

4 ALBERT EMBANKMENT

LONDON SE1 7SR

Telephone: +44 (0)20 7735 7611 Fax: +44 (0)20 7587 3210

Thông tri số 4028 ngày 13 tháng 9 năm 2019

Ngày 13/09/2019

Kính gửi: Tất cả các Quốc gia thành viên IMO

**Chủ đề: Chương trình Đánh giá Quốc gia Thành viên IMO - Báo cáo Tóm tắt Đánh giá Hợp nhất (CASR)**

1 Tổng thư ký vinh hạnh gửi kèm theo đây bản báo cáo tóm tắt đánh giá hợp nhất (Consolidated Audit Summary Report - CASR) thứ ba được lập theo quy định tại điểm 7.4.3 của *Quy trình Đánh giá Quốc gia Thành viên IMO* (nghị quyết A.1067 (28)), trong đó bao gồm các bài học kinh nghiệm từ tám đợt đánh giá hoàn thành năm 2017 và chín đợt đánh giá hoàn thành năm 2018.

2 Nhằm tạo điều kiện thuận lợi cho việc đạt được ba trong số các mục tiêu của Chương trình được nêu trong các điểm 5.2.1, 5.2.3 và 5.2.4 của Khung Chương trình, CASR đã được xây dựng để phản ánh những kết quả phát hiện và những điểm lưu ý được đưa ra qua các đợt đánh giá, cũng như các bản tóm tắt tương ứng về nguyên nhân chính được xác định bởi mỗi Quốc gia được đánh giá và tóm tắt các hành động khắc phục được thực hiện hoặc đề xuất bởi mỗi Quốc gia nhằm mang đến những bài học quý giá cho các Quốc gia thành viên. CASR cũng chứa các biện pháp thực hành tốt nhất được tiết lộ trong các đợt đánh giá để chia sẻ chúng với các Quốc gia thành viên, nhằm hỗ trợ các Quốc gia tăng cường công tác triển khai và thực thi các văn kiện bắt buộc của IMO.

3 Để giúp Tổ chức Hàng hải Quốc tế xem xét thêm về hiệu lực và sự phù hợp của pháp chế của mình và tạo điều kiện cung cấp hỗ trợ kỹ thuật cho các quốc gia thành viên trong các lĩnh vực được xác định trong các đợt đánh giá, các CASR trong tương lai sẽ tiếp tục được phát hành dưới dạng thông tư, và khi báo cáo từ một số đợt đánh giá hợp lý đã được hoàn thành. Tài liệu tham khảo cho mỗi Thông tri được ban hành sẽ được đưa vào tài liệu báo cáo với Hội đồng và Đại hội đồng về tiến trình thực hiện Chương trình.

\*\*\*

**PHỤ LỤC**

**BÁO CÁO TÓM TẮT ĐÁNH GIÁ HỢP NHẤT (CASR)**

**GIỚI THIỆU**

1 Nhằm hoàn thành các mục tiêu theo quy định tại điểm 5.2.3 của *Khung Đánh giá Quốc gia Thành viên IMO và theo yêu cầu của điểm 7.4.3 của Quy trình Đánh giá Quốc gia Thành viên IMO* (nghị quyết A.1067 (28)), tài liệu này là CASR thứ ba trong tám đợt đánh giá bắt buộc được hoàn thành trong năm 2017 và chín đợt đánh giá bắt buộc đã hoàn thành vào năm 2018.

2 Báo cáo phản ánh năm loại Tổng quát (kết quả phát hiện và / hoặc những điểm lưu ý liên quan đến chiến lược, tổ chức và hệ thống pháp luật, trong đó chủ yếu liên quan đến việc kết hợp các văn kiện bắt buộc của IMO vào luật quốc gia), hoạt động của Quốc gia mà một tàu thuyền mang quốc tịch, hoạt động của Quốc gia ven biển, các hoạt động của Quốc gia có cảng và các biện pháp thực hành tốt nhất, tương ứng, từ 17 báo cáo đánh giá hoàn chỉnh đã ban hành trước đó.

3 Báo cáo này chứa các kết quả phát hiện và những điểm lưu ý được xác định trong các đợt đánh giá, được thực hiện bằng cách sử dụng *Bộ luật Thực hiện Văn kiện IMO (III)* (nghị quyết A. 1070 (28)) làm tiêu chuẩn đánh giá, với mỗi kết quả phát hiện và/ hoặc điểm lưu ý theo sau là tóm tắt về căn nguyên được xác định bởi Quốc gia được kiểm toán và tóm tắt về hành động khắc phục được Quốc gia thực hiện hoặc đề xuất.

4 Kết quả từ các đợt đánh giá mang lại những bài học quý giá về việc triển khai và thi hành các văn kiện bắt buộc của IMO được đề cập trong Chương trình. Nó cũng xác định các khu vực mà các quốc gia, khi thực thi các quyền, đáp ứng các nghĩa vụ và thực hiện trách nhiệm của mình theo các văn kiện bắt buộc hiện hành của IMO, đã bị thiếu ở một số lĩnh vực hoặc gặp một số khó khăn khi thực hiện. Các biện pháp thực hành tốt nhất phản ánh các điểm mạnh và, trong một số trường hợp, các ý tưởng mới lạ được các quốc gia sử dụng để đáp ứng hiệu quả nghĩa vụ và trách nhiệm của mình.

5 Trong nỗ lực phổ biến các bài học rút ra từ các đợt kiểm tra, nhằm hỗ trợ các quốc gia thành viên tăng cường triển khai và thực thi các văn kiện bắt buộc của IMO và thông báo công việc liên quan của các cơ quan IMO có liên quan, các CASR trong tương lai sẽ tiếp tục được ban hành dưới dạng thông tư.

**TỔNG QUAN**

**Kết quả phát hiện (Findings-FD)**

6 Việc đưa các văn kiện bắt buộc của IMO vào trong luật pháp quốc gia được thực hiện bằng cách kết hợp qua việc tham chiếu; tuy nhiên, điều này đã không mang lại việc giám sát hiệu quả các sửa đổi có hiệu lực trên phạm vi quốc tế. Ngoài ra, việc tham chiếu các văn kiện của IMO không đảm bảo rằng các văn bản của các văn kiện bắt buộc có sẵn cho lĩnh vực hàng hải và các bên liên quan. Ngoài ra, không có đủ nhân sự có chuyên môn hàng hải để hỗ trợ trong việc ban hành các luật quốc gia cần thiết và thực hiện mọi trách nhiệm của Nhà nước (SOLAS 1974, điều I; MARPOL, điều 1; STCW 1978, điều I; LL 1966, điều 1; TONNAGE 1969, điều 1; COLREG 1972, điều I; Bộ luật về thực hiện các văn kiện của IMO (Bộ luật III), điểm 4; và Bộ luật III, điểm 8).

**Căn nguyên**

7 Thiếu nguồn nhân lực và tài chính, bao gồm thiếu đào tạo đầy đủ, thiếu chương trình đào tạo đầy đủ và kiến thức về các công ước của IMO và trách nhiệm chưa được phân công đầy đủ.

**Hành động khắc phục**

8 Cơ quan, đơn vị chịu trách nhiệm của Quốc gia thành viên sẽ thực hiện các hành động sau:

.1 thành lập một đơn vị chuyên trách về các vấn đề của IMO bao gồm các cán bộ, nhân viên có trình độ phù hợp với chuyên môn về lĩnh vực hàng hải để hỗ trợ việc ban hành các luật pháp cần thiết và thực hiện mọi trách nhiệm của Quốc gia đó. Vai trò và trách nhiệm sẽ được xác định và chỉ định để đảm bảo theo dõi có hệ thống các sửa đổi đối với các văn kiện bắt buộc của IMO một cách thích hợp. Ngoài ra, các chương trình đào tạo và nâng cao nhận thức sẽ được tiến hành định kỳ để cán bộ, nhân viên cập nhật kiến thức về các văn kiện của IMO và các sửa đổi của chúng;

.2 thực hiện các biện pháp phân bổ ngân sách hàng năm cần thiết để có được bản sao mềm của các văn kiện bắt buộc của IMO và để công bố các sửa đổi đối với các văn kiện của IMO và luật pháp quốc gia thông qua trang web chính thức, để ngành hàng hải và các bên liên quan sử dụng; và

.3 xây dựng một hệ thống quản lý chất lượng (QMS) với chính sách phù hợp và sẽ xác định các quy trình và thủ tục khác nhau cho các bộ phận chức năng chính. Ngoài ra, sẽ ký kết các MoU (Biên bản ghi nhớ) với các đơn vị khác của Quốc gia thành viên để đảm bảo sự phối hợp hiệu quả.

Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 31 tháng 12 năm 2021.

**FD**

9 Không có bằng chứng khách quan nào cho thấy Quốc gia tuân thủ tất cả các yêu cầu báo cáo theo yêu cầu của các văn kiện bắt buộc của IMO mà Quốc gia đó là một bên (ví dụ thông tin về văn bản luật, lệnh, nghị định và quy định; chi tiết về các tổ chức được công nhận (ROs) ); cung cấp các cơ sở tiếp nhận). Ngoài ra, không có cơ chế tại chỗ bao gồm các chính sách đểphân công trách nhiệm và hướng dẫn ban hành, khi cần thiết, để đảm bảo thu thập thông tin liên quan và truyền đạt các báo cáo bắt buộc tới IMO (SOLAS 1974, điều III; MARPOL, điều 11; STCW 1978 , điều IV; TONNAGE 1969, điều 15; LL 1966, điều 26; và Bộ luật III, điểm 9).

**Căn nguyên**

10 Thiếu nhân sự đã qua đào tạo, có kiến thức và kỹ năng phù hợp, không phân công trách nhiệm rõ ràng và thiếu QMS.

**Hành động khắc phục**

11 Cơ quan, đơn vị chịu trách nhiệm của Quốc gia thành viên sẽ thực hiện các hành động sau:

.1 thành lập một đơn vị chuyên trách về các vấn đề của IMO và bổ nhiệm nhân sự có kiến thức, chuyên môn và phân công trách nhiệm rõ ràng. Xác định các thông tin phải được truyền đạt tới IMO theo các văn kiện và phương tiện liên lạc của IMO liên quan và cung cấp tất cả thông tin cần thiết; và

.2 xây dựng một QMS với chính sách phù hợp, trong đó quy định các quy trình và thủ tục khác nhau để truyền đạt thông tin tới IMO. Ngoài ra, QMS sẽ có sự phối hợp với các cơ quan, đơn vị khác của Quốc gia có trách nhiệm truyền thông tin đến IMO, cũng như các hoạt động đào tạo định kỳ cho các cán bộ, nhân viên liên quan.

Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 31 tháng 12 năm 2021.

**FD**

12 Mặc dù đã có hướng dẫn chung của chính phủ liên quan đến hồ sơ của Quốc gia, nhưng không có hệ thống lưu trữ hồ sơ dựa trên một quy trình được lập thành tài liệu xác định các biện pháp kiểm soát cần thiết để nhận dạng, lưu trữ, bảo vệ, truy xuất, lưu giữ và xử lý hồ sơ (Bộ luật III, điểm 10).

**Căn nguyên**

13 Không đủ nhân sự và không phân công trách nhiệm rõ ràng. Ngoài ra, sự thiếu nhận thức về các yêu cầu và không có QMS đã góp phần vào kết quả phát hiện này.

**Hành động khắc phục**

14 Cơ quan, đơn vị chịu trách nhiệm của Quốc gia thành viên sẽ thực hiện các hành động sau:

.1 thành lập một đơn vị chuyên trách về các vấn đề của IMO và các đưa ra các quy định về lưu giữ hồ sơ;

.2 xây dựng một QMS với chính sách và quy trình phù hợp để lưu trữ hồ sơ; và

.3 phối hợp với các cơ quan đơn vị của các Quốc gia khác liên quan đến các hồ sơ được duy lưu trữ theo quy định trong các văn kiện bắt buộc của IMO

Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 31 tháng 12 năm 2021.

**FD**

15 Không có bằng chứng khách quan nào chứng minh rằng Quốc gia thành viên liên tục cải thiện tính đầy đủ của các biện pháp được áp dụng để thực thi các công ước và nghị định thư mà trong đó mình là một Bên. Bên cạnh đó, các biện pháp để xác định và loại bỏ nguyên nhân của sự không phù hợp nhắm ngăn chặn sự tái phát của chúng đều đã không được thực hiện (Bộ luật III, điểm 11, 13 và 14).

**Căn nguyên**

16 Thiếu chiến lược mang tầm vóc quốc gia, thiếu trách nhiệm và phương pháp xác định để đánh giá hiệu suất và giám sát định kỳ đối với việc đáp ứng các nghĩa vụ của Quốc gia theo quy định trong các văn kiện hiện hành của IMO. Ngoài ra, thiếu QMS cũng góp phần vào kết quả phát hiện này.

**Hành động khắc phục**

17 Cơ quan, đơn vị chịu trách nhiệm của Quốc gia thành viên sẽ thực hiện các hành động sau:

.1 xây dựng một QMS với chính sách phù hợp, trong đó sẽ xác định các quy trình đánh giá mức độ phù hợp của các biện pháp được thực hiện nhằm thực thi các văn kiện của IMO mà Quốc gia đó là một Bên và xác định cũng như loại bỏ nguyên nhân không tuân thủ để ngăn chặn sự tái diễn của chúng, dựa trên việc giám sát và xác định các chỉ báo hiệu suất; và

.2 để đảm bảo cải tiến liên tục, Hội đồng Quản lý Hàng hải sẽ được cải tổ để bao gồm sự tham gia của tất cả các tổ chức có liên quan, thông qua Bộ chịu trách nhiệm, với trách nhiệm xác định để đảm bảo sự hợp tác liên tục của tất cả các tổ chức có liên quan trong việc đánh giá, xem xét và phân tích sự không phù hợp và xác định cũng như loại bỏ nguyên nhân của chúng để ngăn ngừa tái diễn.

Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 31 tháng 12 năm 2021.

**FD**

18 Việc chuyển đổi các sửa đổi đối với các văn kiện bắt buộc của IMO không phải lúc nào cũng được thực hiện trước khi chúng có hiệu lực. Gần đây, một hệ thống giám sát các sửa đổi để đảm bảo rằng luật pháp quốc gia được cập nhật đã được thông qua; do đó, hiệu quả của nó chưa thể kiểm chứng được. Ngoài ra, không có đủ nhân sự có chuyên môn hàng hải để hỗ trợ trong việc ban hành các luật quốc gia cần thiết và thực hiện mọi trách nhiệm của Quốc gia (SOLAS 1974, điều I; MARPOL, điều 1; STCW 1978, điều I; LL 1966, điều 1; TONNAGE 1969, điều 1; COLREG 1972, điều I và Bộ luật III, điểm 8.1 và 8.3).

**Căn nguyên**

19 Chưa có sự phân công trách nhiệm trong việc thông qua các sửa đổi; và ngoài ra, không có đủ nhân sự có chuyên môn về hàng hải và pháp lý.

**Hành động khắc phục**

20 Các cơ quan, đơn vị chịu trách nhiệm của Nhà nước sẽ thiết lập một cơ chế bao gồm các đơn vị cụ thể và có liên quan với nhau, sẽ chịu trách nhiệm trong việc xây dựng và thực hiện các quy trình để giám sát các sửa đổi đối với các văn kiện hiện hành của IMO bao gồm các quy tắc bắt buộc và áp dụng hoặc đưa vào luật pháp quốc gia. Các cơ quan, đơn vị nói trên sẽ tiến hành phân tích chung về những sửa đổi đã có hiệu lực để đảm bảo chuyển đổi hoặc thông qua; cũng như để xác định các đơn vị có trách nhiệm của Nhà nước liên quan đến việc thực thi của mình. Cơ chế này sẽ đảm bảo sự phối hợp giữa các cơ quan, đơn vị khác nhau của Quốc gia liên quan đến việc truyền thông tin tới IMO về các văn bản của các văn kiện pháp lý mới mà sẽ kết hợp hoặc thông qua các sửa đổi (hiện có hoặc mới) đối với các văn kiện hiện hành của IMO. Các đơn vị chịu trách nhiệm sẽ thiết lập các kế hoạch đào tạo, trình độ và chuyên môn tương ứng của mình để đảm bảo đủ nhân sự có trình độ để thực hiện cơ chế áp dụng và giám sát các sửa đổi đối với các văn kiện hiện hành của IMO. Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 30 tháng 6 năm 2021.

**FD**

21 Quốc gia thành viên đã không thực hiện tất cả các nghĩa vụ của mình liên quan đến việc truyền đạt thông tin tới IMO theo yêu cầu của các văn kiện quốc tế có liên quan mà Quốc gia đó là một bên (ví dụ văn bản luật, nghị định và quy định, mẫu chứng chỉ, chứng nhận) (SOLAS 1974, điều III; MARPOL, điều 11; STCW 1978, điều IV; LL 1966, điều 26; TONNAGE 1969, điều 15; và Bộ luật III, điểm 9).

**Căn nguyên**

22 Thiếu quy trình cụ thể để điều chỉnh nghĩa vụ truyền đạt thông tin đến IMO bắt nguồn từ các văn kiện hiện hành của IMO mà Quốc gia đó là một bên, bao gồm cả việc tải thông tin thích hợp lên các mô-đun GISIS có liên quan.

**Hành động khắc phục**

23 Bổ nhiệm một cơ quan, đơn vị chịu trách nhiệm của chính phủ để làm đầu mối truyền đạt thông tin bắt buộc tới IMO và sẽ xây dựng một quy trình và cơ chế nhằm:

.1 xác định tất cả thông tin liên lạc về các yêu cầu thông tin trong các văn kiện hiện hành của IMO và tình trạng hiện tại về việc truyền đạt thông tin của Nhà nước;

.2 xác định các cơ quan, đơn vị khác của Quốc gia chịu trách nhiệm truyền đạt thông tin theo các văn kiện hiện hành của IMO và thiết lập sự phối hợp hiệu quả giữa các đơn vị này để thông tin được yêu cầu được chuyển đến đơn vị đầu mối để truyền tới IMO; và

.3 xác định phương thức truyền thông tin cụ thể đến IMO và cấp các ủy quyền và mật khẩu tương ứng để tải thông tin liên quan lên thông qua GISIS.

Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 01 tháng 12 năm 2021.

**FD**

24 Không có cơ chế nào để giám sát và xem xét các biện pháp được thực hiện để thực thi và thực hiện hiệu quả các văn kiện bắt buộc của IMO bao gồm cả cơ chế để đảm bảo rằng hành động được thực hiện để xác định và loại bỏ nguyên nhân không tuân thủ nhằm ngăn ngừa tái diễn là đủ (Bộ luật III, điểm 11, 13 và 14).

**Căn nguyên**

25 Không có các quy trình cụ thể để liên tục cải thiện tính đầy đủ của các biện pháp được áp dụng để thực thi các văn kiện hiện hành của IMO và không đủ nguồn nhân lực.

**Hành động khắc phục**

26 Cơ quan, đơn vị chịu trách nhiệm của chính phủ sẽ:

.1 xây dựng và thực thi các chính sách thông qua cơ chế giám sát và xem xét các biện pháp được áp dụng để thực thi và thi hành hiệu quả các văn kiện của IMO mà Quốc gia đó là một bên, bao gồm sự tham gia của tất cả các cơ quan chính phủ có trách nhiệm trong việc thực thi và thi hành các văn kiện nói trên. Trong cơ chế, sẽ thiết lập các mục tiêu và các chỉ số hiệu suất chính. Một đơn vị chuyên trách sẽ chịu trách nhiệm thiết lập cơ chế; phối hợp tất cả các cơ quan, đơn vị có liên quan; và thực hiện và theo dõi; và

.2 xây dựng và triển khai một quy trình để đảm bảo xác định và loại bỏ các nguyên nhân của việc không tuân thủ các văn kiện hiện hành của IMO.

Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 01 tháng 07 năm 2021.

**FD**

27 Quốc gia thành viên đã không thực hiện tất cả các biện pháp cần thiết để giám sát hệ thống pháp lý và quy trình của mình nhằm mang lại hiệu lực đầy đủ và hoàn chỉnh đối với các văn kiện bắt buộc của IMO mà Quốc gia đó là một bên, theo các quy định chung của luật hiệp ước và các công ước của IMO (Bộ luật III, điểm 4).

**Căn nguyên**

28 Có một quy trình pháp lý lỗi thời trong viện phê chuẩn các văn kiện quốc tế, được thực hiện tại cấp bộ chứ không phải ở cấp cao hơn của Quốc gia.

**Hành động khắc phục**

29 Cơ quan, đơn vị chịu trách nhiệm của chính phủ sẽ chuẩn bị một dự thảo luật để chuẩn hóa tình trạng phê chuẩn các các văn kiện bắt buộc của IMO. Dự thảo sau đó sẽ được đệ trình cho các cơ quan, đơn vị của Quốc gia có trách nhiệm để kích hoạt các cơ chế pháp lý cho việc ban hành dự thảo thành luật quốc gia. Sau khi công bố Luật trên Công báo, thông tin tương ứng sẽ được truyền đạt tới IMO. Một quy trình sẽ được thiết lập giữa các các cơ quan, đơn vị của Quốc gia có trách nhiệm đối với bất kỳ văn kiện quốc tế nào mà Quốc gia dự định phê chuẩn hoặc gia nhập. Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 01 tháng 12 năm 2020.

**FD**

30 Việc chuyển đổi các sửa đổi đối với các văn kiện bắt buộc của IMO bao gồm các sửa đối này mà đã có hiệu lực thông qua thủ tục sửa đổi ngầm không phải lúc nào cũng được thực hiện. Không có hệ thống giám sát các sửa đổi đã nói ở trên để đảm bảo rằng luật pháp quốc gia được cập nhật và không đủ nhân sự có chuyên môn về hàng hải để hỗ trợ ban hành luật quốc gia cần thiết (SOLAS 1974, điều I; MARPOL, điều 1 ; STCW 1978, điều I; LL 1966, điều 1; LL PROT 1988, điều I; TONNAGE 1969, điều 1; COLREG 1972, bài I; và Luật III, điểm 8.1 và 8.3).

**Căn nguyên**

31 Không có một đơn vị chuyên trách nào để giám sát và đảm bảo rằng các sửa đổi đối với các văn kiện của IMO đã được đưa vào luật pháp quốc gia trước khi chúng có hiệu lực quốc tế; và, ngoài ra, không có đủ nhân sự có chuyên môn về hàng hải (kỹ thuật và pháp lý).

**Hành động khắc phục**

32 Cơ quan, đơn vị chịu trách nhiệm của Quốc gia thành viên sẽ thực hiện các hành động sau:

.1 xây dựng một cơ chế theo dõi sửa đổi đối với các văn kiện bắt buộc của IMO để đảm bảo đưa kịp thời hoặc thông qua các sửa đổi vào trong luật pháp quốc gia, và nó sẽ bao gồm phân tích các sửa đổi đã có hiệu lực quốc tế;

.2 cơ chế theo dõi sẽ bao gồm sự phối hợp giữa các cơ quan, đơn vị khác nhau của Quốc gia chịu trách nhiệm thực thi và thi hành các sửa đổi nói trên, cũng như các điều khoản để đảm bảo phối hợp để gửi tới IMO các văn bản pháp lý mới thông qua các sửa đổi được thông qua. Nó sẽ nằm trong chiến lược tổng thể được xây dựng; và

.3 thành lập một bộ phận pháp lý bao gồm các cán bộ, nhân viên có đủ kiến thức pháp lý hàng hải. Ngoài ra, xây dựng và triển khai các chương trình đào tạo và huấn luyện cho nhân viên mới và nhân viên hỗ trợ liên quan đến cơ chế theo dõi sửa đổi các văn kiện bắt buộc của IMO.

Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 15 tháng 11 năm 2020.

**FD**

33 Quốc gia thành viên không truyền đạt thông tin tới IMO theo yêu cầu của các văn kiện quốc tế có liên quan mà Quốc gia đó là một bên (ví dụ: văn bản luật, nghị định và quy định, mẫu chứng chỉ và đánh giá độc lập theo STCW 1978) (SOLAS 1974, điều III; MARPOL, điều 11; STCW 1978, điều IV; STCW 1978, quy định I/7.4; STCW 1978, quy định I/8.3; LL 1966, điều 26; TONNAGE 1969, điều 15; và Bộ luật III, điểm 9).

**Căn nguyên**

34 Thiếu kiến thức về các nghĩa vụ liên quan đến việc truyền đạt thông tin đến IMO xuất phát từ các văn kiện bắt buộc của IMO mà Quốc gia đó là một bên, cũng như thiếu hệ thống để tải thông tin thích hợp lên các mô-đun GISIS có liên quan .

**Hành động khắc phục**

35 Đơn vị, cơ quan chủ chốt của chính phủ sẽ chỉ định bộ phận pháp lý của mình làm đầu mối chịu trách nhiệm truyền đạt thông tin bắt buộc tới IMO và sẽ xây dựng một cơ chế mà sẽ được đưa vào chiến lược tổng thể, nhằm:

.1 xác định tất cả các yêu cầu truyền đạt thông tin trong các văn kiện hiện hành của IMO và tình trạng truyền đạt thông tin hiện tại của Quốc gia đó;

.2 xác định các cơ quan, đơn vị khác của Quốc gia chịu trách nhiệm truyền đạt thông tin theo các văn kiện hiện hành của IMO và thiết lập sự phối hợp hiệu quả giữa chúng để thông tin cần thiết được chuyển đến các cơ quan, đơn vị khác của Quốc gia chịu trách nhiệm truyền tới IMO; và

.3 thiết lập hình thức truyền thông tin cần thiết thông qua GISIS và gán các hình thức ủy quyền và mật khẩu cần thiết.

Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 01 tháng 02 năm 2020.

**FD**

36 Không có quy trình bằng văn bản nào để điều chỉnh hồ sơ nào cần được lưu giữ và các phương pháp cần thiết để xác định, lưu trữ, bảo vệ, truy xuất, thời gian lưu giữ và xử lý các hồ sơ (Bộ luật III, điểm 10).

**Căn nguyên**

37 Có một quy trình lỗi thời về lưu trữ hồ sơ không chứa các yêu cầu của Bộ luật III.

**Hành động khắc phục**

38 Cơ quan, đơn vị chịu trách nhiệm của chính phủ sẽ xây dựng quy trình lưu trữ hồ sơ theo các yêu cầu của điểm 10 của Bộ luật III và sẽ phối hợp với các đơn vị khác của Quốc gia để xác định loại hồ sơ cần thiết được lưu trữ. Quy trình lưu trữ hồ sơ mới sẽ được thực hiện bởi tất cả các cơ qua đơn vị có liên quan về các hoạt động của mình xuất phát từ các văn kiện của IMO có liên quan. Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 01 tháng 02 năm 2020.

**FD**

39 Không có cơ chế nào tại chỗ để giám sát và xem xét các biện pháp được thực hiện để thực hiện và thực thi hiệu quả các văn kiện bắt buộc của IMO, bao gồm:

.1 cơ chế để khuyến khích văn hóa nhằm cải thiện hiệu suất của các hoạt động an toàn hàng hải và bảo vệ môi trường; và

.2 cơ chế để đảm bảo hành động được thực hiện để xác định và loại bỏ nguyên nhân của việc không tuân thủ

(Bộ luật III, điểm 11, 12 và 13).

**Căn nguyên**

40 Thiếu hướng dẫn và quy định nội bộ và không đủ nhân lực

**Hành động khắc phục**

41 Cơ quan, đơn vị chịu trách nhiệm của chính phủ sẽ:

.1 xây dựng và triển khai một cơ chế, bao gồm các biện pháp phối hợp và theo dõi cần thiết, để khuyến khích văn hóa an toàn dựa theo các quy định của Bộ luật III. Ngoài ra, cơ chế như vậy sẽ bao gồm các quy định để giám sát và xem xét các biện pháp được áp dụng để triển khai và thực thi hiệu quả các văn kiện hiện hành của IMO và đảm bảo tất cả các cơ quan chính phủ có trách nhiệm sẽ tham gia trong việc thực thi và thi hành các văn kiện ói trên, dựa trên mục tiêu và các chỉ số hiệu suất chính đã được thiết lập.

.2 xây dựng và triển khai một quy trình để đảm bảo xác định và loại bỏ các nguyên nhân của việc không tuân thủ các yêu cầu của các văn kiện bắt buộc của IMO. Cơ chế nói trên sẽ là một phần của hệ thống giám sát và đánh giá sẽ được thiết lập như một phần của chiến lược tổng thể mới.

Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 01 tháng 12 năm 2020.

**FD**

42 Một số trong các văn kiện hiện hành của IMO không được ban hành. Ngoài ra, Quốc gia thành viên đã không thực thi đầy đủ và hoàn tất đối với các văn kiện hiện hành của IMO bao gồm cả các sửa đổi của chúng thông qua việc ban hành luật pháp quốc gia phù hợp. Không có bằng chứng về việc có một hệ thống giám sát sửa đổi hiệu quả và có hiệu lực để giữ cho luật pháp quốc gia luôn được cập nhật (SOLAS 1974, điều I; MARPOL, điều 1; LL 1966, điều 1; TONNAGE 1969, điều 1; COLREG 1972, điều I; và Bộ luật III, điểm 8).

**Căn nguyên**

43 Dưới đây là các yếu tố liên quan đến kết quả phát hiện này:

.1 việc ban hành và kết hợp các văn kiện hiện hành của IMO vào luật pháp quốc gia không được ưu tiên do thực tế là từ năm 1997, không có tàu có kích cỡ theo công ước được phép treo cờ của Quốc gia thành viên; và

.2 thiếu sự thuyết phục về sự cần thiết phải giám sát các sửa đổi đối với các văn kiện hiện hành của IMO thông qua quy trình sửa đổi ngầm và đưa chúng vào luật pháp quốc gia.

**Hành động khắc phục**

44 Quốc gia thành viên sẽ thực hiện các hành động sau:

.1 khi các điều ước quốc tế trở thành một phần trong lệnh hiến pháp của Quốc gia thành viên khi ban hành Tuyền tập các Điều ước Quốc tế, các quy trình pháp lý bắt buộc sẽ được hoàn thành và các văn kiện hiện hành của IMO sau đây sẽ được ban hành: COLREG 1972, LL 1966, TONNAGE 1969 và SOLAS 1974;

.2 các luật quốc gia có liên quan (quyền ra văn bản luật và dưới luật) sẽ được sửa đổi để bao gồm các quy định quốc gia liên quan đến các lĩnh vực mà văn kiện hiện hành của IMO không nhắc đến (ví dụ: trách nhiệm thực thi, các điều khoản thi hành, xử phạt, các lĩnh vực còn lại để đáp ứng công tác quản lý);

.3 sẽ áp dụng một hệ thống để theo dõi các sửa đổi đối với văn kiện hiện hành của IMO và phân công các trách nhiệm liên quan làm cơ sở cho việc kết hợp các sửa đổi có hiệu lực theo quy trình sửa đổi ngầm khi ra văn bản luật nhà nước;

.4 tất cả văn kiện hiện hành của IMO được đưa vào trong phạm vi của Chương trình bao gồm các sửa đổi của chúng, sẽ được cung cấp đầy đủ và hoàn tất thông qua việc chuyển đổi/ kết hợp thành luật pháp quốc gia. Sự phối hợp của tất cả các cơ quan/ đơn vị liên quan của Nhà nước sẽ được thiết lập để đáp ứng thời hạn mục tiêu; và

.5 cung cấp đủ nguồn lực để dịch thuật và triển khai, bao gồm cả nhân sự bổ sung cho Bộ phận Hàng hải, nếu cần thiết, để đảm bảo quá trình này được thực hiện hiệu quả.

Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 31 tháng 12 năm 2023.

**FD**

45 Quốc gia thành viên đã không hoàn thành tất cả các truyền đạt về nghĩa vụ thông tin theo các văn kiện hiện hành của IMO (SOLAS 1974, điều III; MARPOL, điều 11; và Bộ luật III, điểm 9).

**Căn nguyên**

46 Thiếu luật pháp, chính sách và hướng dẫn mang tầm vóc quốc gia, tạo cơ sở cho việc thiết lập các cơ chế báo cáo cho IMO theo các văn kiện hiện hành của IMO, theo yêu cầu.

**Hành động khắc phục**

47 Quốc gia thành viên sẽ thực hiện các hành động sau:

.1 thông tin bắt buộc sẽ được truyền đạt tới IMO sau khi các văn kiện hiện hành của IMO,tùy theo sửa đổi, được hợp nhất và ban hành vào trong khuôn khổ pháp lý quốc gia; và

.2 các yêu cầu báo cáo được quy định trong tất cả các văn kiện hiện hành của IMO sẽ được xác định và các quy trình sẽ được soạn thảo, phê duyệt và thực hiện, trong đó sẽ mô tả các trách nhiệm được giao và các hành động được thực hiện khi gửi báo cáo bắt buộc cho IMO.

Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 31 tháng 12 năm 2023.

**FD**

48 Có bằng chứng cho thấy không có một quy trình tại chỗ để giám sát các sửa đổi đối với các văn kiện hiện hành của IMO và tạo hiệu lực kịp thời để giữ cho luật pháp quốc gia luôn được cập nhật (SOLAS 1974, điều I; MARPOL, điều 1 và bộ luật III, điểm 8).

**Căn nguyên**

49 Chính quyền không có cơ chế giám sát các sửa đổi đối với các các văn kiện bắt buộc của IMO và không thể đưa các sửa đổi này vào luật pháp quốc gia một cách kịp thời vì các thủ tục hiện tại còn nhiều nhiêu khuê, rườm rà.

**Hành động khắc phục**

50 Quy trình hiện tại để xin Chính phủ phê duyệt để áp dụng các sửa đổi đối với các văn kiện của IMO cũng như ban hành luật pháp quốc gia trong công báo chính thức sẽ được xem xét. Ngoài ra, một quy trình mới sẽ được thông qua, theo đó sẽ phân công trách nhiệm để giám sát các sửa đổi đối với các văn kiện bắt buộc hiện hành của IMO và ban hành luật pháp quốc gia tương ứng một cách kịp thời. Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 31 tháng 12 năm 2019.

**FD**

51 Không có bằng chứng cho thấy Quốc gia thành viên đã xây dựng và ban hành các quy định để kết hợp sửa đổi các các văn kiện hiện hành của IMO vào luật pháp quốc gia, làm cơ sở cho việc thực thi các yêu cầu liên quan (SOLAS 1974, điều I; MARPOL, điều 1; STCW 1978, điều I; LL 1966, điều 1; và Bộ luật III, điểm 8.1).

**Căn nguyên**

52 Luật sửa đổi Bộ luật Hàng hải không có bất kỳ điều khoản nào về việc kết hợp các yêu cầu của các văn kiện bắt buộc hiện hành, mới hoặc đã sửa đổi của IMO và không có quy trình nào được thiết lập để xây dựng luật và quy định với mục đích kết hợp các yêu cầu của các các văn kiện bắt buộc của IMO vào luật pháp quốc gia.

**Hành động khắc phục**

53 Quốc gia thành viên sẽ xem xét và sửa đổi Bộ luật Hàng hải hiện hành để kết hợp tất cả các sửa đổi đối với các văn kiện bắt buộc của IMO mà Quốc gia đó là một bên, bao gồm các quy tắc bắt buộc và hướng dẫn được khuyến nghị, nếu phù hợp. Quốc gia thành viên sẽ xây dựng và lập thành văn bản các quy trình để cung cấp hướng dẫn về các bước cần thực hiện và xác định trách nhiệm của từng cơ quan, đơn vị bao gồm Cục hàng hải, để kết hợp các các văn kiện bắt buộc mới hoặc được sửa đổi của IMO vào luật pháp quốc gia trong khung thời gian liên quan. Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 31 tháng 12 năm 2020.

**FD**

54 Quốc gia thành viên đã không thực hiện nghĩa vụ cung cấp cho IMO thông tin liên quan đến pháp luật, các giấy chứng nhận, chứng chỉ mẫu và báo cáo hàng năm theo quy định trong MARPOL và không có hệ thống nào để thu thập dữ liệu liên quan để nộp báo cáo bắt buộc cho IMO và giám sát việc tuân thủ (SOLAS 1974 , điều III; MARPOL, điều 11; STCW 1978, điều IV; LL 1966, điều 26; và Bộ luật III, điểm 9).

**Căn nguyên**

55 Thiếu hiểu biết về phạm vi thông tin và các báo cáo bắt buộc cần được truyền đạt tới IMO và các tài liệu tham khảo của chúng trong các văn kiện bắt buộc của IMO cũng như không có sự phân công trách nhiệm trong việc truyền đạt các báo cáo này đến IMO giữa các cơ quan, đơn vị của Quốc gia đó. Không có quy trình tài liệu để xác định và giải quyết các yêu cầu liên quan đến việc truyền đạt thông tin và các báo cáo bắt buộc tới IMO.

**Hành động khắc phục**

56 Cục hàng hải sẽ thực hiện các biện pháp sau:

.1 lập một bộ phận trong Cơ quan Hàng hải và Cảng để liên kết, xác định, biên dịch và liên lạc với IMO các thông tin và báo cáo bắt buộc, bao gồm cả thông qua GISIS; và

.2 xây dựng và thiết lập một quy trình bằng văn bản để truyền đạt thông tin bắt buộc tới IMO và giao nhiệm vụ và nghĩa vụ liên quan cho các cơ quan, đơn vị có trách nhiệm của ngành hàng hải.

Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 31 tháng 12 năm 2019.

**FD**

57 Không có quy trình bằng văn bản để xác định các biện pháp kiểm soát cần thiết để xác định, lưu trữ, bảo vệ và truy xuất hồ sơ và để xác định thời gian lưu giữ (Bộ luật III, điểm 10).

**Căn nguyên**

58 Không có quy định pháp lý nào cho việc quản lý hồ sơ và các thủ tục liên quan bằng văn bản. Thiếu nhận thức về các yêu cầu liên quan của Bộ luật III.

**Hành động khắc phục**

59 Cục hàng hải sẽ thiết lập một hệ thống quản lý hồ sơ, tài liệu theo luật pháp và quy định có liên quan của Nhà nước để lưu trữ qua đó sẽ cung cấp hinfht hức lưu trữ điện tử và truy xuất tài liệu hoặc các tệp hồ sơ, tài liêu. Các quy tắc và quy trình sẽ được xác định và thực hiện, và hệ thống sẽ được đánh giá và xem xét một cách thường xuyên. Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 31 tháng 12 năm 2019.

**FD**

60 Quốc gia thành viên không có cơ chế hoặc quy định được lập thành văn bản để giám sát, xem xét và cải thiện các biện pháp được áp dụng để có hiệu lực đối với các văn kiện bắt buộc của IMO mà Quốc gia đó là một bênvà thực hiện các biện pháp để xác định và loại bỏ nguyên nhân của sự không phù hợp (Bộ luật III , điểm 11 và 13).

**Căn nguyên**

61 Thiếu nhận thức về các yêu cầu của Bộ luật III và thiếu các công cụ phân tích để xác định và loại bỏ nguyên nhân của sự không phù hợp.

**Hành động khắc phục**

62 Chiến lược hàng hải tổng thể do Quốc gia thành viên xây dựng và thiết lập sẽ thể chế hóa một hệ thống đánh giá và xem xét các hoạt động của các phòng ban thuộc bộ, liên quan đến việc thực hiện và thi hành các văn kiện bắt buộc của IMO. Ngoài ra, mỗi cơ quan, đơn vị của Nhà nước bao gồm Cục hàng hải sẽ xây dựng và thực hiện một quy trình bằng văn bản để phân tích và giám sát sự không phù hợp mà sẽ được kèm theo trong số các hành động khác, bằng cách đào tạo nhân viên về quản lý chất lượng. Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 31 tháng 12 năm 2019.

**FD**

63 Không có bằng chứng nào cho thấy việc đánh giá độc lập theo quy định I/8 của Công ước STCW 1978 đã được thực hiện và kết quả đã được truyền đạt tới IMO (STCW 1978, quy định I/8.3; và Bộ luật III, điểm 9).

**Căn nguyên**

64 Cục hàng hải đã không thiết lập một quy trình đánh giá độc lập và truyền đạt kết quả tới IMO trong khung thời gian theo quy định trong Công ước STCW 1978.

**Hành động khắc phục**

65 Một đánh giá độc lập về việc thực hiện Công ước STCW 1978 đã được thực hiện vào tháng 1 năm 2018 và báo cáo đã được gửi đến IMO. Ngoài ra, Cục hàng hải sẽ xây dựng và triển khai một quy trình được lập thành văn bản cho việc tiến hành đánh giá độc lập và truyền đạt tới IMO trong khoảng thời gian năm năm. Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 31 tháng 12 năm 2019.

**FD**

66 Không có bằng chứng nào cho thấy Quốc gia thành viên đã hoàn thành nghĩa vụ truyền đạt thông tin bắt buộc tới IMO, bao gồm các văn bản về luật, nghị định và quy định; thông tin về các RO và thông tin chi tiết về các cơ sở tiếp nhận ở cảng (SOLAS 1974, điều III; MARPOL, điều 11; LL 1966, điều 26; TONNAGE 1969, điều 15; và Bộ luật III, điểm 9).

**Căn nguyên**

67 Yêu cầu báo cáo đã không được kết hợp một cách hiệu quả vào luật pháp quốc gia. Ngoài ra, Cục hàng hải đã không xác định và ghi lại trách nhiệm, quyền hạn và mối quan hệ của tất cả các nhân viên quản lý, thực hiện và xác minh các công việc liên quan đến an toàn tàu biển và phòng ngừa ô nhiễm. Ngoài ra còn thiếu cơ chế hành chính chung để đảm bảo truyền đạt chính thức tới IMO các văn kiện do Nhà nước ban hành.

**Hành động khắc phục**

68 Cơ quan, đơn vị chịu trách nhiệm của Quốc gia thành viên sẽ xây dựng một quy trình chính thức bằng văn bản và một hệ thống ghi nhận trung tâm để ghi lại việc truyền đạt tới IMO các văn bản luật, lệnh, nghị định, quy định và các văn kiện khác được ban hành về các vấn đề khác nhau trong phạm vi các văn kiện của IMO có liên quan. Tất cả các yêu cầu báo cáo theo các văn kiện bắt buộc của IMO sẽ được xác định và luật pháp phù hợp sẽ được đưa vào Đạo luật Vận chuyển mới để đảm bảo chúng được tuân thủ. Một cán bộ chuyên trách sẽ được chỉ định để liên lạc với tất cả các cơ quan, đơn vị có liên quan của Nhà nước và quản lý tất cả các thông tin liên lạc đến IMO, bao gồm thông qua các mô-đun GISIS có liên quan. Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 31 tháng 12 năm 2020.

**FD**

69 Quốc gia thành viên đã không ban hành tất cả các văn kiện bắt buộc của IMO bao gồm các sửa đổi của chúng có hiệu lực theo các quy trình sửa đổi ngầm. Cục hàng hải không có đủ nhân viên pháp lý và kỹ thuật có chuyên môn về hàng hải để ban hành luật pháp quốc gia và thực hiện mọi trách nhiệm của Quốc gia các văn kiện bắt buộc của IMO mà Quốc gia đó là một bên (SOLAS 1974, điều I; MARPOL, điều 1; STCW 1978, điều I, LL 1966, điều 1; TONNAGE 1969, điều 1; và Bộ luật III, điểm 4 và 8).

**Căn nguyên**

70 Thiếu năng lực kỹ thuật, tổ chức và tài chính không đủ để xây dựng chiến lược triển khai và thực thi các văn kiện bắt buộc của IMO. Ngoài ra còn thiếu thiện chí cho phép hợp tác giữa các cơ quan về các vấn đề hàng hải. Cán bộ, nhân viên có trình độ và kinh nghiệm đã không được chuyển đến phục vụ cho Cục hàng hải vì mức thù lao cho các vị trí này không hấp dẫn.

**Hành động khắc phục**

71 Quốc gia thành viên sẽ:

.1 đã thúc đẩy quá trình ban hành Đạo luật Vận chuyển mới, mà sẽ tính đến các văn kiện bắt buộc của IMO và sẽ bao gồm luật pháp phù hợp để thực thi và thi hành;

.2 xây dựng và triển khai quá trình để giám sát các sửa đổi đối với các các văn kiện bắt buộc của IMO và dự thảo luật thực thi, khi cần thiết. Quá trình này sẽ được ghi nhận như là một phần của QMS tổng thể của đơn vị chịu trách nhiệm chủ chốt của Nhà nước;

.3 xây dựng chiến lược để đảm bảo đào tạo cán bộ, nhân viên hiện hữu cũng như tuyển dụng thêm cán bộ, nhân viên có kỹ năng;

.4 kết hợp các sửa đổi đối với SOLAS 1974, các Phụ lục của MARPOL, STCW 1978, LL 1966, COLREG 1972 và TONNAGE 1969 khi xây dựng luật pháp quốc gia;

.5 xây dựng cơ chế thông qua đó Bộ chịu trách nhiệm sẽ giám sát và đánh giá hoạt động điều tiết của các đơn vị liên quan của Cục hàng hải liên quan đến việc thực hiện nghĩa vụ theo các văn kiện bắt buộc của IMO . Các cơ quan có liên quan của Cục hàng hải sẽ đệ trình báo cáo thường niên lên Bộ trưởng về đánh giá an toàn hàng hải và bảo vệ các hoạt động môi trường biển, dựa trên các tiêu chí được phê duyệt cho hoạt động của mình; và

.6 thúc đẩy tăng cường liên cơ quan bằng cách tiến hành các cuộc họp thường xuyên để xử lý các vấn đề về an toàn hàng hải và phòng ngừa ô nhiễm biển do tàu gây ra. Chúng sẽ tạo điều kiện cho việc soạn thảo và kết hợp hiệu quả các văn kiện của IMO vào luật pháp quốc gia.

Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 31 tháng 12 năm 2021.

**FD**

72 Không có quy trình bằng văn bả nào được đưa ra để xác định các biện pháp kiểm soát cần thiết cho việc xác định, lưu trữ, bảo vệ, truy xuất, thời gian lưu giữ và xử lý hồ sơ. Các hồ sơ được tìm thấy không phải lúc nào cũng dễ đọc và được lưu trữ và bảo vệ một cách thích hợp (Bộ luật III, điểm10).

**Căn nguyên**

73 Dưới đây là các yếu tố liên quan đến kết quả phát hiện này:

.1 một bảng biểu về việc lưu giữ và xử lý đã không được xây dựng để kiểm soát các hồ sơ và các tệp hồ sơ không được xử lý theo cách thích hợp, bao gồm ghi lại việc chuyển động của chúng và tạo các tệp tạm thời; và

.2 có sự thiếu hụt nhân sự.

**Hành động khắc phục**

74 Cơ quan, đơn vị chịu trách nhiệm của chính phủ sẽ:

.1 xem xét và phát hành hoặc cập nhật, khi thích hợp, các quy trình được lập thành văn bản mà xác định việc kiểm soát hồ sơ theo các yêu cầu của Bộ luật III;

.2 tạo bảng biểu lưu giữ và sắp xếp để kiểm soát và hạch toán các hồ sơ, theo luật và quy định chi phối tất cả các hồ sơ vận chuyển;

.3 nâng cấp lại hệ thống lưu trữ hiện tại và tạo một hệ thống để kiểm soát việc mở, di chuyển và xử lý đúng cách các tệp, bao gồm cả việc áp dụng hình thức lưu trữ hồ sơ điện tử; và

.4 đào tạo cán bộ, nhân viên tham gia vào hệ thống đăng ký và quy trình.

Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 31 tháng 12 năm 2018.

**FD**

75 Không có bằng chứng cho thấy cơ quan, đơn vị chịu trách nhiệm của Quốc gia thành viên đã duy trì một hệ thống tiêu chuẩn chất lượng cũng như đánh giá định kỳ độc lập. Ngoài ra, kết quả đánh giá và thông tin về việc thực hiện các sửa đổi bắt buộc đối với Công ước STCW không được truyền đạt tới IMO (STCW 1978, quy định I/7; STCW 1978, quy định I/8.3; và Bộ luật III, điểm 9).

**Căn nguyên**

76 Cục hàng hải đang trong quá trình xây dựng QMS, tuy nhiên, nó đã không được hoàn thành do không đủ kinh phí và thiếu nguồn lực. Do cùng một nguyên nhân như trên, thông tin về việc thực hiện các sửa đổi bắt buộc đối với STCW 1978 đã không được truyền đạt tới IMO trong các khoảng thời gian quy định.

**Hành động khắc phục**

77 Cục hàng hải sẽ xây dựng một hệ thống tiêu chuẩn chất lượng theo yêu cầu trong STCW 1978. Tất cả các yêu cầu báo cáo và sửa đổi Công ước STCW 1978 sẽ được xem xét và sẽ xây dựng các quy trình cần thiết và đưa vào QMS. Sau khi hoàn thành QMS, một đánh giá độc lập, theo yêu cầu của STCW 1978, sẽ được tổ chức và kết quả được báo cáo cho IMO. Thông tin về việc thực hiện các sửa đổi đối với STCW 1978 sẽ được truyền đạt tới IMO theo quy định I/7 của Công ước. Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 31 tháng 12 năm 2019.

**FD**

78 Không có đủ bằng chứng để thiết lập cơ sở pháp lý cho các thỏa thuận được thực hiện để thực thi và thi hành các văn kiện bắt buộc của IMO mà Quốc gia đó là một bên (Bộ luật III, điểm 8.1 và 8.2).

**Căn nguyên**

79 Do thiếu hiểu biết rõ ràng về cơ sở pháp lý cho việc ủy quyền cho các cơ quan, đơn vị khác nhau thuộc Nhà nước để thực thi và thi hành các văn kiện bắt buộc của IMO, không thể cung cấp đủ bằng chứng chi tiết về cơ sở pháp lý và giao thẩm quyền trong quá trình đánh giá.

**Hành động khắc phục**

80 Để làm rõ cơ sở pháp lý và phạm vi thẩm quyền được giao, cũng như để tránh sự nhầm lẫn giữa các đơn vị thực hiện các vai trò khác nhau trong Nhà nước, tài liệu chỉ ra sự giao quyền sẽ được sửa đổi phù hợp bởi cơ quan có trách nhiệm và mức độ giao quyền sẽ được ghi chép rõ ràng bằng văn bản. Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 31 tháng 12 năm 2017.

**FD**

81 Không có cơ chế nào để thực hiện cải tiến liên tục tính đầy đủ của các biện pháp được áp dụng để tạo hiệu lực cho các văn kiện bắt buộc của IMO mà Quốc gia đó là một bên (Bộ luật III, đoạn 11).

**Căn nguyên**

82 Quốc gia thành viên không có chính sách hoặc yêu cầu rõ ràng, bao gồm chỉ định một cơ quan, đơn vị để phối hợp và giám sát, thực hiện cải tiến liên tục trong việc thực hiện và thực thi các yêu cầu xuất phát từ các văn kiện bắt buộc của IMO. Cũng không có sự sắp xếp để đánh giá và giám sát các cơ quan, đơn vị được giao nhiệm vụ thực thi và thi hành.

**Hành động khắc phục**

83 Bộ chủ chốt sẽ phân công trách nhiệm giám sát để thực hiện cải tiến liên tục trong việc thực hiện và thi hành các yêu cầu xuất phát từ các văn kiện bắt buộc của IMO cũng như đánh giá và giám sát các cơ quan, đơn vị được giao nhiệm vụ thực thi và thi hành. Hơn nữa, Bộ sẽ xây dựng và thực hiện chính sách và hướng dẫn để đánh giá và giám sát quá trình thực thi và thi hành liên quan đến các yêu cầu xuất phát từ các văn kiện bắt buộc của IMO. Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 30 tháng 6 năm 2020.

**FD**

84 Chưa ban hành lháp luật quốc gia phù hợp để làm cho tất cả các văn kiện bắt buộc của IMO mà Quốc gia đó là một bên (MARPOL, điều 1; STCW 1978, điều I; và cách III, đoạn 8) có hiệu lực đầy đủ và toàn bộ.

**Căn nguyên**

85 Có sự chậm trễ trong việc ban hành luật quốc gia về sửa đổi các các văn kiện bắt buộc của IMO có hiệu lực theo quy trình chấp nhận ngầm, do không có quy trình giám sát theo quy định và thiếu phổ biến thông tin cho các cơ quan chính phủ liên quan. Một trong những lý do này là sự thiếu liên lạc giữa các cơ quan có thẩm quyền của Nhà nước liên quan đến việc soạn thảo và ban hành sửa đổi luật pháp hàng hải một cách kịp thời. Hơn nữa, trách nhiệm và chức năng trong Chính phủ để thực hiện các nhiệm vụ này không được phân công cụ thể.

**Hành động khắc phục**

86 Cơ quan, đơn vị chịu trách nhiệm sẽ thực hiện các hành động sau:

.1 thiết lập quy trình giám sát theo quy định để xác định các sửa đổi đối với các văn kiện bắt buộc của IMO và đưa chúng vào luật quốc gia một cách kịp thời;

.2 nâng cao mức độ hợp tác giữa các cơ quan có thẩm quyền của Nhà nước và xác định rõ sự phân chia trách nhiệm giữa các cơ quan có thẩm quyền; và

.3 sửa đổi luật quốc gia có liên quan để chuyển đổi các quy định của các văn kiện bắt buộc của IMO và các sửa đổi của chúng đã được thông qua thông qua thủ tục chấp nhận ngầm một cách kịp thời.

Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 30 tháng 6 năm 2020.

**FD**

87 Các biện pháp thích hợp đã không được thực hiện để thực hiện nghĩa vụ truyền đạt thông tin tới IMO, theo yêu cầu của các văn kiện bắt buộc của IMO mà Quốc gia đó là một bên. Ngoài ra, việc đánh giá độc lập theo yêu cầu theo quy định I/8 của STCW 1978 đã không được thực hiện và nộp cho IMO (SOLAS 1974, điều III; STCW 1978, quy định I/8.3; TONNAGE 1969, điều 15; và Bộ luật III, điểm 8.3 và 9).

**Căn nguyên**

88 Không có các thủ tục bằng văn bản và một hệ thống toàn diện ở Quốc gia thành viên để thực hiện nghĩa vụ liên lạc và cung cấp thông tin theo yêu cầu của các văn kiện bắt buộc của IMO là những nguyên nhân của kết quả phát hiện này. Hơn nữa, trách nhiệm thực hiện đánh giá độc lập theo yêu cầu của quy định I/8 của STCW 1978 và chuyển báo cáo đánh giá cho IMO không được giao cho cơ quan hàng hải có thẩm quyền thích hợp trong Nhà nước khi không có các quy định quốc gia thực hiện các yêu cầu của STCW 1978.

**Hành động khắc phục**

89 Bộ trưởng sẽ thiết lập một hệ thống tài liệu và một thủ tục để thực hiện nghĩa vụ truyền đạt thông tin tới IMO theo các quy định trong các văn kiện bắt buộc của IMO. Các đơn vị chịu trách nhiệm của Cục hàng hải sẽ chỉ định các cán bộ cải thiện mức độ truyền đạt thông tin bắt buộc tới IMO theo yêu cầu. Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 31 tháng 12 năm 2019.

**FD**

90 Quốc gia thành viên đã không truyền đạt luật pháp quốc gia của mình cho tất cả các cơ quan, đơn vị liên quan đến việc thực thi và thi hành các văn kiện bắt buộc của IMO (Bộ luật III, điểm 9).

**Căn nguyên**

91 Không có quy trình bằng văn bản để cung cấp luật pháp quốc gia cho tất cả các cơ quan, đơn vị liên quan và sự hợp tác và trao đổi thông tin không đầy đủ giữa các cơ quan, đơn vị có trách nhiệm đã dẫn đến kết quả này.

**Hành động khắc phục**

92 Bộ chủ chốt sẽ đảm bảo rằng các quy trình được lập thành văn bản sẽ được xây dựng và triển khai thông qua QMS của các đơn vị chịu trách nhiệm của Cục hàng hải để đảm bảo rằng luật pháp quốc gia có liên quan được truyền đạt tới tất cả các cơ quan, đơn vị liên quan đến việc thực thi và thi hành. Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 30 tháng 6 năm 2019.

**FD**

93 Quốc gia thành viên đã không thiết lập và duy trì các hồ sơ thích hợp để cung cấp bằng chứng về sự phù hợp với các yêu cầu theo các văn kiện bắt buộc của IMO và hoạt động hiệu quả của Quốc gia thành viên (Bộ luật III, điểm 10).

**Căn nguyên**

94 Các cơ quan, đơn vị là một phần của Cục hàng hải đã không thiết lập các thủ tục lưu trữ hồ sơ, do nguồn lực không đủ và thiếu bí quyết kỹ thuật để đảm bảo quản lý dữ liệu hiệu quả.

**Hành động khắc phục**

95 Các cơ quan, đơn vị là một phần của Cục hàng hải sẽ thiết lập và chính thức hóa một hệ thống quản lý phù hợp với tiêu chuẩn ISO 9001 và sẽ tạo ra một hệ thống quản lý tài liệu cho phép lưu trữ và truy xuất tài liệu hoặc tệp tin. Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 30 tháng 6 năm 2019.

**FD**

96 Không có bằng chứng nào cho thấy việc đánh giá độc lập định kỳ theo yêu cầu I/8 của Công ước STCW 1978 và việc truyền đạt kết quả của nó tới IMO đã được thực hiện một cách hiệu quả (STCW 1978, điều IV; STCW 1978, quy định I/8.3; và Bộ luật III, điểm 9).

**Căn nguyên**

97 Việc đánh giá độc lập theo yêu cầu của quy định I/8.3 của STCW 1978 đã được thực hiện nhưng không được nộp cho IMO do thiếu cơ quan có thẩm quyền phù hợp và không có các quy định quốc gia về việc thực hiện các yêu cầu của STCW 1978.

**Hành động khắc phục**

98 Một hệ thống sẽ được thiết lập trong QMS của Cục hàng hải để đánh giá và báo cáo định kỳ theo các yêu cầu của STCW 1978. Việc thành lập một cơ quan quản lý mới sẽ tạo điều kiện cho việc áp dụng các quy định quốc gia sắp tới thực hiện các yêu cầu của STCW 1978 và sẽ cho phép việc đánh giá độc lập diễn ra theo yêu cầu của quy định I/8.3 của STCW 78 và phải nộp cho IMO một cách thường xuyên. Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 30 tháng 06 năm 2019.

**FD**

99 Không có bằng chứng nào cho thấy Quốc gia thành viên khuyến khích một nền văn hóa tạo cơ hội cải thiện hiệu suất, ví dụ như thông qua các cuộc tập trận khu vực và quốc gia về phòng ngừa an toàn và ô nhiễm, và không có sự phối hợp nào được thiết lập giữa các cơ quan, đơn vị có trách nhiệm trong lĩnh vực hàng hải (Bộ luật III, điểm 12.2).

**Căn nguyên**

100 Mặc dù Quốc gia thành viên đã có thỏa thuận với các quốc gia liên quan trong khu vực về an toàn và phòng ngừa ô nhiễm, nhưng cuộc tập trận đã không được thực hiện do thiếu sự phối hợp giữa các cơ quan, đơn vị nhà nước có liên quan của Quốc gia thành viên.

**Hành động khắc phục**

101 Cơ quan, đơn vị chịu trách nhiệm sẽ ưu tiên xây dựng, soạn thảo, thông qua và thực thi một luật toàn diện liên quan đến phòng ngừa và ứng phó ô nhiễm biển. Điều này sẽ dựa trên luật mẫu có sẵn và sẽ giải quyết toàn diện tất cả các khía cạnh của MARPOL, bao gồm các sửa đổi mới nhất. Các chỉ thị sẽ được cơ quan có trách nhiệm cấp cho các cảng để họ thực hiện các biện pháp thích hợp liên quan đến tất cả các khía cạnh của việc chuẩn bị và ứng phó ô nhiễm biển, và chúng cũng sẽ yêu cầu các cuộc tập trận thích hợp được tiến hành. Một ủy ban bao gồm đại diện của tất cả các cơ quan quan trọng và các bên liên quan sẽ được thành lập để giám sát hoạt động đúng đắn của hệ thống này. Luật pháp hàng hải mới ban hành quy định trách nhiệm và quyền hạn rộng lớn liên quan đến an toàn hàng hải cho Cục hàng hải. Theo đó, Cục hàng hải sẽ đảm bảo rằng các cuộc tập trận được tất cả các cơ quan liên quan liên quan đến an toàn hàng hải thực hiện và sẽ điều phối và giám sát các hoạt động đó. Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 30 tháng 9 năm 2019.

**FD**

102 Không đủ nhân sự có chuyên môn về hàng hải để hỗ trợ ban hành luật quốc gia cần thiết và thực hiện mọi trách nhiệm của Nhà nước (Bộ luật III, đoạn 8.3).

**Căn nguyên**

103 Nhân viên đủ chuyên môn hàng hải hiện không có sẵn trong Cục hàng hải để hỗ trợ việc ban hành luật pháp quốc gia cần thiết và thực hiện mọi trách nhiệm của Nhà nước.

**Hành động khắc phục**

104 Cơ quan, đơn vị chịu trách nhiệm sẽ thực hiện các hành động sau:

.1 phân tích nhu cầu nguồn lực và tuyển dụng đủ nhân sự có chuyên môn pháp lý hàng hải, theo đó, bao gồm các cơ hội để đào tạo thêm;

.2 tìm kiếm sự hỗ trợ trong các vấn đề pháp lý hàng hải từ tổ chức trong khu vực; và

.3 xem xét luật pháp hàng hải quốc gia và phát triển và hoàn thiện các cải cách liên quan đến pháp luật.

Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 31 tháng 12 năm 2019.

105 Quốc gia thành viên đã không ban hành tất cả các văn kiện bắt buộc của IMO mà Quốc gia đó là một Bên, bao gồm các sửa đổi của chúng có hiệu lực theo các quy trình sửa đổi ngầm. Không đủ nhân viên pháp lý và kỹ thuật có chuyên môn về hàng hải để ban hành luật pháp quốc gia và thực hiện mọi trách nhiệm của Nhà nước theo các các văn kiện bắt buộc của IMO mà Quốc gia đó là một Bên (SOLAS 1974, điều I; MARPOL, điều 1; STCW 1978 , điều I; LL PROT 1988, điều I; TONNAGE 1969, điều 1; LL 1966, điều 1; COLREG 1972, điều I; và Bộ luật III, điểm 8).

**Căn nguyên**

106 Không đủ cơ sở hạ tầng thực thi và thi hành và không có các chính sách và quy trình được lập thành văn bản trong Cục hàng hải để giám sát và đánh giá việc kết hợp các văn kiện bắt buộc của IMO bao gồm cả sửa đổi luật pháp quốc gia. Ngoài ra còn thiếu nhận thức và không đủ nguồn lực (pháp lý và kỹ thuật) với chuyên môn hàng hải.

**Hành động khắc phục**

107 Quốc gia thành viên sẽ thực hiện các hành động sau:

.1 việc ban hành các công cụ IMO và luật pháp quốc gia sẽ được chính thức hóa và xác định một cán bộ, nhân viên trong Bộ chịu trách nhiệm sẽ là đầu mối cho tất cả các thông tin liên quan đến pháp luật quốc gia và các thông tin khác liên quan đến cảng vụ hàng hải;

.2 thành lập một tiểu ban do cảng của Quốc gia thành viên chỉ đạo để xem xét và phát triển một cổng thông tin web thông qua đó thông tin liên quan sẽ được chia sẻ;

.3 chuyên môn pháp lý sẽ được đảm bảo bởi Bộ có trách nhiệm để tiến hành phân tích lỗ hổng của pháp luật hiện hành;

.4 thực hiện các hành động cần thiết để kết hợp các văn kiện bắt buộc của IMO bao gồm cả sửa đổi của chúng vào trong luật pháp quốc gia. Một quy trình sẽ được thiết lập để theo dõi các sửa đổi mới và đánh giá về sự cần thiết phải sửa đổi bất kỳ luật pháp quốc gia hoặc xây dựng luật mới; và

.5 Bộ chịu trách nhiệm sẽ đánh giá cơ cấu tổ chức hiện tại và sự cần thiết phải có chuyên môn kỹ thuật và pháp lý bổ sung, và khi cần thiết tiến hành tuyển dụng và đào tạo nhân sự bổ sung.

Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 31 tháng 12 năm 2021.

**FD**

108 Không có bằng chứng cho thấy Quốc gia thành viên hoàn thành nghĩa vụ truyền đạt thông tin bắt buộc tới IMO, bao gồm các văn bản luật, nghị định và quy định; chi tiết về cơ sở tiếp nhận ở cảng; và các báo cáo bắt buộc theo MARPOL (SOLAS 1974, điều III; MARPOL, điều 11; STCW 1978, điều IV; STCW 1978, quy định I/7; LL 1966, điều 26; và Bộ luật III, điểm 9).

**Căn nguyên**

109 Thiếu nhận thức và hiểu biết về phạm vi yêu cầu báo cáo theo các văn kiện bắt buộc của IMO. Ngoài ra, chưa phân công trách nhiệm tổng quan để đảm bảo rằng báo cáo đã được thực hiện.

**Hành động khắc phục**

110 Cục hàng hải sẽ thực hiện các hành động sau:

.1 Bộ sẽ đóng vai trò là đầu mối nhận báo cáo từ các cơ quan liên quan và gửi chúng cho IMO. Tất cả các thông tin bắt buộc sẽ được truyền đạt tới IMO và một cán bộ chuyên trách của Bộ sẽ được chỉ định và đào tạo về tất cả các yêu cầu báo cáo của IMO;

.2 các cơ quan thuộc Cục hàng hải sẽ được biết về các yêu cầu báo cáo cho IMO và sẽ được cấp quyền truy cập vào các mô-đun có liên quan trong GISIS;

.3 xây dựng một quy trình bằng văn bản về việctruyền đạt thông tin bắt buộc tới IMO và sẽ bao gồm tất cả các bên liên quan; và

.4 tiến hành đánh giá định kỳ hệ thống bởi một ủy ban liên ngành hàng hải quốc gia nhằm đảm bảo sự cải tiến liên tục của tất cả các đơn vị liên quan và để giải quyết bất kỳ vấn đề nào được xác định.

Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 30 tháng 6 năm 2020.

**FD**

111 Cục hàng hải đã không lập thành văn bản và thực hiện các quy trình để xác định các biện pháp kiểm soát cần thiết cho việc xác định, lưu trữ, bảo vệ, truy xuất, thời gian lưu giữ và xử lý hồ sơ (Bộ luật III, điểm 10).

**Căn nguyên**

112 Cục hàng hải không nhận thức được phạm vi yêu cầu đối với việc lưu trữ hồ sơ theo quy định của Bộ luật III. Thực hành lưu trữ hồ sơ của các cơ quan, đơn vị khác nhau là không nhất quán.

**Hành động khắc phục**

113 Cục hàng hải sẽ thực hiện các hành động sau:

.1 tất cả các cơ quan, đơn vị tham gia công tác quản lý hàng hải sẽ xây dựng và thực hiện các quy trình bằng văn bản, cũng như xem xét và áp dụng các biện pháp để cải thiện tính hiệu quả và tính đồng nhất của các hệ thống lưu giữ hồ sơ của mình theo các yêu cầu của Bộ luật III; và

.2 cơ quan, đơn vị chịu trách nhiệm đối với việc đăng kiểm sẽ xem xét Quy trình Đảm bảo Chất lượng (QA) của mình để đảm bảo rằng tất cả các yêu cầu của Bộ luật III đều được đáp ứng. Đơn vị này sẽ tham khảo ý kiến với các nhà cung cấp thay thế liên quan đến một hệ thống tài liệu điện tử mới.

Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 30 tháng 9 năm 2020.

**FD**

114 Không có bằng chứng khách quan nào cho thấy Quốc gia thành viên đã thiết lập một nền văn hóa giúp cải thiện kết quả đạt được trong lĩnh vực an toàn hàng hải và bảo vệ môi trường biển. Cục hàng hải đã không thực hiện các biện pháp để xác định và loại bỏ các nguyên nhân của sự không phù hợp nhằm ngăn chặn sự tái diên của chúng (Bộ luật III, điểm 11, 12 và 13).

**Căn nguyên**

115 Không có cơ cấu hành chính hỗ trợ Cục hàng hải đánh giá hoặc xem xét định kỳ hoạt động của mình để loại bỏ các nguyên nhân của sự không phù hợp và thực hiện nghĩa vụ của mình theo các văn kiện bắt buộc hiện hành của IMO. Ngoài ra, thiếu văn hóa để liên tục cải thiện kết quả đạt được trong an toàn hàng hải và bảo vệ môi trường biển và xác định, phân tích và loại bỏ nguyên nhân của sự không phù hợp.

**Hành động khắc phục**

116 Cục hàng hải sẽ thực hiện các hành động sau:

.1 thành lập một ủy ban liên ngành hàng hải quốc gia bao gồm tất cả các cơ quan có trách nhiệm cụ thể trong quản lý hàng hải để giám sát liên tục, phát triển và cải thiện các biện pháp trong khuôn khổ các văn kiện của IMO mà Quốc gia đó là một Bên. An toàn, an ninh và bảo vệ môi trường biển sẽ là một mục chương trình thường trực của Ủy ban;

.2 thúc đẩy văn hóa hàng hải bằng cách tiến hành các hoạt động đào tạo, thúc đẩy nghề nghiệp, tập trận và diễn tập, và các cuộc họp thường xuyên với các bên liên quan; và

.3 Bộ chịu trách nhiệm về các vấn đề hàng hải sẽ thể chế hóa một hệ thống tài liệu để xem xét định kỳ các cơ quan tham gia quản lý hàng hải dựa trên trách nhiệm được giao, bao gồm một cơ chế phân tích căn nguyên và xây dựng các hành động khắc phục trong trường hợp xác định có sự không phù hợp .

Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 30 tháng 6 năm 2021.

**FD**

117 Quốc gia thành viên không thể chứng minh khả năng ban hành luật quốc gia liên quan đến các văn kiện của IMO có liên quan. Các sửa đổi các văn kiện bắt buộc của IMO đã không được đưa vào luật pháp quốc gia (SOLAS 1974, điều I; MARPOL, điều 1; LL 1966, điều 1; và Bộ luật III, điểm 8.1).

**Căn nguyên**

118 Dưới đây là các yếu tố sau dẫn đến kết quả phát hiện này:

.1 Phòng Tổng chưởng lý đã phục vụ tất cả các bộ và không có nhân viên chuyên trách/ chuyên về luật hàng hải; và

.2 Cục hàng hải không có đủ nguồn lực, bao gồm cả chuyên môn pháp lý hàng hải để tự mình chuyển đổi các sửa đổi đối với các văn kiện của IMO thành luật quốc gia.

**Hành động khắc phục**

119 Cơ quan, đơn vị chịu trách nhiệm của chính phủ sẽ thực hiện các hành động sau:

.1 thiết lập một bộ phận pháp lý nội bộ trong vòng hai năm;

.2 tuyển đủ nhân sự có chuyên môn pháp lý;

.3 việc soạn thảo luật quốc gia sẽ được thực hiện bởi bộ phận pháp lý để kết hợp các sửa đổi đang chờ xử lý cũng như các sửa đổi sắp tới đối với các văn kiện bắt buộc của IMO vào luật quốc gia;

.4 thông qua một quy trình mới để tạo hiệu lực pháp lý đối với các sửa đổi ngầm bằng cách tham chiếu chéo hoặc thông qua các thông báo vận chuyển; và

.5 Cục hàng hải sẽ xem xét quy trình hiện tại của mình và xây dựng cơ chế theo dõi các sửa đổi đối với các văn kiện bắt buộc của IMO.

Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 30 tháng 06 năm 2021.

**FD**

120 Cục hàng hải không có đủ nhân sự có chuyên môn về hàng hải để hỗ trợ ban hành luật quốc gia cần thiết và thực hiện mọi trách nhiệm của Nhà nước, bao gồm báo cáo theo yêu cầu của các công ước tương ứng (SOLAS 1974, điều I; MARPOL, điều 1; và Bộ luật III, điểm 8.3).

**Căn nguyên**

121 Dưới đây là các yếu tố liên quan đến kết quả phát hiện này:

.1 Cục hàng hải đang trong giai đoạn chuyển tiếp và thiếu nguồn lực, đặc biệt là nhân sự có chuyên môn hàng hải, để thực hiện các nhiệm vụ cần thiết; và

.2 một hệ thống toàn diện không được áp dụng để thực hiện nghĩa vụ báo cáo cho IMO theo các văn kiện hiện hành của IMO.

**Hành động khắc phục**

122 Cục hàng hải sẽ thực hiện các hành động sau:

.1 xây dựng một chính sách nhân sự để tuyển dụng nhân sự trong ngành hành chính hàng hải và tuyển dụng đủ nhân sự có trình độ và chuyên môn hàng hải phù hợp; và

.2 các quy trình và hệ thống hiện tại để báo cáo cho IMO sẽ được xem xét và cập nhật để đảm bảo thực hiện nghĩa vụ báo cáo cho IMO và tạo sự chú ý cho tất cả các bộ phận và nhân sự có liên quan trong cảng vụ hàng hải.

Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 31 tháng 12 năm 2020.

**FD**

123 Quốc gia thành viên đã không tuân thủ tất cả các yêu cầu báo cáo theo yêu cầu của các các văn kiện của IMO mà Quốc gia đó là một Bên (MARPOL, điều 11; STCW 1978, điều IV; STCW 1978, quy định I/8.3; STCW 1978, quy định I/7; và Bộ luật III, điểm 9).

**Căn nguyên**

124 Dưới đây là các yếu tố liên quan đến kết quả phát hiện này:

.1 trách nhiệm báo cáo cho IMO không được phân công rõ ràng cho cán bộ, nhân viên trong ngành hàng hải;

.2 một hệ thống toàn diện đã không được áp dụng để theo dõi và thực hiện nghĩa vụ báo cáo cho IMO theo các văn kiện hiện hành của IMO; và

.3 Cục hàng hải có những hạn chế về nguồn lực đặc biệt là nguồn nhân lực có chuyên môn hàng hải.

**Hành động khắc phục**

125 Cơ quan, đơn vị chịu trách nhiệm của chính phủ sẽ thực hiện các hành động sau:

.1 xây dựng và triển khai một hệ thống và quy trình quản lý để tổng hợp tất cả các yêu cầu báo cáo cho IMO theo các văn kiện hiện hành của IMO;

.2 trách nhiệm sẽ được giao cho các đơn vị có liên quan trong ngành hàng hải để thực hiện nghĩa vụ báo cáo trong các lĩnh vực công việc của họ; và

.3 tuyển dụng đủ nhân sự có chuyên môn hàng hải phù hợp trong ngành hàng hải.

Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 30 tháng 06 năm 2021.

**FD**

126 Các cơ quan, đơn vị có liên quan của Quốc gia thành viên không có một quy trình được lập thành văn bản để xác định các biện pháp kiểm soát cần thiết cho việc xác định, lưu trữ, bảo vệ, truy xuất, thời gian lưu giữ và xử lý hồ sơ (Bộ luật III, điểm 10).

**Căn nguyên**

127 Thực hiện hình thức lưu trữ hồ sơ theo cách cũ trong ngành hàng hải. Do đó các quy trình bằng văn bản không được áp dụng để lưu giữ hồ sơ và kiểm soát hồ sơ có hệ thống.

**Hành động khắc phục**

128 Xây dựng và triển khai một hệ thống và quy trình quản lý để căn chỉnh phù hợp với các hình thức lưu trữ hồ sơ hiện tại với các yêu cầu của Bộ luật III, và để đảm bảo việc lưu giữ hồ sơ và kiểm soát hồ sơ có hệ thống của tất cả các đơn vị trong ngành hàng hải. Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 30 tháng 06 năm 2021.

**FD**

129 Nhà nước đã không thực hiện các biện pháp thích hợp để liên tục cải thiện việc thực hiện các công cụ IMO có liên quan thông qua giám sát tuân thủ (Bộ luật III, đoạn 11)

**Căn nguyên**

130 Dưới đây là các yếu tố liên quan đến kết quả phát hiện này:

.1 Cục hàng hải không có cơ chế thu thập và đánh giá dữ liệu để giám sát sự tuân thủ và bắt đầu cải tiến; và

.2 Cục hàng hải có những hạn chế về nguồn lực đặc biệt là nguồn nhân lực và cơ sở dữ liệu.

**Hành động khắc phục**

131 Cơ quan, đơn vị chịu trách nhiệm của chính phủ sẽ thực hiện các hành động sau:

.1 xây dựng một hệ thống và quy trình quản lý để cho phép thu thập và phân tích dữ liệu, nhằm theo dõi sự tuân thủ và thực hiện các cải tiến liên tục; và

.2 cung cấp nguồn lực đầy đủ cho ngành hàng hải để giám sát và theo dõi việc thực hiện và thực thi các yêu cầu xuất phát từ các văn kiện bắt buộc của IMO.

Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 30 tháng 06 năm 2021.

**FD**

132 Quốc gia thành viên đã không sắp xếp ban hành kịp thời luật pháp quốc gia phù hợp để thực thi và thi hành các quy định sửa đổi đối với các văn kiện có liên quan của IMO (SOLAS 1974, điều I; MARPOL, điều 1; và Điều luật III, điểm 8).

**Căn nguyên**

133 Điều này chủ yếu là do thiếu nguồn lực trong ngành hàng hải. Hơn nữa, tần suất cập nhật và sửa đổi các văn kiện bắt buộc của IMO đặt ra gánh nặng lớn cho Cục hàng hải khi quá trình phê chuẩn một công ước mới, hoặc sửa đổi một công ước hiện có mất một thời gian dài do hệ thống pháp luật của Nhà nước. Mặc dù QMS có quy trình theo dõi các sửa đổi đối với các văn kiện bắt buộc của IMO và phổ biến các sửa đổi này cho các cơ quan đơn vị có liên quan của quốc gia nhưng không có một chính sách rõ ràng nhằm thực hiện nghĩa vụ của Nhà nước.

**Hành động khắc phục**

134 Các hành động sau sẽ được thực hiện:

.1 Quốc gia thành viên sẽ cung cấp các nguồn lực bổ sung thích hợp cho Cục hàng hải; và

.2 Cục hàng hải sẽ xây dựng và thực hiện chính sách toàn diện và kết hợp nó vào QMS hiện có để mang lại hiệu quả đầy đủ cho các văn kiện bắt buộc của IMO và các sửa đổi của chúng. Một hệ thống sẽ được đưa ra để đảm bảo theo dõi có hệ thống các văn kiện bắt buộc của IMO và ngày bắt đầu có hiệu lực để đảm bảo kịp thời đưa vào trong luật pháp quốc gia.

Hệ thống này cũng sẽ hỗ trợ Cục hàng hải trong việc phân loại các sửa đổi đối với các văn kiện bắt buộc của IMO như được đưa ra dưới đây:

.1 nếu các sửa đổi cần phải được đưa vào luật quốc gia, nó sẽ được gửi đến bộ phận luật của đơn vị chịu trách nhiệm quản lý hàng hải; và

.2 nếu các sửa đổi có thể được áp dụng trực tiếp, chúng sẽ được gửi đến các đơn vị liên quan để các quy định pháp lý quốc gia được thực hiện một cách kịp thời.

Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 31 tháng 12 năm 2021.

**FD**

135 Quốc gia thành viên đã không thực hiện tất cả các nghĩa vụ của mình trong việc truyền đạt thông tin tới IMO, theo quy định trong các văn kiện có liên quan của IMO (MARPOL, điều 11; STCW 1978, điều IV; STCW 1978, quy định I/8.3; và Bộ luật III, điểm 9).

**Căn nguyên**

136 Không có quy trình bằng văn bản nào được thiết lập để nhận dạng, kiểm soát và truyền đạt thông tin có hệ thống tới IMO, theo yêu cầu của các văn kiện bắt buộc của IMO bao gồm các văn bản của luật pháp quốc gia, mẫu giấy chứng nhận, chứng chỉ và báo cáo bắt buộc.

**Hành động khắc phục**

137 Cục hàng hải sẽ thực hiện các hành động sau đây:

.1 một quy trình được lập thành văn bản sẽ được đưa vào QMS của đơn vị đầu mối để xác định tất cả các nghĩa vụ báo cáo theo các văn kiện bắt buộc của IMO và để đảm bảo rằng tất cả thông tin liên quan được gửi tới IMO theo yêu cầu, bao gồm, nhưng không giới hạn theo luật pháp quốc gia, , mẫu giấy chứng nhận, chứng chỉ và báo cáo bắt buộc hàng năm theo quy định trong MARPOL;

.2 chỉ định một cán bộ để thực hiện các nhiệm vụ này; và

.3 một cơ chế giám sát và đánh giá định kỳ sẽ được đưa vào QMS của đơn vị đầu mối để đảm bảo tuân thủ liên tục với các yêu cầu liên quan. Ngoài ra, các nghĩa vụ báo cáo trong các lĩnh vực thuộc trách nhiệm của các cơ quan, đơn vị khác của Nhà nước, có liên quan đến việc thực hiện và thi hành các văn kiện bắt buộc của IMO sẽ được xem xét và báo cáo có liên quan được tổ chức, nếu phù hợp.

Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 31 tháng 12 năm 2019.

**FD**

138 Cục hàng hải đã không gửi cho IMO kết quả đánh giá độc lập định kỳ theo quy định I/8.3 của STCW 1978, vì không có hệ thống nào để thực hiện các đánh giá đó (STCW 1978, quy định I/8.3; và Bộ luật II, điểm 9).

**Căn nguyên**

139 Kết quả phát hiện này xuất phát từ sự không phù hợp của các quy trình thực hiện đánh giá độc lập và không đủ các quy định pháp lý quốc gia để thực hiện STCW 1978.

**Hành động khắc phục**

140 Cục hàng hải sẽ tiến hành rà soát việc thực hiện các yêu cầu của STCW 1978 và sẽ xây dựng và thực hiện các quy trình được lập thành văn bản để tiến hành đánh giá độc lập định kỳ và báo cáo kết quả cho IMO thường xuyên. Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 30 tháng 04 năm 2021.

**FD**

141 Không thể xác định rằng các sửa đổi đối với các văn kiện bắt buộc của IMO mà Quốc gia thành viên là một Bên, bao gồm cả những sửa đổi có hiệu lực bằng quy trình sửa đổi ngầm đã được đưa vào luật pháp quốc gia sau năm 2013 (SOLAS 1974, điều I; MARPOL, điều 1; Bộ luật III, điểm 4; STCW 1978, điểm I; và Bộ luật III, điểm 8).

**Căn nguyên**

142 Thiếu các nguồn lực và nhận thức về sự cần thiết phải giám sát các sửa đổi đối với các văn kiện hiện hành của IMO để cho phép đưa vào kịp thời lúc ban hành văn bản dưới luật.

**Hành động khắc phục**

143 Cơ quan, đơn vị chịu trách nhiệm của Quốc gia thành viên sẽ xem xét và lập danh mục tất cả các sửa đổi có liên quan đối với các văn kiện hiện hành của IMO và đề xuất sửa đổi phù hợp lúc ban hành văn bản dưới luật có liên quan. Ngoài ra, sẽ thiết lập một quy trình và duy trì trong khoảng thời gian sáu tháng để giám sát các sửa đổi tiếp theo đối với các văn kiện có liên quan của IMO để đưa vào lúc ban hành văn bản dưới luật có liên quan. Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 30 tháng 12 năm 2019.

**FD**

144 Không có bằng chứng nào cho thấy Quốc gia thành viên đã hoàn thành nghĩa vụ truyền đạt thông tin bắt buộc cho IMO, bao gồm các văn bản luật, nghị định và quy định, chi tiết về các cơ sở tiếp nhận ở cảng và các báo cáo bắt buộc theo quy định trong MARPOL (SOLAS 1974, điều III; MARPOL, điều 11 ; STCW 1978, điều IV; STCW 1978, quy định I/7; LL 1966, điều 26; TONNAGE 1969, điều 15; và Bộ luật III, điểm 9).

**Căn nguyên**

145 Có sự hiểu lầm về phạm vi của các yêu cầu báo cáo và phương pháp báo cáo.

**Hành động khắc phục**

146 Cục hàng hải sẽ xem xét tất cả các yêu cầu báo cáo theo quy định trong các văn kiện có liên quan của IMO, thiết lập một quy trình và phân công trách nhiệm báo cáo cho tất cả các cơ quan, đơn vị có liên quan trong các lĩnh vực trách nhiệm của mình. Thông tin liên quan đến các luật do Nhà nước ban hành, đã có hiệu lực đầy đủ đối với các quy định của các văn kiện của IMO mà Quốc gia thành viên là một Bên, cũng như tất cả các thông tin bắt buộc khác, sẽ được truyền đạt tới IMO. Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 31 tháng 12 năm 2019.

**FD**

147 Một số cơ quan, đơn vị trong ngành hàng hải đã không lập thành văn bản các quy trình để xác định các biện pháp kiểm soát cần thiết để nhận dạng, lưu trữ, bảo vệ, truy xuất, thời gian lưu giữ và xử lý hồ sơ (Bộ luật III, điểm 10).

**Căn nguyên**

148 Có nhiều lỗ hổng trong việc thực hiện các quy tắc đã được thiết lập và thiếu kiểm tra thường xuyên các quy trình chính thức dẫn đến những lỗ hổng trong việc quản lý hồ sơ.

**Hành động khắc phục**

149 Dựa trên các hướng dẫn của Văn phòng Lưu trữ Hồ sơ Quốc gia (NRO), là tổ chức theo luật định chịu trách nhiệm về tất cả các chính sách liên quan đến hồ sơ quốc gia, tất cả các cơ quan, đơn vị có liên quan trong ngành hàng hải sẽ lập thành văn bản và thực hiện các chính sách về nhận dạng, lưu trữ, truy xuất, thời gian lưu giữ và bố trí hồ sơ. Các chính sách được lập thành văn bản này sẽ được xem xét thường xuyên, khi cần thiết. Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 30 tháng 12 năm 2019.

**FD**

150 Không có bằng chứng khách quan nào cho thấy rằng Quốc gia thành viên đã thiết lập một cơ chế để cải thiện hiệu suất liên tục trong các hoạt động bảo vệ môi trường và an toàn hàng hải, bao gồm cả việc áp dụng các biện pháp được áp dụng để áp dụng các văn kiện của IMO mà Quốc gia đó là một Bên và xác định và loại bỏ nguyên nhân của bất kỳ sự không phù hợp nào (Bộ luật III, điểm 11, 12 và 13).

**Căn nguyên**

151 Có sự chậm trễ trong việc xác nhận dự thảo chiến lược ngành hàng hải, tạo cơ sở cho cơ chế đánh giá và giám sát, do tác phong quan liêu giấy tờ khi kết hợp với sự thay đổi của Chính phủ.

**Hành động khắc phục**

152 Sau khi xác thực hồ sơ, tài liệu về chiến lược ngành hàng hải, đơn vị chịu trách nhiệm chính của cơ quan hàng hải sẽ xây dựng và thực hiện cơ chế giám sát và đánh giá, phù hợp với các yêu cầu của điểm 11, 12 và 13 của Bộ luật III, để giải quyết các biện pháp ưu tiên về an toàn hàng hải và bảo vệ môi trường biển, như được nêu trong dự thảo chiến lược ngành hàng hải, để đảm bảo cải thiện và loại bỏ nguyên nhân của bất kỳ sự không phù hợp nào nhằm ngăn ngừa tái diễn. Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 31 tháng 01 năm 2020.

**FD**

153 Quốc gia thành viên đã không ban hành luật liên quan đến tất cả các văn kiện bắt buộc của IMO mà Quốc gia đó là một Bên, bao gồm cả những sửa đổi của chúng. Không áp dụng một hệ thống đưa các sửa đổi đối với các văn kiện bắt buộc hiện hành của IMO vào luật pháp quốc gia để mang lại hiệu lực đầy đủ và hoàn chỉnh. Quốc gia thành viên không có đủ cán bộ, nhân viên pháp lý và kỹ thuật có chuyên môn về hàng hải để ban hành luật pháp quốc gia và thực hiện mọi trách nhiệm của Nhà nước theo quy định trong các văn kiện bắt buộc của IMO (SOLAS 1974, điều I; MARPOL, điều 1; STCW 1978, điều I; LL 1966, điều 1, TONNAGE 1969, điều 1; COLREG 1972, điều I; và Bộ luật III, điểm 4 và 8).

**Căn nguyên**

154 Thiếu năng lực kỹ thuật và không đủ nguồn lực để thực hiện một hệ thống theo dõi và chuyển đổi các sửa đổi đối với các văn kiện bắt buộc của IMO vào luật pháp quốc gia.

**Hành động khắc phục**

155 Các cơ quan, đơn vị chịu trách nhiệm của Quốc gia thành viên sẽ thực hiện các hành động sau:

.1 xây dựng và triển khai một hệ thống để theo dõi các sửa đổi đối với các văn kiện bắt buộc hiện hành của IMO để đảm bảo đưa chúng vào luật pháp quốc gia trước khi chúng có hiệu lực. Hệ thống này sẽ được đưa vào chiến lược mới;

.2 một ủy ban xem xét luật, bao gồm các cơ quan, đơn vị có trách nhiệm của Quốc gia thành viên sẽ tiến hành phân tích các sửa đổi đối với các văn kiện hiện hành của IMO đã có hiệu lực, để thiết lập tình trạng sửa đổi và xác định những điều cần được đưa vào luật pháp quốc gia. Một bộ dự thảo luật sẽ được biên soạn liên quan đến các văn kiện bắt buộc hiện hành của IMO về việc áp dụng ban đầu và ban hành luật quốc gia. Ủy ban sẽ đưa ra những khuyến nghị thay đổi luật pháp quốc gia để cơ quan có thẩm quyền thực hiện; và

.3 tiến hành phân tích tất cả các cán bộ, nhân viên có chuyên môn hàng hải để xác định xem những cán bộ, nhân viên đó có đủ kinh nghiệm để theo dõi sửa đổi các văn kiện bắt buộc hiện hành của IMO để đưa vào luật pháp quốc gia. Ngoài ra, sẽ ban hành các quy định cho việc tuyển dụng các nguồn lực bên ngoài thông qua hợp đồng hoặc thuê ngoài.

Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 31 tháng 01 năm 2021.

**FD**

156 Quốc gia thành viên không liên tục truyền đạt thông tin đến IMO theo yêu cầu của các văn kiện của IMO mà Quốc gia đó là một Bên (ví dụ: văn bản luật, nghị định và quy định và mẫu giấy chứng nhận, chứng chỉ) (SOLAS 1974, điều III; MARPOL, điều 11; LL 1966, điều 26; STCW 1978, điều IV, TONNAGE 1969, điều 15; và Bộ luật III, điểm 9).

**Căn nguyên**

157 Không đủ nhân lực để truyền đạt thông tin bắt buộc tới IMO.

**Hành động khắc phục**

158 Các cơ quan, đơn vị chịu trách nhiệm của Quốc gia thành viên sẽ thực hiện các hành động sau:

.1 tiến hành phân tích hiện trạng truyền thông tin đến IMO và thiết lập một quy trình bằng văn bản để truyền thông tin bắt buộc tới IMO. Xây dựng và triển khai danh sách kiểm tra và thiết lập đơn vị nào của Nhà nước sẽ chịu trách nhiệm truyền đạt thông tin đến IMO và thông qua đó như một phương tiện;

.2 kết hợp một quy trình hoạt động tiêu chuẩn (SOP) để liên lạc nội bộ và bên ngoài trong QMS của cơ quan chủ chốt của chính phú để truyền thông tin tới IMO và giao trách nhiệm thực hiện việc này, bao gồm cả trách nhiệm lưu trữ hồ sơ;

.3 chỉ định một đầu mối quốc gia chịu trách nhiệm thu thập thông tin từ tất cả các đơn vị liên quan và tải nó lên GISIS; và

.4 thực hiện đánh giá định kỳ để đảm bảo tuân thủ liên tục các yêu cầu bắt buộc và tiến hành phân tích nhân sự cần thiết để thực hiện SOP. Ngoài ra, ban hành các quy định cho việc tuyển dụng các nguồn lực bên ngoài, theo yêu cầu, thông qua hợp đồng hoặc thuê ngoài.

Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 30 tháng 12 năm 2020.

**FD**

159 Mặc dù đã có một quy trình được lập thành văn bản để điều chỉnh những hồ sơ nào cần được lưu giữ nhưng các phương pháp cần thiết để nhận dạng, lưu trữ, bảo vệ, truy xuất, thời gian lưu giữ và xử lý các hồ sơ, không thể xác minh được việc áp dụng quy trình này (Bộ luật III, điểm 10).

**Căn nguyên**

160 Việc chờ hoàn thành quy trình được lập thành văn bản để quản lý hồ sơ là nguyên nhân của kết quả phát hiện này.

**Hành động khắc phục**

161 "Danh mục chính các hồ sơ, tài liệu" do Cục Quản lý Chất lượng của đơn vị chịu trách nhiệm cấp sẽ được đưa vào QMS. Danh sách nói trên sẽ xác định vị trí, lập chỉ mục, thời gian lưu giữ, bảo vệ và phương tiện lưu giữ, cũng như trách nhiệm quản lý hồ sơ và phối hợp với các cơ quan, đơn vị khác của Nhà nước có trách nhiệm trong việc thực hiện và thi hành các văn kiện bắt buộc của IMO. Một hệ thống quản lý cơ sở dữ liệu đang được xây dựng với mục đích làm cho quá trình lưu giữ hồ sơ hiệu quả hơn cho tất cả các cơ quan, đơn vị có liên quan. Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 30 tháng 12 năm 2020.

**FD**

162 Không có cơ chế tại chỗ để giám sát và xem xét các biện pháp được thực hiện để thực hiện và thực thi hiệu quả các văn kiện bắt buộc của IMO bao gồm:

.1 áp dụng hiệu quả và thực thi pháp luật quốc gia, khi thích hợp và giám sát việc tuân thủ;

.2 hành động được thực hiện để xác định và loại bỏ nguyên nhân của sự không tuân thủ; và

.3 hành động cần thiết để loại bỏ các nguyên nhân của sự không phù hợp tiềm ẩn để ngăn chặn sự xuất hiện của chúng

(Bộ luật III, điểm 11, 13 và 14).

**Căn nguyên**

163 Sự chậm trễ về thủ tục cản trở sự phối hợp các biện pháp hiệu quả giữa các bộ phận và các cơ quan khác và sự thiếu nhận thức của cán bộ, nhân viên về các yêu cầu của các quy trình cải tiến và đánh giá.

**Hành động khắc phục**

164 Các cơ quan, đơn vị chịu trách nhiệm của Quốc gia thành viên sẽ thực hiện các hành động sau:

.1 tiến hành đào tạo nội bộ cho tất cả các cơ quan, đơn vị liên quan đến việc triển khai và thực thi các văn kiện hiện hành của IMO theo chính sách chiến lược và thực hiện các quy trình theo QMS của đơn vị chủ chốt để theo dõi và giải quyết các vấn đề không phù hợp hiện đang tồn tại cũng như để xác định các vấn đề tiềm ẩn và xác định các hành động cần thiết để ngăn chặn sự xuất hiện của chúng. Mức độ mà chính sách có thể đạt được các mục tiêu chung của ngành hàng hải và đảm bảo các cải tiến trong việc thực hiện và thi hành các văn kiện bắt buộc của IMO sẽ được đánh giá định kỳ; và

.2 SOP sẽ được kết hợp vào QMS của ngành hàng hải để xác định và loại bỏ sự không phù hợp bằng cách xác định căn nguyên tương ứng và thực hiện các hành động khắc phục. Ngoài ra, đảm bảo tất cả các đơn vị liên quan tuân thủ nghiêm ngặt các quy trình nói trên.

Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 30 tháng 12 năm 2020.

**FD**

165 Việc đưa các văn kiện bắt buộc hiện hành của IMO và các sửa đổi của chúng vào luật pháp quốc gia, bao gồm cả những sửa đổi có hiệu lực theo quy định sửa đổi ngầm đã không được thực hiện trước khi chúng có hiệu lực. Ngoài ra, không có hệ thống chính thức nào để xem xét các sửa đổi mới được IMO thông qua, để đảm bảo việc đưa kịp thời chúng vào luật pháp quốc gia. Cục hàng hải không có đủ nhân sự có chuyên môn về hàng hải để hỗ trợ việc ban hành luật quốc gia cần thiết và thực hiện mọi trách nhiệm của Quốc gia thành viên (SOLAS 1974, điều I; MARPOL, điều 1; STCW 1978, điều I; LL 1966 , điều 1; TONNAGE 1969, điều 1; COLREG 1972, điều I, và Bộ luật III, điểm 8).

**Căn nguyên**

166 Quá trình lập pháp kéo dài đã trì hoãn việc đưa các văn kiện bắt buộc của IMO và sửa đổi của chúng vào luật pháp quốc gia.

**Hành động khắc phục**

167 Các cơ quan, đơn vị chịu trách nhiệm của Quốc gia thành viên sẽ thực hiện các hành động sau:

.1 sẽ thành lập một tiểu ban soạn thảo lập pháp quốc gia và sẽ bắt đầu soạn thảo và/ hoặc xem xét luật pháp quốc gia có liên quan kết hợp tất cả các văn kiện bắt buộc của IMOvà các sửa đổi của chúng;

.2 cơ quan, đơn vị chủ chốt của Cục hàng hải sau khi tham khảo ý kiến với đơn vị khác có liên quan sẽ tiến hành xây dựng và thực hiện cơ chế theo dõi tất cả các văn kiện bắt buộc của IMO và sửa đổi của chúng và theo dõi ngày bắt đầu có hiệu lực của chúng để đảm bảo việc đưa chúng vào luật pháp quốc gia một cách kịp thời. Ngoài ra, việc tái cấu trúc tổ chức nhân sự sẽ được xem xét liên quan đến nguồn nhân lực nhằm đảm bảo đủ nhân sự có chuyên môn hàng hải để hỗ trợ ban hành luật quốc gia cần thiết. Hơn nữa, một hệ thống sẽ được thiết lập để cải thiện năng lực của đội ngũ cán bộ, nhân viên hiện tại để theo dõi ngày bắt đầu có hiệu lực của các văn kiện của IMO và các sửa đổi của chúng và sẽ tiến hành bổ nhiệm một đơn vị chịu trách nhiệm thực thi nhiệm vụ này; và

.3 cơ quan, đơn vị chủ chốt của Cục hàng hải sẽ củng cố luật pháp quốc gia hiện hành có chứa các điều khoản để thực hiện các yêu cầu xuất phát từ các văn kiện bắt buộc của IMO và sẽ tìm kiếm hỗ trợ kỹ thuật từ IMO trong việc soạn thảo luật.

Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 20 tháng 12 năm 2020.

**FD**

168 Không có bằng chứng khách quan nào cho thấy Quốc gia thành viên đã tuân thủ tất cả các yêu cầu báo cáo bắt buộc có trong các văn kiện của IMO mà Quốc gia đó là một Bên (ví dụ thông tin về văn bản luật, lệnh, nghị định và quy định; chi tiết về RO; cung cấp phương tiện tiếp nhận) (SOLAS 1974, điều III; MARPOL, điều 11; TONNAGE 1969, điều 15; LL 1966, điều 26; và Bộ luật III, điểm 9).

**Căn nguyên**

169 Thiếu sự phối hợp giữa các đơn vị chịu trách nhiệm truyền thông tin tới IMO và thiếu các chính sách liên quan đến phạm vi và mức độ yêu cầu truyên thông tin tới IMO.

**Hành động khắc phục**

170 Cơ quan, đơn vị chủ chốt của Cục hàng hải sẽ xây dựng một hệ thống và lập thành văn bản các quy trình để gửi thông tin và báo cáo bắt buộc cho IMO. Sẽ chỉn định văn phòng/ cán bộ chịu trách nhiệm để đảm bảo rằng thông tin bắt buộc được gửi đến IMO một cách đầy đủ và kịp thời. Quy trình sẽ bao gồm sự phối hợp và phân công trách nhiệm giữa các cơ quan, đơn vị khác nhau của Nhà nước liên quan đến việc truyền đạt thông tin đến IMO. Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 31 tháng 03 năm 2020.

**FD**

171 Không có bằng chứng về các vấn đề sau đây liên quan đến việc triển khai và thi hành các văn kiện có liên quan của IMO:

. 1 khả năng của Quốc gia thành viên trong việc ban hành luật, cho phép quyền tài phán có hiệu lực;

.2 việc thiết lập một cơ sở pháp lý để thực thi tất cả các văn kiện có liên quan của IMO bao gồm các quá trình điều tra và hình phạt liên quan;

.3 lực lượng nhân viên pháp lý và kỹ thuật có chuyên môn hàng hải hiện có để ban hành luật pháp quốc gia và thực hiện mọi trách nhiệm của Nhà nước; và

.4 xem xét và cập nhật pháp luật quốc gia hiện hành

(SOLAS 1974, điểm I; MARPOL, điểm 1; STCW 1978, điểm I; STCW 1978, điểm IV; và Bộ luật III, điểm 8).

**Căn nguyên**

172 Những lý do dẫn đến kết quả phát hiện này là:

.1 không đủ chuyên môn trong quản lý hàng hải để xây dựng luật hàng hải phù hợp;

.2 không có quy trình giám sát và xem xét định kỳ và cập nhật luật hàng hải quốc gia;

.3 hạn chế về ngân sách, do không tuyển dụng đủ nhân sự có chuyên môn pháp lý hàng hải trong ngành hàng hải; và

.4 có một quy trình dài để đưa các sửa đổi đối với các văn kiện hiện hành của IMO có hiệu lực theo quy trình chấp nhận ngầm vào luật quốc gia, giống như các quy định áp dụng cho các văn kiện mới của IMO.

**Hành động khắc phục**

173 Các hành động sau đây sẽ được thực hiện:

.1 một nghiên cứu sẽ được Bộ chịu trách nhiệm thực hiện để đánh giá số lượng và trình độ nhân sự cần thiết cho việc thực hiện và thực thi các yêu cầu xuất phát từ các văn kiện bắt buộc của IMO và để tuyển dụng nhân sự theo mô tả công việc. Bộ sẽ tổ chức lại ngành hàng hải dựa trên kết quả của nghiên cứu này;

.2 cơ quan, đơn vị chịu trách nhiệm sẽ tổ chức đào tạo phù hợp để nâng cao năng lực của cán bộ, nhân viên kỹ thuật và pháp lý hiện hữu với sự hỗ trợ kỹ thuật từ các nguồn bên ngoài (như IMO, Tổ chức Lao động Quốc tế, các quốc gia khác trong khu vực và các tổ chức hàng hải có liên quan);

.3 Bộ chịu trách nhiệm sẽ cung cấp nguồn tài chính đầy đủ để xem xét và cập nhật các quy trình pháp luật hiện hành nhằm đảm bảo rằng luật pháp hàng hải quốc gia được cập nhật;

.4 Cục hàng hải sau khi tham khảo ý kiến với các cơ quan chính phủ liên quan sẽ xây dựng một hệ thống, bao gồm các quy trình, hướng dẫn cần thiết và trách nhiệm được giao để theo dõi và đưa các văn kiện bắt buộc của IMO và sửa đổi của chúng vào luật pháp quốc gia và xem xét và cập nhật luật pháp hiện hành sau khi tiến hành phân tích chuyên sâu về cơ sở pháp lý hiện hành để thực thi bao gồm các quá trình điều tra và hình phạt liên quan; và

.5 thành lập một "Đơn vị tư vấn pháp lý" do một cán bộ cấp cao chủ trì để giám sát quá trình lập pháp và tăng cường nguồn nhân lực sẵn có nhằm cập nhật luật pháp hàng hải quốc gia và thông báo cho tất cả các cơ quan chính phủ có liên quan về nghĩa vụ của Nhà nước.

Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 30 tháng 06 năm 2020.

**FD**

174 Quốc gia thàn viên không có cơ chế truyền đạt thông tin tới tất cả các bên liên quan về chiến lược của Nhà nước trong việc thực hiện các văn kiện của IMO và thông tin về luật pháp quốc gia. Hơn nữa, không có bằng chứng về việc hoàn thành nghĩa vụ báo cáo với IMO theo quy định trong các văn kiện có liên quan của IMO (MARPOL, điều 11; LL 1966, điều 26; TONNAGE 1969, điều 15; và Bộ luật III, điểm 9).

**Căn nguyên**

175 Trách nhiệm quản lý việc truyền đạt thông tin tới IMO không được giao cho bất kỳ cá nhân hoặc tổ chức cụ thể nào trong ngành hàng hải. Hơn nữa, một quy trình được lập thành văn bản đã không được thiết lập để truyền đạt thông tin đến IMO và tất cả các bên quan tâm.

**Hành động khắc phục**

176 Các cơ quan, đơn vị chịu trách nhiệm sẽ thực hiện các hành động sau đây:

.1 lập một tiểu bộ phận trong bộ phận kỹ thuật của Cục hàng hải để quản lý việc truyền đạt thông tin tới IMO và để giải quyết các vấn đề liên quan. Tiểu bộ phận sẽ xây dựng một quy trình tài liệu để xác định và thực hiện tất cả các yêu cầu báo cáo cho IMO và các cơ quan khác, và trách nhiệm sẽ được chỉ định để đảm bảo rằng việc truyền đạt thông tin đến IMO và các bên liên quan được cập nhật, bao gồm cả việc tải lên thông tin trong các mô-đun của GISIS ; và

.2 Quản trị viên tài khoản web IMO của Quốc gia thành viên (được chỉ định để quản lý các tài khoản GISIS) sẽ theo dõi trạng thái báo cáo trong các mô-đun của GISIS.

Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 30 tháng 06 năm 2019.

**FD**

177 Quốc gia thành viên đã không đưa các văn kiện hiện hành của IMO mà Quốc gia đó là một Bên, bao gồm cả những sửa đổi của chúng vào luật pháp quốc gia. Hơn nữa, không có bằng chứng về việc có một cơ chế hiệu quả để theo dõi và đánh giá các sửa đổi mới có hiệu lực theo quy định của các văn kiện đó. Cơ sở pháp lý để thực thi các yêu cầu cụ thể của các văn kiện hiện hành của IMO không được áp dụng và thiếu nhân sự có chuyên môn về kỹ thuật và hàng hải để hỗ trợ ban hành luật quốc gia cần thiết (SOLAS 1974, điều I; MARPOL, điều 1; STCW 1978, điều I, LL 1966, điều 1; và Bộ luật III, điểm 8).

**Căn nguyên**

178 Dưới đây là các yếu tố liên quan đến kết quả phát hiện này:

.1 thiếu nhận thức của những người ra quyết định liên quan đến lợi thế tài chính và kinh tế khi thực hiện, cũng như hậu quả của việc không thực hiện các văn kiện bắt buộc của IMO;

.2 thiếu nguồn lực, bao gồm tài chính, cơ sở hạ tầng và cán bộ, nhân viên có trình độ đã làm trì hoãn việc triển khai các văn kiện được phê chuẩn vào luật pháp quốc gia;

.3 theo hệ thống pháp luật của Nhà nước, quá trình phê chuẩn một công ước mới hoặc kết hợp sửa đổi luật hiện hành phải mất một thời gian rất dài; và

.4 không có quy trình rõ ràng tại chỗ để tổ chức chính phủ có liên quan cảnh báo khi sửa đổi mới cho IMO công cụ bắt buộc đang đi vào hiệu lực.

**Hành động khắc phục**

179 Cục hàng hải sẽ kết hợp các văn kiện bắt buộc của IMO vào luật pháp quốc gia và thiết lập cơ sở hạ tầng cần thiết để thực hiện và thi hành. Bộ trưởng chịu trách nhiệm đã thành lập một Ủy ban Pháp lý Hàng hải có nhiệm vụ đẩy nhanh việc đưa các văn kiện của IMO đã được phê chuẩn vào luật pháp quốc gia. Hoạt động với tư cách là một cơ chế để tuân thủ yêu cầu này trong tương lai, một hệ thống sẽ được áp dụng để đảm bảo theo dõi có hệ thống và theo dõi các văn kiện bắt buộc mới của IMO và sửa đổi đối với các văn kiện hiện hữu và theo dõi ngày bắt đầu có hiệu lực để đảm bảo đưa chúng vào luật pháp quốc gia một cách kịp thời. Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 31 tháng 12 năm 2022.

**FD**

180 Có bằng chứng cho thấy một số yêu cầu liên quan đến việc truyền thông tin đến IMO theo quy định trong các văn kiện hiện hành của IMO đã không được đáp ứng. Điều này bao gồm các văn bản về luật pháp quốc gia, mẫu giấy chứng nhận, chứng chỉ, thông tin theo quy định trong MARPOL và truyền đạt thông tin ban đầu theo yêu cầu của STCW 1978, bao gồm đánh giá độc lập (SOLAS 1974, điều III; MARPOL, điều 11; STCW 1978, điều IV; STCW 1978 , quy định I/7 và I/8.3; LL 1966, điều 26; và Bộ luật III, điểm 9).

**Căn nguyên**

180 Vì các văn kiện của IMO đã được phê chuẩn chưa được đưa vào luật pháp quốc gia, không có quy trình bằng văn bản chính thức nào để giám sát và theo dõi báo cáo bắt buộc theo quy định của các văn kiện đó. Ngoài ra còn có sự thiếu nhận thức trong ngành hàng hải liên quan đến các yêu cầu báo cáo.

**Hành động khắc phục**

182 Cơ quan quản lý hàng hải sẽ đưa ra một quy trình báo cáo cho IMO theo các yêu cầu của tất cả các văn kiện bắt buộc hiện hành của IMO, bao gồm cung cấp và cập nhật định kỳ thông tin liên quan thông qua GISIS. Ngoài ra, các định dạng báo cáo bắt buộc, theo yêu cầu của các văn kiện hiện hành của IMO, sẽ được đưa vào sổ tay quy trình của Cục hàng hải. Tiến hành bố trí để đảm bảo rằng công tác giám sát và đánh giá liên tục hệ thống liên lạc được thực hiện với nhân sự được chỉ định để theo dõi. Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 31 tháng 12 năm 2022.

**FD**

183 Không có bằng chứng cho thấy một hệ thống lưu giữ hồ sơ đã được thiết lập bởi tất cả các cơ quan, đơn vị dựa trên các quy trình được lập thành văn bản xác định kiểm soát hồ sơ, bao gồm nhận dạng, lưu trữ, bảo vệ, truy xuất, thời gian lưu giữ và xử lý (Bộ luật III, điểm 10).

**Căn nguyên**

184 Một quy trình, dựa trên các quy trình được lập thành văn bản xác định kiểm soát hồ sơ, đã không được tất cả các cơ quan, đơn vị thực hiện để đảm bảo rằng việc lưu trữ hồ sơ được thực hiện nhất quán trong suốt quá trình quản lý hàng hải. Thiếu kiến thức về các yêu cầu của Bộ luật III và thiếu hiểu biết về quy trình lưu giữ hồ sơ.

**Hành động khắc phục**

185 Một quy trình lưu giữ hồ sơ trong đó ghi rõ tất cả các yếu tố theo yêu cầu của Bộ luật III, và phù hợp với luật pháp quốc gia hiện hành, sẽ được xây dựng, thiết lập bởi các cơ quan chính phủ có liên quan và được thực hiện bởi mỗi cơ quan phù hợp với nhu cầu cụ thể, hoạt động và hoàn cảnh của mình về tất cả các hoạt động xuất phát từ các yêu cầu của các văn kiện hiện hành của IMO. Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 31 tháng 12 năm 2022.

**FD**

186 Không có bằng chứng nào cho thấy Quốc gia thành viên đã khuyến khích một nền văn hóa để cải thiện tính đầy đủ của các biện pháp được thực hiện nhằm mang lại hiệu quả đầy đủ và hoàn chỉnh cho các văn kiện của IMO mà Quốc gia đó đã phê chuẩn. Quốc gia thành viên đã không thực hiện các biện pháp để xác định và loại bỏ các nguyên nhân của sự không phù hợp để ngăn chặn sự tái diễn của chúng (Bộ luật III, điểm 11, 12 và 13).

**Căn nguyên**

187 Không có luật pháp, chính sách và thủ tục quốc gia cần thiết.

**Hành động khắc phục**

188 Cục hàng hải sẽ thiết lập và thực hiện luật pháp, thủ tục và chính sách quốc gia cần thiết nhằm khuyến khích một nền văn hóa cải thiện tính đầy đủ của các biện pháp được thực hiện để mang lại hiệu quả đầy đủ và toàn diện cho các văn kiện hiện hành của IMO. Các chỉ số đo lường hiệu suất (KPI) sẽ được thiết lập và/ hoặc tính đầy đủ của các biện pháp được theo dõi và đánh giá để làm cơ sở cho các cải tiến. Một cơ chế sẽ được thiết lập, bao gồm tất cả các cơ quan chính phủ có liên quan, để xác định và loại bỏ nguyên nhân của sự không phù hợp nhắm ngăn chặn sự tái diễn của chúng. Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 31 tháng 12 năm 2022.

**FD**

189 Quốc gia thành viên đã không thực hiện tất cả các nghĩa vụ của mình về việc truyền đạt thông tin tới IMO theo các văn kiện bắt buộc hiện hành của IMO (ví dụ thông tin về văn bản luật, lệnh, nghị định và quy định, chi tiết về thỏa thuận RO) (SOLAS 1974, điều III; MARPOL, bài viết 11; LL 1966, điều 26; STCW 1978, điều IV; TONNAGE 1969, điều 15; và Bộ luật III, điểm 9).

**Căn nguyên**

190 Dưới đây là các yếu tố liên quan đến kết quả phát hiện này:

.1 thiếu các quy trình được lập thành văn bản để xác định và giải quyết các yêu cầu để truyền đạt thông tin và báo cáo bắt buộc tới IMO;

.2 nhiệm vụ của các cán bộ, nhân được ủy quyền không được xác định và thiếu sự giám sát về trách nhiệm của các dịch vụ liên quan; và

.3 thiếu sự phối hợp giữa các tổ chức chịu trách nhiệm báo cáo cho IMO.

**Hành động khắc phục**

191 Quốc gia thành viên sẽ thực hiện các hành động sau:

.1 xây dựng và triển khai cơ chế báo cáo bắt buộc cho IMO, bao gồm hướng dẫn làm việc, quy trình và phân chia trách nhiệm báo cáo;

.2 chỉ định một đơn vị, trong ngành hàng hải, để đảm bảo rằng các thông tin và báo cáo cần thiết được truyền đạt tới IMO; bao gồm cả việc tải thông tin lên GISIS và cập nhật thông tin. Đơn vị sẽ đảm nhận việc phối hợp với các đơn vị liên quan và sẽ tổ chức các cuộc họp liên tổ chức định kỳ để phối hợp truyền đạt tất cả các báo cáo bắt buộc tới IMO; và

.3 xác định và truyền đạt tất cả các thông tin và báo cáo bắt buộc tới IMO.

Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 31 tháng 12 năm 2019.

**FD**

192 Quốc gia thành viên không có biện pháp nào để khuyến khích văn hóa tạo cơ hội cải thiện hiệu suất trong các hoạt động bảo vệ môi trường và an toàn hàng hải, bao gồm các chương trình đào tạo liên tục, cơ chế khen thưởng và khuyến khích cho các công ty vận tải biển và thuyền viên nhằm cải thiện an toàn và phòng chống ô nhiễm (Bộ luật III, điểm 12.1 và 12.3).

**Căn nguyên**

193 Dưới đây là các yếu tố liên quan đến kết quả phát hiện này:

.1 thiếu hiểu biết về các điều khoản của Bộ luật III, thiếu các quy trình được lập thành văn bản và cán bộ, nhân viên có trình độ; và

.2 không có chương trình/ cơ chế quốc gia có liên quan để cải thiện hiệu suất liên tục trong các hoạt động bảo vệ môi trường và an toàn hàng hải.

**Hành động khắc phục**

194 Quốc gia thành viên sẽ thực hiện các hành động sau:

.1 xây dựng và triển khai các quy trình bằng văn bản làm cơ sở cho các chương trình đào tạo liên tục nhằm mục đích thúc đẩy nghề nghiệp có thể bao gồm các chương trình trao đổi kinh nghiệm quốc tế, cũng như các chương trình được thiết kế để nâng cao trình độ của cán bộ, nhân viên có liên quan; và

.2 thiết lập một cơ chế khen thưởng và khuyến khích cho các công ty vận chuyển và thuyền viên để cải thiện các hoạt động an toàn và bảo vệ môi trường.

Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 01 tháng 03 năm 2020.

**FD**

195 Không có hệ thống, cơ chế hoặc quy trình tổng thể được lập thành văn bản để giám sát và xem xét các biện pháp được thực hiện để thực thi và thi hành các văn kiện bắt buộc của IMO, bao gồm:

.1 áp dụng hiệu quả và thực thi pháp luật quốc gia, khi thích hợp và giám sát việc tuân thủ;

.2 hành động cần được thực hiện để xác định và loại bỏ nguyên nhân của sự không tuân thủ; và

.3 hành động cần thiết để loại bỏ những nguyên nhân của sự không phù hợp tiềm ẩn để ngăn chặn sự xuất của họ

(Mã III, đoạn 11, 13 và 14).

**Căn nguyên**

196 Dưới đây là các yếu tố liên quan đến kết quả phát hiện này:

.1 thiếu hiểu biết về các điều khoản của Bộ luật III và thiếu văn hóa và các công cụ phân tích để xác định và loại bỏ nguyên nhân của sự không phù hợp; và

.2 thiếu văn hóa cải tiến liên tục và không có tiêu chí đo lường hiệu suất.

**Hành động khắc phục**

197 Quốc gia thành viên sẽ xem xét và tăng cường cơ chế hiện hữu để cải tiến liên tục trong việc thực hiện và thi hành các văn kiện bắt buộc của IMO cũng như giám sát định kỳ tất cả các cơ quan, đơn vị liên quan trong việc xả bỏ trách nhiệm và nghĩa vụ của Quốc gia có tàu mang quốc tịch, Quốc gia ven biển và Quốc gia có cảng. Cơ chế mới sẽ bao gồm:

.1 phân tích và xem xét luật pháp, chỉ thị, quy trình và hướng dẫn hiện hành của quốc gia và sự liên kết của chúng với các văn kiện của IMO mà Quốc gia đó là một Bên;

.2 phân tích và đánh giá định kỳ về hiệu quả trong việc thực hiện các văn kiện bắt buộc của IMO, với mục đích xác định và loại bỏ nguyên nhân của bất kỳ sự không phù hợp nào;

.3 xây dựng và triển khai các hành động khắc phục để giải quyết các căn nguyên của bất kỳ sự không phù hợp được phát hiện và tiềm ẩn nào và thực hiện các hành động để ngăn chặn sự tái diễn của chúng; và

.4 triệu tập các cuộc họp đánh giá định kỳ giữa các cơ quan, đơn vị khác nhau của chính phủ để xác minh việc triển khai hiệu quả các các văn kiện bắt buộc của IMO để xác định và loại bỏ các lý do của không phù hợp đã được phát hiện hoặc tiềm ẩn.

Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 31 tháng 12 năm 2020.

**Những điểm lưu ý (Observations-OB)**

198 Gần đây, Quốc gia thành viên đã xây dựng và thông qua một tài liệu chính sách tổng thể; tuy nhiên, nó không đủ toàn diện để cung cấp cơ sở cho Quốc gia đáp ứng đầy đủ nghĩa vụ và trách nhiệm của mình theo các quy định trong văn kiện bắt buộc hiện hành của IMO. Bên cạnh đó, một phương pháp để theo dõi và đánh giá rằng chiến lược đảm bảo triển khai và thực thi hiệu quả các văn kiện bắt buộc áp dụng, cũng như cơ chế đánh giá liên tục để đảm bảo cải thiện hiệu suất và khả năng của tổ chức chung như Quốc gia mà một tàu thuyền mang quốc tịch, Quốc gia có cảng và Quốc gia ven biển chưa được thành lập (Bộ luật III, điểm 3).

**Căn nguyên**

199 Thiếu kiến thức về nghĩa vụ và trách nhiệm của Quốc gia thành viên theo quy định trong các văn kiện hiện hành của IMO, thiếu chính sách và chiến lược phù hợp và không có QMS với biện pháp giám sát hiệu suất được thiết lập.

**Hành động khắc phục**

200 Cơ quan, đơn vị chịu trách nhiệm của Quốc gia thành viên sẽ thực hiện các hành động sau:

.1 sẽ điều chỉnh chiến lược hiện tại để đảm bảo đáp ứng các nghĩa vụ và trách nhiệm của Quốc gia mà một tàu thuyền mang quốc tịch, Quốc gia có cảng và Quốc gia ven biển;

.2 sẽ xây dựng QMS và một hệ thống giám sát dựa các chỉ số đo lường hiệu suất (KPI) sẽ được thiết lập để đánh giá rằng chiến lược đảm bảo triển khai và thực thi hiệu quả các văn kiện hiện hành của IMO. Phương pháp tương tự sẽ được thực hiện cho tất cả các cơ quan, đơn vị có liên quan của Nhà nước; và

.3 chiến lược sẽ được Hội đồng Hàng hải Quốc gia xem xét hàng năm và việc xem xét sẽ bao gồm tất cả các biện pháp có liên quan của tất cả các cơ quan, đơn vị liên quan đến việc thực hiện và thi hànhcác văn kiện bắt buộc của IMO.

Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 31 tháng 12 năm 2021.

**OB**

201 Một chiến lược hàng hải tổng thể đã không được trình bày trong quá trình đánh giá. Quốc gia thành viên có một kế hoạch chiến lược chung mà không thể hiện đầy đủ nghĩa vụ và trách nhiệm của mình theo quy định trong các văn kiện của IMO mà Quốc gia đó là một Bên sẽ được đáp ứng ra sao và việc thực thi và thi hành các công cụ đó sẽ được giám sát và đánh giá như thế nào (Bộ luật III, điểm 3).

**Căn nguyên**

202 Thiếu nhận thức về các yêu cầu của Bộ luật III về chiến lược và thiếu kinh nghiệm trong việc xây dựng loại tài liệu này.

**Hành động khắc phục**

203 Quốc gia thành viên sẽ:

.1 thành lập một nhóm công tác liên tổ chức bao gồm tất cả các cơ quan, đơn vị tham gia quản lý hàng hải với mục đích xây dựng chiến lược hàng hải tổng thể của quốc gia nhằm xác định trách nhiệm của từng đơn vị liên quan đến việc thực thi và thi hành các văn kiện của IMO mà Quốc gia đó là một Bên. Chiến lược này sẽ phục vụ như một cơ chế để đảm bảo rằng các nghĩa vụ và trách nhiệm quốc tế của Quốc giavới tư cách là một Quốc gia mà một tàu thuyền mang quốc tịch được đáp ứng. Một khi chiến lược được đề cập được xây dựng nó sẽ được thông qua bởi một văn kiện pháp lý quốc gia; và

.2 chỉ định một đơn vị phối hợp và làm đầu mối để xây dựng chiến lược hàng hải tổng thể. Một phương pháp theo dõi và đánh giá hiệu suất trong việc thực hiện các hoạt động của Quốc gia mà một tàu thuyền mang quốc tịch sẽ được thiết lập, dựa trên các mục tiêu và KPI. Phương pháp này sẽ bao gồm một hệ thống để xem xét liên tục chiến lược và đánh giá hiệu suất trong việc thực hiện các hoạt động cắm cờ và các hoạt động chung của Quốc gia thành viên.

Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 1 tháng 12 năm 2021.

**OB**

204 Mặc dù Quốc gia thành viên đã xây dựng một chiến lược tổng thể, nhưng nó không đảm bảo rằng tất cả các nghĩa vụ và trách nhiệm của mình theo các văn kiện của IMO mà Quốc gia đó là một Bên (Bộ luật III, điểm 3).

**Căn nguyên**

205 Thiếu nhận thức về các yêu cầu của Bộ luật III về chiến lược tổng thể và thiếu kinh nghiệm trong việc xây dựng loại cơ chế này.

**Hành động khắc phục**

206 Quốc gia thành viên sẽ:

.1 thành lập một nhóm công tác liên tổ chức bao gồm tất cả các cơ quan, đơn vị trong ngành hàng hải, sẽ được giao nhiệm vụ xây dựng chiến lược hàng hải tổng thể quốc gia nhằm xác định trách nhiệm của từng cơ quan, đơn vị liên quan đến việc thực thi và thi hành các văn kiện hiện hành của IMO và phục vụ như một cơ chế để đảm bảo rằng các nghĩa vụ và trách nhiệm quốc tế của Quốc gia thành viên với tư cách là Quốc gia mà một tàu thuyền mang quốc tịch, Quốc gia ven biển và Quốc gia có cảng được đáp ứng.

.2 chỉ định một đơn vị làm nhiệm vụ phối hợp và đầu mối cho việc xây dựng chiến lược hàng hải tổng thể. Một phương pháp giám sát và đánh giá hiệu suất trong việc thực hiện các hoạt động của Quốc gia mà một tàu thuyền mang quốc tịch, Quốc gia ven biển và Quốc gia có cảng sẽ được thiết lập, dựa trên các mục tiêu đã đề ra và các chỉ số hiệu suất chính (KPI). Phương pháp này sẽ bao gồm một hệ thống để xem xét lại chiến lược liên tục thông qua các cuộc họp theo dõi thường xuyên giữa các đơn vị liên quan.

Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 01 tháng 11 năm 2021.

**OB**

207 Quốc gia thành viên đã không xây dựng một chiến lược tổng thể để đảm bảo rằng các nghĩa vụ và trách nhiệm quốc tế của mình với tư cách là một Quốc gia mà một tàu thuyền mang quốc tịch được đáp ứng (Bộ luật III, điểm 3).

**Căn nguyên**

208 Việc xây dựng một "chiến lược hàng hải tổng thể" không được coi là vấn đề ưu tiên của Quốc gia thành viên vì không có con tàu nào được treo cờ của Quốc gia thành viên kể từ năm 1997.

**Hành động khắc phục**

209 Một chiến lược quốc gia tổng thể sẽ được xây dựng và triển khai thực hiện như một cơ chế giám sát và tuân thủ các các văn kiện hiện hành của IMO theo các yêu cầu của Bộ luật III để đạt được sự cải tiến liên tục. Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 31 tháng 12 năm 2022.

**OB**

210 Không thể xác định rằng Quốc gia thành viên đã xây dựng và thực hiện một chiến lược tổng thể để đảm bảo rằng nghĩa vụ và trách nhiệm của mình theo quy định trong các các văn kiện bắt buộc của IMO được áp dụng (Bộ luật III, điểm 3).

**Căn nguyên**

211 Mặc dù một chiến lược quản lý hàng hải tổng thể đã được thông qua, nhưng nó vẫn đang trong giai đoạn đầu thực hiện tại thời điểm đánh giá. Một số chức năng quản lý hàng hải liên quan đến nghĩa vụ và trách nhiệm theo quy định trong các công ước hiện hành của IMO cần cải thiện trong các lĩnh vực lập pháp, thực thi, thi hành, đánh giá và xem xét theo các yêu cầu của Bộ luật III.

**Hành động khắc phục**

212 Theo các yêu cầu của Bộ luật III, tất cả các cơ quan, đơn vị chính phủ có liên quan sẽ tiếp tục xây dựng và thực hiện chiến lược quản lý hàng hải tổng thể để kết hợp quản lý, kiểm soát và đánh giá các chức năng hành chính hàng hải khác nhau thuộc trách nhiệm của chính phủ có tàu mang quốc tịch, có cảng và chính phủ ven biển cũng như đưa các công ước hoặc bộ luật IMO mới hoặc sửa đổi vào luật pháp quốc gia. Hiệu quả và sự phù hợp liên tục của chiến lược quản lý hàng hải sẽ được theo dõi thông qua các đánh giá định kỳ. Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 30 tháng 6 năm 2020.

**OB**

213 Quốc gia thành viên đã không xây dựng một chiến lược toàn diện để đảm bảo tuân thủ các nghĩa vụ và trách nhiệm quốc tế của mình xuất phát từ các văn kiện bắt buộc của IMO mà Quốc gia đó là một bên (Bộ luật III, điểm 3).

**Căn nguyên**

214 Thiếu kiến thức về các nghĩa vụ bắt nguồn từ các văn kiện bắt buộc của IMO của các cơ quan, đơn vị liên quan.

**Hành động khắc phục**

215 Nhà nước sẽ áp dụng các biện pháp sau:

.1 một chiến lược hàng hải tổng thể, dựa trên các quy định của Bộ luật III, sẽ được Bộ Giao thông vận tải xây dựng sau khi tham khảo ý kiến của các cơ quan, đơn vị liên quan và sẽ được trình lên Hội đồng Chính phủ để thông qua;

.2 một kế hoạch hành động sẽ được xây dựng dựa trên việc thực hiện các nghĩa vụ và trách nhiệm phát sinh từ các văn kiện bắt buộc của IMO mà Quốc gia thành viên là một bên.

.3 một cơ chế hiệu quả sẽ được thiết lập để định kỳ đánh giá hiệu quả hoạt động chung của Quốc gia thành viên về Quốc gia mà một tàu thuyền mang quốc tịch, Quốc gia ven biển và Quốc gia có cảng; và

.4 sau khi được thông qua, chiến lược hàng hải tổng thể sẽ được Bộ Giao thông vận tải truyền đạt tới các đơn vị liên quan và sẽ được đánh giá thường xuyên để đảm bảo thực hiện hiệu quả.

Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 31 tháng 12 năm 2019.

**OB**

216 Quốc gia thành viên đã không xây dựng một chiến lược tổng thể để đảm bảo rằng các nghĩa vụ và trách nhiệm quốc tế của mình được đáp ứng (Bộ luật III, điểm 3).

**Căn nguyên**

217 Không đủ nhân lực có kỹ năng do năng lực và nguồn lực hạn chế và nhu cầu cạnh tranh trong cơ quan, đơn vị chịu trách nhiệm chính của Quốc gia thành viên để thực hiện phát triển chiến lược cần thiết. Ngoài ra còn có sự thiếu nhận thức chung về mức độ của các điều khoản của Bộ luật III và về sự phối hợp cần thiết giữa số lượng các cư quan, đơn vị tạo nên ngành hàng hải.

**Hành động khắc phục**

218 Quốc gia thành viên sẽ:

.1 xây dựng và thực hiện chiến lược hàng hải tổng thể theo các yêu cầu của Bộ luật III. Các cơ quan, đơn vị chịu trách nhiệm sẽ phối hợp xây dựng chiến lược tổng thể và cung cấp đủ cán bộ, nhân viên có kỹ năng;

.2 các cơ quan, đơn vị khác nhau có trách nhiệm được quy định trong các văn kiện hiện hành của IMO sẽ xây dựng Bản ghi nhớ Thỏa thuận, dựa trên vai trò và trách nhiệm của mình theo luật pháp quốc gia; và

.3 cơ quan, đơn vị chịu trách nhiệm chủ chốt sẽ xin Chính phủ phê duyệt để làm cơ quan chủ trì trong việc xây dựng một cơ quan điều phối liên cơ quan để thực hiện các nghĩa vụ và trách nhiệm của Quốc gia mà một tàu thuyền mang quốc tịch, Quốc gia ven biển và Quốc gia có cảng. Cơ quan này sẽ chịu trách nhiệm xây dựng cơ chế đánh giá để đánh giá hiệu quả hoạt động của Nhà nước và đề ra các biện pháp khắc phục, theo yêu cầu, cũng như tiến hành đánh giá định kỳ chiến lược để đảm bảo cải thiện hiệu suất liên tục.

Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 31 tháng 7 năm 2019.

**OB**

219 Quốc gia thành viên đã không xây dựng một chiến lược tổng thể để đảm bảo rằng các nghĩa vụ và trách nhiệm quốc tế của mình với tư cách là Quốc gia mà một tàu thuyền mang quốc tịch, Quốc gia ven biển và Quốc gia có cảng được đáp ứng (Bộ luật III, điểm 3).

**Căn nguyên**

220 Quốc gia thành viên đã xây dựng một chiến lược tổng thể để đảm bảo rằng các nghĩa vụ và trách nhiệm quốc tế của mình với tư cách là Quốc gia mà một tàu thuyền mang quốc tịch, Quốc gia ven biển và Quốc gia có cảng được đáp ứng, nhưng tài liệu chiến lược không đáp ứng đầy đủ các yêu cầu của Bộ luật III do thiếu nhận thức về các điều khoản trong bộ luật III trong quá trình xây dựng chiến lược.

**Hành động khắc phục**

221 Tài liệu chiến lược được trình bày cho các đánh giá viên sẽ được cơ quan có thẩm quyền xem xét, tham khảo ý kiến của các đơn vị liên quan, để thiết lập một chiến lược sửa đổi tuân thủ đầy đủ điểm 3 của Bộ luật III. Đưa ra chương trình đào tạo phù hợp cho các cán bộ, nhân viên trong ngành hàng hải về các điều khoản và việc áp dụng Bộ luật III. Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 30 tháng 06 năm 2019.

**OB**

222 Quốc gia thành viên đã không xây dựng và thực hiện một chiến lược tổng thể để đảm bảo rằng các nghĩa vụ và trách nhiệm quốc tế của mình theo quy định trong các văn kiện bắt buộc của IMO mà Quốc gia đó là một bên với tư cách là Quốc gia mà một tàu thuyền mang quốc tịch, Quốc gia ven biển và Quốc gia có cảng được đáp ứng (Bộ điều III, điểm 3).

**Căn nguyên**

223 Thiếu nguồn lực và nhân sự để xây dựng chiến lược hàng hải với các cơ quan đa dạng thuộc ngành hàng hải.

**Hành động khắc phục**

222 Một chiến lược hàng hải tổng thể bao gồm tất cả các cơ quan, đơn vị tham gia vào việc thực hiện và thực thi các yêu cầu xuất phát từ các văn kiện bắt buộc của IMO sẽ được xây dựng và thực hiện theo các quy định của Quy tắc III, để đảm bảo tuân thủ đầy đủ trách nhiệm và nghĩa vụ quốc tế của Quốc gia thành viên theo quy định của các văn kiện đó. Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 30 tháng 09 năm 2020.

**OB**

225 Một chiến lược, theo yêu cầu của điểm 3 của Bộ luật III để liên tục xem xét hiệu quả trong việc thực thi và thi hành các văn kiện bắt buộc áp dụng vẫn chưa được xây dựng và triển khai (Bộ luật III, điểm 3).

**Căn nguyên**

226 Cục hàng hải của Quốc gia thành viên bao gồm một số cơ quan, đơn vị, tuy nhiên, tầm nhìn và chiến lược thực hiện các văn kiện bắt buộc của IMO không được thống nhất giữa các cơ quan, đơn vị này; do đó, không thể đưa ra một chiến lược đáp ứng các quy định của Bộ luật III.

**Hành động khắc phục**

227 Các hành động sau đây sẽ được thực hiện:

.1 cơ quan, đơn vị chịu trách nhiệm của Cục hàng hải sẽ phối hợp với tất cả các đơn vị có liên quan để xây dựng chiến lược hàng hải tổng thể cho Nhà nước nhằm thực thi và thực thi hiệu quả các văn kiện bắt buộc của IMO; và

.2 cơ quan, đơn vị chịu trách nhiệm của Cục hàng hải sẽ tổng hợp quan điểm từ tất cả các đơn vị và khởi xướng việc thiết lập chiến lược tổng thể cho Nhà nước, đáp ứng các quy định của Bộ luật III.

Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 30 tháng 06 năm 2021.

**OB**

228 Quốc gia thành viên đã không xây dựng một chiến lược tổng thể để đảm bảo rằng các nghĩa vụ quốc tế của mình được đáp ứng và để đảm bảo việc thực thi và thi hành hiệu quả các văn kiện có liên quan của IMO (Bộ luật III, điểm 3).

**Căn nguyên**

229 Vấn đề này xuất phát từ việc thiếu kiến thức về nghĩa vụ theo quy định trong Bộ luật III để xây dựng chiến lược triển khai và thực thi hiệu quả các văn kiện hiện hành của IMO.

**Hành động khắc phục**

230 Quốc gia thành viên sẽ áp dụng chiến lược liên quan đến các vấn đề đối với Quốc gia mà một tàu thuyền mang quốc tịch, Quốc gia ven biển và Quốc gia có cảng và đưa nó vào các tài liệu chính sách cấp cao hiện có thông qua các sửa đổi phù hợp. Quốc gia thành viên cũng sẽ đưa ra một hệ thống đánh giá và xem xét định kỳ, bao gồm tất cả các cơ quan, đơn vị chia sẻ trách nhiệm thực thi và thi hành các yêu cầu xuất phát từ các văn kiện hiện hành của IMO. Các chỉ số đo lường hiệu suất (KPI) sẽ được xác định và hiệu suất của nó sẽ được đánh giá trong việc đáp ứng tất cả các nghĩa vụ. Chiến lược sẽ liên tục được xem xét để đảm bảo nó vẫn đủ để cải thiện hiệu suất chung của Quốc gia thành viên theo các quy định của Bộ luật III. Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 31 tháng 07 năm 2020.

**OB**

231 Quốc gia thành viên đã không xây dựng và thực hiện một chiến lược tổng thể để đảm bảo rằng các nghĩa vụ và trách nhiệm của mình theo các quy định trong các văn kiện bắt buộc hiện hành của IMO với tư cách là Quốc gia mà một tàu thuyền mang quốc tịch, Quốc gia ven biển và Quốc gia có cảng được đáp ứng (Bộ điều III, điểm 3).

**Căn nguyên**

232 Bản dự thảo tài liệu Chiến lược ngành hàng hải tích hợp, được hoàn thành vào năm 2016, không thể kiểm duyệt như mong đợi do sự chậm trễ quá mức.

**Hành động khắc phục**

233 Quốc gia thành viên sẽ kiểm duyệt dự thảo Chiến lược tổng hợp ngành hàng hải và đưa ra kế hoạch/ khung triển khai, bao gồm cơ chế giám sát và đánh giá để đảm bảo rằng chiến lược này đảm bảo thực thi và thi hành hiệu quả các văn kiện bắt buộc của IMO và Bộ luật III. Kế hoạch này sẽ được xem xét định kỳ để đảm bảo cải tiến liên tục. Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 31 tháng 01 năm 2020.

**OB**

234 Không đệ trình một chiến lược hàng hải toàn diện tại thời điểm kiểm toán. Quốc gia thành viên có các chính sách chiến lược, phương hướng và sự phối hợp thỏa thuận hoạt động đã ký kết đối với các hoạt động SAR. Tuy nhiên, nó không thể hiện đầy đủ nghĩa vụ và trách nhiệm của mình theo quy định trong các văn kiện bắt buộc của IMO mà Quốc gia đó là một bên sẽ được đáp ứng ra sao và việc thực thi và thi hành các công cụ đó sẽ được giám sát và đánh giá như thế nào (Bộ luật III, điểm 3) .

**Căn nguyên**

235 Không đủ thời gian và thiếu sự phối hợp giữa các cơ quan, đơn vị để thống nhất phạm vi hành động cần thiết nhằm đáp ứng các mục tiêu của điểm 3 của Bộ luật III đã dẫn đến kết quả phát hiện này.

**Hành động khắc phục**

236 Quốc gia thành viên sẽ xây dựng một chiến lược hàng hải tổng thể để đảm bảo rằng các nghĩa vụ quốc tế với tư là Quốc gia mà một tàu thuyền mang quốc tịch, Quốc gia ven biển và Quốc gia có cảng. Chiến lược này sẽ dựa trên chính sách hợp tác và phối hợp giữa các đơn vị liên quan của Nhà nước và sẽ xác định rõ ràng trách nhiệm, cơ chế giám sát và phân tích rủi ro để xác định và loại bỏ nguyên nhân của bất kỳ sự không phù hợp nào và để đảm bảo cải tiến liên tục. Ngoài ra, KPI sẽ được xác định cho từng cơ quan, đơn vị liên quan và việc đánh giá hiệu suất sẽ được thực hiện cùng với một cuộc họp chung của tất cả các cơ quan, đơn vị liên quan, sẽ được tổ chức sáu tháng một lần. Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 30 tháng 12 năm 2020.

**OB**

237 Quốc gia thành viên đã xây dựng một chiến lược tổng thể, tuy nhiên, nó không đủ mạnh để đảm bảo sự phối hợp hiệu quả giữa tất cả các cơ quan, đơn vị của Nhà nước, cũng như thực hiện hiệu quả trách nhiệm và nghĩa vụ của các đơn vị này theo quy định trong các văn kiện bắt buộc của IMO. Hơn nữa, phương pháp đề xuất để giám sát và đánh giá chiến lược, và một cơ chế đánh giá liên tục để đảm bảo cải thiện hiệu suất và khả năng tổ chức chung với tư cách là Quốc gia mà một tàu thuyền mang quốc tịch, Quốc gia ven biển và Quốc gia có cảng đã không được thực hiện và đánh giá (Bộ luật III, điểm 3).

**Căn nguyên**

238 Thiếu phối hợp giữa các cơ quan, đơn vị của Quốc gia thành viên là nguyên nhân liên quan đến kết quả phát hiện này.

**Hành động khắc phục**

239 Các cơ quan, đơn vị chịu trách nhiệm của Quốc gia thành viên sẽ thực hiện các hành động sau:

.1 Ban chỉ đạo sẽ xem xét chiến lược quốc gia hiện tại để thực hiện các văn kiện của IMO để thiết lập vai trò, trách nhiệm, sự phối hợp và hướng dẫn rõ ràng cho các cơ quan, đơn vị có liên quan của Quốc gia thành viê. Ngoài ra, chiến lược sẽ xây dựng các cuộc họp hàng năm để cân nhắc về nhu cầu xem xét và bắt đầu cải tiến;

.2 một hệ thống giám sát và đánh giá sẽ được xây dựng và triển khai, dựa trên các chỉ số hoạt động chính để đánh giá hiệu quả hoạt động của Nhà nước liên quan đến hiệu quả của việc triển khai và thực thi các văn kiện bắt buộc của IMO. Thông qua hệ thống này, các nguyên nhân của bất kỳ sự không phù hợp sẽ được xác định, loại bỏ và các biện pháp thích hợp sẽ được thiết lập và thực hiện để ngăn ngừa tái diễn; và

.3 các cơ quan, đơn vị chịu trách nhiệm của Quốc gia thành viên sẽ ký kết các thỏa thuận để tăng cường triển khai hiệu quả các văn kiện bắt buộc của IMO.

Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 31 tháng 12 năm 2020.

**OB**

240 Quốc gia thành viên đã không xây dựng một chiến lược tổng thể để đảm bảo rằng các nghĩa vụ và trách nhiệm quốc tế của mình với tư cách là một Quốc gia mà một tàu thuyền mang quốc tịch, Quốc gia ven biển và Quốc gia có cảng được đáp ứng (Bộ luật III, điểm 3).

**Căn nguyên**

241 Chiến lược do Quốc gia thành viên xây dựng không đáp ứng các yêu cầu áp dụng của điểm 3 của Bộ luật III do sự thiếu hiểu biết về phạm vi và mức độ đầy đủ của các yêu cầu. Hơn nữa, do hạn chế tham gia các cuộc họp của IMO, nên cán bộ, nhân viên trong ngành hàng hải có kiến thức hạn chế về việc xây dựng chiến lược hàng hải tổng thể.

**Hành động khắc phục**

242 Các hành động sau đây sẽ được thực hiện:

.1 cơ quan, đơn vị chủ chốt của Cục hàng hải sẽ tương tác với các cơ quan liên quan để nghiên cứu và xem xét phương pháp hiện hành để phê chuẩn và thực hiện các điều ước quốc tế, bao gồm các văn kiện bắt buộc của IMO;

.2 dựa trên kết quả của nghiên cứu và các lỗ hổng liên quan đến việc triển khai Bộ luật III, Bộ chịu trách nhiệm nên tiến hành xây dựng một chiến lược tổng thể để thực hiện và thi hành các văn kiện bắt buộc của IMO sau khi tham khảo ý kiến của các bộ khác và các cơ quan có liên quan;

.3 xin hướng dẫn và hỗ trợ từ IMO và các quốc gia thành viên khác về việc xây dựng chiến lược tổng thể;

.4 Bộ chịu trách nhiệm sẽ xây dựng một chiến lược tổng thể sau khi tham khảo ý kiến của các tổ chức chính phủ và các bên liên quan, để đảm bảo rằng các nghĩa vụ và trách nhiệm quốc tế của Quốc gia thành viên với tư cách là Quốc gia mà một tàu thuyền mang quốc tịch, Quốc gia ven biển và Quốc gia có cảng được đáp ứng, theo quy định trong Bộ luật III;

.5 Bộ chịu trách nhiệm sẽ áp dụng một hệ thống để giám sát và đánh giá định kỳ việc triển khai và thực thi hiệu quả các văn kiện bắt buộc của IMO; và

.6 Bộ chịu trách nhiệm sẽ phân bổ đủ nguồn lực cho cơ quan, đơn vị chủ chố để tham dự các cuộc họp IMO có liên quan, như một biện pháp xây dựng năng lực để hỗ trợ triển khai hiệu quả các văn kiện bắt buộc của IMO.

Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 31 tháng 12 năm 2021.

**OB**

243 Quốc gia thành viên đã không xây dựng chiến lược hàng hải tổng thể để đảm bảo rằng các nghĩa vụ và trách nhiệm quốc tế của mình với tư cách là Quốc gia mà một tàu thuyền mang quốc tịch, Quốc gia ven biển và Quốc gia có cảng được đáp ứng (Bộ luật III, điểm 3).

**Căn nguyên**

244 Do thiếu hiểu biết về các nghĩa vụ được quy định trong các văn kiện bắt buộc hiện hành của IMO và đa dạng hóa các ưu tiên của tổ chức, dẫn đến đã có sự chậm trễ trong việc thiết lập một chiến lược hàng hải quốc gia để thực hiện và thi hành các các văn kiện bắt buộc hiện hành của IMO.

**Hành động khắc phục**

245 Hiệp hội Hàng hải Quốc gia của Quốc gia thành viên bao gồm đại diện từ các cơ quan chính phủ có liên quan, sẽ được thành lập và sẽ phát triển một chiến lược hàng hải quốc gia để thực hiện và thi hành các văn kiện và khuyến nghị hiện hành của IMO. Chiến lược sẽ bao gồm một quy trình giám sát, kiểm tra và đánh giá hiệu quả trong việc thực hiện các nghĩa vụ và trách nhiệm của Quốc gia mà một tàu thuyền mang quốc tịch, Quốc gia ven biển và Quốc gia có cảng trong việc thực thi và thi hành các văn kiện hiện hành của IMO và sẽ dựa trên các khuyến nghị liên quan. Chiến lược sẽ được đưa vào luật pháp quốc gia và sẽ xác định các biện pháp cải tiến liên tục trong việc thực hiện các chức năng này. Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 31 tháng 12 năm 2022.

**OB**

246 Gần đây, Quốc gia thành viên đã xây dựng và thông qua một kế hoạch định hướng chiến lược nhưng lại không bao gồm các biện pháp nhằm đảm bảo nghĩa vụ và trách nhiệm của mình theo quy định trong các văn kiện bắt buộc của IMO mà Quốc gia đó là một bên sẽ được đáp ứng ra sao, cũng không có phương pháp để giám sát và đánh giá rằng chiến lược này đảm bảo việc triển khai và thực thi hiệu quả các văn kiện bắt buộc áp dụng, cũng như một cơ chế để liên tục xem xét và cải thiện hiệu suất và khả năng tổ chức với tư cách là Quốc gia mà một tàu thuyền mang quốc tịch, Quốc gia ven biển và Quốc gia có cảng (Bộ luật III, điểm 3).

**Căn nguyên**

247 Thiếu hiểu biết về phạm vi và mức độ yêu cầu của điểm 3 của Bộ luật III và việc không xem xét liên tục các hướng chiến lược được thông qua để đạt được, duy trì và cải thiện hiệu quả việc tổ chức và năng lực chung của Quốc gia thành viên.

**Hành động khắc phục**

248 Các hành động sau đây sẽ được thực hiện:

.1 việc đánh giá và cập nhật các hướng chiến lược được thông qua sẽ được thực hiện theo điểm 3 của Bộ luật III và cơ chế phối hợp và hợp tác sẽ được thiết lập giữa tất cả các cơ quan, đơn vị liên quan, xác định phạm vi và phạm vi trách nhiệm để đáp ứng mục tiêu tổng quát; và

.2 xây dựng một phương pháp đánh giá hiệu quả, ở cấp độ cao nhất, thông qua đó một cơ quan, đơn vị cụ thể sẽ chịu trách nhiệm giám sát và theo dõi chiến lược. Phương pháp này sẽ được phát triển hài hòa với các mục tiêu chiến lược tổng thể và sẽ bao gồm các KPI và tiêu chí đánh giá cần thiết.

Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 31 tháng 12 năm 2019.

**CÁC HOẠT ĐỘNG CỦA QUỐC GIA MÀ MỘT TÀU THUYỀN MANG QUỐC TỊCH**

**Kết quả phát hiện (FD)**

249 Ngành hàng hải đã không thực hiện các chính sách ban hành luật pháp và hướng dẫn mang tầm vóc quốc gia mà sẽ hỗ trợ cho việc thực thi và thi hành các yêu cầu của tất cả các công ước và quy định về an toàn và phòng ngừa ô nhiễm mà Quốc gia thành viên đó là một bên (Bộ luật III, điểm 15).

**Căn nguyên**

250 Thiếu nhân sự có trình độ và không có chính sách ban hành và phổ biến luật pháp và hướng dẫn quốc gia.

**Hành động khắc phục**

251 Cục hàng hải sẽ thực hiện các hành động sau:

.1 sẽ thành lập một đơn vị chuyên trách về các vấn đề của IMO gồm các cán bộ, nhân viên có trình độ phù hợp với chuyên môn hàng hải. Vai trò và trách nhiệm sẽ được xác định và phân công để đảm bảo theo dõi có hệ thống về việc ban hành luật pháp quốc gia dựa trên việc theo dõi các sửa đổi đối với các văn kiện bắt buộc của IMO;

.2 tiến hành xem xét, phân tích và sắp xếp lại luật pháp và hướng dẫn hiện hành và hướng dẫn của IMO sẽ được xác định là khuyến nghị để hỗ trợ triển khai và thực thi hiệu quả các văn kiện bắt buộc của IMO; và

.3 sẽ xây dựng một QMS bao gồm chính sách phù hợp cho việc ban hành luật pháp và hướng dẫn quốc gia, cũng như các thủ tục được lập thành văn bản. Vai trò và trách nhiệm ban hành luật pháp và hướng dẫn sẽ được thiết lập.

Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 31 tháng 12 năm 2020.

**FD**

252 Cục hàng hải đã không thiết lập các nguồn lực và quy trình có khả năng quản lý chương trình bảo vệ môi trường và an toàn, bao gồm:

.1 hướng dẫn quản lý để thực hiện hiệu quả các văn kiện quốc tế của IMO và các sửa đổi của chúng mà Quốc gia thành viên là một bên;

.2 một chương trình đánh giá và kiểm tra độc lập cho đơn vị cấp giấy chứng nhận và tài liệu cần thiết cho các tàu được treo cờ của Quốc gia thành viên, để đảm bảo tuân thủ các yêu cầu của các văn kiện quốc tế hiện hành; và

.3 quy định để giải quyết các yêu cầu còn lại "để đáp ứng Cục hàng hải" được thiết lập trong các văn kiện bắt buộc của IMO mà Quốc gia đó là một bên

(Bộ luật III, điểm 16.1, 16.2 và 16.5).

**Căn nguyên**

253 Thiếu nhận thức về sự cần thiết của các nguồn lực cần thiết, bao gồm nhân sự có chuyên môn kỹ thuật, không có luật pháp quốc gia và thiếu QMS.

**Hành động khắc phục**

254 Cục hàng hải sẽ thực hiện các hành động sau:

.1 các cơ quan, đơn vị chịu trách nhiệm sẽ xác định các nguồn lực và quy trình cần thiết để quản lý chương trình bảo vệ môi trường và an toàn. Nhân sự có trình độ chuyên môn phù hợp sẽ được tuyển dụng và các nguồn lực cần thiết sẽ được phân bổ theo cơ cấu tổ chức đã được sửa đổi;

.2 sẽ triển khai thực hiện một dự án để xem xét luật pháp hàng hải quốc gia, bao gồm tổ chức lại luật pháp hiện hành, cũng như xây dựng và thực hiện các chỉ dẫn và hướng dẫn bổ sung, bao gồm giải thích các yêu cầu còn lại theo "để đáp ứng Cục hàng hải" trong việc áp dụng các văn kiện bắt buộc của IMO; và

.3 trong QMS, quy trình được lập thành văn bản sẽ được đưa ra để đảm bảo giám sát hiệu quả đối với đơn vị được ủy quyền cấp giấy chứng nhận và hồ sơ, tài liệu cho các tàu được treo cờ của Quốc gia thành viên, thông qua các đợt đánh giá và kiểm tra do Cục hàng hải thực hiện.

Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 31 tháng 12 năm 2021.

**FD**

255 Cục hàng hải đã không thiết lập bất kỳ tiêu chí quốc gia chi tiết nào để công nhận và ủy quyền cho các hiệp hội phân loại và không có bằng chứng nào xác nhận rằng RO được cung cấp tất cả các văn kiện phù hợp với luật pháp và nội dung diễn giải của quốc gia, có hiệu lực đối với các quy định của các công ước mà Quốc gia đó là một bên. Hơn nữa, một chương trình giám sát với các nguồn lực đủ điều kiện đã không được thiết lập và triển khai để giám sát RO nhằm đảm bảo các nghĩa vụ quốc tế được đáp ứng đầy đủ (SOLAS 1974, quy định XI-1/1; Bộ luật RO, phần 2, phần 8; và Bộ luật III, điểm 18.1, 18.4 và 20).

**Căn nguyên**

256 Thiếu cơ sở pháp lý và thiếu các chính sách và tiêu chí về việc ủy quyền cho RO. Ngoài ra, còn thiếu nhân viên kỹ thuật và QMS.

**Hành động khắc phục**

257 Cục hàng hải sẽ thực hiện các hành động sau:

.1 trong dự án xem xét luật pháp quốc gia, pháp luật hiện hành sẽ được cập nhật và tổ chức lại theo các yêu cầu của Bộ luật RO và các văn kiện khác liên quan của IMO đến việc ủy quyền cấp giấy chứng nhận theo luật định; và

.2 các quy trình được lập thành văn bản sẽ được xây dựng trong QMS để thiết lập một chương trình giám sát RO, bao gồm đánh giá và kiểm tra theo dõi các RO, phân tích các vụ bắt giữ và thương vong liên quan đến RO, và các thủ tục liên lạc với RO và các bên liên quan khác . Ngoài ra, các quy trình truyền thông tin liên lạc liên quan đến RO đến IMO thông qua GISIS sẽ được xây dựng và triển khai. Văn phòng chịu trách nhiệm trong ngành hàng hải sẽ là một đơn vị chuyên trách mới cho các vấn đề IMO và sẽ tuyển dụng số lượng cán bộ, nhân viên có trình độ phù hợp.

Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 31 tháng 12 năm 2021.

**FD**

258 Không có một cấu trúc thực thi hiệu quả để đảm bảo tuân thủ các quy tắc và tiêu chuẩn quốc tế của các tàu được treo cờ của Quốc gia thành viên và bởi các cơ quan, đơn vị và người thuộc khu vực tài phàn của mình:

.1 các mức phạt không đủ sức răn đe và chính quyền không thể chứng minh các biện pháp áp dụng phù hợp hoặc nhất quán;

.2 không đủ số lượng cán bộ, nhân viên đủ điều kiện của Quốc gia mà một tàu thuyền mang quốc tịch; và

.3 không xây dựng một chương trình kiểm soát và giám sát để cung cấp cho việc thu thập dữ liệu thống kê, các hành động kịp thời để thực hiện điều tra thương vong và phản ứng kịp thời đối với các khiếm khuyết

(Bộ luật III, điểm 22,5, 22,6 và 23).

**Căn nguyên**

259 Thiếu nhân sự với kiến thức và kỹ năng phù hợp, sự tích hợp không hiệu quả giữa các cơ sở và trụ sở chính, các quy tắc và quy định lỗi thời và không có QMS.

**Hành động khắc phục**

260 Cục hàng hải sẽ thực hiện các hành động sau:

.1 trong dự án xem xét luật pháp quốc gia, luật pháp hiện hành sẽ được cập nhật và tổ chức lại để bao gồm các điều khoản liên quan đến hình phạt đủ mức độ nghiêm trọng để ngăn chặn vi phạm các tiêu chuẩn hàng hải quốc tế;

.2 tiến hành tuyển dụng và đào tạo các giám định viên của Quốc gia mà một tàu thuyền mang quốc tịch để thực thi các yêu cầu quốc gia bắt nguồn từ các văn kiện bắt buộc của IMO. Ngoài ra, sẽ được thiết lập các quy trình cho giám định viên của Quốc gia mà một tàu thuyền mang quốc tịch để giám sát các biện pháp khắc phục được thực hiện trong các trường hợp giam giữ tàu treo cờ của Quốc gia thành viên theo báo cáo của các Quốc gia có cảng, bao gồm hạn chế đổi mới hoặc cấp giấy chứng nhận theo luật định cho đến khi sai sót được khắc phục ; và

3 theo QMS, các quy trình được lập thành văn bản sẽ được phát triển để đảm bảo thu thập dữ liệu thống kê có liên quan của đội tàu để phân tích thêm.

Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 31 tháng 12 năm 2021.

**FD**

261 Các hình thức thỏa thuận pháp lý để xác định trách nhiệm, quyền hạn và mối liên hệ của các điều tra viên không đầy đủ hoặc không được bố trí tốt. Hơn nữa, cục hàng hải đã không triển khai một hệ thống được lập thành văn bản về trình độ chuyên môn và cập nhật liên tục kiến thức của các giám định viên của Quốc gia mà một tàu thuyền mang quốc tịch liên quan đến nhiệm vụ mà họ được ủy quyền thực hiện (Bộ luật III, điểm 28 và 35).

**Căn nguyên**

262 Do sự phân công vai trò và trách nhiệm không đầy đủ và không có QMS.

**Hành động khắc phục**

263 Cục hàng hải sẽ thực hiện các hành động sau:

.1 trong dự án xem xét luật pháp quốc gia, luật pháp hiện hành sẽ được cập nhật để cung cấp và đảm bảo cơ sở pháp lý cho các giám định viên của Quốc gia mà một tàu thuyền mang quốc tịch để thực hiện nhiệm vụ của mình. Ngoài ra, Cục hàng hải sẽ xác định trách nhiệm, quyền hạn và mối quan hệ của các nhà khảo sát;

.2 theo QMS, các chương trình đào tạo được lập thành văn bản để liên tục cập nhật kiến thức của các giám định viên của Quốc gia mà một tàu thuyền mang quốc tịch; cũng như các tiêu chí đánh giá hiệu suất hàng năm và 'hướng dẫn sử dụng' cho những người đánh giá; và một hệ thống được lập thành lập văn bản sẽ lưu giữ các bằng cấp hiện hữu xác định nhu cầu đào tạo và đào tạo cần được thực hiện cho mỗi điều tra viên; và

.3 tiến hành xem xét việc xây dựng các chương trình đào tạo, tham gia các khóa học WMU và các khóa học mô hình IMO. Ngoài ra, các chương trình được đề cập sẽ bao gồm đào tạo cho các cán bộ, nhân viên kiểm soát của Quốc gia có cảng (PSCO) và các nhà điều tra.

Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 31 tháng 12 năm 2021.

**FD**

264 Cục hàng hải đã không thực hiện phần lớn các quy định của Bộ luật điều tra tai nạn, bao gồm nhưng không giới hạn:

.1 không đủ quy định để tiến hành điều tra thương vong khách quan và công tâm;

.2 có sẵn các điều tra viên tai nạn được đào tạo và công tâm để thực hiện các cuộc điều tra khách quan;

.3 không có thỏa thuận điều tra hợp tác với các quốc gia thành viên khác; và

.4 có sẵn báo cáo điều tra cuối cùng cho công chúng và ngành vận tải biển

(SOLAS 1974, quy định I/21 và XI-1/6; Bộ luật điều tra về tai nạn, điểm 6.2, 7.1, 7.2, 8.1, 10.1, 11.1, 14.1, 14.2 và 14.4; và Bộ luật III, điểm 38 và 41).

**Căn nguyên**

265 Thiếu nhận thức về các yêu cầu của các văn kiện bắt buộc của IMO liên quan đến điều tra thương vong và thiếu nhân sự có kiến thức và kỹ năng phù hợp. Ngoài ra, thiếu cơ sở pháp lý cũng là nguyên nhân của kết quả phát hiện này.

**Hành động khắc phục**

266 Cục hàng hải sẽ thực hiện các hành động sau:

.1 trong dự án xem xét luật pháp quốc gia, sẽ xây dựng luật mới liên quan đến thực thi và thi hành Bộ luật Điều tra Tai nạn;

.2 lập một đơn vị điều tra tai nạn mới, báo cáo trực tiếp cho cục trưởng cục hàng hải và gồm các nhà điều tra độc lập. Ngoài ra, sẽ xây dựng các quy trình hợp tác điều tra tai nạn với các quốc gia khác và công bố báo cáo điều tra cuối cùng cho công chúng và ngành hàng hải; và

.3 sẽ xây dựng chương trình đào tạo và nhận thức cho các nhà điều tra, nhân viên hỗ trợ và các cơ quan, đơn vị khác liên quan đến điều tra tai nạn. Các chương trình đào tạo sẽ bao gồm đào tạo trong nhà và đào tạo ở nước ngoài.

Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 31 tháng 12 năm 2021.

**FD**

267 Không có hệ thống nào để Cục hàng hải định kỳ đánh giá hiệu suất của mình đối với các quy trình, thủ tục và nguồn lực hành chính cần thiết để đáp ứng nghĩa vụ và trách nhiệm của mình theo các quy định trong các văn kiện bắt buộc của IMO với tư cách là Quốc gia mà một tàu thuyền mang quốc tịch (Bộ luật III, điểm 42 và 43) .

**Căn nguyên**

268 Thiếu nhận thức về sự cần thiết phải có QMS, trong đó bao gồm đánh giá hiệu suất cho các hoạt động của Quốc gia mà một tàu thuyền mang quốc tịch.

**Hành động khắc phục**

269 Cục hàng hải sẽ thực hiện các hành động sau:

.1 sẽ xây dựng một quy trình quy định phương pháp chi tiết để xem xét và đánh giá định kỳ hiệu suất đối với các thủ tục hành chính, quy trình và nguồn lực cần thiết để đáp ứng các nghĩa vụ và trách nhiệm của Quốc gia mà một tàu thuyền mang quốc tịch theo các quy định trong các văn kiện bắt buộc của IMO. Thủ tục này sẽ được áp dụng cho tất cả các cơ quan, đơn vị của Quốc gia thành viên tham gia vào các hoạt động của một Quốc gia mà một tàu thuyền mang quốc tịch. Các chỉ số đo lường hiệu suất cho các cơ quan, đơn vị có liên quan sẽ được xác định trên cơ sở đầu ra của chúng để cho phép đo lường hiệu suất và sẽ được xem xét hàng năm trong các cuộc họp đánh giá; và

.2 Cục hàng hải sẽ là đơn vị dẫn đầu trong việc thực hiện quy trình trong QMS để đánh giá hiệu suất trên tất cả các cơ quan, đơn vị và tất cả sẽ chịu sự đánh giá QMS bên ngoài bởi một cơ quan chứng nhận.

Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 31 tháng 12 năm 2020.

**FD**

270 Mặc dù Cục hàng hải đã thực hiện một quy trình liên quan đến việc xây dựng chính sách ban hành luật pháp và hướng dẫn quốc gia để hỗ trợ thực thi và thi hành các yêu cầu của tất cả các công ước và quy định về an toàn và phòng ngừa ô nhiễm mà Quốc gia đó là một bên; nhưng tính hiệu quả của nó không thể chứng minh được (Bộ luật III, điểm 15.1).

**Căn nguyên**

271 Không có đơn vị chuyên trách chịu trách nhiệm thực hiện và giám sát các quy trình hiện hành để xây dựng chính sách ban hành luật pháp và hướng dẫn quốc gia.

**Hành động khắc phục**

272 Cục hàng hải sẽ giao trách nhiệm cho một đơn vị chuyên trách xem xét và thực hiện quy trình hiện hành về việc xây dựng chính sách thông qua việc xây dựng các quy trình, hướng dẫn hoặc sửa đổi các quy định hiện hành về cách thức xây dựng và phân phối các chính sách, ví dụ, theo hướng dẫn về hành chính. Đơn vị này cũng sẽ chịu trách nhiệm phối hợp với các đơn vị khác của Nhà nước chịu trách nhiệm triển khai hoặc thực thi các văn kiện hiện hành của IMO. Sẽ thiết lập một quy trình xây dựng chính sách sẽ được đưa vào chương trình bảo vệ môi trường và an toàn. Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 30 tháng 07 năm 2021.

**FD**

273 Cục hàng hải đã không thiết lập các nguồn lực và quy trình có khả năng quản lý chương trình bảo vệ môi trường và an toàn, bao gồm:

.1 hướng dẫn hành chính để thực hiện hiệu quả các văn kiện bắt buộc của IMO và các sửa đổi của chúng mà Quốc gia thành viên là một bên; và

.2 các điều khoản để giải quyết các yêu cầu còn lại " để đáp ứng Cục hàng hải" và các tiêu chí phê duyệt loại vật liệu và thiết bị theo yêu cầu trong các văn kiện bắt buộc của IMO mà Quốc gia đó là một bên

(Bộ luật III, điểm 16.1 và 16.5).

**Căn nguyên**

274 Thiếu nhận thức về sự cần thiết phải thực hiện chương trình bảo vệ môi trường và an toàn hàng hải.

**Hành động khắc phục**

275 Cục hàng hải sẽ xây dựng chương trình bảo vệ môi trường và an toàn hàng hải, bao gồm các tiêu chí cần tuân thủ để soạn thảo các hướng dẫn hành chính và các quy định quốc gia nhằm thực hiện hiệu quả và thực thi các văn kiện hiện hành của IMO và các sửa đổi tương ứng. Kênh truyền đạt thông tin liên quan cho các bên quan tâm và các kênh liên lạc tương ứng cũng sẽ được xác định. Quy trình hiện tại để thiết lập các tiêu chí cho những yêu cầu còn lại để đáp ứng sự hài lòng của Cục hàng hải sẽ được xem xét, bao gồm hướng dẫn chi tiết hơn liên quan đến các yêu cầu cụ thể các văn kiện hiện hành của IMO, cùng với phương pháp và trách nhiệm xác định các tiêu chí tương ứng. Các hành động tương tự sẽ được thực hiện liên quan đến các quy định liên quan đến phê duyệt loại vật liệu và thiết bị. Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 30 tháng 06 năm 2021.

**FD**

276 Việc ủy nhiệm quyền hành cho RO không được thực hiện theo các quy định của Bộ luật RO. Ngoài ra, Cục hàng hải đã không cung cấp cho RO tất cả các luật pháp quốc gia, các cách hiểu tương ứng hoặc các quy định bổ sung khác để có hiệu lực đối với các quy định của các văn kiện hiện hành của IMO (SOLAS 1974, quy định XI-1/1; Bộ luật RO, phần 1, mục 4.2; và Bộ luật III, điểm 18.2 và 18.4).

**Căn nguyên**

277 Thiếu nhận thức về các quy định của Bộ luật RO và Bộ luật III liên quan đến việc ủy nhiệm quyền hành.

**Hành động khắc phục**

278 Sau khi xây dựng và thực hiện một quy trình mới để kết hợp sửa đổi theo các các văn kiện hiện hành của IMO vào luật quốc gia, các yêu cầu liên quan của Bộ luật RO sẽ được ban hành thành luật pháp quốc gia. Ngoài ra, sau khi Cục hàng hải xây dựng chương trình bảo vệ môi trường và an toàn hàng hải, việc xây dựng các quy định và hướng dẫn hành chính quốc gia sẽ được thực hiện để thực hiện hiệu quả các yêu cầu của Bộ luật RO và các thỏa thuận giữa Cục hàng hải và các RO sẽ được cập nhật. Chương trình cũng sẽ thiết lập yêu cầu cung cấp cho RO tất cả các văn bản pháp luật quốc gia phù hợp, giải thích tương ứng và bất kỳ tiêu chuẩn quốc gia bổ sung nào để thực hiện các văn kiện có liên quan của IMO. Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 31 tháng 12 năm 2021.

**FD**

279 Chương trình giám sát do Cục hàng hải thiết lập để giám sát RO không bao gồm việc tiến hành các cuộc điều tra bổ sung để đảm bảo rằng các tàu được treo cờ của Quốc gia thành viên tuân thủ hiệu quả các yêu cầu trong các văn kiện bắt buộc của IMO và luật pháp quốc gia. Ngoài ra, Cục hàng hải không đủ nhân viên có kiến thức tốt về các quy tắc và quy định của Quốc gia mà một tàu thuyền mang quốc tịch và các RO để thực hiện và giám sát hiệu quả các RO (Bộ luật III, điểm 20).

**Căn nguyên**

280 Thiếu cơ sở pháp lý và không đủ nguồn nhân lực và tài chính để thực hiện chương trình giám sát của các RO.

**Hành động khắc phục**

281 Với việc thành lập chương trình bảo vệ môi trường và an toàn hàng hải của Cục hàng hải, chương trình giám sát RO hiện tại sẽ được sửa đổi và thiết lập theo cơ sở pháp lý phù hợp. Sẽ cung cấp nguồn lực đầy đủ và sẽ xem xét tiến hành khảo sát bổ sung. Ngoài ra, một chương trình đào tạo và chuyên môn hóa sẽ được thiết lập để đảm bảo đủ nhân sự có chuyên môn kỹ thuật để thực hiện các nhiệm vụ giám sát và theo dõi. Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 30 tháng 06 năm 2021.

**FD**

282 Các luật và quy định quốc gia không có các hình phạt đủ mức độ nghiêm trọng để ngăn chặn sự vi phạm các quy tắc và tiêu chuẩn quốc tế của các tàu được treo cờ của Quốc gia thành viên, cũng như bởi các cá nhân có giấy chứng nhận hoặc chứng thực do Cục hàng hải ban hành (Bộ luật III, điểm 22.5 và 22.7).

**Căn nguyên**

283 Do luật pháp lỗi thời, các hình phạt theo quy định được tìm thấy không đủ mức độ răn đe để ngăn chặn vi phạm.

**Hành động khắc phục**

284 Cục hàng hải sẽ thực hiện các hành động sau:

.1 theo chương trình bảo vệ môi trường và an toàn do Cục hàng hải thành lập, các quy định về giải thích và hướng dẫn hành chính mới để thực thi hiệu quả các văn kiện hiện hành của IMO sẽ được xây dựng trong sự phối hợp với bộ phận pháp lý; và

.2 sẽ thiết lập chương trình đào tạo và chuyên môn hóa để đảm bảo đủ nhân viên có trình độ có khả năng thực hiện và thực thi các yêu cầu xuất phát từ các văn kiện hiện hành của IMO. Các quy trình và hướng dẫn sẽ được xây dựng để đánh giá hiệu quả của chương trình đào tạo.

Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 31 tháng 12 năm 2021.

**FD**

285 Mặc dù Cục hàng hải có luật pháp quốc gia liên quan đến việc thực thi các văn kiện bắt buộc của IMO và có nhân viên chịu trách nhiệm thực thi và thi hành luật đó, nhưng theo xác minh, luật pháp quốc gia là không đủ và nhân viên không có đủ trình độ năng lực để đảm bảo tuân thủ đầy đủ các văn kiện bắt buộc của IMO mà Quốc gia đó là một bên (Bộ luật III, điểm 24.1 và điểm 24.2).

**Căn nguyên**

286 Thiếu chương trình bảo vệ môi trường và an toàn, bao gồm chương trình đào tạo đầy đủ.

**Hành động khắc phục**

287 Cục hàng hải sẽ thực hiện các hành động sau:

.1 theo chương trình bảo vệ môi trường và an toàn do Cục hàng hải thành lập, các quy định về giải thích và hướng dẫn hành chính mới để thực thi hiệu quả các văn kiện hiện hành của IMO sẽ được xây dựng trong sự phối hợp với bộ phận pháp lý; và

.2 sẽ thiết lập chương trình đào tạo và chuyên môn hóa để đảm bảo đủ nhân viên có trình độ có khả năng thực hiện và thực thi các yêu cầu xuất phát từ các văn kiện hiện hành của IMO. Các quy trình và hướng dẫn sẽ được xây dựng để đánh giá hiệu quả của chương trình đào tạo.

Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 31 tháng 06 năm 2021.

**FD**

288 Việc sắp xếp các cuộc điều tra tai nạn không được tìm thấy là tuân thủ các quy định của Bộ luật Điều tra Tai nạn, đặc biệt:

.1 không có luật pháp quốc gia cho phép các nhà điều tra thực hiện các cuộc điều tra trên tàu; và

.2 báo cáo điều tra đã không được lập theo các quy định của Bộ luật Điều tra Tai nạn và chưa được công bố hoặc gửi tới IMO

(SOLAS 1974, quy định XI-1/6; Bộ luật Điều tra Tai nạn, điểm 8.1, 14.1, 14.4; và Bộ luật III, điểm 38 và 41).

**Căn nguyên**

289 Chưa phân công trách nhiệm giám sát và thông qua các sửa đổi đối với các văn kiện hiện hành của IMO và ngoài ra, không đủ nhân sự có chuyên môn về hàng hải (kỹ thuật và pháp lý) để ban hành luật pháp cần thiết.

**Hành động khắc phục**

290 Sau khi ban hành Bộ luật Điều tra Tai nạn thành luật pháp quốc gia, Cục hàng hải sẽ cập nhật các quy trình hiện hành để bao gồm việc ban hành các quy định quốc gia để cấp quyền và quyền hạn cần thiết cho các cán bộ điều tra. Hướng dẫn sẽ được ban hành cho các cán bộ điều tra để chuẩn bị các báo cáo điều tra theo Bộ luật Điều tra Tai nạn. Ngoài ra, quy trình công bố và gửi báo cáo sẽ được cải thiện và khả năng công bố báo cáo thông qua trang web của Cục hàng hải sẽ được xem xét. Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 31 tháng 12 năm 2021.

**FD**

291 Không có bằng chứng khách quan nào được tìm thấy cho thấy rằng Cục hàng hải đã triển khai một hệ thống tài liệu về trình độ chuyên môn và cập nhật liên tục kiến thức của các giám định viên của Quốc gia mà một tàu thuyền mang quốc tịch liên quan đến các nhiệm vụ mà họ được ủy quyền thực hiện (Bộ luật III, điểm 35 và 36).

**Căn nguyên**

292 Việc thiếu nguồn nhân lực và tài chính làm cản trở sự phát triển của một hệ thống tài liệu về trình độ của các giám định viên của Quốc gia mà một tàu thuyền mang quốc tịch và cập nhật liên tục kiến thức của họ.

**Hành động khắc phục**

293 Cục hàng hải sẽ thực hiện các hành động sau:

.1 sẽ xây dựng chính sách và chương trình đào tạo có tính đến trình độ cá nhân và nhu cầu đào tạo, và sẽ bao gồm: phân tích phân bổ nguồn lực; lịch trình đào tạo tài liệu thường trực cho nhân viên tham gia vào các nhiệm vụ khảo sát, đánh giá và điều tra; và một chương trình giới thiệu cho các điều tra viên, nhân viên đánh giá và điều tra mới được tuyển dụng. Chương trình nói trên sẽ dựa trên các khóa học mô hình của IMO hoặc các chương trình đào tạo của các tổ chức hàng hải được công nhận và cũng sẽ bao gồm các quy định cho đào tạo nội bộ; và

.2 tiến hành triển khai một hệ thống đánh giá trình độ hàng năm cho các giám định viên, kiểm toán viên và điều tra viên quốc gia, dựa trên KPI.

Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 30 tháng 06 năm 2021.

**FD**

294 Cục hàng hải đã không thực hiện các chính sách ban hành luật pháp và hướng dẫn quốc gia, mà điều này sẽ hỗ trợ cho việc thực thi và thi hành các yêu cầu của tất cả các công ước và nghị định thư về an toàn và phòng ngừa ô nhiễm mà Quốc gia đó là một bên (Bộ luật III, điểm 15).

**Căn nguyên**

295 Không có đơn vị chuyên trách chịu trách nhiệm xây dựng các chính sách liên quan đến ban hành hướng dẫn quốc gia.

**Hành động khắc phục**

296 Cục hàng hải sẽ chỉ định một nhóm công tác chịu trách nhiệm xây dựng các chính sách và tiêu chí và xây dựng các quy trình (hoặc sửa đổi các quy định hiện hành) để xây dựng và phân phối các chính sách, như thông qua việc ban hành luật pháp quốc gia, thông tư, hướng dẫn hoặc thủ tục hành chính như cũng như để xác định cách thức liên quan và phối hợp với các cơ quan, đơn vị khác của Nhà nước chịu trách nhiệm triển khai và/ hoặc thực thi các văn kiện hiện hành của IMO. Hơn nữa, nhóm công tác cũng sẽ chịu trách nhiệm cập nhật và sửa đổi bất kỳ chính sách nào được thông qua, nếu được yêu cầu. Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 01 tháng 11 năm 2020.

**FD**

297 Cục hàng hải đã không thiết lập các nguồn lực và quy trình có khả năng quản lý chương trình bảo vệ môi trường và an toàn, bao gồm:

.1 hướng dẫn hành chính để triển khai hiệu quả các văn kiện hiện hành của IMO và các sửa đổi của chúng mà Quốc gia thành viên đó là một bên;

.2 một chương trình đánh giá và kiểm tra độc lập bao gồm đơn vị cấp giấy chứng nhận và hồ sơ, tài liệu cần thiết cho các tàu được treo cờ của Quốc gia thành viên để đảm bảo tuân thủ các yêu cầu của các văn kiện quốc tế hiện hành; và

.3 quy định để giải quyết các yêu cầu còn lại "theo thỏa mãn của Cục hàng hải" và các tiêu chí phê duyệt loại vật liệu và thiết bị theo yêu cầu trong các văn kiện bắt buộc của IMO mà Quốc gia đó là một bên

(Bộ luật III, điểm 16.1, 16.2 và 16.5).

**Căn nguyên**

298 Thiếu nhận thức về các khía cạnh khác nhau cần được giải quyết để có một chương trình bảo vệ môi trường và an toàn hàng hải hiệu quả.

**Hành động khắc phục**

299 Cục hàng hải sẽ xây dựng chương trình bảo vệ môi trường và an toàn hàng hải, bao gồm các tiêu chí cần tuân thủ để soạn thảo các hướng dẫn hành chính và các quy định quốc gia nhằm thực hiện hiệu quả các văn kiện hiện hành của IMO và các sửa đổi tương ứng của chúng. Chương trình này sẽ bao gồm các chính sách cần phải tuân theo liên quan đến các vật liệu và thiết bị phải thuộc loại được phê duyệt bởi Cục hàng hải, các vật liệu và thiết bị tương đương và các hình thức thay thế, cũng như các giải thích để "để đáp ứng Cục hàng hải" trong việc áp dụng các văn kiện của IMO. Ngoài ra, chương trình sẽ bao gồm các cuộc đánh giá độc lập của Cục hàng hải trong việc cấp các chứng chỉ cần thiết và hồ sơ, tài liệu liên quan, để xác minh việc tuân thủ các yêu cầu được thiết lập trong các văn kiện của IMO tương ứng. Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 01 tháng 12 năm 2020.

**FD**

300 Không thiết lập đầy đủ các biện pháp để đảm bảo rằng các tàu được treo cờ của Quốc gia thành viên được điều khiển đầy đủ và hiệu quả theo nghị quyết A.1047 (27) (SOLAS 1974, quy định V/14; và Bộ luật III, điểm 17).

**Căn nguyên**

301 Không có một đơn vị chịu trách nhiệm để giám sát và đảm bảo rằng các sửa đổi đối với các văn kiện bắt buộc của IMO đã được đưa vào luật pháp quốc gia.

**Hành động khắc phục**

302 Trong cơ chế áp dụng và giám sát mới về sửa đổi các văn kiện IMO mà sẽ được thành lập; Cục hàng hải sẽ ban hành các nghị quyết được cập nhật, trong đó sẽ có các Nguyên tắc Quản lý An toàn mới nhất trong việc xác định bổ sung việc điều khiển cho các tàu treo cờ của Quốc gia thành viên và cấp giấy chứng nhận Quản lý An toàn Tối thiểu có liên quan. Nhân sự chủ chốt sẽ được đào tạo trong việc áp dụng các yêu cầu mới của quốc gia. Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 01 tháng 12 năm 2020.

**FD**

303 Không có bằng chứng cho thấy, trước khi ủy thác các chức năng cho RO, Cục hàng hải đã xác định rằng RO có đủ khả năng kỹ thuật, quản lý và nghiên cứu để hoàn thành các nhiệm vụ được ủy thác. Ngoài ra, các thỏa thuận chính thức bằng văn bản được ký kết với RO không đáp ứng các yêu cầu tối thiểu được thiết lập trong các văn kiện quốc tế có liên quan (SOLAS 1974, quy định XI-1/1; Bộ luật RO, phần 2, phần 8; và Bộ luật III, điểm 18.1, 18.2, 18.3 và 18.4).

**Căn nguyên**

304 Thiếu nhận thức về các quy định của Bộ luật RO và Bộ luật III. Hành động khắc phục

**Hành động khắc phục**

305 Cục hàng hải sẽ xây dựng và thực hiện một quy trình đánh giá sự phù hợp và xác định các tiêu chí để lựa chọn RO, dựa trên khả năng kỹ thuật, quản lý và nghiên cứu của mình trước khi ủy thác. Cục hàng hảisẽ liên lạc với các RO để ký kết các thỏa thuận mới, theo các yêu cầu của các văn kiện tương ứng của IMO. Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 01 tháng 02 năm 2020.

**FD**

306 Cục hàng hải đã không thiết lập một chương trình giám sát với đủ nguồn lực để theo dõi và kiểm soát các đợt đánh giá và các hoạt động khác được giao cho RO. Hơn nữa, các quy định để thực hiện các khảo sát bổ sung để đảm bảo rằng các tàu được treo cờ của Quốc gia thành viên tuân thủ hiệu quả các yêu cầu của các văn kiện hiện hành của IMO đã không được xây dựng (Bộ luật RO, phần 2, phần 4; và Bộ luật III, điểm 20 ).

**Căn nguyên**

307 Không có cơ sở pháp lý, cũng không có quy trình cụ thể và một đơn vị chuyên trách để giải quyết các vấn đề liên quan đến RO.

**Hành động khắc phục**

308 Cục hàng hải sẽ thiết lập một chương trình giám sát RO và sẽ liên kết với RO theo đó, bao gồm cả các yêu cầu liên lạc và báo cáo mà các RO sẽ được yêu cầu phải cung cấp cho Cục hàng hải. Chương trình giám sát sẽ bao gồm đánh giá RO hàng năm, thực hiện khảo sát bổ sung bởi các giám định viên của Quốc gia thành viên và các cuộc họp thường niên với đại diện của RO để thông báo cho họ, bên cạnh các vấn đề khác, về bất kỳ thay đổi nào trong chính sách của Cục hàng hải, các yêu cầu được thiết lập bởi luật pháp quốc gia và Tiêu chuẩn quản trị. Chương trình giám sát sẽ được thiết lập theo các khuyến nghị của phần 3 của Bộ luật RO. Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 01 tháng 02 năm 2020.

**FD**

309 Không có văn kiện pháp lý, luật định hoặc quy định tương tự nào có thể quy định hình phạt, bao gồm tiền phạt và/ hoặc các biện pháp tương đương khác, đủ mức độ ren đe để ngăn chặn vi phạm các quy tắc, quy định và tiêu chuẩn quốc tế của các tàu được treo cờ của Quốc gia thành viên (Bộ luật III, điểm 22.5).

**Căn nguyên**

310 Một số luật quốc gia đã lỗi thời và không trao quyền thực thi cho Cục hàng hải.

**Hành động khắc phục**

311 Cục hàng hải sẽ đệ trình một đề xuất lên các cơ quan chính quyền có liên quan, để Cục hàng hải được cấp quyền thực thi, bao gồm áp dụng mức phạt và ban hành các biện pháp phòng ngừa và răn đe khác nhằm giảm thiểu vi phạm các quy tắc và quy định quốc tế. Bộ phận pháp lý của Cục hàng hải sau khi được thành lập, sẽ chịu trách nhiệm soạn thảo các quy định pháp lý mới và cập nhật các quy định hiện hành, cùng với các nhân viên kỹ thuật của Cục hàng hải trước khi đệ trình chúng để phê duyệt và ban hành luật pháp quốc gia. Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 01 tháng 02 năm 2020.

**FD**

312 Cục hàng hải đã không xây dựng hoặc triển khai chương trình kiểm soát và giám sát, nếu phù hợp, để:

.1 thu thập dữ liệu thống kê từ đội tàu, để có thể tiến hành phân tích xu hướng nhằm xác định các khu vực có vấn đề;

.2 đảm bảo tuân thủ các công cụ quốc tế hiện hành thông qua luật pháp quốc gia; và

.3 cung cấp một số lượng nhân viên có trình độ phù hợp để thực hiện và thi hành luật pháp, nghị quyết, hướng dẫn hành chính hoặc hướng dẫn quốc gia được xây dựng để hỗ trợ thực hiện đầy đủ các văn kiện quốc tế tương ứng, bao gồm cả nhân sự để thực hiện các cuộc điều tra và khảo sát

(Bộ luật III, điểm 23.2, 24.1 và 24.2).

**Căn nguyên**

313 Thiếu nguồn nhân lực, tài chính và hậu cần.

**Hành động khắc phục**

314 Cục hàng hải sẽ thực hiện các hành động sau:

.1 xây dựng quy trình đánh giá hiệu suất của Quốc gia mà một tàu thuyền mang quốc tịcht theo khuôn khổ của chiến lược tổng thể mới, do đó, các quy định cho việc thu thập dữ liệu thống kê làm cơ sở cho việc tiến hành phân tích xu hướng sẽ được thiết lập như một phần trong đánh giá hiệu suất nhằm nâng cao hiệu quả của các quy trình. Ngoài ra, các quy trình đánh giá các biện pháp và chính sách của Nhà nước cũng sẽ được thiết lập để đảm bảo tuân thủ các nghĩa vụ của nó thông qua việc ban hành luật pháp và hướng dẫn quốc gia phù hợp; và

.2 tiến hành đánh giá về các nguồn lực cần thiết, đặc biệt là nhân viên có trình độ để thực hiện và thi hành các văn kiện hiện hành của IMO bao gồm thực hiện khảo sát và điều tra, và sẽ tuyển dụng nhân sự bổ sung phù hợp.

Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 01 tháng 12 năm 2020.

**FD**

315 Không có bằng chứng khách quan nào được tìm thấy cho thấy rằng Cục hàng hải đã triển khai một hệ thống được lập thành văn bản về trình độ chuyên môn và cập nhật liên tục kiến thức của các giám định viên quốc gia liên quan đến các nhiệm vụ mà họ được ủy quyền thực hiện (Bộ luật III, điểm 35).

**Căn nguyên**

316 Không đủ nguồn nhân lực và tài chính làm cản trở sự phát triển của một hệ thống tài liệu về trình độ của các giám định viên của Quốc gia mà một tàu thuyền mang quốc tịch và cập nhật liên tục kiến thức của họ.

**Hành động khắc phục**

317 Cục hàng hải sẽ thực hiện các hành động sau:

.1 một ban giám đốc cụ thể sẽ được giao trách nhiệm xây dựng và phát triển một hệ thống tài liệu về trình độ chuyên môn của các nhà giám định viên quốc gia và cập nhật liên tục kiến thức của họ. Hệ thống sẽ bao gồm một chương trình đào tạo lâu dài bao gồm đánh giá trình độ và đào tạo của các giám định viên của Quốc gia mà một tàu thuyền mang quốc tịch, đánh giá và cung cấp nguồn nhân lực và tài chính cần thiết, xác định loại hình đào tạo và lịch trình cập nhật kiến thức về các giám định viên của Quốc gia mà một tàu thuyền mang quốc tịch, kế hoạch tạo cân bằng cho các giám định viên mới, PSCO và đánh giá viên. Chương trình đào tạo được đề cập sẽ dựa trên các khóa học mô hình của IMO hoặc các chương trình đào tạo của các tổ chức hàng hải được công nhận; và

.2 phối hợp với các tổ chức khu vực để bao gồm các giám định viên của Quốc gia mà một tàu thuyền mang quốc tịch, PSCO và đánh giá viên trong các khóa đào tạo tại khu vực. Chương trình đào tạo cũng sẽ bao gồm các quy định để đào tạo nội bộ.

Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 01 tháng 02 năm 2020.

**FD**

318 Việc sắp xếp để tiến hành điều tra tai nạn không tuân thủ Bộ luật Điều tra Tai nạn, đặc biệt là về sự công bằng và khách quan của các nhà điều tra, công bố các báo cáo cho công chúng và báo cáo cho IMO (SOLAS 1974, quy định I/21 và XI- 1/6; MARPOL, điều 12 (1); LL 1966, điều 23; Bộ luật Điều tra Tai nạn, điểm 11.1 và 14.4; và Bộ luật III, điểm 38 và 41).

**Căn nguyên**

319 Do thiếu nguồn nhân lực và tài chính, một đơn vị chuyên trách chịu trách nhiệm đảm bảo rằng các cuộc điều tra tai nạnđược thực hiện theo các yêu cầu của Bộ luật Điều tra Tai nạn đã không được chỉ định.

**Hành động khắc phục**

320 Cục hàng hải sẽ thực hiện các hành động sau:

.1 bắt đầu cập nhật luật pháp quốc gia để ban hành các yêu cầu của Bộ luật Điều tra Tai nạn và sẽ xây dựng và triển khai thực hiện các quy trình và hướng dẫn liên quan;

.2 sẽ chỉ định để đảm bảo sự công bằng và khách quan của các nhà điều tra, các nhà điều tra cụ thể và độc quyền. Ngoài ra, việc truyền đạt thông tin cần thiết đến IMO liên quan đến điều tra tai nạn sẽ được đưa vào quy trình mới về việc truyền thông tin đến IMO; và

.3 lập một trang web để cung cấp thông tin về lĩnh vực hàng hải liên quan đến các nghị quyết, hướng dẫn và tiêu chí của Cục hàng hải để thực thi và thi hành các yêu cầu xuất phát từ các văn kiện của IMO về an toàn hàng hải và bảo vệ môi trường, cũng như các báo cáo về điều tra tai nạn.

Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 01 tháng 03 năm 2020.

**FD**

321 Không có hệ thống nào để Cục hàng hải định kỳ đánh giá hiệu suất của mình đối với các quy trình, thủ tục và nguồn lực hành chính cần thiết để đáp ứng nghĩa vụ và trách nhiệm của mình theo quy định trong các văn kiện bắt buộc của IMO với tư cách là Quốc gia mà một tàu thuyền mang quốc tịch (Bộ luật III, điểm 42 và 43) .

**Căn nguyên**

322 Không có hệ thống quản lý để đo lường hiệu suất trong việc thực hiện các hoạt động của Quốc gia mà một tàu thuyền mang quốc tịch.

**Hành động khắc phục**

323 Việc đánh giá và xem xét hiệu suất theo chiến lược tổng thể mới sẽ cho phép Cục hàng hải phối hợp với tất cả các cơ quan, đơn vị của Quốc gia thành viên chia sẻ trách nhiệm đối với các hoạt động của Quốc gia mà một tàu thuyền mang quốc tịch và phát triển một cơ chế bao gồm các hình thức thẩm quyền rõ ràng, trách nhiệm được giao, cũng như các mục tiêu đã xác định và các chỉ số đo lường hiệu suất cho tất cả cáccơ quan, đơn vị liên quan để đo lường và đánh giá hiệu suất của họ. Việc đánh giá hiệu suất sẽ được thực hiện hàng năm và các hồ sơ tương ứng sẽ được tạo ra để giám sát việc thực hiện các hành động cải tiến đã được xác định. Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 01 tháng 11 năm 2021.

**FD**

324 Quốc gia thành viên đã không đưa ra bất kỳ giải thích và quyết định nào liên quan đến các yêu cầu đối với sự hài lòng của Cục hàng hải đối với các văn kiện có liên quan của IMO (SOLAS 1974, quy định II-1/5-1.1 và III/4; MARPOL, Phụ lục I, quy định 14.3 và 14,6; và Bộ luật III, điểm 16.5).

**Căn nguyên**

325 Cục hàng hải đã dựa vào RO để sử dụng các diễn giải của riêng các đơn vị này và không nhận thức được vai trò của mình theo các yêu cầu bắt buộc.

**Hành động khắc phục**

326 Cục hàng hải sẽ thực hiện các hành động sau:

.1 sẽ xây dựng và sẽ đưa định nghĩa pháp lý của thuật ngữ "theo hài lòng của Cục hàng hải" vào QMS của Bộ phận Hàng hải và sau đó trong Đạo luật Điều hướng Hàng hải liên quan, đã được sửa đổi; và

.2 việc xem xét tất cả các lĩnh vực còn lại "để đáp ứng Cục hàng hải" trong các văn kiện bắt buộc của IMO sẽ được thực hiện và các quyết định liên quan về chính sách, tiêu chí, giải thích và / hoặc cơ chế giải quyết từng điều khoản sẽ được đưa ra và lập thành văn bản. Những lĩnh vực bao gồm kiến thức kỹ thuật cụ thể sẽ được giải quyết trong sự hợp tác và tham vấn với RO.

Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 31 tháng 12 năm 2023.

**FD**

327 Mặc dù có các thỏa thuận giữa Cục hàng hải và các RO nhưng những thỏa thuận này không chứa các yếu tố theo yêu cầu của Bộ luật RO và không được cập nhật. Ngoài ra, Cục hàng hải đã ủy quyền cấp giấy chứng nhận theo Phụ lục IV và V của MARPOL cho các du thuyền cho đơn vị tư nhân mà không ký kết thỏa thuận theo các yêu cầu của RO và Bộ luật III (Bộ luật RO, phần 2, mục 1.2 và phụ lục 3; Bộ luật III, điểm 18.2).

**Căn nguyên**

328 Cục hàng hải đã không xem xét thực tế hoặc cần thiết để sửa đổi các thỏa thuận hiện hữu với RO, vì đã không có tàu nào được treo cờ của Quốc gia thành viên kể từ năm 1997.

**Hành động khắc phục**

329 Các thỏa thuận hiện tại với RO sẽ chấm dứt vào cuối năm 2019. Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 31 tháng 12 năm 2019.

**FD**

330 Đạo luật về Điều hướng trao quyền cho các cán bộ, nhân viên của Bộ phận Hàng hải thực hiện điều tra tai nạn, điều này không đảm bảo rằng các cuộc điều tra được thực hiện bởi các nhà điều tra khách quan và công tâm. Không có yêu cầu nào trong quy định quốc gia để truyền đạt báo cáo về các cuộc điều tra tai nạn cho IMO và công khai nó (SOLAS 1974, quy định I/21 (b); Bộ luật Điều tra Tai nạn, điểm 11.1 và 14.4; và Bộ luật III, điểm 38 và 41).

**Căn nguyên**

331 Do thực tế là không có tàu nào được treo cờ của Quốc gia thành viên kể từ năm 1997, việc xác định một cơ sở pháp lý trong luật pháp quốc gia để tiến hành điều tra an toàn hàng hải theo cách công tâm và khách quan không được coi là ưu tiên của Cục hàng hải và không có sự thuyết phục về sự cần thiết phải thiết lập một hệ thống như vậy.

**Hành động khắc phục**

332 Các sửa đổi đối với Đạo luật Điều hướng Hàng hải, đã được sửa đổi, cũng như các tài liệu tương ứng trong QMS của Bộ phận Hàng hải, sẽ được xây dựng và thực hiện theo các yêu cầu liên quan đến điều tra an toàn hàng hải theo quy định của Bộ luật Điều tra Tai nạn và Bộ luật III. Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 31 tháng 12 năm 2023.

**FD**

333 Ngoại trừ Sửa đổi Manila 2010 cho Công ước STCW 1978 và Bộ luật STCW, Cục hàng hải đã không đưa ra các chính sách thông qua việc ban hành các quy tắc và quy định quốc gia nhằm tạo điều kiện cho việc thực thi và thi hành các yêu cầu của các công ước và nghị định thư khác mà Quốc gia đó là một bên (Bộ luật III, điểm 15.1).

**Căn nguyên**

334 Thiếu kiến thức về các yêu cầu của Bộ luật III liên quan đến việc thực thi chính sách thông qua việc ban hành luật pháp và hướng dẫn quốc gia để hỗ trợ thực thi và thi hành các văn kiện bắt buộc áp dụng mà Quốc gia thành viên là một bên cho các hoạt động của Quốc gia mà một tàu thuyền mang quốc tịch là nguyên nhân của việc này.

**Hành động khắc phục**

335 Cục hàng hải sẽ xây dựng và thực hiện các chính sách thông qua việc ban hành luật pháp và hướng dẫn quốc gia về tất cả các hoạt động của Quốc gia mà một tàu thuyền mang quốc tịch. Ngoài ra, Cục hàng hải sẽ thường xuyên xác định, cập nhật và xem xét các quy tắc và quy định quốc gia để tạo điều kiện thuận lợi cho việc thực thi và thi hành các yêu cầu của tất cả các công ước và nghị định thư mà Quốc gia đó là một bên. Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 31 tháng 12 năm 2019.

**FD**

336 Cục hàng hải đã không đưa ra các quy trình để quản lý chương trình bảo vệ môi trường và an toàn, bao gồm hướng dẫn hành chính, chương trình đánh giá và kiểm tra độc lập và hướng dẫn về các yêu cầu của các văn kiện bắt buộc của IMO để đáp ứng sự hài lòng của Cục hàng hải ( Bộ luật III, điểm 16.1, 16.2 và 16.5).

**Căn nguyên**

337 Việc thực hiện các quy định và các khía cạnh kỹ thuật của chúng là không đủ. Các thiết bị được thiết lập để giám sát và theo dõi là không đầy đủ. Không có quy trình để thực hiện chương trình đánh giá và kiểm tra độc lập và các yêu cầu của các văn kiện bắt buộc của IMO còn lại để đáp ứng Cục hàng hải không được biết rõ.

**Hành động khắc phục**

339 Cục hàng hải sẽ xây dựng, thông qua và thực hiện các quy trình được lập thành văn bản và cung cấp các nguồn lực cần thiết để quản lý chương trình bảo vệ môi trường và an toàn hàng hải nhằm đảm bảo hiệu quả việc ủy quyền các cơ chế thẩm quyền, kiểm tra và cấp giấy chứng nhận cho mục đích thực hiện các văn kiện của IMO, bao gồm các yêu cầu còn lại "để đáp ứng Cục hàng hải".

Cục hàng hải sẽ thực hiện chương trình đánh giá và kiểm tra độc lập, bao gồm cả chiến dịch kiểm tra trên tàu treo cờ của Quốc gia thành viên và các đợt kiểm tra sẽ được thực hiện tại thời điểm này để đảm bảo rằng các chứng chỉ quy định được cấp cho tàu phù hợp với các văn kiện bắt buộc của IMO mà Quốc gia đó là một bên. Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 31 tháng 12 năm 2019.

**FD**

339 Thỏa thuận được ký kết với INSB không bao gồm tất cả các yếu tố tối thiểu theo yêu cầu của Bộ luật RO và Bureau Veritas đã cấp chứng nhận quốc tế cho các tàu treo cờ của Quốc gia thành viên mà không có thỏa thuận chính thức. Ngoài ra, Cụchàng hải không có chương trình giám sát tại chỗ cũng như không có đủ nguồn lực để giám sát các hoạt động liên quan đến các hoạt động chứng nhận theo luật định được ủy quyền cho RO. Cũng không có bằng chứng về các hướng dẫn cụ thể mô tả các hành động được thực hiện trong trường hợp tàu được phát hiện không phù hợp để ra biển mà không gây nguy hiểm cho chính tàu hoặc người trên tàu (SOLAS 1974, quy định I/6; SOLAS 1974, quy định XI-1/1; LL 1966, điều 13; Bộ luật RO, phần 2, mục 1.2 và phụ lục 3; Bộ luật RO, phần 2, phần 8; và Bộ luật III, điểm 18 và 20).

**Căn nguyên**

340 Các yêu cầu IMO bắt buộc áp dụng đối với việc phân nhiệm ủy quyền cho các tổ chức được công nhận không được biết đến nhiều và không được đưa vào luật pháp quốc gia.

**Hành động khắc phục**

341 Cục hàng hải sẽ xây dựng và triển khai luật và quy trình của quốc gia theo tất cả các yêu cầu của Bộ luật RO, bao gồm cả những yêu cầu liên quan đến chương trình đánh giá, công nhận và giám sát RO. Các thỏa thuận hiện hành về phân nhiệm ủy quyền RO sẽ được xem xét và tuân thủ các quy định của Bộ luật RO và Cục hàng hải sẽ cung cấp các nguồn lực cần thiết để đáp ứng các nghĩa vụ của mình. Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 31 tháng 12 năm 2020.

**FD**

342 Cục hàng hải đã không thực hiện tất cả các biện pháp cần thiết để đảm bảo rằng các quy tắc và tiêu chuẩn quốc tế được tuân thủ bởi các tàu có quyền treo cờ của Quốc gia thành viên, để đảm bảo tuân thủ các nghĩa vụ quốc tế theo quy định trong MARPOL (Bộ luật III, điểm 22.2).

**Căn nguyên**

343 Công ước MARPOL không được đưa vào luật pháp quốc gia. Thiếu kiến thức về các yêu cầu bắt buộc của MARPOL và thiếu đào tạo đầy đủ cho các giám định viên để theo dõi sự tuân thủ.

**Hành động khắc phục**

344 Cục hàng hải sẽ xây dựng và triển khai luật và quy trình của quốc gia theo tất cả các yêu cầu của MARPOL, bao gồm cả những yêu cầu liên quan đến chương trình đánh giá, công nhận và giám sát RO. Các thỏa thuận hiện hành về phân nhiệm ủy quyền RO sẽ được xem xét và tuân thủ các quy định của MARPOL và Cục hàng hải sẽ cung cấp các nguồn lực cần thiết để đáp ứng các nghĩa vụ của mình. Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 31 tháng 12 năm 2020.

**FD**

345 Cục hàng hải đã không xác định cũng như không lập thành văn bản trách nhiệm và quyền hạn của tất cả các cán bộ, nhân viên quản lý, thực hiện và xác minh các hoạt động an toàn và phòng ngừa ô nhiễm và các mối quan hệ giữa các cán bộ, nhân viên đặc biệt là trong trường hợp các giám định viên của Quốc gia mà một tàu thuyền mang quốc tịch. Ngoài ra, Cục hàng hải không có hệ thống tài liệu về trình độ nhân sự và cập nhật kiến thức, và không cấp giấy tờ tùy thân cho các giám định viên (Bộ luật III, điểm 28, 35 và 37).

**Căn nguyên**

346 Cục hàng hải không có quy trình rõ ràng để xác định trách nhiệm, quyền hạn và trình độ cần thiết của các giám định viên của Quốc gia mà một tàu thuyền mang quốc tịch theo quy định của Bộ luật III và không có chương trình đào tạo cho các giám định viên.

**Hành động khắc phục**

347 Trách nhiệm của các giám định viên của Quốc gia mà một tàu thuyền mang quốc tịch cũng như các yêu cầu liên quan đến trình độ của họ sẽ được lập thành văn bản và thông qua theo quy định Bộ luật III. Cục hàng hải sẽ áp dụng các quy trình cho các hoạt động kiểm tra liên quan đến an toàn và phòng ngừa ô nhiễm và sẽ xây dựng hướng dẫn phối hợp hoạt động của các giám định viên của Quốc gia mà một tàu thuyền mang quốc tịch. Sẽ thiết lập một hệ thống được lập thành văn bản để xác định trình độ và nhu cầu đào tạo cá nhân của các giám định viên của Quốc gia mà một tàu thuyền mang quốc tịch và tiến hành đào tạo tương ứng, để đảm bảo rằng kiến thức của họ được cập nhật cho các nhiệm vụ mà họ được ủy quyền thực hiện. Việc cấp giấy tờ tùy thân của các giám định viên sẽ được thiết lập và thực hiện. Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 31 tháng 12 năm 2020.

**FD**

348 Cục hàng hải không thể chứng minh rằng họ định kỳ đánh giá hiệu quả hoạt động của mình liên quan đến việc thực hiện các phương pháp, thủ tục và nguồn lực hành chính cần thiết để đáp ứng các nghĩa vụ của mình theo các các văn kiện mà Quốc gia đó là một bên (Bộ luật III, điểm 42, 43 và 44 ).

**Căn nguyên**

349 Cục hàng không không có chiến lược hoặc quy trình đánh giá và điều chỉnh hiệu suất của mình đối với các nghĩa vụ xuất phát từ các văn kiện bắt buộc của IMO.

**Hành động khắc phục**

350 Cục hàng hải sẽ xây dựng và triển khai một hệ thống để định kỳ xem xét và đánh giá hiệu suất của mình và để xác định xem cán bộ, nhân viên, nguồn lực và thủ tục hành chính của mình có đủ để đáp ứng các nghĩa vụ của Quốc gia mà một tàu thuyền mang quốc tịch hay không. Các quy trình bằng văn bản sẽ được phát triển và thiết lập, và Cục hàng hải sẽ phân bổ các nguồn nhân lực và kỹ thuật cần thiết để đánh giá và xem xét hiệu suất hàng năm trong việc tiến hành các hoạt động của Nhà nước. Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 31 tháng 12 năm 2019.

**FD**

351 Cục hàng hải đã không thực hiện các biện pháp cần thiết để:

.1 mở rộng việc thực hiện các quy định bắt buộc của Phụ lục I và V của MARPOL đối với các tàu được treo cờ của Quốc gia thành viên bất kể quy mô và khu vực hàng hải của chúng; và

.2 giải quyết việc áp dụng các yêu cầu của Chương V SOLAS cho các loại tàu cụ thể

(SOLAS 1974, quy định V/1.4; MARPOL, Phụ lục I, quy định 14.4 và 14.6; và Bộ luật III, điểm 15.1).

**Căn nguyên**

352 Các quy định bắt buộc của SOLAS 1974 và MARPOL không được đưa vào thành luật pháp quốc gia và không được biết đến nhiều. Các giám định viên của Quốc gia mà một tàu thuyền mang quốc tịch không được đào tạo để thực hiện các yêu cầu liên quan của các văn kiện bắt buộc của IMO.

**Hành động khắc phục**

353 Cục hàng hải sẽ xây dựng chính sách và kế hoạch hành động để thiết lập khung pháp lý để thực hiện hiệu quả:

.1 các quy định bắt buộc của tất cả các Phụ lục của MARPOL áp dụng cho các tàu được treo cờ của Quốc gia thành viên bất kể quy mô và khu vực hàng hải của chúng; và

.2 các quy định của chương V của SOLAS 1974 cho các loại tàu cụ thể.

Các hướng dẫn và Thông tri sẽ được thông qua và truyền đạt tới các giám định viên của Quốc gia mà một tàu thuyền mang quốc tịch để đảm bảo rằng việc giám sát định kỳ việc tuân thủ các yêu cầu của SOLAS 1974 và MARPOL đều được thực hiện. Ngoài ra, một chương trình đào tạo cho các giám định viên sẽ được xây dựng bao gồm các quy định áp dụng các văn kiện này liên quan đến các loại và kích cỡ cụ thể của tàu. Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 31 tháng 12 năm 2019.

**FD**

354 Cục hàng hải đã không xây dựng, lập thành văn bản và thực thi các chính sách thông qua việc ban hành luật pháp và hướng dẫn quốc gia nhằm hỗ trợ việc thực thi và thi hành các yêu cầu của các văn kiện bắt buộc áp dụng hiện hành của IMO. Ngoài ra, trách nhiệm thực hiện các hoạt động khác nhau trong Cục hàng hải không được xác định rõ ràng (Bộ luật III, điểm 15).

**Căn nguyên**

355 Thiếu các cơ chế lập pháp và hành chính xác định quyền hạn của các tổ chức quốc gia liên quan đến việc thực thi và thi hành các yêu cầu của tất cả các công ước và quy định về an toàn và phòng ngừa ô nhiễm của IMO.

**Hành động khắc phục**

356 Cục hàng hải sẽ xây dựng và triển khai các chính sách và hướng dẫn mà sẽ hỗ trợ trong việc thực thi và thi hành các yêu cầu liên quan đến Quốc gia mà một tàu thuyền mang quốc tịch theo quy định trong tất cả các văn kiện phòng ngừa ô nhiễm và an toàn của IMO mà Quốc gia đó là một bên. Cục hàng hải cũng sẽ đảm bảo xây dựng hướng dẫn nội bộ để ban hành các chính sách của ngành hàng hải liên quan đến việc thực thi và thi hành các văn kiện bắt buộc của IMO, đồng thời sẽ giao cho nhân viên tận tâm có trách nhiệm cập nhật và sửa đổi bất kỳ chính sách nào có liên quan. Ngoài ra, Cục hàng hải sẽ đảm bảo xây dựng quy định xác định quyền hạn và trách nhiệm, trong lĩnh vực hoạt động của Quốc gia mà một tàu thuyền mang quốc tịch đối với mỗi tổ chức của quốc gia liên quan đến việc triển khai và thực thi các văn kiện bắt buộc của IMO liên quan đến an toàn và phòng ngừa ô nhiễm. Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 31 tháng 07 năm 2019.

**FD**

357 Có bằng chứng chỉ ra rằng các quy trình và nguồn lực do Cục hàng hải thiết lập là không đủ để ban hành kịp thời các hướng dẫn hành chính và các quy định quốc gia về diễn giải, khi cần thiết, để tạo hiệu lực đầy đủ cho các văn kiện áp dụng. Điều này bao gồm các chính sách tài liệu và hướng dẫn về việc miễn trừ, những loại tương đương, thiết bị thay thế và phê duyệt loại vật liệu và thiết bị theo yêu cầu của các công ước (Bộ luật III, điểm 16.1).

**Căn nguyên**

358 Thiếu nguồn lực, đặc biệt là nhân viên kỹ thuật và hành chính có trình độ và năng lực phù hợp để xây dựng hướng dẫn liên quan.

**Hành động khắc phục**

359 Cục hàng hải sẽ:

.1 xác định tất cả các quy định có liên quan của các văn kiện bắt buộc của IMO mà yêu cầu xác định các chính sách cụ thể để thực hiện và thi hành hoặc ban hành các hướng dẫn cụ thể cho nhân viên của Cục hàng hải (ví dụ: các giám định viên/thanh tra của Quốc gia mà một tàu thuyền mang quốc tịch);

.2 lập thành văn bản các chính sách cụ thể và ban hành các hướng dẫn và chỉ dẫn liên quan, bao gồm các chính sách ban hành và phê duyệt miễn trừ, những loại tương đương, thiết bị thay thế cũng như để xác định quy trình phê duyệt loại vật liệu và thiết bị theo yêu cầu của công ước;

.3 thiết lập các quy trình và nguồn lực đầy đủ để quản lý chương trình bảo vệ môi trường và an toàn;

.4 xây dựng chương trình để đảm bảo đào tạo liên tục nhân sự hiện tại và tương lai; và

.5 xây dựng cơ chế thông qua đó Bộ chịu trách nhiệm sẽ tiến hành giám sát và đánh giá định kỳ các hoạt động của Cục hàng hải liên quan đến việc thực hiện các biện pháp khắc phục này.

Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 31 tháng 01 năm 2019.

**FD**

360 Không có bằng chứng nào cho thấy Cục hàng hải duy trì một hệ thống phê duyệt cho các trạm dịch vụ phao cứu sinh, bao gồm các cơ sở dịch vụ và đào tạo nhân viên (SOLAS 1974, quy định MI/20.8.1.2; và Bộ luật III, điểm 16.2).

**Căn nguyên**

361 Cục hàng hải đã không xem xét việc thành lập QMS trước khi thực hiện các sửa đổi năm 1995 đối với Công ước STCW 1978. Một QMS thích hợp trong Cục hàng hải sẽ bao gồm một quy trình phê duyệt các trạm dịch vụ phao cứu sinh và các cơ sở tương tự khác.

**Hành động khắc phục**

362 Quản trị sẽ xây dựng và triển khai QMS, bao gồm các quy trình liên quan đến quy trình phê duyệt các trạm dịch vụ và các cơ sở tương tự theo các yêu cầu của các văn kiện hiện hành của IMO. Tất cả các yêu cầu liên quan sẽ được xác định, và các quy trình kiểm tra và phê duyệt được thiết lập. Hệ thống này cũng sẽ được đưa vào Đạo luật Vận chuyển mới với các quy định dành cho đơn vị tham gia. Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 31 tháng 12 năm 2019.

**FD**

363 Không có bằng chứng nào cho thấy Cục hàng hải đã gửi cho IMO các báo cáo bắt buộc của IMO về việc phân phối. Ngoài ra, không có quy trình tại chỗ, bao gồm các quy trình và tiêu chí hỗ trợ, để công nhận chứng chỉ theo yêu cầu của STCW 1978 (STCW 1978, điều VIII (3); STCW 1978, quy định I/10; và Bộ luật III, điểm 16.3.5 và 27).

**Căn nguyên**

364 Không có chính sách/ thủ tục hành chính hoặc luật pháp quốc gia nào được thiết lập để giải quyết các nghĩa vụ báo cáo do nguồn nhân lực hạn chế, đặc biệt là liên quan đến chuyên môn kỹ thuật.

**Hành động khắc phục**

365 Cục hàng hải sẽ thực hiện các hành động sau:

.1 xem xét các yêu cầu để báo cáo cho IMO và xây dựng một quy trình được lập thành văn bản để truyền đạt thông tin bắt buộc tới IMO theo các văn kiện bắt buộc của IMO;

.2 xây dựng hệ thống tiêu chuẩn chất lượng theo yêu cầu của STCW 1978, bao gồm quy trình và thủ tục công nhận chứng chỉ theo yêu cầu của STCW 1978. Hệ thống này cũng sẽ được đưa vào Đạo luật Vận chuyển mới với các quy định hỗ trợ cho các Sửa đổi Manila ; và

.3 gửi cho IMO tất cả các thông tin được xác định là chưa được gửi trước đó.

Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 31 tháng 08 năm 2018.

**FD**

365 Không có bằng chứng cho thấy Cục hàng hải đã thiết lập các biện pháp để thực thi các yêu cầu liên quan để phù hợp với nhiệm vụ và sắp xếp trực canh. Điều này bao gồm phòng chống mệt mỏi, phòng chống lạm dụng ma túy và rượu và giờ làm việc cũng như nghỉ ngơi (STCW 1978, quy định VIII/1.1, VIII/1.2, VIII/2.1 và VIN/2.2; và phạm lỗi III, điểm 16.3).

**Căn nguyên**

367 Các sửa đổi năm 2010 đối với Công ước STCW 1978 đã không được đưa vào luật quốc gia của Quốc gia thành viên, và do đó không được thi hành do không đủ nguồn lực pháp lý.

**Hành động khắc phục**

368 Cục hàng hải sẽ xúc tiến quá trình hoàn thiện Đạo luật Vận chuyển mới của mình, trong đó sẽ kết hợp các sửa đổi năm 2010 của Công ước STCW 1978. Các quy định hỗ trợ sửa đổi Manila cũng sẽ được ban hành khi ban hành đạo luật nói trên. Cục hàng hải sẽ thiết lập một cơ chế bắt buộc các công ty phải duy trì hồ sơ về giờ làm việc và thời gian nghỉ ngơi của các thủy thủ làm việc cho mình. Những hồ sơ như vậy sẽ được Cục hàng hải kiểm tra theo các khoảng thời gian thích hợp để đảm bảo tuân thủ các yêu cầu mới. Kiểm tra các tài liệu liên quan trên tàu sẽ được đưa vào một chương trình kiểm tra Quốc gia mà một tàu thuyền mang quốc tịch sẽ được thiết lập. Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 31 tháng 12 năm 2020.

**FD**

369 Không có bằng chứng nào cho thấy Cục hàng hải đã xây dựng một quy trình để đưa ra các diễn giải và hướng dẫn liên quan đến các yêu cầu còn lại "để đáp ứng Cục hàng hải" trong các các văn kiện bắt buộc của IMO (SOLAS 1974, quy định III/4 và V/18.1; III, điểm 16.5).

**Căn nguyên**

370 Thiếu nhân lực, đặc biệt là nhân viên kỹ thuật và hành chính có trình độ và năng lực phù hợp.

**Hành động khắc phục**

371 Cục hàng hải sẽ xác định tất cả các điều khoản còn lại để đáp ứng Cục hàng hải trong các văn kiện hiện hành của IMO và đưa ra các hướng dẫn, chỉ dẫn và / hoặc diễn giải liên quan. Cục hàng hả sẽ phát triển một chương trình để đảm bảo đào tạo liên tục các nhân sự hiện hữu và nhân sự mới được tuyển dụng. Sẽ xây dựng một cơ chế thông qua đó Bộ Giao thông Vận tải sẽ tiến hành giám sát và đánh giá định kỳ các hoạt động của Cục hàng hải liên quan đến việc thực hiện các biện pháp khắc phục này. Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 31 tháng 01 năm 2019.

**FD**

372 Cục hàng hải đã không chứng minh rằng mình có các biện pháp cần thiết để đảm bảo sự tuân thủ của các tàu treo cờ của Quốc gia thông qua đó tiến hành kiểm tra định kỳ các tàu đó và có các hình phạt thích đáng để ngăn chặn hành vi vi phạm các quy tắc và Bộ luật III, điểm 22).

**Căn nguyên**

373 Thiếu nhân lực, đặc biệt là nhân viên kỹ thuật và hành chính có trình độ và năng lực phù hợp.

**Hành động khắc phục**

374 Cục hàng hải sẽ:

.1 tiến hành đánh giá thực tiễn hiện hành liên quan đến việc tuân thủ các quy tắc và tiêu chuẩn quốc tế liên quan đến việc thực thi và thi hành của Quốc gia mà một tàu thuyền mang quốc tịch;

.2 xây dựng chương trình thanh tra Quốc gia mà một tàu thuyền mang quốc tịch để xem có đạt được sự tuân thủ nghĩa vụ quốc tế;

.3 khởi xướng việc đưa các hình phạt có mức độ nghiêm trọng vào luật pháp quốc gia, dựa trên dữ liệu có được từ việc thực hiện chương trình thanh tra của Quốc gia mà một tàu thuyền mang quốc tịch; và

.4 bổ khuyết các vị trí hiện tại để đảm bảo đủ trình độ chuyên môn hàng hải.

Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 31 tháng 12 năm 2020.

**FD**

375 Không có bằng chứng nào được thiết lập cho thấy rằng Cục hàng hải đảm bảo rằng các cuộc điều tra an toàn hàng hải được thực hiện bởi các nhà điều tra hàng hải khách quan và công tâm. Theo quy định quốc gia, các cuộc điều tra đã không được tiến hành và báo cáo theo Bộ luật Điều tra Tai nạn. Các báo cáo về các cuộc điều tra đã không được công khai (Bộ luật Điều tra Tai nạn, điểm 11.1 và 14.4; và Bộ luật III, điểm 38 và 41).

**Căn nguyên**

376 Quốc gia thành viên đã không xây dựng và thực hiện các sửa đổi có liên quan đến Đạo luật Vận chuyển và không tham gia các nguồn lực cần thiết để thực hiện các cuộc điều tra về tai nạn do thiếu nguồn lực.

**Hành động khắc phục**

377 Các hành động sau đây sẽ được thực hiện:

.1 Quốc gia thành viên sẽ đảm bảo rằng Đạo luật Vận chuyển mới quy định việc thực hiện các cuộc điều tra về an toàn hàng hải theo Bộ luật Điều tra Tai nạn;

.2 Cục hàng hải sẽ xem xét thực tiễn hiện tại để đảm bảo sự công bằng và khách quan của các nhà điều tra thực hiện các cuộc điều tra trên biển. Nó sẽ tạo ra một cơ chế trong đó sự công bằng được xem xét khi lựa chọn các nhà điều tra và cũng không có sự can thiệp của đơn vị chịu trách nhiệm chứng nhận theo luật định trong việc xử lý các báo cáo điều tra;

.3 một bản hồ sơ công việc về bổ sung dữ liệu của điều tra viên về tai nạn hàng hải sẽ được thiết lập, cũng như các yêu cầu đào tạo được cập nhật, phù hợp với các yêu cầu quốc tế. Lên kế hoạch và cung cấp chương trình đào tạo, tiến hành đánh giá hiệu quả đào tạo và tiến hành xây dựng và triển khai quy trình lưu trữ hồ sơ có liên quan; và

.4 giao trách nhiệm cho cán bộ, nhân viên theo các thỏa thuận liên quan đến việc cung cấp báo cáo điều tra an toàn hàng hải cho công chúng.

Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 31 tháng 12 năm 2020.

**FD**

378 Không có bằng chứng tài liệu nào cho thấy Cục hàng hải đã thực hiện đánh giá định kỳ về hiệu suất của mình để xác định liệu nhân sự, nguồn lực và quy trình hành chính có đủ để đáp ứng các nghĩa vụ của Quốc gia mà một tàu thuyền mang quốc tịch, hay không (Bộ luật III, điểm 42 và 43).

**Căn nguyên**

379 Văn hóa cải tiến dựa trên đánh giá và xem xét định kỳ các hoạt động khác nhau của Cục hàng hải không được chấp nhận rộng rãi. Cũng không có nhận thức về các yêu cầu liên quan của Bộ luật III. Ngoài ra, theo văn hóa hiện hữu của Bộ chịu trách nhiệm, không có quy trình tài liệu cũng như thực hành để phát triển đội ngũ cán bộ, nhân viên.

**Hành động khắc phục**

380 Cục hàng hải sẽ thực hiện các hành động sau:

.1 ngắn hạn: cho đến khi có nhiều phương pháp hữu hình hơn, sẽ tiến hành các đánh giá và xem xét định kỳ về hiệu suất trong việc thực hiện các hoạt động của Nhà nước dựa trên các chỉ số hiệu suất được xác định, để xác định liệu nhân sự, nguồn lực và quy trình hành chính có phù hợp để đáp ứng nghĩa vụ của Quốc gia mà một tàu thuyền mang quốc tịch;

.2 dài hạn: các cơ chế báo cáo sẽ được đưa vào luật pháp quốc gia, để đảm bảo rằng việc đánh giá hiệu suất trong lĩnh vực hoạt động của Quốc gia mà một tàu thuyền mang quốc tịch được xem xét ở cấp Nhà nước; và

.3 ngoài ra, các quy trình phát triển nhân viên sẽ được đưa vào QMS của Cục hàng hải và việc thực hiện sẽ được giám sát trong bối cảnh đảm bảo năng lực cần thiết đối với cán bộ, nhân viên và thúc đẩy văn hóa cải tiến liên tục.

Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 31 tháng 12 năm 2019.

**FD**

380 Mặc dù cơ quan quản lý ủy quyền cho Cục hàng hải việc chứng nhận theo luật định đã được quy định trong luật pháp quốc gia, việc ủy quyền cho RO và các giám định viên được chỉ định không được quy định và thực hiện theo các yêu cầu áp dụng của các văn kiện bắt buộc quốc tế. Không có bằng chứng về một chương trình giám sát do Cục hàng hải thành lập và không có đủ nguồn lực để giám sát và liên lạc với RO (SOLAS 1974, quy định XI-1/1; Bộ luật RO, phần 1, mục 4.2; Bộ luật RO, phần 2, mục 1.2 và phụ lục 3; Bộ luật RO, phần 2, phần 8; và Bộ luật III, điểm 18, 20 và 21).

**Căn nguyên**

382 Cục hàng hải thiếu nguồn lực để thực hiện đầy đủ nhiệm vụ của mình liên quan đến việc phân nhiệm ủy quyền .

**Hành động khắc phục**

383 Cục hàng hải sẽ thực hiện các hành động sau:

.1 tuyển thêm cán bộ, nhân viên có chuyên môn hàng hải liên quan;

.2 quy định quy trình phân nhiệm ủy quyền và giám sát RO, bằng cách xây dựng, sửa đổi và thực thi luật pháp quốc gia phù hợp với các yêu cầu liên quan của Bộ luật RO và Bộ luật III;

.3 xem xét bản ghi nhớ hiện tại về sự hiểu biết và hợp đồng với RO với mục đích cải thiện báo cáo và giám sát hành chính;

.4 xây dựng quy trình đánh giá RO hai năm một lần; và

.5 xây dựng hệ thống báo cáo hành chính cho RO.

Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 28 tháng 02 năm 2019.

**FD**

384 Cục hàng hải đã không xây dựng và triển khai chương trình kiểm soát và giám sát với đủ số lượng cán bộ, nhân viên có trình độ để đảm bảo tuân thủ các văn kiện quốc tế hiện hành (Bộ luật III, điểm 24).

**Căn nguyên**

385 Không có quy trình bằng văn bản và không đủ nhân sự để đảm bảo sự tuân thủ, do thiếu nguồn nhân lực và tài chính. Ngoài ra, luật pháp không được xây dựng do thiếu chuyên môn kỹ thuật và cũng do quá trình lập pháp kéo dài và các vấn đề ưu tiên khác cạnh tranh trong quá trình lập pháp.

**Hành động khắc phục**

386 Cục hàng hải sẽ thực hiện các hành động sau:

.1 xây dựng và triển khai một quy trình để thiết lập chương trình kiểm soát và giám sát dựa theo các yêu cầu của Bộ luật III;

.2 luật pháp quốc gia sẽ được cập nhật và một cơ chế sẽ được kết hợp để đảm bảo rằng những thay đổi trong các văn kiện bắt buộc của IMO được theo dõi để đưa vào chương trình kiểm soát và giám sát kịp thời; và

.3 một kế hoạch đào tạo dành cho các giám định viên và điều tra viên của Quốc gia mà một tàu thuyền mang quốc tịch sẽ được xây dựng và đưa vào kế hoạch và chính sách nhân sự chiến lược. Ngoài ra, quy trình tuyển chọn cán bộ, nhân viên và tiến hành các hoạt động đào tạo sẽ được xem xét để đạt được số lượng nhân viên có thẩm quyền cần thiết.

Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 31 tháng 12 năm 2020.

**FD**

387 Không có bằng chứng về việc có một hệ thống tài liệu phù hợp với trình độ của các giám định viên của Quốc gia mà một tàu thuyền mang quốc tịch và cập nhật kiến thức liên tục phù hợp với các nhiệm vụ mà họ được ủy quyền thực hiện (Bộ luật III, điểm 35).

**Căn nguyên**

388 Trong khi Cục hàng hải sử dụng các hướng dẫn của IMO lỗi thời và không ưu tiên ghi lại các trình độ chuyên môn vì người ta tin rằng việc sử dụng các hướng dẫn do IMO ban hành là đủ để biểu thị sự tuân thủ. Việc xây dựng kế hoạch đào tạo liên tục các giám định viên của Quốc gia mà một tàu thuyền mang quốc tịch cũng không được ưu tiên vì không đủ kinh phí cung cấp cho nhu cầu đào tạo nhân viên hiện hữu.

**Hành động khắc phục**

389 Cục hàng hải sẽ chính thức ghi lại các yêu cầu về trình độ cho các giám định viên của Quốc gia mà một tàu thuyền mang quốc tịch cũng như các mô tả công việc liên quan, sẽ được đưa vào tài liệu chính sách nhân sự của mình.

**FD**

390 Việc phân chia trách nhiệm giữa các đơn vị và chức năng chính trong Cục hàng hải liên quan đến việc triển khai và thi hành các văn kiện bắt buộc của IMO không được xác định cũng như không được ghi lại (Bộ luật III, điểm 15).

**Căn nguyên**

391 Các cơ quan, đơn vị chính của Cục hàng hải liên quan đến việc thực hiện và thi hành các yêu cầu của Quốc gia mà một tàu thuyền mang quốc tịch xuất phát từ các văn kiện bắt buộc của IMO không nhận thức đầy đủ về các trách nhiệm được giao cho họ.

**Hành động khắc phục**

392 Cơ quan, đơn vị chủ chốt của Cục hàng hải sẽ xây dựng một cơ chế thiết lập sự phân chia trách nhiệm rõ ràng cho từng cơ quan hàng hải có thẩm quyền, theo quy định của pháp luật quốc gia. Cơ chế này sẽ được lưu hành tới tất cả các cơ quan, đơn vị có liên quan của Cục hàng hải và được cập nhật định kỳ. Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 31 tháng 12 năm 2018.

**FD**

393 Cục hàng hải đã không thực hiện một hệ thống tài liệu về trình độ chuyên môn của cán bộ, nhân viên được chỉ định làm điều tra viên quốc gia và để cập nhật kiến thức liên tục phù hợp với nhiệm vụ mà họ được ủy quyền thực hiện (Bộ luật III, điểm 35 và 36).

**Căn nguyên**

394 Các yêu cầu về trình độ và đào tạo bao gồm các quy trình đào tạo bồi dưỡng, cho các thanh tra viên và giám định viên quốc gia không được Cục hàng hải thiết lập. Do đó, tài liệu về vấn đề này là không có sẵn.

**Hành động khắc phục**

395 Một hệ thống bằng văn bản để lựa chọn, bổ nhiệm và đào tạo các thanh tra viên và giám định viên của quốc gia sẽ được phát triển và đưa vào QMS của Cục hàng hải. Nó sẽ bao gồm:

.1 chương trình cập nhật liên tục kiến thức của các thanh tra viên và giám định viên của quốc gia phù hợp với nhiệm vụ mà họ được ủy quyền thực hiện;

.2 quy trình để giải quyết những thiếu sót trong việc liên lạc với các thanh tra viên và giám định viên quốc gia; và

.3 báo cáo định kỳ về các chính sách và Thông tri sửa đổi để nâng cao kiến thức của họ về các hoạt động của Cục hàng hải.

Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 30 tháng 06 năm 2019.

**FD**

396 Quốc gia thành viên đã không thiết lập một chương trình giám sát để giám sát và liên lạc với đại lý theo hợp đồng (đơn vị thực hiện các văn kiện của IMO trên tàu trong các chuyến đi quốc tế) để đảm bảo đáp ứng đầy đủ nghĩa vụ quốc tế của Quốc gia thành viên. Ngoài ra, không có hồ sơ nào chứng minh rằng Cục hàng hải hoặc Phó Ủy viên đã thành lập hoặc tham gia vào một chương trình giám sát của RO (Bộ luật III, điểm 16.2 và 20).

**Căn nguyên**

397 Việc thiếu các nguồn lực ở Cục hàng hải và không có cácquy trình giám sát toàn diện là nguyên nhân của phát hiện này.

**Hành động khắc phục**

398 Cục hàng hải sẽ đánh giá các nguồn lực cần thiết và thực hiện các biện pháp để cung cấp chúng cho phù hợp. Ngoài ra, Cục hàng hải sẽ phân công trách nhiệm giám sát để cải tiến liên tục trong việc thực hiện, thực thi, đánh giá và giám sát các tổ chức được giao nhiệm vụ thực hiện. Các quy trình bằng văn bản sẽ được xây dựng và triển khai để bao gồm chương trình đánh giá, xem xét, công nhận và giám sát của RO. Mỗi RO sẽ được theo dõi bốn năm một lần bằng cách sử dụng kết hợp các hoạt động, chẳng hạn như, nhưng không giới hạn ở:

.1 giám sát từ xa và xác minh việc tuân thủ các hướng dẫn được cấp cho RO; tài liệu ban hành thay mặt Cục hàng hải bao gồm hướng dẫn thực hiện các yêu cầu quốc gia; và báo cáo kiểm toán của bên thứ ba, nhất là báo cáo từ các cảng vụ hàng hải khác;

.2 tham gia với tư cách là quan sát viên trong một cuộc đánh giá của Cục khác, trong trường hợp RO cung cấp các hoạt động chứng nhận theo luật định cho hơn 50 tàu treo cờ của Quốc gia thành viên; và

.3 lên lịch các cuộc họp với RO để thảo luận về kết quả kiểm tra của Quốc gia có cảng (PSC) về trách nhiệm của RO và chính sách của Cục hàng hải.

Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 31 tháng 12 năm 2019.

**FD**

399 Cục hàng hải đã không ban hành các hướng dẫn hành chính hoặc xây dựng và phổ biến các quy định quốc gia diễn giải cần thiết để đảm bảo tuân thủ các văn kiện hiện hành của IMO bao gồm cả việc giải thích các yêu cầu đó của các văn kiện của IMO có liên quan đến sự hài lòng của Cục hàng hải (Bộ luật III, điểm 16.1 và 16.5).

**Căn nguyên**

400 Cục hàng hải không có QMS chính thức hoặc tài liệu hướng dẫn sử dụng và tài liệu hướng dẫn vận hành để thực hiện các quy tắc và quy định quốc tế hiện hành và đưa ra giải thích về các yêu cầu của các văn kiện bắt buộc của IMO để đáp ứng cho Cục hàng hải.

**Hành động khắc phục**

401 Cục hàng hải sẽ thiết lập và chính thức hóa QMS phù hợp với tiêu chuẩn ISO 9001: 2015, bao gồm các quy trình giải quyết các yêu cầu còn lại để đáp ứng sự hài lòng của Cục hàng hải và để đưa ra các diễn giải. Hệ thống này cũng sẽ bao gồm một chương trình cải tiến liên tục để đảm bảo rằng tất cả các hệ thống và quy trình được cập nhật và các bộ phận tương ứng bị ảnh hưởng sẽ được thông báo. Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 30 tháng 06 năm 2019.

**FD**

402 Cục hàng hải đã không xác định và ghi lại trách nhiệm, quyền hạn và mối quan hệ của tất cả các cán bộ, nhân viên đảm nhận công tác quản lý, thực hiện và xác minh các công việc liên quan đến và ảnh hưởng đến an toàn và phòng ngừa ô nhiễm (Bộ luật III, điểm 28).

**Căn nguyên**

403 Cục hàng hải không có tài liệu xác định nhiệm vụ, trách nhiệm và quyền hạn của cán bộ,nhân viên liên quan đến công việc liên quan và ảnh hưởng đến an toàn và phòng ngừa ô nhiễm.

**Hành động khắc phục**

404 Cục hàng hải sẽ xây dựng và ghi lại trách nhiệm và quyền hạn của tất cả các cán bộ,nhân viên liên quan đến công việc liên quan và ảnh hưởng đến an toàn và phòng ngừa ô nhiễm. Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 30 tháng 06 năm 2019.

**FD**

405 Cục hàng hải đã không đưa ra một hồ sơ nhận dạng để các giám định viên mang theo khi thực hiện nhiệm vụ của mình với tư cách là Quốc gia mà một tàu thuyền mang quốc tịch (Bộ luật III, điểm 37).

**Căn nguyên**

406 Cục hàng hải đã không nhận thức được yêu cầu bắt buộc rằng phải cấp một hồ sơ nhận dạng cho các giám định viên để mang theo khi thực hiện nhiệm vụ của mình.

**Hành động khắc phục**

407 Cục hàng hải sẽ cấp các lệnh cần thiết để cấp giấy tờ tùy thân cho tất cả các giám định viên hiện tại ngay lập tức và từ đó cấp cho tất cả các giám định viên mới tại thời điểm tham gia thực hiện nhiệm vụ. Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 30 tháng 06 năm 2019.

**FD**

408 Cục hàng hải đã không xây dựng, lập thành văn bản và thực thi các chính sách thông qua việc ban hành luật pháp và hướng dẫn quốc gia nhằm hỗ trợ việc thực thi và thi hành các yêu cầu của các các văn kiện bắt buộc của IMO. Ngoài ra, trách nhiệm thực hiện các hoạt động khác nhau trong Cục hàng hải không được xác định rõ ràng (Bộ luật III, điểm 15).

**Căn nguyên**

409 Thiếu nguồn lực kỹ thuật và pháp lý trong Bộ chịu trách nhiệm vận chuyển làm đầu mối của Cục hàng hải. Ngoài ra, theo quy trình lập pháp của Nhà nước, việc phê chuẩn một công ước mới hoặc chuyển đổi một sửa đổi đối với một quy định hiện hành phải mất một thời gian dài. Hơn nữa, vai trò và trách nhiệm trong Cục hàng hải không được xác định chính thức.

**Hành động khắc phục**

410 Cục hàng hải sẽ thực hiện các hành động sau:

.1 Bộ sẽ tuyển dụng cán bộ, nhân viên kỹ thuật và pháp lý có nền tảng về các vấn đề hàng hải để hỗ trợ thực hiện các trách nhiệm của Cục hàng hải;

.2 mỗi cơ quan của Cục hàng hải sẽ được tham gia để xem xét, phân tích và xác định trách nhiệm của mình;

.3 cho đến khi có luật pháp phù hợp, các thỏa thuận hành chính xác định rõ vai trò và trách nhiệm sẽ được ký kết với các cơ quan để thực hiện các chức năng của Cục hàng hải;

.4 một bản ghi nhớ thỏa thuận sẽ được ký kết giữa Quốc gia thành viên và cơ quan mà sẽ thay mặt mình để quản lý đăng ký tàu quốc tế. Bên cạnh những thỏa thuận khác, thỏa thuận này sẽ xác định nghĩa vụ và trách nhiệm của mỗi bên;

.5 vai trò và chức năng của Đơn vị đăng ký chính sẽ được Chính phủ xác định rõ ràng khi chỉ định Đơn vị đăng ký chính theo Luật vận chuyển; và

.6 chính sách sẽ được lập thành văn bản và thực hiện thông qua việc ban hành luật pháp và hướng dẫn quốc gia (ví dụ: phân nhiệm ủy quyền, giám sát RO, miễn trừ và ban hành tài liệu quản lý an toàn tối thiểu).

Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 31 tháng 12 năm 2021.

**FD**

411 Có bằng chứng chỉ ra rằng các quy trình và nguồn lực do Cục hàng hải thiết lập là không phù hợp để ban hành kịp thời các hướng dẫn hành chính và các quy định quốc gia về diễn giải khi cần thiết để tạo hiệu lực đầy đủ cho các văn kiện áp dụng (SOLAS 1974, quy định III/4, IV/14 và V/18.1; COLREG 1972, phụ lục I, điểm 14; và Bộ luật III, điểm 16.1, 16.3.2 và 16.5).

**Căn nguyên**

412 Cục hàng hải không có nhân sự có chuyên môn kỹ thuật và pháp lý đầy đủ để hỗ trợ xây dựng các hướng dẫn hành chính cần thiết, các quy định và hướng dẫn quốc gia.

**Hành động khắc phục**

413 Cục hàng hải sẽ thực hiện các hành động sau:

.1 Bộ sẽ tuyển dụng cán bộ, nhân viên kỹ thuật và pháp lý có nền tảng về hàng hải để hỗ trợ xây dựng các hướng dẫn hành chính, các quy định và hướng dẫn quốc gia cần thiết;

.2 sẽ tuyển dụng nhân viên kỹ thuật để hỗ trợ thực hiện các chức năng liên quan đến trách nhiệm và nghĩa vụ của Quốc gia thành viên xuất phát từ các văn kiện bắt buộc của IMO;

.3 phối hợp với Bộ xem xét các quy trình, chính sách và thủ tục hiện hành, xác định bất kỳ lỗ hổng nào và thực hiện bất kỳ cập nhật cần thiết nào, bao gồm xây dựng các hướng dẫn và chỉ dẫn hành chính cần thiết, bao gồm các quy trình liên quan đến "theo hài lòng của Cục hàng hải" trong các văn kiện bắt buộc của IMO; và

.4 một chương trình giám sát sẽ được thiết lập để đảm bảo rằng các hoạt động của đơn vị chịu trách nhiệm đăng ký tuân thủ nghĩa vụ của Quốc gia thành viên theo các văn kiện của IMO tương ứng.

Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 30 tháng 09 năm 2020.

**FD**

414 Không có bằng chứng nào cho thấy Cục hàng hải đã:

.1 xác định rằng RO có đủ nguồn lực về khả năng kỹ thuật, quản lý và nghiên cứu;

.2 đã ban hành các hướng dẫn cụ thể cho các RO chi tiết các hành động cần tuân thủ trong trường hợp tàu không thể đi biển được; cũng như hướng dẫn cụ thể cho các giám định viên được chỉ định tham gia khảo sát tàu trên các chuyến đi trong nước;

.3 cung cấp cho RO và các giám định viên được chỉ định (tàu nội địa) tất cả các văn kiện thích hợp theo luật pháp quốc gia và các diễn giải về chúng; và

.4 được thiết lập hoặc tham gia vào một chương trình giám sát sử dụng các nguồn lực đầy đủ để giám sát RO và truyền đạt thông tin liên quan đến IMO; cũng như giám sát hoạt động của các giám định viên được chỉ định để đảm bảo rằng các yêu cầu cụ thể xuất phát từ các văn kiện áp dụng của IMO được đáp ứng.

(SOLAS 1974, quy định XI-1/1; Bộ luật RO, phần 2, phần 8; và Bộ luật III, điểm 18.1, 18.3, 18.4 và 20).

**Căn nguyên**

415 Cơ cấu tổ chức và cơ chế không phù hợp để điều chỉnh hiệu quả việc phân nhiệm ủy quyền cho RO và cung cấp khả năng giám sát của RO theo các tiêu chuẩn bắt buộc. Cũng không đủ nguồn nhân lực có chuyên môn về kỹ thuật hàng hải và pháp lý với kiến thức tổng thể về các điều khoản IMO bắt buộc áp dụng cho việc phân nhiệm ủy quyền cho RO và các giám định viên được chỉ định.

**Hành động khắc phục**

416 Cục hàng hải sẽ thực hiện các hành động sau:

.1 Bộ luật RO sẽ được đưa vào luật quốc gia và Bộ sẽ đưa nó vào trong quá trình phân tích lỗ hổng của pháp luật hiện hành;

.2 đơn vị chịu trách nhiệm về đăng ký sẽ xem xét các thỏa thuận của mình với RO, cũng như các hướng dẫn về RO, để đảm bảo tuân thủ các yêu cầu của Bộ luật III;

.3 một hệ thống để cung cấp RO và các giám định viên được chỉ định với tất cả các văn kiện thích hợp của luật pháp quốc gia và các diễn giải về chúng;

.4 Bộ sẽ xây dựng, triển khai và ban hành cho các giám định viên được chỉ định hướng dẫn về việc thực hiện khảo sát tàu trong các chuyến đi nội địa;

.5 Bộ và đơn vị chịu trách nhiệm đăng ký sẽ thiết lập và thực hiện các quy trình được lập thành văn bản để giám sát và đánh giá các hoạt động của RO và các giám định viên được chỉ định, tương ứng;

.6 Bộ sẽ đánh giá cơ cấu tổ chức cũng như sự cần thiết của nhân sự có chuyên môn kỹ thuật. Đơn vị chịu trách nhiệm đăng ký sẽ tìm nguồn nhân sự cần thiết; và

.7 Bộ và đơn vị chịu trách nhiệm đăng ký sẽ xây dựng các thủ tục hành chính, bao gồm các chính sách tuyển dụng và kiểm soát bằng văn bản, để đảm bảo rằng tất cả các RO, bao gồm cả các thành viên không thuộc IACS và các giám định viên được chỉ định đều tuân thủ các yêu cầu.

Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 30 tháng 12 năm 2021.

**FD**

417 Không có bằng chứng nào cho thấy Cục hàng hải lưu giữ một bản sao về sự ổn định và tải thông tin liên quan đến các tàu được treo cờ của Quốc gia thành viên và Hướng dẫn Tiếp cận Kết cấu Tàu đã được Cục hàng hải phê duyệt (SOLAS 1974, quy định II-1 / 3-6.4.1 và II-1 / 5-1.1; LL PROT 1988, phụ lục 1, quy định 10; và Bộ luật III, điểm 16.1 và 26).

**Căn nguyên**

418 Cục hàng hải thiếu nhận thức và nhân viên có trình độ chuyên môn kỹ thuật để giám sát việc tuân thủ và xây dựng các chính sách và hướng dẫn cần thiết. Ngoài ra không có một quy trình được lập thành văn bản để phê duyệt và cấp giấy chứng nhận theo luật định cho các tàu được treo cờ của Quốc gia thành viên. Hơn nữa, trách nhiệm không được xác định rõ ràng.

**Hành động khắc phục**

419 Cục hàng hải sẽ thực hiện các hành động sau:

.1 xây dựng QMS hoặc chính sách để giải quyết việc phê duyệt và cấp giấy chứng nhận theo luật định và giám sát tuân thủ. Cục hàng hải sẽ kết hợp các yêu cầu liên quan vào luật pháp quốc gia và các hướng dẫn cần thiết và hướng dẫn hành chính sẽ được ban hành;

.2 Cục hàng hải và đơn vị chịu trách nhiệm đăng ký sẽ xem xét các yêu cầu bắt buộc và xác định tất cả những yêu cầu bắt buộc liên quan trực tiếp của Cục hàng hải đặc biệt là phê duyệt hồ sơ, tài liệu của tàu và lưu giữ hồ sơ, bao gồm cả việc tham gia trao đổi với RO; và

.3 thiết lập và triển khai các hệ thống phù hợp để đảm bảo rằng Cục hàng hải thực hiện tất cả các nghĩa vụ xuất phát từ ác văn kiện bắt buộc của IMO bao gồm cung cấp đầy đủ các nguồn lực và chuyên môn kỹ thuật.

Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 31 tháng 07 năm 2020.

**FD**

420 Cục hàng hải đã không thực hiện tất cả các biện pháp cần thiết để đảm bảo sự tuân thủ các quy tắc và tiêu chuẩn quốc tế của các tàu có quyền treo cờ của Quốc gia thành viên, đặc biệt trong các trường hợp sau:

.1 trong các trường hợp giam giữ một con tàu được treo cờ của Quốc gia thành viên, không đảm bảo rằng các biện pháp khắc phục thích hợp được thực hiện để đưa tàu vào diện tuân thủ ngay lập tức với các văn kiện quốc tế hiện hành;

.2 thủ tục tố tụng không được lập ra để chống lại các tàu được treo cờ của Quốc gia thành viên đã vi phạm các quy tắc quốc tế (ví dụ: COLREG 1972); và

.3 Cục hàng không không cung cấp cho việc thu thập dữ liệu thống kê để có thể tiến hành phân tích xu hướng nhằm xác định các khu vực có vấn đề

(Bộ luật III, điểm 22.6, 23.2 và 25).

**Căn nguyên**

421 Không có chiến lược toàn diện, bao gồm các cơ chế pháp lý để đảm bảo rằng các tàu treo cờ của Quốc gia thành viên tuân thủ các quy tắc và tiêu chuẩn quốc tế. Không có quy trình giám sát và kiểm soát đầy đủ để cung cấp hiệu lực đầy đủ và hoàn toàn theo các quy định của các văn kiện bắt buộc của IMO mà Quốc gia đó là một bên và không có sự phân công trách nhiệm.

**Hành động khắc phục**

422 Cục hàng hải sẽ thực hiện các hành động sau:

.1 cải thiện các biện pháp được thực hiện để ngăn chặn việc bắt giữ các tàu treo cờ của Quốc gia thành viên, bao gồm cả việc xác định và khắc phục các thiếu sót trong trường hợp bị giam giữ; xây dựng một cơ chế để đảm bảo tuân thủ liên tục; và trong trường hợp vi phạm, một cơ chế thực thi thông qua các thủ tục tố tụng và áp dụng các biện pháp trừng phạt theo luật pháp quốc gia;

.2 thực hiện một hệ thống để thu thập và phân tích dữ liệu thống kê để xác định các khu vực có vấn đề và ghi lại các hành động được thực hiện trong các trường hợp khác nhau; và

.3 thiết lập một quy trình xác định các thông tin liên lạc cần thiết giữa đơn vị chịu trách nhiệm với cơ quan đăng ký, RO và Cục hàng hải về các thiếu sót có cơ sở để cấm tàu ra khơi và các bước cần thiết phải tuân theo.

Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 30 tháng 06 năm 2020.

**FD**

423 Cục hàng hải đã không thực hiện một hệ thống tài liệu về trình độ chuyên môn của cán bộ, nhân viên liên quan đến việc kiểm tra Quốc gia mà một tàu thuyền mang quốc tịch và cập nhật kiến thức liên tục phù hợp với các nhiệm vụ mà họ được ủy quyền thực hiện (Bộ luật III, điểm 24.5 và 35).

**Căn nguyên**

424 Không có quy trình bằng văn bản nào cho việc tuyển dụng và nhận dạng có hệ thống và cung cấp chương trình đào tạo cho các nhân viên tham gia vào các đợt kiểm tra của Quốc gia mà một tàu thuyền mang quốc tịch.

**Hành động khắc phục**

425 Đơn vị chịu trách nhiệm của Quốc gia thành viên đối với cơ quan đăng ký sẽ thực hiện các hành động sau:

.1 một hệ thống tài liệu sẽ được thiết lập để đủ tiêu chuẩn, đào tạo và cập nhật liên tục các kỹ năng của cán bộ, nhân viên tham gia vào các đợt kiểm tra của Quốc gia mà một tàu thuyền mang quốc tịch dựa trên nhu cầu đào tạo cá nhân; và

.2 một cơ chế sẽ được thiết lập để ban hành thông tin liên quan đến các văn kiện bắt buộc của IMO, luật pháp quốc gia và bất kỳ hướng dẫn nào khác đối với Giám định viên của Quốc gia mà một tàu thuyền mang quốc tịch và theo dõi định kỳ các hành động được thực hiện.

Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 30 tháng 06 năm 2020.

**FD**

426 Việc tiến hành các hoạt động điều tra tai nạn trong khuôn khổ pháp lý của Quốc gia thành viên đã không tuân thủ các yêu cầu của Bộ luật Điều tra Tai nạn. Cụ thể, không đảm bảo tính khách quan và công tâm của các cuộc điều tra, bao gồm cả quyết định mở một cuộc điều tra, báo cáo về điều tra và công bố báo cáo cho công chúng (SOLAS 1974, quy định I/21 (b) và XI-1/6; Bộ luật Điều tra Tai nạn, điểm 11.1 và 14.4; và Bộ luật III, điểm 38 và 41).

**Căn nguyên**

427 Bộ luật Điều tra Tai nạn không được đưa vào luật pháp quốc gia và do đó không có cơ sở pháp lý nào cho việc tiến hành điều tra an toàn hàng hải.

**Hành động khắc phục**

428 Cục hàng hải sẽ thực hiện các hành động sau:

.1 Bộ luật Điều tra tai nạn sẽ được đưa vào luật pháp quốc gia và được đưa vào khi phân tích lỗ hổng của pháp luật hiện hành mà sẽ do Bộ tiến hành;

.2 đơn vị chịu trách nhiệm đăng ký sẽ xem xét và sửa đổi quy trình đảm bảo chất lượng của mình đối với tai nạn, thương vong trong quá trình vận chuyển, yêu cầu và điều tra để đáp ứng các yêu cầu của Bộ luật Điều tra Thương vong và Bộ luật III; và

.3 cả Bộ và đơn vị chịu trách nhiệm với cơ quan đăng ký sẽ tiến hành kiểm tra các biện pháp thực hành tốt nhất để giải quyết sự công bằng và khách quan của các cuộc điều tra tai nạn và sẽ thực hiện cơ chế được chọn, nếu phù hợp. Đặc biệt chú ý đến công tác chuẩn bị và đào tạo điều tra viên tai nạn.

Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 31 tháng 12 năm 2021.

**FD**

429 Không có bằng chứng bằng văn bản nào chứng minh rằng Cục hàng hải đã thực hiện đánh giá định kỳ về hiệu suất của mình để xác định liệu nhân sự, nguồn lực và quy trình hành chính có đủ để đáp ứng các nghĩa vụ của Quốc gia mà một tàu thuyền mang quốc tịch hay không (Bộ luật III, điểm 42 và 43).

**Căn nguyên**

430 Thiếu chiến lược hàng hải và nhận thức về phạm vi cần thiết để đánh giá định kỳ, cũng như không có cơ cấu hành chính và cán bộ, nhân viên kỹ thuật không đủ.

**Hành động khắc phục**

431 Tiến hành thiết lập một hệ thống để định kỳ xem xét và đánh giá hiệu suất của cả Bộ và đơn vị chịu trách nhiệm với cơ quan đăng ký, trong quá trình thực hiện các hoạt động của Quốc gia mà một tàu thuyền mang quốc tịch. Hệ thống này sẽ do ủy ban liên ngành hàng hải quốc gia có thành viên sẽ bao gồm các đại diện từ các cơ quan của chính quyền hàng hải quản lý và giám sát để cải tiến liên tục. Tạm thời, Bộ sẽ xây dựng một phương pháp có hệ thống trong việc phân bổ nhân sự để tạo điều kiện thuận lợi cho việc xem xét định kỳ và đánh giá sự cần thiết của chuyên môn kỹ thuật bổ sung. Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 30 tháng 09 năm 2020.

**FD**

432 Cục hàng hải đã không xây dựng, lập thành văn bản và thực thi các chính sách thông qua việc ban hành luật pháp và hướng dẫn quốc gia nhằm hỗ trợ việc thực thi và thi hành các yêu cầu đó của các văn kiện bắt buộc của IMO áp dụng cho các chuyến đi trong nước và cho các tàu cá. Ngoài ra, Cục hàng hải đã không xây dựng và triển khai chương trình kiểm soát và giám sát nhằm đảm bảo sự tuân thủ của tàu đối với các chuyến đi trong nước và tàu cá với các yêu cầu xuất phát từ các văn kiện bắt buộc của IMO (SOLAS 1974, quy định V/1.4; MARPOL, Phụ lục I, quy định 14.3 và 14.4; và Bộ luật III, điểm 15, 24.1, 24.2 và 24.5).

**Căn nguyên**

433 Thiếu nhận thức về các quy định của IMO, không có các quy trình được lập thành văn bản và cơ sở pháp lý để đảm bảo sự tuân thủ của tàu trên các chuyến đi trong nước và tàu cá với các văn kiện hiện hành của IMO. Cơ cấu hành chính và nhân sự để cung cấp các hoạt động giám sát và theo dõi bao gồm cả các hoạt động của các giám định viên được chỉ định đều không thỏa đáng.

**Hành động khắc phục**

434 Các đơn vị chịu trách nhiệm của ngành hàng hải sẽ thực hiện các hành động sau:

.1 ban hành luật pháp quốc gia để thực hiện và thi hành các yêu cầu xuất phát từ các văn kiện bắt buộc của IMO có liên quan áp dụng cho các tàu trên các chuyến đi trong nước và tàu cá;

.2 xây dựng và triển khai chương trình giám sát kiểm tra tàu thuyền để đảm bảo rằng các yêu cầu xuất phát từ các văn kiện áp dụng cho tàu trong các chuyến đi trong nước và tàu cá được đáp ứng; và

.3 thiết lập một chương trình đào tạo và giám sát các hoạt động của thanh tra viên để đảm bảo tuân thủ.

Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 31 tháng 12 năm 2021.

**FD**

435 Cục hàng hải đã không ban hành hướng dẫn về mức độ áp dụng các văn kiện IMO có liên quan cho một số loại tàu là đối tượng của các văn kiện đó cũng như không ban hành hướng dẫn cần thiết để hỗ trợ thực hiện và thực thi các yêu cầu áp dụng (quy định của SOLAS V 1.4; MARPOL , Phụ lục I, quy định 2.1 và 6; và Bộ luật III, điểm 15.1).

**Căn nguyên**

436 Do ngành hàng hải áp dụng các biện pháp cũ không có hệ thống nào ban hành các hướng dẫn và chỉ dẫn cần thiết để thực hiện và thi hành các văn kiện của IMO.

**Hành động khắc phục**

437 Cơ quan, đơn vị chịu trách nhiệm sẽ thực hiện các hành động sau:

.1 xác định nhu cầu về các chỉ dẫn và hướng dẫn bổ sung cần thiết cho việc triển khai các văn kiện bắt buộc của IMO và các yêu cầu quốc gia sẽ được ban hành dưới dạng thông báo hoặc thông tư; và

.2 sẽ ban hành hướng dẫn phù hợp liên quan đến các yêu cầu còn lại theo quyết định của Cục hàng hải và áp dụng cho một số loại tàu theo các văn kiện bắt buộc của IMO và luật pháp quốc gia, đặc biệt là cho các chuyến đi trong nước và dưới kích thước quy ước.

Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 30 tháng 06 năm 2020.

**FD**

438 Quốc gia thành viên đã không ban hành hướng dẫn hành chính để cấp phê duyệt loại thiết bị hoặc quy định quốc gia về diễn giải cho các thiết bị tương đương (SOLAS 1974, quy định V / 18.1; và Law Law III, điểm 16.1).

**Căn nguyên**

439 Dưới đây là các yếu tố liên quan đến kết quả phát hiện này:

.1 thiếu hướng dẫn hành chính và giải thích các quy định quốc gia để thực hiện thống nhất;

.2 thiếu nhận thức và hiểu biết về nghĩa vụ của Cục hàng hải; và

.3 chuyên môn không đầy đủ của nguồn nhân lực trong Cục hàng hả để xây dựng chương trình bảo vệ môi trường và an toàn, bao gồm phổ biến và thực hiện các giải thích về các quy định quốc gia.

**Hành động khắc phục**

440 Cục hàng hải sẽ xác định nhân sự cần thiết và tuyển dụng thêm nhân sự có chuyên môn hàng hải để quản lý chương trình bảo vệ môi trường và an toàn theo các văn kiện của IMO có liên quan. Cụ thể, các hướng dẫn hành chính cần thiết và diễn giải quốc gia sẽ được xây dựng và triển khai để ban hành miễn trừ, những thứ tương đương, phê duyệt kiểu và / hoặc thiết bị thay thế. Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 30 tháng 06 năm 2020.

**FD**

441 Cục hàng hải đã không xây dựng hoặc cung cấp hướng dẫn liên quan đến các điều khoản đó trong các văn kiện của IMO nhằm đáp ứng sự hài lòng của Cục hàng hải (SOLAS 1974, quy định II-1/ 55.4.1 và III/ 38.4.1; MARPOL, Phụ lục I, quy định 3.3; COLREG 1972, phụ lục I, điểm 14; và Bộ luật III, điểm 16.5).

**Căn nguyên**

438 Kết quả phát hiện này là do việc thiếu một hệ thống để xây dựng và phổ biến hướng dẫn về các lĩnh vực còn lại để đáp ứng Cục hàng hải trong các văn kiện có liên quan IMO. Các quy trình phụ cần thiết để triển khai và thực thi các văn kiện bắt buộc của IMO không được xác định do thiếu chuyên môn trong Cục hàng hải.

**Hành động khắc phục**

443 Cục hàng hải sẽ tuyển dụng nhân sự phù hợp với chuyên môn hàng hải để xây dựng và thực thi các giải thích và hướng dẫn quốc gia theo các yêu cầu của các văn kiện có liên quan của IMO. Cục hàng hải sẽ thiết lập một quy trình cần thiết để phát triển và ban hành hướng dẫn quốc gia và hướng dẫn hành chính cho các lĩnh vực còn lại "để đáp ứng Cục hàng hải" trong các văn kiện bắt buộc của IMO. Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 30 tháng 06 năm 2020.

**FD**

444 Cục hàng hải đã không xây dựng các chính sách, hướng dẫn hoặc quy trình để đảm bảo rằng các tàu được treo cờ của Quốc gia thành viên được quản lý đầy đủ và hiệu quả dựa theo các biện pháp hiện hữu và có liên quan như Nguyên tắc Quản lý An toàn (SOLAS 1974, quy định V/14; và Bộ luật III, điểm 17).

**Căn nguyên**

445 Việc quản lý an toàn tối thiểu được xác định theo từng trường hợp cụ thể, theo quyết định riêng của các cơ quan chức năng, do thiếu hiểu biết về các yêu cầu bắt buộc. Hơn nữa, Cục hàng hải không có chuyên môn để xây dựng các chính sách, hướng dẫn hoặc quy trình để đảm bảo rằng các tàu treo cờ của Quốc gia thành viên được quản lý đầy đủ và hiệu quả.

**Hành động khắc phục**

446 Cục hàng hải sẽ thực hiện các hành động sau:

.1 sẽ xây dựng và triển khai hướng dẫn và quy trình để xác định quy mô quản lý và ban hành các tài liệu quản lý an toàn dựa theo "Nguyên tắc Quản lý An toàn" được IMO thông qua;

.2 sẽ tuyển dụng đủ nhân sự có chuyên môn hàng hải để phát triển và thực hiện các hướng dẫn và thủ tục; và

.3 kiểm tra định kỳ các tàu treo cờ của Quốc gia thành viên để xác minh rằng các tàu được lái đủ và hiệu quả.

Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 31 tháng 12 năm 2020.

**FD**

447 Có bằng chứng cho thấy Cục hàng hải đã không:

.1 đáp ứng các yêu cầu của Bộ luật RO và Bộ luật III trong khi phân nhiệm ủy quyền cho các RO để thực hiện giám sát, kiểm tra và đánh giá và cấp giấy chứng nhận và tài liệu cho các tàu được treo cờ của Quốc gia thành viên; và

.2 thiết lập hoặc tham gia chương trình giám sát RO để đảm bảo rằng các nghĩa vụ quốc tế của mình được đáp ứng đầy đủ

(SOLAS 1974, quy định XI-1/1; Mã RO, phần 2, phần 8; và Bộ luật III, điểm 18 và 20).

**Căn nguyên**

448 Dưới đây là các yếu tố liên quan đến kết quả phát hiện này:

.1 không có các quy trình để điều chỉnh việc phân nhiệm ủy quyền cho RO theo yêu cầu của Bộ luật RO;

2 thiếu nguồn nhân lực trong Cục hàng hải để thực hiện giám sát RO; và

.3 thỏa thuận với RO không được cập nhật do các sửa đổi liên quan đến SOLAS 1974 không được thực hiện thông qua luật quốc gia.

**Hành động khắc phục**

449 Cục hàng hải sẽ thực hiện các hành động sau:

.1 sẽ thiết lập các hệ thống và quy trình để điều chỉnh việc phân nhiệm ủy quyền cho RO theo Bộ luật RO;

.2 sẽ tuyển dụng đủ nhân sự để thực hiện giám sát RO; và

.3 luật pháp quốc gia sẽ được cập nhật để tạo hiệu lực đối với các sửa đổi liên quan đến Bộ luật RO và các thỏa thuận mới sẽ được ký kết với RO theo Bộ luật RO.

Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 31 tháng 07 năm 2020.

**FD**

450 Các biện pháp mà Cục hàng hải đưa ra là không đủ để cấm tàu treo cờ của Quốc gia thành viên cho đến khi các tàu đó tuân thủ đầy đủ các yêu cầu của các quy tắc và tiêu chuẩn quốc tế. Hơn nữa, Cục hàng hải đã không tiến hành kiểm tra định kỳ các tàu được treo cờ của Quốc gia thành viên để xác minh rằng tình trạng thực tế của tàu và thủy thủ đoàn của họ có phù hợp với các chứng chỉ được cấp hay không (Bộ luật III, điểm 22.1 và 22.2).

**Căn nguyên**

451 Các quy trình tiêu chuẩn không được thiết lập để kiểm tra, giam giữ và thoát khỏi việc giam giữ các tàu treo cờ của Quốc gia thành viên hoặc để ngăn tàu thuyền ra khơi cho đến khi họ tuân thủ đầy đủ các yêu cầu áp dụng.

**Hành động khắc phục**

452 Cục hàng hải sẽ xây dựng và thực hiện các quy trình tiêu chuẩn về việc kiểm tra, tạm giữ và thoát khỏi việc giam giữ để đảm bảo tàu treo cờ của Quốc gia thành viên tuân thủ đầy đủ các yêu cầu của các quy tắc và tiêu chuẩn quốc tế và tình trạng của tàu và thuyền viên của mình phù hợp với các chứng chỉ được cấp. Một chương trình kiểm tra định kỳ sẽ được đưa ra và Cục hàng hải sẽ xem xét và sửa đổi các quy định của nó, nếu có, để đảm bảo rằng yêu cầu tuân thủ đầy đủ được tuân thủ. Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 31 tháng 12 năm 2020.

**FD**

453 Cục hàng hải đã không xây dựng và triển khai chương trình kiểm soát và giám sát để cung cấp cho việc thu thập dữ liệu thống kê, để có thể tiến hành phân tích xu hướng nhằm xác định các khu vực có vấn đề (Bộ điều III, điểm 23.2).

**Căn nguyên**

454 Cục hàng hải không có đủ nguồn lực (con người và cơ sở dữ liệu) để thu thập dữ liệu thống kê và tiến hành phân tích xu hướng. Hơn nữa, các quy trình không được thiết lập để thu thập dữ liệu có hệ thống từ các đơn vị có liên quan và phân tích của họ để xác định xu hướng hoặc khu vực có vấn đề.

**Hành động khắc phục**

455 Cục hàng hải sẽ thực hiện các hành động sau:

.1 sẽ tuyển dụng đủ nhân sự có trình độ và chuyên môn phù hợp và sẽ bố trí các nguồn lực đầy đủ để thực hiện các nhiệm vụ liên quan đến việc xây dựng và thực hiện chương trình kiểm soát và giám sát; và

.2 sẽ thiết lập một hệ thống để thu thập dữ liệu liên quan từ tất cả các đơn vị liên quan trong ngành hàng hải và tiến hành đánh giá và phân tích để xác định xu hướng và khu vực có vấn đề.

Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 30 tháng 06 năm 2021.

**FD**

456 Cục hàng hải không có hệ thống tài liệu để cập nhật liên tục kiến thức của các giám định viên phù hợp với nhiệm vụ mà họ được ủy quyền thực hiện (Bộ luật III, điểm 35).

**Căn nguyên**

457 Dưới đây là các yếu tố liên quan đến kết quả phát hiện này:

.1 một hệ thống tài liệu không được thiết lập về việc đủ tiêu chuẩn nhân sự và cập nhật liên tục kiến thức của họ trong Cục hàng hải do thiếu nguồn lực; và

.2 các cán bộ, nhân viên trong Cục hàng hải không thể được cử đi đào tạo, vì các nguồn lực không có sẵn để đảm nhận nhiệm vụ khi họ vắng mặt.

**Hành động khắc phục**

458 Cục hàng hải sẽ thực hiện các hành động sau:

.1 sẽ tiến hành xây dựng một hệ thống tài liệu để xác định nhu cầu đào tạo về vai trò và chức năng cụ thể và để đảm bảo rằng các cán bộ, nhân viên có cơ hội cập nhật kiến thức trong các lĩnh vực công việc của mình;

.2 bố trí tiền hành đào tạo tại chỗ với RO cho các giám định viên của Quốc gia mà một tàu thuyền mang quốc tịch để nâng cao năng lực và kinh nghiệm của họ, và các nền tảng xây dựng năng lực sẽ được sắp xếp để cải thiện và cập nhật kiến thức hơn nữa; và

.3 tiến hành đánh giá nhu cầu tuyển dụng bổ sung và tuyển dụng nhân sự bổ sung có trình độ phù hợp.

Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 31 tháng 12 năm 2019.

**FD**

459 Cục hàng hải không cấp hồ sơ xác định danh tính/giấy tờ tùy thân cho giám định viên mang theo khi thực hiện nhiệm vụ của mình (Bộ luật III, điểm 37).

**Căn nguyên**

460 Do không có hệ thống và thiếu nguồn lực, nên hồ sơ xác định danh tính đã không được cấp cho các giám định viên của Quốc gia mà một tàu thuyền mang quốc tịch.

**Hành động khắc phục**

461 Cục hàng hải sẽ thiết lập một hệ thống và cung cấp các hồ sơ xác định danh tính đã không được cấp cho các giám định viên của Quốc gia mà một tàu thuyền mang quốc tịch. Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 31 tháng 12 năm 2019.

**FD**

462 Cục hàng hải đã không đánh giá và xem xét định kỳ hoạt động của mình trong việc thực hiện các hoạt động của Nhà nước đối với việc thực hiện các quy trình, thủ tục và nguồn lực hành chính để đáp ứng các nghĩa vụ của mình theo các văn kiện bắt buộc của IMO mà Quốc gia đó là một bên (Bộ luật III, điểm 42).

**Căn nguyên**

Dưới đây là các yếu tố liên quan đến kết quả phát hiện này

.1 Cục hàng hải không có một hệ thống được thiết lập để thu thập và phân tích dữ liệu để định kỳ đánh giá hiệu suất của mình trong việc tiến hành các hoạt động của Quốc gia mà một tàu thuyền mang quốc tịch; và

.2 thiếu nguồn lực ở cục hàng hải để thực hiện các nhiệm vụ này.

**Hành động khắc phục**

464 Cục hàng hải sẽ thực hiện các hành động sau:

.1 sẽ thiết lập một hệ thống quản lý để đánh giá hiệu quả trong việc thực hiện các hoạt động của Quốc gia mà một tàu thuyền mang quốc tịch;

.2 sẽ tuyển dụng đủ nhân sự có trình độ và chuyên môn phù hợp để thực hiện mục đích này; và

.3 Cục hàng hải sẽ phối hợp với các đơn vị liên quan khác trong việc thu thập và phân tích dữ liệu liên quan cần thiết để đánh giá hiệu suất khi thực hiện các hoạt động của Quốc gia mà một tàu thuyền mang quốc tịch.

Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 30 tháng 06 năm 2021.

**FD**

465 Cục hàng hải đã không xây dựng và ghi lại các diễn giải, cũng như không cung cấp các tài liệu hướng dẫn, liên quan đến các yêu cầu trong các văn kiện có liên quan của IMO để đáp ứng Cục hàng hải (MARPOL, Phụ lục I, quy định 6; COLREG 1972, phụ lục I, điểm 14; COLREG 1972, phụ lục III, điểm 3; và Bộ luật III, điểm 16.5).

**Căn nguyên**

466 Kết quả phát hiện này là do kiến thức không đầy đủ về các yêu cầu của các văn kiện bắt buộc của IMO và thiếu hệ thống giám sát về các hình thức triển khai theo quy định.

**Hành động khắc phục**

467 Cục hàng hải sẽ thiết lập một hệ thống và phân công trách nhiệm liên quan để:

.1 giám sát các hình thức triển khai theo quy định liên quan đến các văn kiện bắt buộc của IMO; và

.2 xây dựng, lập tài liệu và thực hiện các chính sách và diễn giải liên quan đến các yêu cầu còn lại để đáp ứng Cục hàng hải đối với các văn kiện có liên quan của IMO, cũng như để cung cấp các tài liệu hướng dẫn, khi cần thiết, nhằm thực hiện hiệu quả các yêu cầu xuất phát từ các văn kiện bắt buộc của IMO.

Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 30 tháng 06 năm 2021.

**FD**

468 Quá trình mà Cục hàng hải tiến hành điều tra an toàn hàng hải không đảm bảo mức độ công bằng theo yêu cầu của các văn kiện có liên quan của IMO (SOLAS 1974, quy định XI-1/6; và quy định III, điểm 38).

**Căn nguyên**

469 Kết quả phát hiện này là do việc thiếu kiến thức về các yêu cầu của Bộ luật Điều tra Tai nạn và không có các quy trình được lập thành văn bản để tiến hành điều tra an toàn hàng hải. Ngoài ra, Cục hàng hải không đủ nhân viên có trình độ và thiếu nguồn tài chính để thực hiện trách nhiệm của mình trong việc thực hiện các cuộc điều tra an toàn hàng hải.

**Hành động khắc phục**

470 Các hành động sau đây sẽ được Cục hàng hải thực hiện:

.1 thiết lập một quy trình bằng văn bản để tiến hành điều tra an toàn hàng hải;

.2 các cuộc điều tra về an toàn hàng hải sẽ được thực hiện bởi các điều tra viên khách quan và công tâm, những người có trình độ phù hợp và hiểu biết về các vấn đề liên quan đến tai nạn và họ sẽ báo cáo cho cơ quan không chịu trách nhiệm về các hoạt động chứng nhận theo luật định. Để thực hiện điều này, Cục hàng hải sẽ chỉ định các điều tra viên có trình độ; và

.3 phân bổ nguồn tài chính đầy đủ để thực hiện các cuộc điều tra an toàn hàng hải.

Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 31 tháng 12 năm 2021.

**FD**

471 Cục hàng hải đã không đánh giá định kỳ hiệu suất của mình đối với việc thực hiện các quy trình hành chính và nguồn lực cần thiết để đáp ứng các nghĩa vụ của Quốc gia mà một tàu thuyền mang quốc tịch (Bộ luật III, điểm 42).

**Căn nguyên**

472 Nguyên nhân dẫn đến phát hiện này là:

.1 không có văn hóa định kỳ đánh giá hoặc xem xét hiệu suất của Cục hàng hải và thiếu các quy trình được lập thành văn bản để tiến hành đánh giá; và

.2 thiếu sự phối hợp giữa các bộ phận liên quan đến việc thực thi và thi hành của Quốc gia mà một tàu thuyền mang quốc tịch.

**Hành động khắc phục**

473 Cục hàng hải sẽ xây dựng và triển khai các quy trình và hướng dẫn để đánh giá và xem xét hàng năm về hiệu suất trong việc thực hiện các hoạt động của Quốc gia mà một tàu thuyền mang quốc tịch và đưa chúng vào QMS. Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 31 tháng 12 năm 2020.

**FD**

474 Không thể xác định rằng Cục hàng hải đã có chính sách xây dựng, lập thành văn bản và cung cấp hướng dẫn hoặc giải thích cho những yêu cầu còn lại "để đáp ứng Cục hàng hải" trong các văn kiện bắt buộc của IMO (SOLAS 1974, quy định III/4 và V/18.1; COLREG 1972, phụ lục I, điểm 14; và Bộ luật III, điểm 15, 16.1 và 16.5).

**Căn nguyên**

475 Việc thiếu khả năng xem xét tất cả các văn kiện có liên quan của IMO để áp dụng các chính sách, tiêu chuẩn và/ hoặc hướng dẫn quốc gia trong trường hợp cần thiết và việc xây dựng không có các tiêu chuẩn quốc gia là nguyên nhân chính.

**Hành động khắc phục**

476 Cục hàng hải sẽ áp dụng các giải thích thống nhất IACS trong mọi trường hợp có thể thực hiện được các yêu cầu "để đáp ứng Cục hàng hải" và sẽ xây dựng các chính sách giải quyết các trường hợp không có cách giải thích thống nhất IACS tương ứng. Trong vòng sáu tháng, các thỏa thuận đã được ký kết giữa Cục hàng hải và hai RO sẽ được sửa đổi để phản ánh sự sửa đổi này trong luật quốc gia. Chính sách về phê duyệt loại vật liệu và thiết bị cũng sẽ được xây dựng và thực hiện. Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 31 tháng 12 năm 2019.

**FD**

477 Thỏa thuận giữa Cục hàng hải và một RO không chứa các yếu tố tối thiểu được quy định cục thể trong Bộ luật RO. Các thỏa thuận giữa Cục hàng hải và hai RO đã cho phép các RO ban hành Giấy chứng nhận phù hợp (DoC) ISM để ban hành trong đó Cục hàng hải chịu trách nhiệm dựa trên luật pháp quốc gia (Bộ luật RO, phần 2, phần 1.2 và phụ lục 3; Bộ luật III, điểm 18.2).

**Căn nguyên**

478 Sự giám sát trong quá trình xem xét các tài liệu liên quan đến thỏa thuận đã dẫn đến kết quả này.

**Hành động khắc phục**

479 Các thỏa thuận với hai RO sẽ được sửa đổi để khắc phục thiếu sót và đảm bảo hài hòa với luật pháp quốc gia và các quy định có liên quan của các văn kiện có liên quan của IMO và Bộ luật RO. Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 31 tháng 12 năm 2019.

**FD**

480 Cục hàng hải không thể chứng minh rằng các thỏa thuận để tiến hành điều tra an toàn hàng hải đảm bảo sự công bằng và khách quan của các điều tra viên cũng như luật pháp, chính sách hoặc hướng dẫn quốc gia đã đặt ra yêu cầu có sự công bằng (Bộ luật Điều tra Tai nạn, điểm 11.1; 15 và 38).

**Căn nguyên**

481 Vì phải ưu tiên cho các lĩnh vực khác chẳng hạn như đào tạo điều tra viên, thanh tra viên và các cán bộ chính khác của Cảng vụ mới thành lập nên dẫn đến thiếu kinh phí.

**Hành động khắc phục**

482 Cục hàng hải sẽ khởi xướng sửa đổi luật pháp quốc gia về điều tra tai nạn hàng hải để phù hợp với các yêu cầu của Bộ luật Điều tra Tai nạn. Bổ nhiệm và tiến hành đào tào đầy đủ cho điều tra viên tai nạn có trình độ phù hợp. Kết quả của các cuộc điều tra an toàn hàng hải sẽ được báo cáo cho cơ quan không chịu trách nhiệm về các hoạt động chứng nhận theo luật định. Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 30 tháng 12 năm 2020.

**FD**

483 Cục hàng hải đã không thực hiện bất kỳ chính sách và hướng dẫn nào để hỗ trợ triển khai và thực thi các yêu cầu của các văn kiện bắt buộc của IMO mà Quốc gia thành viên đó là một bên. Không có chương trình kiểm tra và đánh giá độc lập, cũng không có bất kỳ hướng dẫn nào liên quan đến những yêu cầu còn lại để đáp ứng Cục hàng hải và về loại được phê duyệt (Bộ luật III, điểm 15.1, 16.1, 16.2 và 16.5).

**Căn nguyên**

484 Các trách nhiệm không được phân công rõ ràng và không đủ nhân sự có chuyên môn kỹ thuật trong Cục hàng hải để thực hiện các yêu cầu của ccác văn kiện bắt buộc hiện hành của IMO.

**Hành động khắc phục**

485 Cục hàng hải sẽ thực hiện các hành động sau:

.1 tiến hành xây dựng một chiến lược hàng hải tổng thể để thiết lập một cơ chế nhằm thực thi và thi hành hiệu quả các văn kiện bắt buộc hiện hành của IMO bao gồm xây dựng và thực hiện bất kỳ luật pháp, hướng dẫn, tài liệu, hướng dẫn hành chính, thông báo và chỉ thị nào, cũng như phân công trách nhiệm với các cán bộ, nhân viên có liên quan;

.2 xây dựng và triển khai các hướng dẫn để giải quyết các yêu cầu còn lại để đáp ứng Cục hàng hải trong các văn kiện bắt buộc của IMO cũng như các quy trình phê duyệt loại vật liệu và thiết bị, theo các loại và lĩnh vực hoạt động của các tàu được treo cờ của Quốc gia thành viên;

.3 thực hiện chương trình kiểm toán và đánh giá bằng cách sử dụng đánh giá viên và thanh tra viên có trình độ độc lập để thực hiện các đợt đánh giá đơn vị cấp chứng nhận của Cục hàng hải; và

.4 phân tích nhu cầu và đưa ra các quy định cho việc tuyển dụng nhân sự có trình độ, theo đó, thông qua việc ký hợp đồng hoặc thuê ngoài.

Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 30 tháng 03 năm 2021.

**FD**

486 Mặc dù Cục hàng hải đã ban hành một thỏa thuận chính thức bằng văn bản với RO, nhưng phạm vi phân nhiệm ủy quyền bao gồm các văn kiện quốc tế của IMO mà Quốc gia thành viên đó không phải là một bên. Cục hàng hải đã không cung cấp cho RO các luật quốc gia có liên quan, các diễn giải, hướng dẫn hoặc các tiêu chuẩn bổ sung của Cục hàng hải có hiệu lực theo các quy định của các văn kiện bắt buộc của IMO. Hơn nữa, một chương trình giám sát có đủ nguồn lực để giám sát và liên lạc với RO đã không được thiết lập (SOLAS 1974, quy định XI-1/1; và Bộ luật III, điểm 18.2, 18.3, 18.4 và 20).

**Căn nguyên**

487 Không đủ năng lực về chuyên môn kỹ thuật để có thể thực hiện đầy đủ các quy định của Bộ luật RO và Bộ luật III.

**Hành động khắc phục**

488 Cục hàng hải sẽ thực hiện các hành động sau:

.1 sửa đổi và cập nhật phụ lục cho các thỏa thuận với RO ("Bảng danh mục ủy quyền") theo Bộ luật RO và giới hạn phạm vi thẩm quyền đối với các văn kiện mà Quốc gia thành vien không phải là một Bên;

.2 cơ cấu lại trang web của Cục hàng hải để cung cấp cho RO quyền truy cập đầy đủ vào thông tin liên quan về luật pháp quốc gia, diễn giải, thông tin bổ sung và hướng dẫn; và

.3 thiết lập một SOP mới trong QMS của Cục hàng hải để kết hợp chương trình giám sát RO, với các nguồn lực đầy đủ sẽ được cung cấp, để tiến hành các đợt đánh giá, kiểm tra đột xuất và chia sẻ thông tin, theo quy định của Bộ luật RO.

Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 30 tháng 12 năm 2021.

**FD**

489 Cục hàng hải đã không thiết lập phạm vi phân nhiệm ủy quyền cho giám định viên được chỉ định hành động thay mặt mình. Ngoài ra, không có hệ thống giám sát các hoạt động hoặc hệ thống đánh giá hiệu suất của giám định viên (Bộ luật III, điểm 21).

**Căn nguyên**

490 Thiếu nhận thức về các quy định của Bộ luật RO và Bộ luật III. Hành động khắc phục

**Hành động khắc phục**

491 Cục hàng hải sẽ thực hiện các hành động sau:

.1 xây dựng và triển khai khung pháp lý để xác định phạm vi khảo sát và đánh gia cũng như hướng dẫn/ chỉ dẫn chi tiết về các tiêu chuẩn đánh giá/ khảo sát. Một quy trình cũng sẽ được xây dựng, bao gồm các tiêu chí để lựa chọn, chỉ định và giám sát các hoạt động của các giám định viên/ kiểm toán viên được chỉ định hành động thay mặt cho Cục hàng hải;

.2 thực hiện một thỏa thuận chính thức bằng văn bản cho các giám định viên được chỉ định phù hợp với Bộ luật RO, sẽ bao gồm một bản mô tả về phạm vi thực hiện, nhiệm vụ và trách nhiệm; và

.3 xây dựng một quy trình vận hành tiêu chuẩn (SOP) để theo dõi, giám sát và đánh giá công việc của các giám định viên được chỉ định phù hợp với quy trình giám sát và theo dõi RO.

Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 30 tháng 12 năm 2021.

**FD**

492 Có bằng chứng cho thấy rằng Cục hàng hải đã không thực hiện tất cả các biện pháp cần thiết để đảm bảo tuân thủ các quy tắc và tiêu chuẩn quốc tế của các tàu có quyền treo cờ của Quốc gia thành viên để đảm bảo tuân thủ các nghĩa vụ quốc tế của mình như:

.1 các biện pháp để đảm bảo rằng toàn bộ phần bổ sung của tàu có thể phối hợp hiệu quả các hoạt động trong tình huống khẩn cấp và trong việc thực hiện các chức năng quan trọng đối với an toàn hoặc phòng ngừa hoặc giảm thiểu ô nhiễm;

.2 hình phạt đủ mức độ nghiêm trọng để ngăn chặn việc vi phạm các quy tắc và tiêu chuẩn quốc tế của các tàu được treo cờ của Quốc gia thành viên và hành vi của các cá nhân được cấp giấy chứng nhận hoặc chứng thực theo thẩm quyền; và

.3 các biện pháp cung cấp một số lượng cán bộ, nhân viên có trình độ phù hợp để thực hiện và thi hành luật pháp và hướng dẫn quốc gia, bao gồm cả nhân sự để thực hiện các đợt điều tra và khảo sát

(Bộ luật III, điểm 22.4, 22.5, 22.7 và 24.2).

**Căn nguyên**

493 Thiếu luật pháp quốc gia và thiếu nguồn nhân lực và tài chính để giám sát việc tuân thủ các quy tắc và quy định quốc tế.

**Hành động khắc phục**

494 Cục hàng hải sẽ thực hiện các hành động sau:

.1 khởi xướng việc thực hiện cập nhật cần thiết trong luật pháp quốc gia, đưa ra các quy định về các nguồn lực bổ sung, thiết lập các quy trình giám sát và thực thi tuân thủ và đảm bảo rằng các hành động khắc phục được thực hiện thông qua QMS để thực thi hiệu quả luật pháp quốc gia có liên quan và đảm bảo cải tiến liên tục;

.2 tiến hành đánh giá năng lực để xác định những nhân sự hiện có cần đào tạo hoặc, nếu cần, tuyển dụng thêm nhân sự có trình độ;

.3 thực hiện chương trình bảo vệ môi trường và an toàn cho các tàu được treo cờ của Quốc gia thành viên nhằm giới thiệu các cuộc tập trận/ diễn tập bắt buộc hàng năm trong trường hợp khẩn cấp, theo quy định trong các văn kiện bắt buộc của IMO;

.4 thực hiện các cuộc điều tra về tai nạn theo Bộ luật Điều tra Tai nạn và các hướng dẫn liên quan; và

.5 xem xét và sửa đổi các hình phạt được quy định trong Luật Vận chuyển để đảm bảo chúng có đủ mức độ nghiêm trọng để ngăn chặn các hành vi vi phạm các điều ước quốc tế.

Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 30 tháng 06 năm 2020.

**FD**

495 Cục hàng hải đã không triển khai một hệ thống tài liệu để cập nhật liên tục kiến thức của các giám định viên và thanh tra viên của Quốc gia mà một tàu thuyền mang quốc tịch về các nhiệm vụ mà họ được ủy quyền thực hiện (Bộ luật III, điểm 35).

**Căn nguyên**

496 Không đủ kiến thức về nghĩa vụ theo quy định của Bộ luật III đối với việc triển khai hệ thống tài liệu để cập nhật kiến thức liên tục của các các giám định viên của Quốc gia mà một tàu thuyền mang quốc tịch.

**Hành động khắc phục**

497 Cục hàng hải sẽ đảm bảo rằng các giám định viên của Quốc gia mà một tàu thuyền mang quốc tịch được chuẩn bị cho các nhiệm vụ được giao, thông qua việc xác định nhu cầu đào tạo của họ và cung cấp các chương trình đào tạo bao gồm các chủ đề về kiến thức lý thuyết về tàu, hoạt động của họ và các quy định của các văn kiện quốc gia và quốc tế có liên quan. Hệ thống tài liệu để cập nhật liên tục kiến thức của các giám định viên của Quốc gia mà một tàu thuyền mang quốc tịch sẽ được phát triển và đưa vào như một SOP trong QMS của Cục hàng hải. Nó sẽ bao gồm việc phổ biến thông tin về luật pháp quốc gia và các biện pháp khác liên quan đến việc thực thi và thi hành các yêu cầu xuất phát từ các các văn kiện bắt buộc của IMO đối với các tàu được treo cờ của Quốc gia thành viên; sự phát triển chuyên môn liên tục trong việc áp dụng các yêu cầu xuất phát từ các văn kiện bắt buộc của IMO đối với tất cả các cán bộ, nhân viên tham gia vào các cuộc kiểm tra/ khảo sát của Quốc gia mà một tàu thuyền mang quốc tịch, kiểm tra kiểm soát của Quốc gia có cảng và điều tra tai nạn; và sắp xếp để đưa ra các khóa đào tạo cần thiết. Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 30 tháng 12 năm 2020.

**FD**

498 Các thỏa thuận tiến hành điều tra tai nạn không tuân thủ Bộ luật Điều tra Tai nạn, đặc biệt liên quan đến sự công bằng và khách quan của các điều tra viên và công bố các báo cáo cho công chúng (SOLAS 1974, quy định XI-1/6; Bộ luật Điều tra Tai nạn, điểm 11.1 và 14,4; và Bộ luật III, điểm 38 và 41).

**Căn nguyên**

499 Luật pháp, nguồn lực và quy trình không đầy đủ để tiến hành điều tra và báo cáo về an toàn hàng hải về kết quả của chúng theo các quy định trong các văn kiện có liên quan của IMO và các hướng dẫn liên quan.

**Hành động khắc phục**

500 Quản trị sẽ thực hiện các hành động sau đây:

.1 khởi xướng việc thực hiện cập nhật cần thiết trong luật pháp quốc gia, đưa ra các quy định về các nguồn lực bổ sung, thiết lập các quy trình giám sát và thực thi tuân thủ và đảm bảo rằng các hành động khắc phục được thực hiện thông qua QMS để thực thi hiệu quả luật pháp quốc gia có liên quan và đảm bảo cải tiến liên tục;

.2 cập nhật kiến thức của các điều tra viên hiện hữu thông qua các chương trình đào tạo và tuyển dụng thêm nhân sự có trình độ, nếu cần;

.3 sửa đổi các quy trình hiện tại về điều tra tai nạn để đưa nghĩa vụ vào để duy trì danh sách các điều tra viên độc lập trong và ngoài Quốc gia thành viên. Một ủy ban điều tra sẽ được thành lập để đảm bảo rằng tất cả các cuộc điều tra được thực hiện bởi các điều tra viên công tâm những người không có mối quan hệ hoặc xung đột lợi ích cá nhân trong con tàu được điều tra. Các điều tra viên sẽ báo cáo về kết quả của cuộc điều tra an toàn hàng hải cho đơn vị không chịu trách nhiệm về chứng nhận theo luật định, để đảm bảo rằng không có sự chỉ đạo hay can thiệp nào của những người hoặc tổ chức có thể bị ảnh hưởng bởi kết quả của việc điều tra đó; và

.4 gửi báo cáo điều tra tai nạn cho IMO trong vòng bảy ngày làm việc sau khi hoàn tất. Chi tiết của tất cả các báo cáo, phân tích và khuyến nghị được thực hiện để ngăn chặn sự tái diễn trong tương lai sẽ được công bố trên trang web của Cục hàng hải và phổ biến đến công chúng thông qua các cuộc hội thảo, hội nghị hoặc Thông tri về vận chuyển.

Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 29 tháng 02 năm 2020.

**FD**

501 Không có hệ thống nào để Cục hàng hải định kỳ đánh giá hiệu suất của mình đối với các quy trình, thủ tục và nguồn lực hành chính cần thiết để đáp ứng các nghĩa vụ và trách nhiệm của mình theo các quy định trong các văn kiện bắt buộc của IMO với tư cách là Quốc gia mà một tàu thuyền mang quốc tịch (Bộ luật III, điểm 42 và 43 ).

**Căn nguyên**

502 Thiếu các quy trình và thủ tục cụ thể trong QMS của Cục hàng hải liên quan đến việc đánh giá hiệu suất trong việc thực hiện các hoạt động của Quốc gia mà một tàu thuyền mang quốc tịch.

**Hành động khắc phục**

503 Cục hàng hải sẽ sửa đổi các phần của QMS hiện tại liên quan đến đánh giá và cải thiện hiệu suất để bao gồm đánh giá hiệu quả trong việc thực hiện nghĩa vụ của Quốc gia mà một tàu thuyền mang quốc tịch theo các văn kiện bắt buộc của IMO. Mức độ tuân thủ sẽ dựa trên KPI để xác định liệu nhân sự, nguồn lực và thủ tục hành chính có đủ để đáp ứng các nghĩa vụ của Quốc gia thành viên hay không. Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 30 tháng 12 năm 2020.

**FD**

504 Cục hàng hải đã không thực hiện các chính sách thông qua việc ban hành luật pháp và hướng dẫn quốc gia mà sẽ hỗ trợ trong việc thực thi và thi hành các yêu cầu của tất cả các công ước và quy định về an toàn và phòng ngừa ô nhiễm mà Quốc gia thành viên đó là một Bên (Bộ luật III, điểm 15)

**Căn nguyên**

505 Thiếu trách nhiệm được giao trong việc xây dựng chính sách.

**Hành động khắc phục**

506 Cục hàng hải sẽ phối hợp với các bên liên quan chính trong việc xem xét dự thảo chính sách hàng hải tích hợp, trong đó sẽ giải quyết việc ban hành luật pháp quốc gia, cũng như xây dựng các quy trình cần thiết để ban hành các hướng dẫn hành chính nhằm mục đích hỗ trợ thực thi và thi hành các văn kiện bắt buộc của IMO mà Quốc gia thành viên đó là một bên. Ngoài ra, Cục hàng hải sẽ chịu trách nhiệm xây dựng, phối hợp, theo dõi và xem xét các chính sách được thông qua. Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 30 tháng 09 năm 2020.

**FD**

507 Cục hàng hải đã không thiết lập các nguồn lực và quy trình có khả năng quản lý chương trình bảo vệ môi trường và an toàn, bao gồm:

.1 hướng dẫn hành chính để thực hiện hiệu quả các văn kiện bắt buộc của IMO và các sửa đổi của chúng mà Quốc gia thành viên đó là một bên; và

.2 quy định để giải quyết các yêu cầu còn lại "để đáp ứng Cục hàng hải" cũng như quy trình phê duyệt loại vật liệu và thiết bị và phê duyệt tương đương và các loại thiết bị thay thế, theo các văn kiện bắt buộc của IMO mà Quốc gia đó là một bên

(Bộ luật III, điểm 16.1 và 16.5).

**Căn nguyên**

508 Việc thiếu nguồn tài chính là lý do cho kết quả phát hiện này.

**Hành động khắc phục**

509 Cục hàng hải sẽ thực hiện các hành động sau:

.1 các trường hợp không được ban hành hướng dẫn hành chính, bao gồm các yêu cầu "để đáp ứng Cục hàng hải" theo các quy định trong các văn kiện bắt buộc của IMO cũng như các quy trình cần được thiết lập để phê duyệt loại, thiết bị tương đương và thiết bị thay thế và Cục hàng hải sẽ hành động phù hợp bằng cách ban hành các quy định pháp lý cần thiết; và

.2 sẽ xây dựng và triển khai các thủ tục và hướng dẫn hành chính bổ sung trong QMS của Cục hàng hải theo tiêu chuẩn ISO 9001 để cải thiện các thủ tục hành chính.

Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 01 tháng 12 năm 2020.

**FD**

510 Cục hàng hải đã không đảm bảo rằng các RO được ủy quyền để tiến hành khảo sát và kiểm tra cũng như cấp giấy chứng nhận thay mặt cho Quốc gia thành viên đáp ứng các tiêu chí tối thiểu được quy định trong Bộ luật RO; đặc biệt:

.1 thỏa thuận chính thức bằng văn bản với các tổ chức này không chứa các yếu tố được quy định trong Mã RO ở mức tối thiểu;

.2 Cục hàng hải đã không ban hành hướng dẫn cụ thể chi tiết các hành động phải tuân theo trong trường hợp tàu bị phát hiện không phù hợp để đi biển và không cung cấp cho RO tất cả các văn kiện phù hợp của luật pháp quốc gia và mọi tiêu chuẩn bổ sung áp dụng cho tàu được gắn cờ của mình; và

.3 Cục hàng hải đã không thực hiện hoặc tham gia vào một chương trình giám sát bằng cách sử dụng cán bộ, nhân viên có trình độ phù hợp để giám sát RO

(SOLAS 1974, quy định XI-1/1; Bộ luật RO, phần 1, phần 4.2; Bộ luật RO, phần 2, phần 8; và Bộ luật III, điểm 18.1, 18.2, 18.3, 18.4 và 20).

**Căn nguyên**

511 Việc thiếu các nguồn tài chính đã dẫn đến kết quả này.

**Hành động khắc phục**

512 Cục hàng hải sẽ thực hiện các hành động sau:

.1 sẽ xây dựng và triển khai thực hiện luật pháp quốc gia mà điều chỉnh việc phân nhiệm ủy quyền chứng nhận theo luật định và ủy quyền của RO và các thỏa thuận hiện có với RO sẽ được xem xét. Hơn nữa, Cục hàng hải sẽ cung cấp cho RO tất cả các văn kiện phù hợp của luật pháp quốc gia và mọi tiêu chuẩn áp dụng bổ sung;

.2 thiết lập chương trình giám sát RO, bao gồm chương trình đánh giá để giám sát RO và được tích hợp vào QMS hiện có; và

.3 RO sẽ được cung cấp các hướng dẫn cần phải tuân theo trong trường hợp tàu được thấy không phù hợp để tiến ra biển.

Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 30 tháng 06 năm 2020.

**FD**

513 Cục hàng hải đã không quy định việc bổ nhiệm các giám định viên được chỉ định của mình và không cung cấp cho họ luật pháp và giải thích của quốc gia, cũng như các hướng dẫn cụ thể chi tiết các hành động phải tuân theo trong trường hợp một con tàu treo cờ của Quốc giai không thể ra biển (Bộ luật III, điểm 21).

**Căn nguyên**

514 Việc thiếu các quy trình bằng văn bản đã dẫn đến điều này.

**Hành động khắc phục**

515 Cục hàng hải sẽ xây dựng và triển khai các quy trình để ủy quyền cho các giám định viên được chỉ định và sửa đổi các hướng dẫn hiện hữu dành cho các giám định viên để đảm bảo rằng có một cơ chế kiểm soát hiệu quả, phù hợp với các yêu cầu của các văn kiện có liên quan của IMO. Chỉ các giám định viên đáp ứng các tiêu chí được thiết lập mới được giữ lại và một chương trình giám sát các hoạt động của các giám định viên được chỉ định sẽ được xây dựng và triển khai. Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 31 tháng 07 năm 2020.

**FD**

516 Không có cơ sở hạ tầng hoàn thiện để thực thi hiệu quả nhằm đảm bảo tuân thủ các quy tắc và tiêu chuẩn quốc tế của các tàu được treo cờ của Quốc gia thành viên và bởi các đơn vị và những người thuộc khu vực tài phán của Quốc gia mà một tàu thuyền mang quốc tịch, đặc biệt là:

.1 hình phạt được quy định trong luật pháp và quy định quốc gia không đủ mức độ nghiêm trọng để ngăn chặn hành vi vi phạm các quy tắc và tiêu chuẩn quốc tế của các tàu được treo cờ của Quốc gia thành viên;

.2 không tuân thủ các văn kiện quốc tế hiện hành thông qua luật pháp quốc gia; và

.3 một số lượng nhân viên có trình độ phù hợp đã không có sẵn để thực hiện và thi hành luật pháp và hướng dẫn quốc gia, bao gồm cả nhân sự để thực hiện điều tra và khảo sát

(Bộ luật III, điểm 22.5, 24.1 và 24.2).

**Căn nguyên**

517 Cơ chế giám sát không phù hợp của luật pháp quốc gia, bao gồm các quy định hình phạt đối với việc thực thi các yêu cầu xuất phát từ các văn kiện IMO bắt buộc, cũng như thiếu nguồn lực.

**Hành động khắc phục**

518 Cục hàng hải sẽ thực hiện các hành động sau:

.1 tiến hành xem xét luật pháp quốc gia về mặt thực thi các yêu cầu xuất phát từ các văn kiện bắt buộc của IMO và sự phối hợp giữa các đơn vị của Nhà nước, để xác định nhu cầu về luật mới. Dữ liệu sẽ được tổng hợp về các biện pháp trừng phạt và/ hoặc hình phạt đã được đưa ra không đủ để hỗ trợ phân tích. Sau khi xem xét xong, một báo cáo sẽ được gửi đến Tổng chưởng lý có chứa dữ liệu về tính không hiệu quả của các biện pháp trừng phạt và/ hoặc hình phạt kèm theo đề xuất sửa đổi và luật bổ sung mới; và

.2 các giám định viên của Quốc gia mà một tàu thuyền mang quốc tịch có trình độ và đào tạo phù hợp sẽ được chỉ định để thực hiện và thực thi pháp luật quốc gia.

Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 31 tháng 12 năm 2020.

**FD**

519 Các biện pháp đã được thực hiện cho các cuộc điều tra tai nạn đã không tuân thủ Bộ luật Điều tra Tai nạn, đặc biệt là về:

.1 sự độc lập và công bằng của các điều tra viên;

.2 quyết định mở một cuộc điều tra;

.3 báo cáo cho IMO và phát hành báo cáo ra công chúng; và

.4 Cục hàng hải đã không đảm bảo rằng các cuộc điều tra an toàn hàng hải được tiến hành tách biệt và độc lập với bất kỳ hình thức điều tra nào khác

(SOLAS 1974, quy định XI-1/6; Bộ luật Điều tra Tai nạn, điểm 6.2, 11.1, 14.1, 14.2 và 14.4; và Bộ luật III, điểm 38 và 41).

**Căn nguyên**

520 Cơ cấu tổ chức và quản lý trực tiếp không đủ cho các quy trình liên quan đến điều tra an toàn hàng hải và không đủ nhân viên có trình độ để thực hiện các trách nhiệm theo quy định trong Bộ luật Điều tra Tai nạn

**Hành động khắc phục**

521 Cục hàng hải sẽ thực hiện các hành động sau:

.1 xem xét, cập nhật cho phù hợp và triển khai thực hiện khung pháp lý, thủ tục và hướng dẫn thực hiện Bộ luật Điều tra Tai nạn;

.2 để đảm bảo tính công bằng và khách quan của các điều tra viên và để đảm bảo rằng các cuộc điều tra an toàn hàng hải được tiến hành tách biệt và độc lập với bất kỳ hình thức điều tra nào khác, ban quản lý trực tiếp các quy trình liên quan đến điều tra tai nạn và báo cáo liên quan sẽ được điều chỉnh để ngăn chặn mọi chỉ đạo hoặc can thiệp từ những người hoặc tổ chức có thể bị ảnh hưởng bởi kết quả điều tra; và

.3 tiến hành đào tạo các cán bộ, nhân viên có liên quan, thông qua một chương trình đào tạo chuyên ngành trong lĩnh vực điều tra tai nạn hàng hải mà sẽ được yêu cầu từ IMO.

Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 31 tháng 03 năm 2020.

**FD**

522 Không có hệ thống nào để Cục hàng hải định kỳ đánh giá hiệu suất của mình đối với các quy trình, thủ tục và nguồn lực hành chính cần thiết để đáp ứng các nghĩa vụ và trách nhiệm của mình theo các quy định trong các văn kiện bắt buộc của IMO mà Quốc gia đó là một bên với tư cách Quốc gia mà một tàu thuyền mang quốc tịch (Bộ luật III, điểm 42 và 43).

**Căn nguyên**

523 Việc thiếu một khung kiểm soát có hệ thống để giám sát và đánh giá hiệu suất đối với các nghĩa vụ của Quốc gia mà một tàu thuyền mang quốc tịch theo các quy định trong các văn kiện bắt buộc của IMO đã dẫn đến vấn đề này.

**Hành động khắc phục**

524 Cục hàng hải sẽ điều chỉnh lại chiến lược triển khai chiến lược thực hiện giai đoạn từ năm 2018-2023 theo văn kiện của IMO của Quốc gia thành viên để bao gồm các quy trình đánh giá trách nhiệm định kỳ trong lĩnh vực hoạt động của Quốc gia thành viên dựa trên các mục tiêu và KPI rõ ràng. Kết quả đánh giá định kỳ sẽ được báo cáo hàng năm cho Bộ tương ứng để đánh giá hiệu quả hoạt động trong lĩnh vực hoạt động của Quốc gia liên quan đến việc tuân thủ các văn kiện bắt buộc của IMO mà Quốc gia đó là một bên. Song song đó, việc đánh giá hệ thống quản lý sẽ được thực hiện để cập nhật các quy trình khi cần thiết. Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 31 tháng 12 năm 2020.

**FD**

525 Cục hàng hải đã không ban hành luật pháp và hướng dẫn quốc gia để hỗ trợ triển khai và thực thi các yêu cầu của tất cả các công ước và quy định về an toàn và phòng ngừa ô nhiễm có liên quan (SOLAS V/1.4; MARPOL, Phụ lục IV, quy định 9.1; và Bộ luật III, điểm 15.1).

**Căn nguyên**

526 Dưới đây là các yếu tố liên quan đến kết quả phát hiện này:

.1 thiếu nguồn nhân lực và tài chính đã ảnh hưởng đến việc xây dựng luật pháp và hướng dẫn quốc gia để triển khai và thực thi hiệu quả các văn kiện bắt buộc của IMO; và

.2 các lĩnh vực cụ thể trong các văn kiện hiện hành của IMO trong đó Cục hàng hải được yêu cầu phải quy định các yêu cầu và đưa ra các hướng dẫn, đều không được xác định.

**Hành động khắc phục**

527 Đơn vị trách nhiệm sẽ thực hiện các hành động sau đây :

.1 cung cấp nguồn nhân lực bổ sung cho Cục hàng không bằng cách tuyển dụng nhân sự trên cơ sở nghiên cứu về các nguồn lực sẽ được đảm nhận bởi Bộ chịu trách nhiệm;

.2 một kế hoạch hành động, có thể bao gồm hỗ trợ từ các chuyên gia bên ngoài, sẽ được Cục hàng hải xây dựng để chuyển đổi tất cả các văn kiện bắt buộc của IMO và sửa đổi của chúng thành luật pháp chính và dự luật;

.3 các công cụ pháp lý phụ trợ như hướng dẫn, chỉ dẫn, tiêu chuẩn và thông báo cần thiết để triển khai và thực thi thống nhất và hiệu quả các văn kiện bắt buộc của IMO sẽ được xác định và ban hành; và

.4 sẽ phân bổ nguồn tài chính đầy đủ trong ngân sách của Bộ chịu trách nhiệm vì mục đích của kế hoạch hành động nói trên.

Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 31 tháng 12 năm 2021.

**FD**

528 Cục hàng hải đã không thiết lập các nguồn lực và quy trình có khả năng ban hành các hướng dẫn hành chính để thực hiện các yêu cầu của các văn kiện có liên quan của IMO, và phát triển và phổ biến các quy định diễn giải của quốc gia (Bộ luật III, điểm 16.1).

**Căn nguyên**

529 Không có đủ nguồn nhân lực và chuyên môn kỹ thuật tại Cục hàng hải để xác định và xây dựng các quy trình cần thiết để thực hiện các quy định của các các văn kiện bắt buộc của IMO và phổ biến các quy định diễn giải của quốc gia. Hơn nữa, trách nhiệm thực hiện các nhiệm vụ này không được giao cho bất kỳ cá nhân hoặc tổ chức nào trong Cục hàng hải.

**Hành động khắc phục**

530 Các cơ quan, đơn vị chịu trách nhiệm sẽ thực hiện các hành động sau:

.1 cung cấp nguồn nhân lực và chuyên môn kỹ thuật bổ sung cho Cục hàng hải bằng cách tuyển dụng nhân sự trên cơ sở nghiên cứu về các nguồn lực sẽ do Bộ chịu trách nhiệm thực hiện và tiến hành đào tạo phù hợp để cải thiện khả năng của nhân sự hiện tại và nhân sự mới được tuyển dụng;

.2 Cục hàng hải thông qua và triển khai thực hiện chính sách, quy trình và tài liệu cần thiết để ban hành hướng dẫn hành chính để thực hiện tất cả các điều khoản của các văn kiện bắt buộc của IMO. Điều này sẽ được thực hiện thông qua các khóa đào tạo khu vực hoặc quốc gia, hội thảo, hội nghị và hợp tác với các quốc gia thành viên khác, các đối tác khu vực và các cơ quan quốc tế, như IMO;

.3 Cục hàng hải phân công trách nhiệm thực hiện các nhiệm vụ nêu trên; và

.4 tổ chức thường xuyên các cuộc thảo luận chính thức và phi chính thức giữa các bộ phận liên quan trong Cục hàng hải và các bên liên quan và kết quả của chúng sẽ được sử dụng để cải tiến liên tục.

Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 30 tháng 06 năm 2021.

**FD**

531 Cục hàng hải đã không cung cấp hướng dẫn cụ thể cho RO trong trường hợp tàu được treo cờ của Quốc gia không được ra khơi vì gây nguy hiểm cho tàu hoặc người trên tàu hoặc bị phát hiện có mối đe dọa lớn đến môi trường biển (Bộ luật III, điểm 18.3).

**Căn nguyên**

532 Các thỏa thuận RO hiện tại không được xem xét và cập nhật định kỳ. Do thiếu nguồn lực đầy đủ trong Cục hàng hải để xác định và thực hiện tất cả các nghĩa vụ phát sinh từ cáccác văn kiện bắt buộc của IMO, các hướng dẫn cụ thể không được ban hành cho RO.

**Hành động khắc phục**

533 Các cơ quan, đơn vị chịu trách nhiệm sẽ thực hiện các hành động sau:

.1 cung cấp nguồn nhân lực và chuyên môn kỹ thuật bổ sung cho Cục hàng hải bằng cách tuyển dụng nhân sự trên cơ sở nghiên cứu về các nguồn lực sẽ do Bộ chịu trách nhiệm thực hiện và tiến hành đào tạo phù hợp để cải thiện khả năng của nhân sự hiện tại và nhân sự mới được tuyển dụng;

.2 xây dựng các hướng dẫn cụ thể cho các RO liên quan đến các hành động được thực hiện khi tàu không được ra khơi vì gây nguy hiểm cho tàu hoặc người trên tàu hoặc bị phát hiện có mối đe dọa lớn đến môi trường biển; và

.3 xây dựng hệ thống quy định trong Cục hàng hải để ban hành các hướng dẫn cụ thể cho RO, nếu phù hợp.

Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 31 tháng 12 năm 2021.

**FD**

534 Cục hàng hải đã không thiết lập hoặc tham gia vào một chương trình giám sát để theo dõi và liên lạc với các RO của mình để xác minh rằng các nghĩa vụ quốc tế của mình đã được đáp ứng đầy đủ (Bộ luật III, điểm 20).

**Căn nguyên**

535 Hệ thống và chính sách giám sát của các RO không được thiết lập chủ yếu do số lượng tàu được chứng nhận bởi RO hạn chế và thiếu nguồn lực đầy đủ trong Cục hàng hải.

**Hành động khắc phục**

536 Các cơ quan, đơn vị chịu trách nhiệm sẽ thực hiện các hành động sau:

.1 cung cấp nguồn nhân lực và chuyên môn kỹ thuật bổ sung cho Cục hàng hải bằng cách tuyển dụng nhân sự trên cơ sở nghiên cứu về các nguồn lực sẽ do Bộ chịu trách nhiệm thực hiện và tiến hành đào tạo phù hợp để cải thiện khả năng của nhân sự hiện tại và nhân sự mới được tuyển dụng;

.2 Cục hàng hải sẽ xây dựng một cơ chế để giám sát RO, có thể bao gồm tiến hành các đợt kiểm tra Quốc gia mà một tàu thuyền mang quốc tịch, thăm các văn phòng của RO, giám sát hiệu suất của RO bằng các cờ khác và hiệu suất của RO trong PSC MoU và đó sẽ được đưa vào như một phần của thỏa thuận với mỗi RO.

Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 31 tháng 12 năm 2021.

**FD**

537 Luật pháp và quy định quốc gia của Quốc gia thành viên không quy định hình phạt và các hình phạt hiện tại không đủ mức độ nghiêm trọng để ngăn chặn việc vi phạm các quy tắc và tiêu chuẩn quốc tế có liên quan của các tàu được treo cờ. Hơn nữa, luật pháp và các quy định quốc gia không bao gồm các quy định để khởi kiện các tàu được treo cờ đã vi phạm các quy tắc và tiêu chuẩn quốc tế, bất kể nơi nào xảy ra vi phạm (Bộ luật III, điểm 22.5 và 22.6).

**Căn nguyên**

538 Luật pháp chủ yếu của quốc gia đã lỗi thời vì không thực hành đánh giá định kỳ, bao gồm cả việc xem xét các điều khoản hình phạt đã trở nên không thỏa đáng sau một thời gian sau khi áp dụng. Hơn nữa, các đánh giá định kỳ và cập nhật pháp luật đã không được thực hiện do quá trình sửa đổi luật hiện hành là rất dài.

**Hành động khắc phục**

539 Cục hàng hải sẽ thực hiện các hành động sau đây:

.1 xem xét và cập nhật luật pháp chủ yếu của quốc gia, và một đạo luật sửa đổi có các biện pháp thực thi và quy định hình phạt phù hợp, bất kể vị trí của một con tàu treo cờ của Quốc gia thành viên sẽ được ban hành vào cuối năm 2021; và

.2 sẽ thông qua một thủ tục đơn giản hóa sau khi tham khảo ý kiến của Văn phòng Tổng chưởng lý, để kết hợp sửa đổicác văn kiện bắt buộc của IMO có hiệu lực theo các quy trình sửa đổi ngầm thành luật quốc gia, trong đó sẽ xem xét tất cả các điều khoản hình phạt, cũng như một cơ chế để xem xét định kỳ trong tương lai.

Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 31 tháng 12 năm 2021.

**FD**

540 Không có bằng chứng nào cho thấy Cục hàng hải đã xây dựng hoặc triển khai chương trình thu thập dữ liệu thống kê để có thể tiến hành phân tích xu hướng nhằm xác định các khu vực có vấn đề liên quan đến trách nhiệm của Quốc gia mà một tàu thuyền mang quốc tịch (Bộ luật III, điểm 23.2).

**Căn nguyên**

541 Một hệ thống thu thập dữ liệu thống kê và thực hiện phân tích xu hướng như dự kiến trong Bộ luật III, đã không được thông qua trong Cục hàng hải chủ yếu là do không đủ nhân sự có chuyên môn về hàng hải.

**Hành động khắc phục**

542 Các cơ quan, đơn vị chịu trách nhiệm sẽ thực hiện các hành động sau:

.1 Cục hàng hải sẽ tuyển dụng nhân sự bổ sung có chuyên môn kỹ thuật trên cơ sở nghiên cứu về các nguồn lực sẽ được thực hiện bởi Bộ chịu trách nhiệm và Cục hàng hải sẽ tiến hành đào tạo để cải thiện khả năng của nhân sự hiện tại và nhân sự mới được tuyển dụng; và

.2 Cục hàng hải sẽ xây dựng một hệ thống để thu thập dữ liệu thống kê về các hoạt động khác nhau liên quan đến việc thực thi và thi hành của Quốc gia mà một tàu thuyền mang quốc tịch và để thực hiện phân tích. Hệ thống này cũng sẽ thực hiện việc đánh giá và xem xét hàng năm về các hoạt động của Quốc gia mà một tàu thuyền mang quốc tịch và tình trạng triển khai các văn kiện bắt buộc của IMO.

Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 31 tháng 12 năm 2020.

**FD**

543 Cục hàng hải đã không ban hành hướng dẫn hành chính phù hợp cho các giám định viên của mình về khảo sát và chứng nhận tàu và đặc biệt, để đảm bảo rằng các chứng chỉ theo luật định chỉ được cấp cho những tàu tuân thủ tất cả các yêu cầu có liên quan của các văn kiện bắt buộc của IMO (Bộ luật III, điểm 16.1).

**Căn nguyên**

544 Do sự thiếu thốn các nguồn lực kỹ thuật trong Cục hàng hải nên không thiết lập được một hệ thống hoặc quy trình mà các giám định viên cần phải tuân theo khi khảo sát và chứng nhận tàu treo cờ của Quốc gia thành viên.

**Hành động khắc phục**

545 Các cơ quan, đơn vị chịu trách nhiệm sẽ thực hiện các hành động sau:

.1 Cục hàng hải sẽ tuyển dụng nhân sự bổ sung có chuyên môn kỹ thuật trên cơ sở nghiên cứu về các nguồn lực sẽ được thực hiện bởi Bộ chịu trách nhiệm và Cục hàng hải sẽ tiến hành đào tạo để cải thiện khả năng của nhân sự hiện tại và nhân sự mới được tuyển dụng; và

.2 Cục hàng hải sẽ thiết lập và xây dựng các quy trình được lập thành văn bản dưới dạng hướng dẫn dành cho các giám định viên của Quốc gia mà một tàu thuyền mang quốc tịch, kiểm tra và đánh giá theo các quy định trong các văn kiện bắt buộc của IMO. Trong khi thiết lập quy trình này, tài liệu tham khảo cũng sẽ được thực hiện theo hướng dẫn có sẵn từ IMO và các thông lệ tiêu chuẩn mà RO cần tuân theo trong các lĩnh vực tương ứng.

Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 31 tháng 12 năm 2021.

**FD**

546 Cục hàng hải đã không thiết lập một hệ thống bằng văn bản để cập nhật liên tục kiến thức về nhân sự phù hợp với nhiệm vụ mà họ được ủy quyền thực hiện. Hơn nữa, trong khi phân công các giám định viên thực hiện các đợt và khảo sát của Quốc gia thành viên, không đảm bảo rằng các các giám định viên được chỉ định có trình độ tối thiểu được nêu trong bảng danh mục ủy quyền do Quốc gia thành viên lập để thực hiện kiểm tra và khảo sát (cách xử III, điểm 35).

**Căn nguyên**

547 Thiếu nguồn nhân lực trong Cục hàng hải.

**Hành động khắc phục**

548 Các cơ quan, đơn vị chịu trách nhiệm sẽ thực hiện các hành động sau:

.1 Cục hàng hải sẽ tuyển dụng nhân sự bổ sung có chuyên môn kỹ thuật trên cơ sở nghiên cứu về các nguồn lực sẽ được thực hiện bởi Bộ chịu trách nhiệm và Cục hàng hải sẽ tiến hành đào tạo để cải thiện khả năng của nhân sự hiện tại và nhân sự mới được tuyển dụng; và

.2 Cục hàng hải sẽ thiết lập một hệ thống bằng văn bản về trình độ và đào tạo các giám định viên và cập nhật liên tục kiến thức của họ trong tất cả các lĩnh vực liên quan; và

.3 xem xét và cập nhật bảng danh mục ủy quyền được Cục hàng hải sử dụng để kiểm tra và khảo sát Quốc gia mà một tàu thuyền mang quốc tịch.

Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 31 tháng 12 năm 2020.

**FD**

549 Có bằng chứng cho thấy sự công bằng không được đảm bảo trong khi thực hiện các cuộc điều tra về an toàn hàng hải được quy định trong Bộ luật Điều tra Tai nạn (Bộ luật Điều tra Tai nạn, điểm 11.1; và Bộ luật III, điểm 38).

**Căn nguyên**

550 Bộ luật Điều tra Tai nạn không được đưa vào luật pháp quốc gia và Quốc gia thành viên đã không thiết lập một thỏa thuận tiến hành điều tra an toàn hàng hải theo quy định của Bộ luật.

**Hành động khắc phục**

551 Các hành động sau đây sẽ được thực hiện:

.1 thành lập một ban điều tra an toàn hàng hải độc lập thuộc Bộ chịu trách nhiệm theo các quy định của Bộ luật Điều tra Tai nạn, luật và quy định điều tra quốc gia;

.2 Bộ chịu trách nhiệm sẽ thành lập một hội đồng gồm các điều tra viên đáp ứng tiêu chuẩn về trình độ và kinh nghiệm theo yêu cầu của luật pháp quốc gia và Bộ luật III; và

.3 Bộ chịu trách nhiệm sẽ xây dựng và ban hành luật và quy định điều tra an toàn hàng hải theo các yêu cầu của Bộ luật Điều tra Tai nạn và Bộ luật III.

Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 31 tháng 03 năm 2021.

**FD**

552 Không có bằng chứng về việc đánh giá hiệu suất định kỳ đối với các quy trình, thủ tục và nguồn lực hành chính cần thiết để đáp ứng các nghĩa vụ và trách nhiệm của Quốc gia mà một tàu thuyền mang quốc tịch theo quy định trong các văn kiện có liên quan của IMO (Bộ luật III, điểm 42).

**Căn nguyên**

553 Không có yêu cầu pháp lý trong hệ thống hiện tại để thực hiện đánh giá định kỳ về hiệu suất của Quốc gia mà một tàu thuyền mang quốc tịch. Hơn nữa, không có đủ số lượng cán bộ, nhân viên kỹ thuật có chuyên môn hàng hải có sẵn trong Cục hàng hải để thực hiện các đánh giá định kỳ.

**Hành động khắc phục**

554 Các hành động sau đây sẽ được thực hiện:

.1 Cục hàng hải hàng năm sẽ xem xét và đánh giá hiệu quả hoạt động của mình trong việc thực hiện các hoạt động của Quốc gia mà một tàu thuyền mang quốc tịch, Quốc gia ven biển và Quốc gia có cảng đối với việc thực hiện các quy trình, thủ tục và nguồn lực cần thiết để đáp ứng các yêu cầu liên quan của các văn kiện bắt buộc của IMO và sẽ có hành động khắc phục, như cần thiết;

.2 Bộ chịu trách nhiệm sẽ định kỳ đánh giá hiệu quả hoạt động của Quốc gia trong việc đáp ứng các nghĩa vụ và trách nhiệm của mình trong việc thực hiện các hoạt động của Quốc gia mà một tàu thuyền mang quốc tịch, Quốc gia ven biển và Quốc gia có cảng theo yêu cầu củacác văn kiện bắt buộc của IMO và có biện pháp khắc phục khi cần thiết; và

.3 Cục hàng hải sẽ tuyển dụng nhân sự bổ sung có chuyên môn kỹ thuật để thực hiện các nhiệm vụ này, trên cơ sở nghiên cứu về các nguồn lực sẽ được thực hiện bởi Bộ chịu trách nhiệm và Cục hàng hải sẽ tiến hành đào tạo để cải thiện khả năng của nhân sự hiện tại và nhân sự mới được tuyển dụng.

Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 31 tháng 12 năm 2020.

**FD**

555 Không có bằng chứng nào cho thấy Cục hàng hải đã thiết lập các quy trình và nguồn lực có khả năng quản lý chương trình bảo vệ môi trường và an toàn, trong đó tối thiểu bao gồm:

.1 hướng dẫn hành chính;

.2 cung cấp hướng dẫn liên quan đến các yêu cầu được nêu trong các văn kiện hiện hành của IMO theo sự đồng ý của Cục hàng hải; và

.3 quy trình và tiêu chí phê duyệt loại vật liệu và thiết bị

(Bộ luật III, điểm 15, 16.1 và 16.5).

**Căn nguyên**

556 Không có chính sách nào về việc ban hành các quy trình bằng văn bản và hướng dẫn hành chính trong Cục hàng hải và chưa phân công trách nhiệm.

**Hành động khắc phục**

557 Cục hàng hải sẽ thực hiện các hành động sau:

.1 xây dựng và thực hiện các chính sách, thông qua việc ban hành luật pháp và hướng dẫn hành chính quốc gia, để đảm bảo thực thi hiệu quả các quy tắc và tiêu chuẩn được đưa ra bắt buộc theo quy định trong các văn kiện có liên quan của IMO;

.2 cung cấp các nguồn lực để xây dựng và thực hiện chương trình an toàn và môi trường, soạn thảo các quy trình để quản lý chương trình và đào tạo nhân viên thực hiện và duy trì chương trình;

.3 xây dựng và triển khai một hệ thống, bao gồm các quy trình liên quan, để xác định và đưa ra các hướng dẫn và giải thích về các điều khoản trong các văn kiện của IMO còn lại "để đáp ứng Cục hàng hải"; và

.4 xây dựng và thực hiện quy trình phê duyệt loại vật liệu và thiết bị.

Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 31 tháng 12 năm 2022.

**FD**

558 Không có bằng chứng về các điều khoản quốc gia hoặc các chính sách và hướng dẫn bằng văn bản quy định việc lưu giữ dầu hoặc hỗn hợp chất hỗn hợp dầu nhớt trên tàu hoặc phế thải của chúng theo các yêu cầu của MARPOL. Ngoài ra, không có bằng chứng về một cơ chế thực thi tại chỗ để đảm bảo việc các tàu cá đi biển sự tuân thủ với các yêu cầu quốc gia liên quan đến việc xả hỗn hợp dầu nhớt ra biển. Hơn nữa, không có quy định nào trong luật pháp quốc gia xác định các quy định của SOLAS 1974, chương V, quy định 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27 và 28 không áp dụng cho tàu cá đi biển ở mức độ nào (SOLAS 1974, quy định V / 1.4; MARPOL, Phụ lục I, quy định 14.4 và 15.6; và Bộ luật III, điểm 15.1, 22.1,22.2, 22.5 và 24.1).

**Căn nguyên**

559 Không có luật pháp và chính sách quốc gia đòi hỏi phải có chính sách/ hướng dẫn bằng văn bản lề việc lưu giữ dầu và hỗn hợp dầu nhớt trên tàu và mức độ mà các quy định của SOLAS 1974, chương V áp dụng cho các tàu đánh cá trên biển và tàu/ thuyển khác trong các chuyến đi nội địa.

**Hành động khắc phục**

560 Cục hàng hải sẽ thực hiện các hành động sau:

.1 xây dựng và triển khai thực hiện luật pháp quốc gia theo mức độ trong các quy định của SOLAS 1974, chương V được áp dụng cho các tàu đánh cá đi biển và các tàu/thuyển khác trong các chuyến đi nội địa;

.2 ban hành các chính sách và hướng dẫn hành chính cho các tàu để tuân thủ luật pháp quốc gia và cấp kinh phí cần thiết để đào tạo nhân sự để hỗ trợ thực thi hiệu quả thông qua chương trình kiểm tra thường xuyên; và

.3 chính sách, hướng dẫn và quy trình sẽ được đưa ra để điều chỉnh việc lưu giữ dầu hoặc hỗn hợp dầu nhớt trên tàu và/ hoặc xả thải chúng lên bờ theo các yêu cầu của MARPOL. Các yêu cầu quốc gia liên quan đến việc giữ lại các hỗn hợp dầu nhớt trên tàu sẽ được đưa vào danh sách kiểm tra hiện có đối với tàu biển (đánh cá) và, khi cần thiết, lập danh mục kiểm tra để kiểm tra các tàu/ thuyền khác.

Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 31 tháng 12 năm 2022.

**FD**

561 Cục hàng hải đã không đảm bảo rằng các cuộc điều tra an toàn hàng hải được thực hiện một cách khách quan và công tâm. Theo quy định quốc gia, việc thực hiện và báo cáo về các cuộc điều tra là không phù hợp với Bộ luật Điều tra Tai nạn. Các báo cáo điều tra không được công bố (SOLAS 1974, quy định XI-1/6; Bộ luật Điều tra Tai nạn, điểm 11.1; Bộ luật Điều tra Tai nạn, điểm 14.4; Bộ luật III, điểm 38; Bộ luật III, điểm 41).

**Căn nguyên**

562 Các cuộc điều tra tai nạn được thực hiện theo luật pháp quốc gia hiện hành không theo các yêu cầu của các văn kiện hiện hành của IMO.

**Hành động khắc phục**

563 Cục hàng hải sẽ thực hiện các hành động sau:

.1 sửa đổi các quy trình điều tra tai nạn/ sự cố hàng hải và phân biệt giữa các cuộc điều tra theo luật hiện hành (bao gồm các quy trình hành động trong tố tụng dân sự, hình sự và hành chính) và điều tra an toàn hàng hải theo Bộ luật Điều tra Tai nạn;

.2 soạn thảo và triển khai thực hiện chính sách thực hiện điều tra an toàn hàng hải khi cần thiết thông qua sửa đổi luật pháp quốc gia hiện hành, đặc biệt là để đảm bảo tính khách quan và công bằng của các cuộc điều tra an toàn hàng hải; và

.3 xây dựng hoặc sửa đổi các quy trình điều tra để công bố kết quả điều tra an toàn hàng hải theo các yêu cầu của Bộ luật Điều tra Tai nạn. Cục hàng hải sẽ xây dựng một quy trình để tiến hành các cuộc điều tra tai nạn hàng hải theo cách phù hợp với Bộ luật Điều tra Tai nạn.

Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 31 tháng 12 năm 2022.

**FD**

564 Đã xác định được rằng không có yêu cầu cụ thể nào để mở rộng việc thực hiện các quy định của SOLAS 1974, chương V và MARPOL, Phụ lục I đối với các tàu cá được treo cờ của Quốc gia thành viên bất kể quy mô và khu vực hoạt động của chúng (SOLAS 1974, quy định V/1.4; MARPOL, Phụ lục I, quy định 2.1, 14.3, 14.4 và 14.6; và Bộ luật III, điểm 15.1).

**Căn nguyên**

565 Thiếu các yêu cầu cụ thể bắt nguồn từ các quy định bắt buộc của SOLAS 1974 và MARPOL. Sự phân chia trách nhiệm không được xác định rõ ràng giữa các cơ quan chính phủ trong việc thực thi và thi hành hiệu quả các yêu cầu của SOLAS 1974 và MARPOL trên tất cả các tàu, bất kể kích cỡ của chúng là bao nhiêu bao gồm cả tàu cá.

**Hành động khắc phục**

566 Quốc gia thành viên sẽ xây dựng và thực thi luật pháp quốc gia để giao quyền và trách nhiệm cho cơ quan chính phủ được chỉ định chịu trách nhiệm triển khai và thi hành hiệu quả các văn kiện bắt buộc của IMO đặc biệt liên quan đến SOLAS 1974, chương V và MARPOL, Phụ lục I các yêu cầu, áp dụng cho các tàu dưới kích cỡ quy ước, bao gồm cả tàu cá treo cờ của Quốc gia thành viên. Ngoài ra, xây dựng và triển khai thực hiện các yêu cầu kỹ thuật cụ thể áp dụng cho các tàu trong các chuyến đi nội địa và dưới các kích cỡ quy ước. Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 31 tháng 12 năm 2020.

**FD**

567 Cục hàng hải đã không thiết lập các nguồn lực và quy trình có khả năng quản lý chương trình bảo vệ môi trường và an toàn, bao gồm:

.1 hướng dẫn hành chính để thực hiện hiệu quả các văn kiện bắt buộc của IMO và các sửa đổi của chúng mà Quốc gia thành viên là một Bên. Điều này bao gồm các chính sách tài liệu và hướng dẫn về việc ban hành những thiết bị tương đương, thiết bị thay thế và phê duyệt loại vật liệu và thiết bị, cũng như để giải quyết các yêu cầu còn lại "để đáp ứng Cục hàng hải trong các văn kiện bắt buộc có liên quan của IMO"; và

.2 một chương trình kiểm tra và đánh giá độc lập bao gồm đơn vị cấp các giấy chứng nhận, chứng chỉ và tài liệu cần thiết cho các tàu được treo cờ của Quốc gia thành viên để đảm bảo tuân thủ các yêu cầu của các văn kiện quốc tế hiện hành

(Bộ luật III, điểm 16.1, 16.2 và 16.5).

**Căn nguyên**

568 Thiếu các nguồn lực, thiếu các hướng dẫn hành chính và không đủ luật pháp quốc gia đã gây ra những khó khăn trong việc thực hiện chương trình bảo vệ môi trường và an toàn. Ngoài ra, Cục hàng hải không lập thành văn bản các chính sách, hướng dẫn hoặc giải thích phù hợp theo các yêu cầu của các văn kiện bắt buộc của IMO còn lại để đáp ứng Cục hàng hải.

**Hành động khắc phục**

569 Cục hàng hải sẽ thực hiện các hành động sau:

.1 thiết lập các nguồn lực, quy trình và thủ tục để quản lý chương trình bảo vệ môi trường và an toàn;

.2 thực hiện và tiếp tục cập nhật chương trình đánh giá và kiểm tra, độc lập với bất kỳ cơ quan hành chính nào cấp giấy chứng nhận, chứng chỉ và tài liệu cần thiết cho các tàu được treo cờ của Quốc gia thành viên;

.3 thiết lập và thực hiện chính sách và các quy trình bằng văn bản để phê duyệt loại vật liệu, thiết bị và thiết kế thay thế, bao gồm cả việc cấp giấy chứng nhận tương đương và giấy chứng nhận miễn trừ; và

.4 xác định và chỉ định một đơn vị chuyên trách mà sẽ được giao nhiệm vụ duy trì một kế hoạch để xác định và giải quyết các quy định được nêu trong các văn kiện bắt buộc của IMO còn lại để "đáp ứng Cục hàng hải" bằng cách ban hành các thông tư, hướng dẫn và diễn giải kỹ thuật.

Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 31 tháng 12 năm 2020.

**FD**

570 Không có bằng chứng thể hiện được cách thức Cục hàng hải đã xác định rằng RO có đủ khả năng kỹ thuật, quản lý và nghiên cứu để hoàn thành các nhiệm vụ được giao. Ngoài ra, Cục hàng hải đã không trao quyền cho hai RO của mình để yêu cầu khắc phục và thu hồi giấy chứng nhận, chứng chỉ trong trường hợp tàu bị phát hiện không phù hợp để ra khơi (SOLAS 1974, quy định I/6; SOLAS 1974, quy định XI-1/1; MARPOL, Phụ lục I, quy định 6; LL 1966, phụ lục 1, quy định 2; TONNAGE 1969, điều 7 (2); Bộ luật RO, phần 1, mục 4.2; Bộ luật RO, phần 2, phần 8; và điều luật III, điểm 18.1 và 18.3).

**Căn nguyên**

571 Thiếu các quy trình và hướng dẫn rõ ràng để xem xét các thỏa thuận RO, bao gồm cả mức độ ủy quyền. Cũng không có quy trình hoặc quá trình tại chỗ để đánh giá RO, theo quy định của Bộ luật RO, trước khi ký kết thỏa thuận để phân nhiệm ủy quyền.

**Hành động khắc phục**

572 Cục hàng hải sẽ xây dựng và triển khai các hướng dẫn và chỉ dẫn hành chính để lựa chọn, đánh giá, công nhận, giám sát và theo dõi RO, về việc tuân thủ các khuyến nghị và các văn kiện bắt buộc của IMO. Ngoài ra, các hướng dẫn rõ ràng sẽ được cung cấp cho tất cả các RO, bao gồm cả những RO liên quan đến yêu cầu khắc phục, sửa chữa và thu hồi giấy chứng nhận, chứng chỉ trong trường hợp tàu được treo cờ của Quốc gia không phù hợp để ra khơi. Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 31 tháng 12 năm 2020.

**FD**

573 Mặc dù đã có các quy định trong luật pháp quốc gia và các quy định cho việc thực thi các yêu cầu của các văn kiện bắt buộc của IMO, các hình phạt hành chính được phát hiện là không đủ mức độ nghiêm trọng để ngăn chặn các hành vi vi phạm các yêu cầu của tàu và các cá nhân (Bộ luật III, điểm 22.4 and 22.5).

**Căn nguyên**

574 Nghị viện đã thiết lập các biện pháp trừng phạt và hình phạt rất hạn chế để ngăn chặn các hành vi vi phạm các quy tắc và tiêu chuẩn quốc tế được quy định trong các văn kiện bắt buộc của IMO.

**Hành động khắc phục**

575 Cục hàng hải sẽ xem xét các hình phạt để đảm bảo chúng phù hợp với mức độ thiệt hại có thể gây ra do vi phạm các quy tắc và tiêu chuẩn quốc tế. Tất cả pháp luật quốc gia sẽ được xem xét và sửa đổi cho phù hợp. Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 31 tháng 12 năm 2020.

**FD**

576 Cục hàng hải đã không thực hiện đầy đủ các quy định của Bộ luật Điều tra Tai nạn. Các quy định liên quan là không đủ và không được cập nhật. Hệ thống và cơ cấu điều tra tai nạn hiện tại không đảm bảo tính công bằng và khách quan. Không có các thỏa thuận hợp tác điều tra với các quốc gia liên quan và các báo cáo điều tra cuối cùng không có sẵn cho công chúng (SOLAS 1974, quy định I/21 và XI-1/6; Bộ luật Điều tra Tai nạn, điểm 6.2, 7.1, 7.2, 8.1, 10.1 , 11.1, 14.1, 14.2 và 14.4; và Bộ luật III, điểm 38 và 41).

**Căn nguyên**

577 Bộ luật Điều tra Tai nạn không được đưa hoàn toàn vào luật pháp quốc gia và ngành hàng hải không biết về yêu cầu phải cung cấp báo cáo điều tra về tai nạn cho công chúng. Ngoài ra, Quốc gia thành viên không đưa ra các cơ chế để đảm bảo sự công bằng và khách quan của các cuộc điều tra.

**Hành động khắc phục**

578 Cục hàng hải sẽ thực hiện các hành động sau:

.1 thông qua, chuyển đổi và đưa vào luật pháp quốc gia các quy định bắt buộc của Bộ luật Điều tra Tai nạn (nghị quyết MSC.255 (84)) và các hướng dẫn liên quan (nghị quyết A.1075 (28)), bao gồm khung để đưa ra kết quả về các cuộc điều tra tai nạn hàng hải cho công chúng;

.2 xây dựng các quy trình bằng văn bản để thực hiện việc hợp tác với các Quốc gia mà một tàu thuyền mang quốc tịch và / hoặc Quốc gia có cảng khác khi thực hiện các cuộc điều tra về tai nạn hàng hải; và

.3 tạo các điều kiện cần thiết để đảm bảo tính công bằng và khách quan trong tổ chức và tiến hành điều tra tai nạn. Các quy trình trao đổi dữ liệu sẽ được thiết lập cho các cuộc điều tra được tiến hành cùng với các quốc gia liên quan khác và tổ chức đưa ra cho công chúng kết quả điều tra, khi thích hợp.

Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 31 tháng 12 năm 2020.

**Những điểm lưu ý (Observations-OB)**

579 Cục hàng hải không thể đảm bảo rằng các điều tra viên tiến hành điều tra tai nạn hàng hải có trình độ và hiểu biết phù hợp về các vấn đề liên quan đến tai nạn. Bên cạnh đó, phạm vi điều tra không được xác định rõ ràng (Bộ luật III, điểm 39 và 40).

**Căn nguyên**

580 Thiếu nhận thức về các yêu cầu trong các văn kiện bắt buộc của IMO liên quan đến điều tra tai nạn và thiếu nhân sự có kiến thức và kỹ năng phù hợp. Ngoài ra, thiếu cơ sở pháp lý đã dẫn đến điều này.

**Hành động khắc phục**

581 Cục hàng hải sẽ thực hiện các hành động sau:

.1 trong dự án xem xét luật pháp hàng hải, sẽ xây dựng luật pháp phù hợp để đảm bảo rằng các cuộc điều tra tai nạn hàng hải chỉ được thực hiện bởi các nhân viên có trình độ và đã qua đào tạo. Ngoài ra, quy trình bằng văn bản sẽ được xây dựng và triển khai thực hiện để xác định phạm vi điều tra.

.2 xây dựng chương trình đào tạo cho các điều tra viên và sẽ bao gồm cả đào tạo nội bộ và đào tạo ở nước ngoài. Ngoài ra, tiêu chí đánh giá hiệu suất hàng năm cho các nhà điều tra sẽ được triển khai thực hiện.

Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 31 tháng 12 năm 2021.

**OB**

582 Cục hàng hải đã không thiết lập các chương trình đào tạo để cung cấp kiến thức lý thuyết và thực tiễn phù hợp về các tàu và hoạt động của chúng cho các giám định viên, điều tra viên và đánh giá viên của quốc gia, bao gồm cả việc không cung cấp các văn kiện quốc gia và quốc tế có liên quan cần thiết để họ thực hiện nhiệm vụ của mình , điểm 32).

**Căn nguyên**

583 Do thiếu kế hoạch, nên chương trình đào tạo và chuyên môn hóa cho nhân sự, theo Bộ luật III, đã không được xây dựng.

**Hành động khắc phục**

584 Cục hàng hải sẽ xây dựng các chính sách và chương trình đào tạo bao gồm: phân tích phân bổ nguồn lực; lịch trình đào tạo thường trực cho các cán bộ, nhân viên tham gia vào các nhiệm vụ khảo sát, đánh giá và điều tra, và một chương trình giới thiệu cho các giám định viên, đánh giá viên và điều tra viên mới được tuyển dụng. Chương trình sẽ dựa trên các khóa học mô hình của IMO hoặc các chương trình đào tạo của các tổ chức hàng hải được công nhận và cũng sẽ bao gồm các quy định về đào tạo nội bộ. Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 30 tháng 06 năm 2021.

**OB**

585 Cục hàng hải không thể đảm bảo việc sẵn sàng tiếp cận chuyên môn trong các lĩnh vực khác nhau cần thiết để hỗ trợ các điều tra viên tiến hành điều tra tai nạn hàng hải trong trường hợp các điều tra viên được giao nhiệm vụ ngoài nhiệm vụ bình thường. Ngoài ra, không có bằng chứng nào được tìm thấy rằng các vụ tai nạn liên quan đến thương tích cá nhân mà cần phải vắng mặt trong ba ngày trở lên sẽ được điều tra (Bộ luật III, điểm 39 và 40).

**Căn nguyên**

586 Thiếu chính sách và không đủ nguồn tài chính.

**Hành động khắc phục**

587 Sau khi áp dụng Bộ luật Điều tra Tai nạn vào luật pháp quốc gia và ban hành các quy định và quy trình giải thích tương ứng, Cục hàng hải sẽ thiết lập một quy trình và phân bổ các nguồn lực cần thiết để tuyển dụng các chuyên gia nếu cần thiết hoặc để đảm bảo chuyên môn bên ngoài có thể có sẵn trên cơ sở tùy từng trường hợp. Ngoài ra, tiến hành xây dựng các chính sách và hướng dẫn để đảm bảo bắt đầu một cuộc điều tra liên quan đến các sự cố an toàn lao động và đặc biệt là những tai nạn liên quan đến thương tích cá nhân dẫn đến vắng mặt từ ba ngày trở lên. Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 31 tháng 12 năm 2021.

**OB**

588 Không có bằng chứng cho thấy cán bộ, nhân viên chịu trách nhiệm thực hiện khảo sát, kiểm tra và đánh giá trên tàu và công ty nằm trong các văn kiện bắt buộc của IMO có kiến thức thực tiễn và lý thuyết về các tàu, hoạt động của chúng và các quy định của các văn kiện quốc gia và quốc tế có liên quan cần thiết để thực hiện nhiệm vụ của mình với tư cách là các giám định viên và đánh viên viên quốc gia thông qua các chương trình đào tạo được lập thành văn bản (Bộ luật III, điểm 32).

**Căn nguyên**

589 Không đủ nguồn nhân lực và tài chính gây cản trở cho việc triển khai thực hiện một chương trình đào tạo được lập thành văn bản cho các giám định viên và đánh giá viên quốc gia.

**Hành động khắc phục**

590 Cục hàng hải sẽ thực hiện các hành động sau:

.1 giao trách nhiệm cho một ban giám đốc cụ thể để xây dựng và phát triển chương trình đào tạo thường trực bao gồm: đánh giá và cung cấp các nguồn tài chính cần thiết, xác định loại hình đào tạo và lịch trình cập nhật kiến thức của các giám định viên của Quốc gia mà một tàu thuyền mang quốc tịch bao gồm kế hoạch đào tạo ban đầu cho thanh tra viên, PSCO và đánh giá viên mới. Chương trình đào tạo được đề cập sẽ dựa trên các khóa học mô hình của IMO hoặc các chương trình đào tạo của các tổ chức hàng hải được công nhận; và

.2 phối hợp với các tổ chức khu vực để bao gồm các giám định viên, PSCO và đánh giá viên của Quốc gia mà một tàu thuyền mang quốc tịch trong các khóa đào tạo khu vực. Chương trình đào tạo cũng sẽ bao gồm các quy định về đào tạo nội bộ.

Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 01 tháng 02 năm 2020.

**OB**

591 Cục hàng hải không thể đảm bảo rằng các điều tra viên đã tiến hành điều tra tai nạn hàng hải có kiến thức làm việc và kinh nghiệm thực tế trong các vấn đề liên quan đến tai nạn (Bộ luật III, điểm 39).

**Căn nguyên**

592 Không đủ nguồn nhân lực và tài chính gây cản trở cho việc xây dựng một chương trình đào tạo được lập thành văn bản cho các điều tra viên.

**Hành động khắc phục**

593 Cục hàng hải sẽ thực hiện các hành động sau:

.1 giao trách nhiệm cho một ban giám đốc cụ thể để xây dựng và phát triển chương trình đào tạo thường trực bao gồm: đánh giá và cung cấp các nguồn tài chính cần thiết, xác định loại hình đào tạo và lịch trình cập nhật kiến thức của các giám định viên của Quốc gia mà một tàu thuyền mang quốc tịch bao gồm kế hoạch đào tạo ban đầu cho thanh tra viên, PSCO và đánh giá viên mới. Chương trình đào tạo được đề cập sẽ dựa trên các khóa học mô hình của IMO hoặc các chương trình đào tạo của các tổ chức hàng hải được công nhận; và

.2 phối hợp với các tổ chức khu vực để bao gồm các giám định viên, PSCO và đánh giá viên của Quốc gia mà một tàu thuyền mang quốc tịch trong các khóa đào tạo khu vực. Chương trình đào tạo cũng sẽ bao gồm các quy định về đào tạo nội bộ.

Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 01 tháng 02 năm 2020.

**OB**

594 Không có hệ thống nào để đảm bảo rằng kiến thức của các điều tra viên luôn được cập nhật trong tất cả các lĩnh vực liên quan và sẵn sàng tiếp cận với chuyên môn bổ sung. Các vụ tai nạn liên quan đến thương tích cá nhân dẫn đến việc vắn mặt trong ba ngày trở lên đã không được điều tra và kết quả của các cuộc điều tra đó không được công khai (Bộ luật III, điểm 39 và 40).

**Căn nguyên**

595 Có một nhóm cá nhân bị hạn chế để được chọn để tiến hành điều tra, cũng như thiếu nguồn lực để theo dõi các điều tra viên.

**Hành động khắc phục**

596 Cục hàng hải sẽ xây dựng QMS, bao gồm một quy trình tiến hành điều tra các vụ tai nạn liên quan đến thương tích cá nhân dẫn đến vắng mặt trong ba ngày trở lên. Kết quả từ các cuộc điều tra như vậy sẽ được công khai, dựa trên luật pháp quốc gia mới kết hợp các yêu cầu của Bộ luật III. Một hệ thống sẽ được đưa ra để đảm bảo rằng các điều tra viên được chỉ định đã qua chương trình đào tạo cần thiết và sẵn sàng tiếp cận với chuyên môn bổ sung về các lĩnh vực cụ thể. Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 31 tháng 12 năm 2019.

**OB**

597 Cục hàng hải đã không đảm bảo rằng các bản thân các điều tra viên có kiến thức làm việc và kinh nghiệm thực tế liên quan đến điều tra tai nạn (Bộ luật III, điểm 39).

**Căn nguyên**

598 Trình độ chuyên môn và kinh nghiệm thực tế cần thiết đối với các điều tra viên tai nạn không được thiết lập và lập thành văn bản.

**Hành động khắc phục**

599 Đơn vị chịu trách nhiệm sẽ thiết lập một hệ thống điều tra tai nạn có chứa các tiêu chí tối thiểu để bổ nhiệm các điều tra viên về tai nạn hàng hải. Ngoài ra, các chương trình cập nhật liên tục kiến thức của các giám định viên quốc gia phù hợp với nhiệm vụ của họ trong các cuộc điều tra tai nạn sẽ được xây dựng, ghi lại và theo dõi thường xuyên. Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 31 tháng 07 năm 2019.

**OB**

600 Không có hệ thống nào đảm bảo rằng các thanh tra viên của Quốc gia mà một tàu thuyền mang quốc tịch được tuyển dụng sử dụng các tiêu chí được quy định trong Bộ luật III và họ được đào tạo phù hợp với nhiệm vụ của mình (Bộ luật III, điểm 29; Bộ luật III, điểm 30; Bộ Luật III, điểm 31; Bộ luật III, điểm 32).

**Căn nguyên**

601 Không đủ nhân sự có chuyên môn và kiến thức hàng hải về tuyển dụng, tiêu chí đào tạo và trình độ để thực hiện các văn kiện bắt buộc của IMO và Bộ luật III. Ngoài ra còn thiếu các hướng dẫn nội bộ liên quan đến tuyển dụng thanh tra viên của Quốc gia mà một tàu thuyền mang quốc tịch. Ngoài ra, còn thiếu nhận thức về yêu cầu đối với chương trình đào tạo được lập thành tài liệu cho các thanh tra viên của Quốc gia mà một tàu thuyền mang quốc tịch, do đó không có chương trình đào tạo hoặc kế hoạch phát triển nghề nghiệp nào được xây dựng.

**Hành động khắc phục**

602 Bộ sẽ xây dựng các hướng dẫn xác định hồ sơ cho cán bộ, nhân viên chịu trách nhiệm tiến hành các đợt kiểm tra của Quốc gia mà một tàu thuyền mang quốc tịch và tiêu chí tuyển dụng của Nhà nước đối với các thanh tra viên theo quy định của Bộ luật III. Các hướng dẫn sẽ được truyền đạt tới đơn vị chịu trách nhiệm với cơ quan đăng ký về việc thực hiện và tham gia của các thanh tra viên sẽ được Cục hàng hải giám sát. Các buổi đào tạo và các khóa bồi dưỡng sẽ được xác định cho các thanh tra viên của Quốc gia mà một tàu thuyền mang quốc tịch dựa trên nhu cầu cá nhân của họ. Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 30 tháng 06 năm 2021.

**OB**

603 Không có hệ thống nào để đảm bảo rằng kiến thức của các điều tra viên từng tham gia vào từng vụ việc đều được cập nhật về tất cả các lĩnh vực liên quan và sẵn sàng tiếp cận với chuyên môn bổ sung. Các tai nạn liên quan đến thương tích cá nhân dẫn đến vắng mặt trong ba ngày trở lên đã không được điều tra một cách có hệ thống và kết quả của các cuộc điều tra đó không được công khai (Bộ luật III, điểm 39; Bộ luật III, điểm 40).

**Căn nguyên**

604 Không có hướng dẫn, quy trình và nhân sự để giám sát đầy đủ các hoạt động và hiệu suất, cũng như cung cấp thêm kiến thức chuyên môn để đảm bảo các điều tra viên tham gia vào từng vụ việc đều được đào tạo đầy đủ và các kỹ năng của họ được cập nhật định kỳ. Ngoài ra còn thiếu nhận thức và cơ sở pháp lý.

**Hành động khắc phục**

605 Cục hàng hải sẽ xây dựng và thực hiện một quy trình được lập thành văn bản để thực hiện các yêu cầu bắt buộc liên quan đến điều tra tai nạn và thiết lập một chương trình đào tạo liên tục cho tất cả các cán bộ, nhân viên tham gia vào các cuộc điều tra của Quốc gia mà một tàu thuyền mang quốc tịch. Sẽ xây dựng pháp luật cần thiết và triển khai các yêu cầu kết hợp với Bộ luật III và Bộ luật điều tra tai nạn để đảm bảo rằng thông tin liên quan đến các vụ tai nạn liên quan đến thương tích cá nhân dẫn đến việc vắng mặt trong ba ngày trở lên sẽ được truyền đạt tới công chúng theo quy định của Bộ luật III. Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 31 tháng 12 năm 2021.

**OB**

606 Cơ quan đơn vị có liên quan của chính phủ không có các điều tra viên có kiến thức làm việc và kinh nghiệm thực tế để thực hiện các cuộc điều tra an toàn hàng hải. Hơn nữa, Cục hàng hải đã không điều tra các vụ tai nạn liên quan đến thương tích cá nhân cần phải vắng mặt hơn ba ngày và bất kỳ trường hợp tử vong nào do tai nạn lao động và thương vong cho tàu (Bộ điều III, điểm 39 và 40).

**Căn nguyên**

607 Dưới đây là các yếu tố liên quan đến kết quả phát hiện này:

.1 thiếu nhân viên có trình độ và kinh nghiệm để thực hiện các cuộc điều tra an toàn hàng hải; và

.2 các quy trình để thực hiện điều tra an toàn hàng hải không đầy đủ chi tiết.

**Hành động khắc phục**

608 Cơ quan, đơn vị chịu trách nhiệm sẽ thực hiện các hành động sau đây:

.1 cán bộ, nhân viên liên quan đến điều tra an toàn sẽ được đào tạo thông qua chương trình đào tạo tại chỗ;

.2 cung cấp chương trình đào tạo bổ sung cho cán bộ, nhân viên thông qua các chương trình đính kèm với công việc và tiếp xúc với các nền tảng xây dựng năng lực khác nhau;

.3 xác định các chuyên gia từ các nguồn bên ngoài và tạo điều kiện sẵn sàng để đưa vào nhóm điều tra, khi cần thiết; và

.4 thiết lập quy trình chi tiết để tiến hành điều tra an toàn hàng hải theo quy định của các văn kiện bắt buộc của IMO.

Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 31 tháng 12 năm 2020.

**OB**

609 Cục hàng hải không đảm bảo rằng các điều tra viên có trình độ phù hợp và không bố trí để sẵn sàng tiếp cận chuyên môn trong các lĩnh vực được chỉ định để thực hiện các cuộc điều tra của Quốc gia mà một tàu thuyền mang quốc tịch (Bộ luật III, điểm 39).

**Căn nguyên**

610 Mặc dù các giám định viên đã tham gia vào các khóa đào tạo, hội thảo và diễn tập ở cả cấp quốc gia và quốc tế, Cục hàng không không có chính sách toàn diện cho việc tuyển dụng và trình độ của các điều tra viên bao gồm cập nhật kiến thức liên tục.

**Hành động khắc phục**

611 Cục hàng hải sẽ xây dựng một hệ thống tài liệu và đưa vào QMS của mình để chính thức áp dụng chính sách toàn diện tích hợp hướng dẫn của Cục hàng hải trong các quy trình tuyển dụng, đề cử và đào tạo liên tục và cập nhật kiến thức của từng điều tra viên. Ngoài ra, các thỏa thuận sẽ được thực hiện và ghi lại để sẵn sàng tiếp cận chuyên môn trong các lĩnh vực ngoài nhiệm vụ bình thường của các điều tra viên. Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 31 tháng 12 năm 2021.

**OB**

612 Các chương trình đào tạo được lập thành tài liệu do Cục hàng hải lập cho các giám định viên của Quốc gia mà một tàu thuyền mang quốc tịch không đảm bảo kiến thức thực tiễn và lý thuyết về tàu, hoạt động của chúng và các quy định của các công cụ quốc gia và quốc tế có liên quan cần thiết để thực hiện nhiệm vụ của mình (Bộ luật III, điểm 32) .

**Căn nguyên**

613 Không có hệ thống nào tại chỗ để đảm bảo rằng các chương trình đào tạo được xây dựng cho các giám định viên của Quốc gia mà một tàu thuyền mang quốc tịch mang lại kết quả như ý phù hợp với nghĩa vụ được quy định trong Bộ luật III.

**Hành động khắc phục**

614 Cục hàng hải sẽ xây dựng và triển khai một chương trình đào tạo cụ thể mà sẽ được đưa vào trong QMS của Cục hàng hải và sẽ kết hợp:

.1 phổ biến thông tin về luật pháp quốc gia, thông tin về hoạt động của các tàu và về các biện pháp thực hiện và thực thi các yêu cầu xuất phát từ các văn kiện bắt buộc của IMO đối với các tàu được treo cờ của Quốc gia thành viên;

.2 cập nhật liên tục kiến thức của các cán bộ, nhân viên thực hiện các đợt kiểm tra của Quốc gia mà một tàu thuyền mang quốc tịch và điều tra tai nạn; và

.3 cung cấp chương trình hội thảo đào tạo nội bộ định kỳ và hội thảo đào tạo khu vực cho tất cả các cán bộ, nhân viên tham gia vào các cuộc điều tra của Quốc gia mà một tàu thuyền mang quốc tịch.

Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 30 tháng 12 năm 2020.

**OB**

615 Cục hàng hải không thể đảm bảo rằng các điều tra viên tiến hành điều tra về tai nạn hàng hải có kiến thức làm việc và kinh nghiệm thực tế trong các vấn đề liên quan đến tai nạn (Bộ luật III, điểm 39).

**Căn nguyên**

616 Thiếu các tiêu chí đo lường hiệu suất.

**Hành động khắc phục**

617 Cục hàng hải sẽ thực hiện các hành động sau:

.1 xây dựng một quy trình mới trong QMS của mình để giải quyết các chức năng liên quan đến điều tra tai nạn, bao gồm các yêu cầu về năng lực dành cho các điều tra viên tai nạn;

.2 bao gồm trong một khóa đào tạo cụ thể về SOP mới cho các điều tra viên trong các lĩnh vực chủ đề liên quan đến điều tra tai nạn; và

.3 tiến hành hội thảo đào tạo nội bộ định kỳ và hội thảo đào tạo khu vực do IMO và các cơ quan chuyên môn và hiệp hội khác cung cấp cho các điều tra viên.

Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 30 tháng 12 năm 2020.

**OB**

618 Các chương trình đào tạo hiện tại cho các giám định viên và đánh gia viên không nêu kiến thức thực tiễn và lý thuyết về các tàu, hoạt động và các quy định của các văn kiện quốc gia có liên quan cần thiết để thực hiện nhiệm vụ của họ (Bộ điều III, điểm 32).

**Căn nguyên**

619 Quy trình bằng văn bản không đầy đủ cho các chương trình đào tạo đã dẫn đến điều này.

**Hành động khắc phục**

620 Cục hàng hải sẽ cập nhật chương trình đào tạo hiện tại cho các giám định viên và đánh giá viên trong sổ tay nhân sự và kết hợp các yêu cầu của Bộ luật III vào chương trình đào tạo cho các giám định viên hiện tại và giám định viên mới. Ngoài ra, yêu cầu hỗ trợ kỹ thuật trong việc xây dựng chuyên môn kỹ thuật cho các giám định viên và đánh giá viên của Quốc gia thành viên. Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 30 tháng 06 năm 2020.

**OB**

621 Quốc gia thành viên không có chính sách tiến hành điều tra các vụ tai nạn liên quan đến thương tích cá nhân cần phải vắng mặt từ ba ngày trở lên và bất kỳ trường hợp tử vong nào do tai nạn lao động và thương vong và công khai kết quả điều tra như vậy (Bộ luật III, điểm 40) .

**Căn nguyên**

622 Các yêu cầu đối với điều tra an toàn hàng hải theo Bộ luật Điều tra Tai nạn và Bộ luật III không được đưa vào luật pháp quốc gia và Cục hàng hải không biết về yêu cầu công khai báo cáo điều tra.

**Hành động khắc phục**

623 Quốc gia thành viên sẽ thực hiện các hành động sau đây:

.1 Bộ chịu trách nhiệm sẽ tiến hành xem xét và cập nhật luật pháp chủ yếu của quốc gia và một đạo luật sửa đổi sẽ được ban hành, trong đó bao gồm một điều khoản để tiến hành điều tra an toàn hàng hải theo quy định trong các văn kiện bắt buộc của IMO, Bộ luật Điều tra tai nạn và Bộ luật III;

.2 Bộ chịu trách nhiệm sẽ thiết lập một hệ thống cho một cơ quan độc lập thực hiện các cuộc điều tra an toàn hàng hải bằng cách sử dụng các điều tra viên có trình độ và truyền đạt các báo cáo điều tra cho IMO và công chúng, theo quy định trong Bộ luật Điều tra Tai nạn và Bộ luật III; và

.3 Bộ chịu trách nhiệm sẽ đánh giá và xem xét định kỳ hệ thống này theo yêu cầu của Bộ luật III.

Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 31 tháng 12 năm 2021.

**OB**

624 Không có bằng chứng nào cho thấy các điều tra viên có kiến thức làm việc và kinh nghiệm thực tế trong các lĩnh vực cần thiết, cũng như việc tiếp cận với chuyên gia đều không được đảm bảo (Bộ luật III, điểm 39).

**Căn nguyên**

625 Bộ luật III không được Quốc gia thành viên thực hiện tại thời điểm kiểm toán và mặc dù tất cả các điều tra viên đã được đào tạo theo Bộ luật Điều tra Tai nạn các cuộc điều tra vẫn được tiến hành dựa trên luật pháp quốc gia.

**Hành động khắc phục**

626 Điều chỉnh kế hoạch huấn luyện và con đường sự nghiệp của cán bộ, nhân viên để tạo điều kiện thuận lợi cho các yêu cầu điều tra an toàn hàng hải theo Bộ luật Điều tra Tai nạn và Bộ luật III. Các giám định viên có kinh nghiệm quốc tế sẽ được xác định để hỗ trợ điều tra và sắp xếp, bao gồm các thủ tục liên quan, để đảm bảo sẵn sàng tiếp cận chuyên môn trong tất cả các lĩnh vực cần thiết trong trường hợp điều tra tai nạn hàng hải. Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 31 tháng 12 năm 2022.

**CÁC HOẠT ĐỘNG CỦA QUỐC GIA VEN BIỂN**

**Kết quả phát hiện (FD)**

627 Hiện không có các quy định theo Công ước SAR về thông tin chi tiết về việc triển khai và kế hoạch SAR của quốc gia không được phê duyệt hoặc truyền đạt tới IMO (SOLAS 1974, quy định V/7.1 và V/7.2; và Bộ luật III, điểm 47).

**Căn nguyên**

628 Thiếu sự phối hợp giữa các cơ quan, đơn vị và trách nhiệm không được phân công rõ ràng. Ngoài ra, sự thiếu nhận thức về các yêu cầu bắt buộc, thiếu nguồn lực và thiếu cơ sở pháp lý đã dẫn đến điều này.

**Hành động khắc phục**

629 Các cơ quan, đơn vị chịu trách nhiệm trong ngành quyền hàng hải sẽ thực hiện các hành động sau:

.1 trong dự án xem xét luật pháp hàng hải, luật pháp và hướng dẫn quốc gia phù hợp về SAR sẽ được xây dựng và triển khai;

.2 sự phối hợp hiệu quả giữa các cơ quan, đơn vị của Quốc gia thành viên liên quan đến các vấn đề SAR sẽ được thiết lập bằng cách ký kết các MoU và sẽ phân công trách nhiệm rõ ràng;

.3 thiết lập các cơ sở có căn cứ ở bờ biển để liên lạc và phối hợp khi gặp nạn trong khu vực trách nhiệm của Quốc gia thành viên; và

.4 thông tin về các cơ sở SAR hiện tại sẽ được truyền đạt tới IMO.

Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 31 tháng 12 năm 2021.

**FD**

630 Quốc gia thành viên đã không thực hiện một hệ thống đánh giá hiệu quả định kỳ đối với các hoạt động của mình với tư cách là một quốc gia ven biển nhằm mục đích xác minh sự tuân thủ các nghĩa vụ của mình theo quy định trong các văn kiện bắt buộc của IMO mà Quốc gia đó là một bên (Bộ luật III, điểm 51).

**Căn nguyên**

631 Thiếu nhận thức về sự cần thiết phải có QMS, trong đó bao gồm đánh giá hiệu suất cho các hoạt động của Quốc gia ven biển.

**Hành động khắc phục**

632 Các cơ quan, đơn vị chịu trách nhiệm của ngành hàng hải sẽ thực hiện các hành động sau:

.1 theo QMS của đơn vị lãnh đạo, các quy trình quy định phương pháp chi tiết để xem xét và đánh giá định kỳ hiệu suất đối với các thủ tục hành chính, quy trình và nguồn lực cần thiết để đáp ứng các nghĩa vụ và trách nhiệm theo quy định trong các văn kiện bắt buộc của IMO với tư cách là một Quốc gia ven biển sẽ được xây dựng. Quy trình này sẽ được áp dụng cho tất cả các cơ quan, đơn vị của Quốc gia thành viên liên quan đến các hoạt động của Quốc gia ven biển. Các chỉ số hiệu suất chính cho các cơ quan, đơn vị có liên quan sẽ được xác định trên cơ sở đầu ra của chúng để cho phép đo lường hiệu suất và sẽ được xem xét hàng năm trong các cuộc họp đánh giá; và

.2 quy trình QMS để đánh giá hiệu suất sẽ được triển khai trên tất cả các cơ quan, đơn vị chịu trách nhiệm và đơn vị chủ chốt sẽ phải chịu các đợt kiểm tra QMS bên ngoài bởi một cơ quan cấp giấy chứng nhận.

Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 31 tháng 12 năm 2020.

**FD**

633 Cục hàng hải không đảm bảo rằng các cơ chế được thiết lập bởi các đơn vị phù hợp để cung cấp dịch vụ thông tin vô tuyến, chẳng hạn như gán danh tính cho các mục đích thực hiện GMDSS, gọi điện kỹ thuật số và các thông điệp cảnh báo nguy hiểm liên quan đến an toàn hàng hải có có sẵn cho các thủy thủ hay không (SOLAS 1974, quy định IV/5, IV/5-1, V/4; và Bộ luật III, điểm 49).

**Căn nguyên**

634 Không có sự phối hợp đầy đủ giữa các cơ quan, đơn vị của chính phủ và thiếu nguồn nhân lực và tài chính.

**Hành động khắc phục**

635 Cục hàng hải sẽ thành lập một nhóm công tác liên tổ chức bao gồm tất cả các đơn vị tham gia vào việc thực thi và thi hành SOLAS 1974, chương IV và V và sẽ được giao nhiệm vụ ghi lại các trách nhiệm và nghĩa vụ liên quan của các đơn vị liên quan, để xác định bất kỳ lỗ hổng nào và đề xuất các giải pháp nhằm cải thiện sự phối hợp của các hoạt động và sau đó tiến hành đánh giá hiệu suất của chúng thông qua một cơ chế được thực hiện trong chiến lược tổng thể mới. Ngân sách sẽ được yêu cầu từ các cơ quan có liên quan của Nhà nước và các hệ thống và thiết bị cần thiết sẽ được đưa vào vận hành. Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 01 tháng 09 năm 2021.

**FD**

636 Cục hàng hải đã không gửi cho IMO thông tin về các cơ sở và thiết bị SAR có sẵn và không xây dựng kế hoạch hợp tác giữa các dịch vụ tìm kiếm cứu nạn quốc gia (SAR) và các tàu chở khách thường xuyên ghé các cảng thuộc khu vực tài phán của Quốc gia thành viên (SOLAS 1974, quy định V/7.2 và V/7.3; và Bộ luật III, điểm 47).

**Căn nguyên**

637 Không có sự phối hợp đầy đủ giữa các cơ quan, đơn vị của chịu trách nhiệm của Quốc gia thành viên.

**Hành động khắc phục**

638 Sẽ thành lập một nhóm công tác liên tổ chức với sự tham gia của các cơ quan chính phủ chịu trách nhiệm để ghi lại rõ ràng trách nhiệm của họ trong việc thực hiện các hoạt động SAR và bất kỳ lỗ hổng nào so với yêu cầu được nêu trong các văn kiện bắt buộc của IMO. Các cơ chế phù hợp sẽ được thực hiện để xây dựng các hướng dẫn, quy trình và hướng dẫn làm việc. Ngoài ra, nhu cầu về nguồn tài chính cũng sẽ được đánh giá và các nguồn lực bổ sung sẽ được cung cấp tương ứng. Các quy định về việc truyền thông tin tới IMO về các vấn đề SAR sẽ được đưa vào trong cơ chế mới để việc truyền thông tin đến IMO được xây dựng và triển khai. Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 01 tháng 11 năm 2020.

**FD**

639 Cục hàng hải đã không thực hiện một hệ thống đánh giá hiệu suất định kỳ liên quan đến các hoạt động của Quốc gia ven biển nhằm mục đích xác minh việc tuân thủ các nghĩa vụ của mình theo quy định trong các văn kiện bắt buộc của IMO mà Quốc gia đó là một bên (Bộ luật III, điểm 51).

**Căn nguyên**

640 Không có hệ thống quản lý để đo lường hiệu quả hoạt động của Quốc gia thành viên trong việc thực hiện các hoạt động của Quốc gia ven biển.

**Hành động khắc phục**

641 Việc đánh giá và xem xét hiệu suất theo chiến lược tổng thể mới sẽ cho phép ngành hàng hải phối hợp tất cả các cơ quan, đơn vị chịu trách nhiệm của Nhà nước về các hoạt động của Quốc gia ven biển và phát triển một cơ chế bao gồm các cơ quan có thẩm quyền, trách nhiệm được giao, cũng như các mục tiêu đều được xác định và thực hiện chính các chỉ số cho tất cả các cơ quan, đơn vị liên quan để đo lường và đánh giá hiệu suất của họ. Việc đánh giá hiệu suất sẽ được thực hiện hàng năm và các hồ sơ tương ứng sẽ được tạo ra để giám sát việc thực hiện các hành động cải tiến được xác định. Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 01 tháng 11 năm 2021.

**FD**

642 Không có bằng chứng nào để chứng minh rằng ngành hàng hải đã truyền thông tin về các cơ sở có căn cứ ở bờ biển của mình theo yêu cầu của các điều khoản của SOLAS và GMDSS (SOLAS 1974, quy định IV/5; và Bộ luật III, điểm 47 và 49).

**Căn nguyên**

643 Thiếu nhận thức về phạm vi và mức độ yêu cầu báo cáo cho IMO và không phân công trách nhiệm về việc truyền thông tin đến IMO.

**Hành động khắc phục**

644 Sẽ xây dựng một quy trình được lập thành văn bản và một hệ thống ghi âm trung tâm để xác định và ghi lại tất cả các yêu cầu liên lạc với IMO, nhằm để đảm bảo rằng tất cả các thông tin an toàn cần thiết được gửi đến IMO một cách kịp thời và hiệu quả, bao gồm cả những phương tiện liên quan đến các cơ sở có căn cứ ở bờ biển. Trách nhiệm báo cáo cho IMO theo quy định trong các văn kiện khác nhau của IMO sẽ được chỉ định và các thỏa thuận sẽ được thực hiện để đảm bảo giám sát và đánh giá liên tục hệ thống truyền thông tin liên lạc này. Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 30 tháng 06 năm 2019.

**FD**

645 Tính khả dụng của các cơ sở SAR không được truyền đạt tới IMO (SOLAS 1974, quy định V/7.1 và V/7.2; và Bộ luật III, điểm 47).

**Căn nguyên**

646 Dưới đây là các yếu tố liên quan đến kết quả phát hiện này:

.1 thiếu nhận thức về phạm vi và mức độ yêu cầu báo cáo cho IMO; và

.2 trách nhiệm gửi tính khả dụng của các cơ sở SAR cho IMO đã không được chỉ định.

**Hành động khắc phục**

647 Sẽ thiết lập một quy trình được lập thành văn bản và một hệ thống ghi âm trung tâm để ghi lại và đáp ứng tất cả các yêu cầu liên lạc với IMO, bao gồm cả các yêu cầu liên quan đến các cơ sở SAR. Trách nhiệm báo cáo với IMO sẽ được chỉ định và các thỏa thuận sẽ được thực hiện để đảm bảo giám sát và đánh giá liên tục hệ thống truyền thông tin liên lạc này. Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 31 tháng 12 năm 2019.

**FD**

648 Ngành hàng hải đã không thực hiện luật pháp quốc gia cũng như hướng dẫn để tạo điều kiện cho việc thực thi và thi hành các nghĩa vụ và trách nhiệm của Nhà nước ven biển theo quy định trong các công ước và nghị định thư hiện hành mà mà Quốc gia thành viên đó là một bên (Bộ luật III, điểm 46.1).

**Căn nguyên**

649 Quốc gia thành viên không có chính sách để thực thi và thi hành các công ước IMO, và thiếu kiến thức về các nghĩa vụ của quốc gia ven biển, bao gồm các quy định của Bộ luật III.

**Hành động khắc phục**

650 Quốc gia thành viên sẽ xây dựng và thực hiện các chính sách thông qua luật pháp và hướng dẫn quốc gia về tất cả các hoạt động của Quốc gia ven biển. Ngoài ra, Cục hàng hải sẽ thường xuyên xác định, cập nhật và xem xét các quy tắc và quy định quốc gia để tạo thuận lợi cho việc áp dụng và giám sát việc tuân thủ các yêu cầu của tất cả các công ước và nghị định thư mà Quốc gia đó là một bên. Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 31 tháng 12 năm 2019.

**FD**

651 Quốc gia thành viên đã không thực hiện các biện pháp cần thiết để:

.1 cung cấp thông tin liên lạc và phối hợp trong trường hợp gặp nạn trong khu vực trách nhiệm của mình và giải cứu những người gặp nạn gần bờ biển bằng cách thiết lập, sử dụng và bảo trì các cơ sở SAR có sẵn và đang hoạt động;

.2 đảm bảo rằng các tàu chở khách hoạt động trong vùng biển thuộc thẩm quyền của mình sở hữu đều có một kế hoạch cứu nạn được thiết lập với sự hợp tác giữa tàu, công ty và các dịch vụ SAR của Nhà nước;

.3 thiết lập một dịch vụ thông tin vô tuyến không gian và mặt đất để truyền các cảnh báo điều hướng, thông điệp nguy hiểm, khí tượng và các thông điệp khẩn cấp khác liên quan đến an toàn hàng hải; và

.4 sắp xếp để đảm bảo rằng danh tính của Hệ thống Thông tin An toàn và Cứu nạn Hàng hải Toàn cầu (GMDSS) đã được ghi lại và cung cấp cho các trung tâm điều phối và cứu hộ

(SOLAS 1974, quy định IV/5, IV/5-1, V/4, V/5, V/7.1 và V/7.3; và Bộ luật III, điểm 47).

**Căn nguyên**

652 Không có văn bản pháp lý hoặc kế hoạch quốc gia về tổ chức các hoạt động SAR và dịch vụ thông tin vô tuyến. Trách nhiệm và nghĩa vụ của tất cả các thực thể chính phủ do các công cụ IMO bắt buộc mà Nhà nước là Đảng không được xác định để đảm bảo cung cấp hiệu quả các dịch vụ SAR, khí tượng và thông tin vô tuyến, bao gồm cả GMDSS. Ngoài ra, các yêu cầu liên quan của các công ước không được biết đến nhiều và không được chuyển đổi thành luật pháp quốc gia.

**Hành động khắc phục**

653 Quốc gia thành viên sẽ áp dụng luật pháp và hướng dẫn quốc gia về việc cung cấp các dịch vụ khí tượng và thông tin vô tuyến SAR, cũng việc thành lập GMDSS, bao gồm tạo một thư mục nhận dạng GMDSS của các tàu treo cờ của Quốc gia thành viên và đảm bảo tính bền vững của các dịch vụ này. Một Ủy ban Tìm kiếm và Cứu nạn Hàng hải Quốc gia, bao gồm đại diện của các cơ quan, đơn vị của quốc gia tham gia vào các hoạt động SAR sẽ được thành lập để đảm bảo rằng tất cả các cán bộ, nhân viên tham gia vào các hoạt động SAR đều có trình độ, được đào tạo và đánh giá thông qua các cuộc tập trận SAR và các tàu chở khách hoạt động trong vùng biển thuộc thẩm quyền của Quốc gia thành viên đều có kế hoạch SAR được phê duyệt đáp ứng các yêu cầu quốc tế. Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 31 tháng 12 năm 2020.

**FD**

654 Cục hàng hải đã không đưa ra một cơ chế để đảm bảo tính khả dụng và bảo trì các phương tiện hỗ trợ cho việc điều hướng liên quan đến sự an toàn của điều hướng. Ngoài ra, Nhà nước đã không thu xếp và thu thập dữ liệu thủy văn và duy trì tất cả thông tin hải lý cần thiết cho việc điều hướng an toàn (SOLAS 1974, quy định V/9 và V/13; và Bộ luật III, điểm 49).

**Căn nguyên**

655 Quốc gia thành viên đã không đưa vào luật pháp quốc gia các quy định quốc tế về sự sẵn có của thiết bị hỗ trợ để điều hướng và phao và không thiết lập bất kỳ thủ tục hoặc cơ chế nào, bao gồm cả cơ chế đánh giá, để quản lý và giám sát sự sẵn có của phương tiện để điều hướng. Ngoài ra, các cơ quan thủy văn không thể thực hiện hiệu quả các quy định cho việc thu thập và tổng hợp dữ liệu thủy văn, làm cơ sở để ban hành các biểu đồ hải lý và các ấn phẩm hải lý khác.

**Hành động khắc phục**

656 Quốc gia thành viên sẽ xây dựng và triển khai thực hiện luật pháp quốc gia và các quy trình bằng văn bản để bảo trì, đánh giá định kỳ về tính đầy đủ và độ khả dụng của các phương tiện để điều hướng, dịch vụ thủy văn và thu thập, biên soạn, cập nhật và phổ biến tất cả các thông tin cần thiết cho sự an toàn của hàng hải. Cục hàng hải sẽ áp dụng các biện pháp để đảm bảo sự tuân thủ của các phương tiện hỗ trợ cho việc di chuyển dọc theo bờ biển và trong vùng lãnh hải với các tiêu chuẩn IALA. Ngoài ra, một ủy ban thủy văn quốc gia, bao gồm các cơ quan đơn vị có liên quan sẽ được thành lập và sẽ chịu trách nhiệm thu thập và tổng hợp dữ liệu thủy văn và thông tin hải lý và cung cấp thông tin trên toàn thế giới một cách nhanh chóng, rõ ràng và đáng tin cậy. Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 31 tháng 12 năm 2020.

**FD**

657 Cục hàng hải đã không thiết lập chương trình kiểm soát và giám sát để đảm bảo thu thập dữ liệu thống kê về các vụ tai nạn hàng hải xảy ra trong vùng biển thuộc thẩm quyền của Quốc gia thành viên để có thể tiến hành phân tích xu hướng để xác định các khu vực có vấn đề 50.1).

**Căn nguyên**

658 Không có chương trình nào được thiết lập để thu thập và phân tích dữ liệu về các vụ tai nạn và không có nhận thức về sự cần thiết phải đưa ra một chương trình như vậy.

**Hành động khắc phục**

659 Cục hàng hải sẽ thành lập một đơn vị, thuộc đơn vị chủ chốt của mình, chịu trách nhiệm thu thập và phân tích dữ liệu thống kê về các vụ tai nạn hàng hải xảy ra trong vùng biển thuộc thẩm quyền của Quốc gia thành viên. Một chương trình theo dõi và giám sát sẽ được xây dựng để cho phép Quốc gia thành viên đáp ứng các nghĩa vụ của mình. Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 31 tháng 07 năm 2019.

**FD**

660 Cục hàng hải đã không định kỳ đánh giá hiệu quả của mình trong việc tiến hành các hoạt động của Quốc gia ven biển theo quy định trong các văn kiện bắt buộc của IMO (Bộ luật III, điểm 51).

**Căn nguyên**

661 Cục hàng hải không có chương trình hoặc quy trình để đánh giá hiệu suất của mình đối với các nghĩa vụ của quốc gia ven biển và không có đủ nguồn lực để xác định các chỉ số đo lường hiệu suất để theo dõi và đo lường hiệu suất tốt hơn so với các mục tiêu đã đề ra.

**Hành động khắc phục**

662 Cục hàng hải sẽ thể chế hóa một chương trình đánh giá và xem xét định kỳ về hoạt động của Nhà nước đối với các hoạt động của Quốc gia ven biển, bao gồm thực hiện các chỉ số đo lường hiệu suất phù hợp. Ngoài ra, tiến hành đào tạo trong QMS cho các cán bộ, nhân viên liên quan. Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 31 tháng 12 năm 2019.

**FD**

663 Không có hệ thống hiệu quả tại chỗ, bao gồm các nguồn lực thích hợp, để thiết lập và bảo trì AtoN. Ngoài ra, việc thiếu thông tin có hệ thống về thông tin an toàn hàng hải cho nhà thầu để đảm bảo rằng đã thực hiện các cập nhật cần thiết cho các biểu đồ (SOLAS 1974, quy định V/13; và Bộ luật III, điểm 47 và 49).

**Căn nguyên**

664 Thiếu năng lực kỹ thuật, nguồn lực và tài sản; cũng như thiếu quá trình giao tiếp chính thức giữa các cơ quan, đơn vị chịu trách nhiệm của Nhà nước.

**Hành động khắc phục**

665 Cơ quan, đơn vị chịu trách nhiệm của cục hàng hải sẽ:

.1 tiến hành đánh giá các yêu cầu nhân sự cho Bộ phận liên quan và xin phê duyệt về bất kỳ nguồn lực nào được yêu cầu phù hợp;

.2 tổ chức đào tạo cán bộ, nhân viên hiện hữu;

.3 có tàu để phục vụ và giám sát phao và đèn chiếu sáng ven biển khác;

.4 lập MoU với UKHO và ghi lại các quy trình liên quan để đảm bảo rằng thực hiện các cập nhật cần thiết cho biểu đồ và thông tin thủy văn được gửi định kỳ;

.5 triển khai hệ thống các cuộc họp định kỳ tập trung vào AtoN với các cảng và các bên liên quan; và

.6 tiến hành quản lý rủi ro toàn diện cho tất cả AtoN.

Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 30 tháng 09 năm 2019.

**FD**

666 Cục hàng hải đã không thực hiện đánh giá và xem xét định kỳ về hiệu quả của mình trong việc tiến hành các hoạt động của Quốc gia ven biển theo quy định trong các văn kiện bắt buộc của IMO (Bộ luật III, điểm 51).

**Căn nguyên**

667 Dưới đây là yếu tố trong các cơ quan, đơn vị chịu trách nhiệm của chính phủ đã dẫn đến kết quả phát hiện này:

.1 thiếu nguồn nhân lực để thực hiện đánh giá và xem xét định kỳ về hiệu suất trong việc thực hiện các hoạt động của Quốc gia ven biển theo quy định trong các văn kiện bắt buộc của IMO;

.2 thiếu thiết bị và tàu để thực hiện các đợt khảo sát thủy văn; và

.3 thiếu kiểm soát tài liệu tại chỗ để hướng dẫn nhân sự.

**Hành động khắc phục**

668 Cơ quan, đơn vị chịu trách nhiệm của chính phủ sẽ thực hiện các hành động sau:

.1 cơ quan, đơn vị chủ chốt sẽ điều phối tất cả các cơ quan, đơn vị bao gồm Cục hàng hải trong việc tiến hành đánh giá và xem xét định kỳ hoạt động của họ trong việc tiến hành các hoạt động của Quốc gia ven biển theo quy định trong các văn kiện bắt buộc hiện hành của IMO. Lập và triển khai thực hiện bản ghi nhớ thỏa thuận giữa và trong số các thành viên của ngành hàng hải để đảm bảo sự hợp lực cần thiết giữa và trong số các bên liên quan và để thiết lập một cơ chế báo cáo và xác định các chỉ số và mục tiêu hiệu suất chung làm cơ sở để đánh giá hiệu suất trong tất cả các lĩnh vực liên quan của các hoạt động của Quốc gia ven biển;

.2 lập một kế hoạch làm việc để cập nhật các biểu đồ hải lý; công việc sẽ được hoàn thành khi loại bỏ xác tàu khỏi cảng; định vị AtoN; và khảo sát trong một vịnh. Để xem xét và đánh giá hiệu quả một cách có hệ thống, các mục tiêu hàng quý sẽ được đặt theo các khu vực được khảo sát và giám sát để đảm bảo rằng các mục tiêu đều được đáp ứng;

.3 lịch trình tập trận được quy định trong Kế hoạch dự phòng sự cố tràn dầu quốc gia sẽ được thực hiện và phối hợp giữa các đơn vị liên quan để hoàn thành các cuộc tập trận quy định ở cấp quốc gia và song phương. Ngoài ra, một cơ chế đánh giá các cuộc tập trận này, ghi lại các phát hiện và cung cấp phản hồi cho các bên liên quan sẽ được xây dựng và triển khai. Về nguồn lực và quy trình liên quan đến phòng ngừa ô nhiễm, chương trình kiểm tra lắp đặt ngoài khơi sẽ được xem xét và hệ thống sẽ được sửa đổi để kết hợp xếp hạng và xu hướng rủi ro để đưa ra quyết định sáng suốt nhất quán để thực thi;

.4 xin phê duyệt cho kế hoạch SAR khu vực và quốc gia, bao gồm các cuộc tập trận theo hướng dẫn của IMO. Phối hợp và thiết lập một hệ thống báo cáo về các cuộc tập trận tràn dầu để làm cơ sở đánh giá hiệu suất; và

.5 tất cả các cơ quan, đơn vị có liên quan sẽ xem xét nhu cầu cần thêm nhân sự có chuyên môn hàng hải phù hợp và tuyển dụng thêm nhân viên, khi cần thiết.

Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 31 tháng 12 năm 2019.

**FD**

669 Không có bằng chứng nào cho thấy ngành hàng hải đã xây dựng và triển khai chương trình kiểm soát và giám sát bao gồm việc thu thập dữ liệu thống kê để có thể tiến hành phân tích xu hướng để xác định và giải quyết các lĩnh vực có vấn đề. Ngoài ra, một cơ chế truyền các kết quả kiểm tra liên quan đến các khía cạnh an toàn và ngăn ngừa ô nhiễm của các cơ sở ngoài khơi đã không được áp dụng để cho phép các hành động thực thi liên quan được thực hiện kịp thời (Bộ luật III, điểm 50).

**Căn nguyên**

670 Thiếu cơ chế kiểm soát hiệu quả và việc thu thập và phân tích dữ liệu làm cơ sở để xác định xu hướng không được xác định rõ ràng. Ngoài ra, các chương trình được sử dụng cho việc kiểm tra lắp đặt ngoài khơi để báo cáo sự cố và xác định các cơ chế hỏng hóc không được ghi chép đầy đủ và do đó chỉ dựa trên đánh giá cá nhân. Ngoài ra còn thiếu nhận thức về sự cần thiết phải áp dụng thông tin thống kê và xu hướng trong việc ra quyết định nhất quán, có căn cứ làm cơ sở cho việc thực thi. Ngoài ra, các giao thức đánh giá và hệ thống quản lý hồ sơ không sẵn sàng hỗ trợ các loại phân tích xu hướng này.

**Hành động khắc phục**

671 Cơ quan, đơn vị chịu trách nhiệm của ngành hàng hải sẽ thực hiện các hành động sau:

.1 xem xét các giao thức hiện tại và kết quả của chúng khi liên quan đến việc đánh giá các cơ sở ngoài khơi; báo cáo các sự cố, bao gồm cả sự cố tràn dầu; và xác định các cơ chế thất bại. Các hệ thống này sẽ được sửa đổi để đưa ra các giải pháp được lập thành văn bản để xếp hạng rủi ra và xu hướng hỗ trợ cho việc ra quyết định sáng suốt nhất quán. Sau đó, những kết quả này sẽ được thông báo một cách hiệu quả cho tất cả các cơ quan, đơn vị liên quan, để thực thi; và

.2 xây dựng một quy trình chính thức bằng văn bản và cơ sở dữ liệu giám sát và kiểm soát trung tâm để thu thập dữ liệu thống kê cho các cơ sở được lắp đặt ngoài khơi và các sự cố ô nhiễm dầu, với chức năng lập báo cáo thống kê cho bất kỳ năm nào. Trách nhiệm báo cáo giữa các cơ quan sẽ được làm rõ và một cơ chế truyền đạt kết quả kiểm tra sẽ xây dựng. Các thỏa thuận sẽ được thực hiện để đảm bảo giám sát các khía cạnh an toàn và phòng ngừa ô nhiễm của cơ sở được lắp đặt ngoài khơi, nơi có thể phân tích xu hướng một cách có hệ thống để xác định và giải quyết các khu vực có vấn đề và cho phép thực thi hành động khi cần thiết.

Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 31 tháng 12 năm 2019.

**FD**

672 Mặc dù danh sách các chất lỏng độc hại được phê duyệt cho mục đích chống lại sự cố ô nhiễm đã được lưu giữ nhưng danh sách này không được cập nhật và không được truyền đạt một cách có hệ thống tới tất cả các bên liên quan (MARPOL, Phụ lục II, quy định 3.1.3; 50.2).

**Căn nguyên**

673 Thiếu một cơ chế giám sát hiệu quả trong việc xem xét và cập nhật các chất lỏng độc hại được phê duyệt cho mục đích chống lại các sự cố ô nhiễm. Thiếu nhận thức về sự cần thiết phải truyền đạt danh mục các hóa chất được phê duyệt cho tất cả các bên liên quan tham gia ứng phó sự cố tràn, vì nó cũng liên quan đến các hóa chất không được sử dụng trong việc chống tràn dầu.

**Hành động khắc phục**

674 Danh mục các chất được phê duyệt cho mục đích chống lại sự cố ô nhiễm sẽ được công khai thông qua trang web của đơn vị chịu trách nhiệm. Các cơ chế sẽ được thực hiện để cập nhật danh sách có sẵn công khai này khi các hóa chất mới được phê duyệt. Một quy trình chính thức bằng văn bản sẽ được xây dựng và triển khai với các biện pháp kiểm soát xác định, cập nhật lịch trình và liên hệ phổ biến cho các bên liên quan, cả trong và ngoài ngành hàng hải. Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 31 tháng 08 năm 2018.

**FD**

675 Quốc gia thành viên không đáp ứng tất cả các nghĩa vụ của mình với tư cách là một Quốc gia ven biển liên quan đến các cơ sở có căn cứ ở bờ biển. Mặc dù thiết bị GMDSS đã được lắp đặt tại thời điểm đánh giá nhưng thiết bị không đầy đủ chức năng và các chi tiết liên quan đã không được báo cáo cho IMO và được đưa vào trong Kế hoạch GMDSS tổng thể (SOLAS 1974, quy định IV/ 5; và Bộ luật III, điểm 47).

**Căn nguyên**

676 Thiếu nguồn lực để thiết lập chức năng GMDSS đầy đủ.

**Hành động khắc phục**

677 Cấu hình từ xa đã được hoàn thành và các chi tiết của hệ thống GMDSS sẽ được báo cáo cho IMO. Các cơ quan, đơn vị chịu trách nhiệm của ngành hàng hải sẽ điều phối các hoạt động của mình và giữ cho trạng thái của các hệ thống GMDSS tương ứng được cập nhật. Các cán bộ vận hành đã qua đào tạo sẽ nhận được giấy phép GMDSS và nhật ký đào tạo sẽ được triển khai tại mỗi địa điểm GMDSS để phản ánh tất cả các khóa đào tạo được thực hiện. Các quy trình chuẩn sẽ được soạn thảo về việc sử dụng hợp lý các thiết bị mới mua. Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 30 tháng 09 năm 2018.

**FD**

678 Không có bằng chứng về một chương trình kiểm soát và giám sát hiệu quả để ứng phó kịp thời với các sự cố ô nhiễm. Mặc dù Kế hoạch chống tràn dầu quốc gia (NOSCP) đã được phê duyệt, nhưng đã xác nhận rằng Quốc gia thành viên không đảm bảo rằng thiết bị ứng phó với ô nhiễm dầu, được các đơn vị khai thác và nhà thầu cung cấp như được xác định trong NOSCP đã có sẵn hay không (Bộ luật III, điểm 50.2).

**Căn nguyên**

679 Việc thực hiện Kế hoạch dự phòng sự cố tràn dầu quốc gia đã không được thực hiện đầy đủ và các yêu cầu tối thiểu cho mỗi đơn vị vận hành đối với thiết bị cấp I không được thiết lập. Chuyên môn và hướng dẫn bị hạn chế trong Bộ chịu trách nhiệm liên quan đến các đánh giá này và có những hạn chế về nhân sự, đã làm trì hoãn việc kiểm toán hàng tồn kho thiết bị.

**Hành động khắc phục**

680 Cơ quan, đơn vị chịu trách nhiệm quản lý hàng hải sẽ hoàn thành các đợt kiểm toán hàng tồn kho thiết bị của các đơn vị vận hành để xác minh từng công ty về trạng thái sẵn sàng, bao gồm các nhà thầu thực hiện công việc cho Bộ về sự cố tràn dầu bí ẩn. Đồng thời, sẽ nhận được hỗ trợ liên quan để hỗ trợ thiết lập các yêu cầu tối thiểu cho thiết bị Cấp I và Cấp II với lực đẩy để thực hiện hệ thống Tổ chức Ứng phó Sự cố Tràn dầu Cấp II trong nước. Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 31 tháng 12 năm 2020.

**FD**

681 Cục hàng hải đã không xây dựng và thực hiện chương trình kiểm soát và giám sát nhằm thiết lập các cơ chế ứng phó kịp thời với các sự cố ô nhiễm trong vùng biển thuộc thẩm quyền của Quốc gia thành viên (Bộ luật III, điểm 50.2).

**Căn nguyên**

682 Cho đến năm 2017, Quốc gia thành viên không có yêu cầu pháp lý nào để thiết lập một cơ chế ứng phó kịp thời với các sự cố ô nhiễm trong vùng biển của mình và trách nhiệm thiết lập cơ chế ứng phó ô nhiễm không được giao cho bất kỳ cơ quan, đơn vị nào. Một luật mới kết hợp điều khoản này đã có hiệu lực vào năm 2017 và giao trách nhiệm cho đơn vị chủ chốt trong ngành hàng hải, nhưng một cơ chế vẫn đang được phát triển tại thời điểm đánh giá.

**Hành động khắc phục**

683 Bằng cách sử dụng các quyền hạn theo luật mới, đơn vị chịu trách nhiệm sẽ thiết lập một cơ chế ứng phó kịp thời và phối hợp về các sự cố ô nhiễm trong vùng biển của Quốc gia thành viên để xem xét đúng luật pháp mẫu có sẵn cho khu vực và theo tất cả các khía cạnh của MARPOL. Cơ chế mới sẽ bao gồm các điều khoản để xây dựng các kế hoạch dự phòng sự cố tràn dầu ở biển, bao gồm các thiết bị cần thiết, và thực hiện các cuộc tập trận và diễn tập thường xuyên. Các chỉ thị phù hợp sẽ được ban hành cho các cảng, để họ thực hiện các biện pháp thích hợp liên quan đến tất cả các khía cạnh trong công tác chuẩn bị và ứng phó với ô nhiễm biển. Một Ủy ban, sẽ bao gồm đại diện của tất cả các cơ quan chủ chốt và các bên liên quan, sẽ được thành lập để giám sát các vấn đề này. Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 31 tháng 12 năm 2019.

**FD**

684 Quốc gia thành viên đã không phân công và xác định trách nhiệm cập nhật, sửa đổi và thực hiện các chính sách được thông qua để thực hiện nghĩa vụ của Quốc gia ven biển (Bộ luật III, điểm 46.2).

**Căn nguyên**

685 Cục hàng hải không có đủ nguồn lực để thực hiện các chức năng của mình và Nhà nước không có chính sách được thiết lập hoặc phương pháp để thực hiện nghĩa vụ của quốc gia ven biển. Điều đó dẫn đến một số cơ quan chính phủ thực hiện các chức năng thường xuyên của họ mà không xác định rõ trách nhiệm hoặc phối hợp hành động.

**Hành động khắc phục**

686 Pháp luật quốc gia xác định cơ quan chủ chốt và nêu rõ ràng các chức năng và quyền hạn của quốc gia ven biển liên quan đến các vấn đề chính sách và các khía cạnh của quy định của ngành hàng hải trong nước và việc thực hiện các công ước hàng hải quốc tế trong cơ quan chủ chốt. Các cơ quan có thẩm quyền sẽ thực hiện các bước để ghi lại trách nhiệm của tất cả các cơ quan chính và để đảm bảo rằng tất cả các cán bộ, nhân viên trong ngành hàng hải thực hiện tốt các chức năng và trách nhiệm của mình. Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 30 tháng 06 năm 2019.

**FD**

667 Các nghĩa vụ và trách nhiệm của một quốc gia ven biển trong việc cung cấp các dịch vụ khí tượng và cảnh báo thời tiết đã không được thực hiện. Dự báo thời tiết không được phát cho các tàu trong vùng lân cận bằng thiết bị liên lạc vô tuyến, ví dụ: HF, MF, Inmarsat hoặc NAVTEX (SOLAS 1974, quy định V/5; và Bộ luật III, điểm 47).

**Căn nguyên**

688 Quốc gia thành viên có những hạn chế về nguồn lực gây cản trở việc truyền thông tin dự báo thời tiết bằng thiết bị liên lạc vô tuyến thích hợp. Hơn nữa, vai trò và trách nhiệm của các cơ quan chủ chốt không được xác định và không có sự phối hợp hiệu quả giữa các cơ quan chủ chốt.

**Hành động khắc phục**

689 Cơ quan chủ chốt sẽ thực hiện và phối hợp các thỏa thuận để đảm bảo rằng tất cả các đơn vị liên quan đều mua sắm và chế tạo thiết bị thông tin vô tuyến phù hợp cho mục đích truyền thông tin về dự báo thời tiết cho các tàu theo yêu cầu của SOLAS 1974. Ngoài ra, một hệ thống thông tin liên lạc sẽ được thiết lập để đảm bảo thông tin liên quan đến thời tiết được lấy từ cơ quan khí tượng và được truyền đạt hiệu quả đến các tàu trong vùng biển thuộc khu vực tài phán của Quốc gia thành viên. Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 31 tháng 12 năm 2019.

**FD**

690 Kế hoạch hợp tác SAR cho các tàu nước ngoài chở khách ghé các cảng tại Quốc gia thành viên không được phối hợp, đánh giá, cũng như không có cuộc tập trận nào được thực hiện với các đơn vị chịu trách nhiệm (SOLAS 1974, quy định V/7.3; và điều luật III, điểm 46.1).

**Căn nguyên**

691 Thiếu sự phối hợp giữa các cơ quan, đơn vị địa phương có trách nhiệm trong ngành hàng hải và với MRCC khu vực. Trách nhiệm của cơ quan đầu mối của ngành hàng hải trong việc thực hiện các cuộc tập trận và diễn tập đều không được xác định rõ ràng.

**Hành động khắc phục**

692 Luật pháp hàng hải quốc gia mới quy định thành lập cơ quan chủ chốt chịu trách nhiệm hỗ trợ cho các dịch vụ, hoạt động và năng lực của SAR và thực hiện bất kỳ chức năng, trách nhiệm hoặc quyền lực nào liên quan đến SAR hàng hải. Cơ quan chủ chốt sẽ thiết lập một hệ thống để phối hợp các hoạt động SAR giữa tất cả các cơ quan có liên quan để đảm bảo rằng các cuộc tập trận và diễn tập SAR cần thiết cho các tàu chở khách, theo SOLAS 1974, quy định V/7.3, được lên kế hoạch, tiến hành và ghi lại, và các sáng kiến pháp lý khác có liên quan để SAR được thực hiện. Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 31 tháng 12 năm 2019.

**FD**

693 Quốc gia thành viên đã không thực hiện các chính sách và hướng dẫn mà sẽ tạo điều kiện thuận lợi cho việc thực thi và thi hành các nghĩa vụ và trách nhiệm của Quốc gia ven biển theo các quy định trong các văn kiện hiện hành của IMO. Kế hoạch Kiểm Soát Thiên tai Quốc gia đã không được cập nhật kể từ năm 2009/2010 (Bộ luật III, điểm 46.1).

**Căn nguyên**

694 Không có sự bao quát toàn diện các khía cạnh liên quan đến phòng ngừa ô nhiễm biển, sự chuẩn bị và ứng phó theo luật hàng hải của Quốc gia hành viên do kế hoạch dự phòng sự cố tràn dầu quốc gia không được xây dựng. Những thiếu sót này đã dẫn đến xu hướng tập trung vào Kế hoạch Kiểm Soát Thiên tai Quốc gia mặc dù kế hoạch này không bao gồm các sự cố ô nhiễm biển.

**Hành động khắc phục**

695 Cục hàng hải sẽ ưu tiên xây dựng, soạn thảo, thông qua và thi hành luật toàn diện để đối phó với phòng ngừa, chuẩn bị và ứng phó ô nhiễm biển dựa trên luật mẫu được chuẩn bị cho khu vực và sẽ bao quát toàn diện các khía cạnh của MARPOL, bao gồm các sửa đổi mới nhất của nó. Kế hoạch Kiểm Soát Thiên tai Quốc gia sẽ được xem xét và cập nhật để bao gồm cả công tác phòng ngừa, chuẩn bị và ứng phó với ô nhiễm biển. Để bổ sung cho kế hoạch này, cơ quan chủ chốt sẽ phối hợp với các cơ quan, đơn vị khác có liên quan xây dựng kế hoạch dự phòng sự cố tràn dầu ở biển một cách hiệu quả và sẽ thành lập một ủy ban, bao gồm đại diện của tất cả các cơ quan chính và các bên liên quan, để giám sát việc thực hiện các kế hoạch này. Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 30 tháng 06 năm 2020.

**FD**

696 Quốc gia thành viên đã không ban hành các chính sách và giao trách nhiệm thực hiện các chính sách của mình, nhằm đáp ứng hiệu quả các nghĩa vụ của Quốc gia ven biển trong lĩnh vực hoạt động SAR. Không có hướng dẫn hoặc quy trình vận hành để đảm bảo rằng phản ứng hiệu quả được kích hoạt khi nhận được thông tin về sự cố hàng hải trong vùng biển thuộc khu vực tài phán của Quốc gia thành viên (Bộ luật III, điểm 46).

**Căn nguyên**

697 Do thiếu sự phối hợp, nên các cán bộ, nhân viên SAR chủ chốt không có quyền truy cập vào thỏa thuận hợp tác SAR tại khu vực mà mà Quốc gia thành viên là một bên. Hơn nữa, các chính sách, hướng dẫn hoặc quy trình vận hành phù hợp đã không được thiết lập để phân công trách nhiệm hoặc giám sát chức năng của các thỏa thuận SAR và thỏa thuận hợp tác.

**Hành động khắc phục**

698 Một Ủy ban SAR Quốc gia sẽ được thành lập bởi cơ quan có trách nhiệm và sẽ xây dựng và triển khai kế hoạch SAR hàng hải trong đó có nêu rõ trách nhiệm của các cơ quan chủ chốt, các thông tin chi tiết về hợp tác với MRCC trong khu vực và các hướng dẫn liên quan đến SAR. Tổ chức có trách nhiệm sẽ tăng cường khả năng thông tin vô tuyến của mình để mở rộng vai trò liên quan đến việc điều phối trong công tác ứng phó SAR, theo thỏa thuận khu vực. Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 31 tháng 12 năm 2019.

**FD**

699 Bộ chịu trách nhiệm cung cấp dịch vụ thủy văn đã không thực hiện các chính sách thông qua việc ban hành hướng dẫn để hỗ trợ các quan chức có trách nhiệm trong việc thực hiện và thực thi các yêu cầu (Bộ luật III, điểm 46.1).

**Căn nguyên**

700 Một sở của Bộ đã thực hiện một số chức năng liên quan đến dịch vụ thủy văn, tuy nhiên, do trách nhiệm không được giao thông qua luật pháp quốc gia, các chính sách hoặc hướng dẫn phù hợp không được đưa ra để cung cấp dịch vụ thủy văn theo SOLAS 1974, quy định V/9.

**Hành động khắc phục**

701 Theo đạo luật hàng hải chính, cục hàng hải có nhiệm vụ thực hiện các nghĩa vụ theo quy định trong SOLAS 1974 để cung cấp dịch vụ thủy văn. Cục hàng hải, phối hợp với ủy ban thủy văn cấp quốc gia, sẽ xây dựng và triển khai một hệ thống bao gồm các chính sách và hướng dẫn liên quan để cung cấp dịch vụ thủy văn theo yêu cầu của SOLAS 1974, cũng như để đánh giá định kỳ hiệu quả của các dịch vụ . Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 31 tháng 12 năm 2019.

**FD**

702 Quốc gia thành viên đã ủy thác các dịch vụ thủy văn của mình cho UKHO, nhưng đơn vị chịu trách nhiệm đã không đánh giá mức độ đầy đủ cũng như không xác minh hiệu suất của các dịch vụ do UKHO cung cấp (Bộ luật III, điểm 51).

**Căn nguyên**

703 Cục hàng hải không có hệ thống hoặc quy trình để đánh giá hoặc xác minh các dịch vụ thủy văn do UKHO cung cấp. Để giải quyết những thiếu sót trong quy định của ngành hàng hải của Quốc gia thành viên, Chính phủ đã khởi xướng những thay đổi lớn về cấu trúc đối với các hệ thống và quy trình pháp lý. Tuy nhiên, đã có một số chậm trễ trong việc thực hiện chương trình cải cách của Chính phủ nên đã dẫn đến kết quả phát hiện này.

**Hành động khắc phục**

704 Luật pháp quốc gia mới xác định một cơ quan có nhiệm vụ thực hiện các nghĩa vụ theo quy định trong SOLAS 1974 để cung cấp dịch vụ thủy văn. Cơ quan chủ chốt, phối hợp với ủy ban thủy văn quốc gia, sẽ xây dựng và triển khai một hệ thống bao gồm các chính sách và hướng dẫn liên quan để cung cấp dịch vụ thủy văn, theo quy định của SOLAS 1974, quy định V/9 và để đánh giá định kỳ nhằm xác minh tính hiệu quả của các dịch vụ. Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 30 tháng 06 năm 2019.

**FD**

705 Quốc gia thành viên đã không thực hiện tất cả các bước cần thiết để đảm bảo rằng thông tin về bất kỳ nguy hiểm nào đối với việc điều hướng được truyền đạt cho những người liên quan. Ví dụ, các cảnh báo điều hướng đã không được chuyển tiếp đến các tàu hoạt động trong vùng biển thuộc khu vực tài phán của Quốc gia thành viên (SOLAS 1974, quy định V/4; và Bộ luật III, điểm 46.1).

**Căn nguyên**

706 Việc thiếu sự rõ ràng khi phân công trách nhiệm, hạn chế về nguồn lực và thiếu thiết bị phù hợp đã ngăn cản việc truyền hiệu quả các cảnh báo điều hướng. Hơn nữa, không có sự phối hợp hiệu quả giữa các cơ quan chủ chốt liên quan.

**Hành động khắc phục**

707 Luật pháp quốc gia mới đã giao trách nhiệm đưa ra các cảnh báo điều hướng cho một cơ quan mà đã thực hiện quy trình ban hành Thông tri để tư vấn cho các chủ tàu, các đơn vị vận hành và các Thuyền trưởng về vấn đề an toàn, bao gồm các nguy cơ trong hàng hải. Cơ quan này sẽ xây dựng và thực hiện một quy trình mua sắm và chế tạo thiết bị thông tin vô tuyến hoạt động để đảm bảo rằng thông tin về mọi nguy hiểm khi điều hướng được đưa đến các tàu phối hợp với tất cả các cơ quan liên quan. Cơ quan này sẽ đánh giá nguồn nhân lực và kỹ thuật cần thiết để thực hiện các nhiệm vụ nêu trên và thực hiện các biện pháp để cung cấp chúng cho phù hợp. Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 31 tháng 12 năm 2019.

**FD**

708 Không có bằng chứng về việc phân công trách nhiệm và không có quy định quốc gia nào về việc phê duyệt dầu và các chất lỏng độc hại với mục đích chống lại sự cố ô nhiễm (MARPOL, Phụ lục I, quy định 4.3; MARPOL, Phụ lục II, quy định 3.1.3; III, Bộ luật III, điểm 46 và 47).

**Căn nguyên**

709 Thiếu nguồn lực kỹ thuật và trách nhiệm phê duyệt dầu và các chất lỏng độc hại với mục đích chống lại sự cố ô nhiễm đã không được phân công.

**Hành động khắc phục**

710 Bộ sẽ tham khảo ý kiến của Cục Bảo vệ Môi trường để đào tạo, cũng như thiết lập và thực hiện các quy định quốc gia về phê duyệt dầu và các chất lỏng độc hại với mục đích chống ô nhiễm. Thỏa thuận chính thức về việc giao trách nhiệm này cho một cơ quan thích hợp thay mặt cho cục hàng hải sẽ được ký kết. Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 31 tháng 12 năm 2020.

**FD**

711 Không có bằng chứng nào cho thấy cục hàng hải đã tiến hành đánh giá và xem xét định kỳ hoạt động của mình trong việc thực hiện các hoạt động của Quốc gia ven biển theo quy định trong các văn kiện bắt buộc áp dụng của IMO (Bộ luật III, điểm 50.2 và 51).

**Căn nguyên**

712 Không có chính sách, cơ cấu hàng hải và văn hóa trong ngành hàng hải để định kỳ đánh giá và xem xét hiệu suất liên quan đến các hoạt động của quốc gia ven biển. Ngoài ra còn thiếu các quy trình bằng văn bản và không đủ nhân viên có trình độ.

**Hành động khắc phục**

713 Tất cả các cơ quan chính phủ tham gia thực hiện các hoạt động của Quốc gia ven biển xuất phát từ yêu cầu của các văn kiện bắt buộc của IMO có liên quan sẽ thiết lập một hệ thống bằng văn bản để định kỳ xem xét và đánh giá việc thực hiện và thực thi các yêu cầu trong lĩnh vực hoạt động của Quốc gia ven biển, dựa trên các chỉ số hiệu suất được điều chỉnh để đáp ứng các nghĩa vụ của Nhà nước theo quy định trong các văn kiện hiện hành của IMO. Quá trình này sẽ được quản lý và theo dõi để cải tiến liên tục bởi ủy ban liên ngành hàng hải quốc gia. Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 30 tháng 09 năm 2021.

**FD**

714 Không có chính sách nào được thực thi, không có trách nhiệm được giao, bao gồm thông qua việc ban hành luật pháp và hướng dẫn quốc gia, và không có hệ thống hiệu quả nào, bao gồm các nguồn lực thích hợp, để thiết lập và duy trì các dịch vụ khí tượng, AtoN, dịch vụ thủy văn, cảnh báo điều hướng và xây dựng kế hoạch hợp tác trong các tình huống khẩn cấp giữa các dịch vụ SAR và tàu chở khách (SOLAS 1974, quy định V/4, V/5, V/7.3, V/9 và V/13; và Bộ luật III, điểm 46, 47 và 49).

**Căn nguyên**

715 Thiếu cơ sở pháp lý, hướng dẫn, nguồn nhân lực và tài chính dẫn đến việc Quốc gia thành viên không có khả năng đưa các văn kiện bắt buộc của IMO mà Quốc gia đó là một bên. Vai trò không được xác định rõ ràng liên quan đến các dịch vụ khí tượng, AtoN, dịch vụ thủy văn, cảnh báo điều hướng và xây dựng kế hoạch hợp tác trong các tình huống khẩn cấp giữa các dịch vụ SAR và tàu chở khách. Ngoài ra, còn có sự thiếu nhận thức về các quy định quốc tế hiện hữu.

**Hành động khắc phục**

716 Các cơ quan, đơn vị chịu trách nhiệm của ngành hàng hải sẽ thực hiện các hành động sau:

.1 xác định và thực thi các chính sách, bao gồm thông qua việc ban hành luật pháp quốc gia, khi cần thiết, để thiết lập và duy trì các dịch vụ khí tượng, AtoN, dịch vụ thủy văn, cảnh báo điều hướng và xây dựng kế hoạch hợp tác trong các tình huống khẩn cấp giữa các dịch vụ SAR và tàu chở khách;

.2 các thỏa thuận chính thức sẽ được ký kết giữa các cơ quan, đơn vị có liên quan (ví dụ: Lực lựng tuần duyên, Cảng của Quốc gia thành viên và Cục Khí tượng), khi cần thiết, để cung cấp các dịch vụ này thay mặt cho ngành hàng hải;

.3 Lực lượng tuần duyên với sự giám sát của ngành hàng hải, sẽ xây dựng kế hoạch hợp tác trong các tình huống khẩn cấp giữa các dịch vụ SAR và tàu chở khách, theo SOLAS 1974, quy định V/7.3; và

.4 tiến hành xem xét nhu cầu về các nguồn lực và chuyên môn bổ sung và tiến hành tuyển dụng và đào tạo nhân viên mới theo yêu cầu.

Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 31 tháng 12 năm 2021.

**FD**

717 Quốc gia thành viên đã không đáp ứng tất cả các nghĩa vụ của mình với tư cách là một quốc gia ven biển liên quan đến việc cung cấp các cơ sở có căn cứ ở bờ biển, bao gồm cả các cơ sở cung cấp GMDSS (SOLAS 1974, quy định IV/5; và quy định III, 47).

**Căn nguyên**

718 Không đủ nguồn nhân lực và tài chính cũng như thiếu hướng dẫn và quy trình. Ngoài ra, ngành hàng hải đã không thực hiện các hoạt động giám sát bao gồm giám sát tất cả các cơ quan chịu trách nhiệm về các hoạt động của quốc gia ven biển để đảm bảo thực hiện đầy đủ và tuân thủ. Hơn nữa, thiếu nhận thức về các yêu cầu giám sát chính sách GMDSS.

**Hành động khắc phục**

719 Các cơ quan, đơn vị chịu trách nhiệm của ngành hàng hải sẽ thực hiện các hành động sau:

.1 Lực lượng tuần duyên đã đặt hàng thiết bị để thiết lập cơ sở hạ tầng thông tin vô tuyến và hệ thống an toàn hàng hải toàn cầu (GMDSS) và khi nhận được, thiết bị sẽ được lắp đặt và hệ thống được triển khai, bao gồm xây dựng các hướng dẫn và quy trình cần thiết;

.2 trách nhiệm xác định vùng biển sẽ được giao cho một đơn vị thuộc Bộ chịu trách nhiệm và ranh giới của vùng biển sẽ được xác định có tính đến cơ sở hạ tầng thông tin vô tuyến;

.3 xem xét nhu cầu cần thêm nguồn nhân lực và tài chính và tuyển dụng và đào tạo cán bộ, nhân viên mới, theo yêu cầu; và

.4 thiết lập giám sát phù hợp các hoạt động liên quan đến dịch vụ thông tin vô tuyến để đảm bảo tuân thủ.

Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 30 tháng 06 năm 2020.

**FD**

720 Quốc gia thành viên không có các phương tiện trên bờ thích hợp, hoặc hợp tác với các quốc gia khác để cung cấp dịch vụ thông tin vô tuyến và các yêu cầu liên quan đến cảnh báo điều hướng mà không thể tuân thủ (SOLAS 1974, quy định IV/5, V/5 và V/31.2; và Bộ luật III, điểm 47).

**Căn nguyên**

721 Dưới đây là những nguyên nhân dẫn đến kết quả phát hiện là:

.1 các nguồn lực có sẵn, đặc biệt là về vốn và công nghệ không đủ để cài đặt một hệ thống thông tin vô tuyến cập nhật và cung cấp các dịch vụ thông tin vô tuyến cần thiết; và

.2 việc hỗ trợ bảo trì không có sẵn để sửa chữa các thiết bị thông tin vô tuyến hiện có, dẫn đến dịch vụ không đáng tin cậy.

**Hành động khắc phục**

722 Cơ quan, đơn vị chịu trách nhiệm sẽ thực hiện hành động sau đây:

.1 thiết bị thông tin vô tuyến bị lỗi sẽ được sửa chữa hoặc thay thế, khi cần thiết; và

.2 thiết bị thông tin vô tuyến cần thiết để trao đổi thông tin liên quan đến các dịch vụ khí tượng và các mối nguy hiểm khi điều hướng, có liên quan đến SOLAS 1974, các quy định V/5 và V/31.2, tương ứng, sẽ được lắp đặt với sự tư vấn của các quốc gia láng giềng.

Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 30 tháng 06 năm 2021.

**FD**

723 Quốc gia thành viên đã không thực hiện nghĩa vụ cung cấp các dịch vụ và cảnh báo về khí tượng cho riêng mình hoặc hợp tác với các quốc gia khác (SOLAS 1974, quy định V / 5; và Bộ luật III, điểm 47).

**Căn nguyên**

724 Dưới đây là các yếu tố liên quan đến kết quả phát hiện này:

.1 các nguồn lực sẵn có (con người và vốn) trong đơn vị chịu trách nhiệm không đủ để phổ biến các thông tin và cảnh báo khí tượng;

.2 công nghệ được triển khai là không đủ để truyền các cảnh báo và dự báo thời tiết cho tàu; và

.3 không có thỏa thuận với cơ quan, tổ chức để cung cấp dịch vụ khí tượng cho tàu.

**Hành động khắc phục**

725 Cơ quan, đơn vị chịu trách nhiệm sẽ thực hiện hành động sau đây:

.1 thiết lập thỏa thuận về thể chế để phát thông tin khí tượng cho các tàu phối hợp với cơ quan chịu trách nhiệm thu thập và đưa ra thông tin khí tượng;

.2 khả năng truyền thông tin khí tượng sẽ được tăng cường bằng cách phối hợp các quy trình với các cơ quan liên quan và bằng cách phát triển một hệ thống có thể phát thông tin khí tượng bằng cách sử dụng thông tin vô tuyến mặt đất và không gian; và

.3 ngành hàng hải sẽ cấp đủ vốn và nhân lực để thực hiện các nhiệm vụ này.

Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 31 tháng 12 năm 2019.

**FD**

726 Quốc gia thành viên không thỏa thuận để thu thập và tổng hợp dữ liệu thủy văn một cách thường xuyên và không công bố hoặc phổ biến thông tin hải lý cập nhật cần thiết để điều hướng an toàn qua vùng nước ven biển (SOLAS 1974, quy định V/9; và Bộ luật III, điểm 46 và 47).

**Căn nguyên**

727 Các yếu tố sau đây dẫn đến kết quả này:

.1 hệ thống quản lý công nghệ và thông tin tại chỗ để thu thập, công bố và phổ biến thông tin thủy văn và hải lý là không đầy đủ;

.2 không đủ nguồn lực ở bộ phận khảo sát thủy văn để thực hiện các nhiệm vụ tổng hợp tất cả dữ liệu và thông tin liên quan đến dịch vụ thủy văn; và

.3 không có thỏa thuận về thể chế giữa các cơ quan, đơn vị liên quan, đặc biệt là để phối hợp và sau đó cung cấp các dịch vụ thủy văn.

**Hành động khắc phục**

728 Cơ quan, đơn vị chịu trách nhiệm sẽ thực hiện các hành động sau:

.1 Cục hàng hải sẽ phối hợp với bộ phận khảo sát thủy văn để thiết lập một thỏa thuận về thể chế để tạo các biểu đồ (biểu đồ giấy và ENC) và các ấn phẩm hải lý cần thiết cho việc di chuyển an toàn trong vùng biển thuộc thẩm quyền của Nhà nước;

.2 cung cấp nguồn lực đầy đủ cho bộ phận khảo sát thủy văn để thu thập và phổ biến thông tin thủy văn; và

.3 ào tạo đầy đủ cho các cán bộ, nhân viên tham gia bộ phận khảo sát thủy văn để tăng cường khả năng của họ;

Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 30 tháng 06 năm 2021.

**FD**

729 Quốc gia thành viên không có các thỏa thuận phù hợp để đảm bảo sự sẵn có và bảo trì AtoN liên quan đến an toàn hàng hải ở vùng nước ven biển thuộc khu vực tài phán của mình (SOLAS 1974, quy định V/13; và Bộ luật III, điểm 47).

**Căn nguyên**

730 Dưới đây là các yếu tố liên quan đến kết quả phát hiện này:

.1 không đủ nguồn lực để giám sát việc thiết lập và bảo trì các thiết bị hỗ trợ để điều hướng (AtoN) và định kỳ đánh giá tình trạng và khả năng hoạt động của chúng; và

.2 sắp xếp tổ chức không đầy đủ để đảm bảo sửa chữa cấu trúc và bảo trì AtoN hiện có.

**Hành động khắc phục**

731 Cơ quan, đơn vị chịu trách nhiệm sẽ thực hiện các hành động sau:

.1 thành lập một dự án để đánh giá nhu cầu, lắp đặt, bảo trì và đánh giá định kỳ về hiệu suất của AtoN tại Quốc gia thành viên; và

.2 tuyển dụng đủ số lượng nhân sự có trình độ và chuyên môn phù hợp để thực hiện các nhiệm vụ liên quan đến AtoN.

Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 30 tháng 06 năm 2021.

**FD**

732 Quốc gia thành viên đã không thiết lập đủ các biện pháp để thực hiện nhất quán và xác minh nghĩa vụ và trách nhiệm của mình liên quan đến các dịch vụ SAR (SOLAS 1974, quy định III/27, V/7.3 và V/8; và Bộ luật III, điểm 47).

**Căn nguyên**

733 Dưới đây là các yếu tố liên quan đến kết quả phát hiện này:

.1 Trung tâm phối hợp, tìm kiếm cứu nạn hàng hải Việt Nam (MRCC) là một phần của các thỏa thuận SAR hàng không quốc gia và do đó các khía cạnh SAR trên biển không được đề cập đầy đủ trong hướng dẫn SAR quốc gia;

.2 các thỏa thuận phù hợp đã không được thiết lập cho các cuộc tập trận SAR hàng hải định kỳ và thông tin liên lạc khi gặp nạn; và

.3 yêu cầu về kế hoạch hợp tác với các dịch vụ SAR cho các tàu chở khách ghé các cảng của Quốc gia thành viên đã không được thực hiện và không có biện pháp bổ sung nào được thực hiện liên quan đến tàu chở khách.

**Hành động khắc phục**

734 Cơ quan, đơn vị chịu trách nhiệm của Quốc gia thành viên sẽ thực hiện các hành động sau:

.1 lập và phát hành một hướng dẫn SAR quốc gia mới bao gồm đầy đủ các khía cạnh SAR hàng hải cho tất cả các cơ quan SAR; và

.2 dựa trên sổ tay hướng dẫn này, kế hoạch hợp tác với các dịch vụ SAR cho các tàu chở khách ghé các cảng của Quốc gia thành viên sẽ được thiết lập và thử nghiệm bằng cách thực hiện các đợt diễn tập định kỳ, bao gồm cả việc sử dụng tín hiệu cứu sinh.

Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 31 tháng 12 năm 2019.

**FD**

735 Quốc gia thành viên đã không xem xét, xây dựng và triển khai chương trình kiểm soát và giám sát hoặc đưa ra bản phân tích xu hướng để xác định các khu vực có vấn đề trong việc thực hiện nghĩa vụ của mình với tư cách là một Quốc gia ven biển. Ngoài ra, Nhà nước không có hệ thống để định kỳ đánh giá hiệu quả hoạt động của mình trong việc thực hiện các hoạt động của Quốc gia ven biển (Bộ luật III, điểm 50.1; Bộ luật III, điểm 51).

**Căn nguyên**

736 Do thiếu nguồn lực trong ngành hàng hải, nên chương trình kiểm soát và giám sát các chức năng của Quốc gia ven biển đã không được thiết lập và không thực hành thu thập và phân tích dữ liệu liên quan đến các hoạt động của Quốc gia ven biển, cũng như đánh giá định kỳ và xem xét hiệu suất. Hơn nữa, không có quy trình được thiết lập để thu thập dữ liệu hoặc báo cáo từ các cơ quan có liên quan khác, về các hoạt động của Quốc gia ven biển mà có thể được sử dụng để phân tích và xác định các khu vực có vấn đề ở cấp Nhà nước.

**Hành động khắc phục**

737 Cơ quan, đơn vị chịu trách nhiệm của Quốc gia thành viên sẽ thực hiện các hành động sau:

.1 tiến hành đánh giá nhu cầu về các nguồn lực bổ sung và tuyển dụng đủ nhân sự có trình độ chuyên môn phù hợp để thực hiện các nhiệm vụ liên quan đến việc phát triển và thực hiện chương trình kiểm soát và giám sát;

.2 thu thập dữ liệu liên quan đến các hoạt động của quốc gia ven biển từ tất cả các đơn vị liên quan để đánh giá và phân tích hiệu suất trong việc thực hiện các hoạt động của quốc gia ven biển; và

.3 xây dựng và triển khai thực hiện một hệ thống quản lý và quy trình để thu thập dữ liệu liên quan từ tất cả các đơn vị liên quan và định kỳ đánh giá hiệu suất trong việc thực hiện các hoạt động của Quốc gia ven biển.

Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 30 tháng 06 năm 2021.

**FD**

738 Quốc gia thành viên không cung cấp các phương tiện thích hợp có căn cứ ở bờ biển tự mình hoặc hợp tác với các quốc gia khác, để cung cấp dịch vụ thông tin vô tuyến (SOLAS 1974, quy định IV / 5; và Bộ luật III, điểm 47).

**Căn nguyên**

739 Việc thiếu cơ sở pháp lý đầy đủ và các thủ tục được lập thành văn bản, đặc biệt là trong việc phân công trách nhiệm giữa các cơ quan, đơn vị của chính phủ, dẫn đến những lỗ hổng trong việc thực hiện nghĩa vụ của Quốc gia ven biển theo quy định trong các văn kiện bắt buộc của IMO liên quan đến việc thiết lập các dịch vụ truyền tin.

**Hành động khắc phục**

740 Cục hàng hải sẽ xây dựng và thực thi luật pháp phù hợp và giao trách nhiệm thực hiện nghĩa vụ của quốc gia ven biển theo quy định trong các văn kiện bắt buộc của IMO liên quan đến việc cung cấp dịch vụ thông tin vô tuyến. Hướng dẫn và quy trình phù hợp sẽ được thông qua, nhu cầu về thiết bị bổ sung được xem xét và thiết bị cần thiết sẽ được cung cấp phù hợp, để đảm bảo rằng các dịch vụ thông tin vô tuyến có sẵn cho tàu ở vùng biển ven bờ và bao quát với phạm vi dọc theo bờ biển. Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 31 tháng 12 năm 2020.

**FD**

741 Các dịch vụ SAR tại Quốc gia thành viên không đáp ứng đầy đủ các quy định trong quy định V/7 của SOLAS 1974 và thông tin về các cơ sở có sẵn không được truyền đạt tới IMO. Ngoài ra, kế hoạch hợp tác giữa các dịch vụ SAR và tàu chở khách đã không được triển khai thực hiện (SOLAS 1974, quy định V/7.1, V/7.2 và V/7.3; và Bộ luật III, điểm 47).

**Căn nguyên**

742 Kết quả phát hiện này là do sự chậm trễ trong việc thực hiện nghĩa vụ SAR và thiếu sự phối hợp giữa các cơ quan, đơn vị liên quan đến hoạt động SAR.

**Hành động khắc phục**

743 Cục hàng hải sẽ xây dựng, lập tài liệu và thực hiện quy trình SAR, tuân thủ các yêu cầu của SOLAS 1974 và cho phép ngàng hàng hải cung cấp các dịch vụ SAR phối hợp và hiệu quả. Thực hiện sắp xếp cần thiết để liên lạc chi tiết về các cơ sở SAR với IMO. Kế hoạch hợp tác khẩn cấp giữa các dịch vụ SAR và tàu chở khách ghé các cảng của Quốc gia thành viên sẽ được xây dựng và triển khai. Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 31 tháng 12 năm 2021.

**FD**

744 Quốc gia thành viên không có sự sắp xếp thích hợp cho việc thu thập và tổng hợp dữ liệu thủy văn một cách thường xuyên và các biểu đồ hiện có của vùng nước ven biển không cập nhật thông tin hải lý cần thiết để điều hướng an toàn (SOLAS 1974, quy định V/9; và Bộ luật III, điểm 47).

**Căn nguyên**

745 Nguyên nhân dẫn đến điều này là:

.1 không có một nền văn hóa để định kỳ đánh giá hoặc xem xét hoạt động của Nhà nước trong việc thực hiện nghĩa vụ của mình theo các các văn kiện bắt buộc của IMO;

.2 thiếu các quy trình được lập thành văn bản; và

.3 thiếu sự phối hợp giữa các cơ quan, đơn vị Nhà nước liên quan đến việc thực hiện các chức năng của Quốc gia ven biển.

**Hành động khắc phục**

746 Các hành động sau đây sẽ được thực hiện:

.1 cục hàng hải sẽ xây dựng một chính sách toàn diện về đánh giá và xem xét hàng năm các nghĩa vụ của quốc gia ven biển;

.2 cục hàng hải sẽ giao trách nhiệm cung cấp dịch vụ thủy văn để thực hiện các nghĩa vụ theo quy định V/9 của SOLAS 1974; và

.3 các đơn vị chịu trách nhiệm trong ngành hàng hải sẽ xem xét và triển khai thực hiện quy trình và hướng dẫn bằng văn bản để cung cấp dịch vụ thủy văn cũng như nhu cầu thiết bị bổ sung được xem xét và yêu cầu thiết bị được cung cấp phù hợp, sẽ được bởi .

Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 31 tháng 12 năm 2021.

747 Cục hàng hải đã không định kỳ đánh giá hiệu suất của mình đối với việc đáp ứng các nghĩa vụ và trách nhiệm của Quốc gia ven biển theo quy định trong các văn kiện có liên quan của IMO(Bộ luật III, điểm 51).

**Căn nguyên**

748 Lý do chính đối với kết quả phát hiện này là không có một nền văn hóa để định kỳ đánh giá hoặc xem xét hiệu suất như một quốc gia ven biển. Việc thiếu các quy trình bằng văn bản và phối hợp giữa các đơn vị có liên quan đến việc thực hiện các chức năng của quốc gia ven biển cũng dẫn đến điều này.

**Hành động khắc phục**

749 Cục hàng hải sẽ thực hiện các hành động sau đây:

.1 xây dựng chính sách toàn diện về đánh giá định kỳ hoạt động của các đơn vị, hoạt động dưới các bộ khác nhau, chịu trách nhiệm thực hiện và thi hành các yêu cầu của Quốc gia ven biển xuất phát từ các văn kiện bắt buộc của IMO;

.2 xác định các cơ quan chịu trách nhiệm thực hiện đánh giá; và

.3 phân bổ các nguồn lực cần thiết và hậu cần thích hợp để tiến hành đánh giá hiệu suất định kỳ trong việc thực hiện các hoạt động của quốc gia ven biển.

Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 31 tháng 07 năm 2020.

**FD**

750 Quốc gia thành viên đã không giao trách nhiệm thực thi chính sách thông qua việc ban hành luật pháp và hướng dẫn quốc gia về nghĩa vụ của quốc gia ven biển, cũng như sửa đổi và cập nhật bất kỳ chính sách nào được thông qua (Bộ luật III, điểm 46.2).

**Căn nguyên**

751 Những nguyên nhân dẫn đến kết quả phát hiện này là:

.1 không có văn hóa để định kỳ đánh giá hoặc xem xét hiệu suất; và

.2 thiếu sót trong các chính sách phân công trách nhiệm cho các cơ quan, đơn vị phù hợp trong ngành hàng hải.

**Hành động khắc phục**

752 Cục hàng hải sẽ thực hiện các hành động sau đây:

.1 xây dựng chính sách toàn diện về vai trò của các đơn vị thuộc các bộ khác nhau chịu trách nhiệm thực thi và thi hành các chức năng của Quốc gia ven biển;

.2 xác định và giao trách nhiệm thực hiện các hoạt động khác nhau của Quốc gia ven biển, bao gồm cả việc ban hành luật pháp và hướng dẫn quốc gia, cho các cơ quan, đơn vị phù hợp;

.3 cấp thư công nhận cho Hải quân, giao phó các trách nhiệm liên quan đến dịch vụ thông tin phóng xạ và thủy văn, theo yêu cầu của SOLAS 1974;

.4 giao cho dịch vụ vận chuyển của Chính phủ có trách nhiệm phục vụ và duy trì mạng lưới viện trợ để điều hướng (AtoN), theo yêu cầu trong SOLAS 1974; và

.5 định kỳ xem xét các thỏa thuận này để đảm bảo rằng tất cả các nghĩa vụ của Quốc gia ven biển được giao và thực hiện bởi các cơ quan, đơn vị phù hợp trong Chính phủ.

Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 31 tháng 01 năm 2020.

**FD**

753 Cục hàng hải đã không đáp ứng tất cả các nghĩa vụ của mình liên quan đến việc cung cấp cơ sở có căn cứ ở bờ biển thích hợp có sẵn, bao gồm cả các cơ sở cho GMDSS. Ngoài ra, Quốc gia thành viên đã không cung cấp cho IMO thông tin thích hợp liên quan đến các cơ sở có căn cứ ở bờ biển trong Dịch vụ di động hàng hải, Dịch vụ vệ tinh di động và Dịch vụ vệ tinh di động hàng hải và không chỉ định các khu vực biển của bờ biển (SOLAS 1974, quy định IV/5; và Bộ luật III, điểm 47 và 51).

**Căn nguyên**

754 Thách thức về nguồn nhân lực, nguồn tài chính và thiếu luật pháp, cũng như các quy trình mua sắm phức tạp là những nguyên nhân dẫn đến kết quả phát hiện này.

**Hành động khắc phục**

755 Cơ quan, đơn vị chịu trách nhiệm của cục hàng hải sẽ thiết lập một hệ thống thông tin quản lý giao thông tàu thủy (VTMIS) để bao phủ 27 NM (bắt đầu từ kênh rạch đến bến cảng bên trong) vùng biển ven bờ. Một hệ thống giám sát AIS có căn cứ ở bờ biển sẽ được mua và lắp đặt. Có các khoản dự phòng trong ngân sách vốn năm 2019 của đơn vị chịu trách nhiệm cho VTMIS sẽ được thực hiện đầy đủ vào cuối năm 2019. Cơ quan quản lý thông tin vô tuyến sẽ thu hút các chuyên gia tư vấn có liên quan trong lĩnh vực truyền thông hàng hải và phân định vùng biển trong thời gian ba năm với phân bổ ngân sách cần thiết. Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 30 tháng 12 năm 2021.

**FD**

756 Không có bằng chứng nào cho thấy cục hàng hải đã định kỳ đánh giá hiệu quả của mình đối với việc thiết lập chương trình kiểm soát và giám sát, bao gồm cả cơ chế ứng phó kịp thời với các sự cố ô nhiễm trong vùng biển thuộc vùng tài phán mà Quốc gia thành viên là một bên (MARPOL, Phụ lục I, quy định 4.3 ; MARPOL, Phụ lục II, quy định 3.1.3 và Bộ luật III, điểm 50.1, 50.2 và 51).

**Căn nguyên**

757 Không có kế hoạch dự phòng tràn dầu quốc gia, mà sẽ tạo thành cơ sở để đánh giá và giám sát hiệu suất. Ngoài ra, không có hệ thống giám sát từ xa, chẳng hạn như VTMIS, được triển khai để phục vụ mục đích báo cáo bất kỳ sự cố nào trong lĩnh vực hàng hải của Nhà nước, do đó, không có dữ liệu đáng tin cậy làm cơ sở để phân tích.

**Hành động khắc phục**

758 Kế hoạch dự phòng sự cố tràn dầu quốc gia (NOSCP), được điều phối bởi đơn vị chịu trách nhiệm quản lý hàng hải với các bên liên quan quan trọng khác, sẽ được hoàn thiện và phê duyệt vào cuối năm 2019. Một quy trình phê duyệt các chất có chứa dầu hoặc chất lỏng độc hại với mục đích chống ô nhiễm dầu sẽ được xây dựng và triển khai thực hiện. Ngoài việc áp dụng và vận hành NOSCP, Quốc gia thành viên sẽ mua VTMIS để bổ sung giám sát và thu thập dữ liệu thống kê về các sự cố liên quan đến ô nhiễm. AtoN và giám sát sự cố hàng hải và hàng hải sẽ được đưa vào trong phạm vi chức năng VTMIS và dữ liệu thu được sẽ được xem xét và phân tích định kỳ để xác định tính hiệu quả trong việc tiến hành các hoạt động của quốc gia ven biển. Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 31 tháng 07 năm 2020.

**FD**

759 Không có chính sách nào được triển khai thực hiện cũng như trách nhiệm không được giao hoặc nguồn lực không có sẵn để sắp xếp cho việc thu thập và tổng hợp dữ liệu thủy văn và công bố, phổ biến và cập nhật tất cả thông tin hải lý cần thiết để điều hướng an toàn (SOLAS 1974, quy định V/9; và Bộ luật III, điểm 46, 47 và 51).

**Căn nguyên**

760 Thiếu năng lực và sự chậm trễ trong quá trình mua sắm là một trong những nguyên nhân dẫn đến điều này.

**Hành động khắc phục**

761 Cục hàng hải sẽ thực hiện các hành động sau:

.1 quy trình để có được thiết bị khảo sát và xử lý dữ liệu có liên quan sẽ được hoàn thành, điều này sẽ cho phép đơn vị chịu trách nhiệm, dựa trên một nhiệm vụ được xác định trong luật quốc gia, thu thập và tổng hợp tất cả dữ liệu thủy văn cần thiết để giữ cho các biểu đồ điều hướng của vùng nước thuộc khu vực tài phán của Quốc gia thành viên được cập nhật, thông qua sự sắp xếp với Văn phòng Thủy văn Vương quốc Anh (UKHO). Dự kiến rằng bộ thủy văn của đơn vị chịu trách nhiệm sẽ hoạt động đầy đủ trước cuối năm 2019; và

.2 cơ quan, đơn vị chịu trách nhiệm đã được ủy quyền thông qua luật pháp để đảm bảo an toàn hàng hải trong vùng biển thuộc khu vực tài phán của Quốc gia thành viên; và như một phần vai trò trong đó, nó sẽ phát triển và thực hiện một hệ thống để xem xét định kỳ hiệu suất trong việc cung cấp các dịch vụ thủy văn, dựa trên các chỉ số đo lường hiệu suất được xác định, làm cơ sở để cải thiện.

Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 31 tháng 07 năm 2020.

**FD**

762 Cục hàng hải đã không thực hiện các thỏa thuận cần thiết cho việc liên lạc và phối hợp khi gặp nạn trong phạm vi trách nhiệm của mình, cũng như không thực hiện các nghĩa vụ được quy định trong kế hoạch SAR khu vực. Không thể xác định rằng Cục hàng hải đã có kế hoạch hợp tác giữa các tàu chở khách ghé các cảng của Quốc gia thành viên và MRCC. Các cơ sở SAR hiện tại không được báo cho IMO (SOLAS 1974, quy định V/7.1, V/7.2 và V/7.3; và Bộ luật III, điểm 47 và 51).

**Căn nguyên**

763 Sự cố của thiết bị được cung cấp cho MRCC, không thể duy trì do thiếu vốn, cũng như chi phí liên quan đến việc duy trì điện thoại vệ tinh để liên lạc là những nguyên nhân dẫn đến kết quả phát hiện này.

**Hành động khắc phục**

764 Quốc gia thành viên sẽ cung cấp các hệ thống liên lạc thay thế cho điện thoại vệ tinh, chẳng hạn như hệ thống liên lạc vô tuyến VHF và HF để đảm bảo liên lạc khi gặp sự cố với tàu. Ngoài ra, một đường dây điện thoại quay số trực tiếp quốc tế sẽ được lắp đặt để liên lạc với các trung tâm cứu hộ khác theo Kế hoạch SAR khu vực. Nguồn lực để bảo trì thiết bị, chẳng hạn như PC và máy in, cũng sẽ được cung cấp để cho phép liên lạc qua các tin nhắn khi gặp sự cố. Thông tin về các cơ sở có sẵn sẽ được cung cấp cho IMO thông qua GISIS. Mặc dù số lượng tàu chở khách ghé các cảng của Quốc gia thành viên còn ít và các đợt ghé của họ là theo mùa, nhưng các thỏa thuận hợp tác giữa các dịch vụ SAR và các tàu ghé các cảng của Quốc gia thành viên sẽ được thực hiện theo các yêu cầu của SOLAS 1974.

Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 31 tháng 01 năm 2020.

**FD**

765 Không phải tất cả các thông tin hải lý cần thiết cho việc điều hướng an toàn đều được cập nhật, cho thấy các biểu đồ hải lý hiện tại đã lỗi thời (SOLAS 1974, quy định V / 9; và Bộ luật III, điểm 47).

**Căn nguyên**

766 Thiếu nguồn lực là nguyên nhân dẫn đến kết quả phát hiện này.

**Hành động khắc phục**

767 Các cơ quan, đơn vị chịu trách nhiệm của ngành hàng hải sẽ thực hiện các hành động sau:

.1 xây dựng và thực hiện các quy định pháp lý về dịch vụ thủy văn vì sự an toàn của giao thông thủy và thiết lập các hướng dẫn quản lý dịch vụ thủy văn;

.2 cung cấp nguồn nhân lực và vật chất thông qua bộ phận thủy văn của ngành hàng hải, cũng như sự hỗ trợ từ các bên ngoài; và

.3 xây dựng và thực hiện các quy trình bằng văn bản cho việc thu thập dữ liệu thủy văn và tạo cũng như phổ biến các biểu đồ điều hướngtheo các tiêu chuẩn quốc tế hiện hành.

Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 30 tháng 11 năm 2020.

**FD**

768 Cục hàng hải đã không gửi cho IMO thông tin về các cơ sở và thiết bị SAR có sẵn và không xây dựng bất kỳ kế hoạch hợp tác nào giữa các dịch vụ SAR quốc gia và các tàu chở khách ghé thường xuyên tại các cảng thuộc khu vực tài phán của Quốc gia thành viên (SOLAS 1974, quy định V/7.2 và V/7.3; và Bộ luật III, điểm 47).

**Căn nguyên**

769 Thiếu sự phối hợp giữa các cơ quan chính phủ liên quan đến các hoạt động SAR.

**Hành động khắc phục**

770 Cơ quan, đơn vị chịu trách nhiệm của cục hàng hải sẽ thực hiện các hành động sau:

.1 xây dựng và triển khai quy trình truyền đạt thông tin để ghi lại và truyền đạt thông tin về các cơ sở và thiết bị SAR có sẵn cho IMO. Ngoài ra, chỉ định một đơn vị đầu mối để phối hợp với các cơ quan, đơn vị liên quan và thu thập thông tin liên quan để đưa vào các mô-đun cần thiết trong GISIS; và

.2 tham gia vào việc phát triển và triển khai các kế hoạch hợp tác với các dịch vụ SAR, dựa trên SOLAS 1974, quy định V/7.3 và các hướng dẫn IMO liên quan, cho tất cả các tàu chở khách ghé các cảng của Quốc gia thành viên.

Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 31 tháng 03 năm 2020.

**FD**

771 Cục hàng hải không đảm bảo rằng các cơ chế được thiết lập bởi các đơn vị phù hợp để cung cấp dịch vụ thông tin vô tuyến, chẳng hạn như gán danh tính cho các mục đích thực hiện GMDSS, gọi điện kỹ thuật số và các thông điệp cảnh báo nguy hiểm liên quan đến an toàn hàng hải có có sẵn cho các thủy thủ hay không. Ngoài ra, không thể xác minh phản ứng kịp thời đối với các sự cố ô nhiễm (SOLAS 1974, quy định IV/5, IV/5-1 và V/4; và Bộ luật III, điểm 49 và 50.2).

**Căn nguyên**

772 Thiếu luật pháp, nguồn lực và quy trình quốc gia, thiếu trách nhiệm được xác định rõ ràng hoặc một đơn vị chuyên trách và thiếu sự phối hợp giữa các cơ quan, đơn vị.

**Hành động khắc phục**

773 Các cơ quan, đơn vị chịu trách nhiệm của ngành hàng hải sẽ:

.1 xây dựng và thực hiện kế hoạch quốc gia để thành lập các trạm ven biển ở Quốc gia thành viên. Phối hợp với Đơn vị Quản lý Tần số Quốc gia (NFMU), để xây dựng một cơ chế nhằm giải quyết việc quản lý cung cấp dịch vụ thông tin vô tuyến và thông tin an toàn hàng hải cho các thủy thủ. QMS của Cục hàng hải sẽ được xem xét để bao gồm các quy trình quản lý dịch vụ thông tin vô tuyến, bao gồm cả nghĩa vụ của GMDSS và để đảm bảo sự phối hợp giữa các cơ quan, đơn vị;

.2 xem xét và theo dõi nhanh việc áp dụng và triển khai kế hoạch ứng phó sự cố tràn dầu của Quốc gia thành viên, hiện đang trong dự thảo. Phối hợp giữa các cơ quan, đơn vị khác nhau, các thỏa thuận sẽ được thực hiện để triển khai các nguồn lực và dịch vụ cụ thể nhằm đáp ứng kịp thời trong trường hợp xảy ra sự cố ô nhiễm; và

.3 đào tạo nhân sự hiện tại và, nếu cần, tuyển dụng nhân sự có trình độ.

Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 30 tháng 06 năm 2020.

**FD**

774 Cục hàng hải đã không thực hiện một hệ thống đánh giá hiệu suất định kỳ liên quan đến các hoạt động của Quốc gia ven biển nhằm mục đích xác minh việc tuân thủ các nghĩa vụ của mình theo các văn kiện bắt buộc của IMO mà Quốc gia thành viên đó là một bên (Bộ luật III, điểm 51).

**Căn nguyên**

775 Thiếu nguồn lực và sự phối hợp giữa các cơ quan, đơn vị của Nhà nước liên quan đến các hoạt động của Quốc gia ven biển.

**Hành động khắc phục**

776 Chiến lược hàng hải tổng thể sẽ bao gồm các quy trình giải quyết các đánh giá định kỳ và đánh giá hiệu suất trong lĩnh vực hoạt động của quốc gia ven biển. Những mục tiêu này sẽ dựa trên các mục tiêu rõ ràng và KPI được xác định cho tất cả các đơn vị liên quan để đánh giá hiệu quả trong việc triển khai và thực thi các văn kiện hiện hành của IMO dựa trên các khuyến nghị, để xác định và thực hiện các hành động để cải tiến liên tục. Kết quả đánh giá định kỳ sẽ được báo cáo cho các bộ chịu trách nhiệm hàng năm để đánh giá hiệu quả trong lĩnh vực hoạt động của quốc gia ven biển. Các đơn vị liên quan sẽ chỉ định các điểm đầu mối để theo dõi và điều phối các hoạt động của họ, bao gồm cả việc đánh giá hiệu suất. Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 30 tháng 03 năm 2020.

**FD**

777 Cục hàng hải không cung cấp cho Tổ chức thông tin thích hợp liên quan đến các phương tiện có căn cứ bên bờ biển trong dịch vụ di động hàng hải và dịch vụ vệ tinh di động hàng hải, được thành lập cho các khu vực được chỉ định quanh bờ biển (SOLAS 1974, quy định IV/5;, điểm 47).

**Căn nguyên**

778 Thông tin liên quan đến dịch vụ vệ tinh di động hàng hải và các khu vực biển được chỉ định xung quanh bờ biển của Quốc gia thành viên không được ưu tiên.

**Hành động khắc phục**

779 Cơ quan, đơn vị chịu trách nhiệm của ngành hàng hải sẽ báo cáo với IMO, theo yêu cầu, về việc chỉ định các vùng biển xung quanh bờ biển của Quốc gia thành viên đối với dịch vụ di động hàng hải và dịch vụ vệ tinh di động hàng hải. Quy định này sẽ được đưa vào quy trình mới để truyền đạt thông tin đến IMO. Ngoài ra, yêu cầu hỗ trợ kỹ thuật từ IMO và các đối tác khác trên các cơ sở có căn cứ ở trên bờ về dịch vụ di động hàng hải và dịch vụ vệ tinh di động hàng hải. Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 31 tháng 12 năm 2020.

**FD**

780 Cơ quan chính phủ chịu trách nhiệm về các hoạt động SAR và RMRCC đã không thực hiện các chính sách và quy trình để đảm bảo rằng các tàu chở khách hoạt động trong vùng biển thuộc khu vực tài phán của Quốc gia thành viên đang sở hữu một kế hoạch cứu hộ được phát triển trong sự hợp tác giữa tàu, công ty và các dịch vụ SAR của Quốc gia thành viên (SOLAS 1974, quy định V/7.3; và Bộ luật III, điểm 47).

**Căn nguyên**

781 Có những quy định không đầy đủ trong các chính sách và quy trình của các cơ quan, đơn vị chịu trách nhiệm về SAR của Quốc gia thành viên.

**Hành động khắc phục**

782 Cơ quan, đơn vị chịu trách nhiệm trong ngành hàng hải sẽ điều phối và xem xét các chính sách và quy trình đối với các hoạt động SAR và sẽ đảm bảo rằng các tàu chở khách hoạt động trong vùng biển thuộc khu vực tài phán của Quốc gia thành viên đang có một kế hoạch hợp tác trong trường hợp khẩn cấp, mà được xây dựng dưới sự phối hợp giữa các tàu, công ty và các dịch vụ SAR của Quốc gia thành viên. Các chính sách được đề cập sẽ phù hợp với các nguyên tắc có liên quan của IMO. Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 31 tháng 12 năm 2020.

**FD**

783 Ngành hàng hải đã không thực hiện một hệ thống đánh giá hiệu suất định kỳ trong việc tiến hành các hoạt động của quốc gia ven biển, nhằm mục đích xác minh sự tuân thủ các nghĩa vụ của Quốc gia thành viên theo quy định trong các văn kiện bắt buộc của IMO mà Quốc gia đó là một bên (Bộ luật III, điểm 51).

**Căn nguyên**

784 Việc thiếu một khung kiểm soát có hệ thống để giám sát và đánh giá hiệu suất đối với các nghĩa vụ của quốc gia ven biển theo quy định trong các văn kiện bắt buộc của IMO là một trong những nguyên nhân dẫn đến điều này.

**Hành động khắc phục**

785 Các cơ quan, đơn vị chịu trách nhiệm trong ngành hàng hải sẽ sửa đổi chiến lược thực hiện các văn kiện bắt buộc của IMO của Quốc gia thành viên giai đoạn năm 2018-2023 để bao gồm các thủ tục đánh giá hiệu suất định kỳ trong lĩnh vực hoạt động của Quốc gia ven biển, dựa trên các mục tiêu rõ ràng và KPI. Kết quả đánh giá định kỳ sẽ được báo cáo hàng năm cho các bộ tương ứng để đánh giá hiệu quả hoạt động trong lĩnh vực hoạt động của quốc gia ven biển liên quan đến việc tuân thủ các văn kiện bắt buộc của IMO mà Quốc gia đó là một bên. Song song, việc xem xét hệ thống quản lý của các đơn vị liên quan sẽ được thực hiện để cập nhật các quy trình liên quan. Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 31 tháng 12 năm 2020.

**FD**

786 Quốc gia thành viên đã không thực hiện nghĩa vụ cung cấp các dịch vụ và cảnh báo khí tượng cho các tàu trong vùng biển của mình (SOLAS 1974, quy định V/5; và Bộ luật III, điểm 47).

**Căn nguyên**

787 Nghĩa vụ theo quy định trong các các văn kiện bắt buộc của IMO đối với việc cung cấp dịch vụ khí tượng, không được đưa vào luật pháp quốc gia, do đó việc cung cấp các dịch vụ này không thể được thực hiện đầy đủ. Một yếu tố khác góp phần vào kết quả phát hiện này là thiếu sự phối hợp giữa các cơ quan chính phủ khác nhau chịu trách nhiệm về các chức năng của quốc gia ven biển.

**Hành động khắc phục**

788 Cơ quan, đơn vị chịu trách nhiệm của Quốc gia thành viên sẽ thực hiện các hành động sau:

.1 cơ quan, đơn vị chủ chốt của ngành hàng hải, sau khi tham khảo ý kiến của các cơ quan, chính phủ có liên quan, sẽ phát triển một hệ thống để đưa các văn kiện bắt buộc của IMO và các sửa đổi của chúng vào luật pháp quốc gia, và xem xét cũng như cập nhật pháp luật định kỳ;

.2 Đơn vị Tư vấn Pháp lý sẽ theo dõi việc xem xét và cập nhật luật pháp quốc gia và thông báo cho bộ phận chịu trách nhiệm về khí tượng học về các nghĩa vụ của Quốc gia thành viên;

.3 các cơ sở tại Quốc gia thành viên cung cấp dịch vụ khí tượng và cảnh báo cho các tàu sẽ được xem xét và hướng dẫn sẽ được ban hành cho bộ phận chịu trách nhiệm về khí tượng để phát triển đủ khả năng cung cấp các dịch vụ và cảnh báo khí tượng, và các khả năng của nó sẽ được nâng cấp để đáp ứng nghĩa vụ theo quy định V/5 của SOLAS 1974;

.4 một hệ thống sẽ được thiết lập để tạo tương tác định kỳ giữa các cơ quan liên quan trong việc thực hiện các chức năng của Quốc gia ven biển dưới sự điều phối của cơ quan chủ chốt; và

.5 việc cung cấp các dịch vụ khí tượng sẽ là một phần của đánh giá và xem xét hàng năm về hoạt động của Quốc gia ven biển trong việc thực hiện các hoạt động của Quốc gia ven biển.

Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 31 tháng 03 năm 2021.

**FD**

789 Quốc gia thành viên đã không thiết lập các cơ chế đảm bảo sự sẵn có và bảo trì AtoN. Bằng chứng là AtoN hiện tại không phù hợp cho việc điều hướng tàu an toàn (SOLAS 1974, quy định V/13; Bộ luật III, điểm 47).

**Căn nguyên**

790 Mặc dù việc đánh giá nhu cầu đối với AtoN đã được Nhà nước thực hiện, nhưng không có hành động nào được thực hiện để cung cấp AtoN đầy đủ do thiếu nguồn nhân lực và tài chính.

**Hành động khắc phục**

791 Cơ quan, đơn vị chịu trách nhiệm sẽ thực hiện các hành động sau:

.1 Cục hàng hải sẽ cung cấp đủ nguồn nhân lực và tài chính để giám sát các dịch vụ AtoN và tiến hành đào tạo phù hợp cho các cán bộ, nhân viên chủ chốt để thực hiện các nhiệm vụ liên quan;

.2 Quốc gia thành viên sẽ cung cấp AtoN đầy đủ để điều hướng tàu an toàn dựa trên nghiên cứu đánh giá nhu cầu. Trong khi làm như vậy, sẽ ưu tiên cho các khu vực cảng và khu vực nơi tàu ghé hoặc quá cảnh;

.3 thiết lập một hệ thống và phân công trách nhiệm để đánh giá định kỳ các tương tác giữa tất cả các cơ quan liên quan và tình trạng của AtoN; và

.4 việc cung cấp các dịch vụ AtoN sẽ là một phần trong đánh giá và xem xét hàng năm về hoạt động của Quốc gia thành viên.

Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 31 tháng 12 năm 2021.

**FD**

792 Quốc gia thành viên đã không thực hiện nghĩa vụ của mình với tư cách là một quốc gia ven biển liên quan đến việc cung cấp các phương tiện trên bờ thích hợp cho các dịch vụ thông tin vô tuyến cho tàu (SOLAS 1974, quy định IV/5; và Bộ luật III, điểm 47).

**Căn nguyên**

793 Một số nghĩa vụ theo quy định trong các văn kiện bắt buộc của IMO bao gồm cung cấp dịch vụ thông tin vô tuyến, không được đưa vào luật pháp quốc gia, do đó không thể thực hiện đầy đủ. Một yếu tố khác góp phần vào kết quả phát hiện này là thiếu sự phối hợp giữa các cơ quan chính phủ khác nhau chịu trách nhiệm về các chức năng của quốc gia ven biển.

**Hành động khắc phục**

794 Các hành động sau đây sẽ được thực hiện:

.1 các cơ quan, đơn vị chủ chốt của ngành hàng hải sau khi tham khảo ý kiến với các cơ quan, đơn vị chính phủ có liên quan, sẽ xây dựng một hệ thống để đưa các văn kiện bắt buộc của IMO và sửa đổi của chúng vào luật pháp quốc gia, và xem xét và cập nhật pháp luật định kỳ;

.2 "Đơn vị Tư vấn Pháp lý" sẽ giám sát việc xem xét và cập nhật luật pháp quốc gia và thông báo cho đơn vị liên quan về nghĩa vụ của Nhà nước liên quan đến các dịch vụ thông tin vô tuyến điện;

.3 Cục hàng hải sẽ xem xét các cơ sở có căn cứ ở biển biển hiện hữu về các dịch vụ thông tin vô tuyến và đưa ra hướng dẫn cho đơn vị liên quan để nâng cấp chúng, khi cần thiết. Nâng cao khả năng các dịch vụ thông tin vô tuyến để thực hiện nghĩa vụ của Nhà nước theo quy định IV/5 của SOLAS 1974;

.4 thiết lập và triển khai một hệ thống và phân công trách nhiệm để đánh giá định kỳ các tương tác giữa tất cả các cơ quan liên quan và về tình trạng của các dịch vụ thông tin vô tuyến điện; và

.5 việc cung cấp dịch vụ thông tin vô tuyến sẽ là một phần của đánh giá và xem xét hàng năm về hoạt động của Quốc gia thành viên trong việc thực hiện các hoạt động của Quốc gia ven biển.

Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 31 tháng 12 năm 2021.

**FD**

795 Quốc gia thành viên đã không thiết lập các cơ chế để ứng phó kịp thời với các sự cố ô nhiễm trong vùng biển của mình (Bộ luật III, điểm 50.2).

**Căn nguyên**

796 Một số cơ quan của Quốc gia thành viên đã ứng phó với ô nhiễm nhưng trách nhiệm xây dựng kế hoạch ứng phó ô nhiễm cho Nhà nước, để thực hiện các quy định của mình và để xem xét định kỳ, không được giao cho một cơ quan cụ thể.

**Hành động khắc phục**

797 Các hành động sau đây sẽ được thực hiện:

.1 Bộ chịu trách nhiệm sẽ ban hành hướng dẫn hành chính để xây dựng, triển khai và đánh giá định kỳ kế hoạch dự phòng quốc gia về ô nhiễm biển. Theo đó, một kế hoạch dự phòng quốc gia về ô nhiễm biển cho Nhà nước sẽ được thiết lập với sự tham khảo ý kiến với tất cả các cơ quan chính phủ và các bên liên quan;

.2 Bộ chịu trách nhiệm sẽ giao trách nhiệm xây dựng, triển khai và rà soát kế hoạch dự phòng quốc gia; và

.3 sự sẵn sàng ứng phó với các sự cố ô nhiễm sẽ là một phần trong đánh giá và xem xét hàng năm về hoạt động của Quốc gia ven biển.

Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 31 tháng 12 năm 2021.

**FD**

798 Không có hệ thống nào để đánh giá và xem xét hiệu suất tổng thể trong lĩnh vực hoạt động của Quốc gia ven biển (Bộ luật III, điểm 51).

**Căn nguyên**

799 Các cơ quan, đơn vị trong ngành hàng hải đã không nhận thức đầy đủ về trách nhiệm của Quốc gia ven biển và những đơn vị này cũng có những hạn chế về cơ sở hạ tầng, tài chính và nhân lực.

**Hành động khắc phục**

800 Một hệ thống bao gồm tất cả các khía cạnh liên quan sẽ được thiết lập để đánh giá và xem xét định kỳ các chức năng trong khu vực hoạt động của quốc gia ven biển, dựa trên các chỉ số hiệu suất được xác định để đo lường hiệu quả trong việc thực hiện và thực thi các yêu cầu xuất phát từ các văn kiện bắt buộc của IMO và dựa theo các khuyến nghị, để xác định và thực hiện các biện pháp cải tiến liên tục. Lập dự phòngngân sách hàng năm để giải quyết các hạn chế về cơ sở hạ tầng, tài chính và nhân lực. Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 31 tháng 12 năm 2022.

**FD**

801 Trách nhiệm thiết lập hệ thống GMDSS tại Quốc gia thành viên không được giao và không có luật pháp, chính sách hoặc thủ tục liên quan nào được ban hành. Hệ thống GMDSS không được thiết lập để hỗ trợ truyền các cảnh báo điều hướng, thông điệp nguy hiểm, khí tượng và các thông điệp khẩn cấp khác liên quan đến an toàn hàng hải. Ngoài ra, một hệ thống cấp giấy phép cho trạm vô tuyến và số MMSI đã không được áp dụng (SOLAS 1974, quy định IV/5, IV/5-1; và Bộ luật III, điểm 46, 47 và 49).

**Căn nguyên**

802 Không có cơ sở pháp lý, cơ sở hạ tầng, quy định hướng dẫn, cũng như thiếu nguồn nhân lực, vật chất và tài chính là những nguyên nhân dẫn đến điều này.

**Hành động khắc phục**

803 Cục hàng hải sẽ thực hiện các hành động sau:

.1 xây dựng và triển khai luật pháp và hướng dẫn quốc gia về việc cung cấp dịch vụ thông tin vô tuyến hàng hải, phát sóng cảnh báo điều hướng và phát hành số MMSI và số hô hiệu của tàu;

.2 lập trạm vô tuyến ven biển phù hợp với các tiêu chuẩn cần thiết để cung cấp thực hiện GMDSS, bao gồm các vùng nước thuộc khu vực tài phán của Quốc gia thành viên; và

.3 Cục hàng hải sẽ cung cấp các thiết bị, vật liệu và các nguồn lực khác. Xây dựng một chương trình đào tạo để giải quyết các hạn chế về nguồn nhân lực.

Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 31 tháng 12 năm 2022.

**FD**

804 Quốc gia thành viên đã không thiết lập cơ chế cung cấp dịch vụ khí tượng và đưa ra các cảnh báo điều hướng và không phân công trách nhiệm rõ ràng cũng như tài liệu chính sách liên quan đến việc cung cấp các dịch vụ khí tượng (SOLAS 1974, quy định V/5; 46 và 47).

**Căn nguyên**

805 Việc không có cơ sở pháp lý, cơ sở hạ tầng và hướng dẫn, cũng như thiếu nguồn nhân lực, vật chất và tài chính đã tạo ra một khoảng trống trong việc hiểu các quy định quốc tế hiện có. Không có thỏa thuận với Phòng Dịch vụ Khí tượng để đảm bảo liên tục có thông tin khí tượng và không có một cơ chế vô tuyến ven biển và cơ quan, đơn vị chịu trách nhiệm là nguyên nhân của kết quả phát hiện này.

**Hành động khắc phục**

806 Cục hàng hải sẽ thực hiện các hành động sau:

.1 xây dựng và triển khai cơ sở pháp lý, cơ sở hạ tầng và hướng dẫn cung cấp dịch vụ khí tượng và ban hành các cảnh báo điều hướng. Một thỏa thuận chính thức sẽ được ký kết giữa Cơ quan Hàng hải và Phòng Dịch vụ Khí tượng để cung cấp thông tin khí tượng;

.2 Cục hàng hải sẽ tuyển dụng và đào tạo cán bộ, nhân viên có trình độ về các yêu cầu các văn kiện bắt buộc hiện hành của IMO; và

.3 cung cấp ngân sách hàng năm cho các nguồn lực cần thiết.

Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 31 tháng 12 năm 2022.

**FD**

807 Có bằng chứng cho thấy các thỏa thuận được thực hiện cho việc liên lạc và phối hợp khi gặp nạn trên biển là không thỏa đáng (SOLAS 1974, quy định V/7.1; và Bộ luật III, điểm 49).

**Căn nguyên**

808 Thiếu cơ sở pháp lý, cơ sở hạ tầng và hướng dẫn cho tất cả các cơ quan, chịu trách nhiệm về hoạt động SAR và thiếu nhận thức về các yêu cầu có liên quan của các văn kiện bắt buộc hiện hành của IMO là nguyên nhân của kết quả phát hiện này. Ngoài ra, thiếu nhân sự và nguồn tài chính có trình độ.

**Hành động khắc phục**

809 Xây dựng và triển khai hướng dẫn cung cấp dịch vụ SAR và thành lập một ủy ban tìm kiếm cứu nạn hàng hải với sự tham gia của đại diện từ các cơ quan, đơn vị của quốc gia liên quan đến hoạt động SAR. Ủy ban sẽ được cung cấp đầy đủ và sẽ chịu trách nhiệm cung cấp cho IMO thông tin cần thiết về các cơ sở SAR, để đảm bảo rằng tất cả các cán bộ, nhân viên tham gia hoạt động SAR đều có trình độ, được đào tạo và đánh giá thông qua các cuộc tập trận và diễn tập và các tàu chở khách vào vùng biển thuộc quyền tài phán của Quốc gia thành viên đều có một kế hoạch SAR được phê duyệt, tuân thủ các yêu cầu quốc tế. Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 31 tháng 12 năm 2022.

**FD**

810 Không có bằng chứng về một chương trình kiểm soát và giám sát hiệu quả để ứng phó kịp thời với các sự cố ô nhiễm. Mặc dù Kế hoạch chống tràn dầu quốc gia (NOSCP) đã được phê duyệt nhưng không đảm bảo rằng thiết bị ứng phó với ô nhiễm dầu là có sẵn hay không và các cuộc tập trận theo kế hoạch theo NOSCP có được thực hiện hay không. Hơn nữa, NOSCP không bao gồm bất kỳ điều khoản nào để ứng phó với ô nhiễm gây ra bởi các hóa chất không phải là dầu. Ngoài ra, không có bằng chứng cho thấy bất kỳ chất phân tán nào nhằm mục đích ngăn các sự cố ô nhiễm cụ thể nhằm giảm thiểu thiệt hại do ô nhiễm đã được phê duyệt (MARPOL, Phụ lục I, quy định 4.3; MARPOL, Phụ lục II, quy định 3.1.3; và Bộ luật III, điểm 50.2).

**Căn nguyên**

811 Cơ quan, đơn vị trong ngành hàng hải đã không nhận thức đầy đủ về trách nhiệm của mình.

**Hành động khắc phục**

812 Trung tâm Điều phối Quốc gia về Kiểm soát Thiên tai (NCCR) sẽ xây dựng cơ chế kiểm soát và các quy trình liên quan để ứng phó kịp thời trong trường hợp xảy ra sự cố ô nhiễm. Hơn nữa, các cuộc tập trận sẽ được tiến hành theo Kế hoạch Dự phòng Sự cố Tràn dầu Quốc gia (NOSCP) và đảm bảo sẵn sàng vận hành để chống ô nhiễm bao gồm cả các thiết bị cần thiết. NCCR sẽ đưa ra một kế hoạch dự phòng để ứng phó với ô nhiễm gây ra bởi các hóa chất không phải là dầu. Danh mục các chất phân tán được phê duyệt cũng sẽ có hiệu lực. Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 31 tháng 12 năm 2022.

**FD**

813 Cục hàng hải đã không thiết lập cơ chế để xem xét và đánh giá các hệ thống định tuyến tàu của mình theo cách tiếp cận cảng theo các hướng dẫn và tiêu chí được xây dựng dựa trên nghị quyết A.572 (14), đã được sửa đổi (SOLAS 1974, quy định V/10; và Bộ luật III, điểm 49).

**Căn nguyên**

814 Thiếu đánh giá hiệu suất liên quan đến hiệu quả của các hệ thống định tuyến tàu và Quốc gia thàn viên đã không đưa vào luật pháp quốc gia các quy định của nghị quyết A.572 (14), đã được sửa đổi.

**Hành động khắc phục**

815 Cục hàng hải sẽ thiết lập và thực hiện một cơ chế để xem xét và đánh giá hiệu quả của các hệ thống định tuyến tàu hiện hữu theo các hướng dẫn và tiêu chí được xác định trong nghị quyết A.572 (14), đã được sửa đổi. Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 30 tháng 06 năm 2019.

**HOẠT ĐỘNG CỦA QUỐC GIA CÓ CẢNG**

**Kết quả phát hiện (FD)**

816 Một hệ thống kiểm soát hiệu quả của Quốc gia có cảng gồm luật pháp, phân công trách nhiệm, chính sách, hướng dẫn, thủ tục, quy trình đã không được thiết lập để thực hiện thống nhất và xác minh các quy định của PSC trong các văn kiện quốc tế mà Quốc gia đó là một bên (Bộ luật III, điểm 55).

**Căn nguyên**

817 Thiếu phân công trách nhiệm giữa các cơ quan, đơn vị liên quan của Nhà nước và các quy tắc và quy định lỗi thời về vấn đề này. Ngoài ra, việc thiếu QMS cũng là nguyên nhân dẫn đến điều này.

**Hành động khắc phục**

818 Cơ quan, đơn vị chịu trách nhiệm của ngành hàng hải sẽ thực hiện các hành động sau:

.1 trong dự án xem xét luật pháp hàng hải, sẽ xây dựng và triển khai luật pháp quốc gia phù hợp để thiết lập cơ sở pháp lý cho một hệ thống PSC hiệu quả; và

.2 xây dựng chính sách, hướng dẫn và quy trình theo các nghị quyết và hướng dẫn của IMO có liên quan và các quy định của MoU khu vực về PSC, với các vai trò và trách nhiệm được xác định để đảm bảo thực hiện nhất quán và thực thi các quy định có liên quan trong các văn kiện hiện hành của IMO.

Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 31 tháng 12 năm 2021.

**FD**

819 Mặc dù Quốc gia thành viên là một Bên của tất cả các phụ lục MARPOL, các cảng của Quốc gia này được phát hiện là không được trang bị các phương tiện tiếp nhận phù hợp hoặc các thiết bị tương đương cho việc tiếp nhận theo quy định trong Phụ lục II, IV và VI. Ngoài ra, cơ cấu pháp luật chưa được thiết lập đầy đủ và các yêu cầu về việc truyền thông tin liên quan đến IMO không được đáp ứng (MARPOL, Phụ lục II, quy định 18.1; MARPOL, Phụ lục IV, quy định 12.1; MARPOL, Phụ lục VI, quy định 17.1; Bộ luật III, điểm 56.1).

**Căn nguyên**

820 Thiếu luật pháp quốc gia, thiếu nhận thức và thiếu nguồn lực tài chính. Ngoài ra, việc thiếu ban hành và phổ biến thông tin đến các cảng cũng là nguyên nhân dẫn đến điều này.

**Hành động khắc phục**

821 Cơ quan, đơn vị chịu trách nhiệm của ngành hàng hải sẽ thực hiện các hành động sau:

.1 trong dự án rà soát luật hàng hải, luật pháp quốc gia phù hợp sẽ được xây dựng và triển khai mà trong đó yêu cầu các cảng của Quốc gia thành viên phải thiết lập các cơ sở tiếp nhận đầy đủ theo quy định trong Phụ lục II, IV và VI của MARPOL. Ngoài ra, đơn vị chủ đạo sẽ ban hành các quy định cho tất cả các cơ quan, đơn vị có liên quan của Nhà nước để đảm bảo tuân thủ các yêu cầu của pháp luật nói trên;

.2 bố trí thiết bị tương đương cho việc tiếp nhận chất thải, theo quy định trong phụ lục II, IV và VI của MARPOL bằng cách ủy quyền các nhà cung cấp tư nhân, sử dụng xe tải hoặc xà lan, để cung cấp các dịch vụ đó;

.3 giám sát việc tuân thủ các quy định của pháp luật quốc gia và MARPOL và cấp giấy chứng nhận tuân thủ hàng năm cho các nhà cung cấp được ủy quyền; và

.4 lập một QMS với chính sách phù hợp qua đó sẽ xác định các quy trình và thủ tục khác nhau để truyền thông tin đến IMO liên quan đến các thiết bị dành cho các cơ sở tiếp nhận cảng.

Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 31 tháng 12 năm 2021.

**FD**

822 Cục hàng hải đã không thực hiện Bộ luật IMDG, Bộ luật IMSBC và các sửa đổi liên quan. Các hành vi xử lý hàng nguy hiểm tại các cảng được phát hiện không theo quy định, kiểm soát hoặc giám sát đầy đủ bởi các cơ quan có thẩm quyền (SOLAS 1974, quy định VII / 3 và VII / 7-5; Bộ luật IMDG, phần 1.3.1; và Bộ luật III, 57 ).

**Căn nguyên**

823 Thiếu sự phối hợp giữa các cơ quan, đơn vị có liên quan và thiếu nhận thức về các yêu cầu của Bộ luật IMDG và IMSBC. Ngoài ra, việc không luật pháp và nguồn lực quốc gia là những nguyên nhân dẫn đến điều này.

**Hành động khắc phục**

824 Cơ quan, đơn vị chịu trách nhiệm trong ngành hàng hải sẽ thực hiện các hành động sau:

.1 trong dự án xem xét luật pháp hàng hải, sẽ xây dựng và triển khai luật pháp quốc gia phù hợp để áp dụng các quy định của Bộ luật IMDG và IMSBC và chỉ định cơ quan, đơn vị chịu trách nhiệm thực thi và thi hành luật pháp quốc gia đã đề cập;

.2 các sửa đổi đối với Bộ luật IMDG và IMSBC sẽ được xử lý theo một quy trình mới để kết hợp các sửa đổi đối với các văn kiện của IMO vào luật pháp quốc gia sẽ được thiết lập;

.3 Bộ chịu trách nhiệm sẽ thành lập một ủy ban liên tổ chức, bao gồm đại diện của các đơn vị khác nhau có liên quan, với tư cách là cơ quan có thẩm quyền quốc gia về các vấn đề hàng hóa nguy hiểm, bao gồm xây dựng và giám sát việc thực hiện các hướng dẫn về các yêu cầu của Bộ luật IMDG, cũng như truyền thông thông tin liên quan đến IMO; và

.4 cơ quan có thẩm quyền sẽ sắp xếp để xây dựng và cung cấp các chương trình đào tạo cho cán bộ, nhân viên trên bờ tham gia xử lý hàng nguy hiểm.

Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 31 tháng 12 năm 2021.

**FD**

825 Nguyên tắc "Không đối xử thuận lợi hơn" không được chính quyền xem xét. Hơn nữa, chương trình kiểm tra của chính quyền cảng của Quốc gia thành viên không hoàn toàn phù hợp với nghị quyết liên quan được IMO thông qua. Không có chương trình về trình độ chuyên môn và chương trình đào tạo phù hợp cho các PSCO (Bộ luật III, điểm 59, 60 và 61).

**Căn nguyên**

826 Thiếu nhận thức trong nghị quyết IMO về PSC, các quy tắc và quy định lỗi thời và thiếu chính sách và chương trình đào tạo.

**Hành động khắc phục**

827 Cơ quan, đơn vị chịu trách nhiệm trong ngành hàng hải sẽ thực hiện các hành động sau:

.1 trong dự án xem xét luật pháp hàng hải, xây dựng và triển khai luật pháp quốc gia phù hợpđể thiết lập cơ sở pháp lý cho một hệ thống PSC hiệu quả, bao gồm điều khoản "không đối xử thuận lợi hơn";

.2 một chương trình và quy trình cho các hoạt động PSC sẽ được xây dựng phối hợp giữa các đơn vị chịu trách nhiệm, theo quy trình IMO và MoU khu vực về các điều khoản của PSC, với vai trò và trách nhiệm xác định; và

.3 một chương trình đào tạo sẽ được phát triển để đảm bảo đào tạo tất cả các PSCO hiện tại và các cán bộ mới được tuyển dụng, dựa trên các khóa học WMU, các khóa học mô hình IMO và các quy định của MoU khu vực về PSC.

Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 31 tháng 12 năm 2021.

**FD**

828 Quốc gia thành viên đã không thực hiện một hệ thống đánh giá hiệu suất định kỳ đối với các hoạt động của mình với tư cách là Quốc gia có cảng nhằm mục đích xác minh sự tuân thủ các nghĩa vụ của mình theo các các văn kiện bắt buộc của IMO mà Quốc gia đó là một bên (Bộ luật III, điểm 63).

**Căn nguyên**

829 Thiếu nhận thức về sự cần thiết phải có QMS, trong đó bao gồm đánh giá hiệu suất cho các hoạt động của Quốc gia có cảng.

**Hành động khắc phục**

830 Cơ quan, đơn vị chịu trách nhiệm trong ngành hàng hải sẽ thực hiện các hành động sau:

.1 Quy trình QMS sẽ được xây dựng trong đó quy định phương pháp chi tiết để xem xét và đánh giá hiệu suất định kỳ đối với các thủ tục hành chính, quy trình và nguồn lực cần thiết để đáp ứng các nghĩa vụ và trách nhiệm của Quốc gia có cảng theo các văn kiện bắt buộc của IMO. Quy trình này sẽ được áp dụng cho tất cả các cơ quan, đơn vị của Nhà nước liên quan đến các hoạt động của Quốc gia có cảng. Các chỉ số đo lường hiệu suất đối với các cơ quan, đơn vị có liên quan sẽ được xác định trên cơ sở đầu ra của chúng để cho phép đo lường hiệu suất và chúng sẽ được xem xét hàng năm trong các cuộc họp đánh giá; và

.2 cơ quan, đơn vị chính trong việc thực hiện quy trình QMS để đánh giá hiệu suất trên tất cả các cơ quan, đơn vị có liên quan sẽ phải chịu các đợt đánh giá QMS bên ngoài bởi một cơ quan cấp giấy chứng nhận.

Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 31 tháng 12 năm 2020.

**FD**

831 Mặc dù ngành hàng hải đã có nghị quyết, quy trình và hướng dẫn về các hoạt động của PSC để thực hiện và xác minh nhất quán các quyền, nghĩa vụ và trách nhiệm của mình theo các văn kiện bắt buộc của IMO mà Quốc gia đó là một bên nhưng chúng không được cập nhật theo nghị quyết A 1052 ( 27), có liên quan tại thời điểm đánh giá (Bộ luật III, điểm 55).

**Căn nguyên**

832 Không có đơn vị chuyên trách để giám sát các sửa đổi đối với các văn kiện bắt buộc của IMO.

**Hành động khắc phục**

833 Với sự phát triển của cơ chế và quy trình giám sát các sửa đổi đối với các văn kiện hiện hành của IMO, các sửa đổi cụ thể liên quan đến các hoạt động của PSC, hiện có và mới sẽ được thông qua và truyền đạt cho các bên quan tâm. Ngoài ra, đơn vị chịu trách nhiệm trong ngành hàng hải sẽ cập nhật các quy trình và hướng dẫn liên quan đến các hoạt động của PSC theo các sửa đổi mới. Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 01 tháng 03 năm 2020.

**FD**

834 Mặc dù Quốc gia thành viên là một Bên của MARPOL Phụ lục II và V, các cảng của Quốc gia đó không được trang bị các phương tiện tiếp nhận phù hợp hoặc thiết bị tương đương để tiếp nhận các chất lỏng và rác thải độc hại từ tàu (MARPOL, Phụ lục II, quy định 18.1; MARPOL , Phụ lục V, quy định 8.1; và Bộ luật III, điểm 56.1).

**Căn nguyên**

835 Không có luật pháp quốc gia, thiếu nhận thức về các yêu cầu bắt buộc và thiếu nguồn tài chính.

**Hành động khắc phục**

836 Một nhóm công tác liên tổ chức sẽ được thành lập với sự tham gia của các đơn vị liên quan của Nhà nước để xác định trách nhiệm của các cơ quan, đơn vị này; để thực hiện một phân tích về tính đầy đủ và chi phí; và để thiết lập các phương thức để Quốc gia thành viên tuân thủ các yêu cầu của MARPOL về các loại phương tiện sẽ được triển khai. Sẽ tiến hành xây dựng và triển khai chính sách, thủ tục, hướng dẫn và cấp quyền về môi trường cho các nhà thầu bên ngoài thu gom chất thải từ tàu. Ngoài ra, một hệ thống giám sát sẽ được đưa ra để đảm bảo xử lý hoàn toàn chất thải được thu gom. Dựa theo các hướng dẫn hiện hữu của IMO về các cơ sở tiếp nhận ở cảng. Một đơn vị của cục hàng hải sẽ chịu trách nhiệm phân tích, soạn thảo và thực hiện các cập nhật của luật pháp quốc gia hiện hành cần thiết để thực thi và thi hành hiệu quả các yêu cầu của MARPOL đối với các cơ sở tiếp nhận ở cảng. Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 01 tháng 04 năm 2021.

**FD**

837 Ngành hàng hải đã không thực hiện Bộ luật IMDG, Bộ luật IMSBC và các sửa đổi liên quan. Ngoài ra, không thể chứng minh sự tuân thủ nhất quán về việc tuân thủ các tàu chở hàng theo các quy định của Bộ luật về tiêu chuẩn vận chuyển hàng hạt (SOLAS 1974, quy định VII/3; Bộ luật về tiêu chuẩn vận chuyển hàng hạt, điểm 3.5; Bộ luật IMSBC, điểm 1.3; Bộ luật IMDG, phần 1.3. 1; và Bộ luật III, điểm 57).

**Căn nguyên**

838 Không có đơn vị chuyên trách chịu trách nhiệm theo dõi các sửa đổi đối với các văn kiện bắt buộc của IMO và việc việt hóa chúng. Ngoài ra, việc thiếu nguồn nhân lực có chuyên môn về pháp lý và kỹ thuật là những nguyên nhân dẫn đến điều này.

**Hành động khắc phục**

839 Sau khi cơ quan, đơn vị chịu trách nhiệm của cục hàng hải xây dựng cơ chế và quy trình giám sát các sửa đổi đối với các văn kiện bắt buộc của IMO mà Quốc gia đó là một bên, các sửa đổi đối với Bộ luật IMDG, IMSBC và Bộ luật về tiêu chuẩn vận chuyển hàng hạt sẽ được thông qua và gửi cho các bên liên quan. Cơ quan, đơn vị chịu trách nhiệm của cục hàng hải sẽ tiến hành phân tích lỗ hổng pháp luật quốc gia để xác định những văn kiện đó hoặc những sửa đổi của chúng phải được thông qua để đảm bảo thực thi đầy đủ và hiệu quả các yêu cầu bắt buộc liên quan. Hướng dẫn hành chính, chỉ dẫn, quy trình và chương trình đào tạo cho nhân viên trên bờ liên quan đến việc xử lý, bốc xếp, xếp hàng và vận chuyển hàng nguy hiểm tại các cảng sẽ được xây dựng và triển khai. Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 01 tháng 11 năm 2021.

**FD**

840 Mặc dù cục hàng hải đã thiết lập một chương trình PSC để điều hành các hoạt động của PSC; trong thực tế, các PSCO không có đầy đủ thiết bị an toàn và hoạt động cần thiết để thực hiện nhiệm vụ của mình (Bộ luật III, điểm 60).

**Căn nguyên**

841 Thiếu nguồn cung cấp tài chính và vật tư của các nhà cung cấp địa phương.

**Hành động khắc phục**

842 Cơ quan, đơn vị chịu trách nhiệm của cục hàng hải sẽ thiết lập các hướng dẫn về thiết bị mà PSCO cần phải có để thực hiện các nhiệm vụ của mình theo Hướng dẫn MoU khu vực về PSC của PSCO về mà cục hàng hải là một Bên. Cơ quan, đơn vị chịu trách nhiệm sẽ đảm bảo đủ kinh phí và phối hợp với các nhà cung cấp địa phương để có được vật liệu và thiết bị kịp thời. Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 01 tháng 03 năm 2020.

**FD**

843 Các chương trình đào tạo hiện tại được cục hàng hải thiết lập cho PSCO không được cập nhật theo các sửa đổi mới nhất đối với các văn kiện, nghị quyết hoặc hướng dẫn bắt buộc được IMO thông qua (Bộ luật III, điểm 61).

**Căn nguyên**

844 Không đủ nguồn nhân lực và tài chính gây cản trở việc xây dựng một chương trình đào tạo được lập thành tài liệu cho các PSCO.

**Hành động khắc phục**

845 Các cơ quan, đơn vị chịu trách nhiệm của chính phủ sẽ thực hiện các hành động sau:

.1 một ban giám đốc cụ thể sẽ được giao trách nhiệm xây dựng và phát triển chương trình đào tạo lâu dài cho các PSCO trong đó sẽ bao gồm: đánh giá và cung cấp các nguồn tài chính cần thiết, xác định loại hình đào tạo và lịch trình cập nhật kiến thức của PSCO và kế hoạch đào tạo cho các thanh tra viên mới. Chương trình đào tạo được đề cập sẽ dựa trên các khóa học mô hình IMO hoặc các chương trình đào tạo của các tổ chức hàng hải được công nhận; và

.2 phối hợp với các tổ chức khu vực để đưa PSCO vào đào tạo khu vực. Chương trình đào tạo cũng sẽ bao gồm các quy định về đào tạo nội bộ.

Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 01 tháng 02 năm 2020.

**FD**

846 Cục hàng hải đã không thực hiện một hệ thống đánh giá hiệu suất định kỳ đối với các hoạt động của Quốc gia có cảng nhằm mục đích xác minh việc tuân thủ các nghĩa vụ của mình theo các văn kiện bắt buộc của IMO mà Quốc gia đó là một bên (Bộ luật III, điểm 63).

**Căn nguyên**

847 Không có hệ thống quản lý để đo lường hiệu quả hoạt động của Quốc gia thành viên trong việc tiến hành các hoạt động của Quốc gia có cảng.

**Hành động khắc phục**

848 Việc đánh giá và xem xét hiệu suất theo chiến lược tổng thể mới sẽ cho phép cục hàng hải phối hợp tất cả các cơ quan, đơn vị Nhà nước chịu trách nhiệm về các hoạt động của Quốc gia có cảng và phát triển một cơ chế bao gồm các thẩm quyền rõ ràng, trách nhiệm được giao, cũng như các mục tiêu được xác định và chỉ số đo lường hiệu suất cho tất cả các cơ quan, đơn vị liên quan để đo lường và đánh giá hiệu suất của chúng. Việc đánh giá hiệu suất sẽ được thực hiện hàng năm và sẽ lập các hồ sơ tương ứng để giám sát việc thực hiện các hành động cải tiến đã được xác định. Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 01 tháng 11 năm 2021.

**FD**

849 Mặc dù có một số bằng chứng để xác nhận việc tuân thủ các yêu cầu của Bộ luật IMDG, nhưng những sửa đổi mới nhất của Bộ luật IMDG được tìm thấy là đã không được thực hiện (ví dụ: Hệ thống quản lý - vai trò của cơ quan có thẩm quyền 1.5.3) (SOLAS 1974, quy định VII/3; Bộ luật IMDG, mục 1.5.3; và Bộ luật III, điểm 54).

**Căn nguyên**

850 Bộ luật IMDG không được luật hóa tại Quốc gia thành viên. Có những thiếu sót trong việc giám sát và quản lý việc thực thi Bộ luật IMDG.

**Hành động khắc phục**

851 Một quy trình mới sẽ được thiết lập theo đó các trách nhiệm sẽ được chỉ định để giám sát các sửa đổi đối với các văn kiện bắt buộc của IMO, bao gồm các bộ luật bắt buộc và để công bố kịp thời luật pháp quốc gia. Cụ thể, việc giám sát và quản lý trong việc thực thi Bộ luật IMDG sẽ được xem xét và các bước sẽ được thực hiện để khắc phục những thiếu sót, chẳng hạn như chỉ định một cơ quan có thẩm quyền, thiết lập các quy trình vận hành an toàn và ứng phó khẩn cấp liên quan đến xử lý hàng nguy hiểm cũng như cung cấp chương trình đào tạo định kỳ cho cán bộ, nhân viên liên quan đến việc xử lý hàng nguy hiểm tại tất cả các cảng. Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 31 tháng 12 năm 2019.

**FD**

852 Cục hàng hải đã không thực hiện luật pháp quốc gia cũng như hướng dẫn để tạo điều kiện thuận lợi cho việc thực thi và thi hành nghĩa vụ và trách nhiệm của Quốc gia có cảng theo các công ước và nghị định thư hiện hành mà Quốc gia đó là một bên (Bộ luật III, điểm 54.1).

**Căn nguyên**

853 Quốc gia thành viên không có chính sách chung để thực hiện các công ước IMO và thiếu kiến thức về nghĩa vụ của Quốc gia có cảng, bao gồm các quy định của Bộ luật III.

**Hành động khắc phục**

854 Quốc gia thành viên sẽ xây dựng và thực hiện các chính sách mà sẽ hỗ trợ việc thực thi và thi hành mọi nghĩa vụ và trách nhiệm của Quốc gia có cảng theo các văn kiện bắt buộc của IMO mà Quốc gia đó là một bên. Các chính sách này sẽ bao gồm việc áp dụng luật pháp, hướng dẫn và quy trình quốc gia, cũng như thiết lập các cấu trúc và tuyển dụng nhân sự có trình độ để đảm bảo tuân thủ các nghĩa vụ liên quan. Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 31 tháng 12 năm 2019.

**FD**

855 Quốc gia thành viên đã không thiết lập các cơ sở tiếp nhận tại các cảng của mình theo yêu cầu của MARPOL, Phụ lục II và IV. Hơn nữa, không có bằng chứng nào xác nhận rằng hai công ty được ủy quyền thu gom và xử lý chất thải và cặn dầu từ tàu, đã thực hiện các hoạt động này theo quy định trong MARPOL Phụ lục I và V, bao gồm các hướng dẫn liên quan (MARPOL, Phụ lục I, quy định 38.1; MARPOL, Phụ lục II, quy định 4.3.3; MARPOL, Phụ lục IV, quy định 12.1; MARPOL, Phụ lục V, quy định 8.1; và Bộ luật III, điểm 56.1).

**Căn nguyên**

856 Nghĩa vụ cung cấp các cơ sở tiếp nhận cảng theo các yêu cầu của MARPOL không được nêu rõ trong luật pháp quốc gia.

**Hành động khắc phục**

857 Cục hàng hải sẽ xây dựng và thực thi luật pháp quốc gia kết hợp các yêu cầu của các Phụ lục của MARPOL mà Quốc gia thành viên là một bên. Các phương tiện tiếp nhận theo yêu cầu của MARPOL, Phụ lục II và IV sẽ được thiết lập theo các hướng dẫn và khuyến nghị có liên quan của IMO. Ngoài ra, các hướng dẫn và chỉ dẫn sẽ được ban hành cho các công ty chịu trách nhiệm cung cấp các dịch vụ liên quan nhằm đảm bảo tuân thủ các yêu cầu của MARPOL, Phụ lục I và V. Một chương trình kiểm tra sẽ được thiết lập để theo dõi định kỳ sự tuân thủ của các công ty được phê duyệt với các yêu cầu của MARPOL. Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 31 tháng 12 năm 2020.

**FD**

858 Cục hàng hải đã không thực hiện hiệu quả các quy định của Bộ luật IMDG, đặc biệt trong các lĩnh vực sau:

.1 cung cấp một danh sách đặc biệt ghi lại hàng hóa nguy hiểm trên tàu và cho biết vị trí của chúng mà sẽ được cung cấp cho người hoặc tổ chức thích hợp trước khi tàu rời đi;

.2 chương trình đào tạo cho các cán bộ, nhân viên kiểm đếm tham gia vận chuyển hàng nguy hiểm bằng đường biển; và

.3 hướng dẫn chi tiết về ứng phó khẩn cấp và sơ cứu y tế cần thiết trong trường hợp xảy ra sự cố liên quan đến hàng nguy hiểm

(SOLAS 1974, quy định VII / 2 và VII / 7-2.2; Bộ luật IMDG, phần 1.3.1; Bộ luật IMDG, phần 1.5.3; Bộ luật III, điểm 57).

**Căn nguyên**

859 Bộ luật IMDG không được đưa vào luật pháp quốc gia và các chính quyền và các cơ quan cảng thiếu kiến thức về các yêu cầu bắt buộc. Không có quy trình quản lý hàng nguy hiểm tại cảng hoặc chương trình đào tạo định kỳ cho những người liên quan.

**Hành động khắc phục**

860 Cục hàng hải sẽ xây dựng luật pháp quốc gia về vận chuyển và xử lý hàng nguy hiểm tại cảng, theo Bộ luật IMDG và sẽ thường xuyên cập nhật luật pháp liên quan để đưa bất kỳ sửa đổi nào vào luật. Thông tri và hướng dẫn sẽ được thông qua và truyền đạt tới các cảng vụ chịu trách nhiệm xử lý hàng nguy hiểm. Một chương trình đào tạo cho tất cả các cán bộ, nhân viên tham gia vào việc thực thi Bộ luật IMDG, bao gồm cả các cán bộ, nhân viên liên quan đến việc xử lý hàng nguy hiểm tại các cảng, sẽ được thành lập. Ngoài ra, một quy trình được lập thành văn bản sẽ được thông qua và phổ biến đến các cơ quan liên quan, với các hướng dẫn chi tiết về ứng phó khẩn cấp và chăm sóc y tế khẩn cấp cần thiết trong trường hợp tai nạn hoặc sự cố liên quan đến hàng nguy hiểm. Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 31 tháng 12 năm 2020.

**FD**

861 Đã xác định được rằng không có cơ chế nào được thiết lập để đánh giá và xem xét hiệu suất trong việc thực hiện nghĩa vụ của Quốc gia có cảng theo các văn kiện hiện hành của IMO (Bộ luật III, điểm 63).

**Căn nguyên**

862 Cục hàng hải không có chương trình hoặc quy trình để đánh giá hiệu suất của mình đối với nghĩa vụ của Quốc gia cảng và không có bất kỳ nguồn lực nào để xác định các chỉ số hiệu suất chính, làm cơ sở để theo dõi và đo lường hiệu suất tốt hơn so với các mục tiêu đã đề ra .

**Hành động khắc phục**

863 Cục hàng hải sẽ thể chế hóa một chương trình đánh giá và xem xét định kỳ về hoạt động của Nhà nước đối với các hoạt động của Quốc gia có cảng, bao gồm thực hiện các chỉ số đo lường hiệu suất phù hợp. Ngoài ra, cung cấp chương trình đào tạo về QMS cho các cán bộ, nhân viên liên quan. Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 31 tháng 12 năm 2019.

**FD**

864 Không có bằng chứng cho thấy cục hàng hải đã thực hiện đánh giá và xem xét định kỳ về hiệu quả hoạt động của mình trong việc thực hiện các hoạt động của Quốc gia có cảng theo các văn kiện bắt buộc hiện hành của IMO (Bộ luật III, điểm 63).

**Căn nguyên**

865 Dưới đây là các yếu tố liên quan đến kết quả phát hiện này:

.1 thiếu nhân viên có thẩm quyền đầy đủ và thiếu hướng dẫn nội bộ về trình độ của cán bộ, nhân viên để thực hiện nhiệm vụ, chẳng hạn như kiểm tra PSC là những nguyên nhân dẫn đến điều này;

.2 đánh giá tổng thể về hoạt động của Quốc gia thành viên với tư cách là một Quốc gia có cảng, vượt quá 15% mục tiêu kiểm tra PSC đối với các lần ghé cảng của tàu cá nhân, không được coi là ưu tiên; và

.3 thiếu luật phòng chống ô nhiễm biển và thiếu sự giám sát có hệ thống của các nhà cung cấp dầu nhiên liệu từ chính quyền hàng hải là những nguyên nhân dẫn đến kết quả này.

**Hành động khắc phục**

866 Cơ quan, đơn vị chịu trách nhiệm trong ngành hàng hải sẽ thực hiện các hành động tạm thời sau:

.1 thiết lập một cơ chế báo cáo bao gồm tất cả các cơ quan, đơn vị Nhà nước có liên quan và xác định các chỉ số/ mục tiêu đo lường hiệu suất làm cơ sở để đánh giá hiệu suất trong tất cả các lĩnh vực hoạt động liên quan của Quốc gia có cảng;

.2 yêu cầu thông tin từ các cảng lớn mở để lưu thông quốc tế liên quan đến tình trạng của các cơ sở tiếp nhận trong phạm vi quyền hạn của mình, làm cơ sở để báo cáo thông tin liên quan đến IMO. Một quy trình báo cáo sẽ được xây dựng và triển khai để giao trách nhiệm giám sát mọi sự bất cập bị cáo buộc được báo cáo thông qua GISIS, cũng như để đảm bảo rằng các khiếu nại về sự bất cập bị cáo buộc của các cơ sở tiếp nhận cảng đều được báo cáo. Sự phù hợp của các cơ sở tiếp nhận chất thải tại các cảng sẽ được đánh giá theo hướng dẫn của IMO;

.3 yêu cầu thông tin liên quan đến các nhà cung cấp dầu nhiên liệu địa phương từ tất cả các cơ quan, đơn vị liên quan. Một sổ đăng ký các nhà cung cấp dầu nhiên liệu địa phương sẽ được lưu giữ và sẽ tiến hành xây dựng và lưu hành hướng dẫn về giám sát các nhà cung cấp dầu nhiên liệu địa phương và các quy trình lưu giữ các phiếu giao hàng của các nhà cung cấp dầu nhiên liệu;

867 Để đảm bảo tuân thủ liên tục, các hành động dài hạn sau đây sẽ được thực hiện:

.1 cơ quan, đơn vị chịu trách nhiệm sẽ thiết lập một hệ thống đánh giá và xem xét định kỳ về hiệu suất của mình trong việc tiến hành kiểm tra PSC, trong đó sẽ đưa ra các khuyến nghị về các hành động khắc phục, nếu phù hợp, cần được thực hiện hàng năm dựa trên các Quy trình IMO có liên quan;

.2 sẽ xây dựng và triển khai Đạo luật Vận chuyển (Ô nhiễm biển) trong đó, sẽ có hiệu lực đối với các Quy định liên quan đến việc cung cấp, định vị trí, năng lực và thông báo về sự không phù hợp của các cơ sở tiếp nhận, cũng như giám sát các nhà cung cấp dầu nhiên liệu, như cơ sở để thiết lập cơ chế đánh giá và xem xét định kỳ;

.3 xây dựng và triển khai hướng dẫn liên quan đến việc thực hiện đánh giá định kỳ hoạt động của Nhà nước trong việc thực hiện các hoạt động của Quốc gia có cảng; và

.4 xem xét nhu cầu cần thêm nhân sự có chuyên môn hàng hải phù hợp và tuyển thêm nhân viên, khi cần thiết.

Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 31 tháng 12 năm 2021.

**FD**

868 Không có bằng chứng cho thấy cơ quan, đơn vị của chính phủ có trách nhiệm đã thiết lập một chương trình PSC phù hợp với các quy trình của IMO về PSC, bao gồm các quy trình, nguồn lực và quy trình đầy đủ (Bộ luật III, điểm 60 và 61).

**Căn nguyên**

869 Không có quy trình bằng văn bản để thực hiện kiểm tra PSC, phần lớn là do thiếu nhân viên kỹ thuật.

**Hành động khắc phục**

870 Cơ quan, đơn vị chịu trách nhiệm sẽ:

.1 xây dựng và triển khai chương trình quốc gia về PSC, bao gồm đào tạo có liên quan sẽ được tiến hành triển khai phù hợp với nghị quyết A.1119 (30). Chương trình sẽ bao gồm xây dựng bảng nhắm mục tiêu cho việc kiểm tra tàu, dựa trên thông tin về các đợt ghé của tàu tại các cảng của Quốc gia thành viên; và

.2 thực hiện hành động để đảm bảo cung cấp đủ nhân sự và tăng cường năng lực hành chính nhằm tạo điều kiện cho PSC thực hiện hiệu quả tại Quốc gia thành viên.

Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 31 tháng 01 năm 2019.

**FD**

871 Cục hàng hải đã không thực hiện các quy định của Bộ luật IMDG, đặc biệt là các quy định liên quan đến:

.1 chương trình đào tạo cho nhân viên trên bờ tham gia xử lý hàng nguy hiểm;

.2 hệ thống quản lý bao gồm các hoạt động liên quan đến xử lý hàng nguy hiểm;

.3 quyết định của cơ quan có thẩm quyền liên quan đến việc điều chỉnh và giám sát các vấn đề IMDG; và

.4 hướng dẫn chi tiết về ứng phó khẩn cấp và chăm sóc y tế khẩn cấp cần thiết khi có sự cố liên quan đến hàng nguy hiểm

(Bộ luật IMDG, phần 1.3.1 và 1.5.3; và Bộ luật III, điểm 54 và 55).

**Căn nguyên**

872 Thiếu luật pháp phù hợp để giải quyết các sửa đổi đối với SOLAS 1974, bao gồm các sửa đổi liên quan đến các quy tắc bắt buộc theo Công ước. Quan điểm phổ biến của ngành hàng hải là Đạo luật Vận chuyển năm 1987 đã quy định về việc kết hợp mọi sửa đổi sau đó với SOLAS 1974 theo một cách thức phù hợp.

**Hành động khắc phục**

873 Cơ quan, đơn vị chịu trách nhiệm của Quốc gia thành viên sẽ thực hiện các hành động sau:

.1 sửa đổi Đạo luật Vận chuyển năm 1987 để kết hợp các yêu cầu cần thiết để đảm bảo tuân thủ các văn kiện quốc tế mà Quốc gia thành viên là một bên, bao gồm các bộ luật bắt buộc. Pháp luật sẽ giải quyết việc thiết lập và phân công vai trò và trách nhiệm của Cơ quan có thẩm quyền trong việc điều chỉnh và giám sát các vấn đề của IMDG;

.2 theo đuổi một quá trình tạo ra các chính sách để đảm bảo việc thực hiện và thực thi các yêu cầu của các văn kiện quốc tế khác nhau, bao gồm các bộ luật bắt buộc. Hướng dẫn, chương trình đào tạo và quy trình cũng sẽ được xây dựng theo yêu cầu; và

.3 thiết lập một QMS và một chương trình đào tạo dành cho các cán bộ, nhân viên trên bờ để đảm bảo tuân thủ Bộ luật IMDG.

Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 31 tháng 12 năm 2020.

**FD**

874 Quốc gia thành viên không quy định việc cung cấp các cơ sở tiếp nhận ở cảng theo yêu cầu của MARPOL và các công ty hiện tại cung cấp một phần dịch vụ không được ủy quyền và giám sát một cách có hệ thống. Không có bằng chứng đánh giá mức độ đầy đủ của các cơ sở tiếp nhận ở cảng được thiết lập để thu gom chất thải từ tàu theo yêu cầu của Phụ lục I, II, IV, V và VI (MARPOL, Phụ lục I, quy định 38.1 và 38.2; MARPOL, Phụ lục II, quy định 18.2; MARPOL, Phụ lục IV, quy định 12.1; MARPOL, Phụ lục V, quy định 8.1; MARPOL, Phụ lục VI, quy định 17.3; và Bộ luật III, điểm 54, 55 và 56.1).

**Căn nguyên**

875 Quốc gia thành viên thiếu các nguồn lực chuyên trách để ban hành các quy định của MARPOL và để điều chỉnh việc cung cấp các phương tiện tiếp nhận cảng phù hợp. Ngoài ra, các hướng dẫn và thủ tục không được xác định rõ ràng ở cấp quốc gia bởi ngành hàng hải và thiếu đánh giá toàn diện về tính đầy đủ của PRF đối với chất thải rắn và lỏng tại các cảng và bến cảng của Quốc gia mở để lưu thông quốc tế.

**Hành động khắc phục**

876 Quốc gia thành viên sẽ ban hành luật phòng chống ô nhiễm biển. Nhu cầu về các nguồn lực bổ sung có chuyên môn hàng hải sẽ được xem xét và tuyển dụng nhân viên bổ sung khi cần thiết, để cho phép Quốc gia ban hành tất cả các luật pháp bắt buộc. Ngoài ra, các cơ quan, đơn vị chịu trách nhiệm sẽ thực hiện các hành động sau:

.1 thành lập một chương trình làm việc cho các nhóm công tác liên cơ quan;

.2 ký kết thỏa thuận phối hợp giữa các cơ quan liên quan;

.3 xây dựng và triển khai chính sách, quy định và hướng dẫn, cùng với việc cung cấp các nguồn lực cần thiết;

.4 soạn thảo quy trình quản lý hài hòa để ủy quyền và giám sát hệ thống các PRF; và

.5 tích hợp trên toàn quốc các chính sách, quy định, hướng dẫn và thủ tục.

877 Ngoài ra, cục hàng hải sẽ đánh giá mức độ đầy đủ của các cơ sở tiếp nhận chất thải tại các cảng theo hướng dẫn của IMO.

Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 31 tháng 12 năm 2021.

**FD**

878 Quốc gia thành viên đã không quy định các nhà cung cấp dầu nhiên liệu và không thiết lập một chương trình giám sát bao gồm việc lưu giữ sổ đăng ký các nhà cung cấp dầu nhiên liệu và điều chỉnh việc lưu giữ các phiếu giao hàng của các nhà cung cấp dầu nhiên liệu (MARPOL, Phụ lục VI, quy định 18.9; Bộ luật III, điểm 55 và 56.3).

**Căn nguyên**

879 Thiếu luật pháp ngăn ngừa ô nhiễm biển và thiếu sự giám sát có hệ thống của các nhà cung cấp dầu nhiên liệu của ngành hàng hải.

**Hành động khắc phục**

880 Cơ quan, đơn vị chịu trách nhiệm của chính phủ sẽ thực hiện các hành động sau:

.1 yêu cầu tất cả các đơn vị liên quan gửi thông tin liên quan đến các nhà cung cấp dầu nhiên liệu địa phương và đơn vị chịu trách nhiệm chính của ngành hàng hải sẽ lập sổ đăng ký các nhà cung cấp dầu nhiên liệu địa phương; và

.2 như một giải pháp dài hạn, Bộ chịu trách nhiệm sẽ sửa đổi các giấy phép cung cấp nhiên liệu hiện hữu để đảm bảo rằng chúng đủ mạnh cho ngành cung cấp nhiên liệu ngày nay. Ngoài ra, hướng dẫn liên quan đến giám sát các nhà cung cấp dầu nhiên liệu địa phương và các quy trình lưu giữ các phiếu giao hàng dưới hầm của các nhà cung cấp dầu nhiên liệu sẽ được triển khai và lưu hành. Việc ban hành Đạo luật Vận chuyển (Ô nhiễm biển) sẽ, có hiệu lực đối với Quy định đối với các nhà cung cấp dầu nhiên liệu, bao gồm cả việc giám sát tuân thủ.

Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 31 tháng 12 năm 2020.

**FD**

881 Không có bằng chứng đánh giá định kỳ về hiệu suất đối với việc kiểm soát Quốc gia có cảng (Bộ luật III, điểm 63).

**Căn nguyên**

882 Mặc dù cơ quan, đơn vị chủ chốt trong ngành hàng hải có quyền lực theo luật định để thực hiện PSC, nhưng một quy trình để quản lý các hoạt động của PSC, bao gồm đánh giá định kỳ về hiệu suất với tư cách là một Quốc gia cảng, đã không được thiết lập.

**Hành động khắc phục**

883 Đạo luật chính đưa ra tham chiếu cụ thể đến việc áp dụng PSC và trao quyền cho đơn vị đầu mối trong ngành hàng hải thực hiện bất kỳ hành động bắt buộc nào để cung cấp PSC hiệu quả tại Quốc gia thành viên. Theo các chức năng theo luật định của mình, ngành hàng hải sẽ thực hiện các hành động sau:

.1 thiết lập các quy trình để hướng dẫn các PSCO, các đơn vị liên quan trong ngành hàng hải và đại lý tàu biển trong việc đảm bảo triển khai PSC hiệu quả tại Quốc gia thành viên;

.2 cung cấp các chương trình đào tạo cho PSCO, với sự hỗ trợ của các đối tác;

.3 thiết lập một hệ thống để đánh giá các PSCO của nó;

.4 phân nhiệm ủy quyền cần thiết cho PSCO để cho phép họ hoạt động hiệu quả và áp dụng hợp pháp tất cả các yêu cầu liên quan; và

.5 thiết lập một hệ thống để đánh giá định kỳ về hiệu suất của ngành hàng hải trong việc thực hiện các hoạt động PSC, dựa trên các chỉ số đo lường hiệu suất (KPI), làm cơ sở để cải thiện.

Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 31 tháng 12 năm 2019.

**FD**

884 Quốc gia thành viên đã không thực hiện các chính sách thông qua việc ban hành luật pháp và hướng dẫn quốc gia, mà sẽ hỗ trợ trong việc thực thi và thi hành chương trình kiểm tra của chính quyền cảng. Ngoài ra, Quốc gia thành viên đã không áp dụng các biện pháp hoặc quy trình thiết lập để áp đặt các điều kiện của các các văn kiện hiện hành của IMO đối với các tàu của các Bên, cũng như không phải các Bên trong các văn kiện đó (MARPOL, điều 5 (4); và quy định III, 54.1 và 59 ).

**Căn nguyên**

885 Cơ quan chủ chốt của ngành hàng hải đã được thành lập gần đây. Tại thời điểm thành lập, cơ quan này được thừa hưởng ít hoặc không có nguồn lực, quy trình hoặc tài liệu để hỗ trợ quản trị hiệu quả chương trình PSC.

**Hành động khắc phục**

886 Theo luật mới, cơ quan chủ chốt mới được thành lập của ngành hàng hải có nhiệm vụ rõ ràng là phải thực thi và thi hành tất cả các khía cạnh trong việc kiểm tra của chính quyền cảng. Để đảm bảo tuân thủ trong tương lai và tuân theo các chức năng theo luật định của nó, các hành động sau đây sẽ được thực hiện:

.1 thiết lập các quy trình để hướng dẫn các PSCO, các đơn vị liên quan của ngành hàng hải và đại lý tàu biển trong việc đảm bảo triển khai PSC hiệu quả tại Quốc gia thành viên;

.2 cung cấp các chương trình đào tạo cho PSCO, với sự hỗ trợ của các đối tác;

.3 thiết lập một hệ thống để đánh giá các PSCO của nó; và

.4 chỉ định thẩm quyền cần thiết cho PSCO để cho phép họ hoạt động hiệu quả và áp dụng hợp pháp tất cả các yêu cầu liên quan.

Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 30 tháng 06 năm 2019.

**FD**

887 Quốc gia thành viên đã không đảm bảo rằng luật pháp, hướng dẫn hoặc thủ tục quốc gia đã được thiết lập để xử lý hàng nguy hiểm tại các cảng của mình (SOLAS 1974, quy định VII/3; Bộ luật IMDG, mục 1.3.1; và Bộ luật III, 55).

**Căn nguyên**

888 Do không có quy trình giám sát theo quy định và thiếu giao tiếp giữa các cơ quan có thẩm quyền của Quốc gia thành viên, nên đã có sự chậm trễ trong việc chuyển các quy định của các văn kiện của IMO bao gồm Bộ luật IMDG vào luật pháp quốc gia. Hơn nữa, trách nhiệm và chức năng thực hiện các nghĩa vụ liên quan đến xử lý hàng nguy hiểm tại Quốc gia thành viên không được giao cho bất kỳ cơ quan, đơn vị nào.

**Hành động khắc phục**

889 Cơ quan, đơn vị chịu trách nhiệm sẽ đảm bảo rằng có sự cải cách luật phù hợp trong bối cảnh điều chỉnh hàng nguy hiểm và Bộ luật IMDG được thực hiện đầy đủ tại Quốc gia thành viên. Quyền của cơ quan quản lý để đưa ra các tiêu chuẩn, quy trình vận hành và quy tắc ứng xử đã được phê duyệt sẽ được áp dụng trong bối cảnh này và các nhà quản lý cảng tại Quốc gia thành viên sẽ được yêu cầu đảm bảo rằng các bước thích hợp được thực hiện để điều chỉnh việc di chuyển và lưu trữ hàng nguy hiểm, cũng như để phát triển và thực hiện đào tạo định kỳ cho các cán bộ, nhân viên ở bờ liên quan đến việc xử lý hàng nguy hiểm. Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 30 tháng 06 năm 2019.

**FD**

890 Không có bằng chứng về việc có luật pháp, hướng dẫn hoặc quy trình thích hợp để đảm bảo rằng ngành hàng hải thực hiện các yêu cầu của Bộ luật IMSBC và Bộ luật IMDG. Cụ thể, không có bằng chứng nào cho thấy cục hàng hải:

.1 chỉ định cơ quan có thẩm quyền thực hiện ác vấn đề liên quan đến xử lý hàng nguy hiểm;

.2 đảm bảo rằng việc đào tạo định kỳ cho nhân viên trên bờ đã được tiến hành;

.3 thực hiện các hướng dẫn chi tiết về ứng phó trong trường hợp khẩn cấp và chăm sóc y tế khẩn cấp cần thiết trong trường hợp liên quan đến hàng nguy hiểm; và

.4 đảm bảo việc thực hiện các yêu cầu bốc và dỡ hàng theo Chương VI của SOLAS và tuân thủ các quy định có liên quan của Bộ luật IMSBC

(SOLAS 1974, quy định VI / 7.3; Bộ luật IMSBC, điểm 4.3.3; Bộ luật IMDG, mục 1.3.1; và Bộ luật III, điểm 54 và 55).

**Căn nguyên**

891 Thiếu cơ sở pháp lý, thiếu chính sách và thủ tục hàng hải và không đủ nhân sự. Ngoài ra, sự thiếu nhận thức, sự phối hợp yếu giữa các cơ quan trong ngành hàng hải và thiếu vai trò xác định và các hoạt động giám sát là những nguyên nhân dẫn đến điều này.

**Hành động khắc phục**

892 Các cơ quan, đơn vị chịu trách nhiệm trong ngành hàng hải sẽ thực hiện các hành động sau:

.1 kết hợp Bộ luật IMSBC và IMDG vào luật pháp quốc gia. Cho đến khi có luật, một thỏa thuận hành chính sẽ được thiết lập để chỉ định một cơ quan có thẩm quyền đối với các vấn đề liên quan đến hàng nguy hiểm và hàng rời rắn và khuyến khích chia sẻ thông tin và phối hợp giữa các cơ quan, đơn vị;

.2 thiết lập các quy trình theo hướng dẫn IMO có liên quan để triển khai và giám sát việc thực thi Bộ luật IMDG và IMSBC của cơ quan có thẩm quyền;

.3 xây dựng và thực hiện đào tạo các cán bộ, nhân viên chủ chốt và đào tạo định kỳ các các cán bộ, nhân viên trên bờ liên quan đến xử lý hàng nguy hiểm;

.4 xây dựng, ban hành và thực hiện các hướng dẫn chi tiết về ứng phó và chăm sóc y tế trong trường hợp khẩn cấp, được yêu cầu trong một sự kiện liên quan đến hàng hóa nguy hiểm; và

.5 giám sát tất cả các hành động của đơn vị chịu trách nhiệm để đảm bảo tuân thủ liên tục.

Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 31 tháng 12 năm 2021.

**FD**

893 Không có bằng chứng cho thấy Quốc gia thành viên quy định việc cung cấp các cơ sở tiếp nhận ở cảng theo các quy định hiện hành của MARPOL theo các phụ lục I, II, IV, V và VI và các công ty cung cấp một phần dịch vụ hiện tại không được ủy quyền và giám sát một cách có hệ thống (MARPOL, Phụ lục I, quy định 38.1; MARPOL, Phụ lục II, quy định 18.1; MARPOL, Phụ lục IV, quy định 12.1; MARPOL, Phụ lục V, quy định 8.1; MARPOL, Phụ lục VI, quy định 17.1; và Bộ luật III, điểm 54 và 56.1).

**Căn nguyên**

894 Thiếu luật pháp quốc gia và nhân sự có chuyên môn kỹ thuật. Sự phối hợp yếu giữa các cơ quan trong ngành hàng hải, thiếu vai trò xác định, truyền đạt và giám sát các hoạt động là những nguyên nhân dẫn đến điều này. Ngoài ra, việc không có cơ cấu hàng hải đã cản trở chính quyền đáp ứng các nghĩa vụ của mình theo các quy định trong các văn kiện bắt buộc của IMO.

**Hành động khắc phục**

895 Cơ quan, đơn vị chịu trách nhiệm trong ngành hàng hải sẽ thực hiện các hành động sau:

.1 cơ sở pháp lý để thiết lập và giám sát hoạt động và sự phù hợp của các cơ sở tiếp nhận cảng theo quy định trong MARPOL Phụ lục I, II, IV và V sẽ được đưa vào luật pháp quốc gia, bao gồm các trách nhiệm liên quan. Tạm thời, sẽ thiết lập các thỏa thuận hành chính để khuyến khích chia sẻ và phối hợp thông tin giữa các đơn vị cũng như hướng dẫn việc cung cấp phương tiện tiếp nhận và giám sát của họ theo hướng dẫn của IMO về các cơ sở tiếp nhận cảng;

.2 đánh giá yêu cầu nguồn lực và chuyên môn cụ thể, và nhân sự mới sẽ được tuyển dụng và đào tạo, khi thích hợp; và

.3 thành lập cơ sở tiếp nhận tuân thủ các yêu cầu của MARPOL Phụ lục I, II, IV và V.

Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 31 tháng 12 năm 2021.

**FD**

896 Cục hàng hải thực hiện quyền tiến hành kiểm tra PSC, nhưng không có bằng chứng về chương trình PSC được thành lập phù hợp với Quy trình IMO về PSC, bao gồm các nguồn lực và quy trình đầy đủ (Bộ luật III, điểm 60).

**Căn nguyên**

897 Quốc gia thành viên đã không xác định và thực hiện các chính sách về PSC thông qua việc ban hành luật pháp quốc gia, hướng dẫn, yêu cầu về trình độ và cung cấp đủ nguồn lực. Ngoài ra, cục hàng hải đã không đưa ra một chính sách tài liệu để hỗ trợ đào tạo PSCO có hệ thống.

**Hành động khắc phục**

898 Bộ sẽ chính thức hóa chương trình PSC phù hợp với yêu cầu của các văn kiện có liên quan của IMO bao gồm xây dựng và thực thi luật pháp quốc gia, hướng dẫn và quy trình quản lý chương trình. Tài liệu về tiêu chuẩn và tiêu chuẩn tuyển dụng cho PSCO, cũng như một chương trình đào tạo, sẽ được xây dựng và triển khai. Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 31 tháng 12 năm 2021.

**FD**

899 Không có bằng chứng cho thấy ngành hàng hải đã thực hiện đánh giá và xem xét định kỳ về hoạt động của mình trong việc thực hiện các hoạt động của Quốc gia có cảng theo các văn kiện bắt buộc của IMO (Bộ luật III, điểm 63).

**Căn nguyên**

900 Không có chính sách, cơ cấu và văn hóa hàng hải trong chính quyền hàng hải để định kỳ đánh giá và xem xét hiệu suất liên quan đến các hoạt động của Quốc gia có cảng. Ngoài ra còn thiếu các quy trình bằng văn bản và không đủ nhân viên có trình độ để thực hiện chức năng này.

**Hành động khắc phục**

901 Các đơn vị, tổ chức có liên quan tham gia thực hiện các hoạt động của Quốc gia có cảng xuất phát từ yêu cầu của các văn kiện bắt buộc của IMO sẽ thiết lập một hệ thống tài liệu để định kỳ xem xét và đánh giá việc thực hiện và thực thi các yêu cầu của chúng trong lĩnh vực hoạt động của Quốc gia có cảng dựa trên các chỉ số đo lường hiệu suất được điều chỉnh để đáp ứng các nghĩa vụ của Quốc gia thành viên theo các văn kiện hiện hành của IMO. Quá trình này sẽ được ủy ban liên ngành hàng hải quốc gia quản lý và theo dõi để cải tiến liên tục. Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 30 tháng 09 năm 2021.

**FD**

902 Quốc gia thàn viên không quy định và thực hiện các quy định bắt buộc liên quan đến nhà cung cấp dầu nhiên liệu, bao gồm thiết lập sổ đăng ký nhà cung cấp dầu nhiên liệu, trong đó quy định việc cung cấp nhiên liệu và lưu giữ các phiếu giao hàng của các nhà cung cấp dầu nhiên liệu và xác minh chất lượng dầu nhiên liệu (MARPOL , Phụ lục VI, quy định 18.9; và Bộ luật III, điểm 54 và 56.3).

**Căn nguyên**

903 MARPOL Phụ lục VI đã không được đưa vào luật quốc gia và không có đủ kiến thức về các quy định của Phụ lục. Việc thiếu chuyên môn để vận hành và thiếu cấu trúc hành chính đã cản trở ngành hàng hải trong việc thực hiện nghĩa vụ của mình đối với các yêu cầu của MARPOL Phụ lục VI.

**Hành động khắc phục**

904 MARPOL Phụ lục VI sẽ được đưa vào luật pháp quốc gia và trách nhiệm sẽ được giao cho các đơn vị liên quan của Nhà nước để điều chỉnh và giám sát các nhà cung cấp dầu nhiên liệu và xác minh chất lượng dầu nhiên liệu theo các quy định của các văn kiện có liên quan của IMO, bao gồm thiết lập sổ đăng ký nhà cung cấp dầu nhiên liệu. Các nguồn lực và năng lực sẵn có sẽ được xem xét, và tuyển dụng và đào tạo cán bộ, nhân viên bổ sung cho phù hợp. Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 31 tháng 12 năm 2021.

**FD**

905 Nghĩa vụ của Quốc gia thành viên theo Bộ luật về tiêu chuẩn vận chuyển hàng hạt và Bộ luật IMDG đã không được thực hiện đầy đủ, đặc biệt là các nghĩa vụ liên quan đến hệ thống quản lý bao gồm các hoạt động liên quan đến xử lý hàng nguy hiểm và chỉ định một cơ quan có thẩm quyền liên quan đến các vấn đề IMDG (SOLAS 1974, quy định VII/2.4 và VII/3; Bộ luật IMDG, phần 1.3.1; Bộ luật IMDG, mục 1.5.3; và Bộ luật III, điểm 57).

**Căn nguyên**

906 Dưới đây là các yếu tố liên quan đến kết quả phát hiện này:

.1 luật pháp, quy định và lệnh điều hành quốc gia đã không được cập nhật để có hiệu lực đối với các sửa đổi đối với các văn kiện có liên quan của IMO, bao gồm Bộ luật IMDG; và

.2 thiếu nguồn lực và chuyên môn pháp lý trong ngành hàng hải để đưa các sửa đổi đối với các văn kiện có liên quan của IMO vào luật pháp quốc gia và truyền đạt các quy định hiện hành và sửa đổi của chúng cho các đơn vị liên quan, chẳng hạn như các cảng vụ.

**Hành động khắc phục**

907 Các hành động sau đây sẽ được thực hiện:

.1 cơ quan, đơn vị chịu trách nhiệm trong ngành hàng hải sẽ làm việc cùng với tất cả các cơ quan liên quan để giữ cho luật pháp quốc gia được cập nhật bằng cách kết hợp các sửa đổi đối với các văn kiện của IMO, bao gồm Bộ luật IMDG, một cách kịp thời;

.2 cơ quan, đơn vị chịu trách nhiệm trong ngành hàng hải sẽ tìm hiểu khả năng thiết lập một bộ phận pháp lý nội bộ để đẩy nhanh quá trình lập pháp. Ngoài ra, một hệ thống sẽ được thiết lập để liên lạc và trao đổi thông tin theo quy định với các đơn vị khác chịu trách nhiệm triển khai và thực thi các các văn kiện có liên quan của IMO chẳng hạn như các cảng vụ; và

.3 cơ quan, đơn vị chịu trách nhiệm trong ngành hàng hải sẽ đảm bảo thực hiện các yêu cầu xuất phát từ Bộ luật IMDG, bao gồm chỉ định cơ quan có thẩm quyền, thiết lập chương trình đào tạo định kỳ cho các cán bộ, nhân viên xử lý hàng nguy hiểm và ban hành hướng dẫn chi tiết về ứng phó khẩn cấp và sơ cứu.

Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 30 tháng 6 năm 2021.

**FD**

908 Quốc gia thành viên đã không định kỳ đánh giá hiệu suất của mình đối với việc đáp ứng các nghĩa vụ của mình theo quy định trong các văn kiện hiện hành của Tổ chức với tư cách là một Quốc gia có cảng (Bộ luật III, điểm 63).

**Căn nguyên**

909 Hiệu suất trong việc thực hiện các hoạt động của Nhà nước cảng không được đánh giá định kỳ do thiếu nguồn nhân lực và vốn. Một hệ thống thu thập dữ liệu từ tất cả các cơ quan liên quan đã không được thiết lập do thiếu nhận thức về các yêu cầu bắt buộc để đánh giá hiệu suất trong việc thực hiện các hoạt động của Quốc gia có cảng.

**Hành động khắc phục**

910 Cơ quan, đơn vị chịu trách nhiệm sẽ thực hiện các hành động sau:

.1 tuyển dụng đủ nhân sự có chuyên môn hàng hải để thực hiện các hoạt động PSC, bao gồm đánh giá và xem xét hiệu suất;

.2 xây dựng một hệ thống để thu thập dữ liệu liên quan từ tất cả các cơ quan, đơn vị liên quan và phân tích chúng định kỳ để đánh giá hiệu suất trong việc thực hiện các hoạt động của Quốc gia có cảng; và

.3 tìm hiểu khả năng cụ hàng hải trở thành thành viên của MoU khu vực về PSC để tăng cường hơn nữa khả năng trong việc thực hiện các hoạt động của PSC.

Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 31 tháng 12 năm 2021.

**FD**

911 Quốc gia thành viên đã không áp dụng các chính sách để thực hiện tất cả các điều khoản áp dụng cho một quốc gia có cảng theo quy định trong các văn kiện có liên quan của IMO (Bộ luật III, điểm 54.1).

**Căn nguyên**

912 Thiếu sự phối hợp với các bên liên quan khác, chẳng hạn như các cảng vụ trong việc thực hiện và thi hành các yêu cầu bắt buộc.

**Hành động khắc phục**

913 Cơ quan, đơn vị chịu trách nhiệm trong ngành hàng hải sẽ thiết lập và thực thi các chính sách, bằng cách ban hành luật pháp và hướng dẫn quốc gia, để thực thi và thi hành nghĩa vụ của mình với tư cách là một quốc gia có cảng, đặc biệt là vận chuyển hạt, hàng nguy hiểm và hàng rời rắn an toàn theo quy định trong Bộ luật về tiêu chuẩn vận chuyển hàng hạt, Bộ luật IMDG và Bộ luật IMSBC. Cơ quan có trách nhiệm sẽ thông báo cho tất cả các cơ quan, đơn vị và các bên liên quan về trách nhiệm và nghĩa vụ tương ứng của họ, và thực hiện các biện pháp thích hợp để đảm bảo hành động phối hợp của tất cả các cơ quan, đơn vị liên quan. Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 31 tháng 12 năm 2020.

**FD**

914 Cục hàng hải đã không thiết lập các hướng dẫn và quy trình phù hợp để thực hiện các quy định của Bộ luật IMDG, đặc biệt là các quy định liên quan đến:

.1 chương trình đào tạo cho cán bộ, nhân viên trên bờ tham gia xử lý hàng nguy hiểm;

.2 quyết định của cơ quan có thẩm quyền liên quan đến việc điều chỉnh và giám sát các vấn đề IMDG; và

.3 hướng dẫn chi tiết về ứng phó khẩn cấp và chăm sóc y tế khẩn cấp cần thiết trong một sự cố liên quan đến hàng nguy hiểm.

(SOLAS 1974, quy định VII / 2.4; và Bộ luật III, điểm 55).

**Căn nguyên**

915 Kết quả này là do thiếu văn hóa để định kỳ đánh giá hoặc xem xét hiệu suất trong việc thực hiện các hoạt động của Quốc gia có cảng, cũng như thiếu giao tiếp với các cơ quan, đơn vị chịu trách nhiệm thực hiện các nghĩa vụ khác nhau của Quốc gia có cảng chẳng hạn như các cảng vụ.

**Hành động khắc phục**

916 Dưới đây là các bước mà cục hàng hải sẽ thực hiện:

.1 xây dựng và triển khai thực hiện một chính sách toàn diện dựa trên đánh giá định kỳ về hiệu suất của các đơn vị chịu trách nhiệm triển khai và thực thi các chức năng của Quốc gia có cảng;

.2 chỉ định cơ quan có thẩm quyền theo quy định trong Bộ luật IMDG và xác định và phân công trách nhiệm thực hiện tất cả các nhiệm vụ, bao gồm cả việc ban hành luật pháp và hướng dẫn quốc gia các cơ quan, đơn vị phù hợp;

.3 cảng vụ sẽ được giao trách nhiệm đảm bảo tuân thủ Bộ luật IMDG tại tất cả các cảng của Quốc gia thành viên nơi xử lý hàng nguy hiểm, thông qua việc xây dựng và thực hiện các hướng dẫn và thủ tục cần thiết, và tổ chức đào tạo định kỳ cho nhân viên trên bờ tham gia xử lý hàng nguy hiểm; và

.4 các thỏa thuận này sẽ được xem xét định kỳ để đảm bảo rằng tất cả các vấn đề thuộc nghĩa vụ của Quốc gia có cảng đều được phân công và thực hiện hiệu quả bởi các cơ quan, đơn vị phù hợp trong Chính phủ.

Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 31 tháng 12 năm 2020.

**FD**

917 Cục hàng hải đã không định kỳ đánh giá hiệu suất của mình đối với việc đáp ứng các nghĩa vụ của Quốc gia có cảng theo quy định trong các văn kiện có liên quan của IMO (Bộ luật III, điểm 63).

**Căn nguyên**

918 Kết quả này là do thiếu văn hóa định kỳ đánh giá hoặc xem xét hiệu suất của ngành hàng hải.

**Hành động khắc phục**

919 Cục hàng hải sẽ thể chế hóa một cơ chế đánh giá và xem xét định kỳ hiệu suất của các cơ quan, đơn vị khác nhau liên quan đến việc thực hiện như một Quốc gia có cảng bằng cách thiết lập các chỉ số đánh giá hiệu suất trên cơ sở hàng năm. Kết quả của việc đánh giá sẽ là cơ sở để cải thiện các quy trình, thủ tục và nguồn lực hành chính cần thiết để đáp ứng các nghĩa vụ của Nhà nước theo các văn kiện bắt buộc của IMO. Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 31 tháng 12 năm 2020.

**FD**

920 Cục hàng hải thực thi quyền để tiến hành việc kiểm tra của chính quyền cảng nhưng các quy trình quản lý chương trình không phù hợp với quy trình IMO về PSC và không thể xác định rằng việc đánh giá hiệu quả định kỳ đối với các hoạt động của PSC đã được tiến hành (Bộ luật III, điểm 57, 60, 61 và 63).

**Căn nguyên**

921 Không đủ số lượng PSCO đủ điều kiện và đơn vị chịu trách nhiệm trong ngành hàng hải bị hạn chế về nguồn lực để đào tạo cán bộ, nhân viên mới đến mức cần thiết để trở thành PSCO đủ điều kiện.

**Hành động khắc phục**

922 Cơ quan, đơn vị chịu trách nhiệm trong ngành hàng hải sẽ đảm bảo rằng các quy định và thông lệ của mình về PSC phản ánh các sửa đổi hiện hành của các quy trình của IMO đối với PSC. Điều này sẽ được thực hiện khi cần thiết trong sự phối hợp với cách thức quản trị hiện hành PSC khu vực. Ngân sách đào tạo sẽ được tăng lên để phục vụ cho việc đào tạo thêm cán bộ, nhân viên với nền tảng cần thiết trong bộ phận kỹ thuật, để tăng cường nhóm PSCO và hệ thống sẽ được thông qua trong đó PSCO sẽ được cấp các thẩm quyền khác nhau. Một hệ thống để xem xét định kỳ hiệu suất trong việc tiến hành kiểm tra PSC, dựa trên các chỉ số đánh giá hiệu suất đã được xác định, sẽ được xây dựng và triển khai làm cơ sở để cải thiện. Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 30 tháng 12 năm 2022.

**FD**

923 Không có bằng chứng về các quy định, quy trình và hướng dẫn đầy đủ để đảm bảo rằng Bộ luật IMDG và các quy trình khẩn cấp, bao gồm ứng phó trong trường hợp khẩn cấp (EMS) và sơ cứu y tế (MFAG), đã được triển khai trong các hoạt động ở cảng và đào tạo định kỳ cán bộ, nhân viên có căn cứ ở trên bờ liên quan đến việc xử lý hàng nguy hiểm đã được tổ chức (SOLAS 1974, quy định VII / 2.4; Bộ luật IMDG, phần 1.3.1; Bộ luật III, điểm 54, 55 và 63).

**Căn nguyên**

924 Có những lỗ hổng về năng lực do không đủ kinh phí hoặc phân bổ ngân sách, khiến cho luật pháp, quy trình và hướng dẫn thực thi hiệu quả và thực thi các yêu cầu xuất phát từ Bộ luật IMDG đã được áp dụng và thực hiện không đầy đủ.

**Hành động khắc phục**

925 Cục hàng hải sẽ thực hiện các hành động sau:

.1 cơ quan, đơn vị chịu trách nhiệm chính sẽ xem xét luật pháp quốc gia hiện hành để xác định sự cần thiết phải cập nhật để kết hợp trách nhiệm thiết lập các quy trình xử lý hàng nguy hiểm tại cảng, tuân thủ các quy định của Bộ luật IMDG. Ngoài ra, sẽ đảm bảo rằng các hướng dẫn, chỉ dẫn và thủ tục hành chính cần thiết liên quan đến việc bốc/ dỡ, xếp hàng và vận chuyển hàng nguy hiểm tại các cảng đều sẽ được xây dựng và triển khai;

.2 Các cảng vụ của Quốc gia thành viên sẽ xây dựng và triển khai chương trình đào tạo để đảm bảo rằng tất cả các cán bộ, nhân viên tham gia xử lý hàng nguy hiểm đều được huấn luyện định kỳ theo yêu cầu. Hơn nữa, kế hoạch đào tạo thường xuyên và đào tạo lại cho tất cả các nhân viên tiếp xúc với hàng nguy hiểm sẽ được thực hiện để tránh các mối đe dọa an toàn liên quan đến hàng nguy hiểm; và

.3 cơ quan, đơn vị chịu trách nhiệm chủ chốt và các cảng vụ của Quốc gia thành viên sẽ xây dựng và triển khai hệ thống đánh giá hiệu suất định kỳ trong các hoạt động liên quan đến xử lý hàng nguy hiểm, dựa trên các chỉ số đo lường hoạt động được xác định, làm cơ sở để cải thiện.

Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 30 tháng 12 năm 2020.

**FD**

926 Cục hàng hải đã không thiết lập hoặc xác định sự phù hợp của các cơ sở tiếp nhận ở cảng theo yêu cầu của MARPOL 73/78, Phụ lục I, IV và V (MARPOL, Phụ lục I, quy định 38.1; MARPOL, Phụ lục IV, quy định 12.1; MARPOL, Phụ lục V , quy định 8.1; Bộ luật III, điểm 54, 55, 56.1 và 63).

**Căn nguyên**

927 Những thách thức về không gian trống tại cơ sở tiếp nhận ở cảng và thiếu cơ sở xử lý chất thải do tàu tạo ra do những hạn chế về kinh phí là những nguyên nhân dẫn đến điều này.

**Hành động khắc phục**

928 Quốc gia thành viên sẽ khuyến khích đầu tư khu vực tư nhân để thành lập các cơ sở tiếp nhận ở cảng (PRF) và thành lập các PRF đầy đủ để nhận chất thải từ tàu theo quy định trong MARPOL 73/78, Phụ lục I, II, IV và V. Tạm thời, các chính sách và thủ tục, bao gồm các tiêu chí liên quan, sẽ được xây dựng và triển khai để ủy quyền cho các nhà thầu bên ngoài thu gom rác thải từ tàu. Một hệ thống giám sát sẽ được đưa ra để đảm bảo tuân thủ các dịch vụ được cung cấp, cũng như xử lý hoàn toàn lượng chất thải được thu gom. Các hướng dẫn IMO có sẵn về các cơ sở tiếp nhận ở cảng sẽ được căn cứ (nghị quyết MEPC.83 (44)) trong việc đánh giá sự đầy đủ của các cơ sở tiếp nhận ở cảng. Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 31 tháng 01 năm 2020.

**FD**

929 Cục hàng hải đã không thực hiện Bộ luật IMDG, Bộ luật IMSBC và các sửa đổi liên quan. Ngoài ra, không thể chứng minh sự nhất quán về sự tuân thủ của các tàu chở hàng theo các quy định của Bộ luật về tiêu chuẩn vận chuyển hàng hạt (SOLAS 1974, quy định VII / 3; Bộ luật IMDG, mục 1.3.1; Bộ luật IMSBC, điểm 1.3; Bộ luật về tiêu chuẩn vận chuyển hàng hạt, điểm 3.5; và Bộ luật III, điểm 57).

**Căn nguyên**

930 Thiếu nguồn lực, cả tài chính và con người cần thiết cho việc đưa các sửa đổi đối với Bộ luật về tiêu chuẩn vận chuyển hàng hạt, Bộ luật IMDG và Bộ luật IMSBC vào luật pháp quốc gia, cũng như thiếu sự phối hợp giữa các cơ quan, đơn vị liên quan.

**Hành động khắc phục**

931 Bằng cách sử dụng một hệ thống mới để theo dõi các sửa đổi, các cơ quan, đơn vị chịu trách nhiệm trong ngành hàng hải sẽ xây dựng luật pháp quốc gia, các quy định và quy trình bổ sung bao gồm Bộ luật quốc tế, Bộ luật IMDG và Bộ luật IMSBC, và đảm bảo thực thi nhất quán và thực thi các yêu cầu trong các văn kiện bắt buộc của IMO được nêu ở trên và các sửa đổi của chúng, bao gồm sự phối hợp cần thiết giữa các cơ quan, đơn vị có trách nhiệm. Thiết lập các quy tắc xử lý hàng nguy hiểm tại các cảng theo quy định trong Bộ luật về tiêu chuẩn vận chuyển hàng hạt, Bộ luật IMDG và Bộ luật IMSBC. Cơ quan có thẩm quyền xử lý hàng nguy hiểm sẽ được xác định và phân công trách nhiệm tại các cảng để giải quyết tất cả các yêu cầu liên quan. Xây dựng chương trình và triển khai đào tạo định kỳ cho tất cả các cán bộ, nhân viên liên quan đến việc thực hiện các bộ luật được nêu. Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 30 tháng 03 năm 2021.

**FD**

932 Cục hàng hải đã không thực hiện một hệ thống đánh giá hiệu suất định kỳ đối với các hoạt động của Quốc gia có cảng nhằm mục đích xác minh việc tuân thủ các nghĩa vụ của mình theo các các văn kiện bắt buộc của IMO mà Quốc gia đó là một bên (Bộ luật III, điểm 63).

**Căn nguyên**

933 Thiếu năng lực kỹ thuật để thực hiện một hệ thống đánh giá hiệu suất định kỳ trong việc thực hiện các hoạt động của Quốc gia có cảng.

**Hành động khắc phục**

934 Quốc gia thành viên sẽ xây dựng một chiến lược hàng hải tổng thể, bao gồm các quy trình đánh giá định kỳ và đánh giá hiệu suất trong việc thực hiện các hoạt động của Quốc gia có cảng. Những mục tiêu này sẽ dựa trên các mục tiêu và KPI rõ ràng được xác định cho tất cả các cơ quan, đơn vị liên quan để đánh giá hiệu quả của việc triển khai và thực thi các văn kiện hiện hành của IMO dựa trên các khuyến nghị, để xác định và thực hiện các hành động nhằm cải tiến liên tục. Kết quả đánh giá định kỳ sẽ được báo cáo cho các bộ có trách nhiệm trên cơ sở hàng năm, để đánh giá hiệu quả trong lĩnh vực hoạt động của Quốc gia có cảng. Các cơ quan, đơn vị có liên quan sẽ chỉ định các điểm đầu mối để theo dõi và điều phối các hoạt động của họ, bao gồm cả việc đánh giá hiệu suất. Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 30 tháng 03 năm 2020.

**FD**

935 Cục hàng hải không có cơ sở pháp lý để thực hiện các đợt kiểm tra của Quốc gia có cảng đối với các tàu nước ngoài ghé cảng của Quốc gia thành viên cũng như các luật pháp, hướng dẫn và thủ tục cần thiết để thực hiện nhất quán và xác minh các quyền, nghĩa vụ và trách nhiệm của mình theo quy định trong các văn kiện có liên quan của IMO mà Quốc gia đó là một bên (Bộ luật III, điểm 54.1 và 55).

**Căn nguyên**

936 Thiếu năng lực kỹ thuật và nguồn lực để thực hiện đầy đủ các hoạt động của PSC.

**Hành động khắc phục**

937 Phối hợp với MoU khu vực về PSC, Cục hàng hải sẽ kết hợp với luật pháp quốc gia làm cơ sở pháp lý cho các hoạt động PSC của mình, bao gồm cả cấp thẩm quyền cho PSCO để thực hiện kiểm tra PSC. Ngoài ra, sẽ tiến hành đánh giá để xác định nhu cầu và thông qua và ban hành luật, hướng dẫn và thủ tục bổ sung để thực hiện nhất quán chương trình PSC dựa trên các quy trình PSC của IMO và MoU khu vực. Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 28 tháng 02 năm 2020.

**FD**

938 Chương trình đào tạo bằng văn bản hiện tại do cục hàng hải xây dựng cho PSCO không được cập nhật theo các sửa đổi mới nhất đối với các văn kiện bắt buộc của IMO, nghị quyết hoặc hướng dẫn được IMO áp dụng (Bộ luật III, điểm 60).

**Căn nguyên**

939 Thiếu năng lực kỹ thuật để đáp ứng các yêu cầu từ các quy trình của Bộ luật III và PSC (nghị quyết A.1119 (30)) liên quan đến trình độ và đào tạo PSCO.

**Hành động khắc phục**

940 Cơ quan, đơn vị chịu trách nhiệm trong ngành hàng hải sẽ thực hiện các hành động sau:

.1 một SOP mới để thực hiện chương trình đào tạo bằng văn bản sẽ bao gồm đào tạo cụ thể về PSC cho PSCO mà sẽ được sửa đổi và cập nhật hàng năm, theo các hướng dẫn và quy trình của IMO và chính sách PSC khu vực. Trưởng PSCO sẽ chịu trách nhiệm đảm bảo rằng các PSCO được đào tạo đúng cách và được cập nhật về các phát triển PSC mới nhất và quản lý chương trình đào tạo PSC;

.2 xây dựng và triển khai chương trình để đảm bảo phát triển chuyên môn liên tục cho tất cả các cấp cán bộ, nhân viên tham gia vào các đợt thanh tra PSC; và

.3 sắp xếp để các cán bộ, nhân viên tham gia các khóa đào tạo và hội thảo trong khu vực, quốc tế và nội bộ, do IMO và MoU khu vực tổ chức về PSC.

Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 30 tháng 12 năm 2020.

**FD**

941 Cục hàng hải đã không thực hiện Bộ luật IMDG và Bộ luật IMSBC, bao gồm các sửa đổi liên quan. Quy trình xử lý hàng nguy hiểm tại cảng được phát hiện thấy là không được quy định đầy đủ và hướng dẫn chi tiết về ứng phó khẩn cấp và sơ cứu y tế liên quan đến các sự cố liên quan đến hàng nguy hiểm ở dạng đóng gói không được cơ quan có thẩm quyền ban hành (SOLAS 1974, quy định VII/3 và VII/7-5; Bộ luật IMDG, phần 1.3.1 và Bộ luật III, điểm 57).

**Căn nguyên**

942 Có sự chậm trễ trong việc hoàn thành quy trình lập pháp để kết hợp sửa đổi của các văn kiện bắt buộc của IMO vào luật pháp quốc gia do thiếu sự phối hợp giữa các cơ quan, đơn vị chịu trách nhiệm khác nhau trong ngành hàng hải.

**Hành động khắc phục**

943 Cơ quan, đơn vị chịu trách nhiệm trong ngành hàng hải sẽ thực hiện các hành động sau:

.1 xây dựng các quy định, hướng dẫn và quy trình xử lý các yêu cầu xuất phát từ Bộ luật IMDG và Bộ luật IMSBC sẽ được phát triển và có sự phối hợp cần thiết giữa các đơn vị chịu trách nhiệm. Ngoài ra, thiết lập một chương trình đào tạo bằng văn bản tất cả các cán bộ, nhân viên tham gia xử lý và quản lý hàng nguy hiểm; và

.2 phân công trách nhiệm trong ngành hàng hải để giám sát và theo dõi các thủ tục ở các bến cảng liên quan đến hàng hóa nguy hiểm, bao gồm cả việc thực hiện chúng.

Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 31 tháng 08 năm 2020.

**FD**

944 Mặc dù cục hàng hải đã thiết lập các quy trình để quản lý chương trình PSC, nhưng theo những gì được quan sát thấy, để hoàn thành mục tiêu hàng năm của các tàu được thanh tra theo yêu cầu của Chính phủ để đáp ứng hợp đồng thực hiện cho cơ quan hàng hải, chất lượng của các đợt thanh tra đó là không phù hợp dựa trên số lượng lớn tàu được thanh tra so với những tàu bị giam giữ và các báo cáo được đệ trình. Hơn nữa, chương trình PSC được đề cập không phù hợp với nghị quyết A.1119 (30) (Bộ luật III, điểm 57 và 60).

**Căn nguyên**

945 Thiếu nguồn nhân lực để giải quyết các vấn đề về PSC.

**Hành động khắc phục**

946 Cơ quan, đơn vị chịu trách nhiệm trong ngành hàng hải sẽ thực hiện các hành động sau:

.1 sửa đổi các chính sách về PSC và xem xét và điều chỉnh cho phù hợp các quy trình, hướng dẫn và chỉ dẫn thực hiện các hoạt động của PSC với các nghị quyết IMO mới nhất và MoU khu vực về các quy định của PSC, cũng như triển khai chúng một cách hiệu quả; và

.2 xây dựng một chương trình đào tạo cho các PSCO dựa trên các văn kiện có liên quan của IMO và MoU khu vực theo tiêu chuẩn của PSC, và đơn vị chịu trách nhiệm sẽ thực hiện đánh giá phân bổ lại nhân sự để đảm bảo đủ nguồn lực để quản lý chương trình PSC.

Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 31 tháng 01 năm 2020.

**FD**

947 Mặc dù Quốc gia thành viên là một Bên của MARPOL Phụ lục VI, nhưng các cảng của Quốc gia đó được phát hiện là không được trang bị các phương tiện tiếp nhận phù hợp hoặc cơ cấu điều tiết và biết bị tương đương chưa được thiết lập đầy đủ (MARPOL, Phụ lục VI, quy định 17.1; và Bộ luật III, điều 56.1 ).

**Căn nguyên**

948 Thiếu năng lực và thiết bị để đáp ứng các yêu cầu của MARPOL Phụ lục VI liên quan đến các cơ sở tiếp nhận.

**Hành động khắc phục**

949 Cơ quan, đơn vị chịu trách nhiệm trong ngành hàng hải sẽ thực hiện các hành động sau:

.1 xây dựng và triển khai khung pháp lý để triển khai MARPOL Phụ lục VI, cũng như các quy trình và hướng dẫn cần thiết để thực hiện và thực thi các yêu cầu xuất phát từ MARPOL Phụ lục VI. Hơn nữa, sẽ chỉ định nhân sự đầy đủ để thực hiện các yêu cầu của MARPOL Phụ lục VI; và

.2 phối hợp với Chính phủ để ưu tiên ngân sách cho việc cung cấp đầy đủ các thiết bị và thiết bị tiếp nhận đầy đủ và các cơ sở sẽ được thiết lập tương ứng.

Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 31 tháng 12 năm 2020.

**FD**

950 Cục hàng hải đã không thực hiện một hệ thống đánh giá hiệu suất định kỳ trong việc thực hiện các hoạt động của Quốc gia có cảng, nhằm mục đích xác minh sự tuân thủ các nghĩa vụ của Nhà nước theo các văn kiện bắt buộc của IMO mà Quốc gia đó là một bên (Bộ luật III, điểm 63).

**Căn nguyên**

951 Thiếu khung kiểm soát có hệ thống để giám sát và đánh giá hiệu suất đối với các nghĩa vụ của Quốc gia có cảng theo các văn kiện bắt buộc của IMO.

**Hành động khắc phục**

952 Các cơ quan, đơn vị chịu trách nhiệm trong ngành hàng hải sẽ sửa đổi chiến lược triển khai văn kiện của IMO giai đoạn 2018-2023 để bao gồm các quy trình đánh giá hiệu suất định kỳ trong lĩnh vực hoạt động của Quốc gia có cảng dựa trên các mục tiêu và KPI rõ ràng. Kết quả đánh giá định kỳ sẽ được báo cáo hàng năm cho các bộ tương ứng để đánh giá hiệu quả hoạt động trong lĩnh vực hoạt động của Quốc gia có cản liên quan đến việc tuân thủ các văn kiện bắt buộc của IMO mà Quốc gia đó là một bên. Song song, việc sửa đổi hệ thống quản lý của các thực thể có liên quan sẽ được thực hiện để cập nhật các quy trình liên quan. Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 31 tháng 12 năm 2020.

**FD**

953 Quốc gia thành viên không có phương tiện tiếp nhận phù hợp hoặc khả năng chấp nhận tất cả các dòng chất thải được quy định theo các điều khoản liên quan của MARPOL 73/78 tại các cảng của mình (MARPOL, Phụ lục I, quy định 38.1; và Bộ luật III, điểm 56.1).

**Căn nguyên**

954 Nghĩa vụ cung cấp các cơ sở tiếp nhận ở cảng theo các yêu cầu của MARPOL không được đưa vào luật pháp quốc gia và trách nhiệm cung cấp các cơ sở đó không được giao hợp pháp cho bất kỳ cảng hoặc cơ sở ở cảng nào.

**Hành động khắc phục**

955 Các hành động sau đây sẽ được thực hiện để giải quyết vấn đề:

.1 cơ quan, đơn vị chủ chốt trong ngành hàng hải sau khi tham khảo ý kiến của các cơ quan chính phủ có liên quan, sẽ thiết lập một hệ thống để đưa các văn kiện bắt buộc của IMO và sửa đổi của chúng vào luật pháp quốc gia, và định kỳ xem xét cũng như cập nhật pháp luật;

.2 "Đơn vị tư vấn pháp lý" sẽ theo dõi việc xem xét và cập nhật luật pháp quốc gia và thông báo cho các cảng vụ về nghĩa vụ của Nhà nước liên quan đến các cơ sở tiếp nhận ở cảng;

.3 thông qua luật pháp, sẽ bắt buộc các cảng phải cung cấp các phương tiện tiếp nhận phù hợp và chuyển tiếp các báo cáo định kỳ cho IMO; và

.4 tính khả dụng của các cơ sở tiếp nhận tại các cảng sẽ được đưa vào như một phần của đánh giá và xem xét hàng năm về hoạt động của Quốc gia thành viên trong việc thực hiện các hoạt động của Quốc gia có cảng.

Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 31 tháng 12 năm 2021.

**FD**

956 Quốc gia thành viên không đảm bảo rằng các tàu treo cờ của các Bên không phải là một bên trong các văn kiện có liên quan của IMO sẽ không được đối xử tốt hơn so với các tàu treo cờ của các Bên là một bên trong các văn kiện đó (SOLAS 1974, quy định I/19; và Bộ luật III, điểm 59).

**Căn nguyên**

957 Luật pháp chính của quốc gia đã lỗi thời, vì không có đánh giá định kỳ về pháp luật, bao gồm việc xem xét các nghĩa vụ của Quốc gia có cảng. Hơn nữa, các đánh giá định kỳ và cập nhật pháp luật đã không được thực hiện do quá trình cần để sửa đổi một đạo luật hiện hành là rất dài.

**Hành động khắc phục**

958 Quốc gia thành viên sẽ thực hiện các hành động sau:

.1 xem xét và cập nhật luật pháp chính của quốc gia và một đạo luật sửa đổi sẽ được ban hành, trong đó sẽ bao gồm một điều khoản để đối xử với các bên không tham gia các văn kiện bắt buộc của IMO không thuận lợi hơn so với các bên tham gia các văn kiện; và

.2 thông qua một thủ tục đơn giản hóa để kết hợp các sửa đổi có hiệu lực theo thủ tục sửa đổi ngầm thành luật quốc gia với sự tư vấn của Văn phòng Tổng chưởng lý, trong đó sẽ bao gồm các đánh giá định kỳ về các luật hiện hành.

Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 31 tháng 12 năm 2021.

**FD**

959 Có bằng chứng cho thấy ngành hàng hải đã không thực hiện một số quy định của Bộ luật IMDG và Bộ luật IMSBC, đặc biệt liên quan đến:

.1 hướng dẫn chi tiết về ứng phó trong trường hợp khẩn cấp và chăm sóc y tế khẩn cấp cần thiết trong trường hợp liên quan đến hàng nguy hiểm; và

.2 việc vận chuyển hàng nguy hiểm ở dạng rắn dạng xô tuân thủ các quy định có liên quan của Bộ luật IMSBC

(SOLAS 1974, quy định VII/2.4, VII/3 và VII/7-5; Bộ luật IMDG, phần 1.5.2; và Bộ luật III, điểm 54 và 55).

**Căn nguyên**

960 Thiếu luật pháp, chính sách và quy trình quốc gia làm cơ sở cho việc thực thi và thi hành các quy định của Bộ luật IMDG và Bộ luật IMSBC, và thiếu một cơ chế để cập nhật các quy định về cảng. Ngoài ra, không có chương trình đào tạo nào dành cho cán bộ, nhân viên xử lý hàng nguy hiểm.

**Hành động khắc phục**

961 Cục hàng hải sẽ thực hiện các hành động sau:

.1 xây dựng và triển khai luật pháp, chính sách và quy trình quốc gia để thực thi và thi hành nhất quán các yêu cầu của Bộ luật IMDG và Bộ luật IMSBC;

.2 truyền đạt thông tin bắt buộc tới IMO, bao gồm thông tin chi tiết về "cơ quan có thẩm quyền";

.3 đưa ra một hệ thống để xem xét các chương trình đào tạo cho tất cả các cán bộ, nhân viên ở bờ có liên quan đến việc triển khai thực hiện Bộ luật IMDG và Bộ luật IMSBC; và

.4 Cục hàng hải sẽ đảm bảo rằng các cơ sở ở cảng thực hiện kế hoạch dự phòng IMDG và IMSBC liên quan đến phản ứng của mình đối với (các) sự cố liên quan đến hàng nguy hiểm, thông qua việc giám sát hiệu quả. Các đơn vị khai thác ở cảng cũng sẽ thực hiện các kế hoạch dự phòng mà sẽ được kết nối với các kế hoạch hàng hóa nguy hiểm của cơ sở ở cảng.

Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 31 tháng 12 năm 2022.

**FD**

962 Quốc gia thành viên không quy định việc cung cấp các cơ sở tiếp nhận ở cảng theo quy định của MARPOL và các công ty cung cấp một phần dịch vụ hiện tại không được giám sát một cách có hệ thống. Không có bằng chứng đánh giá mức độ đầy đủ của các cơ sở tiếp nhận ở cảng được thiết lập để thu gom chất thải từ tàu theo yêu cầu của Phụ lục I, IV và V (MARPOL, Phụ lục I, quy định 38.1; MARPOL, Phụ lục IV, quy định 12.1; MARPOL, Phụ lục V, quy định 8.1; và Bộ luật III, điểm 54, 55 và 57).

**Căn nguyên**

963 Nghĩa vụ cung cấp các phương tiện tiếp nhận cảng phù hợp với các yêu cầu của MARPOL không được quy định trong luật pháp quốc gia và không có quy trình và hướng dẫn bằng văn bản.

**Hành động khắc phục**

964 Cục hàng hải sẽ xây dựng và thực hiện luật pháp, chính sách và quy trình bằng văn bản của quốc gia để điều chỉnh các cơ sở tiếp nhận ở cảng (PRF). Xây dựng các quy định về cảng và các hướng dẫn cần thiết và thông số kỹ thuật và một cơ chế giám sát các quy trình sẽ được thiết lập và cũng được kết hợp vào trong giấy phép của cơ sở ở cảng. Các hướng dẫn của IMO về PRF, các yêu cầu báo cáo đối với chất thải do tàu tạo ra (cũng cho các cảng cá) và cơ chế giám sát các quy trình sẽ được đưa vào giấy phép của cơ sở ở cảng. Một hệ thống sẽ được thiết lập để đánh giá định kỳ sự đầy đủ của PRF ở cấp Nhà nước, làm cơ sở để cải thiện các biện pháp đã thực hiện. Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 31 tháng 12 năm 2022.

**FD**

965 Có bằng chứng cho thấy một số lĩnh vực của chương trình kiểm tra của chính quyền cảng do Cảng vụ thành lập không phù hợp với Quy trình IMO về kiểm tra của chính quyền cảng như trình độ của cán bộ, nhân viên kiểm tra của chính quyền cảng, theo các quy trình trong trường hợp có căn cứ rõ ràng để kiểm tra chi tiết hơn và hành động được thực hiện khi thiếu sót dẫn đến có thể bị giam giữ được tiết lộ (Bộ luật III, điểm 60 và 61).

**Căn nguyên**

966 Thiếu cơ sở pháp lý cập nhật thực tế và các quy trình được thiết lập để quản lý kiểm tra của chính quyền cảng theo quy định của nghị quyết A.1119 (30). Các đợt thanh tra việc kiểm tra của chính quyền cảng được thực hiện phù hợp với luật pháp quốc gia hiện hành trong đó không có các yêu cầu liên quan đến đào tạo và trình độ của PSCO.

**Hành động khắc phục**

967 Pháp luật, chính sách và quy trình kiểm tra của chính quyền cảng sẽ được ban hành và triển khai thực hiện. Một chương trình đào tạo chuyên ngành cho PSCO sẽ được xây dựng và triển khai, để cập nhật kiến thức và kỹ năng của PSCO trong tất cả các lĩnh vực liên quan và xem xét các thiếu sót quan sát được trong việc diễn giải các yêu cầu của các văn kiện bắt buộc của IMO. Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 31 tháng 12 năm 2022.

**FD**

968 Không có bằng chứng cho thấy Cục hàng hải đã thực hiện đánh giá và xem xét định kỳ về hoạt động của mình trong việc thực hiện các hoạt động của Quốc gia có cảng theo quy định trong các văn kiện hiện hành của IMO (Bộ luật III, điểm 63).

**Căn nguyên**

969 Thiếu chính sách và quy trình đánh giá và xem xét hiệu suất định kỳ của cục hàng hải.

**Hành động khắc phục**

970 Cục hàng hải sẽ thể chế hóa và thực hiện một chương trình bằng văn bản để đánh giá và xem xét định kỳ hiệu suất để đáp ứng các nghĩa vụ của mình theo quy định trong các văn kiện hiện hành của IMO trong bối cảnh các hoạt động của Quốc gia có cảng. Cụ thể, tiến hành xây dựng các chính sách và quy trình phân tích và đánh giá dữ liệu về các cơ sở tiếp nhận ở cảng và kiểm tra của chính quyền cảng để xác định xem nguồn lực và quy trình có đầy đủ hay không. Hành động khắc phục này sẽ được hoàn thành trước ngày 31 tháng 12 năm 2022.

**CÁC LĨNH VỰC PHÁT TRIỂN TÍCH CỰC**

**Thực hành tốt nhất**

971 Việc Chính phủ ủy quyền cho Cục trưởng Cục hàng hải thực thi quyền lực của Chính phủ theo quy định trong Luật Hải Vận Thương Thuyền và ban hành luật để tạo hiệu lực đối với các quy định của các công ước quốc tế hiện hành đã tạo điều kiện thuận lợi cho các vấn đề lập pháp và cho phép Cục hàng hải thúc đẩy một số thông tư.

972 Các hệ thống quản lý chất lượng của các cơ quan, đơn vị khác nhau của Quốc gia thành viên được chứng nhận theo tiêu chuẩn ISO 9001.

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_