

ỦY BAN PHÁP LUẬT  
Phiên họp thứ 107  
Mục chương trình nghị sự 18

LEG 107/18/2  
Ngày 11/12/2020  
Bản gốc: Tiếng Anh

**BÁO CÁO CỦA ỦY BAN PHÁP LUẬT VỀ CÔNG TÁC  
TẠI PHIÊN HỌP THỨ 107 CỦA MÌNH**

Mục	Trang
I GIỚI THIỆU	3
II TIẾN HÀNH PHIÊN HỌP TỪ XA	3
III THÀNH PHẦN THAM GIA	3
IV KHAI MẠC PHIÊN HỌP VÀ MIỄN TRỪ QUY ĐỊNH THỦ TỤC	3
VI DIỄN VĂN KHAI MẠC CỦA TỔNG THƯ KÝ	3
VII BÁO CÁO CHUNG	4
1 THÔNG QUA CHƯƠNG TRÌNH NGHỊ SỰ	4
2 BÁO CÁO CỦA TỔNG THƯ KÝ VỀ THƯ ỦY NHIỆM	5
3 TẠO ĐIỀU KIỆN THUẬN LỢI CHO VIỆC BẮT ĐẦU CÓ HIỆU LỰC VÀ GIẢI THÍCH HẢI HÒA NGHỊ ĐỊNH THƯ 2010 HNS	5
4. CUNG CẤP BẢO ĐẢM TÀI CHÍNH TRONG TRƯỜNG HỢP THUYỀN VIÊN BỊ BỎ RƠI, VÀ TRÁCH NHIỆM CỦA CHỦ TÀU ĐỐI VỚI CÁC KHIẾU NẠI THEO HỢP ĐỒNG ĐỐI VỚI THƯƠNG TẬT CÁ NHÂN HOẶC TỬ VONG CỦA THUYỀN VIÊN THEO TIẾN TRÌNH SỬA ĐỔI CÔNG ƯỚC LAO ĐỘNG HÀNG HẢI ILO, 2006	5

5	ĐỐI XỬ CÔNG BẰNG VỚI THUYỀN VIÊN TRONG TRƯỜNG HỢP XẢY RA TAI NẠN HÀNG HẢI	12
6	LỜI KHUYÊN VÀ HƯỚNG DẪN LIÊN QUAN ĐẾN VIỆC TRIỂN KHAI CÁC VĂN KIỆN IMO	12
7	BIỆN PHÁP PHÒNG NGỪA CÁC HÀNH VI TRÁI PHÁP LUẬT LIÊN QUAN ĐẾN VIỆC ĐĂNG KÝ GIAN LẬN VÀ CƠ QUAN ĐĂNG KÝ TÀU BIỂN GIAN LẬN	13
8	THỰC HIỆN THEO PHẠM VI QUY ĐỊNH VÀ PHÂN TÍCH LỖ HỔNG CỦA CÁC CÔNG ƯỚC DO ỦY BAN PHÁP LÝ BAN HÀNH LIÊN QUAN ĐẾN TÀU TỰ HÀNH DỪNG TRONG HÀNG HẢI (MASS)	18
9	DIỄN GIẢI THỐNG NHẤT VỀ KIỂM TRA VIỆC VI PHẠM QUYỀN GIỚI HẠN TRÁCH NHIỆM PHÁP LÝ CỦA CHỦ SỞ HỮU THEO CÔNG ƯỚC CỦA IMO	19
10	VẤN ĐỀ LIÊN QUAN ĐẾN CÔNG TÁC CỦA ỦY BAN PHÁP LÝ VÀ ĐẠI DỊCH COVID-19	23
11	NẠN CƯỚP BIỂN	25
12	CÔNG VIỆC CỦA CÁC CƠ QUAN KHÁC CỦA IMO	25
13	HOẠT ĐỘNG HỢP TÁC KỸ THUẬT LIÊN QUAN ĐẾN LUẬT HÀNG HẢI	25
14	XEM XÉT TÌNH TRẠNG CỦA CÁC CÔNG ƯỚC VÀ CÁC VĂN KIỆN HIỆP ƯỚC KHÁC DO ỦY BAN PHÁP LÝ BAN HÀNH	26
15	CHƯƠNG TRÌNH LÀM VIỆC	26
16	BẦU CHỌN CÁN BỘ	30
17	BẤT KỲ NỘI DUNG NÀO KHÁC	30
18	XEM XÉT BÁO CÁO CỦA ỦY BAN VỀ PHIÊN HỌP THỨ 107 CỦA MÌNH	32

## **PHỤ LỤC**

**PHỤ LỤC 1 BÁO CÁO TÌNH TRẠNG HAI NĂM MỘT LẦN NĂM 2020-2021**

**PHỤ LỤC 2 CÁC MỤC ĐƯỢC ĐƯA VÀO CHƯƠNG TRÌNH NGHỊ SỰ LEG 108**

**PHỤ LỤC 3 PHÁT BIỂU CỦA CÁC PHÁI ĐOÀN**

## GIỚI THIỆU

I Phiên họp lần thứ 107<sup>1</sup> của Ủy ban Pháp chế được tổ chức từ xa từ ngày 27 tháng 11 đến ngày 11 tháng 12 năm 2020, theo chương trình họp sửa đổi cho năm 2020 (Thông tư số 4213/ Phụ lục 6, phụ lục), dưới sự điều phối của Chủ tịch, Ông Volker Schöfisch (Đức) và Phó Chủ tịch, Bà Gillian Grant (Canada).

## TIẾN HÀNH PHIÊN HỌP TỪ XA

II Ủy ban đã tổ chức các cuộc họp trực tuyến diễn ra từ ngày 27 và 30 tháng 11 đến ngày 1 tháng 12 năm 2020 theo *Hướng dẫn tạm thời để tạo điều kiện cho các phiên họp từ xa của các Ủy ban trong đại dịch COVID-19* (Hướng dẫn tạm thời), được Ủy ban thông qua tại phiên họp bất thường đầu tiên, được tổ chức vào tháng 09/2020 diễn ra đồng thời với các phiên họp bất thường của các Ủy ban IMO khác (ALCOM/ES/5/1, phụ lục 1). Hơn nữa, theo quyết định của Ủy ban tại phiên họp bất thường đầu tiên và các quy định của quy tắc 9 trong quy tắc thủ tục của Ủy ban, Ủy ban đã đồng ý chấp nhận các thông tin xác thực được gửi bằng phương thức điện tử cho phiên họp này, với các bản gốc kèm theo để theo dõi do các trường hợp ngoại lệ phát sinh do đại dịch COVID-19 gây ra.

## THÀNH PHẦN THAM GIA

III Tất cả các Thành viên đã gửi thông tin xác thực hợp lệ đã được đăng ký trên Hệ thống Đăng ký Cuộc họp Trực tuyến (OMRS) và cũng được đưa vào danh sách những người tham gia phiên họp từ xa được coi là "có mặt" theo nghĩa của quy tắc 28 (1) của Quy tắc Thủ tục của Ủy ban pháp lý, và phù hợp với khoản 16 của Hướng dẫn tạm thời. Các Thành viên Liên kết và các quan sát viên được liệt kê trong tài liệu LEG 107/INF.1 cũng tham gia phiên họp.

## KHAI MẠC PHIÊN HỌP VÀ MIỄN TRỪ QUY ĐỊNH THỦ TỤC

IV Ủy ban nhắc lại rằng, tại phiên họp bất thường đầu tiên, Ủy ban đã đồng ý từ bỏ một phần quy tắc 3 trong các quy tắc thủ tục của mình để cho phép tổ chức từ xa các phiên họp của mình.

V Phiên họp thứ 107 của Ủy ban đã được Chủ tịch tuyên bố khai mạc sau khi thành lập số đại biểu tối thiểu, theo quy tắc 34 và 35 của Quy tắc về thủ tục của Ủy ban pháp lý và quy định trong khoản 17 của Hướng dẫn tạm thời.

## DIỄN VĂN KHAI MẠC CỦA TỔNG THƯ KÝ

VI Tổng thư ký hoan nghênh các đại biểu đã tham dự và đọc diễn văn khai mạc, có thể

---

<sup>1</sup> Phiên họp thứ 107 của Ủy ban Pháp lý, ban đầu dự kiến được tổ chức từ ngày 16 đến ngày 20 tháng 3 năm 2020, nhưng đã bị hoãn lại do đại dịch COVID-19, như đã nêu trong Thông tư số 4213 ngày 06/03/2020.

tải xuống toàn văn bài phát biểu từ trang web của IMO theo link sau:

[Legal Committee, 107th session \(LEG 107\), 27 November, 30 November, 1 December 2020](#)

[\(imo.org\)](#)(Ủy ban pháp lý, phiên họp thứ 107 (LEG 107), ngày 27 tháng 11, ngày 30 tháng 11, ngày 1 tháng 12 năm 2020 (imo.org))

## **BÁO CÁO CHUNG**

VII Phái đoàn Thổ Nhĩ Kỳ đã báo cáo liên quan đến việc lên tàu và tìm kiếm tàu treo cờ của mình bởi một tàu chiến dưới quyền chỉ huy hoạt động Irini của Liên minh Châu Âu ở Biển Địa Trung Hải vào ngày 22 tháng 11 năm 2020. Phái đoàn Thổ Nhĩ Kỳ tuyên bố rằng sự can thiệp này diễn ra mà không sự đồng ý của Thổ Nhĩ Kỳ với tư cách là quốc gia treo cờ hoặc chủ tàu, trái với Nghị định thư năm 2005 của Công ước SUA. Đáp lại, phái đoàn của Đức đã đưa ra một tuyên bố bày tỏ quan điểm rằng cuộc khám xét nói trên được tiến hành phù hợp với các nghị quyết liên quan của Hội đồng Bảo an Liên hợp quốc.

VIII Theo yêu cầu, các tuyên bố đầy đủ của các phái đoàn của Thổ Nhĩ Kỳ và Đức được nêu trong phụ lục 3 của báo cáo này.

**File âm thanh:** Thứ sáu, ngày 27/11/2020

### **1 THÔNG QUA CHƯƠNG TRÌNH NGHỊ SỰ**

1.1 Ủy ban đã thông qua chương trình nghị sự của mình cho phiên họp được nêu trong tài liệu LEG 107/1/Rev.1, và ghi chú các chú thích cho chương trình làm việc tạm thời, được nêu trong phụ lục 1 của tài liệu LEG 107/1/1/Rev.1 (Ban thư ký) và trong tài liệu LEG 107/1/1/Add.1 (Chủ tọa).

1.2 Ủy ban cũng lưu ý thời gian biểu tạm thời được nêu trong phụ lục 2 của văn bản LEG 107/1/1 / Rev.1 và đồng ý rằng thời gian biểu tạm thời sẽ được sử dụng như một hướng dẫn cho công việc của Ủy ban, dựa trên sự hiểu biết rằng nó sẽ có thể điều chỉnh tùy thuộc vào tiến trình thực hiện mỗi ngày.

1.3 Ủy ban lưu ý thêm những điều sau liên quan đến chương trình nghị sự của mình:

- .1 do việc bổ sung mục 10 trong chương trình nghị sự mới về Các vấn đề liên quan đến công việc của Ủy ban pháp lý và đại dịch COVID-19, các mục từ 10 đến 17 đã được đánh số lại lần lượt là mục 11 đến 18 trong chương trình nghị sự tạm thời sửa đổi ; và
- .2 ý định của Chủ tọa là kết hợp các vấn đề liên quan đến thuyền viên theo các mục 4, 5 và 10 trong chương trình nghị sự thành một mục thảo luận hợp nhất cho Ủy ban để đưa ra các quyết định khi thích hợp, và trong bối cảnh này, Ủy ban sẽ cũng xem xét hai đầu ra mới liên quan đến thuyền viên theo mục 15 của chương trình, ngay sau khi xem xét các mục 4, 5 và 10 của

---

chương trình.

1.4 Do hạn chế về thời gian, Ủy ban đã hoãn việc xem xét toàn bộ hoặc một phần các mục 3, 11, 12, 13 và 14 của chương trình đến phiên họp thứ 108 của mình. Thông tin chi tiết về các hạng mục bị hoãn có trong các phần tương ứng của báo cáo này.

1.5 Bản tóm tắt các cân nhắc của Ủy ban liên quan đến các mục chương trình nghị sự khác nhau được trình bày dưới đây.

**File âm thanh:** Thứ sáu, ngày 27/11/2020

## **2 BÁO CÁO CỦA TỔNG THƯ KÝ VỀ THƯ ỦY NHIỆM**

2.1 Ủy ban ghi nhận báo cáo của Tổng thư ký, trong đó nói rằng thư ủy nhiệm của 93 phái đoàn tham dự phiên họp là đúng hạn và đúng hình thức, theo quy tắc 9 của Quy tắc về Thủ tục của Ủy ban pháp lý.

**File âm thanh:** Thứ sáu, ngày 27 tháng 11 và Thứ ba, ngày 1 tháng 12 năm 2020

## **3 TẠO ĐIỀU KIỆN THUẬN LỢI CHO VIỆC BẮT ĐẦU CÓ HIỆU LỰC VÀ GIẢI THÍCH HÀI HÒA NGHỊ ĐỊNH THƯ 2010 HNS**

3.1 Do hạn chế về thời gian, Ủy ban quyết định hoãn việc xem xét nội dung chương trình nghị sự này sang phiên họp thứ 108.

**File âm thanh:** Thứ Ba, ngày 01/12/2020

## **4. CUNG CẤP BẢO ĐẢM TÀI CHÍNH TRONG TRƯỜNG HỢP THUYỀN VIÊN BỊ BỎ RƠI, VÀ TRÁCH NHIỆM CỦA CHỦ TÀU ĐỐI VỚI CÁC KHIẾU NẠI THEO HỢP ĐỒNG ĐỐI VỚI THƯƠNG TẬT CÁ NHÂN HOẶC TỬ VONG CỦA THUYỀN VIÊN THEO TIẾN TRÌNH SỬA ĐỔI CÔNG ƯỚC LAO ĐỘNG HÀNG HẢI ILO, 2006**

4.1 Ủy ban đã xem xét tất cả các tài liệu liên quan đến thuyền viên theo các mục 4, 5 và 10 chương trình nghị sự và các đề xuất cho các đầu ra mới liên quan đến thuyền viên theo mục 15 của chương trình nghị sự, trong một thảo luận hợp nhất và đưa ra quyết định theo các mục tương ứng của chương trình như đã nêu phía dưới.

4.2 Ủy ban nhắc lại rằng, tại phiên họp thứ 103 của mình, dựa trên cuộc thảo luận về vấn đề nghiêm trọng của việc bỏ rơi thuyền viên, Ủy ban đã đồng ý xem xét vấn đề.

4.3 Ủy ban cũng nhắc lại rằng, tại các phiên họp trước, Ủy ban đã bày tỏ cam kết mạnh mẽ trong việc bảo vệ quyền của thuyền viên trong các trường hợp bị bỏ rơi và lưu ý rằng việc cung cấp thông tin chính xác cho cơ sở dữ liệu chung của IMO/ ILO không chỉ là trách nhiệm của Quốc gia có tàu treo cờ mà còn là của Quốc gia có cảng và các bên khác có liên quan.

4.4 Ủy ban nhắc lại rằng thông tin về các thủ tục liên quan đến việc báo cáo lên cơ sở dữ liệu chung của IMO/ ILO đã được ILO và các Ban thư ký IMO cung cấp tại phiên họp thứ 106 trong tài liệu LEG 106/4, và bởi Ban thư ký ILO trong tài liệu LEG 106/4 / 4.

4.5 Ủy ban đã xem xét tài liệu LEG 107/4 (Ban thư ký ILO và IMO). Ủy ban được thông báo rằng tất cả các trường hợp được báo cáo sau ngày 1 tháng 1 năm 2004 đã được ghi lại trên cơ sở dữ liệu này và năm 2019 tổng số trường hợp được báo cáo là 40 trường hợp và trong số này, 6 trường hợp đã được giải quyết tính đến ngày 31 tháng 12 năm 2019.

4.6 Ủy ban cũng xem xét tài liệu LEG 107/10/2, trong phụ lục của mình, một phụ lục bổ sung đối với báo cáo về cơ sở dữ liệu chung của IMO/ILO về việc thuyền viên bị bỏ rơi được cung cấp trong tài liệu LEG 107/4, và được thông báo rằng tất cả các sự cố được ghi lại trên cơ sở dữ liệu chung của IMO/ILO kể từ ngày 13 tháng 12 năm 2019 được trình bày trong phụ lục của tài liệu LEG 107/10/2.

4.7 Ủy ban cũng được thông báo rằng trong năm 2020, tổng số 65 trường hợp mới đã được báo cáo, con số này thể hiện sự gia tăng đáng kể trong các trường hợp được báo cáo từ những năm trước. Cột bên phải của phụ lục tài liệu LEG 107/10/2 cho biết tình trạng của vụ việc (đã giải quyết, tranh chấp, v.v.), tình hình hiện tại và mức độ liên quan đến đại dịch COVID-19.

4.8 Ngoài ra, Ủy ban được thông báo thêm rằng, tính đến ngày 30 tháng 11 năm 2020, trong số 65 trường hợp mới vào năm 2020, chỉ có 18 trường hợp được giải quyết cho đến nay và khoảng 17 trường hợp đã được báo cáo kể từ ngày 13 tháng 12 năm 2019 có liên quan đến hậu quả của đại dịch COVID-19 càng làm trầm trọng thêm tình hình thay đổi thủy thủ đoàn của các thuyền viên.

4.9 Ủy ban đã xem xét tài liệu LEG 107/4/1 (Liên đoàn Công nhân Vận tải Quốc tế (ITF)) có phân tích các trường hợp bị bỏ rơi được ITF báo cáo cho cơ sở dữ liệu chung của IMO/ILO về việc thuyền viên bị bỏ rơi trong khoảng thời gian từ ngày 1 tháng 1 đến ngày 13 Tháng 12 năm 2019.

4.10 Ủy ban cũng xem xét lại tài liệu LEG 107/4/3 (Văn phòng Vận tải biển quốc tế (ICS)) cung cấp thông tin về tình hình bỏ rơi toàn cầu hiện nay và các mối quan tâm ở thời điểm hiện tại. Tài liệu cũng mời các Quốc gia thành viên và các tổ chức liên quan tư vấn cho ILO và IMO bất kỳ thông tin nào liên quan đến các trường hợp được liệt kê trong cơ sở dữ liệu chung của IMO/ILO; và cũng mời Ủy ban xem xét các cách thức mà Ủy ban có thể giải quyết những thách thức hiện tại mà những người bị ảnh hưởng bởi việc bỏ rơi phải đối mặt, bao gồm khuyến khích việc phê chuẩn thêm Công ước Lao động Hàng hải, 2006 (MLC, 2006) và nhắc nhở các Quốc gia thành viên và các bên liên quan khác về trách nhiệm của họ đối với những người đi biển bị bỏ rơi.

4.11 Trong cuộc thảo luận sau đó, các quan điểm sau đã được bày tỏ:

- .1 một số phái đoàn bày tỏ ý kiến cho rằng cần phải làm rõ hơn tình trạng của các vụ việc đang được tranh chấp, đang kiện tụng hoặc thậm chí đã được giải quyết liên quan đến thông tin được cung cấp trong phụ lục của tài liệu LEG 107/4, mặc dù họ nhận thức được rằng khó kiểm tra thông tin ở các khu vực pháp lý khác và do đó khó cập nhật cơ sở dữ liệu cho phù hợp;
- .2 phái đoàn của Cộng hòa Hồi giáo Iran tuyên bố rằng theo khoản 9 của tài liệu LEG 107/4/1 phải là "Vịnh Ba Tu" là tên chính thức và khoản 20 của tài liệu đã không phản ánh đúng rằng các sửa đổi năm 2014 đối với MLC, 2006 đã không được Cộng hòa Hồi giáo Iran chấp nhận, nhưng việc bảo vệ dựa trên bảo hiểm đã được tuân thủ trong các quy định của quốc gia của họ;
- .3 mặc dù các sửa đổi 2014 đối với MLC, 2006 vào năm 2017 có hiệu lực, hiện không có đủ công cụ sẵn có để giải quyết các trường hợp bỏ rơi ở các quốc gia có cảng, điều này đã khiến cho các trường hợp bị bỏ rơi ngày càng gia tăng. Tình hình càng trở nên trầm trọng hơn do hậu quả của đại dịch COVID-19. Đặc biệt, các trường hợp bỏ rơi của **Ptolemeos** và **Arybbas** ở Djibouti đã cho thấy có nhiều vấn đề nghiêm trọng trong đó những thuyền viên bị bỏ rơi không được tiếp cận hỗ trợ y tế trên bờ;
- .4 Phái đoàn Thái Lan thông báo rằng các sửa đổi năm 2014 đối với MLC, 2006 đã được đưa vào luật pháp quốc gia của nước này và việc chấp nhận các sửa đổi này sẽ sớm được báo cáo cho ILO;
- .5 một số phái đoàn bày tỏ quan điểm rằng các tài liệu cho thấy điều đáng buồn là điều kiện sống tồi tệ của những thuyền viên bị bỏ rơi tiếp tục là một vấn đề rất nghiêm trọng, đặc biệt là liên quan đến đại dịch COVID-19. Các quốc gia thành viên được khuyến khích tiếp tục báo cáo các trường hợp bị bỏ rơi và duy trì tất cả các nghĩa vụ MLC của họ liên quan đến thuyền viên. Các Quốc gia treo cờ cũng được khuyến khích phải đảm bảo rằng chỉ nên mua bảo hiểm cho các con tàu từ các công ty bảo hiểm được chấp thuận;
- .6 nhiều phái đoàn đã bày tỏ sự cảm ơn đối với Ban thư ký của IMO và ILO vì đã duy trì cơ sở dữ liệu chung rất hữu ích trong việc thảo luận và hỗ trợ các quyền của thuyền viên và đã đưa những quyền này vào luật pháp quốc gia. Đặc biệt, quy định về bảo hiểm bắt buộc là một trong những vấn đề chính khi đồng ý Hợp đồng lao động của thuyền viên;
- .7 Thuyền viên được coi là công nhân chủ chốt toàn cầu và do đó, việc phê chuẩn và thực hiện MLC 2006 là rất cần thiết. Không thể chấp nhận được việc thuyền viên bị bỏ rơi phải chịu khó khăn do chủ tàu không tuân thủ trách nhiệm. Hơn nữa, việc giải quyết các trường hợp bị bỏ rơi không được tạo thêm gánh nặng cho thuyền viên;

- .8 một số phái đoàn đã cung cấp thông tin cho thấy rằng nhiều trường hợp liên quan đến tàu đăng ký tại quốc gia của họ hoặc tại các cảng của họ được báo cáo vào năm 2019 đã được giải quyết và các vụ việc đã được giải quyết với các thuyền viên hoặc các thuyền viên đã được hồi hương. Hơn nữa, việc áp dụng các biện pháp trừng phạt quốc tế đã làm tổn hại đến giải pháp trong một trường hợp và quyền của thuyền viên trên tàu của họ đã bị vi phạm;
- .9 Nhiều phái đoàn cho rằng cần phải đảm bảo trang trải tài chính cho việc hồi hương và trả lương cũng như tình trạng của thuyền viên cần được cải thiện. Tại các Quốc gia có cảng, có những vấn đề nghiêm trọng với các yêu cầu về nhân viên an toàn mà các Quốc gia treo cờ không thể hỗ trợ việc hồi hương của các thuyền viên. Điều này cần được tính đến khi tìm giải pháp, và đặc biệt, đã tham khảo các yêu cầu liên quan của Quốc gia treo cờ theo điều 94 của Công ước Liên hợp quốc về Luật Biển (UNCLOS);
- .10 ICS tuyên bố rằng tài liệu LEG 107/4/3 phản ánh tình hình toàn cầu của các thuyền viên vào cuối năm ngoái, nhưng nó đã lỗi thời do số vụ gia tăng trong những tháng gần đây. Hơn nữa, cần phải có báo cáo và cập nhật chính xác để phản ánh kịp thời các trường hợp bị bỏ rơi hiện nay ảnh hưởng đến các thuyền viên và gia đình của họ. Hầu hết các tàu đường như phải có giấy chứng nhận bảo đảm tài chính theo yêu cầu của các sửa đổi năm 2014 đối với MLC, 2006, có hiệu lực vào năm 2017. Tuy nhiên, có một lỗ hổng trong bảo hiểm đối với các tàu của các Quốc gia treo cờ vẫn phê chuẩn MLC, 2006. Hơn nữa, có những lo ngại nghiêm trọng về việc các Quốc gia treo cờ và có cảng được báo cáo là không hỗ trợ việc hồi hương của các thuyền viên bị bỏ rơi do các yêu cầu về an toàn trên tàu. Theo yêu cầu, bản toàn văn của ICS được nêu trong phụ lục 3 của báo cáo này;
- .11 ILO tuyên bố rằng do ngày càng có nhiều báo cáo về các trường hợp thuyền viên bị bỏ rơi, nhận thức về vấn đề này đã tăng lên rất nhiều. Trong nhiều trường hợp, Quốc gia có cảng đã ngăn cản việc hồi hương của các thuyền viên đi ngược lại với trách nhiệm của MLC trong việc tạo điều kiện thuận lợi cho việc hồi hương của các thuyền viên như các trường hợp gần đây ở Djibouti đã cho thấy điều đó. Những hành động này không được quốc tế chấp nhận và ILO, cùng với IMO, ICS và ITF, sẽ làm việc để cải thiện tình trạng này; và
- .12 Ban Thư ký làm rõ rằng báo cáo về việc thuyền viên bị bỏ rơi được nêu trong phụ lục của tài liệu LEG 107/4 phản ánh tình hình vào cuối năm 2019 và sẽ được cập nhật chính xác để xem xét tại LEG 108.

Ban Thư ký của IMO và ILO đã cập nhật cơ sở dữ liệu hàng ngày trên trang web và các tài liệu LEG 107/4 và LEG 107/2 được tạo ra để tạo điều kiện



thuận lợi cho các cuộc thảo luận trong Ủy ban. Hơn nữa, được nêu rõ rằng theo các thủ tục cơ sở dữ liệu, tình trạng của một trường hợp bỏ lại chỉ có thể được coi là đã được giải quyết nếu ILO nhận được tham vấn rõ ràng từ Quốc gia thành viên hoặc tổ chức có liên quan rằng:

- .1 toàn bộ thủy thủ đoàn đã được hồi hương thành công; và
- .2 tổng tất cả các khoản thù lao còn nợ và các quyền lợi theo hợp đồng đã được tất cả các thuyền viên thanh toán và nhận một cách hợp lệ.

Do đó, điều này cần phải được xác nhận trước khi có thể thực hiện các sửa đổi cần thiết trên trang web cơ sở dữ liệu.

4.12 Sau cuộc thảo luận, Ủy ban:

- .1 nhấn mạnh thông tin được cung cấp trong các tài liệu LEG 107/4, LEG 107/4/1, LEG 107/4/3 và LEG 107/10/2;
- .2 nhắc nhở các Quốc gia Thành viên về tầm quan trọng của nghị quyết A.930 (22) về *Hướng dẫn cung cấp bảo đảm tài chính trong trường hợp thuyền viên bị bỏ rơi*;
- .3 nhấn mạnh sự tồn tại của cơ sở dữ liệu chung IMO/ILO;
- .4 khuyến khích các Quốc gia Thành viên báo cáo các sự cố bị bỏ rơi vào cơ sở dữ liệu khi chúng xảy ra tại cảng của họ hoặc trên các tàu treo cờ của họ, và thông báo cho ILO và IMO về bất kỳ thông tin nào liên quan đến các trường hợp được liệt kê trong cơ sở dữ liệu chung của IMO/ ILO;
- .5 khuyến khích việc phê chuẩn thêm MLC, 2006; và
- .6 kêu gọi các Quốc gia Thành viên thực hiện tất cả các hành động cần thiết để giảm số lượng các trường hợp bỏ rơi, đặc biệt là những trường hợp trầm trọng hơn do đại dịch COVID-19 gây ra.

4.13 Ủy ban đã xem xét tài liệu LEG 107/4/4 (Ukraine) đưa ra nhận xét về tài liệu LEG 107/4 và LEG 107/4/1, cũng như thông tin bổ sung thúc đẩy và tạo điều kiện thuận lợi cho việc báo cáo các trường hợp bỏ tàu vào cơ sở dữ liệu chung của IMO/ILO và giải pháp nhanh chóng của họ, đồng thời tăng cường vai trò của các Quốc gia có tàu treo cờ và kiểm soát của Quốc gia có cảng (PSC) trong quá trình này.

4.14 Trong cuộc thảo luận sau đó, các quan điểm sau đây đã được bày tỏ:

- .1 việc bỏ rơi thuyền viên vẫn là một vấn đề rất nghiêm trọng mặc dù các sửa đổi 2014 đối với MLC, 2006 đã có hiệu lực. Tuy nhiên, nhiều phái đoàn đã bày tỏ quan điểm của mình về các vấn đề được nêu trong điểm 23.2 của tài

liệu LEG 107/4/4 rằng kể từ khi MLC, 2006 không phải là một công cụ IMO, sẽ rất khó để đưa nó vào Đề án Kiểm tra Quốc gia Thành viên IMO;

- .2 vấn đề cũng nên được thảo luận tại ILO vì vấn đề thuyền viên bị bỏ rơi là vấn đề chung của IMO/ILO; và
- .3 đã có sự đồng ý rộng rãi về các vấn đề theo quy định tại điểm 23.1, 23.3 và 23.6 của văn bản LEG 107/4/4. Tuy nhiên, vấn đề theo quy định tại điểm 23.4 tốt nhất nên được Tiểu ban Thực hiện các Văn kiện IMO (Tiểu ban III) xem xét trước để được tư vấn và hướng dẫn thêm để xem xét tại phiên họp trong tương lai của Ủy ban Pháp lý, trong khi vấn đề được nêu ra trong điểm 23.5 sẽ yêu cầu Ban Thư ký phân tích thêm.

4.15 Sau cuộc thảo luận, Ủy ban đã nhất trí:

- .1 thêm thông tin về nhà cung cấp bảo đảm tài chính trong biểu mẫu báo cáo chuẩn;
- .2 không cần bổ sung chương trình của Đề án Kiểm tra Quốc gia Thành viên IMO, liên quan đến:
  - .1 việc thiết lập và duy trì một hệ thống hiệu quả để giám sát sự tuân thủ của các tàu với các yêu cầu của MLC, 2006, bao gồm cả vấn đề an ninh tài chính;
  - .2 Phản ứng của Quốc gia có cờ treo tàu về việc báo cáo về các tàu hoạt động không có bảo đảm về tài chính và/ hoặc bị chủ tàu bỏ rơi;
  - .3 chi tiết liên lạc được cập nhật thường xuyên của các quan chức của Quốc gia có tàu treo cờ chịu trách nhiệm giải quyết các khiếu nại của thuyền viên trên bờ; và
  - .4 việc cung cấp thông tin về luật pháp quốc gia liên quan đến MLC, 2006;
- .3 yêu cầu các Ban thư ký của IMO và ILO tiến hành phân tích bổ sung về hiệu lực của quy định 4.2 của MLC, 2006 liên quan đến trách nhiệm của chủ tàu đối với việc thanh toán tất cả các khiếu nại theo hợp đồng đối với thương tật cá nhân hoặc tử vong của thuyền viên; và tham khảo phân tích này để xem xét thêm trong cuộc họp sắp tới của Ủy ban ba bên đặc biệt (STC) của MLC, 2006 của ILO vào năm 2021 và tại LEG 108;
- .4 mời Tiểu ban III đưa ra lời khuyên và hướng dẫn thêm để xem xét tại phiên họp trong tương lai của Ủy ban pháp lý liên quan đến:
  - .1 việc cung cấp thông tin về giấy chứng nhận bảo hiểm, thời hạn

- 
- hiệu lực của chúng và thông tin liên hệ của các nhà cung cấp bảo đảm tài chính vào Báo cáo kiểm tra tàu của PSC; và
- .2 việc tiến hành Chiến dịch Kiểm tra Tập trung (CIC) về an ninh tài chính liên quan đến các sửa đổi năm 2014 đối với MLC, 2006;
  - .5 mời các Ban thư ký của IMO và ILO cung cấp thêm thông tin cho LEG 108 về việc bổ sung cơ sở dữ liệu chung của IMO/ILO về việc thuyền viên bị bỏ rơi với các mô-đun sau:
    - .1 thông tin liên hệ của các cơ quan và tổ chức có thẩm quyền có thể hỗ trợ giải quyết các vụ việc;
    - .2 chi tiết liên hệ của các nhà cung cấp bảo đảm tài chính;
    - .3 danh sách cập nhật các tàu với thông tin về nhà cung cấp bảo đảm tài chính, thời hạn hiệu lực của chúng chỉ hoặc bằng chứng tài liệu khác về bảo đảm tài chính; và
    - .4 các khiếu nại theo hợp đồng đối với thương tật cá nhân hoặc tử vong của thuyền viên và trách nhiệm liên quan của chủ tàu; và
  - .6 mời các Quốc gia Thành viên và các tổ chức phi chính phủ (NGO) tiến hành các chiến dịch đào tạo và thông tin bổ sung.

4.16 Ủy ban xem xét thêm tài liệu LEG 107/4/2 (Ấn Độ) cung cấp thông tin về những khó khăn mà các Quốc gia Thành viên và thuyền viên gặp phải trong các tình huống khi một con tàu bị chủ tàu bỏ rơi, đồng thời đề xuất thông qua giải pháp, có thể được thảo luận trong cuộc họp sắp tới của STC của MLC, 2006 của ILO vào năm 2021, để có thể sửa đổi MLC, 2006, nhằm đưa vào các điều khoản nhằm tạo điều kiện đảm bảo tài chính cần thiết cho việc thay thế thuyền viên của công ty bảo hiểm P&I.

4.17 Mặc dù Ủy ban đã công nhận tầm quan trọng của vấn đề và sự cần thiết phải ngăn chặn việc cung cấp một thủy thủ đoàn thay thế cho một con tàu để không làm trì hoãn thêm việc hồi hương của những thuyền viên bị bỏ rơi, Ủy ban cũng thể hiện quan điểm rằng sửa đổi đối với MLC, 2006 không nằm trong phạm vi điều chỉnh của IMO. Ủy ban đã yêu cầu Ban thư ký IMO đề cập đến sự hỗ trợ của Ủy ban về vấn đề này đối với STC của MLC, 2006 của ILO, dự kiến họp vào tháng 4 năm 2021.

4.18 Trong cuộc thảo luận sau đó, các quan điểm sau đã được bày tỏ:

- .1 về lý thuyết, sẽ hữu ích nếu bảo vệ vị thế của thuyền viên để đảm bảo tài chính cho việc thay thế thuyền viên thông qua công ty bảo hiểm P&I. Tuy nhiên, trên thực tế, quy định như vậy sẽ rất khó thực hiện; và

- .2 mặc dù đề xuất chắc chắn sẽ có lợi ích và các mối quan tâm đã được chia sẻ trong Ủy ban, nhưng nó sẽ không nằm trong phạm vi điều chỉnh của IMO và cần được thảo luận tại cuộc họp của STC của MLC, năm 2006 của ILO vào tháng 4 đang giải quyết các vấn đề MLC, 2006.

4.19 Ủy ban khuyến khích phái đoàn Ấn Độ đệ trình đề xuất xem xét tới cuộc họp của STC MLC, 2006 của ILO vào tháng 4 năm 2021.

**File âm thanh:** Thứ Hai, ngày 30 tháng 11 năm 2020

## **5 ĐỐI XỬ CÔNG BẰNG VỚI THUYỀN VIÊN TRONG TRƯỜNG HỢP XẢY RA TAI NẠN HÀNG HẢI**

5.1 Ủy ban nhấn mạnh rằng không có tài liệu nào được đệ trình theo mục chương trình nghị sự này.

5.2 ITF bày tỏ quan điểm rằng tai nạn hàng hải là một vấn đề nghiêm trọng và cần tiếp tục các công việc tiếp theo về vấn đề quan trọng này. Theo yêu cầu, toàn văn của ITF được nêu trong phụ lục 3 của báo cáo này.

**File âm thanh:** Thứ Hai, ngày 30 tháng 11 năm 2020

## **6 LỜI KHUYÊN VÀ HƯỚNG DẪN LIÊN QUAN ĐẾN VIỆC TRIỂN KHAI CÁC VẤN KIẾN IMO**

### ***Yêu cầu bảo hiểm bắt buộc theo công ước IMO và các vấn đề về bảo hiểm***

6.1 Đối với tài liệu LEG 107/6 (Canada, Đan Mạch, Ý, Nhật Bản, Na Uy và Hàn Quốc), cung cấp thông tin về các vấn đề gặp phải trong một số sự cố ô nhiễm dầu liên quan đến các công ty bảo hiểm không phải là thành viên của Nhóm các Hiệp hội Bảo vệ và Bồi thường Quốc tế (Câu lạc bộ P&I), chẳng hạn như sự mâu thuẫn giữa các tài liệu được cung cấp bởi các công ty bảo hiểm không thuộc Nhóm quốc tế (IG) và các chính sách bảo hiểm cơ bản, sự mất khả năng thanh toán của công ty bảo hiểm không thuộc IG và hành động bất hợp tác của các công ty bảo hiểm đó, Ủy ban lưu ý thông tin được cung cấp trong tài liệu và mời các nhà đồng tài trợ của tài liệu gửi các đề xuất cụ thể lên LEG 108 để sửa đổi *Hướng dẫn phê duyệt các công ty bảo hiểm, nhà cung cấp bảo đảm tài chính và Nhóm các Hiệp hội Bảo vệ và Bồi thường Quốc tế (Câu lạc bộ P&I)*.

6.2 Hơn nữa, Ủy ban đã mời các nhà đồng tài trợ của tài liệu này đệ trình các đề xuất cụ thể lên LEG 108 về thông tin giáo dục và hành động liên quan đến trách nhiệm của chủ tàu, công ty bảo hiểm hoặc các nhà cung cấp bảo đảm tài chính khác, và các Quốc gia liên quan đến các công ước trách nhiệm về pháp lý của IMO.

**Thực hiện thống nhất các công ước IMO - các biện pháp thu thập dữ liệu cần thiết để làm bằng chứng cho sự cần thiết phải sửa đổi các giới hạn trách nhiệm**

6.3 Đối với tài liệu LEG 107/6/1 (Úc và Pháp), Ủy ban đã mời các nhà đồng tài trợ của tài liệu này gửi đề xuất cho LEG 108 về hệ thống thu thập dữ liệu, nhằm giải quyết nhu cầu về sự nhất quán, cách tiếp cận minh bạch và dựa trên bằng chứng để hỗ trợ việc sửa đổi các giới hạn trách nhiệm trong tương lai.

6.4 Như đã báo cáo trong các điểm 9.8 và 9.10 dưới đây, tài liệu LEG 107/6/1 cũng được đưa vào các chương của các điều khoản tham chiếu của nhóm họp giữa phiên, vì tài liệu này chứa các phần có thể cần được quan tâm thảo luận về Diễn giải thống nhất kiểm tra việc vi phạm quyền giới hạn trách nhiệm pháp lý của chủ sở hữu theo công ước IMO.

**Giải thích hài hòa Công ước quốc tế về trách nhiệm dân sự đối với thiệt hại do ô nhiễm dầu mỏ, 2001 (Công ước quốc tế về trách nhiệm dân sự đối với thiệt hại ô nhiễm dầu nhiên liệu năm 2001)**

6.5 Việc xem xét tài liệu LEG 107/6/4 (Cộng hòa Hồi giáo Iran), nêu lên vấn đề xác định "Quốc gia đăng ký tàu" liên quan đến tàu chưa đăng ký khi ghé cảng của các Quốc gia thành viên Công ước quốc tế về trách nhiệm dân sự đối với thiệt hại ô nhiễm dầu nhiên liệu năm 2001, theo mục 17 của chương trình nghị sự và các hành động của Ủy ban về vấn đề này được phản ánh trong điểm 17.7.

**Cấp giấy chứng nhận trái phép và trái pháp luật cho các tàu ở Cộng hòa tự trị Crimea và thành phố Sevastopol, Ukraine, do Liên bang Nga tạm thời chiếm đóng**

6.6 Ủy ban đã nhấn mạnh tài liệu LEG 107/6/2 (Ukraine) thu hút sự chú ý của Ủy ban về việc cấp giấy chứng nhận trái pháp luật quyền đi thuyền mang cờ của Liên bang Nga bởi chính quyền Nga tại Cộng hòa tự trị Crimea và thành phố Sevastopol, Ukraine, bị Liên bang Nga tạm thời chiếm đóng.

6.7 Trong bối cảnh này, Ủy ban cũng đã nhấn mạnh quan điểm của phái đoàn Liên bang Nga trong tài liệu của mình (LEG 107/6/3) rằng các vấn đề Ukraine nêu ra đã vượt ra ngoài phạm vi của IMO do bản chất chính trị riêng biệt của chúng, và IMO đã được thành lập để giải quyết các vấn đề kỹ thuật chỉ liên quan đến vận chuyển quốc tế theo Điều 1 của Công ước IMO.

**File âm thanh:** Thứ Ba, ngày 1 tháng 12 năm 2020

**7 BIỆN PHÁP PHÒNG NGỪA CÁC HÀNH VI TRÁI PHÁP LUẬT LIÊN QUAN ĐẾN VIỆC ĐĂNG KÝ GIAN LẬN VÀ CƠ QUAN ĐĂNG KÝ TÀU BIỂN GIAN LẬN**

7.1 Ủy ban nhắc lại rằng, tại phiên họp cuối cùng của mình Ủy ban đã nhất trí về một loạt các biện pháp nhằm ngăn chặn các hành vi bất hợp pháp liên quan đến việc đăng ký gian lận và cơ quan đăng ký tàu biển gian lận.

7.2 Ủy ban cũng nhắc lại rằng tại phiên họp thứ 31, Hội đồng đã thông qua nghị quyết

---

I:\LEG\107\LEG 107-18-2.docx

A.1142 (31) về *Các biện pháp ngăn chặn việc việc đăng ký gian lận và cơ quan đăng ký tàu biển gian lận* (A 31/D, khoản 11.2) bao gồm Thủ tục truyền thông tin cho Tổ chức đăng ký tàu trong mô-đun Điểm liên lạc trong GISIS đã được LEG 106 phê duyệt.

7.3 Ủy ban cũng nhắc lại rằng, do cần phải xem xét thêm một số đề xuất và vấn đề còn tồn tại, Ủy ban đã thành lập Nhóm làm việc qua thư tín về các biện pháp tiếp theo để ngăn chặn việc đăng ký gian lận và cơ quan đăng ký tàu biển gian lận dưới sự điều phối của Hoa Kỳ và, dựa trên về các điều khoản tham chiếu (được nêu trong khoản 7.26 của tài liệu LEG 106/16), đã hướng dẫn Nhóm nộp báo cáo cho LEG 107.

### **Báo cáo của Nhóm làm việc qua thư tín**

7.4 Khi xem xét tài liệu LEG 107/7/2 (Hoa Kỳ) chứa báo cáo của Nhóm làm việc qua thư tín, Ủy ban nhấn mạnh rằng Nhóm đã đạt được một số tiến trình về xem xét các định nghĩa về "đăng ký gian lận" và "cơ quan đăng ký gian lận" (trong khoản 10 của báo cáo), mặc dù chưa có thống nhất cuối cùng về các định nghĩa. Ủy ban cũng nhấn mạnh rằng các Bên đã đề xuất rằng các thuật ngữ bổ sung được xác định, chẳng hạn như "cơ quan đăng ký", "đăng ký" và "tài liệu gian lận" (khoản 9 của báo cáo).

7.5 Trong bối cảnh này, Ủy ban cũng nhấn mạnh rằng không có đủ thời gian để thảo luận về các đề xuất và vấn đề còn lại về các thuật ngữ đề cập của Nhóm, và do đó, có ý kiến đề xuất rằng các đề xuất và vấn đề này được chuyển đến Nhóm để được thành lập nhằm xem xét thêm.

7.6 Trong cuộc thảo luận sau đó, các quan điểm sau đây đã được bày tỏ:

- .1 vấn đề gian lận về đăng ký tàu cũng ảnh hưởng đến các tàu cá và khuyến khích việc đánh bắt bất hợp pháp, không theo quy định và không báo cáo, cũng có tác động tiêu cực đến ngành khai thác thủy sản;
- .2 khái niệm về đường link chính thống có liên quan và cần được đưa vào trong công việc của nhóm chuyên trách;
- .3 việc nêu ra về đường link chính thống trong Ủy ban này đã không xảy ra trong một thời gian dài và là một nguyên nhân đáng lo ngại. Đã có lời kêu gọi thận trọng trong việc cố gắng kết nối "đường link chính thống" với vấn đề đăng ký gian lận;
- .4 liên quan đến định nghĩa "đăng ký gian lận", việc đề cập đến ý định xuyên tạc hoặc gây hiểu lầm là rất quan trọng;
- .5 Nhân viên kiểm soát của Quốc gia có cảng cần được thông báo về những vấn đề này và cũng được yêu cầu đào tạo về cách xác định các tàu đã đăng ký gian lận;

- .6 điều quan trọng là phải bảo vệ các quyền hợp pháp của các thuyền viên làm việc trên các tàu bị phát hiện đang treo cờ có gian lận, và không đối xử bất công với họ;
- .7 các tàu được đăng ký gian lận không tuân thủ các tiêu chuẩn quốc tế và đe dọa an ninh của thủy thủ đoàn và môi trường biển; và
- .8 điều quan trọng là phải xây dựng các khóa học nâng cao nhận thức về những vấn đề này.

7.7 Ủy ban bày tỏ sự đánh giá cao đối với Nhóm làm việc qua thư tín về công việc của họ và nhắc lại tầm quan trọng của việc chống gian lận trong đăng ký và cơ quan đăng ký tàu biển gian lận. Ủy ban đã ủng hộ việc tiếp tục công việc một cách xen kẽ và gửi báo cáo cho LEG 108.

7.8 Ủy ban nhắc lại rằng tài liệu LEG 107/7/3 (Ban Thư ký) đã cung cấp thêm thông tin về công việc của Ban Thư ký về các vấn đề khác nhau liên quan đến đăng ký gian lận và cơ quan đăng ký tàu gian lận kể từ LEG 106, khi mở rộng tài liệu LEG 107/7/2.

7.9 Ủy ban cũng nhắc lại rằng tài liệu LEG 107/7/3/Add.1 (Ban Thư ký) đã cập nhật tài liệu LEG 107/7/3 liên quan đến việc trao đổi thông tin cho Tổ chức về đăng ký tàu biển theo nghị quyết A.1142 (31) và Thông tư số 4190, kể từ ngày 2 tháng 3 năm 2020.

7.10 Ủy ban ghi nhận việc cập nhật do Ban thư ký cung cấp bằng miệng rằng kể từ khi ban hành văn bản LEG 107/7/3, Vương quốc Campuchia đã thông báo cho Tổ chức về việc sử dụng gian lận cờ của mình trên tàu **Song Wong** và thông tin này đã được lưu hành trong Thông tư số 4309 ngày 6 tháng 7 năm 2020. Hơn nữa, Ban Thư ký đã được cảnh báo về:

- .1 việc gian lận cấp khi giấy chứng nhận đăng ký Samoa bởi một công ty điều hành Cơ quan đăng ký tàu biển Samoa bất hợp pháp dưới tên miền <http://samoaregister.com/>;
- 2 hoạt động của một cơ quan đăng ký tàu bất hợp pháp cho Zambia dưới tên miền <http://zambiaships.com/>; và
- .3 Cố gắng đăng ký gian lận tàu treo cờ của Gabon.

7.11 Theo yêu cầu, nội dung Phát biểu của phái đoàn Samoa trong bối cảnh này được nêu trong phụ lục 3 của báo cáo này.

7.12 Ủy ban cũng nhấn mạnh rằng, tính đến ngày 17 tháng 11 năm 2020, có 50 tàu mang cờ Sai / Gian lận trong GISIS, đã được IHS Markit xác minh là đã đăng ký gian lận sau khi tham khảo ý kiến của các Quốc gia có tàu treo cờ tương ứng.

7.13 Ủy ban cũng nhấn mạnh rằng, kể từ khi ban hành văn bản LEG 107/7/3 / Add.1, các Chính phủ sau đây đã cung cấp thông tin về cơ quan đăng ký tàu của họ: Antigua và

Barbuda, Azerbaijan, Brazil, Canada, Cyprus, Phần Lan, Cộng hòa Hồi giáo Iran, Morocco, Myanmar, Thụy Điển, Trinidad và Tobago, và Thổ Nhĩ Kỳ. Trong bối cảnh này, Ủy ban lưu ý rằng Ban Thư ký khuyến khích tất cả các Quốc gia Thành viên gửi thông tin của họ cho Tổng Thư ký để giúp xây dựng cơ sở dữ liệu hoàn chỉnh về các cơ quan đăng ký.

**Đề xuất dự thảo nghị quyết của Hội đồng nhằm khuyến khích các Quốc gia thành viên và tất cả các bên liên quan thúc đẩy các hành động cụ thể nhằm ngăn chặn và trấn áp các hành vi gian lận trong lĩnh vực hàng hải**

7.14 Ủy ban nhắc lại rằng tài liệu LEG 107/7 (Các Tiểu vương quốc Ả Rập Thống nhất) đã thúc đẩy việc trao đổi thông tin để phát hiện và báo cáo các hành vi đăng ký gian lận và việc thành lập các cơ quan đăng ký gian lận và khuyến khích các Quốc gia thực hiện hành động thích hợp chống lại các hành vi đó. Trong bối cảnh đó, Ủy ban đã nhấn mạnh rằng vẫn cần đề xuất việc xem xét một dự thảo nghị quyết của Hội đồng nhằm khuyến khích các Quốc gia thành viên và tất cả các bên liên quan thúc đẩy các hành động cụ thể nhằm ngăn chặn và trấn áp các hành vi gian lận trong lĩnh vực hàng hải.

7.15 Có sự ủng hộ rộng rãi đối với giải pháp được đề xuất trong tài liệu LEG 107/7. Đa số ý kiến của Ủy ban cho rằng đó nên là một nghị quyết của Hội đồng, nhưng đồng ý rằng nhóm được thành lập để làm việc không chuyên trách nên xem xét thêm nghị quyết được đề xuất và phương tiện để thông qua, và đưa ra các khuyến nghị cho LEG 108 cho phù hợp.

7.16 Sau khi xem xét, Ủy ban đã đồng ý với đề xuất rằng một nhóm chuyên trách từ xa được thành lập tại phiên họp này để làm việc qua thư từ, với phương án họp trực tuyến, nếu các thành viên của nhóm muốn làm như vậy.

7.17 Đối với các điều khoản tham chiếu được đề xuất cho công việc không chuyên trách, như được nêu trong tài liệu LEG 107/WP.4, một số phái đoàn bày tỏ quan ngại với khoản 2 được đề xuất, với nội dung như sau "xem xét và hoàn thiện các định nghĩa về 'đăng ký' và 'cơ quan đăng ký' và tư vấn cho Ủy ban cho phù hợp", vì họ cho rằng những định nghĩa này đã được thiết lập tốt và bất kỳ cuộc thảo luận nào nữa sẽ chỉ mở ra các cuộc tranh luận chính trị mà sẽ khó để giải quyết và sẽ chuyển hướng công việc về các biện pháp hiệu quả để ngăn chặn các vấn đề đăng ký gian lận.

7.18 Các đoàn đại biểu khác ủng hộ việc giữ nguyên khoản 2 được đề xuất như được soạn thảo trong tài liệu LEG 107/WP.4, vì các thuật ngữ này là nguồn gây nhầm lẫn và các định nghĩa của chúng sẽ hữu ích cho công việc của nhóm được thành lập. Các phái đoàn khác gợi ý rằng khoản này nên được đổi tên để có nghĩa là nhóm chuyên trách sẽ xem xét các định nghĩa về "đăng ký" và "cơ quan đăng ký" làm cơ sở cho công việc của mình.

7.19 Một số phái đoàn bày tỏ quan điểm rằng điều quan trọng là phải có định nghĩa rõ ràng liên quan đến "đăng ký gian lận" và "cơ quan đăng ký gian lận". Tuy nhiên, cần ưu tiên cho mục tiêu đầu ra này trong việc xây dựng các biện pháp ngăn chặn tình trạng gian lận



đăng ký và cơ quan đăng ký tàu biển gian lận dựa trên mục tiêu hoàn thành sản lượng này vào năm 2021.

7.20 Ủy ban đã đồng ý sửa đổi khoản 4 của các điều khoản tham chiếu được đề xuất bằng cách xóa từ "hoàn thiện" và thay thế bằng từ "tính đến kết quả của việc xem xét các khoản .1, .2 và .3 ở trên, xem xét". Dựa trên một số quan điểm được bày tỏ trong cuộc thảo luận, Ủy ban đã đồng ý bỏ dấu ngoặc vuông xung quanh khoản .5 của các điều khoản tham chiếu được đề xuất và sửa đổi nó một chút, để thêm "khi cần thiết" sau từ "xác định các mục". Tuy nhiên, Ủy ban cũng đồng ý rằng việc quyết định mức độ ưu tiên của các điều khoản tham chiếu là tùy thuộc vào nhóm chuyên trách.

### **Thành lập nhóm công tác giữa kỳ từ xa**

7.21 Sau đó, Ủy ban đã thành lập một nhóm công tác giữa kỳ từ xa dưới sự điều phối của Hoa Kỳ<sup>2</sup> và hướng dẫn nhóm này, sau khi xem xét các tài liệu LEG 107/7, LEG 107/7/2, LEG 107/7/3 và LEG 107/7/3 /Add.1, cũng như các nhận xét, đề xuất và quyết định do Ủy ban đưa ra, để làm việc bằng hình thức trao đổi thư từ, với phương án họp trực tuyến, nếu các thành viên của nhóm muốn thực hiện như vậy và để:

- .1 hoàn thiện các định nghĩa được đề xuất về "đăng ký gian lận" và "cơ quan đăng ký gian lận" và tư vấn cho Ủy ban cho phù hợp;
- .2 xem xét các định nghĩa về "đăng ký" và "cơ quan đăng ký" và tham mưu cho Ủy ban một cách phù hợp;
- .3 xem xét các kiến nghị, đề xuất và các vấn đề còn lại trong các văn bản LEG 106/7/2, LEG 106/7/4 và LEG 106/7/5 và tham mưu cho Ủy ban một cách phù hợp;
- .4 sau khi xem xét các khoản .1, .2 và .3 ở trên, xem xét nội dung của dự thảo nghị quyết của [Ủy ban pháp lý] [Đại hội đồng] về Khuyến khích các quốc gia thành viên và tất cả các bên liên quan để thúc đẩy các hành động cụ thể nhằm ngăn ngừa và trấn áp các hành vi gian lận trong lĩnh vực hàng hải, được nêu trong phụ lục của tài liệu LEG 107/7, để được Ủy ban thông qua hoặc phê duyệt, và sau đó đệ trình lên cuộc họp của Ủy ban C 126 và hoặc cuộc họp của Đại hội đồng A 32 để xem xét và thông qua, nếu thích hợp;

---

<sup>2</sup> **Tất cả các bên có nhu cầu tham gia Nhóm làm việc qua thư tín xin vui lòng liên hệ:**

Ông Stephen Hubchen, Điều phối viên Nhóm làm việc qua thư tín thuộc

Lực lượng Bảo vệ Bờ biển Hoa Kỳ,

Văn phòng Luật Hàng hải và Quốc tế (CG-LMI-P)

ĐT: +1 202 372 1198

Email: [stephen.k.hubchen@uscg.mil](mailto:stephen.k.hubchen@uscg.mil)

Nếu email trên không thể truy cập được hoặc không phản hồi, vui lòng liên hệ với [led@imo.org](mailto:led@imo.org) và nhận xét của bạn sẽ được chuyển tiếp đến điều phối viên

- .5 xác định các hạng mục, khi cần thiết, để Ủy ban pháp lý xem xét thêm tại phiên họp tiếp theo và xây dựng một kế hoạch làm việc; và
- .6 nộp báo cáo cho LEG 108.

**File âm thanh:** Thứ Sáu, ngày 27 tháng 11 năm 2020

## **8 THỰC HIỆN THEO PHẠM VI QUY ĐỊNH VÀ PHÂN TÍCH LỖ HỔNG CỦA CÁC CÔNG ƯỚC DO ỦY BAN PHÁP LÝ BAN HÀNH LIÊN QUAN ĐẾN TÀU TỰ HÀNH DỪNG TRONG HÀNG HẢI (MASS)**

8.1 Ủy ban nhắc lại rằng, tại phiên họp thứ 105 vào tháng 4 năm 2018, Ủy ban đã đồng ý đưa một mục mới có tên "thực hiện theo phạm vi quy định và phân tích lỗ hổng của các công ước do ủy ban pháp lý ban hành liên quan đến tàu tự hành dừng trong hàng hải (MASS)" trong Chương trình nghị sự hai năm một năm 2018-2019 với mục tiêu hoàn thành vào năm 2022.

8.2 Ủy ban cũng nhắc lại rằng, tại phiên họp thứ 106 vào tháng 3 năm 2019, Ủy ban đã thông qua khuôn khổ thực hiện theo phạm vi quy định và một kế hoạch làm việc và thủ tục, theo cùng một cách tiếp cận gồm hai bước và cùng một phương pháp do Ủy ban An toàn Hàng hải (MSC) xây dựng, bao gồm đánh giá ban đầu về các văn kiện với sự xem xét của Ủy ban pháp luật theo phương pháp đã được thống nhất và phân tích về cách thích hợp nhất để giải quyết các hoạt động của MASS.

8.3 Ủy ban cũng nhắc lại rằng Ủy ban đã quyết định không lập một nhóm công tác giữa kỳ về MASS, mà thay vào đó yêu cầu các Quốc gia thành viên tình nguyện, đã tiến hành đánh giá ban đầu và phân tích sau đó về cách phù hợp nhất giải quyết các hoạt động của MASS, để báo cáo kết quả của cả hai bước trong quá trình thực hiện theo phạm vi quy định cho LEG 107.

8.4 Ủy ban đã nhận được các tài liệu sau để xem xét:

- .1 15 báo cáo do các Quốc gia thành viên tình nguyện đệ trình trình bày tóm tắt kết quả thực hiện theo phạm vi quy định của Ủy ban Pháp lý cho từng văn kiện riêng lẻ đã được xem xét (LEG 107/8/1, LEG 107/8/2, LEG 107 / 8/3, LEG 107/8/5, LEG 107/8/6, LEG 107/8/7, LEG 107/8/8, LEG 107/8/9, LEG 107/8/10, LEG 107/8 / 11, LEG 107/8/12, LEG 107/8/13, LEG 107/8/14, LEG 107/8/15 và LEG 107/8/16);
- .2 hai tài liệu cung cấp bản tóm tắt kết quả thực hiện theo phạm vi quy định của Ủy ban Pháp lý: LEG 107/8 và bản đính chính của nó (Comité Maritime International (CMI)) và LEG 107/8/17 (Ban Thư ký);
- .3 LEG 107/8/18 (Liên đoàn Quốc tế các Hiệp hội Thuyền trưởng (IFSMA)) nhận xét về các tài liệu LEG 107/8, LEG 107/8/1, LEG 107/8/5, LEG

107/8/6 và LEG 107/ 8/11 về vai trò của thuyền trưởng, vốn được xác định là lỗ hổng tiềm ẩn chung trong quá trình theo phạm vi quy định do LEG, MSC và Ủy ban tạo thuận lợi (FAL) thực hiện; và

- .4 LEG 107/8/4 (Ban thư ký) báo cáo về tiến độ đạt được trong quá trình thực hiện theo phạm vi quy định của MSC và FAL đối với các văn kiện dưới sự xem xét của Ủy ban.

8.5 Ủy ban bày tỏ sự đánh giá cao đối với tất cả các Quốc gia thành viên tình nguyện và những nước khác đã cung cấp đánh giá và phân tích các văn kiện dưới sự xem xét của Ủy ban.

8.6 Ủy ban nhắc lại rằng việc thực hiện theo phạm vi quy định đối với MASS là một vấn đề chung liên quan đến các công ước dưới sự xem xét của LEG, FAL và MSC, và trong bối cảnh này, lưu ý rằng MSC 102 và FAL 44 đã hoãn việc xem xét các mục trong chương trình nghị sự về MASS chuyển sang đến cuộc họp MSC 103 và FAL 45, tương ứng.

8.7 Ủy ban đã xem xét đề xuất của Chủ tọa rằng, theo các quyết định của FAL và MSC và thời gian có hạn tại phiên họp, việc xem xét mục 8 của chương trình nghị sự về Thực hiện theo phạm vi quy định và phân tích khoảng cách của các công ước do Ủy ban Pháp lý ban hành đối với Các tàu Tự hành trong Hàng hải (MASS), và các tài liệu tương ứng được nộp theo mục này, sẽ được hoãn lại sang LEG 108, trong khi chờ kết quả của các cuộc thảo luận về MASS của MSC.

**File âm thanh:** Thứ sáu, ngày 27 tháng 11 năm 2020

## **9 DIỄN GIẢI THỐNG NHẤT VỀ KIỂM TRA VIỆC VI PHẠM QUYỀN GIỚI HẠN TRÁCH NHIỆM PHÁP LÝ CỦA CHỦ SỞ HỮU THEO CÔNG ƯỚC CỦA IMO**

9.1 Tại phiên họp cuối cùng của mình, Ủy ban nhắc lại rằng Ủy ban đã đồng ý đưa một mục mới về "Diễn giải thống nhất về kiểm tra việc vi phạm quyền giới hạn trách nhiệm pháp lý của chủ sở hữu theo Công ước của IMO" trong chương trình nghị sự hai năm một lần 2020-2021, với mục tiêu hoàn thành vào năm 2021.

9.2 Ủy ban cũng nhắc lại rằng Ủy ban đã mời các Bên đưa ra các đề xuất cụ thể đối với LEG 107 về phạm vi công việc đối với các mục mới và các Hiệp hội P & I đã đề nghị phối hợp thảo luận không chính thức về các đề xuất cho LEG 107.

### **Công tác giữa kỳ**

9.3 Ủy ban nhắc lại rằng tài liệu LEG 107/9 (Canada, Hy Lạp, Ý, Malta, Ba Lan, ICS và các Hiệp hội P & I) đã báo cáo về công tác giữa kỳ kể từ LEG 106 về việc xây dựng Diễn giải thống nhất về kiểm tra việc vi phạm quyền giới hạn trách nhiệm pháp lý của chủ sở hữu theo Công ước của IMO (kiểm tra), và việc xem xét các biên bản soạn thảo Công

ước (travaux préparatoires) về trách nhiệm và bồi thường của IMO, cũng như các giấy tờ và tài liệu liên quan khác trước đó đã xác định các chủ đề và nguyên tắc nhất quán làm nổi bật hầu như bản chất không thể phá vỡ của kiểm tra.

9.4 Ủy ban nhấn mạnh rằng tài liệu LEG 107/INF.5(Canada, Hy Lạp, Ý, Malta, Ba Lan, ICS và các Hiệp hội P & I) có đánh giá đầy đủ về các biên bản soạn thảo Công ước của Công ước về Giới hạn Trách nhiệm đối với Khiếu nại Hàng hải, 1976 (LLMC 1976) với tham chiếu cụ thể đến điều 4 của Công ước và kiểm tra.

9.5 Ủy ban cũng nhắc lại rằng tài liệu LEG 107/9/1 (Comité Maritime International) đã đưa ra nhận xét về các tài liệu LEG 107/9 và LEG 107 / INF.5 và tán thành phân tích của nhóm công tác giữa kỳ về việc xây dựng một Diễn giải thống nhất về kiểm tra và các hành động được đề xuất trong khoản 11.2 và 11.3 của tài liệu LEG 107/9.

9.6 Ủy ban đã đề cập đến các chủ đề và nguyên tắc nhất quán được xác định trong khoản 7.9 của tài liệu LEG 107/9, như sau:

- .1 cách diễn đạt dựa trên nguyên tắc "không thể phá vỡ";
- .2 cách diễn đạt nhằm mục đích bao gồm kiểm tra hầu như không thể phá vỡ;
- .3 nó đã được trình bày và thông qua như là một phần của gói hợp đồng với các giới hạn trách nhiệm pháp lý cao hơn (so với Công ước LLMC 1957);
- .4 nó liên quan đến khả năng bảo hiểm rủi ro với chi phí hợp lý và được thiết kế để liên kết với hành vi của chủ tàu theo hợp đồng bảo hiểm của chủ tàu ("hành vi sai trái cố ý") sẽ tước đi quyền được bồi thường theo hợp đồng bảo hiểm. ;
- .5 nó không tạo thành ngưỡng "sơ suất nghiêm trọng", vì khái niệm đó đã bị các Quốc gia bác bỏ để đưa vào hội nghị quốc tế; và
- .6 các đề xuất được thảo luận tại hội nghị ngoại giao về việc mở rộng các kiểm tra bao gồm cả nhân viên phục vụ của tàu vận chuyển, thuyền trưởng hoặc các thành viên thủy thủ đoàn khác đã bị từ chối và kết quả là hành vi của các bên đó không được coi là phù hợp với mục đích áp dụng kiểm tra.

9.7 Trong cuộc thảo luận tiếp theo, các ý kiến sau đây đã được đưa ra đối với các tài liệu LEG 107/9, LEG 107/9/1 và LEG 107/ INF.5 và các quan điểm sau đã được thể hiện:

- .1 các nguyên tắc và chủ đề được xác định trong tài liệu LEG 107/9 đại diện cho một thỏa hiệp quan trọng để đảm bảo khả năng bảo hiểm của rủi ro và là nền tảng cho hoạt động của các công ước trách nhiệm pháp lý;
- .2 các công ước về trách nhiệm đã hình thành nền tảng về công việc của IMO về trách nhiệm và điều quan trọng là phải tiếp tục phát triển công việc về

vấn đề này;

- .3 LLMC 1976 đã thành công trong việc cân bằng lợi ích cạnh tranh giữa các nguyên đơn và bị đơn bằng cách điều chỉnh các giới hạn trách nhiệm cao nhất để chủ tàu có thể được bảo hiểm với chi phí hợp lý, trong khi hầu như không thể phá vỡ các giới hạn trách nhiệm;
- .4 Diễn giải thống nhất có thể đóng vai trò là hướng dẫn cho các Quốc gia và có thể được các tòa án quốc gia coi là mang tính chất ràng buộc hoặc không;
- .5 Trong trường hợp tranh chấp về trách nhiệm của thuyền trưởng hoặc chủ tàu, cơ quan tài phán có thẩm quyền đánh giá tình hình trên cơ sở các vấn đề và sự kiện cụ thể chứ không phải các nguyên tắc trừu tượng thuần túy;
- .6 Diễn giải Thống nhất sẽ không thể tính đến tất cả các tình huống có thể xảy ra liên quan đến tai nạn ô nhiễm hoặc trách nhiệm pháp lý trên biển; và
- .7 Điều quan trọng là phải tính đến các nguyên tắc chung khác như nguyên tắc chắc chắn, cân bằng và bền vững của các công ước về trách nhiệm pháp lý và bồi thường của IMO.

9.8 Ủy ban lưu ý nhận xét của một số phái đoàn rằng việc xây dựng Diễn giải thống nhất cũng cần dựa trên phân tích được cung cấp trong tài liệu LEG 107/6/1 (Úc và Pháp), điều này sẽ bổ sung cho công việc của nhóm sẽ được thành lập. Theo yêu cầu của các phái đoàn, nội dung Phát biểu của phái đoàn Pháp trong bối cảnh này được nêu trong phụ lục 3 của báo cáo này.

9.9 Đối với các tài liệu LEG 107/9, LEG 107/9/1 và LEG 107/INF.5, Ủy ban đã ủng hộ việc thông qua Diễn giải thống nhất về kiểm tra cũng như việc tiếp tục công tác giữa kỳ và nộp báo cáo cho LEG 108. Ủy ban nhất trí rằng các nguyên tắc và chủ đề được xác định trong khoản 7.9 của tài liệu LEG 107/9 cần được phản ánh trong Diễn giải thống nhất.

9.10 Ủy ban đã đồng ý rằng tài liệu LEG 107/6/1 sẽ được đưa vào thành chương của các điều khoản tham chiếu của nhóm công tác giữa kỳ được đề xuất, vì tài liệu này có các phần có thể được quan tâm trong cuộc thảo luận về Diễn giải thống nhất. Ủy ban cũng đồng ý rằng phạm vi công việc của nhóm công tác giữa kỳ vẫn nên tập trung vào Diễn giải thống nhất và các vấn đề lớn hơn được nêu trong tài liệu LEG 107/6/1, bao gồm việc cung cấp bất kỳ dữ liệu khiếu nại nào, cần phải tuân theo đề xuất về mục mới tại LEG 108 và sau đó thỏa thuận tại LEG 108 về bất kỳ đề xuất nào như vậy. Ủy ban cũng nhất trí rằng việc thảo luận về chủ đề của Diễn giải thống nhất không phụ thuộc vào kết quả của các cuộc thảo luận về mục mới đó.

9.11 Ủy ban nhắc lại rằng tài liệu LEG 107/9/2 (Ban thư ký) đã đưa ra ý kiến về các tài liệu LEG 107/9, LEG 107/9/1 và LEG 107 / INF.5 và thông tin về các cơ chế có thể áp dụng Giải thích thống nhất về kiểm tra dựa trên điểm 3 (a) và (b) của Điều 31 của Công ước Viên về Luật Điều ước năm 1969 (Công ước Viên), cũng như về công việc gần đây của Ủy ban Luật pháp Quốc tế (ILC) về các thỏa thuận và hành động tiếp theo liên quan đến việc giải thích các điều ước. Ủy ban cũng nhắc lại rằng, dựa trên các kết luận của ILC, một giải pháp có tính giải thích của các Bên, thể hiện rõ ràng thỏa thuận về bản chất giữa các bên, hoặc hiểu biết chung giữa các bên liên quan đến việc giải thích kiểm tra sẽ tạo thành một thỏa thuận tiếp theo hoặc hành động tiếp theo theo khoản 3 Điều 31 của Công ước Viên.

9.12 Các phái đoàn phát biểu về phương tiện thông qua Diễn giải thống nhất có ý kiến rằng, dựa trên phân tích trong tài liệu LEG 107/9/2 thì nghị quyết của hội nghị các Quốc gia thành viên sẽ có ý nghĩa pháp lý hơn. Trong bối cảnh này, Ủy ban ghi nhận lời giải thích bằng lời do Ban Thư ký đưa ra rằng có thể tổ chức hội nghị của các Bên kết hợp với cuộc họp của Ủy ban Pháp lý và Ủy ban sẽ chuyển thành hội nghị của các Bên của các công ước liên quan để họ thông qua bản Diễn giải Thống nhất. Ủy ban cũng lưu ý rằng, trong trường hợp đó, nghị quyết sẽ là nghị quyết của các Bên do Ủy ban Pháp lý ban hành.

9.13 Ủy ban nhấn mạnh mối quan ngại của một số phái đoàn rằng nếu bản Giải thích thống nhất được thông qua như một "thỏa thuận tiếp theo" hoặc "hành động tiếp theo" theo nghĩa của Điều 31 (3) (a) và (b) của Công ước Viên, thì có thể gây ra các vấn đề pháp lý phức tạp đối với các Quốc gia thành viên không tán thành nghị quyết và do đó, nhóm công tác giữa kỳ và LEG 108 nên xem xét cẩn thận vấn đề về hình thức thông qua bất kỳ dự thảo giải thích thống nhất nào. Do đó, Ủy ban đã đồng ý rằng phương tiện để thông qua Bản Diễn giải thống nhất nên được xem xét thêm giữa kỳ và theo LEG 108, và khoản 2 của các điều khoản tham chiếu được đề xuất nên được sửa đổi cho phù hợp.

9.14 Sau khi xem xét, và lưu ý khoản 9.11 ở trên, Ủy ban đã đồng ý với đề xuất thành lập nhóm công tác giữa kỳ từ xa tại phiên họp này để làm việc bằng hình thức thư từ, với phương án họp trực tuyến, nếu các thành viên của nhóm muốn thực hiện như vậy.

### **Thành lập nhóm công tác giữa kỳ từ xa**

9.15 Sau đó, Ủy ban đã thành lập một nhóm công tác giữa kỳ từ xa dưới sự điều phối của Georgia<sup>3</sup> và hướng dẫn nhóm này, xem xét các tài liệu LEG 107/9, LEG 107/9/1, LEG 107/9/2, LEG 107 / INF.5 và LEG 107/6/1, cũng như các nhận xét, đề xuất và quyết định do

---

<sup>3</sup>Điều phối viên:

Ông Ivane Abashidze

Phó Giám đốc, LEPL "Cơ quan Vận tải Hàng hải"

Bộ Kinh tế và Phát triển Bền vững Georgia

ĐT: +995 (577) 221625

Email: [iv.abashidze@mta.gov.ge](mailto:iv.abashidze@mta.gov.ge)/[ivaneabashidze@gmail.com](mailto:ivaneabashidze@gmail.com)

Ủy ban đưa ra, làm việc bằng hình thức trao đổi thư từ, với phương án họp trực tuyến, nếu các thành viên của nhóm muốn thực hiện như vậy và đề:

- .1 xây dựng nội dung dự thảo diễn giải thống nhất về kiểm tra về việc vi phạm quyền giới hạn trách nhiệm của chủ sở hữu theo các công ước của IMO, phản ánh các quyết định được đưa ra tại LEG 107 về các nguyên tắc kiểm tra;
- .2 xây dựng nội dung và xem xét thêm phương tiện để thông qua dự thảo nghị quyết của Hội nghị các quốc gia thành viên, Hội đồng hoặc Ủy ban Pháp lý về bản Diễn giải Thống nhất; và
- .3 đệ trình báo cáo cho LEG 108, nhằm hoàn thiện bản Diễn giải Thống nhất ở trên, nội dung của nghị quyết và phương tiện để giải quyết tại phiên họp đó.

**File âm thanh:** Thứ Sáu, ngày 27 tháng 11 và thứ Hai, ngày 30 tháng 11 năm 2020

## **10 VẤN ĐỀ LIÊN QUAN ĐẾN CÔNG TÁC CỦA ỦY BAN PHÁP LÝ VÀ ĐẠI DỊCH COVID-19**

10.1 Ủy ban đã được thông báo rằng mục 10 của chương trình nghị sự là một mục mới trong chương trình nghị sự đã được bổ sung do ảnh hưởng của đại dịch COVID-19 đối với công việc của Ủy ban.

10.2 Trong bối cảnh này, Ủy ban đã xem xét tài liệu LEG 107/10/1 (Ban Thư ký), đưa ra cái nhìn tổng quan về công việc của Nhóm Hành động Khủng hoảng Thuyền viên (SCAT) đã được Tổng Thư ký thành lập vào tháng 4 năm 2020 để đáp ứng mối quan ngại ngày càng tăng về cuộc khủng hoảng thay đổi thủy thủ đoàn do đại dịch COVID-19 gây ra.

10.3 Trong cuộc thảo luận sau đó, các quan điểm sau đã được bày tỏ:

- .1 Sự tham gia tích cực của SCAT trong các hoạt động trao đổi thủy thủ đoàn trên toàn thế giới đã được đánh giá cao, hoan nghênh và ủng hộ;
- .2 Các định hướng chính sách từ Tổng thư ký rất hữu ích trong việc xây dựng các chính sách quốc gia và cách tiếp cận đối với các hoạt động trao đổi thủy thủ đoàn;
- .3 việc tạo điều kiện thuận lợi cho các hoạt động trao đổi thủy thủ đoàn an toàn là trách nhiệm chung của tất cả các bên liên quan trong ngành hàng hải, bao gồm các Quốc gia có tàu treo cờ, Quốc gia có cảng và quốc gia cư trú của thuyền viên;
- .4 cuộc khủng hoảng COVID-19 đã chứng minh rằng vận tải biển là thiết yếu đối với nền kinh tế thế giới và do đó việc chỉ định thuyền viên làm nhân viên

- chính có tầm quan trọng thiết yếu;
- .5 thuyền viên được hưởng các điều kiện làm việc công bằng và tốt đẹp và MLC, 2006 cần được tuân thủ và thực thi nghiêm túc;
  - .6 nên điều chỉnh khoản 2 và khoản 3 trong các điều khoản tham chiếu của SCAT vì SCAT không thích hợp để viết trực tiếp cho các bộ trưởng và cho Tổng thư ký Liên hợp quốc. Điều này nên để Tổng thư ký thực hiện;
  - .7 về khoản 4 của điều khoản tham chiếu, Đại hội đồng Liên hợp quốc sắp thông qua một nghị quyết về các hoạt động trao đổi thủy thủ đoàn. Tiếp theo, chúng tôi khuyến nghị gửi thông tin theo mục "Đại dương và Luật Biển" của Đại hội đồng Liên hợp quốc, liên quan đến các vấn đề của IMO;
  - .8 số cảng cho phép trao đổi thủy thủ đoàn vẫn còn quá thấp;
  - .9 việc đưa vào hợp đồng thuê tàu các điều khoản ngăn cản việc trao đổi thủy thủ đoàn là trái với thông lệ thực hành tốt và các nguyên tắc trách nhiệm xã hội của doanh nghiệp, đồng thời làm suy yếu những nỗ lực đang được thực hiện để tạo điều kiện trao đổi thủy thủ đoàn để đảm bảo an toàn cho thuyền viên và cho tàu;
  - .10 các điều khoản của hợp đồng thuê tàu không được cấm việc trao đổi thủy thủ đoàn và bên thuê tàu thi hành các điều khoản đó là hành vi trái pháp luật;
  - .11 đã có điều khoản về mức lệch trong hợp đồng thuê tàu đối với việc thay đổi thuyền viên do BIMCO xây dựng và phê duyệt, tuy nhiên, điều khoản mới không được áp dụng nhiều; và
  - .12 điều quan trọng là các Quốc gia phải hợp tác để đạt được một hệ thống bền vững cho phép thuyền viên đi lại một cách hiệu quả đến và đi từ quốc gia của họ, đến và đi từ tàu.

10.4 Sau cuộc thảo luận, Ủy ban bày tỏ sự đánh giá cao đối với Tổng thư ký vì đã thành lập SCAT và cảm ơn ông và các thành viên của Nhóm đã nỗ lực không ngừng trong việc giải quyết cuộc khủng hoảng trao đổi thủy thủ đoàn.

10.5 Ban Thư ký làm rõ rằng các hoạt động của SCAT, như được giải thích trong khoản 4 của tài liệu LEG 107/10/1, đã phát triển theo thời gian và mọi hoạt động tương tác ở cấp bộ đều do đích thân Tổng thư ký thực hiện. Tổng thư ký cũng đã làm việc chặt chẽ với Tổng thư ký Liên hợp quốc, người rất quan tâm đến việc giải quyết cuộc khủng hoảng trao đổi thủy thủ đoàn và rất ủng hộ các nỗ lực của IMO và ILO.

10.6 Phái đoàn của Bỉ đã thông báo cho Ủy ban rằng tất cả các cơ quan chức năng quốc



gia và khu vực có liên quan ở Bỉ đã thông qua một nghị định thư về trao đổi thủy thủ đoàn. Theo nghị định thư này, tất cả các hình thức trao đổi thủy thủ đoàn đối với tất cả các tàu và thuyền viên thuộc mọi quốc tịch đều được phép thực hiện ở tất cả các cảng của Bỉ. Phái đoàn Bỉ đề nghị chia sẻ nghị định thư này với tất cả các phái đoàn quan tâm. Theo yêu cầu, bản toàn văn của phái đoàn Bỉ được sao chép trong phụ lục 3 của báo cáo này.

10.7 ITF đề nghị Ủy ban khuyến khích hợp tác giữa các Quốc gia thành viên để thực hiện khuôn khổ các nghị định thư nhằm đảm bảo việc trao đổi thủy thủ đoàn an toàn cũng như khuyến khích các Quốc gia thành viên triển khai các hệ thống cho phép rời bờ, đảm bảo chăm sóc y tế cho thuyền viên và công nhận thuyền viên là những nhân viên quan trọng. Theo yêu cầu, bản toàn văn của phái đoàn Bỉ được sao chép trong phụ lục 3 của báo cáo này.

10.8 Ủy ban ghi nhận thông tin có trong tài liệu LEG 107/10/1 và khuyến khích các phái đoàn quan tâm gửi đề xuất về việc sử dụng "điều khoản không trao đổi thủy thủ đoàn" trong hợp đồng thuê tàu để LEG 108 xem xét.

**File âm thanh:** Thứ Hai, ngày 30 tháng 11 năm 2020

## 11 NẠN CƯỚP BIỂN

11.1 Do hạn chế về thời gian, Ủy ban đã quyết định hoãn việc xem xét đầy đủ nội dung chương trình nghị sự này, và tài liệu được đánh số lại LEG 107/17/1, dời sang phiên họp thứ 108 của mình.

11.2 Các phái đoàn của Quần đảo Marshall và Saint Kitts và Nevis đã đưa ra các tuyên bố về các vụ cướp biển gần đây, theo yêu cầu, được nêu trong phụ lục 3 của báo cáo này.

**File âm thanh:** Thứ Ba, ngày 1 tháng 12 năm 2020

## 12 CÔNG VIỆC CỦA CÁC CƠ QUAN KHÁC CỦA IMO

12.1 Do hạn chế về thời gian, Ủy ban đã quyết định hoãn việc xem xét nội dung chương trình nghị sự lần này sang phiên họp thứ 108.

**File âm thanh:** Thứ Ba, ngày 1 tháng 12 năm 2020

## 13 HOẠT ĐỘNG HỢP TÁC KỸ THUẬT LIÊN QUAN ĐẾN LUẬT HÀNG HẢI

13.1 Do hạn chế về thời gian, Ủy ban quyết định hoãn việc xem xét toàn bộ nội dung chương trình nghị sự này sang phiên họp thứ 108 của mình.

13.2 Ủy ban đã chúc mừng bà Kamyla Alejandra Barrientos Pineda của Guatemala, người đang tham dự phiên họp trực tuyến, vì luận văn của bà có tựa đề "Phân tích pháp lý về các biện pháp được áp dụng để ngăn chặn các hành vi bất hợp pháp liên quan đến việc đăng ký tàu gian lận", đã được trao giải Thư ký IMO -Giải Chung khảo cho bài luận văn

hay nhất năm 2018-2019.

**File âm thanh:** Thứ Ba, ngày 1 tháng 12 năm 2020

## **14 XEM XÉT TÌNH TRẠNG CỦA CÁC CÔNG ƯỚC VÀ CÁC VĂN KIẾN HIỆP ƯỚC KHÁC DO ỦY BAN PHÁP LÝ BAN HÀNH**

14.1 Do hạn chế về thời gian, Ủy ban quyết định hoãn việc xem xét toàn bộ nội dung chương trình nghị sự này sang phiên họp thứ 108 của mình.

14.2 Phái đoàn của Các Tiểu vương quốc Ả Rập Thống nhất đã thông báo cho Ủy ban về tiến độ đạt được đối với việc gia nhập Nghị định thư LLMC năm 1996 và Công ước Bunkers năm 2001, đồng thời tuyên bố rằng các văn kiện gia nhập tương ứng sẽ được Tổng thư ký lưu chiểu theo đúng thủ tục.

**File âm thanh:** Thứ Ba, ngày 1 tháng 12 năm 2020

## **15 CHƯƠNG TRÌNH LÀM VIỆC**

Đề xuất mục mới

15.1 Ủy ban nhấn mạnh rằng hai đề xuất về các mục mới đã được đệ trình lên phiên họp này của Ủy ban Pháp lý:

- .1 đề xuất bổ sung một mục mới về Đối xử công bằng với thuyền viên bị bắt giữ do nghi ngờ phạm tội hàng hải (LEG 107/14, LEG 107/14/3 và LEG 107/14/4); và
- .2 đề xuất một mục mới về việc xây dựng các hướng dẫn cho chính quyền cảng về cách giải quyết các trường hợp bỏ rơi thuyền viên (LEG 107/14/1 và LEG 107/14/5).

15.2 Khi xem xét hai đề xuất này, Ủy ban đã xem xét các quy định của văn bản về *Tổ chức và phương pháp làm việc của Ủy ban Pháp lý* (LEG.1/ Circ.9) và đánh giá sơ bộ về hai đề xuất do Chủ tịch thực hiện, sau tham vấn với Phó Chủ tịch và Ban Thư ký (LEG 107 / WP.2).

### **Đối xử công bằng với các thuyền viên bị bắt giữ do tình nghi phạm tội hàng hải**

15.3 Ủy ban đã xem xét tài liệu LEG 107/14 (Georgia, Malaysia, Philippines, Ukraine, ICS, IFSMA, Hiệp hội quốc tế về chủ tàu chở dầu độc lập (INTERTANKO), Hiệp hội quốc tế về chủ tàu chở hàng khô (INTERCARGO), Hiệp hội quản lý tàu quốc tế (InterManager) , ITF và Hiệp hội Thương mại và Vận chuyển Quốc tế của Phụ nữ (WISTA International), đề xuất một mục mới về việc Đối xử công bằng với các thuyền viên bị bắt giữ do tình nghi phạm tội hàng hải, và tài liệu LEG 107/14/4 (InterManager) bình luận về tài liệu LEG 107/14.

15.4 Sau khi thảo luận kỹ Ủy ban đã nhất trí rằng "Đổi xử công bằng với các thuyền viên bị bắt giữ do tình nghi phạm tội hàng hải" là một vấn đề cần được Ủy ban pháp lý giải quyết và bày tỏ sự ủng hộ chung của mình đối với kết quả mới được đề xuất. Ủy ban đã đưa ra các nhận xét sau:

- .1 Áp dụng biện pháp hình sự và đổi xử bất công đối với các thuyền viên bị bắt giữ do tình nghi phạm tội là một vấn đề về nhân quyền. Các thuyền viên bị giam giữ phải được đại diện hợp pháp, được chăm sóc y tế, hỗ trợ lãnh sự và được đổi xử công bằng;
- .2 thuyền viên phải được coi là vô tội cho đến khi được chứng minh là có tội và phải được hưởng nhân quyền bất kể quốc tịch của họ và cờ mà tàu họ đang treo. Tất cả các nỗ lực cần được thực hiện để cải thiện phúc lợi của thuyền viên;
- .3 khi xem xét đổi xử công bằng với thuyền viên, cần tính đến khuôn khổ pháp lý quốc tế hiện hành và việc đề cập đến đổi xử công bằng nên được hiểu là đổi xử bình đẳng như được đề cập trong tất cả các văn kiện nhân quyền; và
- .4 Lưu ý rằng có nhiều hệ thống luật pháp trong nước khác nhau, các hướng dẫn này sẽ rất hữu ích để đảm bảo đổi xử công bằng với thuyền viên ở tất cả các khu vực tài phán. Các hướng dẫn cần tính đến việc đổi xử công bằng với thuyền viên đã được quy định trong luật pháp trong nước.

15.5 Kết luận, Ủy ban đã đồng ý:

- .1 bao gồm một mục mới về "Đổi xử công bằng với thuyền viên bị bắt giữ do tình nghi phạm tội hàng hải" trong chương trình nghị sự hai năm một lần 2020-2021 và 2022-2023 của Ủy ban Pháp luật, với mục tiêu hoàn thành vào năm 2023;
- .2 mời các bên đưa ra đề xuất cụ thể lên LEG 108 để xem xét và đưa ra quyết định về phạm vi của mục mới sau khi xem xét chi tiết các biện pháp được đề xuất; và
- .3 đưa mục này vào chương trình làm việc tạm thời cho LEG 108.

15.6 Một số phái đoàn, bao gồm các phái đoàn quan sát viên của ITF, IFSMA, ICS và InterManager, đã nhắc Ủy ban phải chú ý rằng các thuyền viên đã bị giam giữ mặc dù họ bị ép buộc phạm tội. Trong một số trường hợp, họ bị giam giữ trong thời gian dài, không được xét xử công bằng và vi phạm các quyền cơ bản của con người. Theo yêu cầu, các Phát biểu của các phái đoàn đó được sao chép trong phụ lục 3 của báo cáo này.

15.7 Ủy ban ghi nhận tài liệu LEG 107/14/3 (Ban thư ký) cung cấp thông tin do Ủy ban yêu cầu tại phiên họp thứ 106 liên quan đến việc phối hợp với ILO về khả năng kích hoạt

một nhóm công tác chung về đối xử công bằng với các thuyền viên bị bắt giữ do tình nghi phạm tội trong hàng hải.

15.8 Ủy ban đã nhấn mạnh rằng các Ban thư ký của IMO và ILO đã họp vào ngày 6 tháng 12 năm 2019 để thảo luận về các cách thức khả thi. Kết luận, Ủy ban đã đồng ý yêu cầu, vì một vấn đề khẩn cấp, STC của MLC, 2006 của ILO cho phép thành lập một nhóm công tác ba bên của ILO-IMO để xác định và giải quyết các vấn đề của thuyền viên và yếu tố con người, vốn sẽ cần được Hội đồng quản trị ILO thông qua trong cuộc họp vào tháng 11 năm 2021, theo khuyến nghị của Cuộc họp ngành của ILO; và mời MSC đưa ra yêu cầu tương tự đối với Hội đồng khi xem xét báo cáo của phiên họp thứ sáu của Tiểu ban về Yếu tố con người, Đào tạo và Giám sát (HTW 6) trong tài liệu MSC 102/13/2 do Ban Thư ký đệ trình.

### **Hướng dẫn cho Quốc gia có cảng và cơ quan chức năng của Quốc gia có tàu treo cờ về cách giải quyết các trường hợp thuyền viên bị bỏ rơi**

15.9 Ủy ban đã xem xét tài liệu LEG 107/14/1 (Trung Quốc) đề xuất một mục mới về việc xây dựng hướng dẫn cho chính quyền cảng về cách giải quyết các trường hợp bỏ rơi của thuyền viên, và tài liệu LEG 107/14/5 (Indonesia và Philippines) bình luận về tài liệu LEG 107/14/1 và đề xuất các yếu tố để xây dựng các hướng dẫn.

15.10 Ủy ban nhấn mạnh thông tin trong tài liệu LEG 107/14/1 rằng việc xây dựng một bộ hướng dẫn cho chính quyền cảng khi giải quyết các trường hợp thuyền viên bị bỏ rơi sẽ cung cấp một thủ tục thống nhất để tuân theo và phục vụ mục đích phát triển bền vững của ngành vận tải hàng hải.

15.11 Ủy ban cũng ghi nhận đề xuất trong văn bản LEG 107/14/5 về việc thành lập một nhóm công tác để kết hợp một số yếu tố trong dự thảo hướng dẫn cụ thể về bảo vệ thuyền viên trong các trường hợp bị bỏ rơi và tiến hành phân tích lỗ hổng liên quan đến việc xử lý các trường hợp bị bỏ rơi của thuyền viên.

15.12 Ủy ban, sau khi thảo luận kỹ về đề xuất này, đã bày tỏ sự ủng hộ rộng rãi đối với việc đưa mục mới khi xây dựng các hướng dẫn cho Quốc gia có cảng và chính quyền Quốc gia có tàu treo cờ về cách giải quyết các trường hợp thuyền viên bị bỏ rơi, lưu ý nhận xét sau:

- .1 Các trường hợp từ bỏ của thuyền viên là trách nhiệm chung của các Quốc gia có cảng và Quốc gia có tàu treo cờ và do đó tiêu đề của mục mới cũng phải bao gồm các Quốc gia có tàu treo cờ;
- .2 sau khi sửa đổi năm 2014 đối với MLC, năm 2006 có hiệu lực vào năm 2017, đã có sự gia tăng đột biến về các trường hợp bỏ rơi thuyền viên. Mặc dù các sửa đổi quy định nghĩa vụ duy trì bảo hiểm, chúng không bao gồm chi phí hồi hương và thủy thủ đoàn thay thế;

- .3 chi phí hồi hương đã được đề cập trong các nội dung sửa đổi năm 2014 và các hướng dẫn liên quan; và
- .4 vấn đề này nằm trong sự ủy quyền của IMO và ILO, do đó các hướng dẫn của Quốc gia có tàu treo cờ và Quốc gia có cảng đối với các trường hợp bỏ rơi phải được giải quyết cùng nhau. Điều này cần được STC và cả nhóm công tác chung của IMO/ILO, hy vọng sẽ được thành lập chung tay giải quyết.

15.13 Kết luận, Ủy ban đã đồng ý:

- .1 đưa mục mới vào chương trình làm việc về việc xây dựng các hướng dẫn cho Quốc gia có cảng và chính quyền Quốc gia có tàu treo cờ về cách giải quyết các trường hợp thuyền viên bị bỏ rơi trong chương trình nghị sự hai năm một lần 2020-2021 và 2022-2023, với mục tiêu hoàn thành năm 2022;
- .2 mời các bên đề xuất cụ thể lên LEG 108 về phạm vi công việc đối với mục mới; và
- .3 đưa mục này vào chương trình làm việc tạm thời cho LEG 108.

15.14 ILO đã thông báo cho Ủy ban rằng, tương tự như kết quả mới về đối xử công bằng với thuyền viên bị bắt giữ do nghi ngờ phạm tội hàng hải, STC của MLC, 2006 của ILO cũng cần được thông báo về kết quả mới này, như một phần của việc thành lập ILO -IMO nhóm làm việc ba bên để xác định và giải quyết các vấn đề của thuyền viên và yếu tố con người được mô tả trong khoản 15.8. Cả IMO và ILO đều cần tham gia vào việc xây dựng các hướng dẫn cho đầu ra mới này.

**File âm thanh:** Thứ Ba, ngày 1 tháng 12 năm 2020

**Báo cáo về tình hình các mục mới cho hai năm hiện tại (2020-2021)**

15.15 Ủy ban nhắc lại rằng Hội đồng, tại phiên họp thường kỳ lần thứ 122, đã thông qua các quyết định của Ủy ban về các mục mới cho hai năm 2018-2019 và các các mục cho hai năm hiện tại.

15.16 Ủy ban đã nhấn mạnh thông tin có trong tài liệu LEG 107/14/2 do Ban thư ký đệ trình theo khoản 9.1 của *Áp dụng Kế hoạch Chiến lược của Tổ chức* (nghị quyết A.1111 (30)), các báo cáo về tình trạng các mục có trong danh sách các mục sẽ được đưa vào phụ lục báo cáo của từng phiên họp của các tiểu ban và ủy ban, và vào báo cáo hai năm một lần của Hội đồng trình Đại Hội đồng. Các báo cáo như vậy sẽ xác định các mục mới được chấp nhận để đưa vào chương trình nghị sự hai năm một lần.

15.17 Ủy ban đã được mời xem xét dự thảo báo cáo về tình hình các mục mới cho hai năm

hiện tại (2020-2021), bao gồm tất cả các kết quả liên quan đến Ủy ban Pháp lý, do Ban Thư ký chuẩn bị và đính kèm dưới dạng phụ lục của tài liệu LEG 107/14 / 2. Đặc biệt, Ủy ban đã được mời xem xét xóa dấu ngoặc vuông trong câu "Tình trạng mục mới cho Năm thứ nhất" của hai năm hiện tại.

15.18 Ủy ban đã nhất trí về báo cáo của mình về tình hình mục mới cho hai năm hiện tại, đính kèm dưới dạng phụ lục 1 của báo cáo này, để đệ trình lên Hội đồng.

### **Các mục để đưa vào chương trình nghị sự của LEG 108**

15.19 Ủy ban đã phê duyệt danh sách các nội dung quan trọng để đưa vào chương trình nghị sự của LEG 108, như được nêu trong tài liệu LEG 107 / WP.3 và đính kèm dưới dạng phụ lục 2 của báo cáo này.

### **Thời gian họp của phiên họp tiếp theo của Ủy ban**

15.20 Ủy ban nhất trí rằng phiên họp tiếp theo sẽ được tổ chức trong 5 ngày họp với 8 phiên họp giải thích đầy đủ.

**File âm thanh:** Thứ Ba, ngày 1 tháng 12 năm 2020

## **16 BẦU CHỌN CÁN BỘ**

### **Bầu chọn Chủ tịch và Phó Chủ tịch**

16.1 Theo quy tắc 18 của quy tắc thủ tục của Ủy ban, Ủy ban đã nhất trí bầu lại ông Volker Schöfisch (Đức) làm Chủ tịch cho năm 2021 và bà Gillian Grant (Canada) làm Phó Chủ tịch cho năm 2021.

**File âm thanh:** Thứ Ba, ngày 1 tháng 12 năm 2020

## **17 BẤT KỲ NỘI DUNG NÀO KHÁC**

Mô-đun GISIS mới về Luật Hàng hải Quốc gia

17.1 Ủy ban đã nhấn mạnh tài liệu LEG 107/16 (Ban Thư ký) cung cấp thông tin về việc ra mắt mô-đun GISIS mới về Luật Hàng hải Quốc gia để tạo điều kiện thuận lợi cho việc thông báo và lưu hành thông tin về luật pháp quốc gia thực hiện các công ước IMO.

17.2 Ủy ban khuyến khích các Chính phủ sử dụng mô-đun và gửi các nhận xét, ghi chú hoặc đề xuất cải tiến mô-đun này cho Ban Thư ký.

### **Vấn kiện mới của UNCITRAL về việc phát mại tài sản đối với tàu ở nước ngoài và công nhận chúng**

17.3 Ủy ban đã ghi nhận thông tin có trong tài liệu LEG 107/16/1 (Ban thư ký) về những phát triển trong dự thảo văn kiện về việc phát mại tài sản đối với tàu liên quan đến công việc do Ủy ban Liên hợp quốc về Luật Thương mại Quốc tế (UNCITRAL) thực hiện. Một

trong những vấn đề cần xem xét ở UNCITRAL liên quan đến một kho lưu trữ trực tuyến tập trung được đề xuất để công bố các thông báo và giấy chứng nhận bán đấu giá.

17.4 Ủy ban được thông báo rằng Ban Thư ký UNCITRAL đã liên hệ với Ban Thư ký IMO để tìm hiểu các phương án để IMO có thể lưu trữ một kho lưu trữ trực tuyến khả thi theo văn kiện dự thảo, như một mô-đun GISIS mới và Ban Thư ký IMO đã chỉ ra sơ bộ rằng phương án này cần được Ủy ban Pháp lý phê duyệt và được báo cáo cho Hội đồng IMO.

17.5 Trong cuộc thảo luận, các bên đã bày tỏ những quan điểm sau đây:

- .1 CMI tuyên bố rằng sẽ có lợi nhất nếu có một kho lưu trữ tập trung để nhận các bản thông báo cũng như giấy chứng nhận bán đấu giá. Ý tưởng có một kho lưu trữ tập trung chắc chắn sẽ hỗ trợ các cơ quan đăng ký tàu treo cờ, bên nhận thế chấp, bên mua tiềm năng, chủ nợ của tàu, những người tham gia ngành hàng hải và tòa án. Theo yêu cầu, bản toàn văn của CMI được nêu trong phụ lục 3 của báo cáo này;
- .2 vấn đề về vị trí của kho lưu trữ UNCITRAL tại IMO cần được tìm hiểu thêm; và
- .3 Lưu ý rằng Ủy ban chưa đưa ra quyết định cuối cùng về vấn đề này tại LEG 103, vấn đề phát mại tài sản đối với tàu nên được thảo luận thêm.

17.6 Ủy ban đã mời Ban Thư ký thực hiện các thỏa thuận cần thiết để lưu trữ một kho lưu trữ trực tuyến khả thi theo dự thảo văn kiện của UNCITRAL về việc phát mại tài sản đối với tàu ở nước ngoài và việc công nhận của chúng, như một mô-đun GISIS bổ sung, và cung cấp báo cáo tiến độ cho LEG 108.

### **Giải thích hài hòa Công ước quốc tế về Trách nhiệm Dân sự đối với Thiệt hại do Ô nhiễm Dầu nhiên liệu năm 2001 và Sổ tay Hướng dẫn Yêu cầu bồi thường cho Công ước Bunker năm 2001**

17.7 Ủy ban đã mời Cộng hòa Hồi giáo Iran gửi thêm thông tin liên quan đến tài liệu LEG 107/6/4 cho LEG 108.

17.8 Đối với tài liệu LEG 107/17 (Hiệp hội P & I), Ủy ban đã hỗ trợ xây dựng Hướng dẫn Yêu cầu Bồi thường cho Công ước quốc tế về Trách nhiệm Dân sự đối với Thiệt hại do Ô nhiễm Dầu nhiên liệu năm 2001, dưới sự bảo trợ và nhân danh Tổ chức.

17.9 Ủy ban ghi nhận những quan ngại của một số phái đoàn liên quan đến thực tế là trái với Hướng dẫn Yêu cầu Bồi thường Kinh phí năm 1992, không có quỹ tương ứng cho các khiếu nại theo Công ước Bunker và hướng dẫn được đề xuất sẽ ngầm giải quyết cách thức mà tòa án quốc gia giải thích Công ước Bunker, và sẽ có tính chất giải thích thống nhất Công ước bởi Ủy ban pháp lý.

17.10 Ngoài ra, Ủy ban cũng nhấn mạnh rằng cần xem xét cẩn thận việc soạn thảo số tay được đề xuất, vì một mặt, nó không được tạo ra sự mâu thuẫn với Hướng dẫn Yêu cầu Bồi thường năm 1992, và mặt khác, nội dung bản chất của nó phải khác với Hướng dẫn Yêu cầu Bồi thường Kinh phí năm 1992.

17.11 Ủy ban đã mời các Hiệp hội P & I gửi đề xuất chi tiết hơn về tài liệu LEG 107/17 tới LEG 108, để xem xét thêm tại phiên họp đó, đồng thời xem xét các ý kiến được đưa ra và các mối quan tâm được nêu ra.

17.12 Ủy ban nhấn mạnh rằng các phái đoàn quan tâm đến việc tiến hành công việc này trên cơ sở công tác giữa kỳ có thể liên hệ với Hiệp hội P & I.<sup>4</sup>

**File âm thanh:** Thứ Ba, ngày 1 tháng 12 năm 2020

## **18 XEM XÉT BÁO CÁO CỦA ỦY BAN VỀ PHIÊN HỌP THỨ 107 CỦA MÌNH**

18.1 Dự thảo báo cáo của Ủy ban (LEG 107/WP.1/Rev.1) đã được Ban Thư ký chuẩn bị để Ủy ban xem xét và thông qua dựa trên các quy định của Hướng dẫn tạm thời.

18.2 Trong bối cảnh này, trong cuộc họp ảo được tổ chức vào Thứ Ba, ngày 1 tháng 12 năm 2020, các phái đoàn có cơ hội đóng góp ý kiến về dự thảo báo cáo và sau đó, những bên muốn góp ý thêm về các quyết định của Ủy ban đã được đưa ra thời hạn là Thứ Năm, Ngày 10 tháng 12 năm 2020, 11,59 giờ tối (GMT) để thực hiện việc đó thông qua hình thức thư từ, như Chủ tọa đã nêu trong tài liệu LEG 107/18.

18.3 Sau khi giải quyết các ý kiến nhận được như được mô tả trong tài liệu LEG 107/18/1, báo cáo của Ủy ban đã được thông qua và phiên họp được kết thúc lúc 11 giờ 59 phút tối (GMT) Thứ Sáu, ngày 11 tháng 12 năm 2020, theo quy tắc 35 của Quy tắc Thủ tục của Ủy ban Pháp lý.

18.4 Báo cáo cuối cùng của Ủy ban sau đó đã được công bố trên IMODOCS dưới dạng tài liệu LEG 107/18/2.

**File âm thanh:** Thứ Ba, ngày 1 tháng 12 năm 2020

\*\*\*

---

<sup>4</sup>Đầu mối liên hệ của Hiệp hội P & I là Ông David Baker, qua địa chỉ email: [David.Baker@igpandi.org](mailto:David.Baker@igpandi.org)



**PHỤ LỤC 1**  
**BÁO CÁO TÌNH TRẠNG HAI NĂM MỘT LẦN NĂM 2020-2021**

**Ủy ban Pháp lý (LEG)**

Tham chiếu SD, nếu áp dụng	Số mục	Nội dung	Năm hoàn thành mục tiêu	Cơ quan chủ quản	(Các) cơ quan liên quan	Cơ quan điều phối	Trạng thái mục cho Năm 1	Trạng thái mục cho Năm 2	Tham chiếu
1. Cải thiện việc triển khai	1.2	Mục đầu vào về việc xác định các nhu cầu mới nổi của các nước đang phát triển, đặc biệt là SIDS và LDCs, được đưa vào ITCP	Liên tục	TCC	MSC/MEPC/FAL/LEG		Không có công việc yêu cầu		
1. Cải thiện việc triển khai	1.4	Phân tích báo cáo tóm tắt kiểm toán hợp nhất	Thường niên	Đại hội đồng	MSC/MEPC/LEG/TCC/III	Hội đồng	Không có công việc yêu cầu		C 120/D, Khoản 7.1 và 7.2

Tham chiếu SD, nếu áp dụng	Số mục	Nội dung	Năm hoàn thành mục tiêu	Cơ quan chủ quản	(Các) cơ quan liên quan	Cơ quan điều phối	Trạng thái mục cho Năm 1	Trạng thái mục cho Năm 2	Tham chiếu
1. Cải thiện việc triển khai	1.7	Xác định các ưu tiên chuyên đề trong lĩnh vực hàng hải toàn và an ninh, bảo vệ môi trường biển, tạo thuận lợi cho giao thông hàng hải và luật hàng hải	Thường niên	TCC	MSC/MEPC/ FAL/LEG		Không có công việc yêu cầu		
1. Cải thiện việc triển khai	1.31	Các biện pháp ngăn chặn các hành vi trái pháp luật liên quan đến việc đăng ký gian lận và cơ quan đăng ký tàu biển gian lận	2021	LEG			Đang tiến hành		

Tham chiếu SD, nếu áp dụng	Số mục	Nội dung	Năm hoàn thành mục tiêu	Cơ quan chủ quản	(Các) cơ quan liên quan	Cơ quan điều phối	Trạng thái mục cho Năm 1	Trạng thái mục cho Năm 2	Tham chiếu
2. Tích hợp các công nghệ mới và tiên tiến vào trong khuôn khổ pháp luật	2.20	Thực hiện theo phạm vi quy định và phân tích lỗ hổng của các công ước do Ủy ban Pháp lý ban hành liên quan đến Tàu tự hành trong hàng hải (MASS)	2022	LEG			Đang tiến hành		
4. Tham gia vào quản lý đại dương	4.2	Nội dung đầu vào cho ITCP về các vấn đề mới nổi liên quan đến phát triển bền vững và đạt được các SDG	Liên tục	TCC	MSC/MEPC/ FAL/LEG		Không có công việc yêu cầu		
5. Tăng cường tạo thuận lợi toàn cầu và an ninh thương mại quốc tế	5.4	Sửa đổi hướng dẫn liên quan đến việc ngăn chặn nạn cướp biển và cướp có vũ trang để phản ánh các xu hướng và mô hình hành vi mới nổi	Thường niên	MSC	LEG		Không có công việc yêu cầu		

Tham chiếu SD, nếu áp dụng	Số mục	Nội dung	Năm hoàn thành mục tiêu	Cơ quan chủ quản	(Các) cơ quan liên quan	Cơ quan điều phối	Trạng thái mục cho Năm 1	Trạng thái mục cho Năm 2	Tham chiếu
6. Đảm bảo hiệu quả pháp lý	6.1	Diễn giải thống nhất các điều khoản của các công ước liên quan đến an toàn, an ninh, tạo thuận lợi, môi trường và trách nhiệm pháp lý và bồi thường của IMO	Liên tục	MSC/MEPC/LEG/FAL	CCC/III/NCSR,PPR/SDC/SSE		Đang diễn ra		
6. Đảm bảo hiệu quả pháp lý	6.12	Các chiến lược được xây dựng nhằm tạo điều kiện cho việc có hiệu lực và giải thích hài hòa Nghị định thư HNS	2021	LEG			Đang tiến hành		
6. Đảm bảo hiệu quả pháp lý	6.20	Giải thích thống nhất về kiểm tra vi phạm quyền của chủ sở hữu để giới hạn trách nhiệm pháp lý theo các công ước IMO	2021	LEG			Đang tiến hành		

Tham chiếu SD, nếu áp dụng	Số mục	Nội dung	Năm hoàn thành mục tiêu	Cơ quan chủ quản	(Các) cơ quan liên quan	Cơ quan điều phối	Trạng thái mục cho Năm 1	Trạng thái mục cho Năm 2	Tham chiếu
7. Đảm bảo hiệu quả tổ chức	7.1	Các đề xuất được xác nhận để phát triển, duy trì và nâng cao hệ thống thông tin và hướng dẫn liên quan (GISIS, trang web, v.v.)	Liên tục	Hội đồng	MSC/MEPC/FAL/LEG/TCC		Đang diễn ra		
7. Đảm bảo hiệu quả tổ chức	7.9	Các tài liệu sửa đổi về tổ chức và phương pháp làm việc, nếu thích hợp	2021	Hội đồng	MSC/MEPC/FAL/LEG/TCC		Không có công việc yêu cầu		LEG.1/Circ.9
OW. Công việc khác	OW 13	Các đề xuất được thông qua cho các mục đầu ra mới cho hai năm 2020-2021 đã được các Ủy ban chấp nhận	Thường niên	Hội đồng	MSC/MEPC/FAL/LEG/TCC		Đang tiến hành		

Tham chiếu SD, nếu áp dụng	Số mục	Nội dung	Năm hoàn thành mục tiêu	Cơ quan chủ quản	(Các) cơ quan liên quan	Cơ quan điều phối	Trạng thái mục cho Năm 1	Trạng thái mục cho Năm 2	Tham chiếu
OW. Công việc khác	OW 17	Xem xét các báo cáo về việc áp dụng Hướng dẫn chung của IMO/ ILO về đối xử công bằng với thuyền viên và các hành động tiếp theo do hậu quả đó là điều cần thiết	Thường niên	LEG			Hoãn lại		
OW. Công việc khác	OW 18	Tư vấn và hướng dẫn về các vấn đề theo UNCLOS liên quan đến vai trò của Tổ chức	Thường niên	LEG			Hoãn lại		
OW. Công việc khác	OW 20	Đưa ra lời khuyên và hướng dẫn về các vấn đề được đưa lên Ủy ban liên quan đến việc thực hiện các văn kiện của IMO	Thường niên	LEG			Hoãn lại		

Tham chiếu SD, nếu áp dụng	Số mục	Nội dung	Năm hoàn thành mục tiêu	Cơ quan chủ quản	(Các) cơ quan liên quan	Cơ quan điều phối	Trạng thái mục cho Năm 1	Trạng thái mục cho Năm 2	Tham chiếu
OW. Công việc khác	OW 22	Đưa ra lời khuyên và hướng dẫn để hỗ trợ cung cấp thông tin về luật pháp quốc gia toàn diện và nâng cao năng lực tư pháp	Thường niên	LEG			Hoãn lại		
OW. Công việc khác	OW 23	Hợp tác với Liên hợp quốc về các vấn đề cùng quan tâm, cũng như cung cấp mục đầu vào / hướng dẫn có liên quan	2021	Đại Hội đồng	MSC/MEPC/FAL/LEG/TCC	Hội đồng	Đang tiến hành		
OW. Công việc khác	OW 24	Hợp tác với các tổ chức quốc tế khác về các vấn đề hai bên cùng quan tâm, cũng như cung cấp mục đầu vào / hướng dẫn có liên quan	2021	Đại Hội đồng	MSC/MEPC/FAL/LEG/TCC	Hội đồng	Đang tiến hành		

Tham chiếu SD, nếu áp dụng	Số mục	Nội dung	Năm hoàn thành mục tiêu	Cơ quan chủ quản	(Các) cơ quan liên quan	Cơ quan điều phối	Trạng thái mục cho Năm 1	Trạng thái mục cho Năm 2	Tham chiếu
OW. Công việc khác	OW 37	Xem xét các báo cáo về vấn đề đảm bảo tài chính trong trường hợp thuyền viên bị bỏ rơi, và trách nhiệm của chủ tàu đối với các khiếu nại bồi thường theo hợp đồng đối với thương tật cá nhân hoặc tử vong của thuyền viên, dựa trên tiến trình của các sửa đổi đối với ILO MLC 2006	2021	LEG			Đang tiến hành		
OW. Công việc khác	OW 44	Đóng góp của IMO trong việc giải quyết vấn đề di cư lộn xộn không an toàn bằng đường biển	2021	MSC/FAL/ LEG			Đang tiến hành		



Tham chiếu SD, nếu áp dụng	Số mục	Nội dung	Năm hoàn thành mục tiêu	Cơ quan chủ quản	(Các) cơ quan liên quan	Cơ quan điều phối	Trạng thái mục cho Năm 1	Trạng thái mục cho Năm 2	Tham chiếu
OW. Công việc khác	tbc	Đối xử công bằng với các thuyền viên bị bắt giữ do tình nghi phạm tội hàng hải	2023	LEG			Đang tiến hành		
OW. Công việc khác	tbc	Hướng dẫn cho Quốc gia có cảng và cơ quan chức năng của Quốc gia có tàu treo cờ về cách giải quyết các trường hợp thuyền viên bị bỏ rơi	2022	LEG			Đang tiến hành		



**PHỤ LỤC 2**  
**CÁC MỤC ĐƯỢC ĐƯA VÀO CHƯƠNG TRÌNH NGHỊ SỰ LEG 108**

**Các nội dung quan trọng được đưa vào chương trình nghị sự của  
phiên họp thứ 108 của Ủy ban Pháp lý**

1 Các nội dung quan trọng được đưa vào chương trình của phiên họp thứ 108 của Ủy ban Pháp luật được đề xuất như sau:

Tạo điều kiện thuận lợi cho việc tạo hiệu lực và giải thích hài hòa Nghị định thư HNS 2010

Đối xử công bằng với thuyền viên:

- Cung cấp bảo đảm tài chính trong trường hợp thuyền viên bị bỏ rơi, và trách nhiệm của chủ tàu - đối với các khiếu nại bồi thường theo hợp đồng về thương tích cá nhân hoặc tử vong của thuyền viên, dựa trên tiến trình sửa đổi Công ước Lao động Hàng hải của ILO, 2006
- Đối xử công bằng với thuyền viên trong trường hợp xảy ra tai nạn hàng hải
- Đối xử công bằng với các thuyền viên bị bắt giữ do tình nghi phạm tội hàng hải
- Hướng dẫn cho Quốc gia có cảng và cơ quan chức năng của Quốc gia có tàu treo cờ về cách giải quyết các trường hợp thuyền viên bị bỏ rơi
- Các vấn đề liên quan đến công việc của Ủy ban Pháp lý và Tư vấn cũng như hướng dẫn về đại dịch COVID-19 liên quan đến việc thực hiện các văn kiện IMO

Các biện pháp ngăn chặn các hành vi trái pháp luật liên quan đến việc gian lận trong đăng ký tàu biển

Thực hiện theo phạm vi quy định và phân tích lỗ hổng của liên quan đến các Tàu Tự hành trong Hàng hải (MASS)

Giải thích thống nhất về kiểm tra vi phạm quyền của chủ tàu để giới hạn trách nhiệm pháp lý theo các công ước của IMO

Nạn cướp biển

Công việc của các cơ quan IMO khác

Các hoạt động hợp tác kỹ thuật liên quan đến luật hàng hải

Xem xét tình trạng của các công ước và các văn kiwwnj hiệp ước khác do Ủy ban Pháp lý ban hành

Chương trình làm việc

Bầu cử cán bộ

Bất kỳ công việc nào khác

Xem xét báo cáo của Ủy ban về phiên họp thứ 108 của mình

\*\*\*



### PHỤ LỤC 3 PHÁT BIỂU CỦA CÁC PHÁI ĐOÀN

#### KHAI MẠC

#### **Phát biểu của phái đoàn Thổ Nhĩ Kỳ**

Vào ngày 22 tháng 11 năm 2020, trong buổi sáng, một tàu chiến dưới quyền chỉ huy theo Chiến dịch Irimi của Liên minh châu Âu, chào đón và thẩm vấn chi tiết tàu container mang cờ Thổ Nhĩ Kỳ □ M/V Roseline A □ đang ra khơi và chờ hàng hóa thương mại và viện trợ nhân đạo từ Thổ Nhĩ Kỳ đến cảng Misrata của Libya.

Mặc dù thuyền trưởng của tàu đã hành động hợp tác và chia sẻ thông tin chi tiết về hàng hóa và tuyến đường của tàu thông qua liên lạc vô tuyến, lực lượng có vũ trang của Chiến dịch Irimi đã lên tàu và tiến hành một cuộc kiểm tra kéo dài hàng giờ đồng hồ. Tất cả các thành viên của thủy thủ đoàn, bao gồm Thuyền trưởng bị lực soát cưỡng bức, tập hợp và giam giữ tại một địa điểm duy nhất, các container được khám xét bằng vũ lực, trong khi thuyền trưởng bị quản thúc bởi một quân nhân có vũ trang. Trong khi Nghị định thư năm 2005 của Công ước SUA quy định rằng tất cả những người trên tàu phải được đối xử theo cách thức giữ gìn phẩm giá cơ bản của con người, đội thanh tra vũ trang rõ ràng đã vi phạm quy tắc này; đối xử tệ bạc với họ và từ chối những nhu cầu cơ bản của họ.

Sự can thiệp này được tiến hành mà không có sự đồng ý của Thổ Nhĩ Kỳ, với tư cách là quốc gia có tàu treo cờ hoặc chủ tàu, trái với Nghị định thư năm 2005 của Công ước SUA. Bất chấp Phát biểu của thuyền trưởng về bản chất của hàng hóa, họ đã can thiệp khi có sự nghi ngờ mơ hồ và kéo dài đến sau nửa đêm và chỉ chấm dứt khi có sự phản đối không ngừng của Thổ Nhĩ Kỳ. Các nhân viên có vũ trang tiếp tục ở lại trên tàu, trì hoãn hành trình của tàu cản trở sự tự do của M/V Roseline A một cách vô cớ và rời bỏ tàu vào sáng ngày hôm sau.

Cho đến nay, vẫn chưa có bằng chứng rõ ràng nào được đưa ra về việc kiểm tra. Phát biểu của Chiến dịch Irimi chỉ ra rằng hình thức điều hướng của con tàu là cơ sở hợp lý để nghi ngờ rằng nó đang vi phạm lệnh cấm vận vũ khí của UNSC.

Kính thưa các vị đại biểu ưu tú, con tàu hoạt động dưới sự điều hành của một công ty có uy tín khắp năm châu, và treo cờ có uy tín của một Quốc gia là một trong những Quốc gia sáng lập IMO và là Thành viên Hội đồng đã hơn hai thập kỷ. Hình thức điều hướng của một con tàu không thể được coi là lý do hợp lý rằng nó đang vi phạm lệnh cấm vận vũ khí của Liên Hợp Quốc cũng như biện minh cho các biện pháp không tương xứng được thực hiện.

Nếu như vậy, xét tất cả các lý do có thể xảy ra, hầu hết các tàu trên thế giới có thể bị kiểm tra tùy tiện dựa trên lộ trình của chúng hay sao, điều này hoàn toàn không thể chấp nhận được.

Thổ Nhĩ Kỳ tự giới hạn mình với các nghị quyết của UNSC. Chúng tôi muốn nhấn mạnh rằng theo Nghị định thư năm 2005 của Công ước SUA, rõ ràng rằng việc có được sự đồng ý

của Quốc gia treo cờ trước khi can thiệp vào các tàu thương mại ở vùng biển cả là điều cần thiết. Các nghị quyết của Hội đồng Bảo an Liên hợp quốc về lệnh cấm vận vũ khí Libya không phủ nhận nghĩa vụ này. Hoạt động của IRINI tuyên bố rằng sự can thiệp này được bắt đầu mà không có sự đồng ý của Quốc gia có tàu treo cờ và cũng cho biết việc kiểm tra đã bị đình chỉ khi Quốc gia có tàu treo cờ thông báo cho Chiến dịch IRINI từ chối cấp phép kiểm tra tàu. Nếu không cần phải có sự đồng ý của Quốc gia có tàu treo cờ, tại sao họ lại đình chỉ can thiệp dựa trên yêu cầu của Quốc gia có tàu treo cờ. Các tuyên bố về hoạt động của Irini mâu thuẫn với nhau và sự thật vẫn chưa rõ ràng.

Như quý vị đã biết, sứ mệnh cốt lõi của IMO là đảm bảo vận chuyển an toàn, bảo mật, bền vững và tất cả chúng ta đều biết rằng IMO đặt ưu tiên cao nhất cho nhu cầu đảm bảo rằng nhiều quy tắc và tiêu chuẩn trong Công ước được thực hiện đúng cách.

Chúng tôi vô cùng lấy làm tiếc rằng con tàu của chúng tôi rõ ràng là không vi phạm lệnh cấm vận vũ khí, đã bị cấm di chuyển trong nhiều giờ dưới điều kiện thời tiết khắc nghiệt. Chúng tôi cũng rất tiếc phải nói rằng trong quá trình kiểm tra, các thuyền viên, những người hợp tác trong quá trình kiểm tra đã bị giam giữ và đối xử vô nhân đạo, tập trung tại một không gian hạn chế và không được phép đáp ứng các nhu cầu cơ bản của mình, hành vi này cũng trái với Nghị định thư năm 2005 về Công ước SUA và UNSCR 2292 nhấn mạnh các nghĩa vụ của các Quốc gia Thành viên theo luật nhân quyền quốc tế.

Kính thưa các quý vị đại biểu, như tất cả quý vị đều biết những người đi biển đang thực hiện một nhiệm vụ rất khó khăn do đại dịch COVID-19 và với sự lãnh đạo của Ngài Tổng Thư ký, Tổ chức này đang cố gắng làm cho cuộc sống của các thuyền viên trở nên dễ dàng hơn.

Thổ Nhĩ Kỳ tuyên bố một lần nữa rằng sự can thiệp này đã vi phạm các nguyên tắc cơ bản của luật pháp quốc tế, gây nguy hiểm cho nguyên tắc tự do hàng hải và hoạt động của vận tải biển thương mại quốc tế. Do đó, các hành vi bất hợp pháp của hoạt động này chắc chắn sẽ cản trở tự do hàng hải ở Địa Trung Hải, nơi thương mại hàng hải thế giới diễn ra với mật độ dày đặc. Chúng tôi đề nghị tất cả các Quốc gia Thành viên tôn trọng quyền con người của thuyền viên, quyền tự do hàng hải và tính liên tục của vận tải biển mà không bị gián đoạn không cần thiết và bất hợp pháp.

Chúng tôi phản đối hành động bất hợp pháp và cường bức này. Chúng tôi tin rằng, Tổ chức này cần có những hành động tiếp theo để ngăn chặn và trấn áp loại hành vi trái pháp luật chống lại hàng hải quốc tế và nhân phẩm cơ bản của thuyền viên trong tương lai. Thổ Nhĩ Kỳ bảo lưu mọi quyền được bồi thường đối với những thiệt hại và mất mát có thể phát sinh do hành động bất hợp pháp và cường bức này.

Cuối cùng, tôi muốn nhấn mạnh rằng Thổ Nhĩ Kỳ sẽ thực hiện tất cả các bước cần thiết để ngăn chặn những sự cố như vậy trong tương lai, bao gồm cả việc đệ trình các đề xuất mới tại các cơ quan IMO liên quan về vấn đề này.

### **Phát biểu của phái đoàn Đức**

Cảm ơn Ngài Chủ tịch đã cho tôi phát biểu.

Trên thực tế, chúng tôi không thể bình luận về các chi tiết quân sự liên quan đến trường hợp được báo cáo bởi Phái đoàn đặc biệt của Thổ Nhĩ Kỳ.

Tuy nhiên, chúng tôi tin tưởng rằng tất cả các lực lượng hải quân được triển khai ở Biển Địa Trung Hải hoàn toàn tuân thủ các quy tắc và sự ủy quyền của Hội đồng Bảo an Liên hợp quốc theo nghị quyết 2292/2016, thực tế có hiệu lực nhằm ngăn chặn các hoạt động vận chuyển trái phép hàng hóa quân sự đến Libya.

Tuy nhiên, trường hợp này không thích hợp cho một cuộc thảo luận chính trị tại IMO.

Xin cảm ơn ngài Chủ tịch.

## **MỤC NGHỊ SỰ 4**

### **Phát biểu của phái đoàn Panama**

Muchas gracias Sr. Presidente.

Buenos días distinguidos delegados,

En esta oportunidad nos gustaría hacer varios comentarios con relación a los documentos en discusión. Para esto, citaremos primeramente el documento LEG 107/4. Con respecto a este documento, quisiéramos manifestar mediante esta intervención que en nuestro registro se realizó un análisis comparativo de la información contenida en el anexo de este documento y los datos que se mantienen en nuestro registro y que incluyen todos los casos de la base de datos conjunta OMI/OIT, percatándonos de lo siguiente:

- Este informe habla de 93 casos registrados como buques de bandera panameña, sin embargo, 34 buques, en la actualidad, no se encuentran en el registro por diferentes situaciones tales como desguace, cancelación de oficio, cambio de bandera, venta judicial entre otros.
- Por tal razón, resaltamos que solo 59 buques del registro de Panamá se encuentran activos; de los cuales 28 casos han sido resueltos; 14 se encuentran en disputa ante los Tribunales; 11 no se han resueltos; y 6 están inactivos.

Con respecto al documento LEG 107/4/1, la República de Panamá, agradece a la ITF por su gran labor y por presentarnos este documento donde se presenta un análisis de los casos de abandono, que comprende el periodo entre el 1 de enero y el 31 de diciembre de 2019. Durante dicho período, la ITF notificó el abandono de 231 marinos en 19 buques, en donde Panamá solamente tiene un caso reportado en este documento. Aunado a esto, reconocemos que en el documento LEG 107/10/2 tenemos listados otros incidentes, los cuales nuestro registro, caracterizado por su responsabilidad y compromiso con nuestra gente de mar, se encuentra trabajando en resolver.

Nuestra administración considera necesario mencionar el caso de "SHAN YUAN BAO", donde se señala que "Panamá le retiró el pabellón...por presuntas infracciones de sanciones internacionales. Esto dio lugar a grandes problemas para organizar la repatriación de la tripulación, que no cobró ninguno de sus salarios adeudados." En este caso en particular, consideramos que es importante notificar que nuestro registro tomó esa decisión de cancelar el pabellón debido a una comunicación/solicitud recibida por parte del Comité de Seguridad de las Naciones Unidas, de tomar medidas enérgicas ante estas

infracciones internacionales y por ende, se acató la solicitud.

Para finalizar nos gustaría llamar la atención sobre el documento LEG 107/4/3 presentado por la Cámara Naviera Internacional en donde nuestra administración desea manifestar que, a la fecha, Panamá tiene el caso de "QUEEN HELENA" el cual fue reportado en la base de datos el 28 de febrero de 2020, sin embargo, la queja inició en abril de 2019. En este caso, Panamá activó la garantía financiera, y el P&I pagó los cuatros meses acorde a la garantía financiera y repatrió 12 de los 16 tripulantes a bordo. La tripulación restante no había podido ser repatriada por el impedimento por parte del Estado rector de puerto. A pesar de los diversos intentos de Panamá, e inclusive con asistencia diplomática, finalmente los tripulantes restantes fueron repatriados el 06 de octubre 2020, y este hecho debería ser considerado como una violación a los derechos humanos de la tripulación a bordo, y el no cumplimiento a la Norma A.2.5.1.8 del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006.

Nuestra Administración considera que el tema del impedimento de repatriar a los tripulantes, por parte de las autoridades o Estados, hasta tanto la tripulación sea reemplazada debe ser ampliamente discutido, y recomendamos adoptar medidas que busquen garantizar que estas situaciones no persistan.

Nuestra Administración apoya la recomendación realizada por la Cámara Naviera Internacional, de alentar a más Estados a ratificar el Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, y recordar a los Estados Parte y a las otras partes involucradas sus responsabilidades en lo que respecta a la gente de mar abandonada.

Quisiéramos que esta intervención se haga constar en el informe final de este comité. Muchas gracias Sr. Presidente.

### **Phát biểu của ICS**

Cảm ơn Ngài Chủ tịch,

ICS xin chân thành cảm ơn các ban thư ký của IMO và ILO đã hỗ trợ mình giải quyết các trường hợp bị thuyền viên bị bỏ rơi. ICS lo ngại về sự gia tăng các trường hợp trong những tháng gần đây mà chưa được báo cáo chính thức tại cuộc họp này và lưu ý những thách thức cụ thể phải trải qua sau đại dịch COVID-19. Tuy nhiên, ICS sẽ khuyến khích tất cả các bên tôn trọng trách nhiệm của mình đối với những thuyền viên bị ảnh hưởng bởi việc bị bỏ rơi. Chúng tôi cũng gửi lời cảm ơn tới các bên khác nhau, đã đệ trình thông tin cho cuộc họp này sẽ được tổ chức vào đầu năm nay.

Tài liệu LEG 107/4/3 của chúng tôi đã bình luận về tình trạng thuyền viên bị bỏ rơi trên toàn cầu vào cuối năm ngoái và nhấn mạnh một số lo ngại đang diễn ra nhưng nó đã lỗi thời do sự gia tăng các trường hợp trong những tháng gần đây.

Với tư cách là Đối tác xã hội trong ngành Vận tải biển của ILO, ICS đã tích cực tham gia vào tất cả các cuộc thảo luận quốc tế liên quan đến việc bỏ rơi kể từ năm 1998 và về các sửa đổi đối với Công ước Lao động Hàng hải của ILO liên quan đến khiếu nại yêu cầu bồi thường và bỏ rơi thuyền viên, có hiệu lực vào năm 2017. Cuộc họp chung của Nhóm công tác IMO/ ILO lần thứ năm diễn ra vào tháng 1 năm 2004 đã xác định nhu cầu thiết lập cơ sở dữ liệu về các trường hợp thuyền viên bị bỏ rơi do ILO chủ trì. Cơ sở dữ liệu chứa danh



sách các tàu được báo cáo là bị bỏ rơi tại các cảng khác nhau trên toàn cầu.

Điều quan trọng đối với tất cả là duy trì một danh sách chính xác về các trường hợp bị bỏ rơi. Các bài báo đã đề cập đến các trường hợp bỏ rơi không được báo cáo trong cơ sở dữ liệu. Một số được báo cáo trung thực nhưng những số khác thì không. Các trường hợp được báo cáo nhanh chóng thường được giải quyết nhanh chóng, trong khi các trường hợp không được báo cáo thì phức tạp hơn nhiều để giải quyết, thường ảnh hưởng nghiêm trọng đến các thuyền viên và gia đình của họ. Trong nhiều trường hợp như vậy, tình hình trên tàu nhanh chóng xấu đi; thực phẩm, nhiên liệu và nước cạn kiệt dần, và các vấn đề sức khỏe phát sinh.

Bằng chứng ban đầu cho thấy hầu hết các tàu dường như phải có chứng nhận đảm bảo tài chính theo yêu cầu của các sửa đổi MLC năm 2014, có hiệu lực vào năm 2017. Tuy nhiên, vẫn còn có lỗ hổng về phạm vi bảo hiểm cho các tàu của các quốc gia treo cờ phê chuẩn MLC. Hầu hết các trường hợp tồn đọng trước năm 2018 đều phát sinh trước khi có hiệu lực về nhu cầu bảo đảm tài chính và chúng phức tạp hơn để giải quyết. ICS sẽ tiếp tục theo dõi chặt chẽ tình hình này và đã đề nghị ILO xem xét cung cấp hỗ trợ kỹ thuật cho các quốc gia này để khuyến khích việc phê chuẩn MLC yêu cầu tàu của họ phải có bảo hiểm cần thiết.

ICS cũng rất lo ngại về các trường hợp khác nhau của các quốc gia có tàu treo cờ và cảng được báo cáo là không hỗ trợ việc hồi hương đối với các thuyền viên bị bỏ rơi do các yêu cầu về quản lý an toàn trên tàu dẫn đến việc các thuyền viên bị giam giữ trên tàu không an toàn và trang bị kém trong thời gian dài trong các trường hợp nguy hiểm dẫn đến nhu cầu đưa thuyền viên thay thế sang tàu bị bỏ rơi và thuyền viên thay thế được điều động làm việc trên tàu mà không biết rằng không có tiền để trả lương, cung cấp lương thực và các nhu cầu sinh hoạt khác. Mặc dù ICS hiểu rõ các vấn đề liên quan đến cách quản lý an toàn, nhưng sẽ rất hữu ích nếu Ủy ban có thể xem xét các cách giải quyết tình huống này vì lợi ích của tất cả những người bị ảnh hưởng. Ủy ban Pháp lý nên lưu ý thông tin này và mời các Quốc gia Thành viên và các tổ chức có liên quan tư vấn cho ILO và IMO bất kỳ thông tin nào liên quan đến các trường hợp được liệt kê trong cơ sở dữ liệu; và xem xét cách giải quyết những thách thức hiện tại mà những người bị ảnh hưởng bởi việc bỏ rơi phải đối mặt, bao gồm khuyến khích phê chuẩn thêm MLC, 2006 và nhắc nhở các Quốc gia thành viên và các bên liên quan khác về trách nhiệm của họ.

## MỤC NGHỊ SỰ 5

### Phát biểu của ITF

ITF và Tổ chức Seafarers' Rights International (SRI) đang tiếp tục công việc của chúng tôi với các Quốc gia về Hướng dẫn đối xử công bằng với thuyền viên trong trường hợp xảy ra tai nạn hàng hải, bao gồm các hoạt động giáo dục về Hướng dẫn đã bị trì hoãn vào năm 2020 do COVID Đại dịch -19, nhưng sẽ thực hiện trở lại vào năm 2021.

Theo quan điểm của chúng tôi, Hướng dẫn vẫn có tầm quan trọng thiết yếu dựa trên số lượng các sự cố vận chuyển và tổng số tổn thất tiếp tục được báo cáo. Đặc biệt là gần đây đã có một loạt thương vong nghiêm trọng - bao gồm cả Wakashio và Gulf Livestock I - và chúng tôi đang theo dõi chặt chẽ việc điều trị cho thủy thủ đoàn và các gia đình sau những sự cố thương tâm này.

Chuỗi các sự kiện xảy ra khi thương vong, sự cố và tai nạn hàng hải xảy ra có thể rất phức

tạp và ITF lẫn SRI đều lo ngại về một số phản ứng đối với những sự kiện này, đặc biệt là mối quan tâm của các thủy thủ đoàn. Do đó, chúng tôi sẽ tiếp tục công việc của mình trong lĩnh vực quan trọng này để đảm bảo đối xử công bằng với các thuyền viên trong mọi trường hợp và thông báo cho Ủy ban khi thích hợp.

Cuối cùng, chúng tôi muốn ghi nhận rằng chúng tôi rất biết ơn sự hợp tác mà chúng tôi đang có với nhiều Quốc gia và các doanh nghiệp trong ngành về chủ đề này và chúng tôi mong muốn tiếp tục công việc quan trọng này.

Xin trân trọng cảm ơn.

## **MỤC NGHỊ SỰ 7**

### **Phát biểu của phái đoàn Samoa**

Kính thưa Ngài Chủ tịch,  
Kính thưa Quý vị đại biểu,

Samoa xin chúc mừng Ủy ban Pháp lý và Ban Thư ký IMO đã tổ chức thành công phiên họp trực tuyến này trong thời gian đầy thử thách, bất ổn này.

Chúng tôi đánh giá cao công việc mà Ủy ban Pháp lý đã thực hiện cho đến nay để giải quyết vấn đề gian lận trong đăng ký tàu biển. Samoa được khuyến khích bởi những tiến trình đạt được kể từ khi vấn đề lần đầu tiên được nêu ra trong Hội đồng vài năm trước. Chúng tôi cũng hoan nghênh dự thảo nghị quyết của IMO về □ Các biện pháp ngăn chặn việc đăng ký gian lận và cơ quan đăng ký tàu gian lận □ nhằm thúc đẩy liên lạc và thông tin tốt hơn để cho phép xác định sớm các hành vi sai trái có thể xảy ra. Tuy nhiên, vẫn còn nhiều việc phải làm.

Samoa vẫn nhận được báo cáo về những hoạt động nỗ lực mới nhằm gian lận đăng ký tàu thuyền treo cờ Samoa, bao gồm cả một trang web giả mạo được thiết lập. Vì vậy, chúng tôi hoan nghênh công việc của IHS Markit trong việc cung cấp thông tin cho chúng tôi về những nỗ lực này.

Samoa kêu gọi Ủy ban tiếp tục áp dụng các biện pháp nghiêm ngặt để phát hiện và ngăn chặn các tàu và cơ quan đăng kiểm gian lận. Hơn nữa, các tàu nước ngoài gian lận sử dụng cờ của các cơ quan đăng kiểm đã đóng cửa phải bị cấm vào cảng của các Quốc gia Thành viên là một trong những biện pháp cần được xem xét và thông qua.

Chúng tôi xin nhắc lại với tất cả các Quốc gia thành viên trong Ủy ban này rằng Samoa đã và vẫn là một cơ quan đăng kiểm đã đóng cửa. Samoa đề nghị các Quốc gia Thành viên tiếp tục hợp tác trong việc phát hiện và ngăn chặn các tàu gian lận này bằng cách tăng cường kiểm soát các quốc gia có cảng theo Biên bản ghi nhớ khu vực tương ứng. Samoa coi các khuôn khổ kiểm soát quốc gia có cảng trong khu vực này là một phương tiện hữu hiệu để thiết lập liên lạc quan trọng giữa các Cơ quan quản lý hàng hải thành viên để xác minh các tàu đáng ngờ và cờ của chúng.

Samoa tiếp tục lên án việc thành lập các cơ quan đăng kiểm tàu gian lận và chúng tôi đặc biệt kêu gọi Ủy ban xem xét và áp dụng các biện pháp để tạo điều kiện thuận lợi cho việc truy tố những cơ quan đăng kiểm gian lận đó trong phạm vi quyền hạn của Quốc gia Thành

viên.

Cuối cùng, chúng tôi yêu cầu Ủy ban Pháp lý và toàn bộ thành viên IMO xem xét cách thức chúng tôi có thể hợp tác tốt hơn và xem xét các bước tiếp theo - làm thế nào để chúng tôi đảm bảo rằng những kẻ thực hiện các hoạt động tội phạm này được đưa ra công lý và danh tiếng của chúng tôi không còn bị tác động thêm nữa bởi những thủ phạm này?

Kính thưa Chủ tịch, chúng tôi mong Phát biểu của chúng tôi được đưa vào phụ lục vào báo cáo cuối cùng của Ủy ban này.

Xin cảm ơn Ngài.

## **MỤC NGHỊ SỰ 9**

### **Phát biểu của phái đoàn Pháp**

La France souhaite remercier les auteurs du document LEG 107/9.

Nous soutenons en particulier la poursuite de ce travail dans le cadre d'un groupe intersession.

Notre délégation souhaite insister sur le fait que la problématique de l'interprétation uniforme ne peut être traitée de manière objective que si des données d'assurance claires et précises sur les sinistres sont fournies et étudiées par notre comité.

Aussi nous pensons que les éléments présentés avec l'Australie dans notre document LEG 107/6/1 constituent un préalable nécessaire et complémentaire aux résultats du groupe de travail.

A ce stade nous pensons que le développement d'une interprétation doit être basé sur cette analyse.

Par ailleurs, concernant l'opportunité de cette interprétation uniforme nous souhaitons rappeler qu'en cas de contentieux la responsabilité du capitaine du navire ou de son propriétaire s'apprécie par les juridictions judiciaires de manière très concrète en se fondant sur les faits précis et non de manière purement abstraite. Aussi une interprétation uniforme ne pourra pas prendre en compte toutes les situations particulières identifiées dans les sinistres de pollution ou de responsabilité en mer.

Par ailleurs les clauses des conventions portant sur les conditions d'application du droit du propriétaire du navire de limiter sa responsabilité pourraient difficilement être plus précises qu'elles ne le sont aujourd'hui. Pour ce faire il faudrait des règles plus rigides afin de rendre impossible la mise en jeu des garanties en cas de faute intentionnelle des personnes responsables. Et ceci n'est pas l'objet des conventions, et ceci viendrait rompre leur équilibre.

Nous souhaitons que ce travail se poursuive en prenant en compte ces éléments et en particulier les éléments du document LEG 107/6/1.

Nous souhaitons que notre déclaration soit annexée au rapport.

## **MỤC NGHỊ SỰ 10**

### **Phát biểu của phái đoàn Bỉ**

Trước hết, chúng tôi xin cảm ơn Ban Thư ký, đặc biệt vì quý vị đã làm việc chăm chỉ trong Nhóm Hành động ngăn Khủng hoảng Thuyền viên, và tất cả những người khác tham gia vào các hành động của quý vị để ứng phó với đại dịch COVID-19.

Như nhiều quốc gia, Bỉ đã công nhận những thuyền viên là lao động chủ chốt. Cuộc khủng hoảng hiện nay đã chứng minh cho thế giới thấy rằng vận tải biển là thiết yếu đối với nền kinh tế thế giới. Nếu không có sự làm việc chăm chỉ của tất cả những thuyền viên trên toàn thế giới, các chuỗi logistic cần cần thiết sẽ bị phá vỡ. Chính phủ Bỉ, như gần đây đã được Bộ trưởng phụ trách các vấn đề hàng hải được bổ nhiệm trước Quốc hội bày tỏ sẽ thực thi mạnh mẽ tất cả các quy định của Công ước Lao động Hàng hải.

Với sự hợp tác của các đại diện địa phương của ITF, Cơ quan Kiểm soát Quốc gia có Cảng của Bỉ sẽ và tiếp tục thực thi nghiêm túc thời gian tối đa cho phép trên tàu theo quy định của MLC. Khoảng 30 tàu đã bị giam giữ tại các cảng của Bỉ kể từ khi đợt đầu tiên của đại dịch Covid-19 kết thúc. Đôi khi các thuyền viên đã ở trên tàu hơn 15 tháng. Chúng tôi kêu gọi tất cả các Quốc gia Thành viên IMO, với tư cách là Quốc gia có tàu treo cờ và có cảng, giúp đỡ các thuyền viên về nhà an toàn và đoàn tụ với gia đình khi họ có quyền làm như vậy theo quy định của MLC.

Chúng tôi hiểu rất nhiều thách thức đối với những thay đổi liên quan đến thủy thủ đoàn vào lúc này. Vì những lý do này, tất cả các nhà chức trách quốc gia và khu vực liên quan đã đồng ý tuân thủ theo quy trình thay đổi thủy thủ đoàn. Theo quy trình này, việc thay đổi thuyền viên vẫn có thể thực hiện được đối với tất cả các tàu và mọi quốc tịch và mọi lúc tại các cảng của Bỉ. Quy trình này đã nhận được phản hồi tích cực từ các bên liên quan trong ngành, như chủ tàu và các cơ quan quản lý thuyền.

### **Phát biểu của phái đoàn Hy Lạp**

- Hy Lạp trân trọng cảm ơn Ban Thư ký về các tài liệu đã đệ trình, đặc biệt là về công việc của Nhóm Hành động ngăn Khủng hoảng Thuyền viên của IMO.
- Đối với Hy Lạp, nhu cầu tạo điều kiện thuận lợi cho việc di chuyển của các thuyền viên ngay từ đầu của đại dịch COVID-19 đã trở thành một chủ đề được quan tâm và lo lắng nghiêm trọng. Sáng kiến này mang lại sự chú ý về vận tải biển quốc tế và yếu tố con người của nó vì cả lý do thực tế lẫn đạo đức.
- Trong tình huống đặc biệt và phức tạp của đại dịch COVID-19, Tổ chức đã phản ứng kịp thời và hiệu quả, đưa ra hướng dẫn cần thiết cho các Quốc gia Thành viên để duy trì hoạt động thông suốt của chuỗi vận tải biển quốc tế, đồng thời đảm bảo các tiêu chuẩn cao về bảo vệ sức khỏe.
- Về mặt này, chúng tôi khen ngợi Tổng thư ký vì sự lãnh đạo sáng suốt của Ngài trong việc giải quyết các vấn đề liên quan đến thuyền viên xảy ra trong đại dịch, bằng cách thông qua các sáng kiến mục tiêu như thành lập IMO SCAT. Chúng tôi tin tưởng mạnh mẽ rằng

sự hợp tác và tương tác giữa Nhóm và các Quốc gia Thành viên, các cơ quan liên quan của Liên hợp quốc, các nhóm ngành, v.v. cần được theo đuổi và tăng cường hơn nữa, góp phần giải quyết các vấn đề liên quan đến thuyền viên một cách kịp thời và hiệu quả, như khi làn sóng COVID-19 thứ hai lên cực điểm.

- Tuy nhiên, có một thực tế là mặc dù đã có một số tiến bộ trong việc tiến hành thay đổi thuyền viên an toàn và không bị cản trở, chúng ta vẫn đang chứng kiến những trường hợp thuyền viên không được chỉ định là "lao động chủ chốt", cũng như các thủ tục linh hoạt cung cấp quyền đi lại và quá cảnh an toàn, phù hợp với Nghị quyết MSC.473 (ES.2), đã được thiết lập.
- Vì vậy, cho phép tôi đề cập đến một vấn đề quan trọng mà phái đoàn của chúng tôi đã trình lên Ngài Tổng thư ký. Với những tin tức rất hứa hẹn gần đây từ các công ty được phẩm lớn về việc sắp có vắc xin COVID-19, chúng tôi tin rằng Tổ chức có thể thực hiện các sáng kiến liên quan cố gắng tác động đến cộng đồng quốc tế để xem xét việc ưu tiên tiêm vắc xin COVID-19 cho các thuyền viên, cùng với các đối tượng lao động khác chẳng hạn như nhân viên y tế, và những người dễ bị tổn thương. Sáng kiến như vậy có thể đóng góp đáng kể và thiết thực vào việc tiến hành suôn sẻ các thay đổi của thủy thủ đoàn một cách an toàn và không bị cản trở.
- Trong bất kỳ trường hợp nào, hãy lưu ý đến sự biến động của tình hình và sự không chắc chắn đang diễn ra trong cuộc khủng hoảng sức khỏe trên toàn cầu, vấn đề thay đổi phi hành đoàn và hồi hương nên vẫn là ưu tiên hàng đầu trong chương trình nghị sự của chúng tôi.

### **Phát biểu của ITF**

ITF xin chân thành cảm ơn IMO đã thành lập SCAT và hỗ trợ trong một số trường hợp rất khó khăn. Xin gửi lời cảm ơn đặc biệt đến ông Jan De Boer và ông Fred Kenney đã giúp đỡ giải quyết một số trường hợp rất khó.

Mặc dù chúng tôi đánh giá cao những khó khăn mà các chính phủ phải đối mặt trong việc giải quyết sự phức tạp của cuộc khủng hoảng thay đổi thuyền viên, nhưng các quốc gia đã đạt được quá ít tiến trình trong việc đưa ra các nghị định thực tế do Tổ chức Hàng hải Quốc tế ban hành để giúp chấm dứt tình trạng khẩn cấp mang tính nhân đạo này. Các Nghị định thư đã được một loạt các tổ chức công nhân và các cơ quan trong ngành, bao gồm ITF và Phòng Vận chuyển Quốc tế (ICS) cải thiện. Chúng được soạn thảo với những ý kiến đóng góp quan trọng từ ngành hàng không, các tổ chức quốc tế và lĩnh vực bảo hiểm, do đó cung cấp một bản thiết kế tổng thể và khả thi về cách các chính phủ có thể tạo điều kiện thuận lợi cho những thay đổi thủy thủ đoàn.

Việc không tuân thủ các Nghị định thư, hoặc hành động thích hợp thay thế để giải tỏa và hỗ trợ thuyền viên, đã dẫn đến việc các quốc gia thành viên phê chuẩn là không tuân thủ rộng rãi Công ước Lao động Hàng hải năm 2006. Điều này thể hiện sự thất bại tập thể của cộng đồng quốc tế trong việc bảo vệ cuộc sống và hạnh phúc của các thuyền viên, những người tiếp tục thúc đẩy nền kinh tế toàn cầu và duy trì chuỗi cung ứng toàn cầu trong thời điểm đại dịch toàn cầu đang diễn ra.

Điều quan trọng là các quốc gia phải hợp tác để đạt được một hệ thống bền vững cho phép các thuyền viên quá cảnh từ nước họ đến và đi khỏi tàu thuyền một cách thuận tiện. Chúng tôi đã thấy các quốc gia cảng từ chối quá cảnh, chúng tôi đã thấy các quốc gia gửi lao động từ chối cho phép công dân của họ về nước và để tạo điều kiện thuận lợi cho việc này, chúng tôi đã thấy các quốc gia có tàu treo cờ kéo dài thời gian phục vụ tối đa cho phép của thuyền viên. Tất cả những hành động này cần phải chấm dứt.

Cần lưu ý rằng, mặc dù hiện tại có thể đã có vắc-xin, nhưng có thể mất nhiều tháng trước khi hành trình quốc tế có thể tiếp tục như các mức trước khi có đại dịch và nhu cầu thay đổi thủy thủ đoàn hiệu quả trong thời gian đó sẽ vẫn quan trọng hơn bao giờ hết.

Cũng cần lưu ý rằng nhiều thuyền viên cũng đã gặp vấn đề khi tiếp cận với bờ biển và điều trị y tế tại bờ biển. Mặc dù các hạn chế về việc rời bến bờ có thể dễ hiểu trong hoàn cảnh này, nhưng việc không cung cấp dịch vụ chăm sóc y tế tại bờ biển cho những người có nhu cầu là điều không thể lý giải được.

ITF yêu cầu Ủy ban:

- Khuyến khích hợp tác giữa các quốc gia thành viên để thực hiện khuôn khổ các nghị định thư nhằm đảm bảo các hoạt động thay đổi của thuyền viên tàu diễn ra an toàn
- Khuyến khích các thành viên thực hiện các hệ thống để cho phép việc rời bờ được thực hiện theo cách thích hợp
- Yêu cầu các quốc gia thành viên thực hiện các nghĩa vụ của mình đối với việc cung cấp dịch vụ chăm sóc y tế trên bờ cho các thuyền viên có nhu cầu như vậy
- Khuyến khích các thành viên công nhận thuyền viên là lao động nòng cốt

### **Phát biểu của ICS**

Cảm ơn Ngài Chủ tịch,

ICS cảm ơn Ban thư ký về thông tin trong tài liệu LEG 107/10/1. Chúng tôi đã yêu cầu phát biểu ý kiến hôm nay để thu hút sự chú ý của Ủy ban về một diễn biến tương đối mới trong cuộc khủng hoảng này và đang gây ra mối quan tâm nghiêm trọng đối với ngành vận tải biển.

Các quý vị đại biểu sẽ nhận thức được những khó khăn mà thuyền viên gặp phải khi thực hiện quyền xuống tàu khi kết thúc thời gian làm việc theo hợp đồng và trở về nước, vì họ được hưởng theo quy định của Công ước Lao động Hàng hải năm 2006.

Thuyền viên, giống như tất cả người lao động khác, được hưởng các điều kiện làm việc công bằng và điều này bao gồm thời gian nghỉ ngơi thích hợp. Đây là những quyền cơ bản của con người. Bên cạnh những quyền cơ bản này, thuyền viên vận hành một số phần lớn nhất máy móc và thiết bị trong một môi trường cực kỳ nhạy cảm. Để đảm bảo an toàn cho sức khỏe tốt của họ và môi trường biển, điều tối quan trọng là họ phải vận hành những

con tàu này một cách an toàn, nghĩa là họ không được mệt mỏi hoặc căng thẳng.

ICS, cùng với các tổ chức khác - quan trọng nhất là IMO và ILO, đã tham gia rất nhiều trong những tháng qua để cố gắng giải tỏa cuộc khủng hoảng này thông qua việc xây dựng và thực hiện các Hướng dẫn và Nghị định thư thực tế nhằm giúp các chính phủ tạo điều kiện thuận lợi cho việc thay đổi thuyền viên một cách an toàn. Nhân cơ hội này, tôi xin chân thành cảm ơn IMO và đặc biệt là Ban Thư ký, vì sự hợp tác tốt và chặt chẽ trong việc xây dựng và cập nhật các Nghị định thư này cũng như sáng kiến và công việc được tóm tắt trong Doc LEG 107/10/1 nhằm giải quyết tất cả các khía cạnh của cuộc khủng hoảng mà ngành đã trải qua. Đặc biệt, các Nghị định thư có vai trò cực kỳ quan trọng trong việc chứng minh rằng các thay đổi của thủy thủ đoàn có thể được thực hiện một cách an toàn.

Những nỗ lực của một số chính phủ quốc gia trong việc cho phép thay đổi thủy thủ đoàn trong những tuần gần đây đã cải thiện tình hình một chút nhưng không có cách nào giải quyết được; sự chậm trễ vẫn còn tiếp diễn và số lượng cảng được phép thay đổi thuyền viên vẫn còn ít. Những sự chậm trễ liên tục này đã làm phát sinh một bước phát triển mới và là một vấn đề vô cùng đáng quan ngại và cần được Ủy ban chú ý: chúng tôi ngày càng nghe thấy nhiều thông tin về những người thuê tàu trình bày với chủ tàu những điều khoản trong hợp đồng thuê tàu của họ nhằm tìm cách ngăn cản thuyền viên những thay đổi diễn ra trong hợp đồng thuê tàu - ngay cả khi chủ tàu đang trả chi phí cho các hoạt động quan trọng này.

Điều này hoàn toàn trái với thông lệ thực hành tốt và các nguyên tắc trách nhiệm xã hội của doanh nghiệp và làm suy yếu tất cả những nỗ lực đang được thực hiện để tạo điều kiện thay đổi thuyền viên vì sự an toàn của thuyền viên và tàu. Các hành động của người thuê tàu không chỉ bị nghi ngờ về mặt pháp lý theo hợp đồng thuê tàu hoặc hợp đồng vận chuyển mà theo đó chủ tàu và thuyền trưởng phải chịu trách nhiệm về sự an toàn của tàu và thuyền viên, mà về mặt đạo đức, các điều khoản này đều đáng bị khiển trách, thể hiện sự thiếu cẩn trọng và quan tâm đến sự an toàn của chính những người đang thực hiện các dịch vụ theo hợp đồng của họ vào thời điểm khủng hoảng sức khỏe toàn cầu.

Cuộc khủng hoảng chưa từng có này đã chứng tỏ hơn bất kỳ cuộc khủng hoảng nào khác rằng tất cả các bên, tổ chức, chính phủ và các ngành phải hợp tác để đảm bảo thương mại toàn cầu tiếp tục xuyên suốt nhằm đảm bảo cung cấp các nguồn cung cấp và thuốc quan trọng giúp đánh bại đại dịch này. Chúng tôi và những thuyền viên của chúng tôi đang thể hiện tốt vai trò của mình. Nhưng Người thuê tàu cũng có trách nhiệm một phần trong việc thay đổi thuyền viên và không cản trở họ hoặc tìm cách ngăn cản họ khi họ có thể được thực hiện một cách an toàn. Do đó, chúng tôi kêu gọi tất cả các vị đại biểu ưu tú nhấn mạnh vấn đề này đối với các công ty trong khu vực pháp lý của mình và không khuyến khích hành động này thông qua các điều khoản mạnh mẽ nhất.

## **MỤC NGHỊ SỰ 11**

### **Phát biểu của Quần đảo Marshall**

Cảm ơn Ngài Chủ tịch.

Phái đoàn Quần đảo Marshall mong Ủy ban lưu ý về các cuộc tấn công liên tục vào các tàu buôn và thủy thủ đoàn của họ ở Vịnh Guinea. Bốn trong số các cuộc tấn công này đã xảy ra

đối với các tàu chở dầu mang cờ của Quần đảo Marshall trong tháng qua.

Đầu tháng 11, Tàu chở dầu Motor Tanker LA BOHEME và Motor Tanker JANE đã né tránh được cuộc tấn công. Trong cả hai sự cố này, các cuộc tấn công đã bị hủy bỏ sau khi các tàu thực hiện các động tác né tránh, và các tàu và thủy thủ đoàn được báo cáo là an toàn.

Thật không may, vào hôm thứ Hai, Tàu chở dầu AGISILAOS đã bị tấn công khi đang di chuyển cách khoảng 70 hải lý ngoài khơi Lome, Togo. Thông tin về vụ việc gần đây nhất này vẫn đang được thu thập, nhưng có vẻ như con tàu đã bị những kẻ tấn công lên tàu và 4 thành viên thủy thủ đoàn đã bị bắt cóc. Điều này nâng tổng số phi hành đoàn bị bắt cóc lên 122 trong 24 cuộc tấn công chỉ trong năm 2020.

Đây không phải là một điều có thể chấp nhận được.

Phái đoàn này thừa nhận tầm quan trọng của việc hợp tác với nhiều bên tham gia để xây dựng các phương án nhằm giảm thiểu sớm các mối đe dọa này và cuối cùng là xóa bỏ những căng thẳng không cần thiết này từ việc vận chuyển và quan trọng hơn là từ các thuyền viên của chúng tôi.

Cảm ơn Ngài Chủ tịch.

### **Phát biểu của phái đoàn Saint Kitts và Nevis**

Kính thưa Ngài Chủ tịch, Saint Kitts và Nevis mong muốn Ủy ban lưu ý về một trường hợp cướp biển hiện tại đối với tàu General Cargo, Milan được đăng ký dưới tên của Saint Kitts và Nevis.

Vào khoảng 12:57 giờ Luân Đôn vào thứ Năm, ngày 26 tháng 11 năm 2020, Cơ quan Đăng kiểm Tàu Quốc tế thông báo rằng con tàu đã bị Cướp biển tiếp cận và tất cả thủy thủ đoàn trên tàu đã bị bắt cóc.

Vị trí của con tàu được nêu là Mỏ dầu Middleton ở Vịnh Guinea, đã được nạp liệu đầy đủ và chưa được nêu.

Tuy nhiên, tôi xin thông báo cho Ủy ban rằng hai (2) trong số mười hai (12) thuyền viên làm việc trên tàu sau đó đã được phát hiện an toàn trên tàu.

Chúng tôi vẫn chưa được cập nhật về sự an toàn của 10 thuyền viên bị bắt.

Từ các nguồn được phái đoàn biết, đây là vụ nạn cướp biển thứ 13 chưa được xác nhận tại khu vực đó trong bốn (4) tuần dương lịch và chúng tôi vô cùng lo ngại trước thông tin này.

Saint Kitts và Nevis kêu gọi phải có phương pháp thống nhất hơn để ngăn chặn nạn cướp biển ở các khu vực bị ảnh hưởng và các quốc gia ven biển ở những khu vực mà cướp biển là một mối đe dọa nghiêm trọng phải làm nhiều điều hơn nữa. Nạn cướp biển tiếp tục có tác động bất lợi đối với ngành vận tải biển vốn đã mỏng manh vì Đại dịch COVID-19.

Saint Kitts và Nevis xin biểu dương những nỗ lực của Trung tâm Báo cáo Cướp biển của Cục Hàng hải Quốc tế vì những nỗ lực phối hợp của họ cho đến nay và tin tưởng rằng sẽ



nhận được mức độ công hiến tương tự trong suốt thời gian nhạy cảm này.

Thưa Ngài Chủ tịch, chúng tôi yêu cầu đưa Phát biểu của chúng tôi vào báo cáo cuộc họp và đề xuất của chúng tôi về nỗ lực thống nhất hơn nên được khuyến khích.

## MỤC NGHỊ SỰ 15

### **Phát biểu của phái đoàn Cộng hoà Síp**

Xin cảm ơn Ngài Chủ tịch.

Chúng tôi xin trân trọng cảm ơn Ban Thư ký về các bài viết của họ cũng như các nhà tài trợ và đồng tài trợ cho tất cả các bài viết trong mục nghị sự này.

Cộng hoà Síp xin chia sẻ quan điểm được thể hiện trong các tài liệu được đệ trình trong mục nghị sự này rằng, vấn đề tội phạm là một trong những mối đe dọa nghiêm trọng nhất mà những người đi biển trên toàn cầu phải đối mặt ngày nay. Thực tế là hơn 90% hoạt động thương mại thế giới được thực hiện bằng đường biển, không nghi ngờ gì nữa, các thuyền viên phải tiếp xúc với các hệ thống luật pháp đa dạng trên toàn thế giới và các thủ tục hình sự của quốc gia không giống như những người lao động khác. Các thuyền viên nên được xét xử công bằng và nhanh chóng cũng như được bảo vệ trước những vụ bắt giữ không cần thiết cũng như các thủ tục và điều tra hình sự kéo dài.

Cộng hoà Síp đặc biệt quan tâm đến vấn đề này với tư cách là Quốc gia có tàu treo cờ mang tên UBC SAVANNAH được đề cập trong bài viết **LEG 107/14/4** của InterManager. Tàu này đã bị bắt vào tháng 7 năm 2019 cùng với Thuyền trưởng người Ba Lan Lasota, vị thuyền trưởng này đang phải đối mặt với các vấn đề sức khỏe nghiêm trọng trong khi vẫn đang ở trong tù ở Mexico.

Cộng hoà Síp đã cố gắng bảo vệ qua ngoại giao đối với tàu UBC SAVVANAH và thuyền trưởng cũng như thủy thủ đoàn và do hậu quả của vụ việc, một số cơ quan đại diện ngoại giao có hệ thống đến Mexico để giải quyết vụ việc. Cộng hoà Síp cũng đã thông báo cho tất cả các Dịch vụ Liên minh Châu Âu về vấn đề này và yêu cầu sự hỗ trợ và tham gia của họ.

Các thủ tục tố tụng tư pháp ở Mexico chống lại chủ tàu đang diễn ra kể từ tháng 7 năm 2019. Bất chấp những nỗ lực đã được thực hiện, các thủ tục hiện tại đã ngăn Cục Hàng hải Cộng Hòa Síp tiếp cận với các bằng chứng, bản kê khai và các tài liệu pháp lý khác mà công tố dự tính sẽ trình tòa án trước khi vụ án được đưa ra. Kết quả là, mặc dù tôn trọng quy trình xét xử đang diễn ra ở Mexico, nhưng đáng tiếc là Cộng Hòa Síp không thể đưa ra bình luận nào về vụ việc ở giai đoạn này.

Về vấn đề rộng hơn là *Đối xử công bằng với các thuyền viên bị bắt giữ do nghi ngờ phạm tội hàng hải*, bất kể bản chất của sự việc hoặc hành vi trên tàu, và/ hoặc, hậu quả mà điều này có thể xảy ra trên bờ, Cộng Hòa Síp tin rằng các thuyền viên phục vụ trên tàu chỉ có thể phải chịu trách nhiệm về những sai sót hoặc thiếu sót hoặc những hành động tự nguyện của họ dẫn đến hoặc gây ra sự kiện ngay từ đầu và, không phải đối với những khía cạnh, những gì có thể được coi là nằm trong mục đích và khả năng kiểm soát của họ, chẳng hạn như

không tự nguyện và không cố ý vận chuyển trái phép chất ma túy.

Cộng Hòa Síp cho rằng IMO và ILO thành lập diễn đàn thích hợp nhất để thiết lập các thông lệ được quốc tế chấp nhận có liên quan vì lợi ích của thuyền viên.

Do đó, Cộng Hòa Síp hoàn toàn ủng hộ

- đề xuất bổ sung một mục đầu ra mới trong chương trình làm việc của Ủy ban này về đối xử công bằng với thuyền viên bị bắt giữ do tình nghi phạm tội hàng hải (**Tài liệu LEG 107/14**);
- thành lập một nhóm công tác ba bên của IMO-ILO để xác định và giải quyết các vấn đề của thuyền viên và yếu tố con người như được đề xuất trong tài liệu **LEG 107/14/3** của Ban Thư ký;

Xin cảm ơn ngài Chủ tịch.

### **Phát biểu của phái đoàn Indonesia**

Kính thưa Ngài Chủ tịch,

Kính thưa quý vị đại biểu,

1. Về nguyên tắc, Indonesia ủng hộ đề xuất do Trung Quốc đệ trình liên quan đến việc xây dựng các hướng dẫn giải quyết các trường hợp thuyền viên bị bỏ rơi như được nêu trong tài liệu LEG 107/14/1.
2. Tuy nhiên, hướng dẫn này không chỉ đề cập đến các nghĩa vụ của Quốc gia có cảng mà còn của các chủ tàu và Quốc gia có tàu treo cờ, tất cả đều có trách nhiệm giải quyết các trường hợp thuyền viên bị bỏ rơi theo quy định của Công ước Lao động Hàng hải 2006 ("MLC") và các văn bản sửa đổi của Công ước này.
3. Là một trong những có lao động trong hàng hải lớn nhất, Indonesia đã giải quyết nhiều trường hợp thuyền viên Indonesia bị bỏ rơi làm việc ở nước ngoài từ tàu buôn hoặc tàu cá.
4. Bài học kinh nghiệm chính rút ra từ kinh nghiệm của chúng tôi là việc thực hiện các quyền theo hợp đồng của thuyền viên chủ yếu dựa vào khả năng thực hiện nghĩa vụ của chủ tàu. Vấn đề thường xảy ra khi các chủ tàu không thể hoặc không muốn thực hiện nghĩa vụ của mình và các Quốc gia có liên quan sẽ làm ngơ, hoặc đối với những người chưa trở thành một bên của Bản sửa đổi 2014 của MLC, thậm chí còn tuyên bố rằng họ không có trách nhiệm đối với việc thuyền viên bị bỏ rơi. Trong một số trường hợp, quyền của thuyền viên thậm chí bị bỏ qua hoặc bị bỏ lơ vì cho rằng hợp đồng làm việc của thuyền viên thuộc hoạt động kinh doanh riêng của họ.
5. Do đó, cần khẩn trương xây dựng các hướng dẫn vì những lý do sau:
  - a. Thứ nhất, bắt chấp các điều khoản toàn diện của MLC 2006 và các sửa đổi của nó, việc bỏ rơi thuyền viên vẫn là một vấn đề nghiêm trọng. Theo cơ sở

dữ liệu của IMO - ILO, năm 2019 có 474 thuyền viên trên 40 tàu bị bỏ rơi, trong khi năm 2018 có tổng số 44 trường hợp được báo cáo và năm 2017 số trường hợp bị bỏ rơi lên tới 55.

- b. Thứ hai, sau khi các sửa đổi bổ sung năm 2014 có hiệu lực vào năm 2017, ngày càng có nhiều mối quan ngại rằng việc thực hiện các điều khoản về đảm bảo tài chính vẫn chưa có hiệu quả trong việc giải quyết các trường hợp thuyền viên bị bỏ rơi. Một trong những lý do là vì không phải tất cả các tàu đều được áp dụng chương trình bảo đảm tài chính như vậy, mặc dù chúng treo cờ của các Quốc gia đã phê chuẩn MLC 2006 và các sửa đổi năm 2014 của nó.
- c. Thứ ba, ngay cả khi có sự đảm bảo về tài chính, bảo hiểm có thể không đủ để chi trả cho việc hồi hương và tiền lương còn thiếu nếu các trường hợp bỏ rơi đã diễn ra trong khoảng thời gian hơn bốn tháng. Hơn nữa, nó cũng không bao gồm chi phí thuê các thuyền viên thay thế vốn cần thiết cho quá trình hồi hương của những thuyền viên bị bỏ rơi.

6. Do đó, theo quan điểm của chúng tôi, các trường hợp bị bỏ rơi chỉ có thể được cải thiện nếu các hướng dẫn giải quyết các nội dung cam kết sau:

- a. Thứ nhất, tăng cường hợp tác giữa các quốc gia, đặc biệt là giữa các Quốc gia có tàu treo cờ và các Quốc gia có cảng. Vai trò của các Quốc gia này rất quan trọng trong việc bảo vệ quyền của những thuyền viên bị bỏ rơi, đặc biệt là trong giai đoạn đầu bị bỏ rơi để cung cấp hỗ trợ ngay lập tức và tạo điều kiện cho việc hồi hương ngay lập tức theo quy định của Hướng dẫn B2.5.2; và
- b. Thứ hai, đưa ra định hướng rõ ràng cho tất cả các bên thực hiện nghĩa vụ của mình dựa trên MLC 2006 và các bản sửa đổi của nó, bao gồm cả thời điểm thực hiện trong trường hợp chủ tàu không thực hiện nghĩa vụ đó. Khi thực hiện điều đó, tất cả các bên được kỳ vọng sẽ thực hiện vai trò của mình một cách hiệu quả hơn trong việc giải quyết các trường hợp bị bỏ rơi. Mục đích của chúng tôi là xúc tiến việc giải quyết các vụ việc và quan trọng hơn là đưa ra trách nhiệm giải trình của các thành viên IMO có liên quan.

7. Sau khi xem xét tất cả những điều trên, Indonesia muốn đề xuất một số yếu tố cần xem xét trong việc xây dựng các hướng dẫn. Các yếu tố đề xuất được nêu trong bản đề trình chung của chúng tôi với Philippines trong tài liệu LEG 107/14/5.

8. Indonesia muốn mời các Quốc gia thành viên xem xét việc thành lập nhóm công tác để tiến hành phân tích lỗ hổng về việc xử lý các trường hợp thuyền viên bị bỏ rơi, và xây dựng các hướng dẫn cụ thể về bảo vệ thuyền viên trong các trường hợp bị bỏ rơi, đặc biệt là xác định các nhiệm vụ của các bên liên quan và cơ chế để giải quyết tình trạng không có khả năng hoặc không sẵn sàng của bên chịu trách nhiệm.

9. Sau khi xem xét các yếu tố con người của MLC 2006 đang được ILO xem xét, chúng tôi cũng đề nghị khả năng thành lập một nhóm làm việc chung giữa IMO và

ILO để thảo luận vấn đề này.

10. Cuối cùng, phản ánh nỗ lực chung của chúng tôi liên quan đến nghị quyết của UNGA về Hợp tác quốc tế nhằm giải quyết những thách thức mà thuyền viên phải đối mặt do đại dịch COVID-19 gây ra nhằm hỗ trợ chuỗi cung ứng toàn cầu, chúng tôi hiểu rằng việc bảo vệ thuyền viên là lợi ích chung của chúng tôi và do đó, bản thân mục tiêu sẽ đạt được một cách hiệu quả thông qua nỗ lực và sự hợp tác của chúng tôi.

Xin cảm ơn Ngài Chủ tịch.

### **Phát biểu của phái đoàn Mexico**

Declaración de México sobre punto 14 del orden del día del 107 LEG. Gracias Sr. Presidente: Saludos a todos los distinguidos Delegados

La Delegación de México desea primero que nada agradecer a todos los autores de documentos presentados bajo este punto del orden del día, en particular, en los que se propone incluir un nuevo resultado en el programa de trabajo sobre "Trato justo a la gente de mar detenida como sospechosa de haber cometido delitos marítimos.

Son documentos que fueron presentados antes de la irrupción de la pandemia del COVID-19. Sin embargo, ahora más que nunca, en congruencia con los esfuerzos realizados durante los últimos meses para garantizar el cumplimiento de las reglas marítimas internacionales sobre seguridad, salud y bienestar de la gente de mar, en suma para brindar un trato justo a la gente de mar, resulta prioritario que todos, Estados de abanderamiento, Estados que proveen mano de obra, Estados rectores de puertos, y organizaciones de propietarios de buques, bridemos la mayor atención a este tema, a fin de evitar un trato injusto de la gente de mar detenida como sospechosa de haber cometido delitos marítimos y, sobre todo, contribuir a prevenir que la gente de mar participe en la comisión de éstos.

Concordamos en lo general con el análisis que nos presenta el documento LEG 107/14 para la inclusión de un nuevo resultado en el programa de trabajo de este Comité. México considera que el trato injusto de la gente de mar, bajo cualquier circunstancia, plantea una amenaza para la sostenibilidad futura de la marina mercante, así como el delito marítimo es un gran riesgo a la seguridad de la gente de mar, el comercio y la estabilidad regional.

Por ello, el Gobierno de México ha tomado acciones firmes en cuanto al combate del tráfico de drogas y el crimen organizado por la vía marítima que se encuentran debidamente tipificadas y sancionadas en la legislación penal nacional mexicana. Este combate ha costado la vida de muchas personas en mi país.

En ese sentido, tomamos nota con sumo interés del contenido del documento LEG 107/14/4, al referirse al caso de la detención del Capitán Andrezej Lasota, en cuya embarcación, el UBC SAVANNAH, se encontró un importante cargamento (225 kilogramos) de cocaína, que se buscaba introducir por el puerto de Altamira, el 27 de julio de 2019.

Como bien se señala en el párrafo 16 del documento LEG107/14, la falta de principios,  
I:\LEG\107\LEG 107-18-2.docx

recomendaciones y directrices uniformes sobre el trato justo de la gente de mar detenida como sospechosa de cometer delitos marítimos plantea retos considerables para garantizar sus derechos en diversas jurisdicciones.

En virtud de lo anterior, y en apego a lo dispuesto en las Convenciones de Viena de Relaciones Diplomáticas y de Relaciones Consulares, el Gobierno de México acompañó y garantizó de inmediato las acciones de asistencia consular al Capitán Lasota, por parte de las autoridades polacas. Vía los canales diplomáticos, no sólo se ha facilitado la interacción con las instancias correspondientes para dar atención a este tema, sino que se ha acompañado y reforzado diversas gestiones como el garantizar que el Sr. Lasota reciba un trato y la atención médica adecuadas.

Desafortunadamente, las circunstancias excepcionales derivadas de las medidas de contención del COVID-19, son extensivas a los órganos jurisdiccionales, lo cual, como en muchos países, afectó y postergó las actividades relacionadas, como es el caso del Capitán Lasota.

El Gobierno de México continúa actualmente realizando gestiones para facilitar y avanzar en el proceso a la brevedad posible, pero como en todo proceso judicial, el avance del caso depende, en gran medida, tanto de las acciones de la fiscalía como de la defensa.

Cabe subrayar el compromiso de México de hacer valer el marco jurídico en vigor. Ello requiere el respeto a la autonomía de la Fiscalía General de la República y a la división entre el Poder Ejecutivo y el Poder Judicial.

Implica también llevar a cabo acciones en el ámbito de gobierno que hagan valer la legislación interna y los tratados internacionales en vigor y, en este tenor, como Estado Miembro de la OMI, nuestro compromiso es firme también con el cumplimiento de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (1982) y de la Convención de las Naciones Unidas contra el Tráfico Ilícito de Estupefacientes y Sustancias Psicotrópicas (1988).

En suma, Presidencia, México da la bienvenida a la propuesta de nuevo resultado contenida en el documento 107/14 y su inclusión en el orden del día del próximo Comité LEG108. Ello implicará asesoramiento importante de la Dirección Jurídica de la Secretaría y la articulación de acciones con otros organismos internacionales, incluido el establecimiento de un Grupo de trabajo tripartito OIT-OMI. No será una tarea sencilla dado que implicará, sobre todo, garantizar el respeto de la legislación interna de cada país y de los Tratados internacionales existentes, así como considerar que no todos los países se han adherido al Convenio sobre el Trabajo Marítimo, 2006.

Muchas gracias,

### **Phát biểu của phái đoàn New Zealand**

Xin cảm ơn Ngài Chủ tịch,

Chúng tôi xin cảm ơn những bên đã đệ trình và các nhà đồng tài trợ vì đề xuất bổ sung mục đầu ra mới trong chương trình nghị sự.

Trong trường hợp xảy ra sự cố hoặc tai nạn hàng hải, các thuyền viên làm việc trên các tàu hoạt động trong và ngang qua các khu vực tài phán quốc gia khác nhau có thể bị buộc tội hình sự và do đó phải tuân theo các luật hình sự quốc gia khác nhau.

Việc quy kết thuyền viên vi phạm hình sự đã tạo ra những lo ngại và đặt ra tính cấp thiết trong việc xử lý vấn đề đối xử công bằng đối với thuyền viên bị bắt giữ do tình nghi phạm tội hàng hải.

Trong những trường hợp đó, nhu cầu của các thuyền viên để có thể được đối xử công bằng và dựa vào các biện pháp bảo vệ trong các thủ tục và vấn đề đại diện pháp lý phù hợp là rất cao.

Vì những lý do đó, chúng tôi đồng ý đưa mục đầu ra mới này vào chương trình làm việc của Ủy ban Pháp lý và chương trình làm việc tạm thời cho LEG 108.

Chúng tôi muốn mong tuyên bố này được đính kèm với báo cáo.

Cảm ơn Ngài Chủ tịch.

### **Phát biểu của phái đoàn Panama**

Muchas gracias Sr. Presidente,

Buenos días distinguidos delegados,

Primeramente, permítanos agradecerles a todas las organizaciones internacionales y Estados Miembros de esta Organización que han unido esfuerzos para mejorar de una u otra forma el trato que se le debe de dar a la gente de mar.

Tomamos esta oportunidad para mostrar nuestro pleno respaldo a que se elaboren directrices para darle el trato justo a la gente de mar que se sospeche que haya cometido algún acto ilícito y de esta forma no violar sus derechos. Dicho esto, aceptamos que se incluya este nuevo resultado en el orden del día provisional del LEG 108 y reconocemos la necesidad imperiosa que hay de elaborar estas directrices ya que tuvimos la experiencia de vivir el trato injusto que se le dio a los tripulantes que se encontraban a bordo del buque STAR BALBOA mientras estuvo bajo investigación por presuntos actos delictivos. Sin duda alguna, se violaron todos los derechos de los tripulantes y no se le brindó la atención médica adecuada ni mucho menos se siguieron los protocolos establecidos para abordar la embarcación e incluso algunos de ellos se contagiaron del virus del COVID-19.

Aunado a lo expresado anteriormente, esta delegación comparte y apoya los comentarios plasmados por InterManager en su documento LEG 107/14/4 donde han resaltado que se deberían tomar más medidas para garantizar que la gente de mar es considerada inocente hasta que se demuestre su culpabilidad y que reciba asistencia y un trato justo durante todo el tiempo que dure la investigación garantizando así que no se violen sus derechos humanos.

En este contexto, la República de Panamá alienta a los Estados Miembros a que contribuyan con esta labor y a que le brinden un trato justo a la gente de mar cuando estén en sus aguas jurisdiccionales sin importar el pabellón que este enarbolando el buque.

Muchas gracias Sr. Presidente.

### **Phát biểu của phái đoàn Philippines**

Xin cảm ơn Ngài Chủ tịch,

Phái đoàn chúng tôi tin rằng việc đối xử công bằng với các thuyền viên trong trường hợp họ bị giam giữ do nghi ngờ phạm tội hàng hải có ý nghĩa rất quan trọng đối với các thuyền viên, đặc biệt là đối với các quốc gia đi biển.

Với tư cách là nhà đồng tài trợ cho tài liệu LEG 107/14, Philippines, là một quốc gia đi biển, nhận thấy điều quan trọng là các thuyền viên của họ phải được bảo vệ hợp lý khi ở trên các tàu đã đăng ký hoạt động nước ngoài. Cần nhấn mạnh rằng các hướng dẫn được đề xuất không được mâu thuẫn với bất kỳ luật pháp của bất kỳ bang cảng nào của bất cứ quốc gia nào. Tuy nhiên, do sự tồn tại của các rào cản văn hóa, cũng như sự đa dạng của hệ thống luật pháp trong nước, nên xây dựng các hướng dẫn này để hỗ trợ thuyền viên được xét xử công bằng dựa trên các nguyên tắc cơ bản của pháp luật quốc tế về nhân quyền.

Chúng tôi cho rằng hướng dẫn mới cũng sẽ quy định cho thuyền viên các quyền cơ bản của họ phù hợp với luật pháp quốc tế và để họ tự tin và được bảo vệ bình đẳng khi đối mặt với bất kỳ cáo buộc hình sự nào khi họ đang ở cảng nước ngoài.

Do đó, chúng tôi đề nghị các Quốc gia Thành viên khác xem xét và hỗ trợ các đề xuất trong tài liệu được nêu. Cuối cùng, chúng tôi đề nghị liệu tuyên bố này có thể được đưa vào báo cáo của Ủy ban không.

Cám ơn quý vị đã quan tâm.

### **Phát biểu của phái đoàn Ba Lan**

Một trong những ví dụ rõ ràng nhất về việc đối xử bất công với thuyền viên là trường hợp của Thuyền trưởng Andrzej Lasota đã được Hiệp hội Quản lý Tàu Quốc tế nêu rõ. Thuyền trưởng Lasota, một công dân Ba Lan, đang bị giam giữ trong điều kiện rất khó khăn và không được tiếp cận với các loại thuốc theo chỉ định, điều này ảnh hưởng đến sức khỏe thể chất và tinh thần của ông ấy. Các cơ quan lãnh sự Ba Lan tiếp tục giúp đỡ Thuyền trưởng Lasota và can thiệp với các cơ quan chức năng thích hợp của Mexico. Tuy nhiên, các hành động của Cộng hòa Ba Lan cho đến nay vẫn vô ích.

Do đó, Cộng hòa Ba Lan xin bày tỏ sự quan tâm và thất vọng sâu sắc trước việc nhà chức trách Mexico tiếp tục giam giữ Thuyền trưởng Lasota. Với những điều trên, chúng tôi đặc biệt ủng hộ việc bổ sung một mục đầu ra mới trong chương trình làm việc của Ủy ban - về *Đối xử công bằng với các thuyền viên bị bắt giữ do tình nghi phạm tội hàng hải*.

Chúng tôi cũng ủng hộ các đề xuất do Ban thư ký IMO đưa ra trong tài liệu LEG 107/14/3.

## **Phát biểu của ICS**

LEG 107/14/4

Thay mặt cho IG của Hiệp hội P&I và ICS, chúng tôi muốn bày tỏ sự cảm kích tới InterManager vì đã gửi tài liệu và giúp nâng cao nhận thức, đặc biệt là hoàn cảnh của Thuyền trưởng Lasota ở Mexico, hiện vẫn đang ở trong tù sau khi UBC Savannah bị bắt vào cuối mùa hè năm ngoái sau khi thủy thủ đoàn tìm thấy chất ma túy bất hợp pháp trên tàu và báo cáo chính quyền. Tình trạng của Thuyền trưởng Lasota ngày càng xấu đi kể từ khi tài liệu của InterManager được đệ trình vào tháng 1.

Chúng tôi đã nghe nói rằng thuyền trưởng hiện đã bị giam giữ trong khoảng 16 tháng mà không cần xét xử và các thủ tục xét xử liên tục bị trì hoãn - và điều này thậm chí diễn ra trước khi xảy ra đại dịch toàn cầu hiện nay - và chúng tôi hiểu rằng thuyền trưởng hiện đang bị giam giữ mà không có bất kỳ ngày nào được ấn định về phiên điều trần tiếp theo. Và như chúng tôi cũng đã nghe nói, trong thời gian này, sức khỏe thể chất và tinh thần của ông ấy đang suy giảm, và ảnh hưởng đến những người thân yêu của ông ấy, nói thẳng ra là họ không thể tưởng tượng được điều đó lại xảy ra.

Hai tổ chức của chúng tôi rất đồng tình với Intermanager rằng đã có quá nhiều vụ việc có tính chất như vậy trong những năm gần đây khi Thuyền trưởng và/ hoặc thủy thủ đoàn đã bị bắt giữ vì tội buôn lậu ma túy ngay từ giai đoạn đầu của cuộc điều tra mà họ không đồng lõa trong vụ buôn lậu, nhưng trong mọi trường hợp, nếu không đi sâu vào các tình tiết của trường hợp cụ thể này trước khi phiên tòa diễn ra, rõ ràng là cần phải làm nhiều hơn nữa ở cấp độ quốc tế để đảm bảo rằng tất cả các thuyền viên đều được đối xử một cách công bằng và nhân đạo khi những cáo buộc như vậy được đưa ra.

Chúng tôi không ảo tưởng rằng việc tìm cách giảm thiểu các trường hợp như vậy xảy ra trên toàn thế giới là dễ dàng hoặc đơn giản. Chúng tôi hoàn toàn hiểu rõ những thiệt hại do buôn bán trái phép chất ma túy gây ra cho các quốc gia và sự cần thiết phải trấn áp và ngăn chặn hoạt động tội phạm này, bao gồm cả việc truy tố những kẻ phạm tội bằng cách sử dụng toàn bộ luật hình sự. Tuy nhiên, hoàn cảnh của những thuyền viên bị cuốn vào các hoạt động tội phạm như vậy cần được nhìn nhận và giải quyết trong bối cảnh họ được đối xử công bằng, và hy vọng đây sẽ là vấn đề được giải quyết trong các công việc tiếp theo được đề xuất về hướng dẫn Đối xử Công bằng - không cần thiết phải nói rằng, chúng tôi rất ủng hộ mục tiêu ra được đề xuất liên quan đến khía cạnh này.

Trong thời gian chờ đợi, chủ lao động của Thuyền trưởng Lasota và hai tổ chức của chúng tôi và các phái đoàn khác đang tham gia tìm kiếm cả cách giải quyết cho trường hợp của ông ấy và trong thời gian tạm thời, tối thiểu ông ấy được thả (tạm ngoại) và trở về nhà với gia đình cho chẳng hạn đến khi được xem là có thể cần thiết để hỗ trợ trong bất kỳ cuộc điều tra nào thêm, hoặc các thủ tục tư pháp khác. Trong khi chúng tôi nhận ra rằng Ủy ban và cơ quan này không tập trung vào vấn đề này, hai phái đoàn của chúng tôi sẽ lại đưa ra lời cầu xin đó với chính quyền Mexico như một phần của cuộc tranh luận rộng hơn này về các nguyên tắc Đối xử Công bằng.

LEG 107/14/1 and LEG 107/14/5



Chúng tôi xin cảm ơn Trung Quốc đã đệ trình thông tin trong LEG 107/14/1 trong đó đề xuất một mục đầu ra mới về việc xây dựng các hướng dẫn cho chính quyền cảng về cách giải quyết các trường hợp bỏ rơi của thuyền viên và cảm ơn Indonesia và Philippines đối với LEG 107/14/5 trong đó đề xuất rằng các hướng dẫn do Trung Quốc đề xuất nên được mở rộng để bao gồm các phần dành cho các quốc gia treo cờ, chủ tàu và công ty bảo hiểm. Tuy nhiên, ICS mong muốn Ủy ban lưu ý đến thực tế rằng trách nhiệm của các Quốc gia có tàu treo cờ, cảng và cung cấp lao động, chủ tàu và công ty bảo hiểm đã được quy định trong MLC 2006 và trong Nghị quyết của Hội đồng IMO và ILO. Cơ quan quản lý, khi đã thông qua Hướng dẫn về cung cấp bảo đảm tài chính trong trường hợp thuyền viên bị bỏ rơi. Những điều này giải quyết các nghĩa vụ và trách nhiệm liên quan đến việc hồi hương của thủy thủ đoàn và các chi phí liên quan.

Hai bài viết cũng nêu lên những lo ngại liên quan đến tình trạng của tàu bị bỏ rơi và sự an toàn đối với môi trường khi con tàu xuống cấp do hậu quả của việc bị giam giữ kéo dài. Các chi phí này tách biệt với các chi phí hồi hương đã được đề cập trong MLC và các hướng dẫn về việc bị bỏ rơi. Chúng tôi đồng ý rằng những khía cạnh này sẽ được lưu ý qua việc kiểm tra thêm và cơ sở dữ liệu ILO/IMO có thể giúp ích cho vấn đề này. Do đó, chúng tôi có thể hỗ trợ phần này của đề xuất trong LEG 107/14/1. Chúng tôi đề nghị rằng đợt kiểm tra này có thể được thực hiện trong phạm vi của chương trình hiện có.

Tuy nhiên, theo hiểu biết của chúng tôi về các trường hợp này cho thấy rằng những lo ngại về vấn đề an toàn và môi trường này nảy sinh khi tàu bị giam giữ kéo dài trong khi các thuyền viên đang ở trên tàu và không thể hồi hương. Điều này cho thấy cần phải giải quyết nhanh chóng vấn đề hồi hương vì lợi ích của các thuyền viên và sự an toàn của con tàu và môi trường. Chúng tôi cũng nói rằng chúng tôi không tin rằng đã từng có ý định về khoản bảo hiểm để trang trải các chi phí, phí và trách nhiệm nhằm mục đích tìm kiếm và cung cấp thủy thủ đoàn hoặc chi phí duy trì một con tàu với thủy thủ đoàn chỉ còn bộ xương. ICS gợi ý rằng những khía cạnh này cũng đã được giải quyết thông qua các cơ chế khác cũng đã có sẵn cho các quốc gia thành viên, chẳng hạn như yêu cầu phát mại tài sản và thu hồi chi phí bằng cách đó và các phương thức khác.

Đối với bất kỳ mối quan ngại nào về chi phí hồi hương, ICS nhấn mạnh rằng ngành vận tải biển đã chấp nhận trách nhiệm của mình đối với những thuyền viên bị bỏ rơi thông qua các quy định của MLC và các sửa đổi năm 2014 và các Hướng dẫn liên quan để thanh toán chi phí hồi hương và chúng tôi đề nghị rằng sẽ phù hợp hơn để tập trung vào các biện pháp khuyến khích phê chuẩn MLC 2006 và các sửa đổi 2014 trên toàn cầu. Tuy nhiên, nếu Ủy ban muốn hành động được thực hiện, chúng tôi cũng xin lưu ý vì đây là vấn đề của Ủy ban ba bên đặc biệt của ILO, nên đó là diễn đàn để tiến hành việc này.

### **Phát biểu của IFSMA**

Kính thưa Ngài Chủ tịch, IFSMA là nhà đồng tài trợ của LEG 107/14 về việc bổ sung một đầu ra mới trong chương trình làm việc về đối xử công bằng với các thuyền viên bị bắt giữ do tình nghi phạm tội hàng hải. Chúng tôi cảm ơn Intermanager vì Bài viết LEG 107/14/4 của họ và rất ủng hộ quan điểm của họ trong việc nêu bật sự bất công và đối xử kinh khủng đối với thuyền trưởng này. Đây không phải là trường hợp duy nhất và IFSMA muốn nêu bật hoàn cảnh của thuyền trưởng và thuyền phó của tàu MV Wakashio sau khi được công bố rộng rãi trên bờ biển Mauritius vào ngày 25 tháng 7 năm nay. Cả thuyền trưởng và thuyền

phó đều bị bắt với cáo buộc tạm thời không được chứng minh theo Đạo luật Chống cướp biển ở Mauritius vì mức độ nghiêm trọng có thể liên quan đến bản án giam giữ rất dài và do đó, cảnh sát có thể tạm giữ họ. Họ vẫn bị cảnh sát giam giữ kể từ đó. Điều này rõ ràng không cấu thành sự đối xử công bằng đối với những thuyền viên này theo bất kỳ cách nào và chúng tôi kêu gọi Chính phủ Mauritius tôn trọng các quyền con người cơ bản của họ. Xin cảm ơn Ngài Chủ tịch và tôi đã chuyển lời phát biểu này để đưa vào báo cáo của Ủy ban.

### **Phát biểu của InterManager**

Cảm ơn Ngài Chủ tịch đã cho tôi phát biểu ý kiến

Thưa các vị đại biểu, quý vị xin hãy nhớ lại rằng mục đích của tài liệu LEG 107/14/4 của chúng tôi là hỗ trợ đề xuất trong LEG 107/14 để bổ sung một mục đầu ra mới trong chương trình làm việc về đối xử công bằng với các thuyền viên bị bắt giữ do tình nghi phạm tội hàng hải.

Với suy nghĩ đó, tài liệu đã tiết lộ hoàn cảnh của con tàu chở hàng khô **UBC SAVANNAH**, sau khi các gói cocaine được thủy thủ đoàn tìm thấy trong hầm khi dỡ than ở cảng Altimara, Mexico vào ngày 27 tháng 7 năm 2019, khoảng 16 tháng trước.

Thủy thủ đoàn đã bị bắt và giam giữ trong vài tháng trước khi được ân xá và thả tự do, ngoại trừ Người lái tàu, Thuyền trưởng Losata. Ông bị buộc tội "bị cáo buộc sơ suất trong việc không nhận thức được rằng con tàu mà ông ta đang chỉ huy có thể đã chở chất cấm".

Tôi nghĩ quý vị sẽ đồng ý rằng hơi khó hiểu khi làm thế nào mà Thuyền trưởng có thể nhận ra việc vận chuyển gói hàng cocaine được chôn dưới vài nghìn tấn than được phát hiện khi dỡ hàng.

Quý vị sẽ muốn biết rằng Thuyền trưởng Lasota vẫn đang ở trong tù để chờ phiên tòa, trong đó ông hầu như bị giam giữ mà không bị buộc tội. Sau một thời gian kéo dài với sức khỏe rất kém, cuối cùng ông ta đã được tiếp cận với một bác sĩ có năng lực và đồng cảm, kết quả là sức khỏe của ông ta đã được cải thiện rất nhiều.

Đó là một vấn đề đáng để suy nghĩ, tôi không thể không tự hỏi nghề nghiệp hoặc ngành nào khác trên hành tinh này, có thể sống với hoàn cảnh và phúc lợi khi có một nhân viên bị đối xử tệ bạc như vậy.

Thưa Ngài Chủ tịch, tôi tin tưởng rằng sự can thiệp này sẽ tạo động lực cho việc đưa ra một mục đầu ra quy định mới về đối xử công bằng theo chương trình làm việc như đã được mô tả và yêu cầu rằng mục đích của sự can thiệp này sẽ được phản ánh trong báo cáo cuối cùng của Ủy ban.

Xin cảm ơn Ngài Chủ tịch.

### **Phát biểu của ITF**

ITF - ngay từ đầu - đã ủng hộ đề xuất bổ sung một mục đầu ra quy định mới cho chương trình làm việc về Đối xử công bằng với thuyền viên bị bắt giữ do nghi ngờ phạm tội hàng

hải và chúng tôi nhấn mạnh lại tầm quan trọng của công việc này và cam kết về việc chúng tôi luôn liên tục cố gắng đối với chủ đề về việc đối xử công bằng với các thuyền viên bị giam giữ trong bất kỳ trường hợp nào.

Các vấn đề đặt ra khi thuyền viên phải đối mặt với tội phạm hàng hải đôi khi cũng giống như các vấn đề xảy ra khi thuyền viên phải đối mặt với việc bị giam giữ sau một tai nạn hàng hải. Nhưng cũng có những vấn đề rất khác biệt cần được giải quyết trong bối cảnh tội phạm hàng hải.

Tài liệu Hướng dẫn ban đầu liên quan đến tai nạn hàng hải không bao giờ được dự định áp dụng cho tội phạm hàng hải và chúng tôi cho rằng các hướng dẫn liên quan đến tội phạm hàng hải nên được xây dựng riêng. Chúng tôi cũng cho rằng việc xây dựng hồ sơ các tình huống tội phạm hàng hải sẽ mang tính giáo dục cho những thuyền viên có thể vô tình vướng vào tội phạm hàng hải.

Do đó, chúng tôi ủng hộ vấn đề này được đưa vào như một mục đầu ra quy định mới trong chương trình làm việc và ITF với sự hỗ trợ và kinh nghiệm của Tổ chức Seafarers Rights International cam kết đóng góp và hỗ trợ công việc này.

Cảm ơn Ngài Chủ tịch.

## **MỤC NGHỊ SỰ 17**

### **Phát biểu của CMI**

Xin cảm ơn Ngài Chủ tịch. Thay mặt CMI, tôi xin cảm ơn quý vị đã dành thời gian cho cuộc họp này liên quan đến Dự thảo Văn kiện về Hiệu quả của Phát mại Tài sản Quốc tế, hiện đang được Nhóm Công tác V1 của Ủy ban Liên Hợp Quốc về Luật Thương mại Quốc tế thảo luận.

Như một số vị đại biểu ưu tú ở đây có thể đã biết và nhớ lại, CMI đã có nhiều năm làm việc về một dự thảo công ước - Dự thảo Bắc Kinh - về sự công nhận trên quốc tế đối với hoạt động phát mại tài sản xuất phát từ nhu cầu tuyệt đối đảm bảo rằng, sau khi bị bắt giữ, khi một con tàu được bán theo hình thức phát mại tài sản cho một bên thứ ba, bên thứ ba đó mua con tàu đó một cách tự do và không bị cản trở để có thể sử dụng con tàu một cách tự do như một mắt xích không thể thiếu trong chuỗi thương mại quốc tế mà không sợ là chủ nợ cũ của con tàu có thể cản trở việc sử dụng tự do của mình đối với tàu.

Văn kiện này đang được Nhóm công tác V1 tại UNCITRAL tranh luận và đã đạt được nhiều tiến trình đáng kể trong 18 tháng qua kể từ khi Dự thảo Bắc Kinh lần đầu tiên được thảo luận tại New York vào tháng 5 năm 2019. Nhóm công tác VI của UNCITRAL đã họp hai lần để thảo luận về hình thức và nội dung của văn kiện và sẽ gặp lại nhau sau 2 tuần nữa. Dự thảo hiện tại dưới dạng một hiệp ước và phản ánh những nội dung xem xét, cân nhắc của hai cuộc họp đó và đã giữ lại các yếu tố thiết yếu của dự thảo CMI. Hai trong số các yếu tố này là thông báo về phát mại tài sản, được tổng đạt hoặc công bố trước khi phát mại tài sản và giấy chứng nhận phát mại tài sản, được cấp sau khi phát mại tài sản để tạo điều kiện công nhận việc phát mại tài sản ở nước ngoài.

Nhóm Công tác cho rằng sẽ có lợi nhất nếu có một Kho lưu trữ tập trung để nhận các bản  
I:\LEG\107\LEG 107-18-2.docx

sao của cả thông báo cũng như giấy chứng nhận về phát mại tài sản. Ý tưởng về việc có một kho lưu trữ tập trung chắc chắn sẽ hỗ trợ các Cơ quan đăng kiểm, bên thế chấp, bên mua tiềm năng, chủ nợ của tàu, những người tham gia ngành hàng hải và tòa án, kiểm tra xem liệu bất kỳ tàu nào mà họ quan tâm có phải là A. Sắp được bán và/ hoặc B. Cho dù một cuộc mua bán đã thực sự diễn ra.

Kể từ đó, ban thư ký UNCITRAL đã xem xét các lựa chọn đối với máy chủ khả thi cho kho lưu trữ trực tuyến và chúng tôi hiểu rằng ban thư ký của IMO đã đặt câu hỏi với ban thư ký IMO về việc lưu trữ kho lưu trữ như một mô-đun bổ sung trong Hệ thống Thông tin Vận tải biển Tích hợp Toàn cầu (GISIS). Như Ban thư ký UNCITRAL đã lưu ý trong báo cáo gửi Nhóm công tác về cuộc họp sắp tới, việc sử dụng nền tảng GISIS có thể mang lại nhiều lợi ích, bao gồm khả năng hiển thị trong ngành hàng hải, cũng như khả năng sử dụng nền tảng hiện có, do đó giúp giảm chi phí hoạt động.

Cần lưu ý rằng nhiều Quốc gia đã bày tỏ sự ủng hộ trong việc tìm hiểu khả năng IMO lưu trữ kho lưu trữ trong nền tảng GISIS do IMO duy trì như một mô-đun bổ sung.

Tôi muốn làm rõ rằng ở đây chúng ta không nói về một Kho chứa cho Công ước Quốc tế, tất nhiên sẽ do UNCITRAL quản lý, nhưng một Kho lưu trữ chỉ giới hạn trong việc lưu trữ thông báo và giấy chứng nhận về phát mại tài sản mà thôi. Sau tất cả, chúng ta đang nói về con tàu được xác định bằng số IMO của chúng và chúng ta không thể nghĩ ra một máy chủ thích hợp hơn cho một kho lưu trữ như vậy.

CMI hoàn toàn ủng hộ ý tưởng này và có quan điểm chắc chắn rằng đây sẽ là cơ hội tuyệt vời cho hai cơ quan của Liên hợp quốc như Tổ chức Hàng hải Quốc tế và Ủy ban Luật Thương mại Quốc tế của Liên hợp quốc thể hiện vai trò của mình trong việc đưa ra giải pháp cho một vấn đề có những ảnh hưởng và tác động quan trọng đến vận tải biển quốc tế và thương mại quốc tế.

---