**BÁO CÁO  
ĐÁNH GIÁ TÁC ĐỘNG CỦA CHÍNH SÁCH**

**Dự thảo Thông tư quy định nội dung, chương trình đào tạo**

**thuyền viên, người lái phương tiện thủy nội địa**

*(Thay thế Thông tư số 03/2017/TT-BGTVT ngày 20 tháng 01 năm 2017 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định nội dung, chương trình đào tạo thuyền viên, người lái phương tiện thủy nội địa; Thông tư số 06/2020/TT-BGTVT ngày 09 tháng 3 năm 2020 sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư số 03/2017/TT-BGTVT)*

**I. Vấn đề bất cập**

1. Bối cảnh xây dựng chính sách

Hiện nay, nội dung, chương trình đào tạo thuyền viên, người lái phương tiện thủy nội địa được quy định tại Thông tư số 03/2017/TT-BGTVT ngày 20/01/2017 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định nội dung, chương trình đào tạo thuyền viên, người lái phương tiện thủy nội địa; Thông tư số 06/2020/TT-BGTVT ngày 09/3/2020 sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư số 03/2017/TT-BGTVT.

Quá trình tổ chức triển khai thực hiện giúp công tác quản lý Nhà nước về đào tạo thuyền viên, người lái phương tiện thủy nội địa được thông suốt, hiệu quả, thống nhất trên toàn quốc, đồng thời đáp ứng yêu cầu thực tiễn vận tải đường thủy nội địa, phù hợp với điều kiện kinh tế xã hội của đất nước.

Về ưu điểm, thuận lợi:

Các chương trình đào tạo gồm: thuyền viên, người lái phương tiện thủy nội địa; bồi dưỡng nâng hạng GCNKNCM; bồi dưỡng cấp CCCM được quy định rõ ràng, chi tiết thuận lợi trong quá trình đào tạo, đồng thời phù hợp công việc thực tế của thuyền viên, người lái phương tiện nhằm vận hành, khai thác hoạt động của phương tiện phục vụ vận tải đường thủy được an toàn và hiệu quả;

Thuận lợi cho các cơ sở đào tạo thuyền viên, người lái phương tiện thủy lựa chọn giáo trình và tài liệu học tập đảm bảo phù hợp, thống nhất, tạo mặt bằng chung về mức học phí đối với tất cả các cơ sở đào tạo, tạo môi trường đào tạo thuyền viên phương tiện thủy được khách quan, minh bạch và lành mạnh.

Trong quá trình áp dụng còn một số tồn tại, bất cập:

1. Các chương trình đào tạo hiện nay vẫn trùng lặp về một số nội dung tại các loại, hạng khác nhau, chưa mang tính chất liên thông, cần xây dựng lại các chương trình theo hình thức liên thông từ thấp đến cao để tránh sự chồng chéo, gây lãng phí trong dạy và học.

2. Thông tư quy định về loại hình đào tạo thường xuyên, chú trọng phần thực hành nghề nhằm nâng cao kỹ năng tay nghề cho người học, tuy nhiên các chương trình đào tạo cấp CCCM đang có số giờ là 295 giờ, tương đương một chương trình đào tạo sơ cấp, cần hiệu chỉnh giảm bớt thời lượng học hoặc xem xét giảm những môn học, mô đun không cần thiết.

3. Nhiều nội dung cần được sửa đổi, bổ sung về số giờ, nội dung để triển khai cho phù hợp với thực tế, các môn lý thuyết đơn thuần nghiên cứu áp công nghệ thông tin giảng dạy bằng hình thức trực tuyến, online.

4. Bổ sung giới thiệu một số nội dung đào tạo thuyền viên dựa trên đặc điểm của phương tiện thủy hoạt động trên các tuyến đường thủy trong vịnh ven biển, bờ ra đảo, giữa các đảo... để các cơ sở đào tạo nghiên cứu, lựa chọn chương trình đào tạo phù hợp với đặc thù hoạt động giao thông đường thủy của từng địa phương.

5. Trong chương trình đào tạo, chưa phân biệt rõ môn học và mô đun, chưa cụ thể số giờ lý thuyết, giờ thực hành cho từng môn học, mô đun, dẫn đến thiếu đồng nhất khi triển khai thực hiện giảng dạy, ghi sổ lên lớp ở các cơ sở đào tạo khác nhau.

6. Một số mô đun, môn học không còn phù hợp với thực tiễn hiện nay, một số nội dung môn học còn hàn lâm, chưa sát thực tế cần điều chỉnh cho phù hợp với điều kiện thực tế của thuyền viên thủy nội địa.

7. Chưa tách bạch rõ nội dung, kiến thức liên quan lĩnh vực hàng hải với đường thủy nội địa, cần đưa hẳn nội dung liên quan đến hàng hải sang chương trình đào tạo của các CCCM đặc biệt liên quan đến hàng hải (điều khiển ven biển và an toàn ven biển).

8. Chưa quy định cụ thể điểm kiểm tra của học viên từ bao nhiêu điểm thì đạt, không đạt.

Bên cạnh đó, tại các Thông báo kết luận thanh tra số 64/KL-CĐTNĐ ngày 12/01/2023 và số 2157/KL-CĐTNĐ ngày 15/9/2023 của Cục ĐTNĐ Việt Nam về công tác đào tạo thuyền viên, người lái phương tiện thủy nội địa; văn bản số 4846/BGTVT-TTr ngày 12/5/2023 của Bộ Giao thông vận tải đã đề nghị sửa đổi, bổ sung quy định về nội dung, chương trình đào tạo đảm bảo phù hợp với yêu cầu quản lý và thực tiễn công tác đào tạo, huấn luyện thuyền viên.

2. Mục tiêu xây dựng chính sách

Việc xây dựng Thông tư thay thế Thông tư số 03/2017/TT-BGTVT ngày 20/01/2017 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định nội dung, chương trình đào tạo thuyền viên, người lái phương tiện thủy nội địa; Thông tư số 06/2020/TT-BGTVT ngày 09/3/2020 Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư số 03/2017/TT-BGTVT nhằm điều chỉnh các quy định hiện có và bổ sung các quy định mới phục vụ hiệu quả công tác quản lý nhà nước nâng cao chất lượng đội ngũ thuyền viên, người lái phương tiện đồng thời đảm bảo hoạt động đào tạo, bồi dưỡng, nâng hạng GCNKNCM thuyền trưởng, máy trưởng, CCCM thuyền viên, người lái phương tiện thủy nội phù hợp với thực tiễn, phục vụ hiệu quả hoạt động vận tải đường thủy nội địa.

**II. Đánh giá tác động chính sách**

*1. Chính sách 1:*

1.1. Xác định vấn đề bất cập

Hiện nay, đào tạo thuyền viên, người lái phương tiện thủy nội địa thực hiện hình thức đào tạo trực tiếp, chưa có quy định về học kết hợp trực tiếp và trực tuyến.

Qua rà soát, trong nội dung, chương trình đào tạo quy định tại Thông tư số 03/2017/TT-BGTVT ngày 20/01/2017 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định nội dung, chương trình đào tạo thuyền viên, người lái phương tiện thủy nội địa; Thông tư số 06/2020/TT-BGTVT ngày 09/3/2020 sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư số 03/2017/TT-BGTVT có nhiều nội dung đào tạo thuần lý thuyết, có thể giảng dạy, học tập theo hình thức trực tuyến.

Thực tiễn, trong thời gian bị ảnh hưởng bởi dịch Covid19, cơ quan thẩm quyền đã hướng dẫn các cơ sở đào tạo áp dụng hình thức giảng dạy, học tập trực tuyến đối với các cơ sở đào tạo.

1.2. Mục tiêu giải quyết vấn đề.

Bổ sung hình thức đào tạo trực tuyến kết hợp trực tiếp nhằm tạo thuận lợi cho cơ sở đào tạo và học viên, góp phần linh hoạt trong công tác đào tạo, bồi dưỡng, phù hợp với thực tiễn và tiết kiệm chi phí, thời gian đi lại của học viên và cơ sở đào tạo mà vẫn đảm bảo chất lượng đào tạo thuyền viên.

1.3. Giải pháp đề xuất giải quyết vấn đề.

Sửa đổi, bổ sung các chương trình đào tạo thuyền viên, người lái phương tiện thủy nội địa theo hướng ngoài đào tạo trực tiếp theo truyền thống, bổ sung hình thức đào tạo kết hợp trực tiếp và trực tuyến. Quy định cụ thể thời lượng được đào tạo trực tuyến không quá 30% tổng thời lượng của chương trình đào tạo.

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

Tích cực:

- Là căn cứ để cơ sở đào tạo có thể linh hoạt trong công tác đào tạo, có thể áp dụng trong các trường hợp thiên tai, dịch bệnh bất khả kháng.

- Học viên có thể học từ xa đối với các nội dung thuần lý thuyết (tối đa không quá 30% tổng thời lượng của chương trình đào tạo), giảm thời gian tập trung tại cơ sở đào tạo, giảm gánh nặng về chi phí sinh hoạt, thời gian đi lại. Ví dụ: đối với chương trình đào tạo thủy thủ có thời lượng đào tạo là 280 giờ, áp dụng chương trình đào tạo kết hợp hợp trực tiếp, trực tuyến sẽ giúp học viên giảm tối đa khoảng 80 giờ (tương đương 10 ngày học tập trung tại cơ sở đào tạo).

- Tài liệu học tập, giảng dạy dưới dạng file điện tử có thể sử dụng lâu dài, tiết giảm chi phí in, phô tô...

Tiêu cực:

Cơ sở đào tạo phải trang bị hệ thống quản lý đào tạo trực tuyến, học viên phải có thiết bị học tập trực tuyến (điện thoại, máy tính).

Quá trình soạn thảo giáo trình, lập kế hoạch đào tạo sẽ phức tạp hơn so với đào tạo tập trung, truyền thống.

1.5. Kiến nghị giải pháp lựa chọn

Từ những phân tích nêu trên, kiến nghị Bộ Giao thông vận tải xem xét, thẩm định, phê duyệt phương án sửa đổi, bổ sung các chương trình đào tạo thuyền viên, người lái phương tiện thủy nội địa theo hướng ngoài đào tạo trực tiếp theo truyền thống, bổ sung hình thức đào tạo kết hợp trực tiếp và trực tuyến. Quy định cụ thể thời lượng được đào tạo trực tuyến không quá 30% tổng thời lượng của chương trình đào tạo.

*2. Chính sách 2:*

2.1. Xác định vấn đề bất cập.

Thông tư hiện hành chưa có quy định cụ thể về thang điểm để đánh giá các môn học, mô đun cũng như hoàn thành khóa học. Tạo sự không thống nhất trong cách thức đánh giá học viên, dẫn đến khó khăn trong công tác quản lý, thanh tra, kiểm tra, hậu kiểm.

2.2. Mục tiêu giải quyết vấn đề.

Sửa đổi, bổ sung quy định hiện hành theo hướng bổ sung quy định về thang điểm và mức điểm hoàn thành khóa học làm cơ sở đánh giá học viên, cụ thể: học viên phải hoàn thành tất cả các môn học, mô đun và đạt điểm đánh giá từ 5.0 trở lên theo thang điểm 10.

2.3. Giải pháp đề xuất giải quyết vấn đề.

Bổ sung vào các chương trình đạo tạo, quy định về công nhận hoàn thành khóa học, cụ thể:

“Để được công nhận hoàn thành khóa học, học viên phải hoàn thành tất cả các môn học, mô đun và đạt điểm đánh giá từ 5.0 trở lên theo thang điểm 10.”

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

Việc sửa đổi, bổ sung quy định theo đề xuất nêu trên sẽ mang tính tích cực vì đã quy định rõ cách thức đánh giá học viên thông qua thang điểm, tạo sự thống nhất trong quá trình đào tạo, bồi dưỡng thuyền viên, người lái phương tiện thủy nội địa trên phạm vi toàn quốc. Phục vụ công tác quản lý, thanh tra, kiểm tra, hậu kiểm.

2.5. Kiến nghị giải pháp lựa chọn

Từ những phân tích nêu trên, kiến nghị Bộ Giao thông vận tải xem xét, thẩm định, phê duyệt để giải quyết được vấn đề bất cập.

*3. Chính sách 3:*

3.1. Xác định vấn đề bất cập

Thời gian đào tạo các môn học, mô đun quy định tại Thông tư 03/2017/TT-BGTVT và Thông tư 06/2020/TT-BGTVT không chia cụ thể thời gian học lý thuyết, thực hành và kiểm tra. Việc này gây ra sự không thống nhất trong quá trình áp dụng học trực tuyến, tạo sự tùy tiện trong việc phân bổ thời gian học lý thuyết, thực hành tại các cơ sở đào tạo.

Bên cạnh đó, một số môn học tại các chương lặp lại nhiều lần khi học viên học chương trình bồi dưỡng để nâng hạng, ví dụ:

- Môn học luồng chạy tàu thuyền (Chương I: Khái quát chung về sông, kênh ở Việt Nam và Chương II: Các hệ thống sông chính) lặp lại ở tất cả các loại, hạng GCNKNCM, CCCM.

- Môn học kinh tế vận tải (Chương I: Vị trí, vai trò và đặc điểm của ngành vận tải đường thủy nội địa và Chương II: Quy định về vận tải hàng hóa và hành khách thủy nội địa) lặp lại ở tất cả các loại, hạng GCNKNCM, CCCM.

Ngoài ra, một số môn học không còn cần thiết như: Công nghệ thông tin, tự động hóa trong điều khiển (window, word, excel, email, internet...) vì đã được đào tạo ở các cấp học phổ thông.

3.2. Mục tiêu giải quyết vấn đề

Sửa đổi, bổ sung quy định theo hướng phù hợp với thực tiễn, giảm thời gian học những môn học đã học ở các chương trình trước, cắt bỏ nội dung không cần thiết giảm gánh nặng trong công tác đào tạo, học tập, bồi dưỡng nâng hạng thuyền viên, người lái phương tiện.

3.3. Các giải pháp đề xuất giải quyết vấn đề

Sửa đổi, bổ sung nội dung, chương trình đào tạo theo hướng:

- Phân tách thời gian học lý thuyết, thực hành đối với các môn học, mô đun làm căn cứ để xác định tổng thời lượng học lý thuyết từ đó áp dụng hình thực đào tạo trực tuyến kết hợp trực tiếp.

- Cắt bỏ những nội dung trùng lặp ở tất cả các chương trình đào tạo.

- Phân chia thời gian học lý thuyết (LT), thực hành (TH), kiểm tra (KT); đồng thời giảm thời gian đào tạo, bồi dưỡng những nội dung bị trùng lặp, không còn phù hợp thực tiễn hoạt động vận tải đường thủy.

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

Sửa đổi quy định theo hướng như nêu tại phần giải pháp nhằm giảm thời lượng học những môn đã được đào tạo trước đó, phân tách rõ thời lượng đào tạo của môn học (lý thuyết, thực hành, kiểm tra) làm cơ sở để xác định nội dung, thời lượng đào tạo trực tuyến, trực tiếp đối với từng môn học, mô đun trong các chương trình đạo tạo.

3.5. Kiến nghị giải pháp lựa chọn

Từ những phân tích nêu trên, kiến nghị Bộ Giao thông vận tải xem xét, thẩm định, phê duyệt để giải quyết được vấn đề bất cập.

*4. Chính sách 4:*

4.1. Xác định vấn đề bất cập.

Quy định nội dung đào tạo để được cấp GCNKNCM hạng T3 và hạng T1 hiện nay có nhiều môn học về hàng hải (địa văn, thao tác hải đồ, phương hướng trên biển...). Tuy nhiên, hầu hết thuyền viên thủy nội địa hoạt động trong sông, kênh (trên phương tiện mang cấp VR-SI, VR-SII), chỉ khi nào thuyền viên trên phương tiện mang cấp VR-SB mời phải dùng kiến thức về hàng hải, thao tác hải đồ, hệ tọa độ địa dư, kinh tuyến, vỹ tuyến..., thực tế hiện nay chỉ có khoảng 3.000 phương tiện VR-SB trên tổng số khoảng 260.000 phương tiện thủy nội địa.

Như vậy, việc học kiến thức hàng hải đối với những thuyền viên chỉ hoạt động trong sông, kênh (trên tàu VR-SI và VR-SII) là không thực sự cần thiết.

Bên cạnh đó, theo quy định tại Thông tư số 39/2019/TT-BGTVT thuyền viên hoạt động trên phương tiện mang cấp VR-SB (thuyền viên thủy nội địa hoạt động tuyến ven biển) ngoài GCNKNCM tương ứng với phương tiện, phải có CCCM đặc biệt tương ứng với loại phương tiện. Như vậy, thuyền viên thủy nội địa hoạt động trên phương tiện mang cấp VR-SB đã có CCCM điều khiển phương tiện đi ven biển, nội dung, chương trình đào tạo của chứng chỉ này đã bao gồm kiến thức về hàng hải (hàng hải địa văn, khí tượng thủy văn, quy tắc phòng ngừa đâm va trên biển, điều động tàu trên biển...).

4.2. Mục tiêu giải quyết vấn đề.

Cắt giảm kiến thức về điều khiển phương tiện trên biển đối với học viên chỉ hoạt động trên sông, kênh.

Lý do: Trường hợp học viên hoạt động trên biển, ngoài GCNKNCM tương ứng, đã có CCCM Điều khiển phương tiện đi ven biển và CCCM An toàn làm việc trên phương tiện đi ven biển.

4.3. Các giải pháp đề xuất giải quyết vấn đề.

Sửa đổi, bổ sung chương trình đào tạo GCNKNCM thuyền trưởng hạng nhất, hạng ba theo hướng chuyển các nội dung liên quan đến hàng hải từ chương trình đào tạo nâng hạng thuyền trưởng sang nội dung chứng chỉ chuyên môn điều khiển phương tiện đi ven biển (tránh trùng lặp).

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

Sửa đổi, bổ sung quy định theo hướng nêu tại mục 4.3 giúp giảm thời lượng học kiến thức không cần thiết đối với thuyền viên chỉ hoạt động trong sông, kênh, giảm chi phí, thời gian học tập của học viên. Đồng thời, vẫn đảm bảo chất lượng thuyền viên hoạt động ven biển, vì nội dung hoạt động trên biển đã được đào tạo trong 2 CCCM đặc biệt là điều khiển phương tiện đi ven biển và an toàn làm việc trên phương tiện đi ven biển.

4.5. Kiến nghị giải pháp lựa chọn

Từ những phân tích nêu trên, kiến nghị Bộ Giao thông vận tải xem xét, thẩm định, phê duyệt để giải quyết được vấn đề bất cập.

**III. Lấy ý kiến**

Trước khi xây dựng dự thảo Thông tư, Cục Đường thủy nội địa Việt Nam đã có văn bản gửi các Sở GTVT, Hiệp hội, doanh nghiệp và tổ chức, cá nhân và cơ sở đào tạo có liên quan nghiên cứu, đánh giá quá trình triển khai thực hiện Thông tư số 03/2017/TT-BGTVT ngày 20/01/2017 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định nội dung, chương trình đào tạo thuyền viên, người lái phương tiện thủy nội địa; Thông tư số 06/2020/TT-BGTVT ngày 09/3/2020 sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư số 03/2017/TT-BGTVT và đề xuất các nội dung cần điều chỉnh, bổ sung đảm bảo phù hợp thực tiễn và nâng cao chất lượng thuyền viên phương tiện thủy nội địa.

Sau khi tổng hợp quá trình triển khai thực hiện Thông tư số 03/2017/TT-BGTVT ngày 20/01/2017 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định nội dung, chương trình đào tạo thuyền viên, người lái phương tiện thủy nội địa; Thông tư số 06/2020/TT-BGTVT ngày 09/3/2020 sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư số 03/2017/TT-BGTVT, Cục Đường thủy nội địa Việt Nam đã dự thảo và tổ chức họp lấy ý kiến nội bộ, tiếp thu và hoàn thiện dự thảo Thông tư.

Sau khi nhận được ý kiến góp ý đối với dự thảo Thông tư của các tổ chức, cá nhân có liên quan, cơ quan chủ trì soạn thảo nghiên cứu, tiếp thu, giải trình. Trên cơ sở kết quả tiếp thu, giải trình Cục Đường thủy nội địa Việt Nam hoàn thiện dự thảo Thông tư, trình Bộ Giao thông vận tải xem xét triển khai các bước tiếp theo để hoàn thiện dự thảo Thông tư theo quy định.

**IV. Giám sát và đánh giá**

Sau khi Thông tư được ban hành, các cơ quan từ Trung ương đến địa phương có trách nhiệm thi hành chính sách, giám sát và đánh giá việc thi hành chính sách:

- Cục Đường thủy nội địa Việt Nam;

- Sở GTVT các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương;

- Các Hiệp hội, Doanh nghiệp liên quan đến vận tải thủy nội địa;

- Các cơ sở đào tạo thuyền viên, người lái phương tiện thủy nội địa;

- Chủ phương tiện;

- Thuyền viên, người lái phương tiện;

- Các cơ quan khác có liên quan (Cảng vụ Đường thủy nội địa, Cảng vụ Hàng hải, Cục Cảnh sát giao thông...);

- Toàn xã hội.

Cục Đường thủy nội địa Việt Nam kính báo cáo Bộ Giao thông vận tải./.

|  |  |
| --- | --- |
| ***Nơi nhận:***  - Bộ GTVT (để b/c);  - Cục trưởng (để b/c);  - Lưu: VT, VT-ATGT. | **KT. CỤC TRƯỞNG**  **PHÓ CỤC TRƯỞNG**  **Hoàng Minh Toàn** |