

Số: 4146 /QĐ-BGTVT

Hà Nội, ngày 19 tháng 11 năm 2015

QUYẾT ĐỊNH

**Phê duyệt Quy hoạch phát triển đội tàu vận tải thủy nội địa
giai đoạn 2015 - 2020 và định hướng đến năm 2030**

BỘ TRƯỞNG BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI

Căn cứ Luật Giao thông đường thủy nội địa ngày 15 tháng 6 năm 2004; Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Giao thông đường thủy nội địa ngày 17 tháng 6 năm 2014;

Căn cứ Nghị định số 107/2012/NĐ-CP ngày 20 tháng 12 năm 2012 của Chính phủ quy định chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn và cơ cấu tổ chức của Bộ Giao thông vận tải;

Căn cứ Nghị định số 92/2006/NĐ-CP ngày 07 tháng 9 năm 2006 của Chính phủ về lập, thẩm duyệt và quản lý quy hoạch tổng thể phát triển kinh tế - xã hội; Nghị định số 04/2008/NĐ-CP ngày 11 tháng 01 năm 2008 của Chính phủ về việc sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định 92/2006/NĐ-CP;

Căn cứ Quyết định số 47/2015/QĐ-TTg ngày 05 tháng 10 năm 2015 của Thủ tướng Chính phủ về cơ chế, chính sách khuyến khích phát triển giao thông vận tải đường thủy nội địa;

Căn cứ Quyết định số 1071/QĐ-BGTVT ngày 24 tháng 04 năm 2013 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải phê duyệt Điều chỉnh Quy hoạch tổng thể phát triển giao thông vận tải đường thủy nội địa Việt Nam đến năm 2020, định hướng đến năm 2030;

Xét Tờ trình số 2430/CĐTND-KHĐT ngày 02 tháng 11 năm 2015 của Cục Đường thủy nội địa Việt Nam xin phê duyệt Quy hoạch phát triển đội tàu vận tải thủy nội địa giai đoạn 2015 - 2020 và định hướng đến năm 2030;

Theo đề nghị của Vụ trưởng Vụ Vận tải và Cục trưởng Cục Đường thủy nội địa Việt Nam,

QUYẾT ĐỊNH:

Điều 1. Phê duyệt Quy hoạch phát triển đội tàu vận tải thủy nội địa giai đoạn 2015 - 2020 và định hướng đến năm 2030 với các nội dung chủ yếu sau:

I. QUAN ĐIỂM, MỤC TIÊU PHÁT TRIỂN

1. Quan điểm phát triển

- Quy hoạch phát triển đội tàu vận tải thủy nội địa nhằm định hướng, hướng dẫn doanh nghiệp, tổ chức, cá nhân thực hiện việc đầu tư, khai thác phương tiện thủy nội địa một cách có hiệu quả, phù hợp với luồng tuyến và điều kiện khai thác vận tải thủy của từng vùng, miền;

- Phát triển đội tàu vận tải thủy nội địa có quy mô và cơ cấu hợp lý theo hướng trẻ hóa, hiện đại hóa để nâng cao hiệu quả khai thác nhằm đáp ứng nhu cầu vận tải hàng hóa, hành khách và nâng cao thị phần vận tải thủy nội địa trong hệ thống giao thông vận tải, giảm thiểu ô nhiễm môi trường và tiết kiệm năng lượng; chú trọng phát triển các loại phương tiện thủy nội địa có tính năng kỹ thuật cao, đặc biệt là phương tiện thủy nội địa chở công-te-nơ để nâng cao hiệu quả khai thác và tăng cường phát triển vận tải đa phương thức; đẩy mạnh phát triển tàu sông pha biển để hỗ trợ giảm tải cho vận tải đường bộ, giảm thiểu tác động môi trường, đảm bảo an toàn giao thông; phát triển các loại hình vận tải thủy chở khách chất lượng cao phục vụ du lịch và tham gia vận tải hành khách tại các đô thị lớn (taxi thủy, buýt thủy...);

- Phát triển đội tàu vận tải thủy nội địa đồng bộ, phát triển luồng tuyến, cảng bến, thiết bị xếp dỡ, hệ thống dịch vụ hỗ trợ để nâng cao chất lượng dịch vụ, hạ giá thành vận tải, đảm bảo các điều kiện khai thác hiệu quả, kết nối thuận lợi với các phương thức vận tải khác;

- Nâng cao năng lực của các doanh nghiệp vận tải thủy nội địa, đặc biệt là năng lực quản trị doanh nghiệp; tăng cường sự liên kết để hình thành các doanh nghiệp có quy mô, năng lực, đảm bảo cung cấp dịch vụ vận tải đa phương thức và dịch vụ logistics với chất lượng cao;

- Chú trọng phát triển nguồn nhân lực có chất lượng, đặc biệt là đội ngũ cán bộ quản lý doanh nghiệp, đội ngũ thuyền viên, người điều khiển phương tiện; tăng cường quản lý nhà nước về đăng ký, đăng kiểm phương tiện thủy nội địa để đảm bảo an toàn giao thông đường thủy nội địa.

2. Mục tiêu phát triển

a) Đến năm 2020

Tỷ lệ đảm nhận vận tải hàng hóa của đường thủy nội địa là 17,72%, vận tải hành khách là 4,1% khối lượng vận tải của toàn ngành giao thông vận tải. Tốc độ tăng trưởng khối lượng vận tải bình quân giai đoạn 2015 - 2020 là 11,20%/năm về hàng hóa và 2,5%/năm về hành khách.

Vận tải hàng hóa đạt 393,89 triệu tấn và 85,9 tỷ tấn.km; hành khách đạt 170 triệu khách và 3,5 tỷ khách.km; khối lượng vận tải công-te-nơ đạt khoảng

3,45 triệu TEU; khối lượng vận chuyển hàng hóa sông pha biển đạt khoảng 17,1 triệu tấn.

b) Định hướng đến năm 2030

Tỷ lệ đảm nhận vận tải hàng hóa của đường thủy nội địa là 15,48%, vận tải hành khách là 1,9% khối lượng vận tải của toàn ngành giao thông vận tải. Tốc độ tăng trưởng khối lượng vận tải bình quân giai đoạn 2021 - 2030 là 5,20%/năm về hàng hóa và 1,41%/năm về hành khách.

Vận tải hàng hóa đạt 655,89 triệu tấn và 141,5 tỷ tấn.km; hành khách đạt 200 triệu khách và 4,1 tỷ khách.km; khối lượng vận tải công-te-nơ đạt khoảng 5,57 triệu TEU; khối lượng vận chuyển hàng hóa bằng tàu sông pha biển đạt khoảng 30,3 triệu tấn.

II. QUY HOẠCH PHÁT TRIỂN ĐỘI TÀU VẬN TẢI THỦY NỘI ĐỊA GIAI ĐOẠN 2015 - 2020 VÀ ĐỊNH HƯỚNG ĐẾN NĂM 2030

1. Nhu cầu trọng tải

a) Giai đoạn 2015-2020

Tổng trọng tải đội tàu hàng đến năm 2020 là 20 - 22 triệu tấn (trong đó trọng tải đội tàu sông pha biển khoảng 0,85 triệu tấn, trọng tải đội tàu chở công-te-nơ khoảng 1,2 - 1,3 triệu tấn) và tàu chở khách là 780 nghìn ghế.

Nhu cầu bổ sung trọng tải đến năm 2020 của đội tàu hàng khoảng 7,8 - 10,2 triệu tấn phương tiện (trong đó 6,8 - 8,8 triệu tấn để đáp ứng nhu cầu phát triển và 1,0 - 1,4 triệu tấn để thay thế các tàu cũ cần giải bản) và của đội tàu khách 90 - 125 nghìn ghế (trong đó 10 nghìn ghế để đáp ứng nhu cầu phát triển và 80 - 115 nghìn ghế để thay thế các tàu cũ cần giải bản).

b) Định hướng đến năm 2030

Tổng trọng tải đội tàu hàng là 30,0 - 33,0 triệu tấn (trong đó trọng tải đội tàu sông pha biển khoảng 1,5 - 1,7 triệu tấn, trọng tải đội tàu công-te-nơ khoảng 1,8 - 1,9 triệu tấn) và tàu khách là 950 nghìn ghế.

2. Phương tiện vận tải hợp lý trên tuyến

a) Đối với các tuyến vận tải khu vực miền Bắc

- Đoàn sà lan đẩy: 1.600 - 2.400 tấn;
- Tàu tự hành: 800 - 1500 tấn;
- Tàu sông pha biển: 1000 - 3.000 tấn;
- Tàu chở công-te-nơ: 24 - 36 TEU;
- Tàu khách thường: 100 - 120 ghế;

- Tàu khách tốc độ cao: 90 - 100 ghế.

b) Đối với các tuyến vận tải khu vực miền Nam

- Đoàn sà lan đẩy: 2.000 tấn;

- Tàu tự hành: 1000 - 2000 tấn;

- Tàu sông pha biển: 1000 - 5.000 tấn;

- Tàu chở công-te-nơ: 54 - 128 TEU;

- Tàu khách thường: 50 - 120 ghế;

- Tàu khách tốc độ cao: 90 - 100 ghế.

c) Đối với các tuyến vận tải khu vực miền Trung

- Tàu tự hành: 300 - 600 tấn;

- Tàu sông pha biển: 1.000 - 3.000 tấn;

- Tàu khách thường: 50 - 100 ghế;

- Tàu khách tốc độ cao: 20 - 50 ghế.

3. Chỉ tiêu khai thác

a) Tốc độ

- Đoàn sà lan đẩy: tốc độ từ 10 đến 12 km/h

- Tàu tự hành: tốc độ từ 15 đến 20 km/h

- Tàu khách: tốc độ 25 km/h đối với tàu thường; tốc độ từ 45 đến 60 km/h đối với tàu tốc độ cao.

b) Tính năng kỹ thuật

Phát triển các loại tàu có tính năng kỹ thuật hiện đại, áp dụng công nghệ mới, trang thiết bị phù hợp, phòng ngừa ô nhiễm môi trường (thiết bị chứa dầu cặn, các phễu thải từ dầu, nước thải, rác thải, chất thải nguy hại, thu gom, vận chuyển, xử lý chất thải...).

III. MỘT SỐ GIẢI PHÁP, CHÍNH SÁCH CHỦ YẾU

1. Giải pháp, cơ chế chính sách quản lý và phát triển vận tải

a) Đẩy mạnh thực hiện tái cơ cấu giao thông vận tải đường thủy nội địa để đảm bảo hiệu quả kinh tế - xã hội trong đầu tư và khai thác đội tàu thủy nội địa. Tăng cường hoạt động quản lý chuyên ngành, hoạt động kiểm tra, giám sát chất lượng của phương tiện và dịch vụ vận tải, bao gồm các giải pháp đáp ứng yêu cầu giao thông tiếp cận.

b) Tăng cường vai trò của vận tải đường thủy nội địa trên các hành lang vận tải chính kết nối với cảng biển tại các vùng kinh tế trọng điểm để nâng cao

hiệu quả khai thác, đẩy mạnh vận tải đa phương thức và giảm chi phí dịch vụ logistics.

c) Rà soát các chính sách cho vận tải thủy nói chung cũng như xây dựng khung chính sách mới để phát triển hình thức taxi thủy, buýt thủy góp phần phát triển giao thông công cộng các thành phố lớn như Hà Nội, thành phố Hồ Chí Minh, Đà Nẵng.

d) Đối với vận tải sông pha biển

- Đẩy mạnh phát triển vận tải sông pha biển thành phương thức vận tải có chất lượng dịch vụ tốt, thuận tiện, giá thành hợp lý để nâng cao tính cạnh tranh, đảm nhận thị phần vận tải ngày càng cao.

- Rà soát, sửa đổi, bổ sung hoàn thiện hệ thống văn bản quy phạm pháp luật, các tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật, quy trình, quy phạm có liên quan, đảm bảo hành lang pháp lý phát triển vận tải sông pha biển.

- Hoàn chỉnh hạ tầng kỹ thuật vận tải sông pha biển. Nâng cấp, chỉnh trị các luồng cửa sông theo quy hoạch.

đ) Đối với vận tải công-te-nơ

- Đẩy mạnh phát triển vận tải công-te-nơ bằng đường thủy nội địa trên các tuyến vận tải thủy chính kết nối với các cảng cửa ngõ quốc tế. Đầu tư một số cảng công-te-nơ thủy nội địa đầu mối khu vực phía Bắc, đồng bằng sông Cửu Long; chú trọng kết hợp phát triển các cảng cạn (ICD) gắn với vận tải thủy nội địa.

- Khuyến khích doanh nghiệp vận tải có năng lực cao tham gia vận tải công-te-nơ bằng đường thủy nội địa.

2. Đổi mới cơ chế chính sách hỗ trợ doanh nghiệp vận tải thủy nội địa

a) Rà soát các văn bản quy định về phí, lệ phí, các quy định về giá cước vận tải thủy nội địa, phối hợp với Bộ Tài chính điều chỉnh các quy định không còn phù hợp với thực tiễn, cản trở phát triển vận tải thủy nội địa.

b) Triển khai thực hiện Quyết định số 47/2015/QĐ-TTg ngày 05/10/2015 Thủ tướng Chính phủ về cơ chế, chính sách khuyến khích phát triển giao thông vận tải đường thủy nội địa.

c) Tạo môi trường cạnh tranh lành mạnh, bình đẳng để nâng cao năng lực, hiệu quả sản xuất kinh doanh của các doanh nghiệp vận tải thủy nội địa; khuyến khích và tạo điều kiện thuận lợi để các doanh nghiệp vận tải thủy nội địa tăng cường liên doanh, liên kết với các doanh nghiệp vận tải đường bộ, đường sắt, cảng biển để có đủ năng lực cung cấp dịch vụ vận tải đa phương thức và logistics chất lượng cao.

3. Giải pháp, cơ chế chính sách về phát triển hệ thống kết cấu hạ tầng đường thủy nội địa tạo thuận lợi cho vận tải

a) Về luồng tuyến

- Tiếp tục hoàn thiện thể chế, chính sách huy động nguồn lực xã hội để phát triển kết cấu hạ tầng giao thông theo hướng tăng tính thương mại của dự án đầu tư; huy động mọi thành phần kinh tế tham gia đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng đường thủy nội địa;

- Cải tạo nâng cấp các tuyến vận tải chính theo quy hoạch phát triển đường thủy nội địa đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030. Hoàn thành cải tạo nâng cấp các luồng tuyến chính theo các dự án của Ngân hàng Thế giới tại khu vực đồng bằng Bắc Bộ và đồng bằng sông Cửu Long. Ưu tiên bố trí vốn sự nghiệp kinh tế cho công tác bảo trì đường thủy nội địa theo kế hoạch được cấp có thẩm quyền phê duyệt với mức tăng tối thiểu hàng năm cao hơn năm trước;

- Khuyến khích hình thức xã hội hóa thực hiện các dự án nạo vét các tuyến đường thủy nội địa không sử dụng ngân sách nhà nước, kết hợp với việc tận thu sản phẩm theo quy định hiện hành.

b) Về cảng, bến

- Khuyến khích phát triển kết cấu hạ tầng cảng, bến thủy nội địa kết hợp với phát triển cơ sở hạ tầng giao nhận kho vận, hạ tầng giao thông kết nối và đẩy nhanh xã hội hóa hoạt động cung cấp dịch vụ logistics. Hỗ trợ tiền thuê đất cho xây dựng hệ thống kết cấu hạ tầng cảng bến thủy nội địa phục vụ bốc xếp hàng hóa và phát triển vận tải đa phương thức; dành quỹ đất thỏa đáng cho các dự án đầu tư xây dựng cảng, bến thủy nội địa, đặc biệt là cảng bốc xếp hàng hóa công-te-nơ;

- Quy hoạch đồng bộ hệ thống cảng sông dọc theo các tuyến vận tải thủy chính; đầu tư một số cảng có quy mô lớn tại các vị trí trung tâm, trọng yếu thực hiện chức năng gom và trung chuyển hàng hóa.

4. Giải pháp về nâng cao chất lượng đào tạo, sát hạch và cấp chứng chỉ cho thuyền viên, người lái phương tiện thủy nội địa

a) Thường xuyên tiến hành rà soát các văn bản quy phạm pháp luật liên quan đến công tác đào tạo thuyền viên, người lái phương tiện thủy nội địa.

b) Tăng cường tuyên truyền, đồng thời xử lý nghiêm các trường hợp bố trí thuyền viên, người lái phương tiện thủy nội địa không đúng chức danh và thuyền viên, người lái phương tiện thủy nội địa không có giấy chứng nhận khả năng chuyên môn (bằng), chứng chỉ chuyên môn hoặc sử dụng bằng, chứng chỉ chuyên môn không phù hợp.

c) Nghiên cứu đổi mới giáo trình đào tạo, đào tạo lại đối với lực lượng thuyền viên, người lái phương tiện; ứng dụng công nghệ thông tin trong quá

trình đào tạo, sát hạch, cấp chứng chỉ thuyền viên, người điều khiển phương tiện thủy nội địa.

d) Tăng cường hợp tác quốc tế về đào tạo để phát triển nguồn nhân lực.

5. Giải pháp về nâng cao hiệu quả công tác quản lý đăng ký, đăng kiểm phương tiện

a) Rà soát các văn bản liên quan đến lĩnh vực đăng ký phương tiện thủy nội địa và đề xuất sửa đổi, bổ sung các quy định có liên quan theo hướng tạo điều kiện thuận lợi nhất cho người dân và doanh nghiệp thực thi pháp luật, đáp ứng yêu cầu của công tác quản lý.

b) Tăng cường trách nhiệm quản lý Nhà nước của các cơ quan chức năng và chính quyền địa phương, đặc biệt là ở cấp xã, phường. Đẩy mạnh công tác tuyên truyền, phổ biến Luật Giao thông đường thủy nội địa và các quy định của pháp luật về công tác đăng ký phương tiện thủy nội địa.

c) Ban hành đồng bộ các quy định về tiêu chuẩn an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường cho phương tiện vận tải thủy nội địa.

d) Tăng cường công tác kiểm tra, giám sát hoạt động của các đơn vị đăng ký đăng kiểm ở các địa phương cũng như hoạt động tuân tra kiểm soát để hạn chế tình trạng vi phạm về đăng ký, đăng kiểm của các phương tiện thủy nội địa.

6. Giải pháp phát triển các cơ sở đóng mới và sửa chữa phương tiện thủy nội địa

a) Nâng cao năng lực các cơ sở đóng mới, sửa chữa phương tiện thủy nội địa hiện có. Đẩy mạnh xã hội hóa đầu tư phát triển các cơ sở đóng mới ở khu vực phía Bắc và phía Nam để đáp ứng nhu cầu phát triển đội tàu theo hướng hiện đại.

b) Điều chỉnh tiêu chuẩn kỹ thuật đóng mới phương tiện theo hướng nâng cao chất lượng của đội tàu, không khuyến khích phát triển tiến tới giảm thiểu số lượng phương tiện vận tải vỏ gỗ. Tăng cường hoạt động đăng ký, đăng kiểm để kiểm soát chất lượng phương tiện xuất xưởng. Khuyến khích, hỗ trợ doanh nghiệp đóng mới và sửa chữa phương tiện nâng cao năng lực, tăng cường mở rộng liên kết trong và ngoài nước để huy động vốn, tiếp nhận chuyển giao công nghệ.

c) Tổ chức lập quy hoạch các cơ sở đóng mới, sửa chữa phương tiện thủy nội địa trên phạm vi cả nước.

7. Giải pháp về bảo vệ môi trường

Tăng cường công tác kiểm tra, giám sát việc thực thi pháp luật hiện hành về bảo vệ môi trường liên quan đến lĩnh vực đường thủy nội địa; đầu tư phương tiện, thiết bị để khắc phục sự cố dầu tràn, thu gom chất thải tại các cảng thủy nội địa.

8. Giải pháp, chính sách áp dụng khoa học, công nghệ mới

Xây dựng và hoàn thiện các tiêu chuẩn, quy chuẩn, quy trình, quy phạm, định mức kinh tế kỹ thuật chuyên ngành trong các lĩnh vực khảo sát, thiết kế, thi công, nghiệm thu, duy tu, bảo trì kết cấu hạ tầng đường thủy nội địa. Phối hợp với các ngành vận tải khác áp dụng các phương thức vận tải tiên tiến, đặc biệt là vận tải đa phương thức. Áp dụng hiệu quả công nghệ thông tin vào các khâu quản lý, điều hành và khai thác giao thông vận tải đường thủy nội địa.

Điều 2. Quản lý và tổ chức thực hiện quy hoạch

1. Vụ Vận tải

a) Chủ trì đơn đốc, tổng hợp việc thực hiện Quy hoạch sau khi được công bố.

b) Phối hợp với các Vụ, Cục chuyên ngành thường xuyên rà soát các quy định pháp luật, cơ chế chính sách, đề xuất sửa đổi, bổ sung tạo điều kiện để các doanh nghiệp vận tải thủy phát triển bền vững.

c) Chủ trì phối hợp với Cục Đường thủy nội địa Việt Nam và các cơ quan, tổ chức có liên quan nghiên cứu xây dựng đề án phát triển vận tải taxi thủy tại các thành phố lớn.

2. Vụ Tổ chức cán bộ

a) Phối hợp với Cục Đường thủy nội địa Việt Nam tăng cường quản lý công tác đào tạo, sát hạch thuyền viên, người lái phương tiện thủy nội địa, rà soát, sửa đổi văn bản quy phạm pháp luật liên quan nhằm nâng cao chất lượng nguồn nhân lực đáp ứng nhu cầu phát triển đội tàu.

b) Chủ trì, phối hợp với cơ quan liên quan xây dựng và triển khai kế hoạch kiểm tra công tác đào tạo, sát hạch, phát hiện, chấn chỉnh xử lý kịp thời những vi phạm trong công tác đào tạo, đào tạo, sát hạch, tham mưu đề xuất các giải pháp nhằm tăng cường đẩy mạnh, nâng cao chất lượng công tác đào tạo thuyền viên, người lái phương tiện thủy nội địa.

3. Cục Đường thủy nội địa Việt Nam

a) Phối hợp với các cơ quan chức năng tại địa phương và các cơ quan liên quan khác công bố, quản lý thực hiện đúng theo Quy hoạch được duyệt.

b) Tuyên truyền, phổ biến, theo dõi, đánh giá thực hiện các nội dung của Quy hoạch; phối hợp với Vụ Vận tải và các Vụ, Cục có liên quan tổ chức rà soát định kỳ tình hình thực tế, đánh giá, cập nhật quy hoạch phù hợp với tình hình phát triển kinh tế - xã hội, báo cáo Bộ Giao thông vận tải xem xét quyết định.

c) Hướng dẫn, kiểm tra, đơn đốc thực hiện theo quy định về đào tạo thuyền viên, người lái phương tiện thủy nội địa. Nghiên cứu, đề xuất xây dựng quy hoạch

cơ sở đào tạo thuyền viên, người lái phương tiện thủy nội địa trong giai đoạn 2016 - 2018.

d) Chủ trì, phối hợp với Cục Hàng hải Việt Nam điều chỉnh, bổ sung, hoàn thiện hành lang pháp lý liên quan tạo điều kiện thuận lợi phát triển cho các doanh nghiệp vận tải sông pha biển.

đ) Tổ chức thống kê phương tiện vận tải thủy trong cả nước; đổi mới ứng dụng công nghệ thông tin trong công tác thống kê.

e) Triển khai lập quy hoạch các cơ sở đóng mới, sửa chữa phương tiện thủy nội địa trình Bộ Giao thông vận tải phê duyệt trong giai đoạn 2016 - 2017.

g) Xác định khu neo đậu, tránh trú bão cho phương tiện thủy nội địa.

4. Cục Hàng hải Việt Nam

a) Phân luồng, bố trí biển báo, phao tiêu báo hiệu phù hợp để hướng dẫn phương tiện thủy nội địa hoạt động trong vùng nước cảng biển.

b) Cải cách thủ tục hành chính, tổ chức tuyên truyền phổ biến các quy định tại vùng nước cảng biển đối với người quản lý, vận hành phương tiện phương tiện thủy nội địa hoạt động trong vùng nước cảng biển thực hiện được thuận lợi.

c) Tổ chức thống kê hàng hóa vận chuyển, phương tiện thủy nội địa hoạt động liên quan đến vùng nước cảng biển.

d) Xây dựng mức chi phí hoa tiêu đối với tàu mang cấp VR-SB.

đ) Xác định vị trí đón trả hoa tiêu đối với tàu mang cấp VR-SB vào, rời các cầu, bến cảng, khu nước, vùng nước thuộc vùng nước cảng biển đơn vị mình quản lý.

e) Xác định khu neo đậu, tránh trú bão cho tàu mang cấp VR-SB.

5. Cục Đăng kiểm Việt Nam

Rà soát lại quy trình, quy phạm liên quan đến tàu sông pha biển, phương tiện thủy nội địa. Chính sửa theo hướng loại bỏ những tiêu chuẩn không cần thiết, tăng tiêu chuẩn liên quan đến an toàn phù hợp với từng loại tàu.

6. Các Sở Giao thông vận tải

a) Thường xuyên cập nhật, tổng hợp thống kê số lượng phương tiện, thuyền viên, người lái phương tiện thủy nội địa thực tế theo quy định hiện hành.

b) Xây dựng chương trình và tổ chức thực hiện tuyên truyền, phổ biến giáo dục pháp luật giao thông đường thủy nội địa.

c) Tổ chức rà soát, kiểm tra theo quy định đối với tất cả phương tiện thủy nội địa ra, vào cảng bến thủy nội địa thuộc thẩm quyền quản lý.

7. Các Bộ, ngành, các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương theo chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn được giao có trách nhiệm phối hợp với Bộ Giao thông vận tải tổ chức, quản lý và thực hiện Quy hoạch.

Điều 3. Quyết định này có hiệu lực kể từ ngày ký ban hành và thay thế Quyết định số 639/QĐ-BGTVT ngày 14/3/2006 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải về việc quy hoạch đội tàu vận tải thủy nội địa đến năm 2010, định hướng đến năm 2020.

Điều 4. Chánh Văn phòng Bộ, Chánh Thanh tra Bộ, các Vụ trưởng, Cục trưởng Cục Đường thủy nội địa Việt Nam, Thủ trưởng các đơn vị thuộc Bộ, Giám đốc Sở Giao thông vận tải các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương và các tổ chức, cá nhân có liên quan chịu trách nhiệm thi hành Quyết định này./.

Nơi nhận:

- Như Điều 4;
- Văn phòng Chính phủ;
- Các Bộ: KH&ĐT, Tài chính, Xây dựng, Quốc phòng, Công an, Công Thương, NN&PTNT, TN&MT, VH-TTDL, TT&TT, LĐ-TB-XH, KHCN, GD-ĐT;
- Các Thứ trưởng;
- UBND các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương;
- Công TTĐT Bộ GTVT;
- Lưu VT, Vụ VT (Lg10).

BỘ TRƯỞNG

(đã ký)

Đinh La Thăng