

**Số: 5323 /BGTVT- VT****Hà Nội, ngày 10 tháng 6 năm 2013****V/v: Khái niệm thông số tàu biển nêu tại  
Điều thuế nhập khẩu ưu đãi.****Kính gửi: Tổng cục Hải quan**

Bộ Giao thông vận tải nhận được công văn số 2913/TT HQ TXNX ngày 29 tháng 5 năm 2013 của Tổng cục Hải quan về việc giải thích khái niệm “tấn đăng ký” (quy định tại Thông tư số 157/2011/TT-BTC ngày 14 tháng 11 năm 2011 của Bộ Tài chính ban hành Biểu thuế xuất khẩu, Biểu thuế nhập khẩu ưu đãi theo danh mục mặt hàng chịu thuế) và “tấn trọng tải” (quy định tại Thông tư số 04/2012/TT-BKHĐT ngày 13 tháng 8 năm 2012 của Bộ Kế hoạch và Đầu tư ban hành danh mục máy móc, thiết bị, phụ tùng thay thế, phương tiện vận tải chuyên dùng, nguyên liệu, vật tư, bán thành phẩm trong nước đã sản xuất được). Về vấn đề này, Bộ Giao thông vận tải có ý kiến như sau:

**1. Khái niệm “tấn đăng ký” và “tổng dung tích”:**

Nguyên bản tiếng Anh của “tấn đăng ký” là “gross register tonnage”, được viết tắt là GRT. Khái niệm “gross register tonnage” được định nghĩa bởi Hội đồng Moorson (Moorson Commission) của Vương quốc Anh từ năm 1854 và được chấp nhận, sử dụng rộng rãi trong ngành hàng hải quốc tế. Một (01) GRT bằng với 2,83 m<sup>3</sup> thể tích tất cả các không gian kín của tàu. Khái niệm GRT đã được đưa vào Điều 196 của Bộ luật Hàng hải Việt Nam năm 1990.

Khái niệm “tấn đăng ký” nêu trên đã được thay thế bằng khái niệm “tổng dung tích” (nguyên bản tiếng Anh là “gross tonnage”, được viết tắt là GT) khi Tổ chức Hàng hải quốc tế (IMO) thông qua Công ước quốc tế về đo dung tích tàu biển ngày 23 tháng 6 năm 1969 (gọi tắt là “TONNAGE 69”). Việc tính tổng dung tích của tàu theo Công ước TONNAGE 69 đã được nêu tại công văn số 2913/TCHQ-TXNX ngày 29 tháng 5 năm 2013 của Tổng cục Hải quan. Công ước TONNAGE 69 được áp dụng từ ngày 18 tháng 7 năm 1982 cho tàu mới (tức là tàu đóng vào hoặc sau ngày này). Còn đối với các tàu được đóng trước ngày đó, phải áp dụng quy định về đo dung tích của Công ước TONNAGE 69 trong thời gian không quá 12 năm tính từ ngày 18 tháng 7 năm 1982. Điều đó có nghĩa là, từ ngày 18 tháng 7 năm 1994, tất cả các tàu biển đều phải áp dụng quy định về đo dung tích của Công ước TONNAGE 69. Khái niệm “tổng dung tích” theo Công ước TONNAGE 69 đã được đưa vào Điều 222 của Bộ luật Hàng hải Việt Nam năm 2005.

Do khái niệm “tấn đăng ký” có tính lịch sử lâu dài như đã trình bày ở trên, nên hiện nay khái niệm này vẫn còn được sử dụng rất phổ biến trong cộng đồng hàng hải quốc tế, và thường được dùng đồng nhất với khái niệm “tổng dung tích” theo Công ước TONNAGE 69.

Thông số “tổng dung tích” hay “tấn đăng ký” của tàu được sử dụng phổ biến trong việc đăng ký, đăng kiểm tàu, giao dịch mua, bán, thuê tàu, làm cơ sở cho việc thống kê đội tàu, tính toán các loại thuế và các loại phí dịch vụ trong ngành hàng hải toàn cầu. “Tổng dung tích” và “tấn đăng ký” là đại lượng không có thứ nguyên.

Như vậy, hướng dẫn của Bộ Tài chính tại Thông tư số 157/2011/TT-BTC ngày 14 tháng 11 năm 2011 ban hành Biểu thuế xuất khẩu, Biểu thuế nhập khẩu ưu đãi theo danh mục mặt hàng chịu thuế là phù hợp với thông lệ quốc tế.

## 2. Khái niệm “trọng tải” và “trọng tải toàn phần”:

Trong một số điều ước quốc tế của IMO và Thông tư số 12/2010/TT-BGTVT ngày 21 tháng 4 năm 2013 của Bộ Giao thông vận tải ban hành quy chuẩn quốc gia QCVN 21: 2010/BGTVT “Quy phạm Phân cấp và đóng tàu biển vỏ thép” đưa ra định nghĩa: “Trọng tải toàn phần (DW) là hiệu số, tính bằng tấn, giữa lượng chiếm nước toàn tải (W) của tàu và trọng lượng tàu không (LW)”.

Trong thực tiễn ngành hàng hải, từ ngữ nguyên bản tiếng Anh “Deadweight” (viết tắt là DW hay DWT, có thứ nguyên là tấn) thường được dùng trong tiếng Việt là “trọng tải” hay “trọng tải toàn phần” và có nghĩa như nhau là sức chở lớn nhất được phép của tàu tính bằng tấn. Từ ngữ “trọng tải” được đưa vào Điều 15 của Bộ luật Hàng hải Việt Nam năm 2005.

Không có mối liên hệ trực tiếp hay phép quy đổi giữa “gross tonnage” và “deadweight” của tàu.

3. Như các nội dung nêu tại 1. và 2. nói trên, có thể thấy việc áp dụng Thông tư số 04/2012/TT-BKHĐT ngày 13 tháng 8 năm 2012 của Bộ Kế hoạch và Đầu tư sẽ có lợi hơn cho doanh nghiệp khi nhập khẩu tàu.

Liên quan đến việc nhập khẩu tàu chở khí hóa lỏng của Công ty cổ phần Dầu khí FGAS được đề cập trong văn bản số 2913/TCHQ-TXNX ngày 29 tháng 5 năm 2013 của Tổng cục Hải quan, Bộ Giao thông vận tải đề nghị Tổng cục Hải quan báo cáo cấp có thẩm quyền cho phép áp dụng Thông tư số 04/2012/TT-BKHĐT vì các lý do sau đây:

a. Việc tạo điều kiện thuận lợi cho doanh nghiệp nhập khẩu tàu biển chuyên dùng và đăng ký cờ quốc tịch Việt Nam tại thời điểm hiện nay, khi mà giá tàu thế giới đang giảm nhiều, sẽ mang lại nhiều lợi ích cho đất nước và doanh nghiệp: tăng quy mô và trẻ hóa đội tàu, tăng nguồn thu, giải quyết việc làm cho người lao động.

b. Hiện nay nhu cầu vận tải khí hóa lỏng trong nước tăng rất nhanh. Đội tàu chở khí hóa lỏng mang cờ quốc tịch Việt Nam mới chỉ có 08 chiếc, trọng tải nhỏ (từ 1.000 - 3.000 tấn), nhiều tuổi (từ 17 đến 28 tuổi), lạc hậu, không đáp ứng đủ nhu cầu vận tải trong nước. Chúng ta vẫn phải sử dụng tàu mang cờ quốc tịch nước ngoài cho hoạt động vận tải nội địa này.

c. Theo kế hoạch, khi Liên hợp Lục hóa dầu Nghi Sơn cho ra sản phẩm vào năm 2017, nước ta sẽ thiếu nhiều tàu chở khí hóa lỏng. Nếu đội tàu này của Việt

Nam không phát triển kịp thời, chúng ta phải mở cửa thị trường vận tải biển nội địa cho nước ngoài.

d. Các doanh nghiệp vận tải biển Việt Nam hiện đang trong tình trạng rất khó khăn về tài chính, sản xuất, kinh doanh không có hiệu quả, thua lỗ kéo dài.

đ. Cùng một vấn đề mà hai cơ quan nhà nước cùng cấp có hướng dẫn khác nhau thì nên vận dụng hướng dẫn nào có lợi cho doanh nghiệp. ✓

*Nơi nhận:*

- Như trên;
- Bộ trưởng (để b/c);
- Bộ Tài chính;
- Bộ Kế hoạch và Đầu tư;
- Lưu: VT, VTài(2).

**KT. BỘ TRƯỞNG  
THỨ TRƯỞNG**



**Nguyễn Văn Công**