

Số: /2019/QĐ-TTg

Hà Nội, ngày tháng năm 2019

Dự thảo

QUYẾT ĐỊNH

**Về việc áp dụng mức chi thường xuyên đối với các nhiệm vụ mang tính
chất đặc thù của Trung tâm Phối hợp tìm kiếm
cứu nạn hàng hải Việt Nam**

Căn cứ Luật tổ chức Chính phủ ngày 19 tháng 6 năm 2015;

Căn cứ Luật ngân sách nhà nước ngày 25 tháng 6 năm 2015;

*Căn cứ Luật thực hành tiết kiệm, chống lãng phí ngày 26 tháng 11 năm
2013;*

Theo đề nghị của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải;

*Thủ tướng Chính phủ ban hành Quyết định về việc áp dụng mức chi
thường xuyên đối với các nhiệm vụ mang tính đặc thù của Trung tâm Phối hợp
tìm kiếm, cứu nạn Hàng hải Việt Nam,*

QUYẾT ĐỊNH:

Điều 1. Phạm vi điều chỉnh

Quyết định này quy định về việc áp dụng mức chi thường xuyên đối với các nhiệm vụ mang tính chất đặc thù của Trung tâm Phối hợp tìm kiếm cứu nạn hàng hải Việt Nam.

Điều 2. Đối tượng áp dụng

Áp dụng đối với Trung tâm Phối hợp tìm kiếm cứu nạn hàng hải Việt Nam, thuộc Cục Hàng hải Việt Nam, Bộ Giao thông vận tải.

Điều 3. Nội dung chi thường xuyên đối với các nhiệm vụ mang tính chất đặc thù



1. Nội dung chi thường xuyên đối với các nhiệm vụ mang tính chất đặc thù gồm:

a) Mức ăn theo định lượng, phụ cấp ngày đi biển, nhiên liệu của ô tô chuyên dùng và các tàu tìm kiếm cứu nạn chuyên dùng;

b) Bảo hộ lao động cho thuyền viên;

c) Khám sức khỏe cho thuyền viên;

d) Bảo hiểm ô tô chuyên dùng, các tàu tìm kiếm cứu nạn chuyên dụng và thuyền viên;

đ) Nước ngọt sinh hoạt cho thuyền viên và nước rửa tàu;

e) Cước phí sử dụng trang bị liên lạc chuyên dụng;

g) Chi vật tư, vật rẻ mau hỏng cho tàu tìm kiếm cứu nạn chuyên dụng;

h) Chi mua hàng hóa, vật tư, trang thiết bị chuyên dùng cho tàu tìm kiếm cứu nạn chuyên dụng và vật tư phục vụ phòng cháy chữa cháy;

i) Chi phí thuê phương tiện, trang thiết bị, cầu cảng, thuê giáo viên trong nước, nước ngoài để giảng dạy công tác nghiệp vụ chuyên môn tìm kiếm cứu nạn, phòng cháy chữa cháy;

k) Sửa chữa thường xuyên tàu thuyền, ô tô chuyên dùng, trang thiết bị chuyên dụng tìm kiếm cứu nạn hàng hải.

2. Mức chi thường xuyên đối với các nhiệm vụ mang tính chất đặc thù tại khoản 1 điều này được xác định theo các chế độ, quy định hiện hành và trong phạm vi dự toán chi ngân sách nhà nước cho hoạt động tìm kiếm, cứu nạn của Bộ Giao thông vận tải được giao hàng năm.

Điều 4. Kinh phí bảo đảm chi đối với các nhiệm vụ mang tính chất đặc thù

Nội dung chi thường xuyên đối với các nhiệm vụ mang tính chất đặc thù được tính vào kinh phí giao tự chủ hàng năm, được ngân sách nhà nước đảm bảo và ngoài định mức phân bổ dự toán chi thường xuyên ngân sách nhà nước hàng năm quy định tại Quyết định số 46/2016/QĐ-TTg ngày 19 tháng 10 năm 2016 của Thủ tướng Chính phủ hoặc các văn bản sửa đổi, bổ sung, thay thế.

Điều 5. Hiệu lực thi hành và tổ chức thực hiện

1. Quyết định này có hiệu lực thi hành từ ngày....tháng....năm.... và được áp dụng từ năm ngân sách 2021.

2. Bộ trưởng các Bộ: Giao thông vận tải, Tài chính, Nội vụ, Tư pháp, Chủ tịch Ủy ban quốc gia Ứng phó sự cố thiên tai và Tìm kiếm cứu nạn, Tổng Giám đốc Trung tâm Phối hợp tìm kiếm cứu nạn hàng hải Việt Nam và Thủ trưởng các cơ quan liên quan chịu trách nhiệm thi hành Quyết định này./.

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 Chính phủ;
- HĐND, UBND các tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương;
- Văn phòng Trung ương và các Ban của Đảng;
- Văn phòng Tổng Bí thư;
- 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;
- Ủy ban Giám sát tài chính Quốc gia;
- Ngân hàng Chính sách xã hội;
- Ngân hàng Phát triển Việt Nam;
- Ủy ban trung ương Mặt trận Tổ quốc Việt Nam;
- Cơ quan trung ương của các đoàn thể;
- VPCP: BTCN, các PCN, Trợ lý TTg, TGĐ Cộng TTĐT, các Vụ, Cục, đơn vị trực thuộc, Công báo;
- Cục Hàng hải Việt Nam;
- Lưu: VT, KTTT (2b).

THỦ TƯỚNG

Nguyễn Xuân Phúc



BÁO CÁO ĐÁNH GIÁ TÁC ĐỘNG

**Việc trình Thủ tướng Chính phủ cho phép áp dụng mức chi thường xuyên
đối với các nhiệm vụ mang tính chất đặc thù của Trung tâm Phối hợp
tìm kiếm, cứu nạn hàng hải Việt Nam**

I. Xác định vấn đề bất cập tổng quan

1. Bối cảnh xây dựng chính sách

Trước khi Thủ tướng Chính phủ ban hành Quyết định số 46/2016/QĐ-TTg ngày 19/10/2016 về định mức phân bổ dự toán chi thường xuyên ngân sách nhà nước năm 2017, việc lập dự toán chi cho Trung tâm được căn cứ theo tổ chức, biên chế, chức năng, nhiệm vụ được Cục Hàng hải Việt Nam thẩm định trình Bộ Giao thông vận tải, Bộ Tài chính phân bổ giao dự toán chi NSNN hàng năm cho Trung tâm.

Thực hiện Quyết định số 46/2016/QĐ-TTg ngày 19/10/2016 của Thủ tướng Chính phủ, Trung tâm là đơn vị sự nghiệp công lập do nhà nước đảm bảo chi thường xuyên, theo đó, chi hoạt động thường xuyên được vận dụng tối đa bằng định mức phân bổ chi quản lý hành chính của đơn vị cùng quy mô biên chế (khoản c, Điều 2, định mức phân bổ dự toán chi thường xuyên năm 2017). Với định mức phân bổ theo quy định của Quyết định số 46/2016/QĐ-TTg thì số chi thường xuyên của Trung tâm (chưa bao gồm chi tiền lương và các khoản có tính chất lương theo quy định đối với các đơn vị sự nghiệp công lập) năm 2017 của Trung tâm là 15.750 triệu đồng, giảm so với ngân sách được cấp năm 2016 là 45.560 triệu đồng.

Do đó, mức kinh phí quy định tại Quyết định số 46/2016/QĐ-TTg ngày 19/10/2016 không đảm bảo nguồn vốn để Trung tâm duy trì, thực hiện nhiệm vụ tìm kiếm cứu nạn được giao.

Trước những khó khăn, vướng mắc nêu trên, để tạo điều kiện cho Trung tâm Phối hợp tìm kiếm cứu nạn hàng hải Việt Nam đảm bảo kinh phí hoạt động theo chức năng, nhiệm vụ được giao, trên cơ sở đề nghị của Bộ GTVT, Bộ Nội vụ, Bộ Tài chính, Văn phòng Chính phủ đã có văn bản số 3245/VPCP-KTTH ngày 04/4/2017, thông báo ý kiến của Thủ tướng Chính phủ về việc áp dụng



định mức chi thường xuyên theo Quyết định số 46/2016/QĐ-TTg của Trung tâm. Theo đó, Trung tâm được áp dụng mức chi thường xuyên năm 2017 và ổn định trong 3 năm tiếp theo như đề nghị của Bộ Tài chính tại văn bản số 3450/BTC-HCSN ngày 15/3/2017 với nội dung:

a) Chi tiền lương và các khoản có tính chất lương theo quy định đối với các đơn vị sự nghiệp công lập.

b) Chi thường xuyên: Định mức chi thường xuyên áp dụng bằng định mức phân bổ chi quản lý hành chính của đơn vị cùng quy mô biên chế theo Quyết định số 46/2016/QĐ-TTg.

c) Một số nhiệm vụ thường xuyên đặc thù khác, gồm:

(i) Mức ăn theo định lượng, phụ cấp ngày đi biển, nhiên liệu của ô tô chuyên dùng và các tàu tìm kiếm cứu nạn chuyên dùng;

(ii) Bảo hộ lao động cho thuyền viên;

(iii) Khám sức khỏe cho thuyền viên;

(iv) Bảo hiểm ô tô chuyên dùng và các tàu tìm kiếm cứu nạn chuyên dụng, thuyền viên;

(v) Nước ngọt sinh hoạt cho thuyền viên và nước rửa tàu;

(vi) Cước phí sử dụng trang bị liên lạc chuyên dụng;

(vii) Chi vật tư, vật rẻ tiền mau hỏng cho tàu tìm kiếm cứu nạn chuyên dụng;

(viii) Chi mua hàng hóa, vật tư, trang thiết bị chuyên dùng cho tàu tìm kiếm cứu nạn chuyên dụng và vật tư phục vụ phòng cháy chữa cháy;

(ix) Chi phí thuê phương tiện, trang thiết bị, cầu cảng, thuê giáo viên trong nước, nước ngoài để giảng dạy công tác nghiệp vụ chuyên môn tìm kiếm cứu nạn, phòng cháy chữa cháy;

(x) Sửa chữa thường xuyên tàu thuyền, ô tô chuyên dùng, trang thiết bị chuyên dụng tìm kiếm cứu nạn hàng hải.

2. Mục tiêu xây dựng chính sách

Mục tiêu xây dựng chính sách là việc áp dụng mức chi thường xuyên đối với các nhiệm vụ mang tính chất đặc thù của Trung tâm Phối hợp tìm kiếm cứu nạn hàng hải Việt Nam từ năm 2021 trở đi. Vì vậy, việc đề nghị Thủ tướng Chính phủ cho phép áp dụng mức chi thường xuyên đối với các nhiệm vụ mang tính chất đặc thù của Trung tâm sẽ có tác động thiết thực đối với hoạt động tìm kiếm cứu nạn trên biển.

II. Đánh giá tác động của chính sách

1. Xác định vấn đề bất cập

Kinh phí thực hiện nhiệm vụ thường xuyên mang tính chất đặc thù được cấp giai đoạn 2017 - 2019 nằm trong dự toán chi NSNN thường xuyên của Trung tâm mang tính quan trọng, cấp thiết, góp phần quyết định đến việc duy trì hoạt động, giúp Trung tâm thực hiện tốt chức năng, hoàn thành được giao.

Với chức năng nhiệm vụ là đầu mối, chủ trì công tác tìm kiếm cứu nạn trên biển, việc Trung tâm duy trì công tác duy tu bảo dưỡng, sửa chữa thường xuyên các phương tiện tìm kiếm cứu nạn, ô tô chuyên dùng và trang thiết bị chuyên dụng phục vụ tìm kiếm cứu nạn là vô cùng cần thiết. Đây là điều kiện để đảm bảo tính an toàn của các phương tiện tìm kiếm cứu nạn, luôn trong trạng thái sẵn sàng nhận nhiệm vụ được giao. Bên cạnh đó, các Thông tư số 93/2015/TT-BGTVT và số 35/2018/TT-BGTVT của Bộ GTVT đã ban hành định mức tiêu hao nhiên liệu và hoạt động của các phương tiện tìm kiếm cứu nạn hàng hải. Trong đó, việc bảo dưỡng, huấn luyện nghiệp vụ tìm kiếm cứu nạn trên biển được quy định tiến hành thường xuyên tại bến và trên biển. Nhiên liệu để thực hiện các hoạt động bảo dưỡng, huấn luyện này cũng chiếm tỷ trọng lớn trong nguồn kinh phí được giao thường xuyên của Trung tâm hàng năm. Nếu kinh phí của Trung tâm chỉ được cấp theo định mức phân bổ dự toán chi thường xuyên theo Quyết định số 46/2016/QĐ-TTg ngày 19/10/2016 thì các tàu tìm kiếm cứu nạn không được sửa chữa, bảo dưỡng, huấn luyện, cung cấp nhiên liệu kịp thời sẽ không đảm bảo tính sẵn sàng nhận nhiệm vụ trong mọi tình huống, ảnh hưởng đến nhiệm vụ được giao.

Hiện nay, các phương tiện tìm kiếm cứu nạn sau một thời gian dài đưa vào sử dụng đã hết khấu hao nên việc mua bảo hiểm là cần thiết. Do đặc thù công việc tìm kiếm cứu nạn là nguy hiểm, nặng nhọc nên nguồn kinh phí thường xuyên được cấp để Trung tâm mua bảo hiểm hàng năm sẽ bảo vệ tài sản của nhà nước, quyền lợi chính đáng và sự an toàn của lực lượng trực tiếp tham gia cứu nạn tại hiện trường.

Căn cứ khoản 1 và 6 của điều 21 tại Luật an toàn, vệ sinh lao động năm 2015 quy định:

“1. Hằng năm, người sử dụng lao động phải tổ chức khám sức khỏe ít nhất một lần cho người lao động; đối với người lao động làm nghề, công việc nặng nhọc, độc hại, nguy hiểm hoặc đặc biệt nặng nhọc, độc hại, nguy hiểm, người lao động là người khuyết tật, người lao động chưa thành niên, người lao động cao tuổi được khám sức khỏe ít nhất 06 tháng một lần.

6. Chi phí cho hoạt động khám sức khỏe, khám phát hiện bệnh nghề nghiệp, điều trị bệnh nghề nghiệp cho người lao động do người sử dụng lao

động chi trả quy định tại các khoản 1, 2, 3 và 5 Điều này được hạch toán vào chi phí được trừ khi xác định thu nhập chịu thuế theo Luật thuế thu nhập doanh nghiệp và hạch toán vào chi phí hoạt động thường xuyên đối với cơ quan hành chính, đơn vị sự nghiệp không có hoạt động dịch vụ.”

Như vậy, việc khám sức khỏe định kỳ cho thuyền viên các tàu tìm kiếm cứu nạn được quy định ít nhất 6 tháng một lần. Số lượng thuyền viên làm việc trên các tàu tìm kiếm cứu nạn của Trung tâm chiếm phần lớn trong cơ cấu nguồn nhân lực của Trung tâm, ngoài ra môi trường thực hiện nhiệm vụ nặng nhọc, độc hại, nguy hiểm đến tính mạng. Vì vậy, nguồn kinh phí thường xuyên được cấp để Trung tâm đảm bảo việc khám sức khỏe định kỳ theo quy định của Luật an toàn, vệ sinh lao động năm 2015 là quan trọng, tạo điều kiện để lực lượng thuyền viên duy trì tình trạng sức khỏe, thể chất tốt nhất, sẵn sàng thực hiện nhiệm vụ tìm kiếm cứu nạn được giao.

Việc trang bị bảo hộ lao động, tiền ăn định lượng và phụ cấp đi biển cho lực lượng tìm kiếm cứu nạn, cung cấp nước ngọt sinh hoạt và nước rửa tàu là cần thiết giúp đảm bảo an toàn và tạo điều kiện làm việc tốt nhất cho lực lượng tham gia tìm kiếm cứu nạn trên biển. Mặt khác, công tác đào tạo, huấn luyện nghiệp vụ tìm kiếm cứu nạn cũng cần được chú trọng, duy trì thường xuyên hàng năm để nâng cao trình độ của lực lượng tìm kiếm cứu nạn. Do tính chất đặc thù luôn phải đảm bảo tính sẵn sàng, chủ động trong công việc nên việc đào tạo huấn luyện nâng cao trình độ chuyên môn nghiệp vụ là một trong những nhiệm vụ đặc thù quan trọng để Trung tâm hoàn thành tốt nhiệm vụ được giao.

Qua phân tích trên cho thấy, nếu chỉ áp dụng định mức phân bổ dự toán chi thường xuyên theo Quyết định số 46/2016/QĐ-TTg ngày 19/10/2016 thì chưa phù hợp với thực tế hoạt động của Trung tâm, không đảm bảo nguồn kinh phí để Trung tâm thực hiện những nhiệm vụ thường xuyên, nhiệm vụ mang tính chất đặc thù của hoạt động tìm kiếm cứu nạn trên biển.

2. Mục tiêu giải quyết vấn đề

- Việc áp dụng mức chi thường xuyên đối với các nhiệm vụ mang tính chất đặc thù sẽ tiếp tục có tác động tích cực đến việc thực hiện nhiệm vụ tìm kiếm cứu nạn trên biển của Trung tâm. Đặc biệt là công tác duy tu, bảo dưỡng, huấn luyện, sửa chữa thường xuyên phương tiện tìm kiếm cứu nạn, trang thiết bị chuyên dụng phục vụ hoạt động tìm kiếm cứu nạn.

- Việc đào tạo, nâng cao trình độ chuyên môn của đội ngũ cán bộ, viên chức, người lao động Trung tâm đáp ứng được yêu cầu làm việc, đảm bảo thể lực để hoàn thành tốt nhiệm vụ được giao trong môi trường biển và thời tiết khắc nghiệt.

- Nâng cao chất lượng, số lượng các nhiệm vụ hợp tác quốc tế trong khuôn khổ hợp tác thông qua việc chủ động tham gia vào các hoạt động hợp tác về tìm kiếm cứu nạn, đào tạo nguồn nhân lực...

- Huấn luyện, bảo dưỡng các tàu, cano chuyên dụng tìm kiếm cứu nạn được thực hiện thường xuyên theo quy định sẽ đảm bảo tính thường trực tìm kiếm cứu nạn của Trung tâm, sẵn sàng thực hiện các nhiệm vụ được giao.

- Nguồn mua bảo hiểm các phương tiện chuyên dụng phục vụ tìm kiếm cứu nạn sẽ bảo đảm tài sản của Nhà nước, bảo vệ quyền lợi chính đáng của lực lượng trực tiếp tham gia công tác tìm kiếm cứu nạn tại hiện trường khi xảy ra sự cố trên biển.

- Hỗ trợ về an toàn lao động cho thuyền viên thực hiện công tác tìm kiếm cứu nạn trên biển vì đây là nghề nghiệp có tính nguy hiểm, mất an toàn cao, nặng nhọc.

3. Các giải pháp đề xuất để giải quyết vấn đề

Để đảm bảo nguồn tài chính, tạo điều kiện cho Trung tâm tiếp tục thực hiện hoàn thành tốt nhiệm vụ được giao trong các giai đoạn tiếp theo, Cục Hàng hải Việt Nam đề xuất ban hành Quyết định của Thủ tướng Chính phủ về việc áp dụng mức chi thường xuyên đối với các nhiệm vụ mang tính chất đặc thù của Trung tâm Phối hợp tìm kiếm cứu nạn hàng hải Việt Nam áp dụng từ năm 2021 trở đi để đảm bảo ổn định, lâu dài phù hợp với nhiệm vụ mang tính chất đặc thù của công tác tìm kiếm cứu nạn trên biển.

4. Đánh giá tác động của các giải pháp đối với đối tượng chịu sự tác động trực tiếp của chính sách và các đối tượng khác có liên quan

4.1. Tác động về hệ thống pháp luật

- Kinh phí đảm bảo chi thường xuyên đối với các nhiệm vụ mang tính chất đặc thù của Trung tâm là mức chi phí thiết yếu, thực tế nhằm đảm bảo cho các hoạt động mang tính chất đặc thù của hoạt động tìm kiếm cứu nạn trên biển. Vì vậy, đây không phải là cơ chế tiền lương đặc thù nên không trái với Nghị quyết số 27-NQ/TW ngày 21/5/2018 của Ban chấp hành Trung ương về cải cách chính sách tiền lương cũng như các chính sách kinh tế - xã hội khác.

- Nội dung chi thường xuyên đối với các nhiệm vụ có tính chất đặc thù của Trung tâm được đề nghị cấp bổ sung ngoài định mức phân bổ dự toán chi thường xuyên ngân sách nhà nước hàng năm áp dụng đối với đơn vị sự nghiệp công lập do nhà nước đảm bảo chi thường xuyên, do vậy không mâu thuẫn với Quyết định số 46/2016/QĐ-TTg ngày 19/10/2016. Các khoản chi này của Trung tâm đều được thực hiện theo phê duyệt dự toán hàng năm của Bộ GTVT, Bộ Tài chính căn cứ mức chi theo chế độ và các quy định hiện hành, do vậy đảm bảo

phù hợp với Luật Ngân sách Nhà nước và các văn bản hướng dẫn thi hành Luật Ngân sách Nhà nước.

4.2. Tác động về kinh tế

Nếu được chấp thuận áp dụng mức chi thường xuyên đối với các nhiệm vụ mang tính chất đặc thù của Trung tâm (ngoài định mức chi thường xuyên được phân bổ theo Quyết định số 46/2016/QĐ-TTg), số liệu dự kiến về kinh phí thực hiện năm 2021 là 45.385 triệu đồng. Cụ thể như sau:

STT	Nhiệm vụ thường xuyên mang tính chất đặc thù	Số tiền
1	Ăn định lượng	3.250
2	Phụ cấp ngày đi biển	1.195
3	Nhiên liệu của ô tô chuyên dùng và các tàu tìm kiếm cứu nạn chuyên dụng thường xuyên	16.920
4	Bảo hộ lao động cho thuyền viên	1.650
5	Khám sức khỏe cho thuyền viên	1.770
6	Bảo hiểm ô tô chuyên dùng và các tàu tìm kiếm cứu nạn chuyên dụng, thuyền viên	1.600
7	Nước ngọt sinh hoạt cho thuyền viên và nước rửa tàu	1.100
8	Cước phí sử dụng trang thiết bị liên lạc chuyên dụng	1.400
9	Chi vật tư, vật rẻ tiền mau hỏng cho tàu tìm kiếm cứu nạn chuyên dụng	1.150
10	Chi mua hàng hóa, vật tư, trang thiết bị dùng cho tàu tìm kiếm cứu nạn chuyên dụng và vật tư phục vụ phòng cháy chữa cháy	3.700
11	Chi phí thuê phương tiện, trang thiết bị, cầu cảng, thuê giáo viên trong nước, nước ngoài để giảng dạy công tác nghiệp vụ chuyên môn tìm kiếm cứu nạn, phòng cháy chữa cháy	3.500
12	Sửa chữa thường xuyên tàu thuyền, ô tô chuyên dùng, trang thiết bị chuyên dụng tìm kiếm cứu nạn	8.150
Tổng cộng		45.385

Bảng 1. Dự kiến kinh phí thực hiện các nhiệm vụ mang tính chất đặc thù năm 2021

Mức chi thường xuyên đối với các nhiệm vụ đặc thù được kinh phí NSNN đảm bảo, nên Trung tâm sẵn sàng hoàn thành các nhiệm vụ tìm kiếm cứu nạn trên biển dự báo ngày càng phức tạp, nguy hiểm, khó lường hơn. Với tình hình diễn biến thời tiết khó lường, việc tranh chấp chủ quyền trên Biển Đông ngày càng phức tạp, cùng với sự gia tăng số lượng tàu thuyền hoạt động trên vùng biển thuộc trách nhiệm tìm kiếm cứu nạn của Trung tâm, dự báo số vụ tìm kiếm

cứu nạn sẽ tăng lên qua các năm, đặc biệt là số vụ xảy ra ở những khu vực tranh chấp chủ quyền nhạy cảm như Hoàng Sa, Trường Sa... Trung tâm luôn sẵn sàng về con người, phương tiện trong công tác tìm kiếm cứu nạn nhân đạo. Vì vậy, kinh phí chi thường xuyên đối với các nhiệm vụ có tính chất đặc thù của Trung tâm nếu được NSNN đảm bảo sẽ tạo điều kiện thuận lợi để Trung tâm hoàn thành tốt nhiệm vụ được Đảng, Nhà nước giao cho đơn vị.

III. Lấy ý kiến

Dự thảo báo cáo đánh giá tác động được Bộ GTVT gửi lấy kiến các Bộ: Tài chính, Nội vụ, Lao động-Thương binh và Xã hội, Tư pháp và Ủy ban quốc gia Ứng phó sự cố thiên tai và tìm kiếm cứu nạn bằng đường công văn. Trên cơ sở các ý kiến tham gia, Bộ GTVT sẽ tiếp thu, giải trình đầy đủ theo quy định.

IV. Giám sát và đánh giá

Cơ quan chịu trách nhiệm tổ chức thi hành chính sách: Trung tâm Phối hợp tìm kiếm, cứu nạn hàng hải Việt Nam.

Cơ quan giám sát đánh giá việc thực hiện chính sách: Cục Hàng hải Việt Nam, Bộ GTVT, Bộ Tài chính cùng các cơ quan như Kiểm toán Nhà nước, Thanh tra chuyên ngành có liên quan theo quy định.



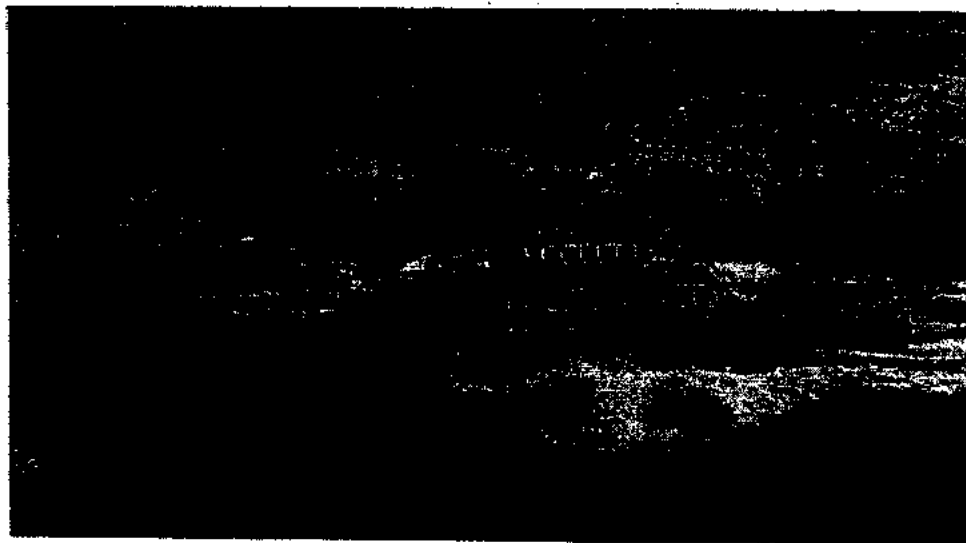
KẾT LUẬN:

Việc đề nghị Thủ tướng Chính phủ ban hành quyết định về áp dụng mức chi thường xuyên đối với các nhiệm vụ mang tính chất đặc thù của Trung tâm Phối hợp tìm kiếm cứu nạn hàng hải Việt Nam theo Văn bản số 3245/VPCP-KTTH ngày 04/4/2017 của Văn phòng Chính phủ trong giai đoạn tiếp theo được đề xuất trên cơ sở đánh giá thực tiễn, phù hợp với các quy định pháp luật, giải quyết một số tồn tại, hạn chế, tạo nguồn lực tài chính giúp Trung tâm tiếp tục triển khai hoạt động ngày càng hiệu quả, đảm bảo hoàn thành tốt hơn nữa các nhiệm vụ được giao./.

**BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI
CỤC HÀNG HẢI VIỆT NAM**

ĐỀ ÁN

**Trình Thủ tướng Chính phủ
cho phép áp dụng mức chi thường xuyên đối với các nhiệm vụ
mang tính chất đặc thù của Trung tâm Phối hợp tìm kiếm cứu nạn
hàng hải Việt Nam**



Hà Nội, tháng 10 năm 2019



MỤC LỤC

MỤC LỤC	
DANH MỤC TỪ VIẾT TẮT	
MỞ ĐẦU	1
Phần 1	3
KHÁI QUÁT VỀ HOẠT ĐỘNG CỦA TRUNG TÂM PHỐI HỢP TÌM KIẾM CỨU NẠN HÀNG HẢI VIỆT NAM	3
1. Chức năng, nhiệm vụ	3
2. Cơ cấu tổ chức và biên chế lao động	5
3. Trang thiết bị, phương tiện được trang bị	6
4. Phạm vi vùng trách nhiệm tìm kiếm cứu nạn	7
5. Đặc điểm vùng trách nhiệm tìm kiếm cứu nạn	9
Phần 2	18
ĐÁNH GIÁ, TỔNG KẾT CÁC NHIỆM VỤ CHI THƯỜNG XUYÊN ĐẶC THÙ GIAI ĐOẠN 2017 - 2019 THEO VĂN BẢN SỐ 3450/BTC-HCSN CỦA BỘ TÀI CHÍNH	18
1. Các điều kiện làm việc có tính chất đặc thù	18
2. Các cơ chế chính sách đặc thù đang được áp dụng và tình hình thực hiện giai đoạn 2017 - 2019	21
3. Kết quả thực hiện nhiệm vụ	25
4. Đánh giá các ưu điểm, hạn chế trong thực hiện nhiệm vụ	31
Phần 3	35
ĐỀ XUẤT MỨC CHI THƯỜNG XUYÊN ĐỐI VỚI CÁC NHIỆM VỤ MANG TÍNH CHẤT ĐẶC THÙ	35
1. Cơ sở pháp lý, sự cần thiết tiếp tục duy trì mức chi thường xuyên đối với các nhiệm vụ mang tính chất đặc thù của Trung tâm	35
2. Các phương án và nội dung mức chi thường xuyên đối với các nhiệm vụ mang tính chất đặc thù	42
3. Đánh giá tác động chính sách	43
KẾT LUẬN	46



DANH MỤC TỪ VIẾT TẮT

VPCP	: Văn phòng chính phủ
Bộ GTVT	: Bộ Giao thông vận tải
Trung tâm	: Trung tâm phối hợp tìm kiếm cứu nạn hàng hải Việt Nam
SRR	: Phạm vi vùng trách nhiệm tìm kiếm cứu nạn
GMDSS	: Hệ thống cấp cứu và an toàn hàng hải toàn cầu
SAR 79	: Công ước quốc tế về tìm kiếm cứu nạn trên biển
PCLB & TKCN	: Phòng chống lụt bão & Tìm kiếm cứu nạn
NSNN	: Ngân sách Nhà nước



MỞ ĐẦU

Việt Nam có đường bờ biển dài trên 3200 km, có vùng biển đặc quyền kinh tế rộng trên 1 triệu km². Vùng biển Việt Nam bao gồm vùng nội thủy, lãnh hải, tiếp giáp lãnh hải, vùng đặc quyền kinh tế và thềm lục địa, theo quy định của Công ước Liên hiệp quốc về Luật Biển năm 1982. Trong sự nghiệp xây dựng và bảo vệ Tổ quốc, biển, đảo có vai trò, vị trí rất quan trọng, gắn bó mật thiết và ảnh hưởng lớn đến sự phát triển kinh tế - xã hội, bảo đảm quốc phòng - an ninh, bảo vệ môi trường.

Vùng biển Việt Nam nằm trên tuyến hàng hải huyết mạch nối liền Thái Bình Dương - Ấn Độ Dương, Châu Âu - Châu Á, Trung Đông - Châu Á. Là một phần của tuyến đường biển nối trực tiếp Ấn Độ Dương - Thái Bình Dương, đóng vai trò quan trọng trong thương mại hàng hải toàn cầu. Bên cạnh đó, để khai thác tiềm năng, thế mạnh từ một quốc gia có biển, trong những năm qua các ngành kinh tế biển như thủy sản, khai thác dầu khí, vận tải biển, du lịch... đã có sự phát triển mạnh mẽ, đóng góp tích cực vào sự phát triển kinh tế xã hội, góp phần bảo vệ quốc phòng, an ninh, chủ quyền, quyền chủ quyền, quyền tài phán quốc gia trên biển. Hiện nay, mật độ phương tiện hoạt động trong vùng biển ngày càng tăng trưởng về số lượng, đa dạng về chủng loại phương tiện như các công trình khai thác dầu khí, công trình an ninh quốc phòng, vận tải, đánh bắt thủy sản...

Ngoài các lợi thế đó, dọc theo đường bờ biển có nhiều vùng địa hình quanh co, khúc khuỷu có nhiều đảo, bãi đá ngầm, đặc điểm khí hậu rất phức tạp, xảy ra mưa bão lớn gây nguy cơ đe dọa đến sự an toàn cho con người, các công trình, phương tiện tàu thuyền hoạt động trên biển. Bên cạnh đó, Việt Nam đã tham gia Công ước quốc tế về Tìm kiếm cứu nạn trên biển (SAR 79) từ năm 2007. Công ước quy định rõ về trách nhiệm, nghĩa vụ của các quốc gia có biển phải tiến hành các hoạt động tìm kiếm cứu nạn trong vùng biển thuộc trách nhiệm của mình, xây dựng hệ thống tổ chức hoạt động tìm kiếm cứu nạn, đảm bảo an toàn sinh mạng con người, đem lại sự an tâm, tin tưởng của những người tham gia giao thông trên khu vực biển trách nhiệm của Việt Nam.

Xuất phát từ những lý do đó, Trung tâm Phối hợp tìm kiếm cứu nạn hàng hải Việt Nam trực thuộc Cục Hàng hải Việt Nam được thành lập, đây là đơn vị sự nghiệp nhân đạo được giao làm đầu mối phối hợp trong tìm kiếm, cứu nạn trên biển, chủ trì phối hợp hoạt động tìm kiếm, cứu nạn trên vùng biển Việt Nam, trừ vùng nước cảng biển, vùng cấm và vùng hạn chế trên biển. Kinh phí hoạt động của Trung tâm do Ngân sách Nhà nước đảm bảo toàn bộ.

Hội nghị lần thứ 8 Ban Chấp hành Trung ương khóa XII đã có Nghị quyết số 36-NQ/TW về Chiến lược phát triển bền vững kinh tế biển Việt Nam đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045 với mục tiêu đưa nước ta trở thành một quốc gia biển mạnh, phát triển bền vững, thịnh vượng, an ninh, an toàn; kinh tế biển đóng góp quan trọng vào nền kinh tế đất nước, góp phần xây dựng nước ta thành nước

công nghiệp hiện đại theo định hướng xã hội chủ nghĩa; tham gia chủ động và có trách nhiệm vào giải quyết các vấn đề quốc tế và khu vực về biển và đại dương.

Để tạo điều kiện cho Trung tâm Phối hợp tìm kiếm cứu nạn hàng hải Việt Nam đảm bảo kinh phí hoạt động theo chức năng, nhiệm vụ được giao, trên cơ sở đề nghị của Bộ Giao thông vận tải, Bộ Nội vụ, Bộ Tài chính, Thủ tướng Chính phủ đã đồng ý cho Trung tâm được áp dụng mức chi thường xuyên năm 2017 và ổn định trong 3 năm tiếp theo tại Văn bản số 3245/VPCP-KTTH ngày 04/4/2017. Trong đó được áp dụng mức chi thường xuyên đối với các nhiệm vụ mang tính đặc thù trong phân bổ dự toán chi thường xuyên. Với sự hỗ trợ kịp thời, trong điều kiện vùng hoạt động rộng lớn, cơ cấu tổ chức, lực lượng, cơ sở vật chất còn nhiều khó khăn, thiếu thốn, nhưng Trung tâm Phối hợp tìm kiếm cứu nạn hàng hải Việt Nam đã khắc phục khó khăn, thực hiện tốt các nhiệm vụ thường xuyên và các nhiệm vụ mang tính chất đặc thù, đạt được những kết quả quan trọng trong công tác tìm kiếm cứu nạn, đảm bảo nâng cao chất lượng hoạt động và hoàn thành tốt chức năng, nhiệm vụ được giao.

Vì vậy, để tiếp tục phát huy hiệu quả của cơ chế đã được áp dụng trong giai đoạn từ 2017 – 2020, sau khi tổ chức tổng kết, đánh giá việc thực hiện trong giai đoạn 2017-2019, Cục Hàng hải Việt Nam xây dựng Đề án đề nghị tiếp tục được áp dụng mức chi thường xuyên đối với các nhiệm vụ mang tính chất đặc thù cho Trung tâm Phối hợp tìm kiếm cứu nạn hàng hải Việt Nam như đã được áp dụng theo Văn bản số 3245/VPCP-KTTH ngày 04/4/2017 của Văn phòng Chính phủ.



Phần 1

KHÁI QUÁT VỀ HOẠT ĐỘNG CỦA TRUNG TÂM PHỐI HỢP TÌM KIẾM CỨU NẠN HÀNG HẢI VIỆT NAM

1. Chức năng, nhiệm vụ

Trung tâm Phối hợp tìm kiếm cứu nạn hàng hải Việt Nam được thành lập theo Quyết định số 2628/QĐ-TCCB-LĐ ngày 02/10/1996 của Bộ trưởng Bộ GTVT; chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn và cơ cấu tổ chức của Trung tâm được thực hiện theo Quyết định số 2727/QĐ-BGTVT ngày 30/7/2015 của Bộ trưởng Bộ GTVT. Trung tâm là đơn vị sự nghiệp nhân đạo trực thuộc Cục Hàng hải Việt Nam, thực hiện chức năng chủ trì phối hợp hoạt động tìm kiếm, cứu nạn trên vùng biển Việt Nam. Kinh phí hoạt động của Trung tâm do Nhà nước đảm bảo toàn bộ.

Theo Quyết định số 2727/QĐ-BGTVT ngày 30/7/2015 của Bộ trưởng Bộ GTVT, Trung tâm có các nhiệm vụ, quyền hạn chính như sau:

1.1. Xây dựng trình Cục trưởng Cục Hàng hải Việt Nam phê duyệt theo thẩm quyền hoặc trình cấp có thẩm quyền phê duyệt kế hoạch 05 năm và hàng năm, các chương trình, dự án, đề án về phát triển hoạt động tìm kiếm, cứu nạn trong lĩnh vực hàng hải.

1.2. Phối hợp tìm kiếm, cứu nạn

a) Xây dựng cơ chế phối hợp tìm kiếm, cứu nạn trên biển trình Cục Hàng hải Việt Nam báo cáo cấp có thẩm quyền phê duyệt và tổ chức thực hiện sau khi đã được phê duyệt;

b) Xây dựng phương án phối hợp tìm kiếm, cứu nạn trên biển và tổ chức thực hiện hoặc trình cấp có thẩm quyền xem xét, phê duyệt và tổ chức thực hiện sau khi được phê duyệt;

c) Thực tiếp chỉ huy, điều hành các lực lượng tìm kiếm, cứu nạn của Trung tâm; chủ trì phối hợp hoạt động tìm kiếm, cứu nạn trên vùng biển Việt Nam, trừ vùng nước cảng biển, vùng cấm và vùng hạn chế trên biển; trong trường hợp tình huống cứu nạn vượt khả năng ứng phó, Trung tâm báo cáo Ủy ban Quốc gia Tìm kiếm Cứu nạn và thực hiện theo sự chỉ đạo của Ủy ban;

d) Tham gia, phối hợp với các lực lượng tìm kiếm, cứu nạn khác để tiến hành tìm kiếm, cứu nạn trong vùng nước cảng biển, vùng cấm và vùng hạn chế trên biển dưới sự điều hành của cơ quan chủ trì;

đ) Tham gia, phối hợp tìm kiếm, cứu nạn hàng hải đối với các quốc gia và các tổ chức quốc tế theo quy định của pháp luật Việt Nam và các điều ước quốc tế mà Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên;

e) Được quyền huy động và chỉ huy người, phương tiện, thiết bị của các tổ chức, cá nhân để tham gia tìm kiếm, cứu nạn trên biển;

g) Tổ chức trực 24/24 giờ hàng ngày để tiếp nhận thông tin, xử lý và ứng cứu kịp thời các tình huống bị nạn xảy ra trong vùng biển thuộc trách nhiệm tìm kiếm, cứu nạn của Việt Nam;

h) Tổ chức, thực hiện thống kê theo dõi về người, phương tiện, trang thiết bị của các lực lượng có liên quan tại khu vực biển xảy ra vụ việc để phục vụ tìm kiếm, cứu nạn;

i) Tổ chức diễn tập phối hợp tìm kiếm, cứu nạn cho các lực lượng tìm kiếm, cứu nạn của Trung tâm và các lực lượng tìm kiếm, cứu nạn khác theo kế hoạch phối hợp tìm kiếm, cứu nạn đã được phê duyệt.

1.3. Tổ chức quản lý đội tàu chuyên trách tìm kiếm, cứu nạn của Trung tâm bảo đảm yêu cầu về kỹ thuật và luôn trong tư thế sẵn sàng tìm kiếm, cứu nạn khi có người bị nạn trên biển, cũng như khi thực hiện diễn tập và phối hợp diễn tập.

1.4. Tham gia hợp tác quốc tế về tìm kiếm, cứu nạn trên biển theo quy định của pháp luật Việt Nam, các thỏa thuận song phương, đa phương và các điều ước quốc tế mà Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên.

1.5. Tham gia với các lực lượng chức năng trong công tác bảo đảm an toàn hàng hải, an ninh hàng hải và góp phần bảo vệ chủ quyền biển đảo Việt Nam khi được yêu cầu; tham gia phòng cháy, chữa cháy, phòng ngừa ô nhiễm môi trường trên biển khi có yêu cầu của cơ quan có thẩm quyền.

1.6. Tuyên truyền, phổ biến pháp luật liên quan đến hoạt động tìm kiếm, cứu nạn trên biển đối với các tổ chức, cá nhân có liên quan trong lĩnh vực tìm kiếm, cứu nạn, an toàn giao thông trên biển theo kế hoạch được Bộ Giao thông vận tải phê duyệt.

1.7. Tổ chức bồi dưỡng, huấn luyện chuyên môn, nghiệp vụ tìm kiếm, cứu nạn cho các tổ chức, cá nhân liên quan.

1.8. Quyết định hoặc trình cấp có thẩm quyền quyết định khen thưởng kịp thời các tập thể và cá nhân có thành tích xuất sắc trong việc tham gia, phối hợp tìm kiếm cứu nạn; đề xuất cơ quan có thẩm quyền xử lý các hành vi vi phạm theo quy định của pháp luật.

1.9. Tổ chức quản lý bộ máy, viên chức, người lao động và sử dụng biên chế được duyệt theo quy định; thực hiện chế độ tiền lương và các chế độ, chính sách đãi ngộ, khen thưởng, kỷ luật đối với viên chức và người lao động thuộc phạm vi quản lý của Trung tâm; xây dựng đề án vị trí việc làm và cơ cấu ngạch viên chức để Cục Hàng hải Việt Nam xem xét, trình cấp thẩm quyền phê duyệt.

1.10. Công chức, viên chức của Trung tâm khi thực thi nhiệm vụ phải sử dụng trang phục được cấp theo quy định của Cục trưởng Cục Hàng hải Việt Nam.

1.11. Trung tâm được sử dụng kinh phí từ ngân sách nhà nước cấp, các nguồn thu khác để thực hiện nhiệm vụ được giao và thực hiện quản lý tài chính, tài sản được giao theo quy định của pháp luật.

1.12. Thực hiện công tác nghiên cứu ứng dụng khoa học, công nghệ trong lĩnh vực tìm kiếm cứu nạn trên biển; xây dựng, triển khai các chương trình, dự án ứng dụng công nghệ thông tin; xây dựng cơ sở dữ liệu thông tin phục vụ công tác quản lý và khai thác trong lĩnh vực tìm kiếm cứu nạn trên biển.

1.13. Được trực tiếp quan hệ với các tổ chức, cá nhân có liên quan để thực hiện chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn được giao theo quy định của pháp luật.

2. Cơ cấu tổ chức và biên chế lao động

2.1. Cơ cấu tổ chức

Trung tâm có cơ cấu tổ chức gồm: Trụ sở chính tại Hà Nội, 04 đơn vị trực thuộc, 01 Trạm phối hợp tìm kiếm cứu nạn.

- Trụ sở chính tại Hà Nội có 05 phòng tham mưu: Phòng Phối hợp cứu nạn; Phòng Tổ chức - Hành chính; Phòng Kỹ thuật - Vật tư; Phòng Kế hoạch - Tổng hợp; Phòng Tài chính - Kế toán.

- Đơn vị trực thuộc gồm:

+ Trung tâm Phối hợp tìm kiếm, cứu nạn hàng hải Khu vực I (Haiphong MRCC) có trụ sở đóng tại thành phố Hải Phòng, vùng trách nhiệm tìm kiếm, cứu nạn từ ranh giới phía Bắc vùng biển tỉnh Quảng Ninh đến ranh giới phía Nam vùng biển tỉnh Quảng Bình;

+ Trung tâm Phối hợp tìm kiếm, cứu nạn hàng hải Khu vực II (Danang MRCC) có trụ sở đóng tại thành phố Đà Nẵng, vùng trách nhiệm tìm kiếm, cứu nạn từ ranh giới phía Nam vùng biển tỉnh Quảng Bình đến ranh giới phía Nam vùng biển tỉnh Bình Định;

+ Trung tâm Phối hợp tìm kiếm, cứu nạn hàng hải Khu vực III (Vungtau MRCC) có trụ sở đóng tại thành phố Vũng Tàu, vùng trách nhiệm tìm kiếm, cứu nạn từ ranh giới phía Nam vùng biển tỉnh Ninh Thuận đến hết vùng biển tỉnh Kiên Giang (không bao gồm vùng biển quần đảo Trường Sa);

+ Trung tâm Phối hợp tìm kiếm, cứu nạn hàng hải Khu vực IV (Nhatrang MRCC) có trụ sở đóng tại thành phố Nha Trang, vùng trách nhiệm tìm kiếm, cứu nạn từ ranh giới phía Nam vùng biển tỉnh Bình Định đến ranh giới phía Nam vùng biển tỉnh Ninh Thuận và vùng biển quần đảo Trường Sa;

- Trạm tìm kiếm cứu nạn: Trạm Phối hợp tìm kiếm, cứu nạn hàng hải Hà Tĩnh thuộc Trung tâm Phối hợp tìm kiếm, cứu nạn hàng hải khu vực I, có trụ sở đóng tại Vũng Áng - Hà Tĩnh.

2.2. Biên chế lao động

Trung tâm được giao chỉ tiêu biên chế năm 2019 theo Quyết định số 60/QĐ-BGTVT ngày 10/01/2019 của Bộ trưởng Bộ GTVT với chỉ tiêu biên chế được giao năm 2019 là 385 người. Trong đó:

- Số lượng người làm việc (biên chế sự nghiệp): 375 người

- Số lượng lao động hợp đồng theo Nghị định 68/2000/NĐ-CP: 10 người

Số lao động thực tế tại thời điểm báo cáo là: 351 người. Trong đó:

- Số lượng người làm việc (biên chế sự nghiệp): 341 người
- Số lượng lao động hợp đồng theo Nghị định 68/2000/NĐ-CP: 10 người

3. Trang thiết bị, phương tiện được trang bị

3.1. Tàu tìm kiếm cứu nạn chuyên dụng và cano cao tốc

Trung tâm hiện đang quản lý, khai thác 07 tàu tìm kiếm cứu nạn chuyên dụng và 09 cano cao tốc tìm kiếm cứu nạn, được phân bố như sau:

- Tại Hải Phòng: Tàu SAR 411, SAR 273, 03 Ca nô (CN 02, CN 03, CN 06);
- Tại Đà Nẵng: Tàu SAR 412, SAR 274 và 02 Ca nô (CN 01, CN 03);
- Tại Nha Trang: Tàu SAR 27-01, và 02 Ca nô (TSA 01, TSA 02);
- Tại Vũng Tàu: Tàu SAR 413, SAR 272 và 02 Ca nô (SAR 68, SAR 69).

3.2. Trang thiết bị thông tin liên lạc:

- Hệ thống thông tin trực ban tìm kiếm cứu nạn: Điện thoại, Fax, thiết bị FBB, MF/HF/VHF Inmarsat-C, Navtex, email;
- Hệ thống thông tin trên các tàu tìm kiếm cứu nạn chuyên dụng: Điện thoại, Fax, thiết bị inmarsat FBB, MF/HF/VHF, Inmarsat-C, Navtex, email, VHF 121.5 MHz, thiết bị thông tin 12 băng tần;
- Hệ thống thông tin trên cano: Điện thoại, VHF;

3.3. Trang thiết bị phục vụ công tác tìm kiếm và cứu nạn:

- Trên các tàu tìm kiếm cứu nạn: Radar, ống nhòm ngày – đêm, xuồng cấp cứu, phao áo cứu sinh, thiết bị lặn, camera hồng ngoại, lưới jacson, máy dò tín hiệu ping từ máy bay, loa công suất lớn, đèn pha tìm kiếm, thiết bị cứu hỏa cố định và di động, phòng tiểu phẫu và thiết bị y tế, tủ ướp xác và các thiết bị bảo quản xác.

- Thiết bị hậu cần trên bờ: Hệ thống cơ sở hậu cần tìm kiếm cứu nạn tại Hải Phòng, Đà Nẵng, Nha Trang và Vũng Tàu gồm cầu tàu, khu huấn luyện nghiệp vụ, nhà điều hành và các công trình phụ trợ khác; các thiết bị dự phòng cho hoạt động tìm kiếm cứu nạn.

3.4. Hệ thống thông tin liên lạc tìm kiếm cứu nạn:

Hệ thống thông tin duyên hải Việt Nam nằm trong Hệ thống cấp cứu và an toàn hàng hải toàn cầu (GMDSS) của Tổ chức Hàng hải Quốc tế (IMO) mà Việt Nam là thành viên. Công ty TNHH MTV Thông tin Điện tử Hàng hải Việt Nam (VISHIPEL) thuộc Cục Hàng hải Việt Nam là đơn vị trực tiếp quản lý, vận hành khai thác. Hệ thống thông tin duyên hải Việt Nam gồm: 29 Đài thông tin duyên hải nằm trải dọc bờ biển Việt Nam từ Móng Cái đến Kiên Giang; Đài Thông tin Vệ tinh Mặt đất Inmarsat; Đài Thông tin Vệ tinh Mặt đất Cospas-Sarsat Việt Nam, Trung tâm Xử lý Thông tin Hàng hải.

Hệ thống thông tin duyên hải trực canh theo chế độ 24/7 trên tất cả các phương thức, tần số cấp cứu theo quy định quốc tế cũng như quốc gia để thu nhận trực tiếp từ các đài thu phát vô tuyến lắp đặt trên các tàu biển và qua các thiết bị phát tín hiệu cấp cứu tự động, kể cả truyền qua vệ tinh; sẵn sàng phục vụ cho việc liên lạc giữa các tàu với các thuê bao điện thoại di động và cố định trên toàn bộ lãnh thổ Việt Nam, những nơi mà bưu chính viễn thông không có mặt.

Đọc theo bờ biển Việt Nam hiện đang duy trì hai hệ thống nhận dạng tàu thuyền có khả năng hỗ trợ tốt cho hoạt động tìm kiếm cứu nạn trên biển gồm: Hệ thống thông tin nhận dạng tự động AIS có khả năng phủ sóng vùng biển gần bờ (cách bờ đến 50 hải lý) và Hệ thống thông tin nhận dạng và truy theo tầm xa LRIT có khả năng phủ sóng vùng biển A1, A2, A3.

4. Phạm vi vùng trách nhiệm tìm kiếm cứu nạn

Vùng trách nhiệm tìm kiếm cứu nạn trên biển có diện tích trên 1 triệu km² mặt biển, chiều dài bờ biển trên 3260 km, được chia làm 4 khu vực tìm kiếm cứu nạn (SRRs) như sau:

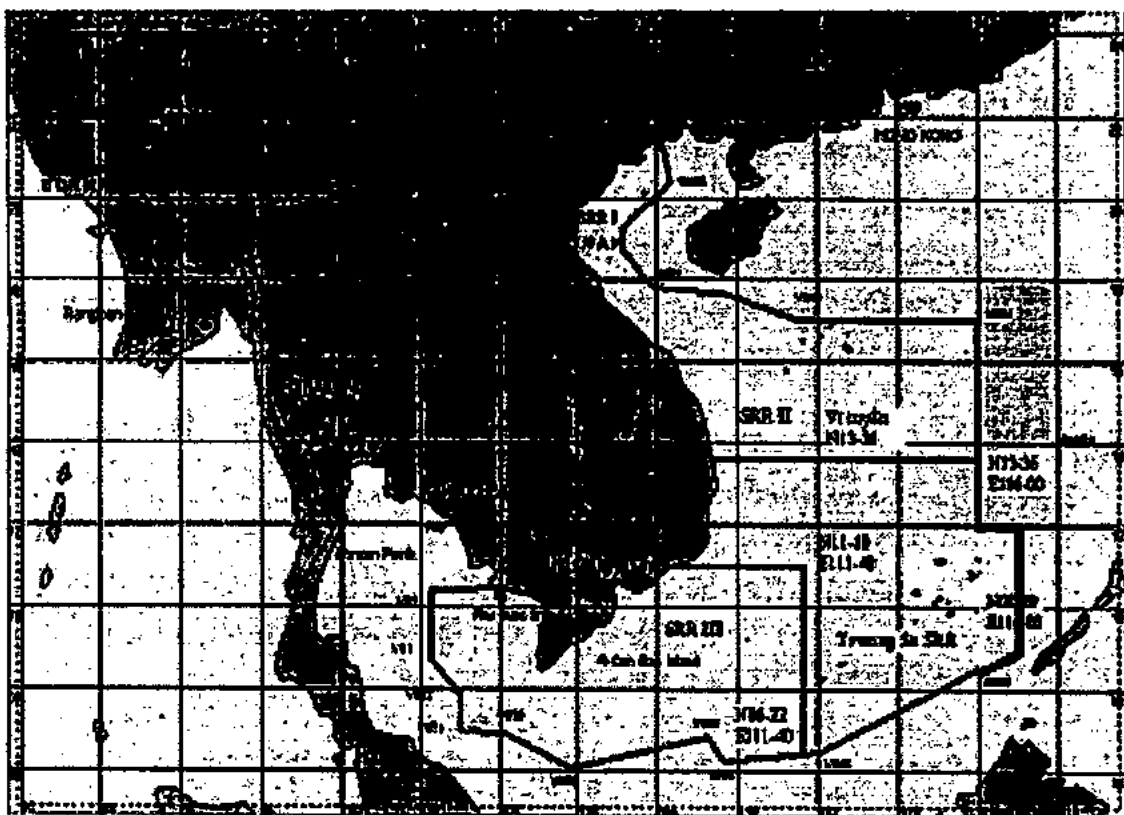
- Trung tâm Phối hợp tìm kiếm, cứu nạn hàng hải khu vực I có vùng trách nhiệm tìm kiếm cứu nạn hàng hải từ ranh giới phía Nam vùng biển tỉnh Hà Tĩnh đến hết vùng biển tỉnh Quảng Ninh (SRR I).

- Trung tâm Phối hợp tìm kiếm, cứu nạn hàng hải khu vực II có vùng trách nhiệm tìm kiếm cứu nạn hàng hải từ ranh giới phía Nam vùng biển tỉnh Hà Tĩnh đến ranh giới phía Nam vùng biển tỉnh Bình Định (SRR II).

- Trung tâm Phối hợp tìm kiếm, cứu nạn hàng hải khu vực III có vùng trách nhiệm tìm kiếm cứu nạn hàng hải từ ranh giới phía Nam vùng biển tỉnh Ninh Thuận đến hết vùng biển tỉnh Kiên Giang (không bao gồm vùng biển quần đảo Trường Sa) (SRR III).

- Trung tâm Phối hợp tìm kiếm, cứu nạn hàng hải khu vực IV có vùng trách nhiệm tìm kiếm cứu nạn hàng hải từ ranh giới phía Nam vùng biển tỉnh Bình Định đến ranh giới phía Nam vùng biển tỉnh Ninh Thuận và vùng biển quần đảo Trường Sa (SRR IV).





Hình 1. Sơ đồ phân vùng tìm kiếm cứu nạn trên biển.

Theo Quyết định số 06/2014/QĐ-TTg ngày 20/01/2014 của Thủ tướng Chính phủ ban hành quy chế phối hợp tìm kiếm, cứu nạn trên biển và trong vùng nước cảng biển, Trung tâm có nhiệm vụ làm đầu mối phối hợp trong tìm kiếm, cứu nạn trên biển, chủ trì phối hợp hoạt động tìm kiếm, cứu nạn trên vùng biển Việt Nam, trừ vùng nước cảng biển, vùng cấm và vùng hạn chế trên biển. Ngoài ra, Trung tâm còn có trách nhiệm:

- Tổ chức nắm bắt tình hình về tai nạn, sự cố để đưa ra phương án tổ chức, điều động hoặc kiến nghị điều động lực lượng, phương tiện đến ứng phó kịp thời và hiệu quả;

- Yêu cầu hệ thống Đài Thông tin Duyên hải phát thông tin tìm kiếm, cứu nạn về người, phương tiện đang gặp nguy hiểm trên biển; dừng phát khi đã kết thúc tình huống cấp cứu – khẩn cấp; duy trì thông tin liên lạc với Chỉ huy hiện trường, chỉ đạo hoạt động tìm kiếm, cứu nạn;

- Hướng dẫn người, phương tiện bị nạn, thuyền trưởng phương tiện tham gia tìm kiếm, cứu nạn; Chỉ huy hiện trường tùy theo từng tình huống và diễn biến của vụ việc để nắm, xử lý thông tin, đưa ra chỉ dẫn, biện pháp hỗ trợ, cứu nạn kịp thời;

- Trực tiếp điều động lực lượng, phương tiện tham gia tìm kiếm, cứu nạn khi cần thiết; kiến nghị các cấp có thẩm quyền trực tiếp về tìm kiếm, cứu nạn để huy động lực lượng, phương tiện đến ứng phó khi vượt khả năng ứng phó của mình;

- Phối hợp với các cơ quan, tổ chức liên quan khác để tiến hành và giải quyết hậu quả vụ việc tìm kiếm, cứu nạn.

5. Đặc điểm vùng trách nhiệm tìm kiếm cứu nạn

5.1. Đặc điểm khí tượng, thủy văn

5.1.1. Khu vực từ Quảng Ninh đến Thanh Hóa

a) Chế độ gió: Gió mùa Đông Bắc từ tháng 9 đến tháng 4 năm sau; Gió mùa Tây Nam từ tháng 5 đến tháng 8.

- Từ tháng 1 đến tháng 3, hướng gió thịnh hành là Đông Bắc, cuối tháng 3 hướng gió chuyển dần về Đông, Đông Nam. Tốc độ gió trung bình khoảng $2,5 \div 3 \text{ m/s}$. Tốc độ gió cực đại khoảng 20 m/s , trong những đợt gió mùa Đông Bắc mạnh có thể lên tới 24 m/s .

- Từ tháng 4 đến tháng 6, hướng gió thịnh hành là Đông và Nam. Đây là thời kỳ gió mùa Tây Nam hoạt động. Tốc độ gió trung bình khoảng $2,5 \div 3 \text{ m/s}$. Tốc độ gió cực đại khoảng $20 \div 25 \text{ m/s}$, trong những năm bão sớm thì vào tháng 5, tháng 6 đã có bão hoạt động nên tốc độ gió cực đại có thể lên tới $35 \div 40 \text{ m/s}$. Riêng tháng 4 vào thời kỳ đầu tháng còn có những đợt gió mùa Đông Bắc khá mạnh.

- Từ tháng 7 đến tháng 9, đây là thời kỳ lười áp cao nhiệt đới Tây Thái Bình Dương có ảnh hưởng mạnh mẽ nhất đến vùng biển này, đồng thời bão và giải hội tụ nhiệt đới cũng ảnh hưởng liên tiếp đến thời tiết khu vực. Hướng gió thịnh hành là Đông Nam và Nam, riêng tháng 9 đã có ảnh hưởng của gió mùa Đông Bắc nên vào cuối tháng 9 thường có gió Đông Bắc thịnh hành. Tốc độ gió trung bình trong cả quý khoảng $2,5 \div 3 \text{ m/s}$. Tốc độ gió cực đại xấp xỉ 20 m/s . Đây là thời kỳ bão hoạt động mạnh mẽ nhất ở vùng biển này (chiếm 78% tổng số bão trong cả năm), trong đó số bão mạnh ($\geq$ cấp 12) đổ bộ vào khu vực này chiếm trên 56% tổng số bão mạnh đổ bộ vào bờ biển miền Bắc Việt Nam. Do đó tốc độ gió cực đại khi có bão có thể lên tới $40 \div 45 \text{ m/s}$ hoặc hơn nữa, như cơn bão Wendy đổ bộ vào Hải Phòng ngày 9/9/1968 đã gây ra gió mạnh 50 m/s .

- Từ tháng 10 đến tháng 12, đây là thời kỳ đầu của mùa gió mùa Đông Bắc. Hướng gió thịnh hành trong cả quý là Đông Bắc - Bắc. Tốc độ gió trung bình khoảng $2,5 \div 3 \text{ m/s}$. Tốc độ gió cực đại khoảng $20 \div 25 \text{ m/s}$, trong những đợt gió mùa Đông Bắc mạnh, tốc độ gió có thể lên tới 30 m/s . Trong các tháng này, mùa bão kết thúc nhưng cá biệt có những năm bão kết thúc muộn thì tháng 10 và đầu tháng 11 vẫn còn có khả năng có bão hoạt động.

b) Sương mù và giông:

- Mùa Đông ở vùng biển này hiện tượng sương mù khá phổ biến. Trung bình mỗi tháng có khoảng 3 - 5 ngày có sương mù, nhất là trong quý I. Hiện tượng sương mù đã làm giảm tầm nhìn xa xuống dưới 1 km . Những hôm có sương mù dày đặc (thường xảy ra vào tháng 2 và tháng 4), tầm nhìn xa giảm xuống $200 \div 300 \text{ m}$, rất nguy hiểm cho việc hành hải của tàu thuyền.

- Giông cũng là một hiện tượng khá phổ biến trên vùng biển này. Hầu hết các tháng trong năm đều có giông. Mùa hè trung bình mỗi tháng có khoảng 11 + 15 ngày có giông, đặc biệt trong tháng 8, hầu như ngày nào cũng có giông, nhất là ở ven biển Móng Cái, Hòn Gai. Mùa Đông hiện tượng giông ít xảy ra. Những năm giông sớm có thể vào tháng 1, tháng 2. Những năm giông kết thúc muộn thì tháng 11.

c) Sóng và dòng chảy:

- Sóng: Mùa Đông ở khu vực này sóng biển có hướng thịnh hành là Đông Bắc - Đông, độ cao trung bình khoảng 0,7 + 1,0m. Độ cao cao nhất khoảng 2,3 + 2,8m, cá biệt trong những đợt gió mùa Đông Bắc mạnh, độ cao cực đại của sóng có thể lên tới 3 + 4m hoặc hơn nữa. Mùa Hè (từ tháng 5 đến tháng 9), hướng gió thịnh hành là Đông Nam - Nam, độ cao trung bình xấp xỉ 0,7 + 0,9m. Độ cao nhất khoảng 3,5 + 4,5m. Cá biệt trong những cơn bão mạnh, độ cao cực đại của sóng có thể lên trên 5 + 6m. Trong các tháng chuyển tiếp giữa 2 mùa gió, hướng sóng thịnh hành giao động từ Đông Bắc về Đông Bắc (tháng 4) hoặc từ Đông Nam về Đông Bắc (tháng 9).

- Dòng chảy: từ tháng 2 + 5 và từ tháng 9 + 12, dòng chảy có hướng Tây Nam (dòng nước chảy theo hướng đường bờ từ Móng Cái xuống Thanh Hoá), tốc độ trung bình 0,5 + 0,8 hải lý/ giờ. Từ tháng 6 - 8 dòng chảy có hướng Đông Bắc (dòng nước chảy theo hướng đường bờ từ Tây Nam lên Đông Bắc), tốc độ trung bình 0,3 + 0,6 hải lý/ giờ.

5.1.2. Khu vực từ Thanh Hoá đến Hà Tĩnh

a) Chế độ gió:

Trong mùa Đông (từ tháng 10 đến tháng 3) hướng gió thịnh hành là Bắc - Tây Bắc, tốc độ trung bình xấp xỉ 3 + 4m/s. Tốc độ cực đại khoảng 15 + 20m/s. Mùa Hè (từ tháng 5 đến hết tháng 9), hướng gió thịnh hành là Nam - Tây Nam, tốc độ trung bình khoảng 3 + 5m/s, tốc độ cực đại khoảng 20 + 25m/s. Khi có bão hoạt động, tốc độ gió mạnh có thể tới 35 + 40m/s. Tháng 4 và tháng 9 là hai tháng nằm trong thời kỳ chuyển tiếp giữa hai mùa gió nên có thể quan sát thấy cả gió Bắc - Đông Bắc lẫn gió Tây Nam.

b) Sương mù và giông:

- Trung bình mỗi tháng có khoảng 5 - 7 ngày có sương mù. Riêng khu vực Hòn Ngu chỉ trừ 3 tháng 6, 7, 8 là không có sương mù, còn lại hầu như tháng nào cũng có, trong đó từ tháng 2 đến tháng 4 trung bình mỗi tháng có 12 - 14 ngày sương mù.

- Mùa giông ở đây bắt đầu từ tháng 3 đến tháng 10, trong đó nhiều nhất là từ tháng 5 đến tháng 9, trung bình mỗi tháng có khoảng 10 ngày có giông, riêng tháng 5 có khoảng 14 - 15 ngày có giông. Trong các tháng còn lại (nhất là các tháng chính Đông) hiện tượng giông rất hiếm. Cả năm có khoảng 70 ngày có giông.

c) Sóng và dòng chảy:

- Sóng: Mùa Đông (từ tháng 9 đến tháng 3) sóng biển có hướng thịnh hành là Đông Bắc, độ cao trung bình khoảng $0,8 \div 0,9\text{m}$; riêng 3 tháng đầu mùa Đông (tháng 10, 11, 12) độ cao trung bình xấp xỉ $1,1 \div 1,2\text{m}$. Sóng cao nhất khoảng $3 \div 3,5\text{m}$. Mùa Hè (từ tháng 4 đến tháng 6) hướng sóng thịnh hành là Đông Bắc, riêng tháng 4 có khi còn quan trắc được hướng sóng Đông Bắc - Đông. Độ cao trung bình khoảng $0,6 \div 0,7\text{m}$. Sóng cao nhất khoảng $3 \div 3,5\text{m}$. Từ tháng 7 đến tháng 8, hướng sóng thịnh hành là Tây Nam. Độ cao trung bình khoảng $0,6 \div 0,7\text{m}$. Sóng cao nhất khoảng $3 \div 3,5\text{m}$. Trong những cơn bão mạnh độ cao của sóng có thể lên tới 4m . Đặc biệt trong tháng 9 - 10 thường có bão hoạt động nên độ cao cực đại của sóng có thể lên tới $6 \div 7\text{m}$ hoặc hơn nữa.

- Dòng chảy: Từ tháng 1 đến tháng 5 và từ tháng 9 đến tháng 12, dòng nước ở đây chảy theo đường bờ từ Tây Bắc xuống Đông Nam, tốc độ trung bình khoảng $0,5 \div 1,0$ hải lý/giờ. Từ tháng 6 đến hết tháng 8, dòng nước có hướng ngược lại, chảy từ Đông Nam lên Tây Bắc - Bắc, dọc theo đường bờ từ Nam ra Bắc, tốc độ trung bình khoảng $0,4 \div 0,6$ hải lý/giờ.

5.1.3. Khu vực từ Quảng Bình – Khánh Hòa

a) Chế độ gió:

Trong mùa Đông (từ tháng 1 đến 3 và từ cuối tháng 10 đến 12) hướng gió thịnh hành là Bắc - Tây Bắc. Cường độ của gió mùa Đông Bắc ở đây không lớn, tốc độ trung bình xấp xỉ 3m/s , tốc độ cực đại khoảng $15 \div 20\text{m/s}$. Từ cuối tháng 3 đến nửa đầu tháng 6, hướng gió thịnh hành là Đông - Đông Nam. Tốc độ trung bình khoảng $3 \div 3,5\text{m/s}$, tốc độ cực đại khoảng $20 \div 25\text{m/s}$. Từ nửa cuối tháng 6 đến hết tháng 8, gió mùa Hạ hoạt động mạnh, hướng gió thịnh hành là Tây - Tây Nam. Tốc độ trung bình xấp xỉ $3,5\text{m/s}$, tốc độ cực đại khoảng $25 \div 30\text{m/s}$. Có những năm gió Tây Nam cấp 6, cấp 7.

b) Sương mù và giông:

Sương mù ở đây chủ yếu xảy ra vào các tháng mùa Đông nhưng cũng rất ít. Trung bình hàng năm chỉ khoảng $2 \div 3$ ngày có sương mù. Riêng khu vực Đà Nẵng có thể có $5 \div 10$ ngày sương mù. Mùa giông ở đây bắt đầu từ tháng 4 đến tháng 10, trong đó tập trung nhất từ tháng 5 đến tháng 9, trung bình mỗi tháng có khoảng $5 \div 7$ ngày có giông. Riêng tháng 4 và tháng 10, mỗi tháng có khoảng $2 - 3$ ngày có giông. Trong cả năm có khoảng $36 \div 37$ ngày có giông.

c) Sóng và dòng chảy:

- Sóng: Tháng 1, hướng sóng thịnh hành là Bắc, từ tháng 2 đến tháng 4, hướng sóng thịnh hành là Đông Bắc, độ cao trung bình xấp xỉ $0,9 \div 1,0\text{m}$, độ cao cực đại khoảng $3,5 \div 4,0\text{m}$. Từ tháng 5 đến tháng 9 hướng sóng thịnh hành là Tây Nam, độ cao trung bình khoảng $0,8 \div 1,0\text{m}$, độ cao cực đại khoảng $3,0 \div 3,5\text{m}$. Từ tháng 10 đến tháng 12 hướng sóng thịnh hành là Bắc Đông Bắc, độ cao trung bình xấp xỉ $0,9\text{m}$, độ cao cực đại khoảng $3,5 \div 4,0\text{m}$.

- Dòng chảy: từ tháng 1 đến tháng 4 và tháng 9 đến tháng 12, dòng chảy có hướng Nam, chảy theo đường bờ từ Bắc vào Nam với vận tốc trung bình từ 1 + 2 hải lý/giờ. Từ tháng 5 đến tháng 8, dưới tác động của gió mùa Tây Nam, dòng chảy có hướng ngược lại theo đường bờ từ Nam ra Bắc với tốc độ trung bình khoảng 0,6 + 1,8 hải lý/giờ.

5.1.4. Khu vực Đông Nam Bộ

a) Chế độ gió:

Từ tháng 1 đến tháng 4 và từ nửa cuối tháng 10 đến tháng 12, hướng gió thịnh hành trên vùng biển này là Đông, tốc độ trung bình xấp xỉ 4 + 5m/s, tốc độ cực đại khoảng 18 + 20m/s, khi có bão có thể lên tới 25 + 20m/s.

b) Sương mù và giông:

Hiện tượng sương mù rất hiếm, trung bình hàng năm có khoảng 7 - 8 ngày có sương mù, chủ yếu tập trung vào tháng 3 và 4, trung bình mỗi tháng có khoảng 2 - 3 ngày có sương mù. Mùa giông ở vùng biển này bắt đầu từ tháng 4 đến tháng 10, trung bình mỗi tháng có khoảng 3 - 7 ngày có giông, trong đó tháng nhiều giông nhất là tháng 5. Trong những tháng mùa Đông rất ít khi có giông. Trung bình hàng năm ở khu vực này có khoảng 33 - 34 ngày có giông.

c) Sóng và dòng chảy:

- Sóng: Từ tháng 1 đến tháng 4, sóng biển có hướng thịnh hành là Đông Bắc - Đông, độ cao trung bình khoảng 0,9 + 1,0m, độ cao cực đại xấp xỉ 2,5m. Từ tháng 5 đến tháng 9, hướng sóng thịnh hành là Tây - Tây Nam, độ cao trung bình khoảng 1,0 + 1,1m; độ cao cực đại khoảng 2,0 + 2,5m. Từ tháng 10 đến tháng 12, hướng sóng thịnh hành là Đông Bắc, độ cao trung bình xấp xỉ 1,2m, độ cao cực đại xấp xỉ 2,5m.

- Dòng chảy: ở vùng biển này cũng biểu hiện rất rõ tính chất phụ thuộc vào hai mùa gió. Từ tháng 1 đến tháng 4 và từ tháng 10 đến tháng 12, dòng chảy có hướng bờ biển từ Đông Bắc xuống Tây Nam, tốc độ trung bình khoảng 0,8 + 1,0 hải lý /giờ. Từ tháng 5 đến tháng 9 dòng chảy có hướng ngược lại, chảy theo đường bờ từ Tây Nam đến Đông Bắc, với tốc độ trung bình khoảng 0,6 + 1,0 hải lý /giờ.

5.1.5. Khu vực từ Cà Mau đến Kiên Giang và phía Đông Vịnh Thái Lan

a) Chế độ gió:

Từ tháng 1 đến tháng 4 và từ tháng 11 đến tháng 12, hướng gió thịnh hành là Đông Bắc - Đông, tốc độ gió trung bình khoảng 3,4 + 4 m/s. Tốc độ cực đại khoảng 14 + 17m/s. Từ tháng 5 đến tháng 10, hướng gió thịnh hành là Tây - Tây Nam, tốc độ trung bình khoảng 3,5 + 5m/s. Tốc độ cực đại khoảng 18 + 21m/s. Trong các cơn bão tốc độ gió mạnh có thể lên tới 25 + 30m/s.

b) Sương mù và giông:

Hiện tượng sương mù ở vùng này rất ít khi có, trung bình hàng năm chỉ có 3 - 4 ngày có sương mù và không tập trung vào một thời kỳ nào cả. Ngược lại, hiện tượng giông lại rất phổ biến ở đây. Hàng năm có khoảng 68 ngày có giông. Có thể nói, hầu như tháng nào cũng có giông nhưng mùa giông tập trung nhất vào tháng 3 đến tháng 11, trung bình mỗi tháng có khoảng 7 - 9 ngày có giông. Riêng tháng 5 có khoảng 16 - 18 ngày có giông. Ở khu vực Rạch Giá tháng 5 có khoảng 23 ngày có giông.

c) Sóng và dòng chảy:

- Sóng: Nhìn chung hướng sóng ở vùng biển này tương đối phù hợp với hướng gió. Từ tháng 1 đến tháng 4 và từ tháng 4 đến tháng 12, hướng sóng thịnh hành là Đông Bắc Đông, riêng nửa cuối tháng 4 có thể quan trắc thấy hướng sóng Đông Nam. Độ cao trung bình của sóng khoảng $0,9 \div 1,0m$, độ cao cực đại khoảng $2,0 \div 2,5m$. Từ tháng 5 đến tháng 10, hướng sóng thịnh hành là Tây - Tây Nam, riêng nửa cuối tháng 10, có thể quan trắc thấy sóng hướng Đông. Độ cao trung bình khoảng $0,8 \div 1,0m$. Độ cao nhất khoảng $3,0 \div 3,5m$ ở khu vực Phú Quốc khi có bão, độ cao của sóng có thể lên tới $4 \div 5m$.

- Dòng chảy: nhìn chung trong cả năm, dòng chảy có hướng chủ yếu là Tây Bắc (dòng nước theo hướng bờ biển từ Đông Bắc), tốc độ trung bình khoảng $0,4 \div 0,6$ hải lý /giờ. Tuy nhiên, trong từng tháng, từng mùa, do sự thay đổi của hướng gió, dòng chảy ở đây có thể có những hướng phụ lệch về phía Nam hoặc Tây Nam (ở cửa vịnh Thái Lan) và lệch về phía Tây (ở phía Tây Bắc vịnh).

5.2. Đặc điểm bão

Bão và áp thấp nhiệt đới (sau đây gọi chung là bão) là hiện tượng thiên tai nguy hiểm kèm theo đó là gió mạnh, mưa lớn, sóng cao và nước biển dâng. Bão thường gây ra những thiệt hại to lớn về người và tài sản trên phạm vi rộng lớn, ảnh hưởng đến mọi hoạt động kinh tế - xã hội và cuộc sống của cư dân vùng chịu ảnh hưởng của bão và áp thấp nhiệt đới.

Theo số liệu thống kê nhiều năm thì trung bình mỗi năm có khoảng 5 - 6 cơn bão và 2 - 3 áp thấp nhiệt đới ảnh hưởng đến Việt Nam. Mùa bão bắt từ tháng 6 và kết thúc vào cuối tháng 11 và nửa đầu tháng 12. Bão thường tập trung nhiều nhất trong các tháng 8, 9 và 10. Số cơn bão trung bình năm giảm dần từ Bắc Bộ, Bắc Trung Bộ đến Nam Trung Bộ, Tây Nguyên và Nam Bộ. Trung bình mỗi năm có 1,0 - 2,5 cơn bão ảnh hưởng đến Bắc Bộ, Bắc Trung Bộ, riêng khu vực Tây Bắc dưới 0,5 cơn; 0,5 - 1,5 cơn bão ở Nam Trung Bộ, Tây Nguyên và dưới 0,5 cơn bão ở Nam Bộ.

Toàn lãnh thổ, vùng biển và ven bờ biển Việt Nam có thể phân thành 8 vùng ảnh hưởng của bão, trong đó các tỉnh ven biển được phân thành 5 vùng (III, IV, V, VI, VIII), cụ thể như sau:

- Vùng III: Quảng Ninh đến Thanh Hóa (bao gồm toàn bộ các tỉnh thuộc khu vực đồng bằng - trung du Bắc Bộ và các tỉnh ven biển từ Quảng Ninh đến Thanh Hóa). Trong thời kỳ 1961 - 2014, có tổng số 116 cơn bão ảnh hưởng đến vùng này, trung bình từ 2,0 - 2,5 cơn/năm, ba tháng nhiều bão nhất là các tháng 7-8-9. Lượng mưa một ngày lớn nhất đã xảy ra 701 mm. Tổng lượng mưa trung bình một đợt bão đã xảy ra 150 - 200 mm. Cấp gió bão mạnh nhất đã xảy ra cấp 14, giật cấp 15 - 16. Riêng dải ven biển Quảng Ninh - Hải Phòng, cấp gió mạnh nhất đã xảy ra cấp 15, giật cấp 17. Tổng lượng mưa quan trắc trung bình một đợt bão từ 150 - 200mm. Lượng mưa một ngày lớn nhất đã xảy ra 502 mm.

- Vùng IV: Nghệ An đến Thừa Thiên Huế (bao gồm các tỉnh: Nghệ An, Hà Tĩnh, Quảng Bình, Quảng Trị, Thừa Thiên Huế). Trong thời kỳ 1961 - 2014, có tổng số 93 cơn bão ảnh hưởng đến vùng này, trung bình từ 1,5 - 2,0 cơn/năm, ba tháng nhiều bão nhất là các tháng 8-9-10. Lượng mưa một ngày lớn nhất đã xảy ra 978 mm. Tổng lượng mưa trung bình một đợt bão đã xảy ra 200 - 300 mm. Cấp gió bão mạnh nhất đã xảy ra cấp 14, giật cấp 15 - 16.

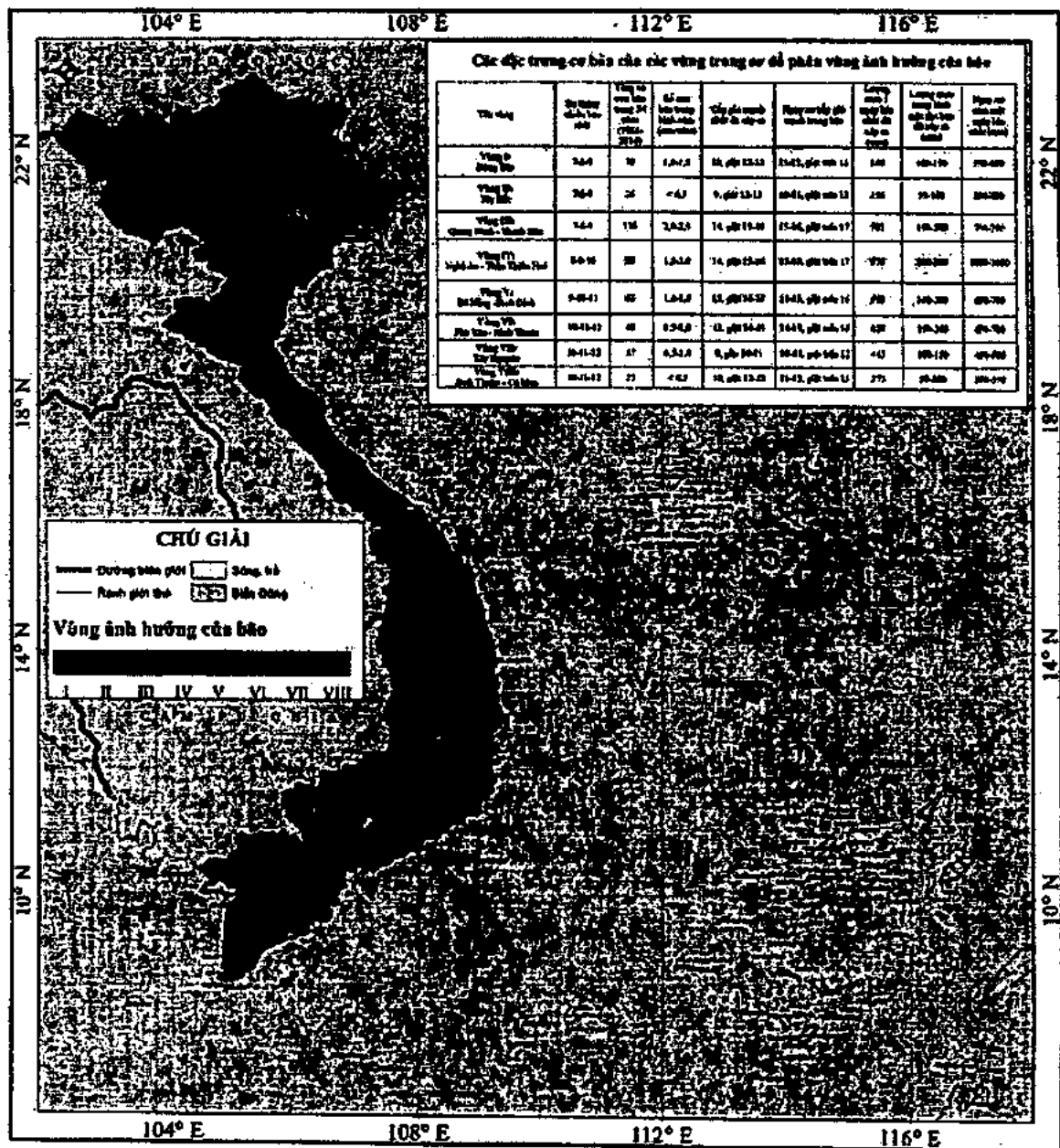
- Vùng V: Đà Nẵng đến Bình Định (bao gồm các tỉnh, thành phố: Đà Nẵng, Quảng Nam, Quảng Ngãi, Bình Định). Trong thời kỳ 1961 - 2014, có tổng số 66 cơn bão ảnh hưởng đến vùng này, trung bình từ 1,0 - 1,5 cơn/năm, ba tháng nhiều bão nhất là các tháng 9-10-11. Lượng mưa một ngày lớn nhất đã xảy ra 593 mm. Tổng lượng mưa trung bình một đợt bão đã xảy ra 150 - 200 mm. Cấp gió bão mạnh nhất đã xảy ra cấp 13, giật cấp 14 - 15.

- Vùng VI: Phú Yên đến Ninh Thuận (bao gồm các tỉnh: Phú Yên, Khánh Hòa, Ninh Thuận). Trong thời kỳ 1961 - 2014, có tổng số 48 cơn bão ảnh hưởng đến vùng này, trung bình từ 0,5 - 1,0 cơn/năm, ba tháng nhiều bão nhất là các tháng 10-11-12. Lượng mưa một ngày lớn nhất đã xảy ra 628 mm. Tổng lượng mưa trung bình một đợt bão đã xảy ra 150 - 200 mm. Cấp gió bão mạnh nhất đã xảy ra cấp 13, giật cấp 14 - 15.

- Vùng VIII: Bình Thuận đến Cà Mau - Kiên Giang (bao gồm toàn bộ các tỉnh thuộc khu vực Nam Bộ và các tỉnh ven biển từ Bình Thuận đến Cà Mau - Kiên Giang). Trong thời kỳ 1961 - 2014, có tổng số 23 cơn bão ảnh hưởng đến vùng này, trung bình có dưới 0,5 cơn/năm, ba tháng nhiều bão nhất là các tháng 10-11-12. Lượng mưa một ngày lớn nhất đã xảy ra 273 mm. Tổng lượng mưa trung bình một đợt bão đã xảy ra 50 - 100 mm. Cấp gió bão mạnh nhất đã xảy ra cấp 10, giật cấp 12 - 13.

Vùng	Số huyện thị xã thị trấn	Tổng diện tích (km ²)	Dân số (tỷ người)	Số điểm địa phương địa phương	Số hộ gia đình (tổng)	
					Số hộ gia đình địa phương	Số hộ gia đình địa phương
Vùng 1 (tổng cộng)	7-8-9	116	2,0-2,5	14, giật 15-16	150-200	701
Vùng 2 (tổng cộng)	8-9-10	93	1,5-2,0	14, giật 15-16	200-300	978
Vùng 3 (tổng cộng)	9-10-11	66	1,0-1,5	13, giật 14-15	150-200	593
Vùng 4 (tổng cộng)	10-11-12	48	0,5-1,0	13, giật 14-15	150-200	628
Vùng 5 (tổng cộng)	10-11-12	23	<0,5	10, giật 12-13	50-100	273

Bảng 1. Đặc trưng cơ bản của các vùng trong sơ đồ phân vùng bão



Hình 2. Sơ đồ phân vùng ảnh hưởng của bão

Ghi chú: Nguồn Quyết định 2901/QĐ-BTNMT ngày 16/12/2016 của Bộ trưởng Bộ Tài nguyên và Môi trường

5.3. Đặc điểm hoạt động trong vùng trách nhiệm tìm kiếm cứu nạn

Biển Đông là một biển lớn thứ hai trên thế giới được bao bọc bởi 09 quốc gia (Trung Quốc, Việt Nam, Philippin, Indonesia, Brunei, Malaysia, Singapore, Thái Lan và Campuchia) có một vị trí quan trọng trong quốc phòng, nền kinh tế cũng như giao thông hàng hải của các nước liên quan. Đối với Việt Nam, Biển Đông giữ vai trò then chốt trong sự nghiệp công nghiệp hóa, hiện đại hóa đất nước. Là khu vực nuôi sống gần 1/3 dân số cả nước với sự đa dạng về các loại hình kinh tế, giao thông trên biển mà cụ thể là:

a) Vận tải biển

Dọc theo chiều dài đất nước là tuyến hành hải quốc tế với sự hoạt động của hàng ngàn tàu thuyền quốc tế lớn nhỏ, ngày đêm vận chuyển hàng hóa từ Đông Bắc - Á đi Ấn Độ Dương và ngược lại.

Tính đến tháng 12/2018, đội tàu biển Việt Nam có 1.593 tàu (trong đó tàu vận tải hàng hóa là 1.128 tàu) với tổng dung tích 4,8 triệu GT và tổng trọng tải khoảng 7,8 triệu DWT. Theo số liệu thống kê của Diễn đàn Thương mại và Phát triển Liên Hiệp quốc (UNCTAD), năm 2018, đội tàu Việt Nam đứng thứ 4 trong khu vực ASEAN (sau Singapore, Indonesia, Malaysia) và thứ 30 trên thế giới.

Trong 6 tháng đầu năm 2019, sản lượng hàng hóa thông qua cảng biển Việt Nam đạt 308,8 triệu tấn, tăng 13% so với cùng kỳ năm 2018. Trong đó, lượng hàng container thông qua cảng biển năm 2019 đạt 9,1 triệu TEUs, tăng 3% so với cùng kỳ năm trước. Đội tàu mang cờ quốc tịch Việt Nam hiện đã đảm nhận được gần 100% lượng hàng vận tải nội địa bằng đường biển, trừ một số tàu chuyên dụng như LPG, xi măng rời.

b) Khai thác dầu khí

Khu vực biển Miền Trung và Miền Nam đang được các Công ty trong và ngoài nước tập trung khai thác dầu khí trên vùng thềm lục địa của Việt Nam với sự tham gia của nhiều dân khoan, phương tiện, thiết bị phục vụ, vận chuyển dầu khí...

c) Thủy sản

Đội tàu đánh bắt thủy hải sản Việt Nam với số lượng trên 125.000 phương tiện (trong đó có trên 25.000 phương tiện đánh bắt xa bờ), với ngư trường trải dọc theo đất nước và vươn ra khơi xa cách bờ hàng nghìn hải lý, thời gian khai thác thủy hải sản hầu như quanh năm.

d) Du lịch

Du lịch biển là một tiềm năng kinh doanh lớn. Vùng biển và ven biển tập trung tới 3/4 khu du lịch tổng hợp và 10/17 khu du lịch chuyên đề. Trong những năm gần đây, hoạt động vận chuyển khách du lịch bằng tàu biển tăng mạnh, đặc biệt là các tuyến vận tải từ bờ ra các đảo du lịch nổi tiếng như Phú Quốc, Côn Đảo, Bạch Long Vĩ, Lý Sơn. Một số tuyến vận tải hành khách đường biển như tuyến Kiên Giang – Phú Quốc có tốc độ tăng trưởng hàng năm từ 20 - 25%, mỗi năm có hàng triệu lượt khách du lịch bằng đường biển.



Phần 2

TỔNG KẾT, ĐÁNH GIÁ CÁC NHIỆM VỤ CHI THƯỜNG XUYÊN ĐẶC THÙ GIAI ĐOẠN 2017 - 2019 THEO VĂN BẢN SỐ 3245/VPCP- KTTH CỦA VĂN PHÒNG CHÍNH PHỦ

1. Các điều kiện làm việc có tính chất đặc thù

1.1. Môi trường làm việc

Hoạt động tìm kiếm cứu nạn hàng hải là một hoạt động hết sức nặng nhọc, nguy hiểm và độc hại, đặc biệt là nguy hiểm đến tính mạng đối với lao động là thuyền viên phục vụ trên các tàu chuyên dụng. Các tai nạn, sự cố hàng hải thường xuyên xảy ra vào những thời điểm mưa bão, sóng gió, thời tiết phức tạp, khi các phương tiện vận tải biển tìm nơi trú ẩn an toàn thì người lao động, phương tiện thường trực tìm kiếm cứu nạn và phải đến vùng biển có điều kiện thời tiết bất lợi, nguy hiểm để ứng trực, thực hiện nhiệm vụ.

Mặt khác, do khu vực trách nhiệm tìm kiếm cứu nạn của Việt Nam rất rộng lớn, số lượng phương tiện thường trực ít nên người lao động, cùng các phương tiện tìm kiếm cứu nạn thường xuyên phải di chuyển, thường trực ngoài khơi, tại nhiều vị trí khác nhau trong vùng biển trách nhiệm.

Trên toàn bộ vùng biển Việt Nam với 3.260 km chiều dài và hơn 1 triệu km² vùng biển đặc quyền kinh tế hiện mới được trang bị 7 tàu tìm kiếm cứu nạn chuyên dụng, nên việc bố trí các tàu này phải rải trên nhiều vị trí và điều động di chuyển thường xuyên giữa các vùng biển theo thời tiết khí hậu và yêu cầu của công tác tìm kiếm cứu nạn. Đặc biệt có nhiều vị trí chốt chặn rất khó khăn về điều kiện sinh hoạt như các đảo xa bờ, Côn Đảo, quần đảo Trường Sa..., tính chất nghề nghiệp của thuyền viên phải thay đổi địa điểm làm việc thường xuyên, điều kiện sinh hoạt thiếu thốn, không ổn định. Thủy thủ, thuyền viên tàu và cán bộ tham gia công tác tìm kiếm cứu nạn hàng ngày phải sống trong môi trường chật hẹp trên tàu, ô nhiễm không khí, tiếng ồn lớn, ít khi có điều kiện vào đất liền. Mọi sinh hoạt bình thường đều được thực hiện trên tàu, việc liên lạc, giao lưu với đất liền đều phải thông qua các phương tiện thông tin liên lạc hoặc các phương tiện tiếp tế nhỏ.

1.2. Điều kiện làm việc

Hầu hết các vụ tai nạn xảy ra do các nguyên nhân như tàu mất khả năng điều động, đâm va, thùng tàu gây chìm... trong điều kiện thời tiết xấu. Trong các trường hợp này, tàu tìm kiếm cứu nạn chuyên dụng phải tìm cách tiếp cận, chống chìm và cứu nạn nhân khỏi khu vực nguy hiểm. Với điều kiện thời tiết xấu, việc tiếp cận, chống chìm và cứu nạn nhân là công việc đặc biệt nguy hiểm, có khả năng rủi ro về tính mạng rất cao, điều này đòi hỏi thuyền viên tàu tìm kiếm cứu nạn chuyên dụng phải tinh thông nghiệp vụ, được huấn luyện thường xuyên với các giáo án riêng và phải có lòng dũng cảm, yêu nghề, sẵn sàng chấp nhận rủi ro để cứu tính mạng con người.

Công tác tìm kiếm cứu nạn trên biển cần tiến hành khẩn trương, phản ứng nhanh, các tai nạn hàng hải lại thường xảy ra theo mùa và tập trung tại một số khu vực biển có điều kiện thời tiết khí hậu khắc nghiệt. Hiện nay, Trung tâm đang bố trí các tàu tìm kiếm cứu nạn chốt chặn tại các khu vực đảo ngoài khơi, nơi có khả năng xảy ra tai nạn cao. Do đó, thuyền viên phải sống, làm việc hoàn toàn trên tàu 24/24h trong điều kiện sóng lắc mạnh, tàu chỉ được phép vào bờ lấy nhiên liệu, nước ngọt, bảo dưỡng sửa chữa và huấn luyện. Do đặc điểm kỹ thuật của tàu có tính cơ động cao, chịu mọi cấp sóng gió nên chỉ được bố trí trữ lượng nước ngọt và thực phẩm rất ít, thuyền viên phải sử dụng hạn chế để có thể duy trì được hoạt động dài ngày trên biển, xét về điều kiện sinh hoạt là đặc biệt khó khăn.

1.3. Kết quả khảo sát thực trạng điều kiện lao động

Trung tâm y tế lao động giao thông vận tải đã tiến hành khảo sát, đo đạc các yếu tố về môi trường lao động của người lao động làm việc trên tàu tìm kiếm cứu nạn với các chỉ tiêu điều kiện lao động, kết quả cụ thể như sau:

STT	Các chỉ tiêu về điều kiện lao động	Kết quả đo	Mức điểm
I	Nhóm chỉ tiêu về môi trường lao động		
1	Vì khí hậu (thời điểm đo mùa đông)		
1.1	Nhiệt độ không khí (TCVSCP: $\leq 16^{\circ}\text{C}$)	9,3	4 + 1 = 5
1.2	Bức xạ nhiệt ($\text{Cal}/\text{cm}^2/\text{phút}$)	5,14	6
1.3	Độ ẩm, tốc độ gió Độ ẩm (%) (TCVSCP $\leq 80\%$) Tốc độ gió (m/s) (TCVSCP $\leq 0,5$) Độ ẩm > 90% thì nâng điểm của nhiệt độ thêm 1 điểm	92,1 3,3	
2	Tiếng ồn vượt TCVSCP ($\leq 85 \text{ dBA}$)	22,8	6
3	Rung xóc vượt TCVSCP Gia tốc $\text{m/s}^2 \leq 1$ Vận tốc $\text{cm/s} \leq 1,5$	5,2 4,5	6 6
II	Nhóm yếu tố tâm sinh lý lao động		
1	Mức tiêu hao năng lượng: Tính theo Kcal/ca lao động	2.560	6
2	Biến đổi tim mạch và hô hấp khi làm việc: Tần số mạch trung bình	126	6

	Lấy bình quân của nhóm trong suốt ca lao động (nhịp/phút)		
3	Mức chịu tải của cơ bắp khi làm việc: giảm sức bền cơ bắp so với trước khi làm việc	73,4	6
4	Vị trí, tư thế lao động và đi lại trong khi làm việc Phải đi lại trong lúc làm việc km/ca (có mang vác > 5 kg, có thao tác > 25% ca)	27,5	6
5	Nhịp điệu cử động, số lượng động tác trong một giờ của lớp chuyển động lớn: Vai, cánh tay, cẳng chân	1.350	5
6	Căng thẳng thần kinh thị giác: Tăng thời gian phản xạ thị vận động % so với đầu ca	61	5
7	Độ căng thẳng chú ý và mệt mỏi thần kinh: Tăng thời gian phản xạ thính vận động % so với đầu ca	67	5
8	Mức hoạt động não lực khi làm việc: Giảm dung lượng nhớ % sau ca lao động so với trước ca	66	5
9	Mức căng thẳng thần kinh tâm lý trong tiến trình ca Phải thực hiện những quyết định khẩn cấp khi thiếu thời gian hoặc trong tình huống nguy hiểm, nguy hiểm trực diện, có trách nhiệm về sự an toàn cho người và tài sản trong điều kiện nguy hiểm		5
10	Chế độ lao động: Làm việc ca kíp	24/24h	5
	Tổng số điểm		83

Bảng 2. Kết quả khảo sát điều kiện lao động ngành nghề tìm kiếm cứu nạn hàng hải

Theo bảng phân loại các chỉ tiêu về điều kiện lao động của Bộ Lao động – Thương binh và xã hội, lao động trong lĩnh vực tìm kiếm cứu nạn hàng hải là lao động loại VI, thuộc nghề đặc biệt nặng nhọc, độc hại, nguy hiểm với các chỉ tiêu về điều kiện lao động được đánh giá là không cải tạo được, người lao động bắt buộc phải chấp thuận điều kiện lao động đó. Vì vậy, việc duy trì công tác kiểm tra bảo dưỡng thường xuyên cơ sở vật chất, phương tiện tìm kiếm cứu nạn, trang thiết bị chuyên dùng tìm kiếm cứu nạn để đảm bảo môi trường làm việc an toàn, giúp giảm giảm cường độ làm việc của người lao động là điều thiết yếu cần được thực hiện. Mặt khác với tính chất công việc đặc thù mang tính độc hại, nguy hiểm khi thực hiện nhiệm vụ tìm kiếm cứu nạn trong môi trường biển khắc nghiệt, thời tiết diễn biến khó lường, Nhà nước cần quan tâm có chính sách hỗ

trợ, cụ thể như việc duy trì khám sức khỏe định kỳ 6 tháng một lần, cung cấp đầy đủ bảo hộ lao động để tạo môi trường làm việc an toàn, giúp khuyến khích thuyền viên trên tàu tìm kiếm cứu nạn yên tâm công tác và hoàn thành tốt nhiệm vụ được giao.

2. Mức chi thường xuyên đối với các nhiệm vụ mang tính chất đặc thù đang được áp dụng và tình hình thực hiện giai đoạn 2017 - 2019

2.1. Mức chi thường xuyên đối với các nhiệm vụ mang tính chất đặc thù đang được áp dụng

Trước khi Thủ tướng Chính phủ ban hành Quyết định số 46/2016/QĐ-TTg ngày 19/10/2016 về định mức phân bổ dự toán chi thường xuyên ngân sách nhà nước năm 2017, việc lập dự toán chi cho Trung tâm được căn cứ theo tổ chức, biên chế, chức năng, nhiệm vụ được Cục Hàng hải Việt Nam thẩm định trình Bộ GTVT, Bộ Tài chính phân bổ giao dự toán chi NSNN hàng năm cho Trung tâm.

Thực hiện Quyết định số 46/2016/QĐ-TTg ngày 19/10/2016 của Thủ tướng Chính phủ, Trung tâm là đơn vị sự nghiệp công lập do nhà nước đảm bảo chi thường xuyên, theo đó, chi hoạt động thường xuyên được vận dụng tối đa bằng định mức phân bổ chi quản lý hành chính của đơn vị cùng quy mô biên chế (khoản c, Điều 2, định mức phân bổ dự toán chi thường xuyên năm 2017). Với định mức phân bổ theo quy định của Quyết định số 46/2016/QĐ-TTg thì số chi thường xuyên của Trung tâm (chưa bao gồm chi tiền lương và các khoản có tính chất lương theo quy định đối với các đơn vị sự nghiệp công lập) năm 2017 của Trung tâm là 15.750 triệu đồng, giảm so với ngân sách được cấp năm 2016 là 45.560 triệu đồng.

Do đó, mức kinh phí quy định tại Quyết định số 46/2016/QĐ-TTg ngày 19/10/2016 không đảm bảo nguồn vốn để Trung tâm duy trì, thực hiện nhiệm vụ tìm kiếm cứu nạn được giao.

Trước những khó khăn, vướng mắc nêu trên, để tạo điều kiện cho Trung tâm Phối hợp tìm kiếm cứu nạn hàng hải Việt Nam đảm bảo kinh phí hoạt động theo chức năng, nhiệm vụ được giao, trên cơ sở đề nghị của Bộ GTVT, Bộ Nội vụ, Bộ Tài chính, ngày 04/4/2017, Văn phòng Chính phủ đã có văn bản số 3245/VPCP-KTTH thông báo ý kiến của Thủ tướng Chính phủ về việc áp dụng định mức chi thường xuyên theo Quyết định số 46/2016/QĐ-TTg của Trung tâm. Theo đó, Trung tâm được áp dụng mức chi thường xuyên năm 2017 và ổn định trong 3 năm tiếp theo như đề nghị của Bộ Tài chính tại văn bản số 3450/BTC-HCSN ngày 15/3/2017 với nội dung:

a) Chi tiền lương và các khoản có tính chất lương theo quy định đối với các đơn vị sự nghiệp công lập.

b) Chi thường xuyên: Định mức chi thường xuyên áp dụng bằng định mức phân bổ chi quản lý hành chính của đơn vị cùng quy mô biên chế theo Quyết định số 46/2016/QĐ-TTg.

c) Một số nhiệm vụ thường xuyên đặc thù khác, gồm:

- (i) Mức ăn theo định lượng, phụ cấp ngày đi biển, nhiên liệu của ô tô chuyên dùng và các tàu tìm kiếm cứu nạn chuyên dùng;
- (ii) Bảo hộ lao động cho thuyền viên;
- (iii) Khám sức khỏe cho thuyền viên;
- (iv) Bảo hiểm ô tô chuyên dùng và các tàu tìm kiếm cứu nạn chuyên dùng, thuyền viên;
- (v) Nước ngọt sinh hoạt cho thuyền viên và nước rửa tàu;
- (vi) Cước phí sử dụng trang bị liên lạc chuyên dùng;
- (vii) Chi vật tư, vật rẻ tiền mau hỏng cho tàu tìm kiếm cứu nạn chuyên dùng;
- (viii) Chi mua hàng hóa, vật tư, trang thiết bị chuyên dùng cho tàu tìm kiếm cứu nạn chuyên dùng và vật tư phục vụ phòng cháy chữa cháy;
- (ix) Chi phí thuê phương tiện, trang thiết bị, cầu cảng, thuê giáo viên trong nước, nước ngoài để giảng dạy công tác nghiệp vụ chuyên môn tìm kiếm cứu nạn, phòng cháy chữa cháy;
- (x) Sửa chữa thường xuyên tàu thuyền, ô tô chuyên dùng, trang thiết bị chuyên dùng tìm kiếm cứu nạn hàng hải.

2.2. Tình hình thực hiện dự toán chi hoạt động thường xuyên giai đoạn 2017 - 2019

Trên cơ sở ý kiến của Thủ tướng Chính phủ tại văn bản số 3245/VPCP-KTTH ngày 04/4/2017, Bộ trưởng Bộ GTVT đã có Quyết định số 2347/QĐ-BGTVT ngày 09/8/2017 giao quyền tự chủ theo quy định tại Nghị định số 141/2016/NĐ-CP ngày 10/10/2016 của Chính phủ cho Trung tâm, theo đó, Trung tâm được phân loại là đơn vị sự nghiệp kinh tế do Nhà nước đảm bảo chi thường xuyên giai đoạn 2017 - 2019.

Tổng hợp kết quả thực hiện các nhiệm vụ thường xuyên (trong đó có nhiệm vụ thường xuyên đặc thù) của Trung tâm cụ thể như sau:

Đơn vị tính: triệu đồng

Mục	Nội dung	Thực hiện năm 2017	Thực hiện năm 2018	Ước thực hiện năm 2019
<i>I</i>	<i>Chi tiền lương, phụ cấp và các khoản đóng góp theo lương</i>	<i>74.998</i>	<i>80.081</i>	<i>91.377</i>
6000	Tiền lương	45.732	49.029	56.254

6100	Phụ cấp lương (phụ cấp chức vụ; khu vực; đi biển; lưu động; đặc biệt; làm đêm, làm thêm giờ; nặng nhọc, độc hại, nguy hiểm; ưu đãi nghề, thâm niên vượt khung, thâm niên nghề...)	24.918	26.430	30.030
6300	Các khoản đóng góp	4.348	4.623	5.093
II	Các khoản chi thường xuyên	57.772	46.165	59.991
6050	Tiền công trả cho vị trí lao động thường xuyên theo hợp đồng	348	108	257
6200	Tiền thưởng	3.242	295	336
6250	Phúc lợi tập thể (khám sức khỏe định kỳ, hóa chất vệ sinh phòng dịch...)	7.840	944	2.756
6400	Các khoản thanh toán khác cho cá nhân (tiền ăn định lượng...)	4.538	3.657	3.755
6500	Thanh toán dịch vụ công cộng	13.235	14.688	18.767
	<i>Tiền điện, nước, vệ sinh, môi trường</i>	<i>1.872</i>	<i>2.101</i>	<i>2.144</i>
	<i>Tiền nhiên liệu</i>	<i>11.363</i>	<i>12.587</i>	<i>16.623</i>
6550	Vật tư văn phòng	2.185	2.114	2.503
6600	Thông tin, tuyên truyền, liên lạc	2.095	1.922	2.144
6650	Hội nghị	337	448	636
6700	Công tác phí	3.201	3.096	3.728
6750	Chi phí thuê mướn (thuê phương tiện, trang thiết bị, cầu cảng, thuê đào tạo nghiệp vụ chuyên môn TKCN, phòng cháy chữa cháy...)	3.209	3.546	3.816
6800	Chi đoàn ra	207	338	67

6900	Sửa chữa, duy tu tài sản phục vụ công tác chuyên môn và các công trình CSHT (tàu thuyền cano, ô tô chuyên dùng, trang thiết bị chuyên dùng tìm kiếm cứu nạn)	7.731	5.034	8.133
6950	Mua sắm tài sản phục vụ công tác chuyên môn	24	237	779
7000	Chi phí nghiệp vụ chuyên môn của từng ngành	6.500	7.208	8.485
	<i>Chi mua hàng hóa, vật tư</i>	<i>4.275</i>	<i>4.364</i>	<i>6.103</i>
	<i>Đồng phục, trang phục, bảo hộ lao động</i>	<i>2.225</i>	<i>2.844</i>	<i>2.381</i>
7050	Mua sắm tài sản vô hình	15	6	100
7750	Chi khác	3.060	2.518	3.729
	<i>Chi bảo hiểm tài sản và phương tiện</i>	<i>979</i>	<i>956</i>	<i>1.538</i>
	<i>Chi các khoản phí và lệ phí, các khoản khác</i>	<i>2.081</i>	<i>1.562</i>	<i>2.191</i>
7850	Chi cho công tác Đảng ở tổ chức Đảng cơ sở và các cấp trên cơ sở, các đơn vị hành chính, sự nghiệp	5	6	-

Bảng 3. Kết quả thực hiện chi thường xuyên NSNN giai đoạn 2017-2019

Đánh giá các số liệu tổng hợp nêu trên, kinh phí thực hiện nhiệm vụ thường xuyên mang tính chất đặc thù của Trung tâm chiếm tỷ trọng lớn trong dự toán chi thường xuyên được cấp có thẩm quyền giao cho Trung tâm hàng năm.

Thực tế cho thấy, các nhiệm vụ chi hoạt động thường xuyên của Trung tâm không có sự khác biệt về nội dung chi theo Quyết định 46/2016/QĐ-TTg, nhưng do tính chất đặc thù hoạt động thường xuyên của Trung tâm đòi hỏi phải sử dụng nguồn kinh phí lớn hơn. So sánh mức chi thường xuyên được phân bổ theo Quyết định số 46/2016/QĐ-TTg so với kinh phí chi thường xuyên thực hiện hàng năm (không bao gồm tiền lương, phụ cấp và các khoản đóng góp theo lương) như sau:

- Năm 2017, kinh phí cấp theo định mức chi Quyết định 46/2016/QĐ-TTg là 15.750 triệu đồng/307 biên chế lao động, đạt tỷ lệ 27,3% so với kinh phí thực chi thường xuyên là 57.772 triệu đồng (không bao gồm tiền lương, phụ cấp và các khoản đóng góp theo lương);

- Năm 2018, kinh phí cấp theo định mức chi Quyết định 46/2016/QĐ-TTg là 15.750 triệu đồng /307 biên chế lao động, đạt tỷ lệ 34,1% so với kinh phí thực chi thường xuyên là 46.165 triệu đồng (không bao gồm tiền lương, phụ cấp và các khoản đóng góp theo lương);

- Ước thực hiện năm 2019, kinh phí chi thường xuyên cấp theo định mức chi Quyết định 46/2016/QĐ-TTg là 18.150 triệu đồng /355 biên chế lao động, đạt tỷ lệ 30,3% so với kinh phí thực chi thường xuyên là 59.991 triệu đồng (không bao gồm tiền lương, phụ cấp và các khoản đóng góp theo lương).

2.3. Đánh giá tình hình sử dụng kinh phí thực hiện nhiệm vụ thường xuyên đặc thù

a) Ăn định lượng, phụ cấp ngày đi biển, bảo hộ lao động, khám sức khỏe cho thuyền viên:

Với tính chất đặc thù công việc tìm kiếm cứu nạn trên biển, căn cứ các chế độ, chính sách đối với người lao động được nhà nước áp dụng, Trung tâm đã tiến hành chi trả tiền ăn định lượng cho thuyền viên tàu tìm kiếm cứu nạn và ca nô cao tốc phục vụ tìm kiếm cứu nạn, nhân viên cứu nạn với mức chi 108.000 đồng/ngày/người, theo số ngày làm việc thực tế; chi phụ cấp đi biển mức 232.000 đồng/ngày/người đối với thuyền viên trong những ngày đi biển, hoạt động tìm kiếm cứu nạn, huấn luyện, tuyên truyền... trên biển.

b) Bảo hộ lao động cho thuyền viên: Trung tâm đã mua sắm đồng phục, trang phục, bảo hộ lao động cho thuyền viên và cán bộ, viên chức theo quy định của cấp thẩm quyền, tối thiểu 02 bộ bảo hộ lao động/năm, 02 bộ đồng phục mùa hè/năm.

c) Khám sức khỏe định kỳ cho thuyền viên: Với đặc thù ngành nghề đặc biệt độc hại, nguy hiểm, thuyền viên, nhân viên cứu nạn được hưởng chế độ khám sức khỏe định kỳ 6 tháng/lần.

d) Bảo hiểm ô tô chuyên dùng và các tàu tìm kiếm cứu nạn chuyên dụng, thuyền viên: Do đặc thù công việc có tính rủi ro rất cao, việc mua bảo hiểm được thực hiện để đảm bảo tài sản của nhà nước, quyền lợi chính đáng của người trực tiếp tham gia cứu nạn tại hiện trường.

đ) Nước ngọt sinh hoạt cho thuyền viên và rửa tàu: đặc thù các tàu tìm kiếm cứu nạn có lượng dự trữ nước ngọt thấp, do vậy, khi hoạt động trên biển hoặc trục chốt chặn tại các địa phương phải thuê tàu dịch vụ cung cấp nên chi phí này phát sinh tăng so với giá quy định.

e) Chi phí mua vật tư, vật rẻ mau hỏng cho các tàu tìm kiếm cứu nạn chuyên dụng để phục vụ công tác bảo dưỡng, sửa chữa thường xuyên cũng chiếm tỷ trọng đáng kể trong kinh phí thường xuyên của đơn vị.

g) Trung tâm đã tổ chức mua sắm, trang bị các trang thiết bị chuyên dùng, hàng hóa, vật tư chuyên dụng đảm bảo duy trì hoạt động huấn luyện thường xuyên và thực hiện nhiệm vụ khẩn cấp khi có lệnh.

h) Chi phí thuê phương tiện, trang thiết bị, cầu cảng, thuê giáo viên trong

nước, nước ngoài để giảng dạy công tác nghiệp vụ chuyên môn tìm kiếm cứu nạn, phòng cháy chữa cháy:

- Với đặc thù công việc đòi hỏi phải có kế hoạch bảo dưỡng, huấn luyện nghiệp vụ thường xuyên trên biển đối với các tàu, ca nô cứu nạn, phương tiện cứu nạn chuyên dụng. Trong giai đoạn 2017 - 2019, Trung tâm đã thực hiện công tác bảo dưỡng, huấn luyện nghiệp vụ tìm kiếm cứu nạn nên việc thường trực 24/7 được đảm bảo, lực lượng tìm kiếm cứu nạn luôn trong trạng thái sẵn sàng nhận lệnh thực hiện nhiệm vụ được giao dù điều kiện thời tiết trên biển, sóng gió tại hiện trường nguy hiểm đến tính mạng và đã hoàn thành tốt nhiệm vụ là đơn vị đầu mối chủ trì phối hợp hoạt động tìm kiếm cứu nạn trên vùng biển Việt Nam.

- Đối với công tác huấn luyện nghiệp vụ phòng cháy, chữa cháy được duy trì thường xuyên từ Trung tâm tới các tàu tìm kiếm cứu nạn chuyên dụng và ca nô. Trung tâm đã trực tiếp thực hiện nhiều nhiệm vụ chữa cháy, cứu nạn nhân trong các tàu cháy một cách hiệu quả.

- Tại Trung tâm TKCN khu vực IV, do chưa có cầu cảng nên hàng tháng Trung tâm phải thuê cầu cảng cho tàu SAR 27-01 và 02 ca nô cao tốc đậu.

i) Sửa chữa thường xuyên tàu thuyền, ô tô chuyên dùng, trang thiết bị chuyên dụng tìm kiếm cứu nạn:

Do tính chất công việc luôn phải thực hiện trong những điều kiện thời tiết khắc nghiệt, sóng gió lớn, hơn nữa, các tàu cứu nạn chuyên dụng được đóng theo tiêu chuẩn châu Âu, mức độ tự động hóa cao, nên công tác bảo dưỡng, duy tu để đảm bảo chất lượng hoạt động tốt luôn được ưu tiên hàng đầu trong lĩnh vực kỹ thuật phương tiện. Trung tâm đã duy trì tốt công tác bảo dưỡng, duy tu thường xuyên theo định mức, tiêu chuẩn nhà sản xuất và quy định của đăng kiểm đối với tất cả các tàu tìm kiếm cứu nạn, ca nô cứu nạn, ô tô chuyên dùng và các hệ thống trang thiết bị chuyên dụng tìm kiếm cứu nạn hiện có nên khoản chi này phát sinh tương đối lớn.

k) Một số nhiệm vụ thường xuyên đặc thù khác:

- Thuê giáo viên trong nước và nước ngoài giảng dạy về nghiệp vụ chuyên môn cho các khóa nghiệp vụ thường xuyên: Tiếng Anh chuyên ngành, nghiệp vụ lặn, võ thuật, nghiệp vụ thông tin GMDSS, phòng chống cháy nổ và các khóa đào tạo, tập huấn thường xuyên khác. Vì vậy, nghiệp vụ chuyên môn của viên chức, người lao động Trung tâm được nâng cao. Cụ thể, Trung tâm đã hoàn thành tốt vai trò đầu mối trong việc trao đổi thông tin liên lạc tìm kiếm cứu nạn với các quốc gia trong khu vực và trên thế giới. Số vụ cứu nạn thuyền viên tàu nước ngoài ngày càng gia tăng qua các năm, do mật độ phương tiện và các tuyến hàng hải đi qua vùng biển Việt Nam nhiều. Số lượng viên chức, người lao động được cử tham gia các cuộc diễn tập tìm kiếm cứu nạn, hội thảo, khóa tập huấn, đào tạo nghiệp vụ chuyên môn ở nước ngoài tăng lên. Bên cạnh đó, thế lực của lực lượng tìm kiếm cứu nạn được tăng cường, luôn sẵn sàng nhận nhiệm vụ tìm kiếm cứu nạn trong điều kiện thời tiết, sóng gió nguy hiểm trên biển.

- Tổ chức hoạt động chốt chặn tại các khu vực có nguy cơ cao: Năm 2017, 2018, Trung tâm đã thực hiện việc điều động các tàu chuyên dụng tìm kiếm cứu nạn chốt chặn tại các khu vực biển như: Nghệ An, Quảng Bình, Quy Nhơn, Côn Đảo... Có những giai đoạn vừa chốt chặn vừa thực hiện nhiệm vụ tăng cường cho các hoạt động khác. Năm 2019, theo kế hoạch được Ủy ban quốc gia ứng phó SCTT & TKCN phê duyệt, Trung tâm sẽ thực hiện chốt chặn tàu tìm kiếm cứu nạn trong mùa mưa bão từ tháng 7/2019 tại Nghệ An, Quy Nhơn và Côn Đảo, các tàu tìm kiếm cứu nạn sẽ được điều động từ Hải Phòng, Đà Nẵng và Vũng Tàu lần lượt thực hiện nhiệm vụ chốt chặn theo kế hoạch.

- Tổ chức tuyên truyền, tập huấn về tìm kiếm cứu nạn: Hàng năm, Trung tâm cử các đoàn công tác đi các tỉnh ven biển để tổ chức các lớp tập huấn, tuyên truyền cho các đối tượng là ngư dân, thuyền viên và chủ tàu vận tải nhỏ, cán bộ quản lý các cấp tại địa phương. Nội dung tập huấn chủ yếu là các kiến thức cơ bản về tìm kiếm cứu nạn, phòng chống cháy nổ, sơ cấp cứu y tế, cách thức chuẩn bị cho một chuyến đi biển an toàn.

Việc áp dụng mức chi thường xuyên đối với các nhiệm vụ mang tính chất đặc thù trong giao dự toán chi NSNN giai đoạn 2017 – 2019 đảm bảo kinh phí thực hiện tốt nhiệm vụ phối hợp tìm kiếm cứu nạn, nâng cao năng lực chuyên môn và kỹ năng nghề nghiệp cho lực lượng trực tiếp tham gia vào công tác tìm kiếm cứu nạn tại hiện trường.

3. Kết quả thực hiện nhiệm vụ

3.1. Hoạt động tìm kiếm cứu nạn trên biển

Hàng năm, Trung tâm thu nhận và xử lý từ 200 - 500 thông tin liên quan đến tai nạn, sự cố hàng hải, tổ chức ứng cứu hàng ngàn người, hàng trăm tàu thuyền bị nạn trên biển. Giai đoạn từ năm 2016 trở về trước, số lượng vụ việc tìm kiếm cứu nạn được Trung tâm thu nhận và xử lý bình quân khoảng 250 - 300 vụ/năm; giai đoạn từ năm 2017 – 2018, số lượng vụ việc tăng lên do nhiều yếu tố khách quan và chủ quan, bình quân khoảng 500 - 600 vụ/năm. Số liệu thống kê cụ thể trong các năm gần đây như sau:

STT	Tiêu chí	2017	2018	2019 (10 tháng)
1	Số vụ báo nạn	634	576	430
2	Số lần điều động phương tiện chuyên dụng tìm kiếm cứu nạn	105	81	61
2	Tổng số người được cứu, hỗ trợ	1045	1051	974
	- Số người Việt Nam	972	1025	940
	- Số người nước ngoài	73	26	34

3	Tổng số tàu được cứu và hỗ trợ	88	86	86
	- Số tàu Việt Nam	86	85	84
	- Số tàu nước ngoài	2	1	2

Bảng 4. Kết quả thực hiện nhiệm vụ tìm kiếm cứu nạn trên biển

Trung tâm đã tham gia phối hợp và trực tiếp thể hiện vai trò chỉ huy phối hợp và chỉ huy hiện trường trong các vụ việc tìm kiếm cứu nạn trên biển, đặc biệt là các vụ việc tìm kiếm cứu nạn có tính chất phức tạp nổi trội như: cứu nạn 05 thuyền viên của tàu Bạch Đằng 06 bị chìm ngày 20/01/2017, tổ chức tìm kiếm cứu nạn thuyền viên tàu Hải Thành 26-BLC bị chìm do va chạm với tàu Petrolimex 14 ngày 28/3/2017, cứu nạn 11 thuyền viên tàu Hải Hà 38 ngày 11/8/2018, cứu nạn 04 thuyền viên Philippin bị thương nặng do tai nạn lao động trên tàu WHITE SHARK - quốc tịch Marshall ngày 29/12/2018, cứu nạn 15 thuyền viên tàu BD 95004 TS bị chìm ngày 25/02/2019, tổ chức cứu nạn 10 thuyền viên tàu Thái Thụy 88 bị chìm trong bão số 4 ngày 29/8/2019. Đối với các vụ việc mà khu vực tìm kiếm cứu nạn liên quan đến nước ngoài, Trung tâm đã thực hiện tốt vai trò là cơ quan đầu mối quốc gia trong hoạt động tìm kiếm cứu nạn với các nước ASEAN.

Đặc biệt, trong giai đoạn từ năm 2017 đến 2018, Trung tâm đã thực hiện thành công 23 vụ tìm kiếm cứu nạn tại khu vực biển quần đảo Hoàng Sa, 19 vụ tại khu vực quần đảo Trường Sa, cứu và hỗ trợ hàng trăm ngư dân, công dân và các phương tiện. Vụ tìm kiếm cứu nạn xa nhất thực hiện tại khu vực phía Đông đảo Bông Bay, quần đảo Hoàng Sa, cách bờ khoảng trên 380 hải lý.

3.2. Quy trình chỉ huy, điều hành hoạt động phối hợp tìm kiếm, cứu nạn trên biển

Thực hiện chức năng là đơn vị làm đầu mối phối hợp trong tìm kiếm, cứu nạn trên biển, chủ trì phối hợp hoạt động tìm kiếm, cứu nạn trên vùng biển Việt Nam, trừ vùng nước cảng biển, vùng cấm và vùng hạn chế trên biển, Trung tâm phối hợp tìm kiếm cứu nạn hàng hải Việt Nam trực tiếp chỉ huy, điều hành hoạt động của lực lượng, phương tiện ngành hàng hải và của các bộ, ngành, địa phương khác được huy động tham gia hoạt động phối hợp tìm kiếm cứu nạn trên biển, bao gồm lập kế hoạch, xác định vùng tìm kiếm, tổ chức phân công khu vực hoạt động cho từng lực lượng, phương tiện, chỉ định chỉ huy hiện trường (OSC), thu thập, tiếp nhận thông tin hiện trường, điều chỉnh kế hoạch hoạt động tìm kiếm, chỉ đạo công tác cứu nạn, cứu hộ đối tượng bị nạn và phối hợp với cơ quan, đơn vị, địa phương liên quan để giải quyết các công việc sau hoạt động tìm kiếm, cứu nạn (cấp cứu người bị nạn, bàn giao người, phương tiện bị nạn, hồi hương người bị nạn...).

Trong trường hợp hoạt động tìm kiếm, cứu nạn trên biển có sự tham gia của lực lượng, phương tiện tìm kiếm cứu nạn của nước ngoài, Trung tâm phối hợp tìm kiếm cứu nạn hàng hải Việt Nam thực hiện chức năng là cơ quan đầu

mọi thông tin liên lạc giữa cơ quan chỉ huy, điều hành hoạt động tìm kiếm cứu nạn trên biển Việt Nam với lực lượng, phương tiện tìm kiếm cứu nạn của nước ngoài.

Khi bị nạn, các phương tiện bị nạn bằng các trang thiết bị thông tin liên lạc được trang bị (EPIRB, MF/HF, VHF, điện thoại...) phát tín hiệu cấp cứu theo quy định. Các Đài, Trạm thông tin trên bờ (Đài thông tin duyên hải, Trạm thu tín hiệu vệ tinh mặt đất, các cơ quan, đơn vị liên quan) thu nhận tín hiệu báo nạn, chuyển ngay đến Trung tâm phối hợp tìm kiếm cứu nạn hàng hải Việt Nam. Trung tâm triển khai các biện pháp nghiệp vụ để đưa ra các hành động ứng phó thích hợp, phối hợp với các đơn vị, lực lượng có liên quan (y tế, biên phòng, cảng vụ...) để triển khai các bước cần thiết tiếp theo. Đồng thời, các tàu biển đang hoạt động tại khu vực có đối tượng bị nạn khi nhận được thông tin cấp cứu (trực tiếp, relay, thông báo hàng hải,...) cũng phải tham gia hoạt động phối hợp tìm kiếm cứu nạn.

Khi vụ việc vượt quá khả năng của mình, Trung tâm báo cáo, đề xuất với Ủy ban quốc gia ứng phó sự cố, thiên tai và tìm kiếm cứu nạn để huy động lực lượng, phương tiện của Bộ, ngành khác (không quân, hải quân, cảnh sát biển, thủy sản,...) hoặc đề nghị lực lượng của các quốc gia lân cận cùng tham gia phối hợp ứng cứu.

3.3. Hợp tác quốc tế trong lĩnh vực tìm kiếm cứu nạn trên biển

Việt Nam là thành viên của Công ước quốc tế về tìm kiếm cứu nạn trên biển - SAR 79, theo đó, các quốc gia có biển phải tiến hành các hoạt động tìm kiếm cứu nạn trong vùng biển thuộc trách nhiệm của mình. Để thực hiện đầy đủ trách nhiệm và nghĩa vụ của quốc gia thành viên Công ước về tìm kiếm cứu nạn trên biển, Trung tâm đóng vai trò là cơ quan đầu mối phối hợp quốc tế và trực tiếp thực hiện các hoạt động phối hợp tìm kiếm cứu nạn với các quốc gia trong khu vực và trên thế giới.

Thực hiện tuyên bố ASEAN về hợp tác tìm kiếm và cứu nạn người và tàu thuyền gặp nạn trên biển và Thỏa thuận giữa Chính phủ nước Cộng hòa Xã hội Chủ nghĩa Việt Nam và Chính phủ nước Cộng hòa Philippin về hợp tác trong lĩnh vực tìm kiếm cứu nạn trên biển, Trung tâm được Thủ tướng Chính phủ giao nhiệm vụ là cơ quan đầu mối quốc gia của Việt Nam về thực hiện thỏa thuận tìm kiếm cứu nạn với các nước ASEAN.

Trung tâm đã thiết lập kênh liên lạc trực tiếp với các tổ chức tìm kiếm cứu nạn thế giới và triển khai các lĩnh vực hợp tác như:

- Duy trì đường dây liên lạc trực tiếp với các tổ chức tìm kiếm cứu nạn quốc tế.

- Chuyển giao, cung cấp, tiếp nhận thông tin báo nạn trên vùng biển trách nhiệm do mỗi quốc gia chủ trì; tham gia các hội nghị, hội thảo quốc tế về tìm kiếm cứu nạn; tham gia đàm phán phân vùng trách nhiệm tìm kiếm cứu nạn với các quốc gia lân cận theo Công ước SAR 79, thỏa thuận hợp tác tìm kiếm cứu nạn với Trung Quốc, Philippin.

- Chủ trì hoạt động tìm kiếm cứu nạn trên vùng biển Việt Nam khi có các lực lượng quốc tế tham gia, phối hợp xử lý thông tin liên quan đến đối tượng bị nạn, nguồn lực có thể huy động tham gia hoạt động phối hợp tìm kiếm, cứu nạn trên vùng biển quốc tế, vùng biển thuộc trách nhiệm tìm kiếm cứu nạn của các quốc gia lân cận;

- Điều động nguồn lực tham gia phối hợp tìm kiếm, cứu nạn trên các vùng biển giáp ranh, vùng biển do Việt Nam chủ trì.

- Hàng năm tổ chức các cuộc diễn tập xử lý thông tin tìm kiếm cứu nạn trên biển, trao đổi thông tin với các tổ chức này, trung bình từ 4 - 5 cuộc/năm.

3.4. Tìm kiếm cứu nạn đối với tàu cá trên biển và công tác tuyên truyền, tập huấn cho ngư dân

Ngư trường hoạt động của tàu cá Việt Nam rất rộng lớn (ra đến phía Đông - Bắc quần đảo Hoàng Sa, phía Nam Biển Đông tiếp giáp với Indonesia, Malaysia, Brunei...) thời gian hoạt động hầu như quanh năm bất kể điều kiện về thời tiết trên biển. Nhiều trường hợp tai nạn, sự cố trên biển, phương tiện của lực lượng tìm kiếm cứu nạn (kể cả tàu chuyên dụng tìm kiếm cứu nạn và các lực lượng khác) không đủ khả năng ứng phó kịp thời.

Để góp phần giảm thiểu tai nạn xảy ra đối với tàu cá trên biển, hàng năm, Trung tâm tổ chức các đợt tuyên truyền, tập huấn cho ngư dân và chủ tàu nâng cao ý thức chấp hành các quy định về an toàn trên biển, các kiến thức an toàn hành hải, kỹ năng sơ cấp cứu trên biển, thông tin liên lạc, sử dụng trang thiết bị cứu sinh, đồng thời tham gia với các lực lượng chức năng khác như Bộ Lao động Thương binh và Xã hội, Bộ GTVT, Ban PCLB & TKN địa phương, Cảng vụ hàng hải, lực lượng Cảnh sát biển... thực hiện các hoạt động tuyên truyền. Trong 2 năm 2017 - 2018, Trung tâm đã triển khai được 55 đợt tuyên truyền tại các tỉnh ven biển, 6 tháng đầu năm 2019, đã triển khai 15 đợt tuyên truyền cho trên 1.400 ngư dân và chủ phương tiện tàu cá.

3.5. Công tác chốt chặn

Với lực lượng phương tiện mỏng và hạn chế về vùng hoạt động, để kịp thời ứng phó với các tai nạn, sự cố xảy ra trên khắp các vùng biển Việt Nam trong mùa mưa bão, hoặc tại các khu vực biển thường xảy ra tai nạn, sự cố trên biển, hàng năm Trung tâm phải triển khai các phương tiện tìm kiếm cứu nạn chốt chặn tại các khu vực có nguy cơ cao như: các khu vực chịu ảnh hưởng mạnh của gió mùa Đông Bắc, Tây Nam (Nghệ An, Kiên Giang, Côn Đảo...); các khu vực thường xuyên xảy ra tai nạn trong mùa mưa bão (Hà Tĩnh, Quảng Bình, Quy Nhơn...). Thời gian di chuyển phương tiện chốt chặn thường từ tháng 6 đến tháng 12 hàng năm.

3.6. Đào tạo, huấn luyện thường xuyên nghiệp vụ tìm kiếm cứu nạn

Trong những năm gần đây, chất lượng đào tạo cán bộ viên chức, thuyền viên Trung tâm ngày càng được cải thiện. Trung tâm đã thường xuyên chủ động nâng cao kỹ năng, nghiệp vụ chuyên môn cho người lao động. Nhiều hình thức,

phương thức đào tạo, bồi dưỡng, huấn luyện đã được Trung tâm triển khai đồng bộ trên tất cả các mặt, lĩnh vực chuyên môn nghiệp vụ:

- Triển khai thực hiện tốt công tác huấn luyện nghiệp vụ tìm kiếm cứu nạn trên bờ, trên biển cho thuyền viên và cán bộ nghiệp vụ:

- + Huấn luyện tại bến, trên bờ: thực hiện huấn luyện hàng ngày tại tàu tìm kiếm cứu nạn và cơ sở hậu cần;

- + Huấn luyện trên biển: 3 lần/tháng đối với mỗi phương tiện, hợp luyện 2 chuyến/năm đối với mỗi phương tiện;

- + Huấn luyện thường xuyên công tác phòng cháy chữa cháy cho các tàu tìm kiếm cứu nạn và thuyền viên để làm quen với các tình huống xảy ra trong thực tế theo nhiệm vụ được giao.

Thông qua các công tác bồi dưỡng, huấn luyện trình độ chuyên môn, nghiệp vụ của viên chức, thuyền viên Trung tâm không ngừng được nâng cao, sẵn sàng đáp ứng các yêu cầu khắc nghiệt, nguy hiểm của công tác tìm kiếm cứu nạn.

4. Đánh giá các ưu điểm, hạn chế trong thực hiện nhiệm vụ

4.1. Những kết quả đạt được trong thực hiện nhiệm vụ

- Mặc dù điều kiện vùng hoạt động rộng lớn, cơ cấu tổ chức, lực lượng biên chế, cơ sở vật chất còn nhiều khó khăn, thiếu thốn nhưng Trung tâm đã nhận được sự quan tâm, hỗ trợ kịp thời của Đảng, Nhà nước trong đó có sự hỗ trợ về tài chính đối cho các nhiệm vụ mang tính chất đặc thù. Sự hỗ trợ kịp thời đó là nguồn động viên to lớn đối với người lao động yên tâm công tác, đã tạo điều kiện cho Trung tâm đảm bảo nguồn lực tài chính, thực hiện hoàn thành tốt chức năng, nhiệm vụ được giao.

- Việc tổ chức tốt công tác phối hợp tìm kiếm cứu nạn quốc tế trong thời gian vừa qua của Trung tâm đã góp phần mang lại sự an tâm, tin tưởng của những người tham gia hoạt động trong khu vực biên trách nhiệm của Việt Nam, khẳng định chủ quyền quốc gia trên biển, danh dự và uy tín của Việt Nam đối với thế giới, tạo điều kiện phát triển kinh tế, hợp tác quốc tế, phù hợp với xu thế phát triển chung của khu vực và trên thế giới.

- Việc có mặt thực hiện nhiệm vụ tìm kiếm cứu nạn tại các vùng biển xa đã góp phần cùng với quần dân cả nước khẳng định chủ quyền của Việt Nam trên vùng biển Hoàng Sa, Trường Sa.

- Hệ thống tổ chức của Trung tâm hiện tại phù hợp với yêu cầu của Công ước SAR 79 về xây dựng và phát triển hệ thống tìm kiếm cứu nạn của quốc gia ven biển và phù hợp với hoàn cảnh kinh tế - xã hội của Việt Nam cũng như yêu cầu phát triển của ngành hàng hải.

- Hệ thống tổ chức tìm kiếm cứu nạn hàng hải có đủ thẩm quyền về pháp lý trong hoạt động phối hợp tìm kiếm cứu nạn trên biển, được trang bị nguồn lực (nhân lực và trang thiết bị) cho hoạt động tìm kiếm cứu nạn trên biển. Hoạt động

của Trung tâm trong thời gian qua đã đáp ứng nhu cầu thực tế đòi hỏi về công tác tìm kiếm cứu nạn trên vùng biển Việt Nam và đáp ứng trách nhiệm và nghĩa vụ là một quốc gia ven biển, quốc gia có đội tàu biển theo yêu cầu của quốc tế.

- Trung tâm đã làm tốt vai trò là đơn vị tìm kiếm cứu nạn chuyên nghiệp duy nhất thực hiện nhiệm vụ tìm kiếm cứu nạn trên vùng biển trách nhiệm của Việt Nam.

- Hệ thống trực ban tìm kiếm cứu nạn được duy trì theo chế độ 24/24 giờ, thu nhận và xử lý kịp thời, hiệu quả thông tin báo nạn từ mọi nguồn khác nhau cung cấp, từ đó đưa ra được các hành động ứng phó kịp thời đối với các tai nạn, sự cố trên biển. Kết hợp với các bộ phận thường trực khác trong hệ thống phối hợp tìm kiếm cứu nạn của các cơ quan, đơn vị liên quan để đưa hoạt động tìm kiếm cứu nạn trên biển Việt Nam đáp ứng yêu cầu thực tế đòi hỏi.

- Các phương tiện chuyên dụng tìm kiếm cứu nạn của Trung tâm luôn được duy trì tình trạng sẵn sàng hoạt động cao để có thể tham gia hoạt động tìm kiếm, cứu nạn trên biển khi có vụ việc xảy ra. Ngoài ra, các tàu chuyên dụng còn được điều động đến khu vực có mật độ hoạt động hàng hải cao để sẵn sàng ứng phó khẩn cấp.

- Trong quá trình hoạt động, Trung tâm đã tạo được mối quan hệ phối hợp trong hoạt động tìm kiếm cứu nạn trên biển với các tổ chức tìm kiếm cứu nạn quốc tế. Trung tâm đã trực tiếp tổ chức công tác phối hợp tìm kiếm cứu nạn với các tổ chức quốc tế trong tất cả các vụ việc tìm kiếm cứu nạn có liên quan đến yếu tố nước ngoài, tìm kiếm cứu nạn người Việt nam trên các vùng biển quốc tế, tham gia các hoạt động diễn tập, trao đổi nghiệp vụ, xử lý thông tin, hội nghị, hội thảo, đàm phán phân định khu vực tìm kiếm cứu nạn, ký kết các hiện định, thỏa thuận và các hoạt động hợp tác quốc tế khác có liên quan.

4.2. Những tồn tại, hạn chế trong thực hiện nhiệm vụ

- Về hệ thống tổ chức, bố trí nguồn lực:

- + Hệ thống tổ chức hiện tại của Trung tâm chỉ có 04 Trung tâm khu vực đặt tại Hải Phòng, Đà Nẵng, Nha Trang, Vũng Tàu và 01 Trạm tìm kiếm cứu nạn tại Hà Tĩnh, trong khi khu vực trách nhiệm được giao với 3260 km bờ biển, vùng biển đặc quyền kinh tế rộng trên 1 triệu km². Vị trí các Trung tâm khu vực, Trạm tìm kiếm cứu nạn cách xa nhau nên hạn chế khả năng cơ động, ứng cứu. Đối với các khu vực biển quần đảo Hoàng Sa, Trường Sa, các đảo ngoài khơi của Việt Nam, khả năng tiếp cận của lực lượng cứu nạn còn yếu.

- + Tại khu vực biển Vịnh Bắc Bộ, từ Quảng Ninh đến Quảng Bình có đường bờ biển dài, tình hình thời tiết, khí hậu hết sức phức tạp, việc tổ chức hoạt động tìm kiếm cứu nạn tại các khu vực biển Nghệ An, Hà Tĩnh, Quảng Bình gặp nhiều khó khăn, trong khi cơ sở hậu cần đặt tại Trung tâm khu vực I - Hải Phòng, Trạm tìm kiếm cứu nạn Hà Tĩnh chưa được bố trí phương tiện chuyên dụng tìm kiếm cứu nạn. Nếu nghiên cứu triển khai thêm 01 Trạm tìm kiếm cứu nạn tại Bạch Long Vĩ và bố trí lực lượng ứng trực sẽ tăng cường được hiệu quả hoạt động tìm kiếm cứu nạn xa bờ.

+ Tại khu vực biển từ Quảng Trị đến Bình Định do Trung tâm khu vực II tổ chức hoạt động tìm kiếm cứu nạn. Khu vực biển này có vùng trách nhiệm tìm kiếm cứu nạn rất lớn, bao gồm khu vực biển quần đảo Hoàng Sa. Hiện tại các phương tiện tìm kiếm cứu nạn bố trí tại Đà Nẵng khi ứng cứu tại khu vực biển này gặp nhiều khó khăn do khoảng cách quá xa. Ngoài ra, tình hình thời tiết hết sức phức tạp ảnh hưởng lớn đến hiệu quả hoạt động tìm kiếm cứu nạn trên biển.

+ Tại khu vực biển từ Bình Thuận đến Kiên Giang do Trung tâm khu vực III tổ chức hoạt động tìm kiếm cứu nạn. Hoạt động kinh tế biển tại khu vực này phát triển mạnh mẽ, số lượng phương tiện hoạt động trên biển lớn, tình hình tại nạn, sự cố xảy ra hết sức phức tạp, Thủ tướng Chính phủ đã có chỉ đạo thành lập thêm 01 Trung tâm phối hợp tìm kiếm cứu nạn hàng hải khu vực đặt tại Phú Quốc, Kiên Giang để thực hiện hoạt động tìm kiếm cứu nạn tại khu vực biển các tỉnh Cà Mau, Kiên Giang. Đây là yếu tố thuận lợi tăng cường hiệu quả hoạt động tìm kiếm cứu nạn tại khu vực biển này.

+ Tại khu vực biển từ Phú Yên đến Ninh Thuận, bao gồm cả khu vực biển quần đảo Trường Sa do Trung tâm khu vực IV tổ chức hoạt động tìm kiếm cứu nạn. Hiện tại chỉ có 01 tàu tìm kiếm cứu nạn loại 27m ứng trực tại khu vực này, trong khi tình hình tại nạn, sự cố trên biển xảy ra tại khu vực biển quần đảo Trường Sa rất phức tạp, tình hình thời tiết, khí hậu biến động bất thường. Do vậy trong thời gian tới cần quan tâm, bố trí bổ sung lực lượng, phương tiện và nghiên cứu, triển khai cơ sở hậu cần tìm kiếm cứu nạn tại quần đảo Trường Sa để nâng cao hiệu quả hoạt động tìm kiếm cứu nạn.

- Về phương tiện, thiết bị chuyên dụng phục vụ tìm kiếm cứu nạn:

+ Các phương tiện, trang thiết bị tìm kiếm, cứu nạn còn thiếu, đặc biệt là các phương tiện tìm kiếm, cứu nạn xa bờ, hoạt động dài ngày trên biển. Việc bố trí phương tiện, lực lượng tìm kiếm cứu nạn dọc bờ biển Việt Nam còn mỏng.

+ Các tàu tìm kiếm, cứu nạn có tuổi khá cao (từ 14 - 19 năm), thông số kỹ thuật suy giảm, các trang thiết bị phục vụ cho công tác tìm kiếm, cứu nạn không đầy đủ (thiếu các thiết bị tìm kiếm mục tiêu ban đêm, thiết bị y tế...), kích thước tàu nhỏ chịu sóng gió hạn chế nên ảnh hưởng lớn đến công tác tìm kiếm, cứu nạn, chưa có khả năng tham gia xử lý sự cố tràn dầu trên biển.

+ Các tàu tìm kiếm, cứu nạn do thiết kế giới hạn phạm vi hoạt động và không thể duy trì dài ngày trên biển. Với đường bờ biển dài, diện tích vùng trách nhiệm tìm kiếm, cứu nạn rất lớn, các tàu chuyên dụng này có tầm hoạt động của phương tiện còn hạn chế nên chưa đủ để kiểm soát toàn bộ vùng trách nhiệm trên biển.

- Về công tác phối hợp với các lực lượng tìm kiếm, cứu nạn khác: Cơ chế huy động, chỉ huy, phối hợp điều hành hiện đang còn nhiều khó khăn, vướng mắc; Cơ chế thanh toán chi phí cho phương tiện tham gia tìm kiếm, cứu nạn còn khó khăn, bất cập.

- Về công tác tuyên truyền, phổ biến pháp luật về an toàn giao thông trên biển: Do hạn chế về nhân lực, tài chính Trung tâm chưa triển khai đầy đủ công

tác tuyên truyền, phổ biến pháp luật về an toàn giao thông trên biển đến được hầu hết người tham gia hoạt động trên biển, đặc biệt là đối với ngư dân làm việc trên tàu cá, tàu vận tải nhỏ.

- Về công tác đào tạo, bồi dưỡng, huấn luyện về nghiệp vụ tìm kiếm, cứu nạn: hạn chế về kinh phí, nhất là công tác đào tạo bồi dưỡng, huấn luyện thường xuyên đối với các lực lượng trực tiếp làm công tác tìm kiếm, cứu nạn trên biển; hoạt động diễn tập phối hợp tìm kiếm cứu nạn trên biển giữa các đơn vị trong Trung tâm, giữa Trung tâm và các lực lượng phối hợp chưa được bố trí đủ kinh phí hàng năm.

- Về công tác hợp tác quốc tế trong tìm kiếm cứu nạn trên biển: Một số nhiệm vụ mang tính đặc thù theo kế hoạch thực hiện Công ước SAR 79 của Việt Nam chưa triển khai đồng bộ được như: mở các khóa đào tạo nghiệp vụ tìm kiếm cứu nạn do chuyên gia nước ngoài giảng dạy tại Việt Nam; cử cán bộ tham gia các khóa đào tạo ngoại ngữ, chuyên môn nghiệp vụ nước ngoài; đoàn ra, đoàn vào trao đổi, phối hợp giữa các tổ chức quốc tế về tìm kiếm cứu nạn. Khó khăn chủ yếu hiện nay là nguồn kinh phí bố trí cho công tác hợp tác quốc tế còn hạn chế.



Phần 3

ĐỀ XUẤT TIẾP TỤC ÁP DỤNG MỨC CHI THƯỜNG XUYÊN ĐỐI VỚI CÁC NHIỆM VỤ MANG TÍNH CHẤT ĐẶC THÙ

1. Cơ sở pháp lý, sự cần thiết tiếp tục duy trì mức chi thường xuyên đối với các nhiệm vụ mang tính chất đặc thù của Trung tâm

1.1. Cơ sở pháp lý

- Bộ Luật Hàng hải Việt Nam số 95/2015/QH13 ngày 25/11/2015;
- Luật An toàn, vệ sinh lao động số 84/2015/QH13 ngày 25/6/2015;
- Nghị định số 141/2016/NĐ-CP ngày 10/10/2016 của Chính phủ quy định cơ chế tự chủ của đơn vị sự nghiệp công lập trong lĩnh vực sự nghiệp kinh tế và sự nghiệp khác;
- Nghị định số 30/2017/NĐ-CP ngày 21/3/2017 của Chính phủ quy định tổ chức, hoạt động ứng phó sự cố, thiên tai và tìm kiếm cứu nạn;
- Quyết định số 118/2008/QĐ-TTg ngày 27 tháng 8 năm 2008 của Thủ tướng Chính phủ ban hành Quy chế quản lý tài chính đối với hoạt động tìm kiếm cứu nạn, cứu hộ, ứng phó thiên tai, thảm họa;
- Quyết định số 141/2009/QĐ-TTg ngày 31/12/2009 của Thủ tướng Chính phủ về cơ chế tiền lương và chế độ phụ cấp ưu đãi theo nghề đối với lực lượng tìm kiếm cứu nạn hàng hải;
- Quyết định số 43/2012/QĐ-TTg ngày 12/10/2012 của Thủ tướng Chính phủ về việc sửa đổi tên gọi và sửa đổi, bổ sung Điều 1 của Quyết định số 234/2005/QĐ-TTg ngày 26 tháng 9 năm 2005 của Thủ tướng Chính phủ về chế độ đặc thù đối với công nhân, nhân viên, viên chức một số ngành, nghề trong công ty nhà nước;
- Quyết định số 46/2016/QĐ-TTg ngày 19/10/2016 của Thủ tướng Chính phủ về việc ban hành định mức phân bổ dự toán chi thường xuyên ngân sách nhà nước năm 2017;
- Quyết định số 06/2014/QĐ-TTg ngày 20/01/2014 của Thủ tướng Chính phủ ban hành quy chế phối hợp tìm kiếm, cứu nạn trên biển và trong vùng nước cảng biển;
- Văn bản số 3245/VPCP-KTTH ngày 04 tháng 4 năm 2017 về việc áp dụng định mức chi thường xuyên theo Quyết định số 46/2016/QĐ-TTg của Trung tâm Phối hợp tìm kiếm, cứu nạn hàng hải Việt Nam;
- Thông tư số 93/2015/TT-BGTVT ngày 31/12/2015 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành Định mức kinh tế - kỹ thuật tiêu hao nhiên liệu cho phương tiện thủy tham gia hoạt động tìm kiếm, cứu nạn hàng hải;



- Thông tư số 35/2018/TT-BGTVT ngày 31/5/2018 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành Định mức kinh tế kỹ thuật hoạt động tìm kiếm cứu nạn hàng hải;

- Quyết định số 2727/QĐ-BGTVT ngày 30/7/2015 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn và cơ cấu tổ chức của trung tâm phối hợp tìm kiếm, cứu nạn hàng hải Việt Nam.

- Quyết định số 2347/QĐ-BGTVT ngày 09 tháng 8 năm 2017 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải giao quyền tự chủ theo quy định tại Nghị định số 141/2016/NĐ-CP ngày 10/10/2016 của Chính phủ cho Trung tâm Phối hợp tìm kiếm cứu nạn hàng hải Việt Nam;

- Văn bản số 3200/BNV-TL ngày 02/11/2005 của Bộ Nội vụ về việc chế độ phụ cấp đối với người lao động làm việc trong lĩnh vực tìm kiếm cứu nạn trên biển.

1.2. Về kết quả thực hiện các chủ trương, chỉ đạo của Trung ương Đảng tại các Nghị quyết số 18-NQ/TW, số 19-NQ/TW.

1.2.1. Về sắp xếp tổ chức bộ máy của Trung tâm

a) Sáp nhập phòng Tài vụ và Tổ chức hành chính của Trung tâm Phối hợp TKCN I, II, III, IV thành phòng Hành chính – Tổng hợp.

Thực hiện theo Quyết định số 265/QĐ-BGTVT ngày 18/02/2019 của Bộ trưởng Bộ GTVT về phê duyệt phương án sắp xếp tổ chức bộ máy của Cục Hàng hải Việt Nam và các đơn vị trực thuộc Cục, theo đó, các Trung tâm Phối hợp TKCN hàng hải khu vực I, II, III, IV sẽ thực hiện sáp nhập Phòng Tổ chức hành chính và phòng Tài vụ thành Phòng Hành chính- Tổng hợp (thời hạn hoàn thành trước 30/9/2019).

b) Sáp nhập Trung tâm thông tin an ninh hàng hải vào Trung tâm Phối hợp tìm kiếm cứu nạn hàng hải Việt Nam.

Thực hiện Quyết định số 265/QĐ-BGTVT ngày 18/02/2019 của Bộ trưởng Bộ GTVT về phê duyệt phương án sắp xếp tổ chức bộ máy của Cục Hàng hải Việt Nam và các đơn vị trực thuộc Cục;

Trung tâm đã phối hợp với Trung tâm thông tin an ninh hàng hải, xây dựng đề án sáp nhập (dự kiến hoàn thành trước ngày 31/12/2020).

Sau khi tổ chức sắp xếp lại, hệ thống tổ chức của Trung tâm Phối hợp tìm kiếm cứu nạn hàng hải Việt Nam bao gồm:

- Các phòng tham mưu, giúp việc Tổng Giám đốc: 05 phòng

- Các đơn vị trực thuộc:

+ 04 Trung tâm khu vực (4 phòng)

+ 01 Trạm tìm kiếm cứu nạn hàng hải

+ 01 Trung tâm Thông tin an ninh hàng hải: cơ cấu tổ chức mới dự kiến có 01 Giám đốc là người đứng đầu, chịu trách nhiệm trước Tổng Giám đốc và

pháp luật về hoạt động của đơn vị; giúp việc Giám đốc có không quá 02 Phó Giám đốc chịu trách nhiệm trước Giám đốc và pháp luật về nhiệm vụ được Giám đốc phân công. 03 phòng chức năng giúp việc Giám đốc gồm phòng Nghiệp vụ thông tin an ninh hàng hải, phòng Tổ chức - Hành chính, phòng Tài vụ.

Dự kiến vị trí việc làm, biên chế theo vị trí việc làm, số lượng người làm việc của Trung tâm Thông tin an ninh hàng hải:

Số TT	DANH MỤC VỊ TRÍ VIỆC LÀM	Chức danh nghề nghiệp tương ứng	Hạng của chức danh nghề nghiệp	Xác định số lượng người làm việc cần thiết
(1)	(2)	(4)	(5)	(6)
1	Giám đốc	Chuyên viên hoặc tương đương	Hạng II, III	01
2	Phó giám đốc	Chuyên viên hoặc tương đương	Hạng II, III	01
3	Trưởng phòng	Chuyên viên hoặc tương đương	Hạng II, III	03
4	Phó trưởng phòng	Chuyên viên hoặc tương đương	Hạng II, III	01
5	Trực ban thông tin	Chuyên viên hoặc tương đương	Hạng III	04
6	Đào tạo, huấn luyện, thực tập, diễn tập thông tin an ninh hàng hải	Chuyên viên hoặc tương đương	Hạng III	02
8	Tổ chức, nhân sự	Chuyên viên hoặc tương đương	Hạng III	01
9	Kế toán	Cán sự hoặc tương đương	Hạng IV	01
10	Thủ quỹ	Cán sự hoặc tương đương	Hạng IV	01
11	Lái xe, bảo vệ	Hợp đồng theo Nghị định 68	Khác	02
Tổng				17

Bảng 5. Dự kiến vị trí việc làm, biên chế của Trung tâm Thông tin an ninh hàng hải sau khi sáp nhập

1.2.2. Biên chế được giao của Trung tâm giai đoạn 2017 - 2019

- Năm 2017: theo Quyết định số 4208/QĐ-BGTVT ngày 28/12/2016 của Bộ trưởng BGTVT về việc giao số lượng người làm việc cho các đơn vị sự nghiệp năm 2017, Trung tâm được giao 307 biên chế.

- Năm 2018: theo Quyết định số 1247/QĐ-BGTVT ngày 15/6/2018 của Bộ trưởng BGTVT về việc giao chỉ tiêu biên chế năm 2018 cho các đơn vị sự nghiệp, Trung tâm được giao 392 biên chế (Số lượng người làm việc là 381 biên chế và 11 biên chế theo Nghị định 68/2000/NĐ-CP). Số biên chế được tính để lập và giao dự toán kinh phí theo định mức quy định tại Quyết định số 46/2016/QĐ-TTg là 307 người.

- Năm 2019: theo Quyết định số 60/QĐ-BGTVT ngày 10/01/2019 của Bộ trưởng Bộ GTVT về việc giao số lượng người làm việc và hợp đồng lao động tại các đơn vị sự nghiệp công lập năm 2019, Trung tâm được giao 385 biên chế (Số lượng người làm việc 375 người và 10 Hợp đồng 68/2000/NĐ-CP). Số biên chế được tính để lập và giao dự toán kinh phí theo định mức quy định tại Quyết định số 46/2016/QĐ-TTg là 355 người.

Trung tâm đã bố trí, quản lý, sử dụng hiệu quả biên chế được giao, đảm bảo việc tuyển dụng viên chức thuộc biên chế được giao.

1.2.3. Về tình giản biên chế

Thực hiện chính sách tình giản biên chế nhằm đưa ra khỏi biên chế những người dôi dư, không đáp ứng yêu cầu công việc, không thể tiếp tục bố trí sắp xếp công tác khác, góp phần đổi mới và từng bước nâng cao chất lượng đội ngũ công chức, viên chức, người lao động, nâng cao chất lượng hoạt động, hiệu lực hiệu quả của Trung tâm; Xây dựng tổ chức bộ máy gọn nhẹ, hợp lý, nâng cao cả về trình độ chuyên môn, nghiệp vụ và bản lĩnh chính trị, hạn chế bất cập trong cách tổ chức bộ máy quản lý, bố trí, sắp xếp vị trí việc làm của cán bộ, viên chức và người lao động dẫn đến tình trạng còn trùng chéo, hiệu quả hoạt động chưa cao.

Lộ trình tình giản biên chế theo Nghị quyết Trung ương 18-NQ/TW ngày 25/10/2017 tại Hội nghị lần thứ sáu Ban chấp hành Trung ương khóa XII một số vấn đề về tiếp tục đổi mới, sắp xếp tổ chức bộ máy của hệ thống chính trị tinh gọn, hoạt động hiệu lực, hiệu quả và Nghị quyết 19-NQ/TW ngày 25/10/2017 tại Hội nghị lần thứ sáu Ban chấp hành Trung ương khóa XII về tiếp tục đổi mới hệ thống tổ chức và quản lý, nâng cao chất lượng và hiệu quả hoạt động của các đơn vị sự nghiệp công lập.

Theo Quyết định 60/QĐ-BGTVT ngày 11/01/2016 của Bộ trưởng BGTVT quyết định quy định về việc phê duyệt Đề án Tình giản biên chế của Cục Hàng hải Việt Nam giai đoạn 2015 - 2021, cụ thể như sau:

Lộ trình tinh giản	Số lượng tinh giản (người)			
	Chia ra			
	Tổng số (3+4+5)	Giảm do về hưu đúng tuổi nhưng không tuyển dụng người thay thế	Giảm do chuyển công tác hoặc nghỉ theo các quy định khác...nhưng không tuyển dụng người thay thế	Giảm do thực hiện các chính sách tinh giảm biên chế
1	2	3	4	5
2015	1	1	0	0
2016	3	1	2	0
2017	5	4	1	0
2018	5	3	2	0
2019	7	5	2	0
2020	10	7	2	1
2021	7	5	1	1

Bảng 6. Kế hoạch tinh giản biên chế

Ngày 19/7/2018, Cục Hàng hải Việt Nam có văn bản số 2841/CHHVN-TCCB về việc điều chỉnh kế hoạch tinh giản biên chế giai đoạn 2019-2021 gửi Bộ GTVT, kế hoạch tinh giản biên chế của các đơn vị trực thuộc Cục Hàng hải Việt Nam được điều chỉnh như sau:

Đối với biên chế sự nghiệp:

Năm 2019: Giảm 04 biên chế; năm 2020: Giảm 03 biên chế và năm 2021: giảm 04 biên chế.

Đối với biên chế hợp đồng 68:

Năm 2019: Giảm 01 biên chế và năm 2021: Giảm 01 biên chế.

Dựa trên kế hoạch tinh giản biên chế được giao, Trung tâm đã tiến hành việc tinh giản biên chế và kết quả thực hiện như sau:

Năm 2015: Giảm do về hưu đúng tuổi 02 người.

Năm 2016: Giảm do về hưu đúng tuổi 03 người; Giảm nghỉ việc 01 người.

Năm 2017: Giám do về hưu đúng tuổi 04 người; Giám do nghỉ việc 02 người.

Năm 2018: Giám do về hưu đúng tuổi 09 người; Giám do nghỉ việc, chuyển công tác 05 người.

Năm 2019: Giám do về hưu đúng tuổi 05 người; Giám do nghỉ việc 02 người.

1.3. Sự cần thiết tiếp tục duy trì mức chi thường xuyên đối với các nhiệm vụ mang tính chất đặc thù

Kinh phí thực hiện nhiệm vụ thường xuyên mang tính chất đặc thù được cấp giai đoạn 2017 - 2019 nằm trong dự toán chi NSNN thường xuyên của Trung tâm mang tính quan trọng, cấp thiết, góp phần duy trì hoạt động, giúp Trung tâm thực hiện tốt chức năng, hoàn thành được giao.

Với chức năng nhiệm vụ là đầu mối, chủ trì công tác tìm kiếm cứu nạn trên biển, việc Trung tâm duy trì công tác duy tu bảo dưỡng, sửa chữa thường xuyên các phương tiện tìm kiếm cứu nạn, ô tô chuyên dùng và trang thiết bị chuyên dụng phục vụ tìm kiếm cứu nạn là vô cùng cần thiết. Đây là điều kiện để đảm bảo tính an toàn của các phương tiện tìm kiếm cứu nạn, luôn trong trạng thái sẵn sàng nhận nhiệm vụ được giao. Bên cạnh đó, các Thông tư số 93/2015/TT-BGTVT và số 35/2018/TT-BGTVT của Bộ GTVT đã ban hành định mức tiêu hao nhiên liệu và hoạt động của các phương tiện tìm kiếm cứu nạn hàng hải. Trong đó, việc bảo dưỡng, huấn luyện nghiệp vụ tìm kiếm cứu nạn trên biển được quy định tiến hành thường xuyên tại bến và trên biển. Nhiên liệu để thực hiện các hoạt động bảo dưỡng, huấn luyện này cũng chiếm tỷ trọng lớn trong nguồn kinh phí được giao thường xuyên của Trung tâm hàng năm. Nếu kinh phí của Trung tâm chỉ được cấp theo định mức phân bổ dự toán chi thường xuyên theo Quyết định số 46/2016/QĐ-TTg ngày 19/10/2016 thì các tàu tìm kiếm cứu nạn không được sửa chữa, bảo dưỡng, huấn luyện, cung cấp nhiên liệu kịp thời sẽ không đảm bảo tính sẵn sàng nhận nhiệm vụ trong mọi tình huống, ảnh hưởng đến nhiệm vụ được giao.

Hiện nay, các phương tiện tìm kiếm cứu nạn sau một thời gian dài đưa vào sử dụng đã hết khấu hao nên việc mua bảo hiểm là cần thiết. Do đặc thù công việc tìm kiếm cứu nạn là nguy hiểm, nặng nhọc nên nguồn kinh phí thường xuyên được cấp để Trung tâm mua bảo hiểm hàng năm sẽ bảo vệ tài sản của nhà nước, quyền lợi chính đáng và sự an toàn của lực lượng trực tiếp tham gia cứu nạn tại hiện trường.

Căn cứ Khoản 1 và 6 của Điều 21 tại Luật an toàn, vệ sinh lao động năm 2015 quy định:

- Hằng năm, người sử dụng lao động phải tổ chức khám sức khỏe ít nhất một lần cho người lao động; đối với người lao động làm nghề, công việc nặng nhọc, độc hại, nguy hiểm hoặc đặc biệt nặng nhọc, độc hại, nguy hiểm, người lao động là người khuyết tật, người lao động chưa thành niên, người lao động cao tuổi được khám sức khỏe ít nhất 06 tháng một lần.

- Chi phí cho hoạt động khám sức khỏe, khám phát hiện bệnh nghề nghiệp, điều trị bệnh nghề nghiệp cho người lao động do người sử dụng lao động chi trả quy định tại các khoản 1, 2, 3 và 5 Điều này được hạch toán vào chi phí được trừ khi xác định thu nhập chịu thuế theo Luật thuế thu nhập doanh nghiệp và hạch toán vào chi phí hoạt động thường xuyên đối với cơ quan hành chính, đơn vị sự nghiệp không có hoạt động dịch vụ.

Như vậy, việc khám sức khỏe định kỳ cho thuyền viên các tàu tìm kiếm cứu nạn được quy định ít nhất 6 tháng một lần. Số lượng thuyền viên làm việc trên các tàu tìm kiếm cứu nạn của Trung tâm chiếm phần lớn trong cơ cấu nguồn nhân lực của Trung tâm, ngoài ra môi trường thực hiện nhiệm vụ nặng nhọc, độc hại, nguy hiểm đến tính mạng. Vì vậy, nguồn kinh phí thường xuyên được cấp để Trung tâm đảm bảo việc khám sức khỏe định kỳ theo quy định của Luật an toàn, vệ sinh lao động năm 2015 là quan trọng, tạo điều kiện để lực lượng thuyền viên duy trì tình trạng sức khỏe, thể chất tốt nhất, sẵn sàng thực hiện nhiệm vụ tìm kiếm cứu nạn được giao.

Việc trang bị bảo hộ lao động, tiền ăn định lượng và phụ cấp đi biển cho lực lượng tìm kiếm cứu nạn, cung cấp nước ngọt sinh hoạt và nước rửa tàu là cần thiết giúp đảm bảo an toàn và tạo điều kiện làm việc tốt nhất cho lực lượng tham gia tìm kiếm cứu nạn trên biển. Mặt khác, công tác đào tạo, huấn luyện nghiệp vụ tìm kiếm cứu nạn cũng cần được chú trọng, duy trì thường xuyên hàng năm để nâng cao trình độ của lực lượng tìm kiếm cứu nạn. Do tính chất đặc thù luôn phải đảm bảo tính sẵn sàng, chủ động trong công việc nên việc đào tạo huấn luyện nâng cao trình độ chuyên môn nghiệp vụ là một trong những nhiệm vụ đặc thù quan trọng để Trung tâm hoàn thành tốt nhiệm vụ được giao.

Qua kết quả phân tích trên cho thấy, nếu chỉ áp dụng định mức phân bổ dự toán chi thường xuyên theo Quyết định số 46/2016/QĐ-TTg ngày 19/10/2016 thì chưa phù hợp với thực tế hoạt động của Trung tâm, không đảm bảo nguồn kinh phí để Trung tâm thực hiện những nhiệm vụ thường xuyên, nhiệm vụ mang tính chất đặc thù của hoạt động tìm kiếm cứu nạn trên biển.

Thủ tướng Chính phủ đồng ý cho Trung tâm được áp dụng mức chi thường xuyên năm 2017 và ổn định trong 3 năm tiếp theo tại Văn bản số 3245/VPCP-KTTH ngày 04/4/2017 thể hiện sự quan tâm, hỗ trợ kịp thời của Đảng, Nhà nước, trong đó có sự hỗ trợ về tài chính đối cho các nhiệm vụ mang tính chất đặc thù. Sự hỗ trợ kịp thời đó là nguồn động viên to lớn đối với người lao động yên tâm công tác. Kinh phí thực hiện nhiệm vụ thường xuyên đặc thù cũng như tài sản, nguồn kinh phí khác của Nhà nước đã được Trung tâm sử dụng đúng mục đích, phát huy hiệu quả, tạo điều kiện cho Trung tâm đảm bảo nguồn lực tài chính, thực hiện hoàn thành tốt chức năng, nhiệm vụ được giao.

Vì vậy, để tạo điều kiện về nguồn lực tài chính ổn định giúp Trung tâm tiếp tục triển khai hoạt động ngày càng hiệu quả, đảm bảo hoàn thành tốt hơn nữa các nhiệm vụ được giao, việc cho phép Trung tâm tiếp tục áp dụng mức chi thường xuyên đối với các nhiệm vụ mang tính chất đặc thù là cần thiết. Đây là một cơ chế được áp dụng linh hoạt với cơ sở pháp lý vững chắc, giúp Trung tâm

ổn định về kế hoạch tài chính, ngân sách hàng năm, đạt kết quả tốt trong thực hiện nhiệm vụ, đặc biệt trong công tác tìm kiếm cứu nạn trên biển, là một nhiệm vụ chính trị quan trọng của ngành hàng hải, ngành giao thông vận tải, góp phần ổn định về tư tưởng, tạo điều kiện tốt nhất cho cán bộ, viên chức, thuyền viên toàn Trung tâm yên tâm công tác, cống hiến cho xã hội.

2. Nội dung mức chi thường xuyên đối với các nhiệm vụ mang tính chất đặc thù

2.1. Nội dung mức chi thường xuyên đối với các nhiệm vụ mang tính chất đặc thù

1. Nội dung chi thường xuyên đối với các nhiệm vụ mang tính chất đặc thù gồm:

- a) Mức ăn theo định lượng, phụ cấp ngày đi biển, nhiên liệu của ô tô chuyên dùng và các tàu tìm kiếm cứu nạn chuyên dùng;
- b) Bảo hộ lao động cho thuyền viên;
- c) Khám sức khỏe cho thuyền viên;
- d) Bảo hiểm ô tô chuyên dùng, các tàu tìm kiếm cứu nạn chuyên dùng và thuyền viên;
- đ) Nước ngọt sinh hoạt cho thuyền viên và nước rửa tàu;
- e) Cước phí sử dụng trang bị liên lạc chuyên dùng;
- g) Chi vật tư, vật rẻ mau hỏng cho tàu tìm kiếm cứu nạn chuyên dùng;
- h) Chi mua hàng hóa, vật tư, trang thiết bị chuyên dùng cho tàu tìm kiếm cứu nạn chuyên dùng và vật tư phục vụ phòng cháy chữa cháy;
- i) Chi phí thuê phương tiện, trang thiết bị, cầu cảng, thuê giáo viên trong nước, nước ngoài để giảng dạy công tác nghiệp vụ chuyên môn tìm kiếm cứu nạn, phòng cháy chữa cháy;
- k) Sửa chữa thường xuyên tàu thuyền, ô tô chuyên dùng, trang thiết bị chuyên dùng tìm kiếm cứu nạn hàng hải.

2. Mức chi thường xuyên đối với các nhiệm vụ mang tính chất đặc thù tại nêu trên được xác định theo các chế độ, quy định hiện hành và trong phạm vi dự toán chi ngân sách nhà nước cho hoạt động tìm kiếm, cứu nạn của Bộ Giao thông vận tải được giao hàng năm.

2.2. Kinh phí bảo đảm chi đối với các nhiệm vụ mang tính chất đặc thù

Nội dung chi thường xuyên đối với các nhiệm vụ mang tính chất đặc thù được tính vào kinh phí giao tự chủ hàng năm, được ngân sách nhà nước đảm bảo và ngoài định mức phân bổ dự toán chi thường xuyên ngân sách nhà nước hàng năm quy định tại Quyết định số 46/2016/QĐ-TTg ngày 19 tháng 10 năm 2016 của Thủ tướng Chính phủ hoặc các văn bản sửa đổi, bổ sung, thay thế.

3. Đánh giá tác động chính sách

3.1. Tác động đến chức năng, nhiệm vụ của Trung tâm

- Việc áp dụng mức chi thường xuyên đối với các nhiệm vụ mang tính chất đặc thù sẽ tiếp tục có tác động tích cực đến việc thực hiện nhiệm vụ tìm kiếm cứu nạn trên biển của Trung tâm. Đặc biệt là công tác duy tu, bảo dưỡng, huấn luyện, sửa chữa thường xuyên phương tiện tìm kiếm cứu nạn, trang thiết bị chuyên dụng phục vụ hoạt động tìm kiếm cứu nạn.

- Việc đào tạo, nâng cao trình độ chuyên môn của đội ngũ cán bộ, viên chức, người lao động Trung tâm đáp ứng được yêu cầu làm việc, đảm bảo thể lực để hoàn thành tốt nhiệm vụ được giao trong môi trường biển và thời tiết khắc nghiệt.

- Nâng cao chất lượng, số lượng các nhiệm vụ hợp tác quốc tế trong khuôn khổ hợp tác thông qua việc chủ động tham gia vào các hoạt động hợp tác về tìm kiếm cứu nạn, đào tạo nguồn nhân lực...

- Huấn luyện, bảo dưỡng các tàu, cano chuyên dụng tìm kiếm cứu nạn được thực hiện thường xuyên theo quy định sẽ đảm bảo tính thường trực tìm kiếm cứu nạn của Trung tâm, sẵn sàng thực hiện các nhiệm vụ được giao.

- Nguồn mua bảo hiểm các phương tiện chuyên dụng phục vụ tìm kiếm cứu nạn sẽ bảo đảm tài sản của Nhà nước, bảo vệ quyền lợi chính đáng của lực lượng trực tiếp tham gia công tác tìm kiếm cứu nạn tại hiện trường khi xảy ra sự cố trên biển.

- Hỗ trợ về an toàn lao động cho thuyền viên thực hiện công tác tìm kiếm cứu nạn trên biển vì đây là nghề nghiệp có tính nguy hiểm, mất an toàn cao, nặng nhọc.

3.2. Tác động về hệ thống pháp luật

- Chi thường xuyên đối với các nhiệm vụ mang tính chất đặc thù của Trung tâm là mức chi phí thiết yếu, thực tế nhằm đảm bảo cho các hoạt động mang tính chất đặc thù của hoạt động tìm kiếm cứu nạn trên biển. Các nhiệm vụ chi thường xuyên đối với các nhiệm vụ mang tính chất đặc thù của Trung tâm không có sự khác biệt về nội dung chi thường xuyên theo Quyết định 46/2016/QĐ-TTg, không phải là cơ chế tiền lương đặc thù nên không trái với Nghị quyết số 27-NQ/TW ngày 21/5/2018 của Ban chấp hành Trung ương về cải cách chính sách tiền lương cũng như các chính sách kinh tế - xã hội khác.

- Đối với các khoản chi thường xuyên đối với các nhiệm vụ có tính chất đặc thù của Trung tâm được đề nghị cấp bổ sung ngoài định mức phân bổ dự toán chi thường xuyên ngân sách nhà nước hàng năm áp dụng đối với đơn vị sự nghiệp công lập do nhà nước đảm bảo chi thường xuyên, do vậy không mâu thuẫn với Quyết định số 46/2016/QĐ-TTg ngày 19/10/2016. Các khoản chi này của Trung tâm đều được thực hiện theo phê duyệt dự toán hàng năm của Bộ GTVT sau khi thống nhất với Bộ Tài chính, căn cứ theo dự toán trình của đơn vị, do vậy đảm bảo phù hợp với Luật Ngân sách Nhà nước và các văn bản hướng dẫn thi hành Luật Ngân sách Nhà nước.

3.3. Tác động về kinh tế

Nếu được chấp thuận áp dụng mức chi thường xuyên đối với các nhiệm vụ đặc thù của Trung tâm (ngoài định mức chi thường xuyên được phân bổ theo Quyết định số 46/2016/QĐ-TTg), số liệu dự kiến về kinh phí thực hiện năm 2021 là 45.385 triệu đồng. Cụ thể như sau:

STT	Nhiệm vụ thường xuyên mang tính chất đặc thù	Số tiền
1	Ăn định lượng	3.250
2	Phụ cấp ngày đi biển	1.195
3	Nhiên liệu của ô tô chuyên dùng và các tàu tìm kiếm cứu nạn chuyên dụng thường xuyên	16.920
4	Bảo hộ lao động cho thuyền viên	1.650
5	Khám sức khỏe cho thuyền viên	1.770
6	Bảo hiểm ô tô chuyên dùng và các tàu tìm kiếm cứu nạn chuyên dụng, thuyền viên	1.600
7	Nước ngọt sinh hoạt cho thuyền viên và nước rửa tàu	1.100
8	Cước phí sử dụng trang thiết bị liên lạc chuyên dụng	1.400
9	Chi vật tư, vật rẻ tiền mau hỏng cho tàu tìm kiếm cứu nạn chuyên dụng	1.150
10	Chi mua hàng hóa, vật tư, trang thiết bị dùng cho tàu tìm kiếm cứu nạn chuyên dụng và vật tư phục vụ phòng cháy chữa cháy	3.700
11	Chi phí thuê phương tiện, trang thiết bị, cầu cảng, thuê giáo viên trong nước, nước ngoài để giảng dạy công tác nghiệp vụ chuyên môn tìm kiếm cứu nạn, phòng cháy chữa cháy	3.500
12	Sửa chữa thường xuyên tàu thuyền, ô tô chuyên dùng, trang thiết bị chuyên dụng tìm kiếm cứu nạn	8.150
Tổng cộng		45.385

Bảng 7. Dự kiến kinh phí thực hiện các nhiệm vụ mang tính chất đặc thù năm 2021

Với mức chi thường xuyên đối với các nhiệm vụ mang tính chất đặc thù được kinh phí NSNN đảm bảo, nên Trung tâm sẵn sàng hoàn thành các nhiệm vụ tìm kiếm cứu nạn trên biển dự báo ngày càng phức tạp, nguy hiểm, khó lường hơn. Với tình hình diễn biến thời tiết khó lường, việc tranh chấp chủ quyền trên Biển Đông ngày càng phức tạp, cùng với sự gia tăng số lượng tàu thuyền hoạt động trên vùng biển thuộc trách nhiệm tìm kiếm cứu nạn của Trung tâm, dự báo số vụ tìm kiếm cứu nạn sẽ tăng lên qua các năm, đặc biệt là số vụ xảy ra ở khu vực quần đảo Hoàng Sa, Trường Sa, các khu vực biển đảo ngoài khơi của Việt Nam, Trung tâm luôn sẵn sàng về con người, phương tiện trong công tác tìm kiếm cứu nạn nhân đạo, khẳng định chủ quyền quốc gia trên biển. Vì vậy, kinh phí chi thường xuyên đối với các nhiệm vụ có tính chất đặc thù của Trung tâm nếu được NSNN đảm bảo sẽ tạo điều kiện thuận lợi để Trung tâm hoàn thành tốt nhiệm vụ được Đảng, Nhà nước giao cho đơn vị.



KẾT LUẬN

Đề án trình Thủ tướng Chính phủ cho phép áp dụng mức chi thường xuyên đối với các nhiệm vụ mang tính chất đặc thù của Trung tâm Phối hợp tìm kiếm cứu nạn hàng hải Việt Nam đã được xây dựng gồm có 03 phần.

Nội dung đề án đã bám sát các chủ trương, chỉ đạo của Trung ương Đảng tại các Nghị quyết số 18-NQ/TW ngày 25/10/2017 của Hội nghị Trung ương 6 khóa XII về một số vấn đề về tiếp tục đổi mới, sắp xếp tổ chức bộ máy của hệ thống chính trị tinh gọn, hoạt động hiệu lực, hiệu quả; Nghị quyết số 19/NQ-TW của Hội nghị Trung ương 6 khóa XII ngày 25/10/2017 về tiếp tục đổi mới hệ thống tổ chức và quản lý, nâng cao chất lượng và hiệu quả hoạt động của các đơn vị sự nghiệp công lập. Đề án cũng đã phân tích được những nét khái quát về chức năng, nhiệm vụ và tính chất đặc thù của Trung tâm trong lĩnh vực tìm kiếm cứu nạn trên biển; các tác động tích cực và đánh giá kết quả mà Trung tâm đạt được trong giai đoạn 2017 - 2019 khi được áp dụng mức chi thường xuyên đối với các nhiệm vụ mang tính chất đặc thù. Đề án cũng đã tập trung phân tích, đánh giá tác động của chính sách được đề xuất đối với hoạt động tìm kiếm cứu nạn trên biển, tác động đến hệ thống pháp luật hiện hành. Từ đó đưa ra đề xuất, kiến nghị và khẳng định những đề xuất này được đảm bảo phù hợp với thực tiễn và không có mâu thuẫn phát sinh mới với các quy định hiện hành.

Trên đây là đề nghị tiếp tục được áp dụng mức chi thường xuyên đối với các nhiệm vụ mang tính chất đặc thù của Trung tâm Phối hợp tìm kiếm cứu nạn hàng hải Việt Nam. Cục Hàng hải Việt Nam báo cáo Bộ GTVT, xin ý kiến các Bộ, ngành có liên quan xem xét, thẩm định và trình Thủ tướng Chính phủ để ban hành tạo điều kiện cho Trung tâm tiếp tục triển khai hoạt động ngày càng hiệu quả, đảm bảo hoàn thành tốt hơn nữa các nhiệm vụ được giao./.

