|  |  |
| --- | --- |
| BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI**CỤC HÀNG KHÔNG VIỆT NAM**Số: /BC-CHK | **CỘNG HOÀ XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM****Độc lập - Tự do - Hạnh phúc** *Hà Nội, ngày tháng 03 năm 2019* |

**BÁO CÁO**

**Tổng kết việc thi hành Nghị định**

**số 102/2015/NĐ-CP ngày 20/10/2015 của Chính phủ quy định về quản lý, khai thác cảng hàng không, sân bay**

Thực hiện Chương trình xây dựng văn bản quy phạm pháp luật năm 2019 của Bộ Giao thông vận tải (ban hành kèm theo Quyết định số 2829/QĐ-BGTVT ngày 26/12/2018 về việc ban hành Chương trình xây dựng đề án của Bộ Giao thông vận tải năm 2019), Cục Hàng không Việt Nam (Cục HKVN) đã thực hiện tổng kết thi hành Nghị định số 102/2015/NĐ-CP ngày 20/10/2015 của Chính phủ quy định về quản lý, khai thác cảng hàng không, sân bay (sau đây gọi là Nghị định 102), xin báo cáo Bộ Giao thông vận tải chi tiết như sau:

 Báo cáo gồm 3 phần tập trung đánh giá tình hình thực hiện công tác quản lý, khai thác cảng hàng không, sân bay từ năm 2015 cho đến nay, trong đó khẳng định các kết quả đã đạt được, các điểm còn vướng mắc trong thực tiễn thi hành và những định hướng sửa đổi, hoàn thiện các quy định của pháp luật nhằm tăng cường công tác quản lý, khai thác cảng hàng không, sân bay trong thời gian tới.

**PHẦN THỨ NHẤT**

**NHỮNG KẾT QUẢ ĐẠT ĐƯỢC**

**I. Kết quả xây dựng, ban hành các văn bản hướng dẫn**

**1. Xây dựng, ban hành các văn bản hướng dẫn**

Sau khi Nghị định số 102 được ban hành, Cục Hàng không Việt Nam đã chủ trì, phối hợp với các Bộ, ngành có liên quan nghiên cứu, xây dựng và ban hành các văn bản hướng dẫn về cụ thể như sau:

#  - Thông tư số 17/2016/TT-BGTVT ngày 30/6/2016 của Bộ Giao thông Vận tải quy định chi tiết về quản lý, khai thác cảng hàng không, sân bay;

- Thông tư số 193/2016/TT-BTC ngày 08/11/2016 của Bộ trưởng Bộ Tài chính quy định mức thu, chế độ thu, nộp, quản lý và sử dụng phí, lệ phí trong lĩnh vực hàng không;

- Quyết định số 1272/QĐ-CHK ngày 09/6/2017 về việc ban hành hướng dẫn lập Tài liệu khai thác sân bay và Tài liệu khai thác công trình.

- Quyết định số 1530/QĐ-CHK ngày 30/8/2018 ban hành hướng dẫn tạm thời việc lập tài liệu khai thác bãi đáp trực thăng trên biển tại Việt Nam theo tiêu chuẩn CAP 437.

- Quyết định số 1337/QĐ-CHK ngày 01/8/2018 ban hành Quy trình sát hạch nhân viên điều khiển, vận hành thiết bị hàng không, phương tiện hoạt động tại khu vực hạn chế của cảng hàng không, sân bay.

**2. Đánh giá chung về quy định pháp luật trong lĩnh vực quản lý, khai thác cảng hàng không, sân bay**

Việc ban hành Nghị định 102 đã tạo cơ sở pháp lý rõ ràng và thuận lợi hơn cho các tổ chức, cá nhân có nhu cầu hoạt động, khai thác tại cảng hàng không, sân bay, góp phần tăng cường năng lực, hiệu quả quản lý nhà nước và từng bước cải cách, đơn giản hóa về hồ sơ, thủ tục hành chính, thể hiện cụ thể qua các điểm sau

a) Đảm bảo phù hợp với mô hình người khai thác CHKSB theo ICAO và các quy định liên quan đến kiểm tra, giám sát, cấp GCN khai thác

- Nghị định ra đời đã phân định và quy định được kết cấu hạ tầng sân bay gắp với trách nhiệm của người khai thác cảng hàng không, sân bay, phù hợp với ICAO quy định người khai thác sân bay lập tài liệu khai thác sân bay và cấp GCN khai thác sân bay. Theo đó người khai thác CHKSB là người chịu trách nhiệm đảm bảo an ninh, an toàn, duy trì điều kiện khai thác theo hồ sơ và GIấy chức nhận đã cấp theo các tiêu chuẩn, quy chuẩn áp dụng; quản lý đồng bộ kết cấu hạ tầng, trang thiết bị của CHKSB thuộc phạm vụ được giao quản lý.

- Nghị định ra đời cũng quy định cụ thể trách nhiệm của Cục HKVN với vai trò là nhà chức trách CHKSB, là cơ quan sẽ xây dựng lực lượng giám sát viên để tiến hành đánh giá, thẩm định, kiểm tra, giám sát các hoạt động đảm bảo an ninh, an toàn và cấp phép theo quy định tại CHKSB.

- Thực tế quá trình triển khai đã cấp 22 Giấy chứng nhận khai thác CHKSB cho 22 CHKSB toàn quốc. Vai trò trách nhiệm của người khai thác CHKSB trong việc duy trì các điều kiện đảm bảo an ninh an toàn, khai thác được thể hiện rõ ràng và tuân thủ các quy định của pháp luật.

b) Phân định rõ quyền, trách nhiệm của các cơ quan, đơn vị có liên quan tại CHKSB

Nghị định 102 ra đời đã phân định rõ quyền và trách nhiệm của từng cơ quan, đơn vị trong việc quản lý, khai thác CHKSB, cụ thể:

- Cục HKVN là nhà chức trách và Cảng vụ hàng không là cơ quan QLNN tại CHKSB

- Quyền và trách nhiệm của người khai thác CHKSB

- Quyền và trách nhiệm của các cơ quan, tổ chức, cá nhân hoạt động tại CHKSB.

- Quyền và trách nhiệm của doanh nghiệp cung cấp dịch vụ hàng không, phi hàng không.

- Quy định của các đơn vị quân sự và dân dụng trong việc quản lý sân bay dùng chung dân dụng – quân sự.

c) Tạo ra hành lang pháp lý và trình tự thủ tục rõ ràng trong việc lập quy hoạch các CHKSB toàn quốc, cấp GPXD

- Trước thời điểm Nghị định 102/2015/NĐ-CP rà đời và có hiệu lực, công tác lập quy hoạch các CHKSB toàn quốc có những khó khăn, vướng mắc lớn trong việc thực hiện theo Luật Xây dựng hay Luật HKDD, trình tự thủ tục và thẩm quyền thực hiện như thế nào?

- Khi Nghị định 102 có hiệu lực, đã phân định rõ, hướng dẫn rõ trình tự thủ tục, nội dung quy hoạch CHKSB, từ đó tạo cơ sở pháp lý và hành lang pháp lý cho Cục HKVN và các cơ quan, đơn vị có liên quan thực hiện. Các quy định liên quan đến quy hoạch CHKSB đã đồng bộ với quy định của Luật Xây dựng, bao gồm 03 cấp quy hoạch là quy hoạch ngành, quy hoạch 1/2000 và quy hoạch 1/500. Quy định của quy hoạch cũng đảm bảo đủ điều kiện cho công tác thẩm định dự án và cấp Giấy phép xây dựng công trình.

Khi các CHKSB hoàn thành việc lập quy hoạch 1/2000 và quy hoạch 1/500 thì các công trình tại CHKSB hoàn toàn có đủ cơ sở để lập dự án, giao đất hoặc hoặc cho thuê đất, cũng như công tác cấp GPXD.

d) Kiểm soát chặt chẽ việc đảm bảo an ninh an toàn trong quá trình đầu tư xây dựng tại CHKSB

Hạ tầng CHKSB có 02 đặc điểm

- Nhiều hạ tầng CHKSB được xây dựng nhiều năm trước đây, đã xuống cấp và cần phải cải tạo, duy tu, bảo trì hoặc sửa chữa lớn liên tục.

- Ngành hàng không phát triển nhanh trong các năm qua, việc mở rộng cơ sở hạ tầng theo quy hoạch là cần thiết và cấp bách để đáp ứng nhu cầu vận tải hàng không

Thực tế trong các năm qua, việc đầu tư xây dựng tại CHKSB diễn ra một cách thường xuyên, liên tục. Tuy nhiên với các quy định chặt chẽ trong Nghị định 102, từ việc đóng cửa tạm thời CHKSB, ngừng khai thác hoặc đưa vào khai thác công trình tại CHKSB, cũng như việc phê duyệt việc xây dựng, cải tạo, nâng cấp, bảo trì, sửa chữa công trình hoặc lắp đặt các trang thiết bị tại CHKSB thì công tác kiểm soát đảm bảo an ninh an toàn trong quá trình xây dựng tại CHKSB được duy trì rất tốt. Trong nhiều năm không có các sự vụ, tai nạn nào liên quan đến việc thi công xây dựng công trình tại CHKSB mà làm uy hiếp đến an toàn khai thác, an toàn bay tại CHKSB.

đ) Tăng nguồn thu cho NSNN từ hoạt động thu phí nhượng quyền khai thác tại CHKSB

Nghị định 102 ra đời quy định doanh nghiệp cung cấp dịch vụ hàng không phải nộp phí nhượng quyền khai thác cho người khai thác CHKSB và người khai thác CHKSB, doanh nghiệp cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay phải nộp phí nhượng quyền khia thác CHKSB cho Cảng vụ hàng không theo quy định của Bộ Tài chính.

Thực hiện quy định của Nghị định 102, Cảng vụ hàng không đều thu nguồn phí này và nộp lại cho nhà nước theo đúng quy định của Bộ Tài chính.

e) Đơn giản hoá thủ tục hành chính

 Về cơ bản, các quy định về quản lý, khai thác cảng hàng không, sân bay đã đáp ứng yêu cầu cải cách thủ tục hành chính theo Nghị quyết của Chính phủ, trong đó quy định chi tiết, đầy đủ và rõ ràng hơn từ khâu tiếp nhận hồ sơ, giải quyết hồ sơ đến trả kết quả.

**3. Việc tổ chức thực hiện Nghị định 102**

**3.1. Việc tổ chức, triển khai thực hiện Nghị định 102**

Ngay sau khi Nghị định 102 ban hành, Cục Hàng không Việt Nam phối hợp với các cơ quan, đơn vị thuộc Bộ Giao thông vận tải đã tích cực, chủ động tổ chức triển khai thực hiện Nghị định đến các cơ quan, đơn vị có hoạt động khai thác tại cảng hàng không, sân bay do đó đã góp phần giúp cho các cơ quan, đơn vị triển khai thực hiện các quy định về quản lý, khai thác cảng hàng không, sân bay được hiệu quả, nhanh chóng.

Cục HKVN cũng đã hoàn thành, trình Bộ GTVT Thông tư hướng dẫn Nghị định 102 và Bộ GTVT đã ban hành Thông tư 17/2016/TT-BGTVT hướng dẫn chi tiết các nội dung liên quan đến quản lý, khai thác CHKSB.

**3.2. Việc tổ chức kiểm tra việc thi hành pháp luật đối với các tổ chức, cá nhân có liên quan**

Đối với công tác quản lý, khai thác cảng hàng không, sân bay, trong phạm vi chức năng, nhiệm vụ được giao, Cục Hàng không Việt Nam định kỳ thanh tra chuyên ngành, giao các cảng vụ hàng không khu vực thường xuyên kiểm tra, giám sát hoạt động của các cơ quan, đơn vị tại cảng hàng không, sân bay, nhanh chóng xử lý kịp thời các trường hợp vi phạm.

**3.3. Việc hướng dẫn nghiệp vụ, giải đáp khó khăn, vướng mắc trong quá trình thực thi pháp luật**

Trong quá trình triển khai thi hành Nghị định 102, Cục Hàng không Việt Nam thường xuyên tiếp nhận, trả lời vướng mắc của các cơ quan, đơn vị có hoạt động khai thác tại cảng hàng không, sân bay về các lĩnh vực như: quy hoạch CHKSB, đưa công trình vào khai thác, hoạt động cung cấp dịch vụ hàng không, phi hàng không......

Công tác hướng dẫn nghiệp vụ, giải đáp vướng mắc được thực hiện bằng nhiều hình thức như thông qua việc: hướng dẫn trực tiếp, công văn trả lời, công văn hướng dẫn nghiệp vụ, qua điện thoại, thư điện tử…Từ việc giải đáp vướng mắc thông qua các hình thức nêu trên giúp cho cá nhân, tổ chức áp dụng pháp luật có cách hiểu và thực hiện đúng quy định trong quá trình thực thi pháp luật về quản lý, khai thác cảng hàng không, sân bay, qua đó giúp bảo vệ quyền và lợi ích chính đáng của các bên tham gia cũng như những người có liên quan.

**3.4. Việc thực hiện chế độ báo cáo**

Thực hiện Nghị định 102, Cục HKVN đã thực hiện chế độ báo cáo định kỳ về công tác an toàn khai thác cảng hàng không, sân bay hàng tháng, quý, năm.

**4. Đánh giá kết quả quản lý, khai thác cảng hàng không, sân bay trong giai đoạn từ năm 2015-2018**

Các cá nhân, tổ chức về cơ bản nhận thức đầy đủ, nghiêm túc hơn các quy định của pháp luật về quản lý, khai thác cảng hàng không, sân bay.

- Công tác quy hoạch CHKSB đã đi vào quy củ, trình tự thủ tục và nội dung quy hoạch đã rõ ràng. Các hồ sơ quy hoạch đã đồng bộ và chất lượng quy hoạch CHKSB cũng được cải thiện.

- Công tác quản lý CHKSB được quy định rõ ràng, cụ thể hơn, bao gồm chi tiết quyền và trách nhiệm của các cơ quan, đơn vị có liên quan từ cơ quan QLNN là Cục HKVN, Cảng vụ HK đến người khai thác CHKSB và các doanh nghiệp cung cấp dịch vụ hàng không, dịch vụ phi hàng không.

- Công tác phối hợp quản lý CHKSB dùng chung dân dụng – quân sự được quy định cụ thể.

- Công tác kiểm soát an ninh, an toàn tại CHKSB được chi tiết, quy định chặt chẽ, góp phần lớn vào hoạt động bảo đảm an ninh an toàn tại CHKSB trong nhiều năm qua.

- Công tác kiểm soát dịch vụ hàng không, phi hàng không được cải thiện.

**PHẦN THỨ HAI**

**NHỮNG HẠN CHẾ, VƯỚNG MẮC TRONG CÁC QUY ĐỊNH CỦA PHÁP LUẬT VÀ THỰC TIỄN THI HÀNH**

**I. Hạn chế trong các quy định của pháp luật**

Quá trình triển khai Nghị định 102 cho thấy một số quy định không còn phù hợp thực tiễn do chịu sự tác động của các Luật quy hoạch, Luật đất đai, Luật xây dựng, Luật phí, Luật Hải quan. Cụ thể:

**1. Làm rõ tính pháp lý và mối liên hệ giữa doanh nghiệp cảng và người khai thác CHKSB, thẩm quyền trong việc cung cấp dịch vụ của doanh nghiệp cảng**

- Địa vị pháp lý của DNCHK, NKTCHK và tiêu chí xác định một doanh nghiệp là DNCHK hiện tại chưa rõ ràng; DNCHK có quyền và trách nhiệm theo Luật Doanh nghiệp và HKDD. Tuy nhiên NKTCHK chưa được xác định rõ ràng trong mối quan hệ với DNCHK: là chủ thể khác tách biệt với DNCHK hay chính là DNCHK thậm chí là một bộ phận của doanh nghiệp được pháp luật thừa nhận, vì vậy cần phải làm rõ mối tương quan này theo hướng:

+ Một DNCHK hoặc NKTCHK có thể đồng thời quản lý hoặc là người khai thác cảng của nhiều CHK hay không?

+ NKTCHK (chịu trách nhiệm về hoạt động khai thác CHK) có bắt buộc phải là chủ thể độc lập trước pháp luật hay không - mỗi CHK phải được tổ chức thành 1 DNCHK và đồng thời là NKTCHK hay các chi nhánh có tư cách đại diện theo ủy quyền.

- Đối với quyền cung cấp dịch vụ hàng không của doanh nghiệp cảng hoặc người khai thác cảng: Cần nghiên cứu để làm rõ DNCHK khi được công nhận thì sẽ có quyền kinh doanh toàn bộ dịch vụ tại CHK hay vẫn phải xin cấp giấy phép cung cấp dịch vụ như các doanh nghiệp cung cấp dịch vụ hàng không khác. Từ đó nghiên cứu phương án đơn giản hoá thủ tục hành chính theo hướng nghiên cứu gộp hoặc quy định khi doanh nghiệp được cấp giấy phép kinh doanh thì đồng thời là giấy phép cung cấp dịch vụ hàng không.

**2. Cần thiết phải sửa đổi do các quy định pháp luật về quy hoạch cảng hàng không, sân bay có sự thay đổi.**

- Luật Quy hoạch hiện nay đang quy định ngành hàng không có các loại Quy hoạch sau:

+ Điểm 3 Phụ lục I Luật Quy hoạch có quy định danh mục quy hoạch ngành quốc gia gồm“ Quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống cảng hàng không, sân bay toàn quốc”.

+ Điểm 18 Phụ lục 2 Luật Quy hoạch có quy định loại hình quy hoạch chuyên ngành gồm “quy hoạch cảng hàng không, sân bay”.

+ Điểm 19 Phụ lục 2 Luật Quy hoạch có quy định loại hình quy hoạch chuyên ngành gồm “quy hoạch vùng thông báo bay”.

- Hiện tại Bộ Kế hoạch và đầu tư cũng đang soạn thảo Nghị định hướng dẫn Luật Quy hoạch và đang lấy ý kiến rộng rãi trên trang web của Bộ KHĐT, theo đó sẽ nghiên cứu bổ sung các quy định liên quan đến quy hoạch tổng hteer phát triển hệ thống CHKSB toàn quốc để phù hợp với Luật Quy hoạch và dự thảo Nghị định hướng dẫn Luật Quy hoạch, trường hợp dự thảo Nghị định hướng dẫn Luật Quy hoạch đã quy định đầy đủ thì đưa ra nguyên tắc chung áp dụng theo Nghị định hướng dẫn Luật Quy hoạch.

- Do đó cần thiết phải nghiên cứu và sửa đổi đồng bộ hoặc bãi bỏ các quy định của Nghị định 102/2015/NĐ-CP với các quy định về thẩm quyền, thủ tục hành chính lập, trình, thẩm định và phê duyệt quy hoạch CHKSB để phù hợp với Luật Quy hoạch và Nghị định hướng dẫn Luật quy hoạch (nghiên cứu sửa đổi Điều 8, Điều 10, Điều 11 Nghị định 102). Trong trường hợp Nghị định hướng dẫn Luật Quy hoạch đã có các quy định trên thì sẽ nghiên cứu để bãi bỏ các quy định về quy hoạch CHKSB tại Nghị định sửa đổi, bổ sung hoặc Nghị định thay thế.

- Nghiên cứu bổ sung các quy định liên quan đến thủ tục lập, trình, thẩm định, phê duyệt nhiệm vụ quy hoạch, hồ sơ quy hoạch cảng hàng không, sân bay.

**3. Vướng mắc liên quan đến quy hoạch chi tiết 1/500 và kinh phí thực hiện quy hoạch**

- Nghị định 102/2015/NĐ-CP hướng dẫn Luật HKDD không quy định hoặc hướng dẫn chi tiết phạm vi thực hiện quy hoạch chi tiết xây dựng tỷ lệ 1/500 là toàn bộ ranh giới quy hoạch CHK hay một phần ranh giới quy hoạch CHK. Trong quá trình thực hiện đã và đang gặp vướng mắc là thực hiện quy hoạch chi tiết 1/500 toàn cảng hay chỉ khu hàng không dân dụng. Vì vậy cần nghiên cứu và quy định cụ thể về phạm vi lập quy hoạch chi tiết 1/500 và giao cho các chủ đầu tư lập quy hoạch chi tiết 1/500.

- Theo quy định tại khoản 3 Điều 8 Nghị định 102/2015/NĐ-CP ngày 20/10/2015 của Chính phủ thì kinh phí lập quy hoạch cảng hàng không có thể được lấy từ nguồn NSNN hoặc các nguồn tài trợ của tổ chức, cá nhân trong và ngoài nước hoặc các nguồn vốn hợp pháp khác. Như vậy trong trường hợp áp dụng Nghị định 102/2015/NĐ-CP, Cục HKVN xác định trường hợp nhà nước chưa bố trí kinh phí từ nguồn NSNN thì có thể sử dụng nguồn tài trợ hoặc nguồn vốn hợp pháp khác liên quan để thực hiện.

- Theo Khoản 1 Điều 9 Luật Quy hoạch quy định “1.Chi phí lập, thẩm định, quyết định hoặc phê duyệt, công bố và điều chỉnh quy hoạch được sử dụng từ vốn đầu tư công theo quy định của pháp luật về đầu tư công”. Đồng thời khoản 7 Điều 25 Luật Quy hoạch cho phép thực hiện công tác lập, thẩm định, phê duyệt quy hoạch có tính chất kỹ thuật, chuyên ngành theo các quy định của pháp luật khác, tuy nhiên khoản 7 Điều 25 Luật Quy hoạch chưa quy định, hướng dẫn rõ trong công tác lập quy hoạch có tính chất kỹ thuật, chuyên ngành có bao gồm cả việc áp dụng quy định về bố trí kinh phí thực hiện quy hoạch hay kinh phí thực hiện quy hoạch phải áp dụng khoản 1 Điều 9 Luật Quy hoạch (trong trường hợp này thì toàn bộ kinh phí thực hiện quy hoạch chi tiết CHK, quy hoạch chi tiết xây dựng CHK được bố trí từ NSNN theo quy định về đầu tư công).

Vì vậy cần nghiên cứu sửa đổi lại các quy định tại Nghị định 102 để đảm bảo phù hợp với Luật quy hoạch và đảm bảo cụ thể, rõ ràng hơn trong việc huy động các nguồn vốn khác để thực hiện quy hoạch (Ví dụ như quy định cụ thể cho Cục HKVN và Cảng vụ hàng không sửa dụng nguồn phí, lệ phí để lại để thực hiện quy hoạch CHKSB).

**4. Cần sửa đổi các nội dung liên quan đến quản lý tài sản kết cấu hạ tầng tại CHKSB**

Nghị định 44/2018/NĐ-CP ngày 13/3/2018 quy định việc quản lý, sử dụng và khai thác tài sản kết cấu hạ tầng hàng không ra đời và có hiệu lực đã huỷ bỏ các nội dung liên quan đến bán, cho thuê, thế chấp tài sản kết cấu hạ tầng hàng không tại Nghị định 102/2015/NĐ-CP. Vì vậy cần phải rà soát và điều chỉnh lại các nội dung trong Nghị định 102 cho phù hợp, đặc biệt là việc giao hoặc cho thuê tài sản kết cấu hạ tầng hàng không cho người khai thác CHKSB.

**5. Cần thiết phải sửa đổi để làm rõ các quy định, thủ tục liên quan đến thẩm định dự án và cấp Giấy phép xây dựng công trình**

- Khoản 17 Điều 3 Luật Xây dựng quy định “Giấy phép xây dựng là văn bản pháp lý do cơ quan nhà nước có thẩm quyền cấp cho chủ đầu tư để xây dựng mới, sửa chữa, cải tạo, di dời công trình”.

- Điều 103 Luật Xây dựng quy định thẩm quyền cấp GPXD là của Bộ Xây dựng hoặc UBND các cấp

- Theo quy định tại Khoản 3 Điều 5 Nghị định 102/2015/NĐ-CP, Chính phủ giao thẩm quyền cho Cục Hàng không Việt Nam: *“3. Thực hiện nhiệm vụ của cơ quan quản lý nhà nước trong việc thẩm định dự án, cấp giấy phép xây dựng công trình cảng hàng không, sân bay. Giám sát việc tuân thủ quy định về bảo vệ môi trường tại cảng hàng không, sân bay.”*

***-*** Tuy nhiên trong thực tế triển khai thì công tác thẩm định dự án và cấp Giấy phép xây dựng công trình đến nay đề gặp vướng mắc do chưa quy định cụ thể loại công trình Cục HKVN có thẩm quyền thẩm định và chưa quy định rõ ràng thủ tục hành chính để thực hiện cấp giấy phép xây dựng công trình cảng hàng không, sân bay. Theo quy định tại Điều 103 Luật Xây dựng 2014 thì thẩm quyền cấp giấy phép xây dựng là Bộ Xây dựng, UBND cấp tỉnh, huyện; đồng thời Điều 58, 8, 9 Luật HKDD cũng quy định việc đầu tư xây dựng CHKSB phải tuân thủ quy định hiện hành của pháp luật về đầu tư xây dựng.

Vì vậy cần nghiên cứu tại Nghị định mới thay thế Nghị định 102/2015/NĐ-CP theo hướng bãi bỏ khoản 3 Điều 5 của Nghị định 102/2015/NĐ-CP và thay vào 01 điều, khoản quy định việc cấp GPXD tại CHKSB được thực hiện theo quy định của pháp luật về đầu tư xây dựng và do cơ quan có thẩm quyền của Bộ Xây dựng hoặc địa phương cấp theo quy định của Luật Xây dựng.

**6. Cần thiết phải sửa đổi các quy định liên quan đến nộp tài liệu chuyến bay**

- Khoản 7 Điều 17 Nghị định 102 quy định người khai thác tàu bay có trách nhiệm nộp tài liệu của mỗi chuyến bay cho Cảng vụ hàng không trực tiếp, qua hệ thống bưu chính hoặc bằng các hình thức phù hợp khác.Cảng vụ hàng không có trách nhiệm lưu trữ trong vòng 02 năm.

-Hiện tại Luật Hải quan sửa đổi đã có hiệu lực và Hải quan đã triển khai hệ thống khai báo hải quan một cửa quốc gia,theo đó các cơ quan, đơn vị triển khai nộp tài liệu chuyến bay qua cổng thông tin điện tử này. Do đó, cần thiết nghiên cứu, xem xét sửa đổi, tách riêng 02 trường hợp nộp thủ tục chuyến bay gồm:

+ Nộp tài liệu chuyến bay bằng hình thức điện tử (áp dụng cho các chuyến bay xuất cảnh, nhập cảnh hoặc quá cảnh) theo đúng Luật Hải quan và Quyết định số 43/2017/QĐ-TTg của Thủ tướng Chính phủ quy định trách nhiệm thực hiện thủ tục đối với tàu bay xuất cảnh, nhập cảnh, quá cảnh thông qua cơ chế một cửa quốc gia.

+ Nộp tài liệu chuyến bay đối với các chuyến bay khác.

**7. Cần thiết phải sửa đổi các quy định về việc cung cấp dịch vụ phi hàng không tại CHKSB**

-Theo quy định tại Điều 11 của Luật HKDD (bản hợp nhất), Bộ GTVT quy định khung giá đối với các dịch vụ phi hàng không như sau: giá dịch vụ cho thuê mặt bằng và giá dịch vụ thiết yếu tại CHKSB.

- Tại khoản 2 Điều 40 quy định “Việc lựa chọn tổ chức, cá nhân cung cấp dịch vụ phi hàng không tại cảng hàng không được đầu tư xây dựng bằng nguồn vốn nhà nước phải thực hiện theo nguyên tắc đấu thầu cạnh tranh, chống độc quyền”. Quy định phải tổ chức đấu thầu đối với mặt bằng dịch vụ phi hàng không được xây dựng bằng nguồn vốn NN như trên dẫn đến một số bất cập trong quá trình triển khai thực hiện, cụ thể:

+ Theo quy định tại khoản 12 Điều 4 của Luật Đấu thầu: “Đấu thầu là quá trình lựa chọn nhà thầu để ký kết và thực hiện hợp đồng cung cấp dịch vụ tư vấn, dịch vụ phi tư vấn, mua sắm hàng hóa, xây lắp; lựa chọn nhà đầu tư để ký kết và thực hiện hợp đồng dự án đầu tư theo hình thức đối tác công tư, dự án đầu tư có sử dụng đất trên cơ sở bảo đảm cạnh tranh, công bằng, minh bạch và hiệu quả kinh tế”. Việc doanh nghiệp khai thác nhà ga lựa chọn tổ chức, các nhân thuê mặt bằng cung cấp dịch vụ phi hàng không là hoạt động của người cung cấp dịch vụ lựa chọn người sử dụng dịch vụ, có sự khác biệt với việc người sử dụng dịch vụ lựa chọn người cung cấp dịch vụ theo khái niệm về đấu thầu.

+ Tại nhà ga hành khách, mặt bằng cho thuê được phân chia thành nhiều loại với vị trí, diện tích, mục đích sử dụng và lợi thế thương mại khác nhau, mức giá cho thuê khác nhau tùy vị trí mặt bằng.Vị trí mặt bằng lợi thế thương mại cao, nhiều doanh nghiệp có nhu cầu thuê kinh doanh khi tổ chức lựa chọn đơn vị thuê là cơ hội tốt để đơn vị cung ứng mặt bằng thu được mức giá tối ưu, đồng thời vẫn đảm bảo chất lượng dịch vụ. Trong trường hợp Bộ GTVT ban hành khung giá thì việc đấu thầu chỉ có thể thực hiện trong khung giá Bộ GTVT ban hành, vô hình chung đã hạn chế cơ hội tăng doanh thu của đơn vị. Ngược lại, vị trí mặt bằng lợi thế thương mại thấp, ít doanh nghiệp tham gia thuê, trường hợp không có đơn vị thuê, doanh nghiệp cung ứng sẽ phải báo cáo Bộ GTVT, đề nghị điều chỉnh mức thu quy định để tiếp tục thực hiện.

Do đó, cần nghiên cứu sửa đổi quy định tại khoản 2, khoản 3 Điều 40 của Nghị định 102 để phù hợp với khái niệm “đấu thầu” và “đấu giá” với thực tế hoạt động của doanh nghiệp, tăng nguồn thu cho doanh nghiệp.

- Ngoài ra khoản 3 Điều 40 Nghị định 102 quy định “Cục HKVN giám sát việc tổ chức cung cấp dịch vụ phi hàng không đáp ứng nhu cầu tại CHK; kiểm tra yếu tố hình thành giá, trường hợp cần thiết quy định giá hoặc khung giá; đình chỉ hoặc hủy bỏ hợp đồng cung cấp dịch vụ phi hàng không đối với tổ chức, cá nhân vi phạm các quy định của pháp luật”. Tuy nhiên khoản 7 Điều 11 Luật HKDD đang quy định thẩm quyền ban hành khung giá là thuộc Bộ GTVT, vì vậy các quy định tại khoản 3 Điều 40 giao cho Cục HKVN kiểm tra yếu tố hình thành giá và trong trường hợp cần thiết quy định giá hoặc khung giá là không còn phù hợp với quy định của Luật giá, vì vậy cần nghiên cứu sửa đổi theo hướng bãi bỏ các quy định giao Cục HKVN kiểm tra yếu tố hình thành giá, quy định giá và khung giá (không bãi bỏ quy định Bộ GTVT ban hành khung giá vì quy định này nằm trong Luật HKDD).

**8. Cần nghiên cứu, chỉnh sửa hoặc làm rõ quy định về nộp phí nhượng quyền khai thác giữa doanh nghiệp cung cấp dịch vụ hàng không với người khai thác cảng**

- Khoản 1 Điều 66 của Luật HKDD quy định doanh nghiệp cung cấp dịch vụ hàng không phải ký hợp đồng giao kết với doanh nghiệp cảng hàng không.

- Khoản 3 Điều 17 Nghị định 102 quy định “Doanh nghiệp cung cấp dịch vụ hàng không tại cảng hàng không, sân bay, không phải là dịch vụ bảo đảm hoạt động bay hoặc dịch vụ vận chuyển hàng không, nộp phí nhượng quyền khai thác cho người khai thác cảng hàng không, sân bay theo quy định của Bộ Tài chính”.

- Khoản 1 Điều 3 Luật phí quy định “Phí là khoản tiền mà tổ chức, cá nhân phải trả nhằm cơ bản bù đắp chi phí và mang tính phục vụ khi được cơ quan nhà nước, đơn vị sự nghiệp công lập và tổ chức được cơ quan nhà nước có thẩm quyền giao cung cấp dịch vụ công được quy định trong Danh mục phí ban hành kèm theo Luật này”.

- Như vậy phí là nộp cho cơ quan nhà nước, đơn vị sự nghiệp công lập và tổ chức được giao cung cấp dịch vụ công. Chỉ khi Người khai thác CHKSB là đơn vị được nhà nước giao cung cấp dịch vụ công thì Người khai thác CHKSB mới được thu phí. Thực tế Luật phí và lệ phí năm 2015 đã bỏ danh mục phí nhượng quyền khai thác mà doanh nghiệp cung cấp dịch vụ hàng không phải nộp cho doanh nghiệp CHKSB.

- Ngoài ra hiện tại Chính phủ đã ban hành Nghị định 44/2018/NĐ-CP về quản lý tài sản hàng không do nhà nước quản lý, theo đó khu bay đã được giao lại cho Bộ GTVT quản lý, vì vậy cần nghiên cứu lại quy định về nộp phí nhượng quyền trong hợp đồng giao kết của doanh nghiệp cung cấp dịch vụ hàng không theo hướng nộp cho nhà nước để đảm bảo quyền lợi của nhà nước và tăng nguồn thu cho NSNN.

**9. Cần nghiên cứu hoàn chỉnh lại Nghị định do một số điều khoản của Nghị định 102 đã bị hủy bỏ bởi Nghị định 92/2016/NĐ-CP và Nghị định 44/2018/NĐ-CP**

- Năm 2016, Chính phủ đã ban hành Nghị định 92/2016/NĐ-CP trong đó bãi bỏ Điều 36, Điều 37, khoản 1 Điều 38, khoản 1, 2 Điều 39 Nghị định số 102/2015/NĐ-CP.

- Năm 2018, Chính phủ đã ban hành Nghị định 44/2018/NĐ-CP trong đó bãi bỏ các quy định tại Chương VI (bán, thế chấp, cho thuê, góp vốn bằng tải sản gắn liền với đất tại cảng hàng không, sân bay, trừ sân bay chuyên dùng) từ Điều 25 đến Điều 35 của Nghị định số 102/2015/NĐ-CP.

Vì vậy cần nghiên cứu ròa soát và ban hành Nghị định mới trong trường hợp đủ điều kiện để tiện cho quá trình theo dõi và thực thi pháp luật của các đối tượng có liên quan.

**10. Cần nghiên cứu và giao cho Cảng vụ hàng không trong việc chấp thuận các biện pháp đảm bảo an toàn trong quá trình thi công**

- Điều 18 Nghị định 102 đang giao nhiệm vụ cho Cục HKVN nghiên cứu và chấp thuận việc xây dựng, cải tạo, nâng cấp bảo trì công trình tại CHKSB nhằm đảm bảo an toàn khai thác trong quá trình thi công.

- Thực tế triển khai xét thấy có nhiều dự án thi công công trình mang tính sửa chữa đột xuất, hoặc có nhiều dự án kéo dài, phân đoạn khác nhau. Để nâng cao vai trò của Cảng vụ và đồng thời để đáp ứng các yêu cầu thay đổi cấp bách liên quan đến phương án đảm bảo an toàn khai thác khi thi công, cần nghiên cứu và giao thêm nhiệm vụ cho Cảng vụ trong việc xem xét, chấp thuận biện pháp đảm bảo an toàn trong quá trình thi công.

**11. Cần phải đưa các thủ tục hành chính trong Thông tư 17/2016/TT-BGTVT vào Nghị định**

Theo quy định của pháp luật hiện hành thì hiện thủ tục hành chính không được để trong Thông tư trong trường hợp Luật không giao cho Bộ trưởng, vì vậy cần phải rà soát và cần thiết đưa các thủ tục hành chính vào Nghị định để đảm bảo có đủ cơ sở pháp lý để thực hiện.

Với các nội dung trên Cục HKVN thấy rằng việc soạn thảo Nghị định thay thế Nghị định số 102/2015/NĐ-CP là cần thiết.

**II. Hạn chế trong việc thi hành pháp luật của tổ chức, cá nhân**

Quá trình thực hiện Nghị định số 102/2015/NĐ-CP, các tổ chức và cá nhân về cơ bản thực hiện đúng, đầy đủ các quy định liên quan của Nghị định. Trong quá trình thực hiện đến nay do các văn bản quy phạm pháp luật khác có liên quan thay đổi, dẫn đến việc thực hiện, thi hành pháp luật của tổ chức, cá nhân còn một số vướng mắc và cần phải điều chỉnh phù hợp, cụ thể:

**1. Đối với việc nộp phí nhượng quyền**

 Luật giá, phí ban hành đã quy định, định nghĩa thế nào là giá, thế nào là phí. Căn cứ Luật thì phí nhượng quyền từ doanh nghiệp cung cấp dịch vụ hàng không nộp cho người khai thác cảng phải nghiên cứu điều chỉnh lại thành giá.

 **2. Công tác thẩm định dự án, cấp giấy phép xây dựng**

 Khoản 3 Điều 5 Nghị định 102 quy định Cục HKVN có trách nhiệm thực hiện nhiệm vụ của cơ quan quản lý nhà nước trong việc thẩm định dự án, cấp giấy phép xây dựng công trình cảng hàng không, sân bay. Thực tế nội dung này không thực hiện được do không có hướng dẫn rõ ràng, đồng thời Luật Xây dựng cùng các Nghị định hướng dẫn Luật Xây dựng quy định thẩm quyền và trách nhiệm trong việc thẩm định dự án, cấp GPXD thì không có điều khoản nào quy định trách nhiệm của Cục HKVN.

**PHẦN THỨ BA**

 **MỤC ĐÍCH, QUAN ĐIỂM, ĐỊNH HƯỚNG XÂY DỰNG NGHỊ ĐỊNH THAY THẾ NGHỊ ĐỊNH 102/2015/NĐ-CP**

**I. Mục đích**

\* Soạn thảo Nghị định thay thế Nghị định 102/2015/NĐ-CP nhằm hoàn thiện, tạo sự thống nhất, đồng bộ trong hệ thống văn bản pháp luật về hàng không dân dụng, tạo điều kiện thuận lợi cho doanh nghiệp được phát triển và cạnh tranh bình đẳng, đáp ứng xu hướng hội nhập với khu vực, thế giới, góp phần bảo đảm an toàn hàng không, an ninh hàng không và nâng cao hiệu lực, hiệu quả quản lý nhà nước về hàng không dân dụng.

\* Mục đích cụ thể gồm:

- Sửa đổi, soạn thảo các quy định mới để tháo gỡ các khó khăn, vướng mắc nên trên và đưa ra các nội dung, quy định rõ ràng, đồng bộ, đảm bảo tính khả thi trên thực tế.

- Bãi bỏ các quy định bất hợp lý, không rõ ràng về mục tiêu quản lý.

- Rà soát đưa các thủ tục hành chính đang quy định tại Thông tư vào Nghị định để đảm bảo có đủ cơ sở pháp lý để thực hiện.

**II. Quan điểm**

- Thực hiện đúng quy định của Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật, bảo đảm tính hợp hiến, hợp pháp, tính đồng bộ trong hệ thống văn bản quy phạm pháp luật về hàng không dân dụng; đảm bảo sự tương thích giữa pháp luật Việt Nam với quy định của Điều ước Quốc tế mà Việt Nam là thành viên..

- Quy định rõ ràng các thủ tục hành chính, tạo điều kiện thuận lợi cho doanh nghiệp thực hiện các thủ tục hành chính về khai thac cảng hàng không, sân bay.

**III. Định hướng xây dựng Nghị định**

Dự thảo Nghị định thay thế của Nghị định số 102/2015/NĐ-CP ngày 20/10/2015 của Chính phủ quy định về quản lý, khai thác cảng hàng không, sân bay với một số nội dung chính sau:

1. Quy hoạch và thực hiện quy hoạch cảng hàng không, sân bay, trừ sân bay chuyên dùng;

2. Quy định về quản lý sử dụng đất tại CHKSB, trừ sân bay chuyên dùng;

3. Quy định về quản lý, khai thác kết cấu hạ tầng tại CHKSB, trừ sân bay chuyên dùng;

4. Quy định liên quan đến quản lý, khai thác CHK;

5. Quy định về việc cung cấp dịch vụ hàng không, phi hàng không tại CHKSB

6. Quy định về giá, phí và nộp phí nhượng quyền khai thác

7. Chấp thuận các biện pháp đảm bảo an toàn trong quá trình thi công;

8. Rà soát một số nội dung không còn phù hợp và bổ sung cơ sở pháp lý cho các thủ tục hành chính.

Trên đây là kết quả tổng kết thi hành Nghị định số 102/2015/NĐ-CP ngày 20/10/2015 của Chính phủ quy định về quản lý, khai thác cảng hàng không, sân bay, Cục Hàng không Việt Nam trân trọng báo cáo./.

|  |  |
| --- | --- |
| ***Nơi nhận:***- Như trên;- PCT P.V.Hảo;- Phòng PC;- Lưu: VT, QLC (L.Anh..bn) | **CỤC TRƯỞNG****Đinh Việt Thắng** |