

Số: /2016/QĐ-TTg

Hà Nội, ngày tháng năm 2016

Dự thảo

QUYẾT ĐỊNH

Về việc thực hiện cơ chế tài chính đặc thù của Cục Hàng không Việt Nam và các Cảng vụ Hàng không

THỦ TƯỚNG CHÍNH PHỦ

Căn cứ Luật Tổ chức Chính phủ số 76/2015/QH13 ngày 19 tháng 6 năm 2015;

Căn cứ Luật Ngân sách nhà nước số 83/2015/QH13 ngày 25 tháng 6 năm 2015;

Căn cứ Luật Thực hành tiết kiệm, chống lãng phí số 44/2013/QH13 ngày 26 tháng 11 năm 2013;

Căn cứ Luật Hàng không dân dụng Việt Nam số 66/2006/QH11 ngày 29 tháng 6 năm 2006 và Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Hàng không dân dụng Việt Nam số 61/2014/QH13 ngày 21 tháng 11 năm 2014;

Căn cứ Nghị định số 66/2015/NĐ-CP ngày 12 tháng 8 năm 2015 của Chính phủ quy định về Nhà chức trách hàng không;

Xét đề nghị của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải,

QUYẾT ĐỊNH:

Điều 1. Cục Hàng không Việt Nam và các Cảng vụ hàng không được thực hiện một số cơ chế tài chính đặc thù nhằm đảm bảo nguồn lực về cơ sở vật chất, kinh phí, nhân sự để thực hiện đầy đủ nhiệm vụ, quyền hạn của Nhà chức trách hàng không theo quy định của pháp luật và Điều ước quốc tế mà Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên.

Điều 2. Cục Hàng không Việt Nam được thực hiện các chế độ tài chính đặc thù như sau:

1. Các khoản chi đặc thù tính vào kinh phí giao tự chủ:

a) Tiền lương bình quân: Được áp dụng hệ số tiền lương **1,8 lần** mức lương đối với cán bộ, công chức do Nhà nước quy định (lương ngạch, bậc và các loại phụ cấp, trừ chế độ trả lương làm việc vào ban đêm, làm thêm giờ);

b) Thương an toàn hàng không: Mức 15% lương cấp bậc, chức vụ (không bao gồm các khoản phụ cấp) cho người lao động trực tiếp làm công tác quản lý, giám sát, bảo đảm an toàn, an ninh hàng không.

c) Trang phục công tác: Mức chi trang phục được áp dụng theo quy định của Bộ Tài chính.

d) Nguồn kinh phí giao tự chủ nếu có tiết kiệm được sử dụng chi cho các nội dung theo quy định tại Nghị định số 130/2005/NĐ-CP ngày 17 tháng 10 năm 2005 của Chính phủ quy định chế độ tự chủ, tự chịu trách nhiệm về sử dụng biên chế và kinh phí quản lý hành chính đối với cơ quan nhà nước; trong đó, bổ sung thu nhập cho cán bộ, công chức tối đa không quá 1,0 lần so với mức tiền lương cấp bậc, chức vụ do Nhà nước quy định.

2. Các khoản chi đặc thù tính vào kinh phí không tự chủ:

a) Thuê giám sát viên an toàn bay, giám sát viên an toàn đủ điều kiện bay của tàu bay làm việc thường xuyên tại Cục Hàng không Việt Nam.

b) Chi đào tạo, chi hợp tác quốc tế, chi tổ chức đánh giá chất lượng dịch vụ chuyên ngành hàng không.

3. Nguồn kinh phí đảm bảo chế độ chi đặc thù:

a) Ngân sách nhà nước cấp từ kinh phí chi quản lý hành chính.

b) Nguồn thu phí trong lĩnh vực hàng không; nguồn phí nhượng quyền khai thác cảng hàng không, sân bay của các Cảng vụ Hàng không được để lại chi theo quy định của Bộ Tài chính.

c) Thu khác theo quy định của pháp luật (nếu có).

Điều 3. Các Cảng vụ Hàng không được thực hiện các chế độ tài chính đặc thù như sau:

1. Các khoản chi đặc thù tính vào kinh phí chi thường xuyên:

a) Tiền lương bình quân: Được áp dụng hệ số tiền lương **1,8 lần** mức lương đối với cán bộ, công chức, viên chức do Nhà nước quy định (lương ngạch, bậc và các loại phụ cấp, trừ chế độ trả lương làm việc vào ban đêm, làm thêm giờ).

b) Ngoài cơ chế đặc thù được quy định tại điểm a, khoản 1, Điều này, các Cảng vụ Hàng không được áp dụng cơ chế tài chính theo Nghị định 16/2015/NĐ-CP ngày 14/02/2015 của Chính phủ đối với đơn vị sự nghiệp công lập.

2. Nguồn kinh phí đảm bảo chế độ tài chính đặc thù:

a) Nguồn thu phí trong lĩnh vực hàng không; nguồn phí nhượng quyền khai thác cảng hàng không, sân bay của các Cảng vụ Hàng không được để lại chi theo quy định của Bộ Tài chính.

c) Thu khác theo quy định của pháp luật (nếu có).

Điều 5. Bộ Tài chính chịu trách nhiệm hướng dẫn về nguồn kinh phí thực hiện các khoản chi đặc thù nêu trên.

Điều 6. Quyết định này có hiệu lực thi hành kể từ ngày 01 tháng 01 năm 2017.

Các Bộ trưởng: Giao thông vận tải, Tài chính, Nội vụ, Lao động - Thương binh và Xã hội; Cục trưởng Cục Hàng không Việt Nam và Thủ trưởng các cơ quan liên quan chịu trách nhiệm thi hành Quyết định này./.

THỦ TƯỚNG

Nơi nhận:

- Ban Bí thư Trung ương Đảng;
- Thủ tướng, các Phó Thủ tướng Chính phủ;
- Các Bộ, cơ quan ngang Bộ, cơ quan thuộc CP;
- VP BCĐ TW về phòng, chống tham nhũng;
- HĐND, UBND các tỉnh, thành phố trực thuộc TW;
- Văn phòng Trung ương và các Ban của Đảng;
- Văn phòng Chủ tịch nước;
- Hội đồng Dân tộc và các Ủy ban của Quốc hội;
- Văn phòng Quốc hội;
- Tòa án nhân dân tối cao;
- Viện Kiểm sát nhân dân tối cao;
- Kiểm toán Nhà nước;
- UB Giám sát tài chính Quốc gia;
- Ngân hàng Chính sách Xã hội;
- Ngân hàng Phát triển Việt Nam;
- UBTW Mặt trận Tổ quốc Việt Nam;
- Cơ quan Trung ương của các đoàn thể;
- VPCP: BTCN, các PCN, Cổng TTĐT, các Vụ, Cục, đơn vị trực thuộc, Công báo;
- Lưu: Văn thư, KTTH (5b)

Số: /TTr- BGTVT

Hà Nội, ngày tháng năm 2016

DỰ THẢO

TỜ TRÌNH

**Về đề nghị tiếp tục áp dụng cơ chế tài chính đặc thù
của Cục Hàng không Việt Nam**

Kính gửi: Thủ tướng Chính phủ

Căn cứ Luật Hàng không dân dụng Việt Nam số 66/2006/QH11 ngày 29 tháng 6 năm 2006 và Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Hàng không dân dụng Việt Nam số 61/2014/QH13 ngày 21 tháng 11 năm 2014 quy định rõ nhiệm vụ của Nhà chức trách hàng không, Cảng vụ hàng không.

Căn cứ quy định tại Khoản 1 Điều 14 Nghị định số 66/2015/NĐ-CP ngày 12 tháng 8 năm 2015 của Chính phủ quy định về Nhà chức trách hàng không cho phép Cục Hàng không Việt Nam được áp dụng cơ chế tài chính đặc thù theo Quyết định của Thủ tướng Chính phủ để thực hiện nhiệm vụ, quyền hạn của Nhà chức trách hàng không, đáp ứng yêu cầu, tiêu chuẩn của Tổ chức hàng không dân dụng quốc tế (ICAO).

Thực hiện Quyết định số 12/2012/QĐ-TTg ngày 15/02/2012 của Thủ tướng Chính phủ về việc thí điểm thực hiện một số cơ chế tài chính đặc thù của Cục Hàng không Việt Nam từ năm 2012 đến hết năm 2016, trong Quý III năm 2016 Cục Hàng không Việt Nam đã tổ chức tổng kết, đánh giá kết quả thực hiện và có báo cáo tổng kết, tờ trình đề xuất trình Thủ tướng Chính phủ cơ chế đặc thù cho giai đoạn tiếp theo.

Sau khi tiếp thu ý kiến thẩm định của các cơ quan, đơn vị, Bộ Giao thông vận tải kính trình Thủ tướng Chính phủ dự thảo Quyết định một số cơ chế tài chính đặc thù của Cục Hàng không Việt Nam (Cục HKVN) với những nội dung chính như sau:

I. Sự cần thiết tiếp tục ban hành Quyết định:

1. Tính chất đặc thù trong công tác quản lý nhà nước của Cục Hàng không Việt Nam

Ngành hàng không mang tính đặc thù rõ nét trong công tác quản lý nhà nước, cụ thể:

- Hoạt động hàng không dân dụng có tính đồng bộ toàn ngành, chịu sự quản lý nhà nước, giám sát chuyên ngành của Cục HKVN với tư cách là Nhà chức trách hàng không Việt Nam. Các lĩnh vực hàng không dân dụng nằm trong một dây chuyền chung, quan hệ hữu cơ chặt chẽ với nhau, phụ thuộc lẫn nhau để có sản phẩm chung cuối cùng là vận chuyển hàng không và hoạt động hàng không chung, trong đó có yếu tố giám sát an toàn, an ninh hàng không của Nhà chức trách hàng không.

- Hoạt động quản lý nhà nước chuyên ngành hàng không dân dụng mang tính tập trung thống nhất, được thực hiện thống nhất khép kín từ trung ương, không phân cấp cho địa phương.

- Trong công tác quản lý nhà nước chuyên ngành hàng không dân dụng, sự điều hành, chỉ huy, quản lý trực tiếp của Nhà chức trách hàng không mang tính bắt buộc. Theo yêu cầu của ICAO, nhà chức trách hàng không chịu trách nhiệm trước ICAO và cộng đồng hàng không quốc tế giám sát toàn bộ hoạt động hàng không dân dụng về lĩnh vực bảo đảm an ninh, an toàn hàng không; ban hành các quy chế, phương thức khai thác, tiêu chuẩn, chỉ lệnh kỹ thuật. Cục HKVN trực tiếp chỉ đạo, chỉ huy xử lý các tình huống uy hiếp an toàn, an ninh hàng không, sự cố, tai nạn hàng không, ứng phó ban đầu với các hành vi khủng bố, can thiệp bất hợp pháp, các tình huống cấp thiết; thực hiện các biện pháp khẩn cấp để bảo đảm an ninh, an toàn hàng không; chỉ đạo các đơn vị hàng không thực hiện tình huống khẩn cấp phục vụ an ninh quốc phòng, khẩn nguy quốc gia; điều tra sự cố, tai nạn hàng không, áp dụng các biện pháp khắc phục, phòng ngừa sự cố, tai nạn hàng không.

- Công tác bảo đảm an ninh hàng không, an toàn hàng không của Nhà chức trách hàng không là một bộ phận cấu thành của sản phẩm vận tải hàng không, được ICAO thanh tra thường kỳ và giám sát liên tục. Theo yêu cầu của ICAO, Hệ thống Quản lý An toàn (SMS) và Hệ thống Quản lý An ninh (ScMS) của tất cả người khai thác, bảo dưỡng tàu bay, cảng hàng không, sân bay, cơ sở cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay phải được thiết lập và vận hành dưới sự chỉ đạo và giám sát của Cục HKVN. Sự yếu kém về chức năng giám sát an toàn, an ninh hàng không của Nhà chức trách hàng không dẫn đến hậu quả các hãng hàng không của Việt Nam bị cấm thực hiện các chuyến bay quốc tế.

- Hoạt động hàng không dân dụng luôn gắn chặt với yêu cầu phát triển kinh tế-xã hội gắn với quốc phòng an ninh, là một bộ phận của an ninh quốc gia và hệ thống cảnh giới vùng trời quốc gia. Ngành Hàng không dân dụng được vinh dự giao nhiệm vụ thực hiện các chuyến bay chuyên cơ phục vụ các đồng chí lãnh đạo của Đảng và Nhà nước, các chuyến bay đặc biệt phục vụ công tác khẩn nguy quốc gia, đối phó bạo loạn, lập cầu hàng không để sơ tán nhân dân trong trường

hợp khẩn thiết. Cục HKVN có trách nhiệm triển khai kế hoạch, chỉ đạo và giám sát thực hiện trong toàn ngành.

- Ngành hàng không dân dụng có tính hội nhập quốc tế cao, ngoài việc tuân thủ quy định của pháp luật Việt Nam còn chịu sự điều tiết của Công ước Chicago về hàng không dân dụng quốc tế, hệ thống điều ước quốc tế đa phương, song phương, hệ thống thoả thuận song phương giữa các Nhà chức trách hàng không về khai thác vận tải hàng không; tuân thủ nghiêm ngặt các tiêu chuẩn và khuyến cáo thực hành của ICAO, đặc biệt trong lĩnh vực bảo đảm an ninh, an toàn hàng không. Cục HKVN có trách nhiệm trong việc thanh tra, đánh giá, khuyến cáo Nhà chức trách hàng không nước ngoài, cơ sở cung cấp dịch vụ hàng không nước ngoài liên quan đến hoạt động của hãng hàng không Việt Nam, tàu bay mang đăng ký quốc tịch Việt Nam. Việc quản lý, điều hành hai vùng FIR Hà Nội và FIR Hồ Chí Minh, việc thiết lập các đường hàng không trên vùng biển quốc tế đều phải tuân thủ Kế hoạch Không vận khu vực của ICAO. Các cảng hàng không quốc tế, các đường hàng không quốc tế đều phải được đăng ký với ICAO;

- Thanh tra chuyên ngành hàng không mang tính thống nhất, là một trong những chức năng quan trọng của Nhà chức trách hàng không, được pháp luật Việt Nam và ICAO quy định.

- Khối lượng khai thác và nguồn lực tài chính ảnh hưởng quan trọng đến năng lực giám sát an toàn, an ninh của Nhà chức trách hàng không. Theo tiêu chuẩn của ICAO, ngoài yêu cầu cụ thể về năng lực, trình độ chuyên môn sâu của giám sát viên an toàn, yêu cầu về số lượng giám sát viên được tính toán chính xác, cụ thể theo khối lượng khai thác của ngành hàng không (chủng loại, số lượng tàu bay đăng ký quốc tịch Việt Nam; số lượng người khai thác tàu bay, cảng hàng không, sân bay, cơ sở cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay, cơ sở bảo dưỡng tàu bay). Do vậy ICAO yêu cầu phải đảm bảo nguồn tài chính cho việc thực hiện công tác giám sát, thu hút nguồn nhân lực chuyên môn kỹ thuật cao, công tác đào tạo, huấn luyện giám sát viên; đặc biệt ICAO yêu cầu thu nhập của giám sát viên an toàn không được kém hơn thu nhập của lao động có trình độ tương đương trong các doanh nghiệp hàng không.

- Hoạt động của cảng vụ hàng không gắn liền với hoạt động của cảng hàng không, sân bay. Là bộ phận của Nhà chức trách hàng không tại cảng hàng không, sân bay, thời gian làm việc của cán bộ cảng vụ không theo giờ hành chính mà hoàn toàn gắn liền với thời gian hoạt động của cảng HKSB. Môi trường làm việc của cán bộ cảng vụ hàng không cũng giống như lao động giám sát nội bộ của doanh nghiệp hàng không.

2. Những tác động tích cực của cơ chế tài chính đặc thù đối với công tác quản lý nhà nước của Cục Hàng không Việt Nam

a) Nâng cao chất lượng giám sát an toàn, an ninh của Nhà chức trách hàng không Việt Nam

Trong giai đoạn 2012-2016, thị trường vận tải hàng không Việt Nam luôn đạt mức tăng trưởng cao, liên tục với tốc độ tăng trưởng trung bình giai đoạn 2012-2016 là 18,8%/năm về hành khách và 14,1%/năm về hàng hóa. Tính đến thời điểm hiện nay, Việt Nam có 10 nhà khai thác tàu bay, trong đó 4 hãng kinh doanh vận chuyển hàng không và 5 hãng kinh doanh hàng không chung với 140 tàu bay cánh bằng và 28 tàu bay trực thăng, tăng thêm 49 tàu bay so với thời điểm đầu năm 2012. Cùng với sự phát triển nhanh của thị trường, kỹ thuật, công nghệ tiên tiến trong lĩnh vực hàng không dân dụng, yêu cầu về bảo đảm an ninh, an toàn hàng không ngày càng cao theo tiêu chuẩn của ICAO, trong đó năng lực giám sát của Nhà chức trách hàng không là một bộ phận cấu thành, chịu sự thanh tra, giám sát liên tục của ICAO.

Việc thực hiện cơ chế tài chính đặc thù đã tạo điều kiện cho Cục HKVN dần hoàn thiện năng lực giám sát an toàn, an ninh hàng không; hệ thống bảo đảm an ninh, an toàn hàng không được giữ vững, cơ bản đáp ứng tiêu chuẩn của ICAO, không để xảy ra tai nạn hàng không. Qua đợt thanh tra tháng 6/2016 của ICAO, mức đáp ứng tiêu chuẩn ICAO về giám sát an toàn hàng không đã tăng từ 57% của năm 2011 lên 73%, cao hơn mức trung bình của khu vực COSCAP-SEA (61,09%) và mức trung bình của thế giới (63,32%).

Cục HKVN đã kiện toàn tổ chức bộ máy, lực lượng quản lý, giám sát an toàn; ưu tiên biên chế cho các cơ quan trực tiếp liên quan đến quản lý, giám sát an toàn khai thác tàu bay và hoạt động bay, hoàn tất việc rà soát các khác biệt của các Phụ ước theo yêu cầu của ICAO; thuê giám sát viên bay hàng năm, tạo điều kiện đạt Mức I về năng lực giám sát an toàn hàng không theo tiêu chuẩn của Cục Hàng không Liên bang Mỹ (FAA). Cục HKVN đã quyết liệt triển khai Kế hoạch phát triển tổng thể hệ thống CNS/ATM mới, tổ chức quản lý vùng trời khu vực 2 FIR Hồ Chí Minh và Hà Nội, 03 khu vực kiểm soát tiếp cận Nội Bài, Đà Nẵng, Tân Sơn Nhất và 21 khu vực kiểm soát tại sân hàng không, sân bay; thiết lập và quản lý hệ thống đường hàng không nội địa và quốc tế đảm bảo an toàn, điều hòa, hiệu quả, góp phần bảo đảm quốc phòng, an ninh. Ngoài ra, Cục HKVN đã cấp Giấy chứng nhận đăng ký và Giấy chứng nhận khai thác cho hơn 30 bãi đáp trực thăng trên biển, góp phần đảm bảo an toàn khai thác và khẳng định chủ quyền quốc gia trên biển Đông.

Cục HKVN triển khai xây dựng lực lượng an ninh hàng không thống nhất trong toàn ngành và chỉ đạo triển khai các biện pháp phòng ngừa ngăn chặn và xử lý kịp thời các sự cố về an ninh hàng không, kịp thời phát hiện những điểm yếu, sơ hở, thiếu sót trong hệ thống bảo đảm ANHK và khuyến cáo kịp thời, không để

xảy ra vụ việc mất an ninh nghiêm trọng, bảo đảm tuyệt đối an ninh cho các chuyến bay chuyên cơ.

b) Tuyển dụng và thu hút được nguồn nhân lực có trình độ chuyên môn sâu, tận tâm với công việc

Một trong những yếu tố cơ bản của hệ thống giám sát an toàn hàng không là nhân lực đáp ứng đầy đủ các yêu cầu, tiêu chuẩn của ICAO. Qua các cuộc thanh tra, đánh giá ICAO và FAA thường xuyên khuyến cáo về mức thu nhập của nhà chức trách hàng không yêu cầu có mức thu nhập tương đương với mức thu nhập của các doanh nghiệp hoạt động trong ngành hàng không nhằm tránh tham nhũng, liên kết dễ dẫn đến thỏa thuận, chấp nhận các yếu tố có nhiều nguy cơ dẫn đến uy hiếp an ninh, an toàn hàng không.

Việc áp dụng cơ chế tài chính đặc thù đã tạo điều kiện cho Cục HKVN thu hút, tuyển dụng, giữ chân các giám sát viên có trình độ chuyên môn sâu trong các lĩnh vực tàu bay, khai thác tàu bay, quản lý hoạt động bay, khai thác cảng hàng không, sân bay, an ninh hàng không. Tổng số giám sát viên của Cục HKVN hiện là 100 cán bộ trên tổng số 183 công chức.

Bên cạnh đó, đời sống của cán bộ, công chức, người lao động được cải thiện thu hút và giữ được nhiều cán bộ có năng lực, kinh nghiệm gắn bó với đơn vị, nhiệt tâm trong công tác. Đây chính là nhân tố tích cực giúp cho Cục HKVN thực hiện ngày càng tốt hơn các nhiệm vụ quản lý nhà nước về hàng không dân dụng.

c) Tổ chức đào tạo, huấn luyện nâng cao trình độ chuyên môn của cán bộ, công chức đáp ứng yêu cầu của ICAO

Giai đoạn 2012-2016, Cục HKVN đã đạt khoảng 60% đến 70% theo yêu cầu của ICAO về đào tạo giám sát viên bao gồm: đào tạo ban đầu và đào tạo định kỳ. Công tác đào tạo cán bộ chuyên sâu ngày càng nâng cao hiệu quả trong công tác quản lý nhà nước của Cục HKVN theo tiêu chuẩn của ICAO.

d) Tham gia sâu, rộng vào các hoạt động của ICAO, diễn đàn khu vực và thế giới về hàng không dân dụng

Công tác hội nhập khu vực và quốc tế tiếp tục được đẩy mạnh Cục HKVN đã chủ động tham gia vào các hoạt động hợp tác quốc tế, đặc biệt trong khuôn khổ hợp tác ICAO, ASEAN, APEC, ASEM, góp phần nâng cao năng lực của hệ thống bảo đảm về an ninh, an toàn hàng không. Việc tham dự đầy đủ và tích cực tại các diễn đàn quốc tế quan trọng giúp nâng cao vị thế của ngành hàng không Việt Nam, mở rộng mối quan hệ giữa Việt Nam và các nước trên thế giới, tạo điều kiện cho chiến lược hội nhập quốc tế về HKDD.

Tính đến năm 2016, Cục Hàng không Việt Nam đã tổ chức đàm phán, ký kết được 67 hiệp định song phương và 6 hiệp định đa phương. Kết quả này đã tiếp

tục thúc đẩy sự hội nhập quốc tế và mở rộng thị trường hàng không Việt Nam, tạo điều kiện pháp lý cho các hãng hàng không của Việt Nam có thể mở các đường bay khai thác đến các thị trường hàng không trên thế giới và các hãng nước ngoài mở đường bay khai thác đến thị trường Việt Nam.

3. Đánh giá kinh phí thực hiện cơ chế đặc thù của Cục HKVN giai đoạn 2012-2016

Giai đoạn 2012-2016, tổng số tiền thực hiện là 104 tỷ đồng được chi từ nguồn phí nhượng quyền khai thác cảng hàng không, sân bay điều chuyển từ các Cảng vụ hàng không về Cục Hàng không Việt Nam, cụ thể: Kinh phí thuê, giám sát viên bay: 32.740 triệu đồng; Kinh phí đào tạo: 5.893; Kinh phí tham gia hợp tác quốc tế: 5.515 triệu đồng; Tiền lương: 51.577 triệu đồng (tương ứng 0,8 lần mức lương đối với cán bộ, công chức do nhà nước quy định); Thưởng an toàn hàng không: 4.235 triệu đồng (mức 15% mức lương cơ bản và phụ cấp chức vụ); Trang phục công tác: 4.059 triệu đồng (mức chi bình quân 5,5 triệu/người/năm).

Về cơ bản, Cục Hàng không Việt Nam đã quản lý, sử dụng hiệu quả nguồn kinh phí, phù hợp với yêu cầu đặc thù của đơn vị và khả năng chi trả của ngân sách nhà nước.

4. Một số tồn tại, hạn chế

a) Sức ép từ thị trường vận tải hàng không:

Thị trường vận tải hàng không phát triển mạnh mẽ trong những năm qua tạo sức ép rất lớn yêu cầu Nhà chức trách hàng không đổi mới, chuyển biến phù hợp nhằm thực hiện tốt vai trò trong việc bảo đảm an ninh, an toàn hàng không, phát triển kết cấu hạ tầng, điều tiết thị trường cũng như tạo các điều kiện thuận lợi cho mọi thành phần kinh tế tham gia kinh doanh vận tải hàng không. Tuy nhiên, trình độ công nghệ, chất lượng của đội ngũ nhân viên hàng không mới ở mức trung bình khá của thế giới; số lượng lao động trình độ cao chưa đáp ứng được đầy đủ nhu cầu phát triển; hệ thống đào tạo còn nhiều hạn chế. Do đó, yêu cầu về nguồn lực nhằm đảm bảo thực hiện nhiệm vụ nhà chức trách hàng không là cấp thiết để đáp ứng được nhu cầu phát triển của thị trường vận tải hàng không.

b) Khó khăn về thu hút nguồn nhân lực đủ trình độ chuyên môn theo yêu cầu của ICAO, FAA.

Thời gian qua, cơ chế tiền lương đặc thù đã giúp Cục HKVN tuyển dụng được những lao động có kinh nghiệm và trình độ chuyên môn sâu từ các doanh nghiệp trong ngành. Mức thu nhập tại đơn vị tuy chưa bằng mức thu nhập tại các doanh nghiệp trong ngành nhưng với lòng yêu nghề, tận tâm trong công việc, cán bộ, công chức Cục HKVN đã nỗ lực phấn đấu thực hiện tốt nhiệm vụ của nhà chức trách hàng không. Tuy nhiên, cơ chế tiền lương đặc thù hiện nay chỉ được

áp dụng thí điểm, có thời hạn để gây tâm lý bất ổn cho cán bộ công chức trong đơn vị, ảnh hưởng đến tính nghiêm minh của những người thực thi nhiệm vụ.

c) Khó khăn về đào tạo, nâng cao trình độ chuyên môn của đội ngũ cán bộ công chức đáp ứng được yêu cầu, tiêu chuẩn của ICAO, FAA.

Ngành Hàng không là một ngành kinh tế-kỹ thuật hiện đại, công nghệ tàu bay, điều hành bay, khai thác CHK,SB thường xuyên đổi mới. ICAO thường xuyên cập nhật, điều chỉnh các quy định, chính sách phù hợp với hoạt động của ngành hàng không dân dụng thế giới. Với số kinh phí đặc thù được bố trí hàng năm, Cục HKVN đã tổ chức được nhiều khóa đào tạo chuyên môn, nâng cao trình độ của đội ngũ cán bộ, công chức, từng bước đáp ứng yêu cầu về giám sát viên của ICAO, đặc biệt là công tác đào tạo công chức được tuyển dụng trở thành giám sát viên. Theo khuyến cáo của ICAO, yêu cầu trình độ tối thiểu của cán bộ làm công tác quản lý giám sát an toàn, ngoài tiêu chuẩn về trình độ chuyên môn, năng lực giám sát, phải được huấn luyện, đào tạo nghiệp vụ thường xuyên hàng năm như huấn luyện tại chỗ (OJT), đào tạo nâng cao (theo loại tàu bay khai thác, thiết bị mới đưa vào sử dụng...), đáp ứng tiêu chuẩn về trình độ ngoại ngữ tiếng Anh chuyên ngành. Kinh phí thực hiện nhiệm vụ này không nhỏ và cần được bố trí thường xuyên, liên tục hàng năm.

d) Khó khăn về đội ngũ giám sát viên an toàn lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay

Theo yêu cầu của ICAO và FAA thì Cục HKVN phải đảm bảo đủ số giám sát viên an toàn theo từng loại tàu bay và từng hãng hàng không, cụ thể như sau: 01 giám sát viên khai thác (POI)/1 loại tàu bay; 01 giám sát viên bảo dưỡng (PMI)/1 loại tàu bay; 01 giám sát viên thiết bị (PAI)/1 loại tàu bay; 01 giám sát viên bay (FOI)/1 loại tàu bay; 01 giám sát viên an toàn khoang khách (CSI)/1 loại tàu bay; 01 giám sát viên khai thác mặt đất (GOI)/1 loại tàu bay; 01 giám sát viên kỹ thuật khả phi tàu bay (AEI)/ 1 loại tàu bay; 01 giám sát viên bảo dưỡng tàu bay (AMI)/10 tàu bay; 01 giám sát viên thiết bị tàu bay (AVI)/20 tàu bay; 01 nhân viên cấp phép khai thác, bảo dưỡng tàu bay (PLO)/240 hồ sơ cấp phép; 01 giám sát viên hàng nguy hiểm (DGI)/1 loại tàu bay.

Tính đến nay Cục HKVN mới chỉ đáp ứng được một phần số lượng giám sát viên theo yêu cầu; đồng thời nhu cầu số lượng giám sát viên tiếp tục thay đổi phụ thuộc vào sự phát triển loại hình tàu bay và đội tàu bay của các nhà khai thác. Mặt khác đây là đội ngũ kỹ thuật có chuyên môn sâu nên vẫn khó khăn trong việc tuyển dụng làm việc cho Cục HKVN, trong khi hệ thống đào tạo và thị trường lao động không đáp ứng được và chính những nhà khai thác đang phải áp dụng các biện pháp lôi kéo lẫn nhau.

Vậy, căn cứ các quy định hiện hành và qua đánh giá những tác động tích cực và những tồn tại hạn chế đối với công tác quản lý nhà nước của Cục HKVN,

đặc thù hoạt động của Cục HKVN và các cảng vụ hàng không, việc trình Thủ tướng Chính phủ ban hành cơ chế tài chính đặc thù chính thức (bổ sung một số nội dung, đối tượng chi) để đảm bảo đủ nguồn lực cho Cục Hàng không Việt Nam và các Cảng vụ hàng không thực hiện đầy đủ các nhiệm vụ của nhà chức trách hàng không theo quy định là cần thiết.

Về việc cân đối kinh phí đảm bảo chế độ tài chính đặc thù của Cục HKVN và các Cảng vụ hàng không theo nội dung chi tại bản dự thảo Quyết định, Cục HKVN đảm bảo cân đối từ nguồn thu từ phí nhượng quyền khai thác cảng hàng không, sân bay của các cảng vụ Hàng không theo quy định của Bộ Tài chính, không phát sinh nội dung chi từ ngân sách nhà nước.

II. QUÁ TRÌNH NGHIÊN CỨU, XÂY DỰNG QUYẾT ĐỊNH

Thực hiện theo Điều 2, Quyết định số 12/2012/QĐ-TTg ngày 15/02/2012 của Thủ tướng Chính phủ, Bộ Giao thông vận tải đã chủ trì, phối hợp với các Bộ, ngành và cơ quan liên quan triển khai xây dựng Dự thảo Quyết định thay thế Quyết định số 12/2012/QĐ-TTg, cụ thể như sau:

1. Thực hiện công tác tổng kết 5 năm triển khai thí điểm cơ chế tài chính đặc thù theo Quyết định số 12/2012/QĐ-TTg của Thủ tướng Chính phủ, những tác động tích cực, hạn chế của cơ chế tài chính trong việc thực hiện chức năng quản lý nhà nước của Nhà chức trách hàng không.

2. Tổ chức lấy ý kiến bằng văn bản của các cơ quan, đơn vị: Bộ Tài chính, Bộ Lao động – Thương binh và Xã hội; Bộ Nội vụ, Bộ Tư pháp và đăng tải toàn bộ nội dung dự thảo quyết định lên Trang thông tin điện tử của Bộ Giao thông vận tải để lấy ý kiến của các tổ chức, cá nhân.

3. Nghiên cứu tiếp thu, giải trình ý kiến đóng góp của các cơ quan, đơn vị, và ý kiến thẩm định của Bộ Tư pháp hoàn thiện Dự thảo Quyết định.

III. NỘI DUNG CHỦ YẾU CỦA DỰ THẢO QUYẾT ĐỊNH VỀ CƠ CHẾ TÀI CHÍNH ĐẶC THÙ CỦA CỤC HÀNG KHÔNG VIỆT NAM VÀ CÁC CẢNG VỤ HÀNG KHÔNG

1. Đối với Cục Hàng không Việt Nam.

a) Các khoản chi đặc thù tính vào kinh phí giao tự chủ:

- Tiền lương bình quân: Áp dụng hệ số tiền lương 1,8 lần mức lương đối với các cán bộ công chức do Nhà nước quy định (lương ngạch, bậc và các loại phụ cấp, trừ chế độ trả lương làm việc vào ban đêm, làm thêm giờ).

- Thưởng an toàn hàng không: Áp dụng mức 15% lương cấp bậc, chức vụ (không bao gồm các khoản phụ cấp) cho các cán bộ, công chức trực tiếp làm công tác quản lý, giám sát, đảm bảo an toàn hàng không.

- Trang phục công tác: Thực hiện theo quy định của Bộ Giao thông vận tải về trang phục ngành hàng không Việt Nam tại Thông tư số 40/2012/TT-BGTVT ngày 26/9/2012 về trang phục của cán bộ, công chức, viên chức Cục HKVN; mức chi thực hiện theo quy định của Bộ Tài chính là 5,5 triệu đồng/người/năm.

b) Các khoản chi đặc thù tính vào kinh phí không tự chủ:

- Thuê giám sát viên bay, giám sát viên đủ điều kiện bay của tàu bay;
- Chi đào tạo, huấn luyện;
- Chi hợp tác quốc tế;
- Chi tổ chức đánh giá chất lượng dịch vụ chuyên ngành hàng không;

c) Nguồn kinh phí đảm bảo chế độ tài chính đặc thù:

- Ngân sách nhà nước cấp từ kinh phí chi quản lý hành chính.

- Nguồn thu phí trong lĩnh vực hàng không; nguồn phí nhượng quyền khai thác cảng hàng không, sân bay của các Cảng vụ Hàng không được để lại chi theo quy định của Bộ Tài chính.

- Thu khác theo quy định của pháp luật (nếu có).

2. Đối với các Cảng vụ Hàng không.

a) Tiền lương bình quân:

Được áp dụng hệ số tiền lương 1,8 lần mức lương đối với các cán bộ công chức, viên chức do Nhà nước quy định (lương ngạch, bậc và các loại phụ cấp, trừ chế độ trả lương làm việc vào ban đêm, làm thêm giờ).

b) Chi hoạt động thường xuyên, không thường xuyên khác:

- Ngoài chế độ tài chính đặc thù nêu tại mục a) nêu trên, các Cảng vụ hàng không được áp dụng chi hoạt động thường xuyên, không thường xuyên theo Nghị định 16/2015/NĐ-CP ngày 14/02/2015 của Chính Phủ đối với đơn vị sự nghiệp công lập.

c) Nguồn kinh phí đảm bảo chế độ tài chính đặc thù:

- Nguồn thu phí trong lĩnh vực hàng không; nguồn phí nhượng quyền khai thác cảng hàng không, sân bay của các Cảng vụ Hàng không được để lại chi theo quy định của Bộ Tài chính.

- Thu khác theo quy định của pháp luật (nếu có).

IV. THUYẾT MINH MỘT SỐ NỘI DUNG BỔ SUNG SO VỚI QUYẾT ĐỊNH SỐ 12/2012/QĐ-TTG NGÀY 15/02/2012 CỦA THỦ TƯỚNG CHÍNH PHỦ.

1. Bổ sung nội dung chi: Tổ chức đánh giá chất lượng dịch vụ chuyên ngành hàng không

Thời gian vừa qua, ngành hàng không đã có những chuyển biến mạnh mẽ. Bên cạnh hệ thống đảm bảo an toàn, an ninh hàng không, kết cấu hạ tầng hạ tầng hàng không, chất lượng điều hành bay thì chất lượng dịch vụ chuyên ngành hàng không đã được cải thiện dưới sự chỉ đạo quyết liệt của Bộ Giao thông vận tải, Cục Hàng không Việt Nam.

Đồng thời, sự ra đời của rất nhiều các văn bản quy phạm pháp luật quy định liên quan trực tiếp đến chất lượng dịch vụ chuyên ngành hàng không: Thông tư số 36/2014/TT-BGTVT ngày 29/8/2014 của Bộ GTVT quy định chất lượng dịch vụ hành khách tại cảng hàng không, Thông tư số 85/2015/TT-BGTVT ngày 31/12/2015 của Bộ trưởng Bộ GTVT quy định trách nhiệm và xử lý vi phạm trong hoạt động vận tải hàng không, Thông tư số 81/2014/TT-BGTVT ngày 30/12/2014 của Bộ trưởng Bộ GTVT quy định về việc vận chuyển hàng không và hoạt động hàng không chung... đòi hỏi sự tăng cường giám sát của cơ quan quản lý nhà nước. Theo quy định tại Khoản 5 Điều 5 Nghị định 66/2015/NĐ-CP ngày 12/8/2015 của Chính phủ quy định về Nhà chức trách hàng không, Cục Hàng không Việt Nam có trách nhiệm tổ chức kiểm tra, khảo sát, đánh giá chất lượng dịch vụ chuyên ngành hàng không, khuyến cáo khắc phục việc đảm bảo quyền lợi của người sử dụng dịch vụ vận chuyển hàng không, dịch vụ chuyên ngành hàng không tại cảng hàng không sân bay.

Trên cơ sở yêu cầu cấp thiết từ thực tiễn và các quy định hiện hành, Bộ Giao thông vận tải đề nghị bổ sung nội dung chi đặc thù về tổ chức đánh giá chất lượng chuyên ngành hàng không.

2. Bổ sung nội dung thuê giám sát viên an toàn đủ điều kiện bay của tàu bay.

Từ năm 2008 đến nay, ICAO và Cục Hàng không liên bang Mỹ (FAA) đã tổ chức nhiều cuộc thanh tra chính thức và không chính thức để đánh giá năng lực giám sát an toàn của Cục Hàng không Việt Nam. Theo yêu cầu, Cục Hàng không Việt Nam phải đảm bảo đủ số lượng giám sát viên an toàn theo từng loại tàu bay và từng hãng hàng không.

Theo Quyết định 12/2012/QĐ-TTg ngày 15/02/2015 của Thủ tướng Chính Phủ, Cục Hàng không Việt Nam đã được thuê giám sát viên bay, giám sát viên bay là người lái tàu bay và có kinh nghiệm trên 5000 giờ bay và đã được huấn luyện, đào tạo về quy chế an toàn hàng không để có thể bổ nhiệm giám sát viên bay. Đối với giám sát viên an toàn lĩnh vực tiêu chuẩn đủ điều kiện bay điều kiện phải là kỹ sư tàu bay, có kinh nghiệm làm việc trên 5 năm tại các cơ sở bảo dưỡng tàu bay trên tối thiểu 1 loại tàu bay cụ thể. Tuy nhiên biên chế được đào tạo và tuyển dụng có hạn. Để bù đắp thiếu hụt đối với đội ngũ giám sát viên an

toàn lĩnh vực tiêu chuẩn đủ điều kiện bay, việc thuê các chuyên gia có trình độ và kinh nghiệm trong lĩnh vực tiêu chuẩn đủ điều kiện bay là cần thiết trong giai đoạn tiếp theo cùng với sự phát triển không ngừng của các loại tàu bay và hãng hàng không.

Trong tháng 6/2016, ICAO đã có khuyến cáo đội ngũ giám sát viên an toàn cần được bổ sung ngay, tháng 10/2016 Cục Hàng không liên bang Mỹ (FAA) sẽ tiếp tục kiểm tra để đánh giá năng lực CAT1 của Cục Hàng không Việt Nam, nếu không có phương án bổ sung kịp thời thì có nguy cơ Nhà chức trách hàng không bị đánh giá là không đủ năng lực giám sát an toàn hàng không, tác động trực tiếp đến chất lượng giám sát kỹ thuật và uy hiếp an toàn hàng không, gây hệ lụy cho hoạt động bay quốc tế và các hãng hàng không quốc tế, ảnh hưởng vị thế và vai trò của ngành, quốc gia.

Với chức năng là Nhà chức trách hàng không theo quy định tại Nghị định 66/2015/NĐ-CP ngày 12/8/2015 của Chính phủ, tại Khoản 4 Điều 7 Cục Hàng không Việt Nam có trách nhiệm bổ nhiệm giám sát viên trong lĩnh vực bảo đảm an toàn hàng không, an ninh hàng không.

3. Bổ sung nội dung, đối tượng chi: Các Cảng vụ hàng không được áp dụng hệ số tiền lương 1,8 lần mức lương đối với cán bộ, công chức, viên chức do Nhà nước quy định (lương ngạch, bậc và các loại phụ cấp, trừ chế độ trả lương làm việc vào ban đêm, làm thêm giờ)

Các Cảng vụ hàng không là đơn vị trực thuộc Cục Hàng không Việt Nam, thực hiện nhiệm vụ quản lý nhà nước tại cảng hàng không sân bay theo quy định tại Mục 3 Chương III Luật Hàng không dân dụng Việt Nam. Đóng vai trò quản lý nhà nước thực hiện các nghiệp vụ được triển khai, phân cấp của Nhà chức trách hàng không, phối hợp các cơ quan khác tại cảng hàng không sân bay để đảm bảo an ninh, an toàn và hoạt động bình thường của cảng hàng không sân bay, môi trường làm việc của các cán bộ, công chức, viên chức và người lao động của Cảng vụ hàng không như giám sát nội bộ của doanh nghiệp hàng không, gắn liền với thời gian hoạt động liên tục của cảng hàng không sân bay.

Môi trường làm việc đặc thù và đòi hỏi trình độ chuyên môn cao (Quy định về tiêu chuẩn một số chức danh viên chức Cảng vụ hàng không theo Quyết định Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải), tuy nhiên thu nhập của cán bộ, viên chức Cảng vụ hàng không lại có sự chênh lệch lớn với cơ quan và đơn vị trong ngành dẫn đến không khuyến khích và thu hút được nhân lực, ICAO và FAA thường xuyên khuyến cáo trong các cuộc thanh tra.

Hiện nay, các Cảng vụ hàng không đang áp dụng cơ chế tự chủ tự chịu trách nhiệm về tài chính đối với đơn vị sự nghiệp công lập theo Nghị định 43/2006/NĐ-CP ngày 25/4/2006 và tiếp tục được áp dụng cơ chế tự chủ của đơn vị sự nghiệp công lập theo Nghị định 16/2015/NĐ-CP ngày 14/02/2015.

Để tuyển dụng và thu hút được nguồn nhân lực có chuyên môn cao, tận tâm với công việc như kết quả tích cực việc áp dụng cơ chế tài chính đặc thù của Cục Hàng không Việt Nam trong giai đoạn 5 năm qua, Bộ Giao thông vận tải đề nghị bổ sung nội dung chi tiền lương đặc thù cho cán bộ công chức, viên chức của Cảng vụ hàng không với hệ số 1,8 lần mức lương, bằng hệ số lương đặc thù của Cục Hàng không Việt Nam.

VI. TIẾP THU, GIẢI TRÌNH Ý KIẾN THAM GIA CỦA CÁC CƠ QUAN

Bộ Giao thông vận tải đã có văn bản gửi Bộ Nội vụ, Bộ Tư pháp, Bộ Tài chính, Bộ Lao động – Thương binh và Xã hội.

Đến nay, Bộ Giao thông vận tải đã nhận được ý kiến tham gia của các Bộ: Bộ Nội vụ, Bộ Tư pháp, Bộ Tài chính, Bộ Lao động – Thương binh và Xã hội. Trên cơ sở ý kiến góp ý của các cơ quan, đơn vị đối với Dự thảo Quyết định, Bộ Giao thông vận tải đã nghiêm túc nghiên cứu, tiếp thu, giải trình và bổ sung hoàn thiện Dự thảo.

(Báo cáo tiếp thu, giải trình xin gửi kèm theo)

Hồ sơ Dự thảo Quyết định gồm:

- Tờ trình của Bộ Giao thông vận tải.
- Dự thảo Quyết định.
- Báo cáo thẩm định; báo cáo giải trình tiếp thu ý kiến thẩm định.
- Báo cáo đánh giá tác động của chính sách trong dự thảo Quyết định
- Bản tổng hợp, giải trình tiếp thu ý kiến của các cơ quan đơn vị liên quan
- Báo cáo tổng kết thực hiện Quyết định 12/2012/QĐ-TTg ngày 15/02/2012 của Thủ tướng Chính phủ về thí điểm một số cơ chế tài chính đặc thù của Cục Hàng không Việt Nam.

Bộ Giao thông vận tải xin kính trình Thủ tướng Chính phủ xem xét quyết định./.

Nơi nhận:

- Như trên;
- Văn phòng Chính phủ;
- Bộ Tư pháp;
- Cục Hàng không Việt Nam;
- Lưu: VT, TC (Thu).

BỘ TRƯỞNG

Trương Quang Nghĩa