

GIẢI PHÁP QUẢN LÝ HIỆU QUẢ HỆ THỐNG ĐÊ BIỂN VÙNG ĐỒNG BẰNG SÔNG CỬU LONG

Đinh Vũ Thùy, Trần Chí Trung

Viện Khoa học Thủy lợi Việt Nam

Lương Kiều Oanh

Công ty Cổ phần đầu tư xây dựng công trình 135

Tóm tắt: Dưới tác động của BĐKH, xói lở bờ biển và các hoạt động khai thác vùng ven biển dẫn đến xu thế mất rừng ngập mặn đã uy hiếp mạnh đến hệ thống đê điều ở vùng ĐBSCL. Xây dựng hoàn thiện cơ chế chính sách, mô hình tổ chức quản lý đê điều hiệu quả là một giải pháp có tính bền vững. Dựa trên kết quả điều tra, phát hiện các bất cập về quản lý đê biển hiện nay, bài báo này giới thiệu các giải pháp nâng cao hiệu quả quản lý hệ thống đê biển cho vùng ĐBSCL. Các giải pháp được đề xuất là thành lập, kiện toàn tổ chức chuyên trách quản lý đê điều, tổ chức quản lý đê nhân dân và một số cơ chế, công cụ chính sách quản lý đê điều phù hợp cho vùng ĐBSCL.

Từ khóa: Quản lý, bảo vệ đê điều, lực lượng chuyên trách quản lý đê điều, quản lý đê nhân dân

Summary: Under impact of climate change, coastal erosion and coastal exploitation activities have led to a trend of loss of mangroves that threatens sea dike system in the Mekong Delta. Developing complete mechanisms, policies, organizational models of effective dike management is a sustainable solution. Based on the findings of investigation, to find out current inadequacies in sea dyke management, this paper introduces solutions to improve efficiency of sea dyke system management in Mekong Delta. Proposed solutions are to establish and consolidate specialized dyke management organizations, people's dyke management organizations and several suitable sea dyke management mechanisms and policies for Mekong Delta.

Keywords: Dyke management and protection, specialized dike management force, people's dike management

1. ĐẶT VẤN ĐỀ

Hệ thống đê điều là hệ thống công trình bao gồm đê, kè bảo vệ đê, cống qua đê và công trình phụ trợ. Vùng Đồng bằng sông Cửu long (ĐBSCL) có chiều dài bờ biển gần 1000m, chiếm 23% so với cả nước, do vậy hệ thống đê biển ngăn nước biển, bao gồm đê biển và các công trình bảo vệ như kè bờ, kè mềm giảm sóng kết hợp gây bồi tạo bãi, khôi phục rừng ngập mặn đóng vai trò hết sức quan trọng trong việc ngăn mặn, giữ ngọt, bảo vệ sản

xuất, phát triển dân sinh, kinh tế, xã hội. Tuy nhiên vùng ven biển ĐBSCL là một trong những khu vực chịu ảnh hưởng nặng nề nhất của Biến đổi khí hậu (BĐKH), nước biển dâng, tình trạng xói lở bờ biển đang diễn biến hết sức phức tạp với tốc độ ngày càng nhanh và nghiêm trọng. Xói lở bờ biển và các hoạt động khai thác dải ven biển dẫn đến xu thế mất rừng ngập mặn ven biển đã uy hiếp mạnh đến hệ thống đê biển. Ngoài các giải pháp về quy hoạch, xây dựng nâng cấp hệ thống đê điều, công trình bảo vệ bờ biển thì giải pháp về cơ chế chính sách, tổ chức quản lý hiệu quả hệ thống đê điều là giải pháp cần thiết. Do vậy nghiên cứu giải pháp cơ chế, chính sách, tổ

Ngày nhận bài: 10/10/2019

Ngày thông qua phản biện: 21/11/2019

Ngày duyệt đăng: 02/12/2019

chức quản lý hiệu quả hệ thống đê điều là có ý nghĩa khoa học và tính áp dụng vào thực tiễn cao, góp phần bảo vệ hiệu quả hệ thống đê biển dưới tác động của BĐKH cho vùng ven biển ĐBSCL. Trên cơ sở kết quả điều tra, đánh giá về thực trạng quản lý hệ thống đê biển (Viện KHTLVN, 2017), nghiên cứu này đề xuất các giải pháp nâng cao hiệu quả quản lý hệ thống đê điều, trong đó hệ thống đê điều được giới hạn là hệ thống đê biển là đê ngăn nước biển cho vùng ĐBSCL

2. THỰC TRẠNG QUẢN LÝ ĐÊ ĐIỀU VÙNG ĐBSCL

2.1. Hiện trạng đê biển và xói lở bờ biển

Vùng ĐBSCL có trên 700 km đê biển, đạt khoảng 60% chiều dài bờ biển, tuy nhiên, việc đầu tư xây dựng hệ thống đê biển của vùng ven biển Đông và biển Tây là khác nhau. Vùng ven biển Đông có 229km đê, chiếm 48,5% đường bờ biển, trong đó tỉnh Bạc Liêu xây dựng được hơn 93% đường bờ biển, trong khi đó tỉnh Cà Mau chưa xây dựng đê biển ở phía Đông. Vùng ven biển Tây được đầu tư xây dựng hệ thống đê biển lớn hơn so với vùng ven biển Đông, cụ thể là có 241km đê biển, chiếm 78,3% đường bờ biển, trong đó tỉnh Cà Mau đã xây dựng hoàn chỉnh hệ thống đê biển phía Tây. Đê biển vùng ĐBSCL hiện nay hầu hết là đê cấp 4, chỉ có một số tuyến đê được nâng cấp thành đường giao thông liên tỉnh, liên huyện là đê cấp 3. Các tuyến đê biển thường rất thấp, có cao độ phổ biến từ 2-4m so với mực nước biển, mặt đê chủ yếu bằng đất dẫn tới khả năng mất an toàn và nguy cơ vỡ đê là rất cao như tại một số vị trí của tỉnh Bạc Liêu, Sóc Trăng. Gần đây một số tuyến đã được cứng hóa kết hợp làm đường giao thông như đê Gò Công, đê biển Bình Đại (Bến Tre). Ngoài cơ sở hạ tầng đê biển, các công trình bảo vệ bờ biển đã được xây dựng trong những năm gần đây nhằm giảm thiểu tình trạng xói lở bờ biển, bảo vệ đê biển và khôi phục phát triển rừng ngập

mặn. Các công trình bảo vệ bờ biển gồm có 24 tuyến kè các loại với tổng chiều dài 32.538m như công trình kè bờ bảo vệ đê hoặc kè ngầm, kè mềm giảm sóng kết hợp khôi phục rừng ngập mặn (Viện KHTLMN, 2015).

Những năm gần đây, dưới tác động của BĐKH, tình trạng sạt lở bờ biển đang diễn biến hết sức phức tạp với tốc độ ngày càng nhanh và nghiêm trọng, đe dọa đến an toàn cho tính mạng và tài sản nhân dân cũng như cơ sở hạ tầng ven biển. Tốc độ trung bình hàng năm từ 10-15m, trong đó cá biệt có một số nơi tới 30-40m/năm như ở tỉnh Trà Vinh, Cà Mau (Viện KHTLMN, 2015). Vùng ven biển Đông gồm các tỉnh từ TP. Hồ Chí Minh đến Sóc Trăng có xu thế bồi tụ vượt trội so với xói lở, phần lớn tiểu vùng này trong xu thế bồi, nhưng tỷ lệ bồi lắng đã giảm rất mạnh so với thời kỳ trước năm 2000 do phù sa về đồng bằng suy giảm lớn, trong khi đó có một số điểm xói lở khá mạnh như Gò Công, Hiệp Thạnh, Nhà Mát, Gành Hào. Các tỉnh từ Sóc Trăng đến mũi Cà Mau lại có xu thế xói vượt trội, hiện tượng xói lở xảy ra trên hầu hết đoạn bờ biển này, tốc độ xói lở khoảng $10 \div 30$ m/năm tùy theo vị trí, theo thời gian mức độ xói lở ngày càng nhanh. Hệ quả là rừng phòng hộ trước tuyến đê biển đã bị thu hẹp dần, có những vị trí rừng phòng hộ trước đê bị mất hoàn toàn. Ở vùng ven biển Tây, khu vực từ Mũi Cà Mau đến Rạch Giá xu thế xói lở là chính, tốc độ xói lở vùng này phổ biến 15- 20m/năm, cá biệt như tại xã Khánh Hội huyện U Minh tỉnh Cà Mau tốc độ xói lở tới 50-100m/năm, trong khi đó khu vực từ Rạch Giá đến Hà Tiên lại có xu thế ổn định, bồi tụ nhẹ, có một số đoạn bị xói nhưng không nghiêm trọng.

2.2. Tổ chức quản lý hệ thống đê điều vùng ĐBSCL

a) Tổ chức chuyên trách quản lý đê điều:

Theo Nghị định số 113/2007/NĐ-CP của Chính phủ hướng dẫn thi hành một số điều trong Luật Đê điều, lực lượng chuyên trách

quản lý đê điều ở các tỉnh có đê được tổ chức thành các hạt quản lý đê trực thuộc chi cục thủy lợi để trực tiếp quản lý và bảo vệ đê điều, từ đê cấp 3 đến đê cấp đặc biệt; đối với các tuyến đê cấp 4 trở xuống thì tổ chức quản lý do Ủy ban nhân dân cấp tỉnh quy định. Do hệ thống đê điều ở vùng ĐBSCL chủ yếu là đê cấp 4 nên lực lượng chuyên trách quản lý đê được tổ chức khác nhau ở các tỉnh, gồm 3 hình thức là hạt quản lý đê, chi cục thủy lợi và công ty cổ phần thủy lợi tham gia quản lý đê, trong đó hạt quản lý đê là phổ biến nhất, được thành lập ở 6 tỉnh, chi cục thủy lợi trực tiếp quản lý đê được áp dụng tại tỉnh Kiên Giang và công ty cổ phần thủy lợi được áp dụng tại tỉnh Sóc Trăng. Một số đặc điểm về tổ chức và hoạt động quản lý bảo vệ đê của các hình thức tổ chức chuyên trách quản lý đê điều được tổng hợp ở Bảng 1.

- *Hình thức tổ chức:*

Nhiều tỉnh đã thành lập Hạt quản lý đê trực thuộc Chi cục thủy lợi là lực lượng trực tiếp quản lý đê và thành lập các trạm quản lý đê tại các huyện ven biển, các trạm trực tiếp quản lý bảo vệ đê, nhưng công dưới đê do đơn vị quản lý khai thác công trình thủy lợi quản lý. Tỉnh Kiên Giang thành lập Phòng quản lý đê trực thuộc Chi cục thủy lợi là lực lượng trực tiếp quản lý đê và thành lập các đội quản lý đê tại huyện ven biển. Tuy nhiên, do biên chế hạn chế, nên Chi cục thủy lợi hợp đồng với cán bộ kỹ thuật tại địa phương vào các đội quản lý đê và đồng thời quản lý công dưới đê. Tỉnh Sóc Trăng lại thành lập Công ty cổ phần vừa quản lý, khai thác công trình thủy lợi vừa quản lý đê nên các trạm ở cấp huyện trực tiếp quản lý bảo vệ đê và công dưới đê.

Bảng 1: Tổ chức và hoạt động quản lý bảo vệ đê của các tổ chức chuyên trách quản lý đê điều ở các tỉnh vùng ĐBSCL

TT	Yếu tố	Hạt quản lý đê	Chi cục thủy lợi	Công ty cổ phần thủy lợi
1	Hình thức tổ chức	- Hạt quản lý đê trực thuộc Chi cục thủy lợi là lực lượng trực tiếp quản lý đê - Thành lập các trạm quản lý đê tại các huyện ven biển.	- Phòng quản lý đê trực thuộc Chi cục thủy lợi là lực lượng trực tiếp quản lý đê. - Thành lập các đội quản lý đê tại huyện ven biển với nhân sự được Chi cục thủy lợi hợp đồng với cán bộ kỹ thuật tại chỗ	- Công ty cổ phần vừa quản lý, khai thác công trình thủy lợi vừa quản lý đê điều - Thành lập các trạm quản lý đê tại các huyện ven biển
2	Quản lý, bảo vệ đê điều	- Các trạm trực tiếp quản lý bảo vệ đê, mỗi cán bộ quản lý 3-8km đê biển - Công dưới đê do đơn vị quản lý khai thác CTTL quản lý - Hạt quản lý đê lập kế hoạch và thực hiện bảo dưỡng đê	- Các đội trực tiếp quản lý bảo vệ đê và quản lý công dưới đê - Mỗi cán bộ quản lý 6-8km đê biển - Cán bộ kỹ thuật tại chỗ quản lý công dưới đê và 1-2 km đê gần cống - Phòng quản lý đê lập kế hoạch và thực hiện bảo dưỡng đê	- Các trạm trực tiếp quản lý bảo vệ đê và công dưới đê - Mỗi cán bộ quản lý 8-10km đê biển - Chi cục thủy lợi lập kế hoạch và thực hiện bảo dưỡng đê

- *Thực hiện nhiệm vụ quản lý bảo vệ đê điều:*

Nhìn chung, các tổ chức chuyên trách quản

lý đề điều đã phối hợp cùng chính quyền địa phương tiến hành tuần tra, kiểm tra hành lang bảo vệ đề điều, lập biên bản và đình chỉ hoạt động vi phạm pháp luật đề điều. Tuy nhiên, định biên biên chế cán bộ thấp dẫn đến mỗi cán bộ quản lý chiều dài đề là khá lớn như tỉnh Bến Tre 8km/người, tỉnh Sóc Trăng 9km/người. Do các tuyến đề biển có mặt đề thường bằng đất, đi lại rất khó khăn nên công việc bảo vệ đề ở một số tỉnh thường giao cho nhân viên vận hành công dưới đề kiêm bảo vệ đề.

b) Tổ chức quản lý đề nhân dân:

Ở vùng ĐBSCL, hiện nay tổ quản lý đề nhân dân mới được thành lập ở một số huyện ven biển ở tỉnh Cà Mau và Tiền Giang. Các tổ quản lý đề thành lập theo quy mô xã với các thành viên là những người sống ở ven đề, mỗi người quản lý từ 2-3km đề, mức thù lao không nhiều, từ 100.000 - 300.000đ/tháng từ ngân

sách của UBND xã.

2.2. Các bất cập trong quản lý đề điều ở vùng ĐBSCL

- *Các bất cập về xử lý vi phạm hành lang bảo vệ đề:*

Tình trạng vi phạm hành lang bảo vệ đề điều còn khá phổ biến ở các tỉnh ĐBSCL, hàng năm có từ 30 đến 50 vụ vi phạm như Bạc Liêu, Sóc Trăng (Bảng 2). Các hành vi vi phạm chủ yếu như bạt mái đề làm đường đi lại lên đề, xây cất nhà trên đề, nuôi trồng thủy sản trong hành lang bảo vệ đề. Trong các hoạt động vi phạm trên, đa phần là những người dân sống dọc hai bên hành lang đề xây cất nhà cửa, chủ yếu là nhà cấp 4 và nhà tạm, chòi canh tôm mà đa số là các hộ nghèo. Ngoài ra cũng có một số trường vi phạm khác như: Đào ao nuôi trồng thủy sản; cặm hàng cột điện trên mái đề và trong hành lang bảo vệ đề; trồng rau màu, cây chuối trên mái đề và sát chân đề.

Bảng 2: Tình trạng vi phạm hành lang bảo vệ đề điều tại một số tỉnh ĐBSCL

TT	Tỉnh	Loại vi phạm	Số vụ/năm
1	Bến Tre	- Bạt mái đề để làm đường đi lại lên đề - Xây cất nhà	2-3
2	Bạc Liêu	- Xây cất nhà - Bạt mái đề để làm đường đi lại lên đề - Nuôi trồng thủy sản - Lắp dựng cột điện - Trồng rau màu	30-50
3	Sóc Trăng	- Xây cất nhà - Trồng rau màu	20-30
4	Kiên Giang	- Nuôi trồng thủy sản - Xây cất nhà	15-20

Nguồn: Số liệu điều tra tại các Chi cục thủy lợi, 2017

Kết quả thống kê ở bảng trên cho thấy việc xử lý các vi phạm hành lang bảo vệ đề điều ở các tỉnh còn rất nhiều bất cập và hạn chế dẫn tới không xử lý dứt điểm, tình trạng tái phạm còn

xảy ra rất phổ biến. Nhiều hộ gia đình đã xây dựng nhà cửa, công trình trong hành lang bảo vệ đề từ trước khi có đề. Trong khi đó, khi xây dựng đề điều việc đền bù, giải tỏa, hỗ trợ tái

định cư cho các hộ gia đình sống trong hành lang bảo vệ đê chưa thỏa đáng dẫn tới nhiều hộ gia đình vẫn đang sinh sống trong hành lang bảo vệ đê. Hơn nữa, nhiều tuyến đê làm đường giao thông quy định về hành lang bảo vệ đường giao thông nhỏ hơn hành lang bảo vệ đê, nhất là về phía biển. Vấn đề lập biên bản xử lý vi phạm hành lang bảo vệ đê của các tổ chức chuyên trách bảo vệ đê điều cùng tồn tại bất cập. Theo Nghị định 104/2017/NĐ-CP của Chính phủ thì chỉ có công chức, viên chức đang thực thi nhiệm vụ được phép lập biên bản, do vậy đối với các tỉnh có hạt quản lý đê thì việc lập biên bản xử lý vi phạm thuận lợi, tuy nhiên với tỉnh Sóc Trăng và Kiên Giang thì người trực tiếp quản lý bảo vệ đê ở các trạm là lao động hợp đồng không được phép lập biên bản xử lý vi phạm hành chính. Các cán bộ trực tiếp quản lý đê này chỉ có trách nhiệm tuần tra, khi phát hiện vi phạm thì báo với chính quyền địa phương để lập biên bản và xử lý vi phạm dẫn tới nhiều trường hợp vi phạm diễn ra trong thời gian ngắn như đào bới chân đê, bạt mái đê rất khó xử lý hay có trường hợp vi phạm xây cất nhà cửa trong hành lang bảo vệ đê đã lập biên bản tới hơn 10 lần nhưng vẫn chưa được xử lý.

- Bất cập giữa các quy định của Luật đê điều và các quy định của kiểm lâm, lâm nghiệp:

Thực tế cho thấy có sự chồng chéo về công tác quản lý nhà nước giữa các quy định của Luật đê điều và các quy định của kiểm lâm, lâm nghiệp. Luật Đê điều quy định phạm vi hành lang bảo vệ đối với đê cấp 3 trở lên là phía biển 200m, phía đồng 25m tính từ chân đê trở ra, tuy nhiên một số hộ dân đã xây dựng nhà cửa trước thời gian có Luật Đê điều. Khi xây dựng tuyến đê biển Đông chỉ tập trung xây dựng công trình, còn phần hành lang công trình nhà nước chưa bồi thường, giải phóng mặt bằng và chưa thu hồi đất, do đó phần đất trong hành lang bảo vệ đê biển Đông vẫn còn thuộc quyền sử dụng của người dân, nên khi cán bộ lập biên bản và yêu cầu tháo dỡ việc xây cất nhà cửa, đất đào ao nuôi tôm trong

hành lang bảo vệ đê rất khó xử lý.

- Bất cập về xử lý vi phạm giao thông trên mặt đê:

Giao thông trên mặt đê, cầu qua đường, mặt đường giao thông, cống dưới đê và đê là các công trình trong một hệ thống, tuy nhiên việc quản lý lại do nhiều tổ chức cá nhân khác nhau thực hiện nên việc phối hợp trong công tác quản lý bảo vệ đê điều khó đảm bảo, như vận hành cống gây sạt lở mái đê, tải trọng cầu qua đường, đường giao thông khác với tải trọng đê. Trong khi đó, thẩm quyền xử lý vi phạm hành chính của lực lượng chuyên trách quản lý đê không có, như việc chặn, cho dừng và kiểm tra xe cơ giới vượt quá tải trọng trên đê, cầu trên đê và một số hoạt động vi phạm khác theo quy định của Luật đê điều. Muốn xử lý các hoạt động vi phạm phải phối hợp nhiều ngành, đơn vị mới thực hiện được. Trong Luật đê điều có cấm hoạt động “Sử dụng xe cơ giới vượt quá tải trọng cho phép đi trên đê” nhưng không nói thêm hoạt động “Sử dụng xe cơ giới vượt quá tải trọng cầu trên đê”, nên Thanh tra chuyên ngành nông nghiệp và phát triển nông thôn không có cơ sở pháp lý để xử lý những hoạt động xe cơ giới chạy quá tải qua cầu trên đê.

Bất cập về lực lượng quản lý đê nhân dân:

Hầu hết các tỉnh vùng ĐBSCL chưa thành lập được lực lượng quản lý đê nhân dân, một trong những nguyên nhân chủ yếu là do các địa phương chưa bố trí được nguồn kinh phí cho tổ chức này hoạt động. Các tỉnh Tiền Giang và Cà Mau đã thành lập được tổ quản lý đê nhân dân ở một số huyện ven biển, tuy nhiên chưa có sự gắn kết chặt chẽ giữa lực lượng này với lực lượng chuyên trách quản lý đê điều. Nhân viên quản lý đê nhân dân có mức thù lao thấp, chưa được trang bị đầy đủ trang thiết bị cần thiết để hoạt động như mũ, bảo hộ lao động, đèn pin, băng đỏ dẫn tới hoạt động không hiệu quả, trong công tác quản lý, bảo vệ, xử lý vi phạm gặp nhiều khó khăn do khó phân biệt được lực lượng quản lý

đề nhân dân với người dân.

3. GIẢI PHÁP NÂNG CAO HIỆU QUẢ QUẢN LÝ HỆ THỐNG ĐÊ BIỂN VÙNG ĐBSCL

3.1. Giải pháp về tổ chức quản lý đê điều

a) Kiện toàn tổ chức chuyên trách quản lý đê điều:

Hệ thống đê biển vùng ĐBSCL hầu hết là đê cấp 4 nên lực lượng chuyên trách quản lý đê điều do các tỉnh quy định, nhưng từ kết quả điều tra thực tế cho thấy hình thức hạt quản lý đê trực thuộc chi cục thủy lợi đã phát huy hiệu quả quản lý bảo vệ đê, nhất là trong việc xử lý vi phạm pháp luật về đê điều. Do vậy đối với các tỉnh có lực lượng chuyên trách quản lý đê điều hiện nay không phải là hạt quản lý đê, như công ty cổ phần thủy lợi còn tồn tại nhiều bất cập về quản lý bảo vệ đê như đã đề cập ở trên thì cần thành lập hạt quản lý đê.

b) Thành lập tổ chức quản lý đê nhân dân:

Lực lượng quản lý đê nhân dân là hết sức quan trọng để huy động được sự tham gia của người dân địa phương có đê trong việc bảo vệ và xử lý các sự cố về đê điều. Việc tổ chức và hoạt động của lực lượng quản lý đê nhân dân theo quy định của Thông tư 26/2009/TT-BNNPNTNT của Bộ NN và PTNT, theo đó tổ quản lý đê nhân dân do UBND cấp xã quyết định, cơ cấu bao gồm 1 tổ trưởng và các thành viên. Tổ quản lý đê nhân dân không thuộc biên chế nhà nước, được UBND cấp xã ký hợp đồng lao động hàng năm, hưởng lương từ ngân sách của xã. Tổ quản lý đê nhân dân thành lập theo quy mô xã, có thể chia theo các nhóm khi có tuyến đê dài qua các ấp, mỗi nhân viên quản lý đê nhân dân chịu trách nhiệm quản lý không quá 3 km đê. Thành viên tham gia tổ quản lý đê nhân dân là những người dân sống ở ven đê hay các tổ chức xã hội như hội cựu chiến binh, đoàn thanh niên, hội nông dân có thể kết hợp thực hiện nhiệm vụ quản lý đê nhân dân. Tổ quản lý đê nhân dân có nhiệm vụ

phối hợp với lực lượng chuyên trách quản lý đê điều trong việc thường xuyên kiểm tra, tuần tra, canh gác bảo vệ đê điều thuộc địa bàn, tham gia xử lý sự cố đê điều. Để phát huy hiệu quả hoạt động của tổ quản lý đê nhân dân thì tăng cường sự phối hợp với lực lượng quản lý đê chuyên trách trong việc thường xuyên kiểm tra, tuần tra, canh gác bảo vệ đê là yếu tố rất quan trọng. Nhờ đó, khi kiểm tra phát hiện tình trạng đê điều, các diễn biến hư hỏng, sự cố đê điều thì các tổ quản lý đê nhân dân sẽ báo cáo kịp thời đến lực lượng chuyên trách quản lý đê và UBND cấp xã. Ngoài ra tổ quản lý đê nhân dân còn có vai trò quan trọng trong việc tuyên truyền, phổ biến pháp luật về đê điều, vận động nhân dân thực hiện pháp luật về đê điều.

3.2. Giải pháp về cơ chế, công cụ chính sách quản lý đê điều

a) Bổ sung, hoàn thiện các quy định thực hiện chính sách liên quan đến quản lý đê điều:

Để khắc phục được các bất cập về quản lý, bảo vệ đê điều như đã đề cập ở trên, một số giải pháp bổ sung, hoàn thiện các quy định chung của các tỉnh về thực hiện chính sách liên quan đến quản lý đê điều cho vùng ĐBSCL được đề xuất như sau:

Quy định về hành lang bảo vệ đê cấp 4 phù hợp Luật thủy lợi và tránh chồng chéo với quy định về bảo vệ rừng phòng hộ ven biển.

Quy định về định mức biên chế quản lý tuyến đê cấp 4, một người quản lý trực tiếp từ 4 đến 7 km là phù hợp. Đối với các địa phương có định mức biên chế thấp hiện nay, mỗi cán bộ phụ trách 8-9km cần bổ sung biên chế hoặc ký lao động hợp đồng đê đảm bảo định mức biên chế cần bổ sung kinh phí cho hoạt động của lực lượng quản lý đê chuyên trách.

Quy định cho phép lực lượng quản lý đê chuyên trách không phải là công chức, viên chức nhưng đang thực hiện nhiệm vụ quản lý bảo vệ đê điều được lập biên bản vi phạm hành chính. Quy định này sẽ phát huy hiệu lực về

xử lý kịp thời các vi phạm đối với các cán bộ trực tiếp quản lý đê, mà không trái với quy định về lập biên bản vi phạm hành chính trong Luật xử lý vi phạm.

b) Xây dựng quy chế phối hợp trong công tác phòng ngừa, xử lý vi phạm pháp luật về đê điều:

Như đã đề cập ở trên, thực trạng quản lý đê điều ở vùng ĐBSCL còn tồn tại nhiều bất cập, trong đó có những bất cập về sự chống chéo giữa các cơ quan trong việc xử lý vi phạm. Do vậy, xây dựng quy chế phối hợp giữa các cấp, các ngành trong xử lý vi phạm pháp luật về đê điều là cần thiết để giải quyết cơ bản các bất cập này. Trên cơ sở quy chế phối hợp ở tỉnh Bạc Liêu (UBND tỉnh Bạc Liêu, 2017) và kết quả, kinh nghiệm phối hợp trong công tác xử lý vi phạm của các địa phương khác, quy chế phối hợp giữa các cấp, các ngành trong công tác phòng ngừa, xử lý vi phạm pháp luật về đê điều cần đề cập đến các yếu tố như sau:

Nội dung phối hợp trong công tác phòng ngừa, xử lý vi phạm pháp luật về đê điều: (1) công tác tuyên truyền, phòng ngừa vi phạm; (2) Công tác xây dựng, quản lý, bảo vệ và xác định mốc giới bảo vệ đê điều, thoát lũ; (3) Công tác tiếp nhận và xử lý thông tin về vi phạm; và (4) công tác xử lý vi phạm.

Nguyên tắc phối hợp: Tuân thủ quy định của Luật Tổ chức HĐND và UBND, Luật Đê điều, Luật Đất đai, Luật Xử lý vi phạm hành chính, Luật Thanh tra; Nghị định 104/2017/NĐ-CP về quy định xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực phòng, chống thiên tai; khai thác và bảo vệ công trình thủy lợi, đê điều; Nghị định 65/2019/NĐ-CP về việc sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định 104/2017/NĐ-CP về quy định xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực phòng, chống thiên tai; khai thác và bảo vệ công trình thủy lợi.

Trách nhiệm phối hợp: Sở Nông nghiệp và Phát triển nông thôn chỉ đạo Chi cục thủy lợi, Thanh tra, lực lượng quản lý đê chuyên trách

phối hợp với các ban ngành như Sở Giao thông vận tải, Sở Xây dựng, Công an tỉnh và Ủy ban nhân dân các huyện, thị xã, thành phố, Ủy ban nhân dân các xã, phường, thị trấn và các cơ quan, đơn vị liên quan trên địa bàn tỉnh trong công tác phòng ngừa, xử lý vi phạm pháp luật về đê điều.

c) Xây dựng quy định tổ chức, hoạt động của lực lượng quản lý đê nhân dân:

Quy định về tổ chức, hoạt động của lực lượng quản lý đê nhân dân là cơ sở cho các địa phương phát triển tổ quản lý đê nhân dân để phát huy sự tham gia của cộng đồng tham gia quản lý, bảo vệ đê điều. Do vậy các tỉnh cần quy định về tổ chức, hoạt động của lực lượng quản lý đê nhân dân gồm các nội dung chủ yếu là: (1) Cơ cấu tổ chức lực lượng quản lý đê nhân dân, (2) Nhiệm vụ của lực lượng quản lý đê nhân dân, (3) Quy định về chế độ và nội dung báo cáo, (4) Nguồn kinh phí và chế độ chính sách đối với lực lượng quản lý đê nhân dân. Trong đó, nguồn kinh phí và chế độ chính sách đối với lực lượng quản lý đê nhân dân là yếu tố quan trọng để phát triển tổ quản lý đê nhân dân. Kinh phí hoạt động cho các tổ quản lý đê nhân dân được lấy trong quỹ phòng chống thiên tai của địa phương thu theo quy định tại Nghị định 94/2014/NĐ-CP quy định về thành lập và quản lý Quỹ phòng, chống thiên tai và ngân sách địa phương bảo đảm theo quy định của Luật Ngân sách nhà nước. Mức thù lao cho mỗi cán bộ của lực lượng quản lý đê nhân là từ 0,6- 0,8 lần mức lương tối thiểu chung.

4. KẾT LUẬN

Hệ thống đê biển ở vùng ĐBSCL chủ yếu là đê cấp 4 nên lực lượng chuyên trách quản lý đê được tổ chức khác nhau ở các tỉnh, gồm 3 hình thức là hạt quản lý đê, chi cục thủy lợi và công ty cổ phần thủy lợi tham gia quản lý đê, trong đó phổ biến là hạt quản lý đê. Quản lý, bảo vệ đê điều nói chung và đê biển nói riêng còn tồn tại nhiều bất cập trong công tác

phòng ngừa, xử lý vi phạm pháp luật về đê điều, như các bất cập về xử lý vi phạm hành lang bảo vệ đê, xử lý vi phạm giao thông trên mặt đê, thực hiện quy định của Luật đê điều và quy định của kiểm lâm, hầu hết các địa phương chưa thành lập được lực lượng quản lý đê nhân dân. Để góp phần khắc phục các bất cập này, một số giải pháp được đề xuất là

thành lập, kiện toàn tổ chức chuyên trách quản lý đê điều, tổ chức quản lý đê nhân dân và một số cơ chế, công cụ chính sách quản lý đê điều phù hợp cho vùng ĐBSCL. Các giải pháp này là cơ sở khoa học và thực tiễn cho các cơ quan quản lý nhà nước và các địa phương áp dụng để nâng cao hiệu quả quản lý hệ thống đê biển vùng ĐBSCL.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

- [1] Viện Khoa học Thủy lợi Việt Nam (2017). Báo cáo đánh giá thực trạng quản lý cơ sở hạ tầng vùng ven biển Đồng bằng sông Cửu Long- Đề tài “Nghiên cứu đề xuất cơ chế, chính sách nhằm quản lý bền vững dải bờ biển ĐBSCL”.
- [2] Viện Khoa học thủy lợi Miền Nam (2015). Báo cáo kết quả đánh giá thực trạng xói lở bờ biển vùng ven biển ĐBSCL
- [3] Chi cục thủy lợi các tỉnh Bạc Liêu, Bến Tre, Sóc Trăng, Kiên Giang (2017). Báo cáo tình hình sạt lở bờ sông, bờ biển trên địa bàn các tỉnh.
- [4] UBND tỉnh Bạc Liêu (2017). Quy chế phối hợp trong công tác phòng ngừa, xử lý vi phạm pháp luật về đê điều trên địa bàn tỉnh Bạc Liêu