

TÌM HIỂU HỆ THỐNG GIÁO DỤC ĐÀO TẠO THUYỀN VIÊN CỦA TRUNG QUỐC

*Thuyền trưởng Tiểu Văn Kinh
Chủ tịch CLB Thuyền trưởng VN*

Mặc dù Trung quốc là một quốc gia hàng hải lâu đời, nhưng thực sự sự đổi mới có ý nghĩa bắt đầu từ 1960 khi mà nền ngoại thương được thừa nhận đóng một vai trò quan trọng trong nền kinh tế nước này. Từ khi chấp nhận chính sách “mở cửa” nền ngoại thương trung quốc tăng trưởng một cách mạnh mẽ đòi hỏi nhu cầu cấp thiết về quy mô vận tải biển xuyên quốc gia.

Sự phát triển của công nghiệp vận tải biển quốc gia tự nó đặt ra những nhu cầu to lớn thuyền viên để cung cấp cho đội tàu Trung quốc. Chính sách mở cửa đã mở ra cơ hội rộng lớn cho thuyền viên Trung quốc xâm nhập vào thị trường người đi biển toàn thế giới. Thách thức và vận hội đã tác động mạnh mẽ đến phát triển nguồn nhân lực hàng hải của Trung quốc.

Trung quốc coi việc đào tạo nhân tài ngành hàng hải là một quốc sách, và quan tâm đặc biệt công tác quản lý và phát triển nguồn nhân lực này. Chính vì vậy, Quốc vụ viện Trung quốc đã thông qua Pháp lệnh “*Các quy định về thuyền viên của nước Cộng hòa Nhân dân Trung hoa*” (Regulations of the People's Republic of China on Seafarers) và Thủ tướng Ôn Gia Bảo ký ban hành năm 2007. Pháp lệnh gồm 8 Chương 73 Điều khoản, trong đó quy định chi tiết về nghĩa vụ, trách nhiệm pháp lý và lợi ích hợp pháp, địa vị xã hội, trách nhiệm xã hội, quản lý, giáo dục đào tạo, bồi dưỡng nhân tài ..., đối với thuyền viên nhằm phát triển ngành hàng hải, đảm bảo an toàn, an ninh, và bảo vệ môi trường biển.

Mấy thập kỷ qua, Trung quốc đã đưa ra nhiều biện pháp xây dựng kế hoạch phát triển nguồn nhân lực và nhân tài hàng hải và luôn điều chỉnh để bắt kịp sự phát triển của công nghệ và phát triển kinh tế. Kế hoạch phát triển nguồn nhân lực hàng hải của TQ, nhắm vào những yếu tố sau đây:

- Nguồn nhân lực cần thiết cho sự phát triển của ngành hàng hải quốc gia;
- Giáo dục đào tạo hàng hải phải đổi mới, nhắm tới khách hàng nội địa và xuất khẩu lao động (“*innovative*” and “*customer-oriented*” MET) trên cơ sở triển khai, thực hiện triệt để STCW78 của IMO và các sửa đổi mà Trung quốc là quốc gia tham gia Công ước.
- Giáo dục đào tạo nhằm mục đích thúc đẩy kinh tế địa phương, tạo công ăn việc làm cho thanh niên và xóa nghèo tại vùng kém phát triển;
- Chuẩn mực của lực lượng lao động hàng hải quốc gia, tính chất và quy mô của việc làm, phân loại trình độ và kỹ năng của người đi biển và xu hướng phát triển của lĩnh vực này;
- Xu hướng phát triển kỹ thuật mới của ngành công nghiệp hàng hải, đặc biệt chú ý việc thay đổi phương pháp khai thác tàu và những biến đổi về nhân sự cũng như nội dung việc làm trên các loại tàu khác nhau;
- Các trang thiết bị dùng cho giáo dục đào tạo hàng hải;
- Yêu cầu tương lai về các loại và các cấp khác nhau của thuyền viên;
- Xu hướng phát triển của nền kinh tế đất nước và tiêu chuẩn cuộc sống của nhân dân.

- Đặt chất lượng đào tạo lên hàng đầu.

Kể từ khi thành lập nước Cộng hòa Nhân dân Trung hoa, giáo dục và đào tạo ngành hàng hải của Trung quốc đến nay đã trải qua trên 60 năm. Hệ thống giáo dục đào tạo hàng hải hiện nay ở Trung quốc định hình theo 3 hệ:

- a) Đại học học vị 4 năm (4 years Degree, lấy bằng cử nhân),
- b) *Chương trình không học vị và cao đẳng nghề* (Non-Degree Program and Higher vocational) 3 năm; và
- c) Trường dạy nghề gồm Trung học kỹ thuật 3 năm và sơ cấp.

Trong đó, chương trình đào tạo đại học, xây dựng theo yêu cầu lấy bằng cấp cử nhân, kéo dài 4 năm. Ngoài các môn hàng hải và kỹ thuật cơ khí thông thường, còn tăng cường các môn toán, vật lý, chuyên sâu về lý thuyết hàng hải, cơ khí và tăng cường nhiều kiến thức về thương mại hàng hải và lý thuyết quản lý. Điều đó giúp sinh viên tốt nghiệp có thể đi sâu vào các nghề nghiệp khác có liên quan đến hàng hải như hoa tiêu, quản lý an toàn hàng hải, các viện nghiên cứu, quản lý chuyên ngành hàng hải, quản lý VTS, quản lý công ty vận tải ..., sau khi họ không còn đi biển nữa.

Các khóa học đều được đào tạo theo Chương trình mẫu (IMO Model Courses) theo STCW của IMO và đào tạo tại chức (on-job training), tổng cộng 44 chương trình mẫu được quán triệt đầy đủ trong chương trình, kế hoạch, tài liệu giảng dạy, ... trong hệ thống giáo dục đào tạo thuyền viên. Tất cả Chương trình mẫu được xuất bản chính thức tại Trung quốc bằng song ngữ.

Trung quốc hiện có 75 tổ chức giáo dục đào tạo thuyền viên gồm 8 trường đại học hàng hải (maritime universities), 14 học viện hàng hải (maritime academies), 3 trường kỹ thuật trung học và 50 trung tâm đào tạo hàng hải nằm dọc theo vùng ven biển trên toàn quốc.

Các trường do các bộ hoặc địa phương trực tiếp quản lý. Ví dụ: Đại học hàng hải Đại liên do Bộ giao thông quản lý; Trường Đại học Lý Công Vũ Hán do Bộ Giáo dục quản lý; Đại học vận tải biển Thượng hải do Bộ giao thông và thành phố Thượng hải đồng sáng lập và quản lý; Trường đại học Ninh ba, đại học Tập mỹ, đại học Tràm giang, trường Chuyên khoa Hàng hải Quảng châu ...do chính quyền địa phương quản lý.

Toàn bộ hệ thống giáo dục đào tạo có đội ngũ thầy giáo giảng dạy giỏi kiến thức lý thuyết và kinh nghiệm thực hành gồm 1726 người trong đó giáo sư và phó giáo sư 739, giảng viên 910, trợ giảng 79. Hầu hết trong số này đều có bằng tiến sĩ hay thạc sĩ, trong đó 784 người có Chứng chỉ khả năng chuyên môn Thuyền trưởng, Máy trưởng và Sĩ quan cao cấp. Trung quốc cũng nhận thấy rằng tỷ lệ thầy giáo trên đầu sinh viên còn thấp và đang tiếp tục đào tạo thêm nhiều thầy giáo giỏi.

Các cơ sở đào tạo đại học có 9 tàu biển dùng cho việc thực tập hàng hải, đồng thời sự hợp tác giữa trường và cơ sở kinh doanh cung cấp đầy đủ phương tiện thực tập trên tàu cho học viên. Các trường/viện được trang bị đồng bộ các trang thiết bị, tổng cộng 19 bộ mô phỏng điều động tàu, 38 bộ mô phỏng GMDSS, 42 mô phỏng radar, ARPA, 18 mô phỏng buồng máy, 22 bộ mô phỏng thiết bị phát điện và các mô phỏng làm hàng, mô phỏng huấn luyện làm hàng lỏng. Hầu hết các máy mô phỏng chủ yếu được các trường tự thiết kế và một số khác được nhập từ nước ngoài.

Chính phủ Trung quốc nhận thức sâu sắc về việc rèn luyện các tố chất như bình tĩnh, gan dạ, dũng cảm và quyết đoán của thuyền viên cũng như công tác quản lý thuyền viên có tác dụng vô

cùng quan trọng đối với sự nghiệp phát triển vận tải biển và bảo vệ sinh mệnh con người trên biển cũng như bảo vệ môi trường. Vì vậy, họ đã xây dựng hàng loạt các chế độ quy định về nghề nghiệp, kỹ thuật chuyên môn, tiêu chuẩn kỹ thuật, yêu cầu an toàn trên biển và bảo vệ môi trường, qua thực tiễn đã hình thành thể chế toàn diện, hiệu quả cao và đặc biệt về quản lý thuyền viên.

Giáo dục hàng hải gắn liền với đào tạo thực hành được coi là một nội dung quan trọng. Bên cạnh việc đào tạo thực hành trong phòng thí nghiệm và trên mô phỏng, học sinh được thực hành trên các tàu thực tập theo thời gian định sẵn trong kế hoạch giáo dục đào tạo. Các trường/viện đều quản lý theo hình thức bán quân sự.

Chương trình giáo dục và đào tạo thuyền viên được thực hiện tại các viện/trường hàng hải dưới sự kiểm soát **song trùng** của Bộ giáo dục và Bộ Giao thông (Bộ chủ quản). Học sinh tốt nghiệp được nhận bằng cấp và học vị sau khi thỏa mãn các điều kiện “Tiêu chuẩn giáo dục và tốt nghiệp quốc gia”. Mặt khác việc đào tạo phải thỏa mãn yêu cầu “Giáo dục và đào tạo hàng hải” theo Công ước quốc tế STCW, do cơ quan chủ quản (Bộ Giao thông) ban hành. Đây là điều kiện đầu tiên của người tốt nghiệp các viện/trường để được phép tham gia vào các kỳ *Sát hạch quốc gia* lấy “Chứng chỉ khả năng chuyên môn” (Competent of Certificates - CoC) của thuyền viên. Riêng các trung tâm đào tạo thuyền viên hoàn toàn do Cục hàng hải quản lý.

Để thực hiện công việc giáo dục và đào tạo, các viện/trường giáo dục đào tạo thuyền viên và các trung tâm huấn luyện phải thỏa mãn các điều kiện sau đây:

- Trang thiết bị và công cụ đào tạo phải đáp ứng tiêu chuẩn kỹ thuật và chức năng theo quy định của cơ quan chủ quản;
- Kế hoạch, chương trình và tài liệu giảng dạy phải phù hợp với quy định hiện hành của cơ quan chủ quản;
- Cán bộ giảng dạy phải có học vị thích hợp, kinh nghiệm đi biển, kiến thức chuyên môn và kinh nghiệm thực tiễn. Thầy giáo phải có khả năng đầy đủ cho chương trình đào tạo huấn luyện tương ứng;

Quy mô đào tạo trong toàn quốc cùng số lượng thuyền viên cần đào tạo do chính phủ xác định và lập kế hoạch trước theo yêu cầu phát triển của ngành hàng hải quốc gia và cho xuất khẩu thuyền viên. Từ các trường Trung quốc hàng năm có trên 5000 sinh viên tốt nghiệp có bằng cử nhân (chỉ riêng các trường đại học và cao đẳng năm 2010 chiêu sinh hơn 1 vạn người). Cùng với các trung tâm đào tạo, hàng năm Trung quốc có khả năng cung cấp trên 10.000 sĩ quan và trên 40.000 thủy thủ thợ máy cho thị trường lao động.

Tổng số thuyền viên của Trung quốc hiện làm việc trong ngành hàng hải trong nước và nước ngoài khoảng 400.000 người trong đó 155.000 thuyền viên viễn dương có giấy chứng nhận bao gồm 62.000 (40%) là thuyền trưởng (5000 người), máy trưởng (5000 người) và sĩ quan boong, máy các cấp. Thuyền viên TQ biệt phái làm thuê trên các tàu nước ngoài trên 100.000 người.

Công việc quản lý thuyền viên viên, quản lý giáo dục đào tạo và quản lý chất lượng trong toàn quốc quán triệt theo “Pháp lệnh của CHNDTH về thuyền viên” của Quốc vụ viện như trình bày ở trên và được cụ thể hóa bằng các quy phạm pháp luật của Bộ Giao thông. Các quy phạm pháp luật hiện đang có hiệu lực trong toàn bộ công tác quản lý thuyền viên, giáo dục đào tạo, thi cử, quản lý chất lượng hiện nay gồm có:

1. “Thông tư về dịch vụ thuyền viên của Trung quốc” (Decree on Seafarer Service of PRC) (Do Bộ giao thông vận tải ban hành 2008)
2. “Quy định về quản lý thuyền viên biệt phái ra nước ngoài của CHNDTH” (Regulations of the People’s Republic of China on the Administration of Seafarer Expatriation) do Bộ Giao thông ban hành, có hiệu lực từ 1 tháng 7 năm 2011.
3. “Quy định về sát hạch, cấp bằng cho thuyền viên của CHNDTH” (Regulations on Examination, Certification of Competence for Seafarers of the People's Republic of China) Bộ Giao thông ban hành ngày 27 tháng 12 năm 2011 (văn bản vừa thay thế văn bản cũ để phù hợp với STCW 78/10 sửa đổi Manila).
4. “Quy định Quản lý chất lượng sát hạch, đánh giá, cấp bằng cho thuyền viên của nước CHNDTH”, (đang có hiệu lực).
5. “Quy định Quản lý huấn luyện đào tạo thuyền viên của CHNDTH” (Bộ Giao thông ban hành 22.6.2009, có hiệu lực ngày 1.10.2009)
6. “Quy định chi tiết thực hiện thẩm định hệ thống chất lượng đào tạo huấn luyện thuyền viên của CHNDTH” (Bộ Giao thông ban hành, có hiệu lực từ 1.6.1998)
7. “Biện pháp quản lý đào tạo chuyên môn thi và cấp bằng cho thủy thủ thợ máy của CHNDTH” (Cục hàng hải ban hành)
8. “Biện pháp quản lý đăng ký thuyền viên của CHNDTH” (Bộ Giao thông ban hành)
9. “Biện pháp giáo dục đào tạo, thi và cấp bằng chuyên môn an toàn cơ bản của CHNDTH”
10. “Biện pháp giáo dục đào tạo, thi và cấp bằng chuyên môn cấp cứu và hỗ trợ y tế trên tàu của nước CHNDTH” (Cục thủy giám Bộ giao thông ban hành)
11. “Biện pháp giáo dục đào tạo, thi và cấp bằng chuyên môn phao bè cứu sinh, xuống cứu sinh của nước CHNDTH” (Cục hàng hải ban hành)

Ngoài việc thực hiện theo những quy định chung của nhà nước, các trường phải chịu sự quản lý giám sát, chỉ đạo và quản lý của cơ quan chủ quản Bộ giao thông mà trực tiếp là Cục Hàng hải đối với các yêu cầu nghề nghiệp và kỹ thuật chuyên môn trong cơ chế giáo dục và đào tạo thuyền viên. Cụ thể bao gồm các mặt sau đây:

1) Thực hiện chế độ cấp phép giáo dục đào tạo.

Cục hàng hải thực hiện xác nhận tư cách của các trường và cơ chế đào tạo thuyền viên để đảm bảo rằng các đơn vị đó tiến hành giáo dục và đào tạo thuyền viên phù hợp theo yêu cầu đề cương tối thiểu nhằm thực hiện thi cử, đánh giá thi lấy bằng khả năng chuyên môn và các loại chứng chỉ của thuyền viên phù hợp với yêu cầu công ước STCW và các văn bản pháp quy của chính phủ về các hạng mục giáo dục và đào tạo đối với nghề nghiệp và kỹ thuật chuyên môn của thuyền viên. Đối với đơn vị đạt yêu cầu thì được cấp “*Giấy chứng nhận cho phép giáo dục và đào tạo*”. Cục hàng hải tiến hành kiểm định định kỳ, và tái kiểm định trên cơ sở kiểm định có hiệu lực.

- 2) Tiến hành kiểm định tư cách học viên tham gia vào cơ chế đào tạo bồi dưỡng, đảm bảo rằng học viên đạt yêu cầu sức khỏe, tuổi và thời gian đi biển cần thiết theo quy định.
- 3) Tiến hành thẩm định cơ sở vật chất, thiết bị, giáo viên để đảm bảo nguồn lực giáo dục đào tạo học viên có đủ và phù hợp quy định.
- 4) Giám sát quá trình giáo dục đào tạo để đảm bảo rằng giáo dục và đào tạo được tiến hành theo yêu cầu và phạm vi theo quy trình và các khâu liên hoàn quy định.

Đào tạo thuyền viên nhằm vào việc đào tạo năng lực chuyên môn đối với người đã tiếp thụ giáo dục hàng hải cơ bản đang làm việc (phục vụ). Đào tạo này thực hiện dưới hai hình thức gồm đào tạo trên bờ và đào tạo trên tàu.

Đào tạo trên bờ gồm: đào tạo đặc biệt, đào tạo chuyên ngành và đào tạo theo yêu cầu riêng của xí nghiệp, công ty kinh doanh, bao gồm đào tạo trước khi thi lấy chứng chỉ đặc biệt và đào tạo cập nhật kiến thức trước khi thi lấy Chứng chỉ CoC.

Đào tạo tại tàu gồm: đào tạo cho những người đã qua kỳ thi và là điều kiện cuối cùng để đủ tư cách được nhận Chứng chỉ CoC sau khi qua kỳ thi quốc gia, đào tạo này thực hiện theo nội dung trong “Sổ ghi chép đào tạo”. do thuyền trưởng và cơ quan chủ quản giám sát và quản lý.

- 5) Về kiểm soát, giám định chất lượng giáo dục đào tạo

Căn cứ theo yêu cầu của STCW và “Quy chế quản lý chất lượng giáo dục và đào tạo thuyền viên của CHNDTH”, hiện nay tất cả cơ sở giáo dục và đào tạo thuyền viên đều đã xây dựng **Hệ thống quản lý chất lượng (QLCL) giáo dục đào tạo thuyền viên**. Hệ thống QLCL của các trường đều phải kinh qua kiểm định chất lượng quốc gia do Cục hàng hải thực hiện và nhận được “*Giấy chứng nhận hệ thống quản lý chất lượng giáo dục và đào tạo của CHNDTH*” do Cục hàng hải cấp. Những đơn vị chưa nhận được “*Giấy chứng nhận cho phép giáo dục và đào tạo*” và “*Giấy chứng nhận hệ thống quản lý chất lượng giáo dục và đào tạo của CHNDTH*” thì không được tham gia giáo dục đào tạo theo Công ước STCW và theo các quy định pháp luật có liên quan.

- 6) Tổ chức sát hạch và cấp bằng và chứng chỉ thống nhất.

Thi lấy Chứng chỉ khả năng chuyên môn CoC được xem như là một kỳ thi quốc gia do Cục hàng hải tổ chức, thực hiện thống nhất theo những quy định chặt chẽ của “Quy định về sát hạch, cấp bằng cho thuyền viên của CHNDTH” (2011) và “Quy định Quản lý chất lượng sát hạch, đánh giá, cấp bằng cho thuyền viên của nước CHNDTH” từ khâu lập đề thi, bảo mật đề thi, thời gian thi, chấm thi, công nhận và công bố kết quả...

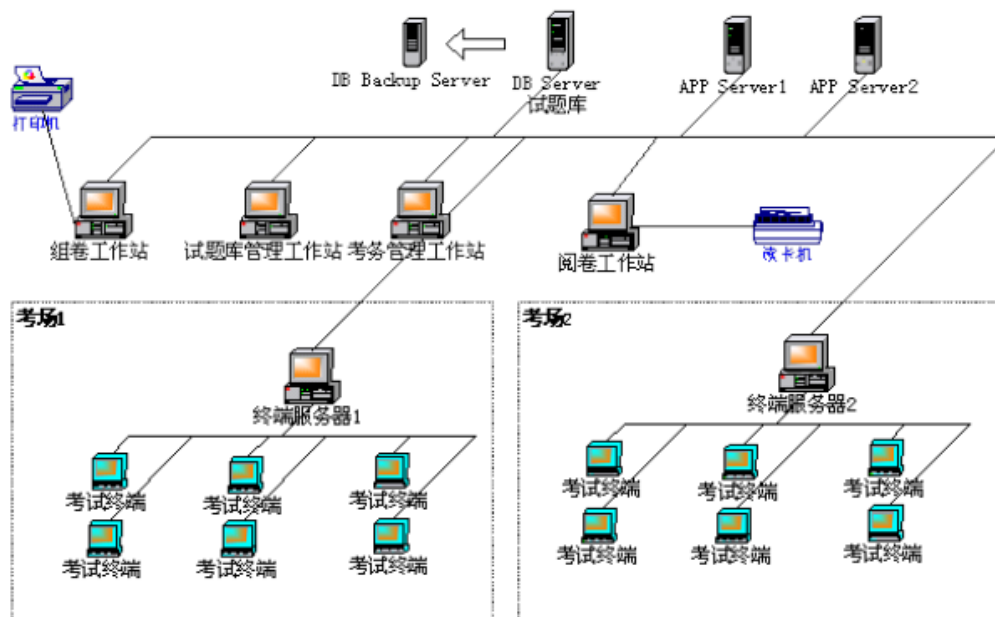
Hệ thống sát hạch lấy CoC của Trung quốc chia làm 3 tầng và nhiều cấp: (1) thi sĩ quan vận hành; (2) thi đại phó và máy hai; (3) thi thuyền trưởng và máy trưởng, với các cấp khác nhau theo dung tích, công suất máy tàu và vùng biển ... Quy định điều kiện thi lấy bằng thuyền phó 3 tàu trên 500GT và sĩ quan máy tư tàu trên 750 Kw phải hoàn thành chương trình học trên bờ ít nhất 2 năm giáo dục và đào tạo nghề hoặc giáo dục đại học cao đẳng tại trường / viện hàng hải từ trung học trở lên. Thi lấy bằng Đại phó và Sĩ quan máy hai trở lên phải hoàn thành chương trình giáo dục đào tạo tại trường / viện chuyên ngành boong và máy từ cao đẳng nghề trở lên.



Một buổi thi viết của thuyền viên Trung quốc

Các kỳ sát hạch lấy CoC được tổ chức thống nhất cùng một thời điểm, mỗi năm hai lần vào mùa xuân và mùa hạ tại 5 địa điểm trong toàn quốc: Đại liên, Thượng hải, Thiên tân, Thanh đảo, Quảng châu. Mỗi địa điểm đều có chủ khảo chuyên môn làm nhiệm vụ giám sát kỹ thuật, ngoài ra còn có cán bộ biệt phái của Cục hàng hải giám định kiểm tra thủ tục, nội quy trường thi. Việc sát hạch đều được thực hiện trên hệ thống vi tính từ khâu chọn đề ngẫu nhiên, phiếu đáp án, chấm thi, xác định kết quả. Các đề thi trả lời đơn giản, đề thi tính toán, đề thi dịch anh ngữ do một nhóm chuyên viên chấm luân phiên, kết quả thi do máy vi tính xác định và tiến hành thống kê phân tích kết quả thi.

Cấu hình một hệ thống khảo thí trên máy vi tính của Trung quốc



Danh sách ứng viên tham gia mỗi kỳ thi đều được Cục hàng hải xem xét đủ các tiêu chuẩn bằng tốt nghiệp, đào tạo đặc biệt, tuổi tác, sức khỏe ... và ra quyết định công nhận tư cách thí sinh.

Đề cương thi của các cấp sĩ quan vận hành, đại phó, máy hai, thuyền trưởng, máy trưởng cho các cấp khác nhau đều được soạn thảo tỷ mỉ, duyệt và công bố rộng rãi. Các đề cương thi đều bao gồm đủ nội dung các môn chuyên môn mà Chương trình mẫu của IMO công bố. Một ngân hàng câu hỏi

thi viết, vấn đáp, thi trắc nghiệm, kể cả nội dung câu hỏi thi anh văn, có đủ đáp án, với hàng vạn câu hỏi được công bố công khai cho thí sinh ôn tập và chuẩn bị tham gia các kỳ thi.

*

* *

Tìm hiểu qua hệ thống quản lý thuyền viên và hệ thống giáo dục đào tạo thuyền viên của Trung quốc thấy không có gì mới lạ so với VN, tuy nhiên, có thể rút ra một vài nhận xét tâm đắc về những gì mà họ đã làm được một cách hiệu quả như sau.

Vai trò vị trí của thuyền viên Trung quốc trong xã hội nói chung và trong sự phát triển của ngành vận tải biển nói riêng đã được đánh giá đúng mức, đào tạo và phát triển nhân tài thuyền viên là quốc sách, điều đó thể hiện qua “Pháp lệnh của CHNDTH về thuyền viên” do Quốc vụ viện TQ thông qua cùng hàng loạt văn bản pháp luật khác về thuyền viên, nó thể hiện một quyết tâm chính trị rất cao đối với việc phát triển nguồn nhân lực hàng hải. Đó là cơ sở pháp lý và động lực để động viên mọi nguồn lực quốc gia vào việc đầu tư, phát triển đội ngũ thuyền viên, là cơ sở để động viên khuyến khích lao động thuyền viên xác định nghĩa vụ của mình đối với tổ quốc và xã hội. Sâu xa hơn đó là ý đồ chính trị TQ, quyết tâm làm bá chủ đại dương, không chỉ riêng Biển Đông.

Chương trình đào tạo có định hướng chiến lược rõ ràng, ngắn gọn, đào tạo đại học chỉ cần 4 năm. Ngoài kỳ thi lấy CoC cho sĩ quan, tổ chức thi lấy CoC cho đại phó và máy hai và thi lấy CoC cho thuyền trưởng, máy trưởng được tổ chức thành hai kỳ thi riêng biệt. Điều đó giúp nâng cao chất lượng chuyên môn của thuyền trưởng và máy trưởng.

Công tác quản lý giáo dục đào tạo, khảo thí, cấp bằng, hệ thống quản lý chất lượng khá chặt chẽ giúp nâng cao chất lượng đào tạo, đảm bảo việc thi cử khách quan công bằng và nghiêm túc. Nhờ đo chất lượng thuyền viên của họ được nâng cao, bằng chứng là thuyền viên TQ xuất khẩu với số lượng lớn, đang cạnh tranh mạnh mẽ trên thị trường lao động hàng hải trên thế giới. Có thể nói số lượng thuyền viên tham gia thị trường lao động quốc tế là thước đo chất lượng thuyền viên của mỗi quốc gia muốn tham gia vào thị trường này. Việc đó được thực hiện bằng hàng loạt các quy định pháp luật kín kẽ, rộng và chi tiết, với trách nhiệm đan chéo giữa các bộ, ngành, các trường và đặc biệt là cơ quan chủ quản - Cục hàng hải.

Xác định rất rõ trách nhiệm của Cục hàng hải với tư cách là cơ quan chủ quản trực tiếp tham gia vào tất cả tiến trình đào tạo, thi cử, cấp bằng và quản lý chất lượng một cách độc lập và chuyên nghiệp. Với tư cách là cơ quan chủ quản, cục hàng hải chịu trách nhiệm giám sát, thực thi tất cả chính sách về thuyền viên. Nhân sự của Cục hàng hải phải đủ và mạnh mới đáp ứng yêu cầu này. Đó là một trong những yếu tố quan trọng không thể xem nhẹ trong việc đảm bảo chất lượng, phát triển đội ngũ thuyền viên, trong việc chăm sóc quyền lợi hợp pháp, sự quan tâm của xã hội đối với lực lượng lao động quý báu này./.

T.V.K

1.2012