tế về vận đơn đường biển 1990.

52.        Các quy tắc của Ủy ban hàng hải quốc tế về vận đơn điện tử 1990.

53.                        Quy tắc York-Antwerp 1994.

54.                        Nguyên tắc hướng dẫn của các Hiệp hội phân cấp tàu biển 1998.

55. Công ước về Bộ luật hướng dẫn đối với Hiệp hội tàu chợ. 1974.

56.  Công ước quốc tế về cầm giữ hàng hải và thế chấp hàng hải, 1993.

57. Công ước quốc tế về thống nhất các quy tắc chung liên quan đến đâm va giữa các tàu, 1910.

58. Công ước về thống nhất các quy tắc chung liên quan đến trợ giúp và cứu hộ trên biển, 1910.

59. Công ước quốc tế về thống nhất các quy tắc chung liên quan đến giới hạn trách nhiệm của chủ sở hữu tàu biển, 1924 (cùng với Nghị định thư ký).

60. Công ước quốc tế về thống nhất các quy tắc chung của luật liên quan đến vận đơn và Nghị định thư đã ký (“Hague Rules”), 1924.

61. Công ước quốc tế về việc thống nhất các quy tắc chung liên quan đến việc cầm giữ và thế chấp hàng hải, 1926.

62. Công ước quốc tế về thống nhất các quy tắc chung liên quan đến việc miễn trừ tàu biển thuộc sở hữu quốc gia, 1926.

63. Nghị định thư năm 1934 của Công ước về miễn trừ tàu biển thuộc sở hữu quốc gia, 1934.

64. Công ước quốc tế về thống nhất các quy tắc chung liên quan đến quyền tài phán hình sự đối với các vấn đề đâm va hoặc các tai nạn hàng hải khác, 1952.

65. Công ước quốc tế về các quy định chung liên quan đến quyền tài phán dân sự về các vấn đề trong các vụ va chạm tàu thuyền, 1952.

66. Công ước quốc tế về bắt giữ tàu biển, 1952.

67. Công ước quốc tế liên quan đến giới hạn trách nhiệm của chủ sở hữu tàu biển, 1957.

68. Công ước quốc tế liên quan đến những người đi tàu trốn vé, 1957.

69. Nghị định thư sửa đổi Công ước quốc tế về thống nhất các quy tắc chung của luật liên quan đến vận đơn (“Visby Amendments”), 1958.

70. Công ước quốc tế về thống nhất các quy tắc chung liên quan đến vận chuyển hành khách bằng đường biển, 1961.

71. Công ước về trách nhiệm của người khai thác tàu hạt nhân, 1962.

72. Nghị định thư sửa đổi Công ước về thống nhất các quy tắc chung liên quan đến trợ giúp và cứu hộ trên biển, 1967.

73. Công ước quốc tế về thống nhất các quy tắc chung liên quan đến cầm giữ và thế chấp hàng hải, 1967.

74. Công ước quốc tế về thống nhất các quy tắc chung liên quan đến vận chuyển hành lý bằng đường biển, 1967.

75. Công ước liên quan đến đăng ký quyền tôn trọng đối với tàu đang đóng, 1967.

76. Quy tắc Hague-Visby, 1968.

77. Công ước quốc tế về thống nhất các quy tắc chung liên quan đến quyền tài phán dân sự, chọn luật, công nhận và thi hành các bản án trong các vụ đâm va, 1977.

78. Nghị định thư sửa đổi Công ước quốc tế liên quan đến giới hạn trách nhiệm của chủ sở hữu tàu biển, 1979.

79. Nghị định sửa đổi Công ước quốc tế về thống nhất các quy tắc chung của luật liên quan đén vận đơn, 1979.