

# Hướng dẫn bảo hiểm P&I

## Những lưu ý thực tiễn cho Thuyền viên





## Mục Lục

Giới thiệu	01
Tâm Quan Trọng của Bằng Chứng	02
Giám định viên, Chuyên gia và Luật sư	06
Vận đơn	08
Hàng hóa	12
Thiệt hại do Người bốc xếp	18
Đâm va và Thiệt hại tài sản	20
Thương tật cá nhân	24
Ô nhiễm môi trường biển	28
An ninh của tàu	32
Tranh chấp giao nhận dầu	40
Thông tin liên hệ	44

## Giới thiệu

The West of England là một Hội P&I hàng đầu. Hội cung cấp bảo hiểm trách nhiệm pháp lý của chủ tàu và người thuê tàu đối với bên thứ ba.

Hội hoạt động dựa trên lợi ích của các Hội viên và cung cấp bảo hiểm và hỗ trợ nhằm bảo vệ lợi ích của các Hội viên. Dịch vụ này được hỗ trợ bởi mạng lưới các đại diện, luật sư và chuyên gia kỹ thuật trên khắp thế giới.

Trong trường hợp có tai nạn hoặc sự cố có thể dẫn đến các khiếu nại, một kết luận thuận lợi nhiều khi phụ thuộc vào thông tin chính xác sẵn có và lịch sử tổn thất tốt. Mục đích của cuốn sách này nhằm giúp Hội viên ghi nhớ những điều cần biết để Hội có thể bảo vệ Hội viên là Chủ tàu và Công ty điều hành tàu một cách tốt nhất.

Nếu một tai nạn hoặc sự cố xảy ra và cần có sự hỗ trợ khẩn cấp, Hội viên có thể nhận được sự giúp đỡ từ một trong những đại diện của Hội tại địa phương. Nếu không thể liên hệ được với đại diện, Hội viên có thể liên hệ trực tiếp với Hội.

Thông tin chi tiết về tất cả các đại diện có thể tìm thấy trong “Danh sách Đại diện Thương mại & Pháp lý” của Hội, cùng với Sổ Quy tắc của Hội, có thể tải về từ địa chỉ [www.westpandi.com](http://www.westpandi.com).

Những tài liệu này và trang web cũng bao gồm các thông tin liên hệ chi tiết của các Nhóm giải quyết khiếu nại của Hội và từng thành viên tại các văn phòng của Hội ở London, Piraeus và Hong Kong. Ngoài ra, luôn có một nhân viên trực ban tại số điện thoại +44 (0)7795 116602.

## Tầm quan trọng của Bằng chứng

Các tai nạn hay sự cố trên tàu hoặc liên quan đến tàu hay các sĩ quan và thuyền viên của tàu có thể dẫn đến khiếu nại đối với tàu và Chủ tàu. Việc giải quyết nhanh chóng các khiếu nại phụ thuộc vào bằng chứng về tai nạn hoặc sự cố đó. Việc thu thập và lưu trữ chúng là trách nhiệm quan trọng đối với các sĩ quan và thuyền viên.

Các Biểu mẫu kiểm tra đã liệt kê tóm tắt những bằng chứng cần thiết phải được thu thập và lưu giữ trong các tình huống khác nhau. Tùy theo điều kiện cho phép, bằng chứng đã liệt kê cần được thu thập và trước hết, chuyển cho Công ty Chủ tàu hoặc Hội P&I theo hướng dẫn của Chủ tàu. Vì một số khiếu nại có thể mất nhiều năm mới giải quyết xong nên sau này, có khi phải cần thêm những bằng chứng bổ sung. Trong quá trình giải quyết, đội ngũ thuyền viên trên tàu có thể thay đổi đáng kể, nhiều người trong số họ sẽ không biết về khiếu nại đó. Vì vậy nhất thiết phải ghi chép đầy đủ và lưu trữ cẩn thận các hồ sơ kỹ thuật và vận hành.

Các nhật ký và hồ sơ sau đây cần được ghi chép thường xuyên và lưu trữ.

### Các sổ nhật ký:

Nhật ký tàu, nhật ký buồng lái, nhật ký buồng máy, nhật ký làm hàng, nhật ký dầu, nhật ký điều động máy tàu, Nhật ký sai số la bàn, sổ lệnh của Thuyền trưởng, nhật ký vô tuyến điện, nhật ký y tế, nhật ký thời gian làm việc/ngỉ ngơi, nhật ký thải rác

### Nhật ký Sơ Bộ/Nháp

Những sổ nhật ký này đặc biệt quan trọng trong việc biện hộ/bào chữa một khiếu nại và luôn luôn cần phải lưu trữ cẩn thận.

### Hồ sơ kỹ thuật:

Biên bản kiểm tra, giám định, sửa chữa và bảo dưỡng thân tàu, máy chính, máy phụ, máy móc trên boong, khoang hàng, thiết bị làm hàng, trang thiết bị an toàn, lớp sơn phủ bảo vệ, hồ sơ bảo

dưỡng theo kế hoạch, Biên bản kiểm tra theo quy định của Cơ quan phân cấp.

### **Hồ sơ vận hành:**

Kết quả tính toán ổn định và ứng suất, giám định mớn nước, sắp xếp hàng hóa, chằng/buộc, dẫn tàu, giao nhận dầu, kết quả đo mức nhiên liệu trong két, kiểm tra nhiệt độ hàng hóa, kiểm tra thông gió, vệ sinh hầm hàng, nhật ký bơm hút khô khoang hàng, nhật ký rửa két, kế hoạch hải trình, tình hình thời tiết, các cuộc họp về an toàn, hướng dẫn chuyển đi, tư vấn chọn tuyến, điện giao dịch, biên lai thả dầu cạn lên bờ.

### **Thiết bị ghi số liệu hành trình & Hệ thống hiển thị thông tin hải đồ điện tử ECDIS:**

Thiết bị ghi số liệu hành trình (VDR), Thiết bị ghi số liệu hành trình đơn giản (S-VDR), Hệ thống hiển thị thông tin hải đồ điện tử (ECDIS).

**Trong trường hợp sự cố liên quan đến các dữ liệu VDR và ECDIS (ví dụ đâm va, mắc cạn, gây tổn thất tài sản), nhất thiết phải lưu các thông tin này kịp thời để tránh bị ghi đè. Sau đó cần được nhanh chóng sao lưu.**

### **Các băng In từ các thiết bị:**

Máy đo độ sâu, Máy ghi hướng la bàn con quay, GPS, Navtex, Fax thời tiết, thông tin EGC, nhật ký tay chuông truyền lệnh, tất cả đều hiển thị ngày và giờ.

### **Các báo cáo chính thức:**

Báo cáo gửi Chủ tàu, báo cáo theo Hệ thống quản lý an toàn SMS và các báo cáo gửi cho các cơ quan chức năng theo quy định đối với các tai nạn và sự cố.

## Tầm quan trọng của Bằng chứng (xem tiếp)

### Kháng nghị hàng hải /Kháng thư

Các kháng nghị hàng hải này có tầm quan trọng khác nhau trên thế giới, nhưng tốt hơn hết là luôn có thư kháng nghị, bảo lưu quyền bổ sung hoặc quyền lập kháng nghị hàng hải tiếp theo. Kháng nghị hàng hải có thể cần phải công chứng theo quyền tài phán ở một số khu vực và đại diện của Hội tại địa phương sẽ có thể khuyến nghị Thuyền trưởng về các quy định của khu vực sở tại nếu trường hợp này xảy ra. Nếu tàu nhận được kháng thư yêu cầu xác báo đã nhận, nên sử dụng văn mẫu xác báo đã nhận không làm phương hại và không chịu trách nhiệm” - “received without prejudice and without admission of liability” hoặc “xác báo đã nhận không làm phương hại và chỉ xác nhận đã nhận được” - “received without prejudice and for receipt only” cần được sử dụng.

### Nhân chứng:

Các thông tin chi tiết, bao gồm địa điểm và thời gian có thể liên hệ với nhân chứng sau khi rời tàu, cần được thu thập đối với từng người đã chứng kiến tai nạn hoặc sự cố bao gồm cả những người liên quan hoặc bị ảnh hưởng. Không được kỷ luật một nhân chứng nếu không tham vấn ý kiến Chủ tàu trước và cũng không được thưởng bất cứ phần thưởng gì cho một nhân chứng vì đã cung cấp bằng chứng mà không có sự cho phép trước từ Chủ tàu hoặc Hội.

### Biên bản:

Đây có thể là những biên bản sơ bộ được làm tại thời điểm sự cố, hoặc những biên bản chính thức được đưa ra bởi, ví dụ, luật sư được Hội chỉ định. Luôn luôn xin tư vấn trước từ đại diện của Hội tại địa phương.

**Không được đưa các biên bản cho những người khiếu nại bên thứ ba hoặc đại diện của họ nếu không có sự cho phép từ trước của Chủ tàu.**

### **Bằng chứng điện tử:**

Các tàu đều phải được trang bị camera kỹ thuật số hoặc một thiết bị tương tự luôn sẵn sàng để sử dụng và được nạp điện đầy đủ. Khi chụp ảnh, phải đặt ở chế độ độ phân giải cao nhất có thể. Các đoạn video ghi được cũng có thể hữu ích. Ngoài việc chụp ảnh để ghi bằng chứng về những thiệt hại và bất cứ thứ gì khác liên quan, nên đồng thời sử dụng camera để ghi lại các tác nghiệp đúng đắn (ví dụ hàng hóa được sắp xếp gọn gàng, cầu tàu/thang dây được bố trí phù hợp) nhằm giúp Hội trong việc biện hộ các khiếu nại. Nếu tàu được trang bị các Camera giám sát (CCTV), đoạn băng hình có thể giúp xác định các tình huống của vụ việc cần được lưu trữ và sao lưu. Tương tự, dữ liệu từ các mật khẩu khóa điện tử kiểm soát người ra/vào và các hệ thống thanh toán (đối với tàu khách) có thể hữu ích trong việc xác định sự di chuyển của các thành viên thủy thủ đoàn và hành khách trước khi có sự cố và cần phải lưu để sau này xem xét.

### **Bằng chứng bổ sung:**

Các trang thiết bị hư hỏng hoặc trục trặc, các bộ phận có khiếm khuyết và các mẫu hàng hóa đã bị hư hỏng hoặc ô nhiễm cần được giữ lại, đánh dấu để nhận biết và bảo quản để tránh suy giảm chất lượng, hao mòn/ăn mòn hoặc hư hỏng thêm.

Nếu điều kiện cho phép, nên gửi cho Chủ tàu bằng email các bằng chứng dưới dạng điện tử. Tuy nhiên, nếu kích thước tệp quá lớn thì cần được chuyển vào đĩa hoặc thẻ nhớ và chuyển đến Chủ tàu trong thời gian sớm nhất.

## Giám định viên, Chuyên gia và Luật sư

Khi nhận được thông báo tai nạn xảy ra có thể dẫn đến khiếu nại/tổn thất, Hội hoặc đại diện của Hội tại địa phương có thể chỉ định một giám định viên, chuyên gia hoặc luật sư độc lập trao đổi với các sĩ quan và thuyền viên của tàu và lên tàu để điều tra.

Các đối tượng khác, đặc biệt những bên có khả năng khiếu nại Chủ tàu, tàu và/hoặc khiếu nại các sĩ quan, thuyền viên của tàu, cũng có thể tìm cách lên tàu để điều tra. Để tránh những thông tin nhạy cảm về sự cố có thể rơi nhầm vào tay những người không có phận sự, cần phải thực hiện những biện pháp phòng ngừa sau đây:

- Luôn phải kiểm tra giấy tờ tùy thân của tất cả những người lên tàu.
- Tìm hiểu lý do họ muốn lên tàu là gì.
- Tìm hiểu ai là người chỉ định họ, và họ đại diện cho quyền lợi của bên nào.
- Nếu giám định viên, đại diện P&I, chuyên gia hoặc luật sư do Hội chỉ định (hoặc làm việc nhân danh Hội)
  - Cần giúp đỡ họ bằng mọi khả năng.
  - Cung cấp tất cả những giấy tờ và thông tin theo yêu cầu.
  - Cho phép lấy lời khai của thuyền viên.
  - Đồng ý cho sử dụng camera
  - Tuân theo tất cả những hướng dẫn liên quan đến việc khai báo thông tin cho các đối tượng khác.
- Nếu giám định viên, chuyên gia hoặc luật sư lên tàu làm việc không nhân danh Hội, không cho phép họ lên tàu đến khi nào có sự chấp thuận của Chủ tàu hoặc đại diện của Hội tại địa phương. Nếu có sự đồng ý này thì:
  - Cố gắng thu xếp để chuyên gia do Hội chỉ định có mặt trên tàu để cùng tham dự.



- Đảm bảo rằng có một sĩ quan của tàu luôn cùng đi với người đại diện của phía bên kia.
- Cảnh báo tất cả thủy thủ đoàn không thảo luận chi tiết của sự cố.
- Hạn chế tiếp cận những nơi có mối quan tâm hợp pháp.
- Hạn chế cho chụp ảnh những hạng mục hoặc khu vực có liên quan trực tiếp.
- Không cho phép truy cập nhật ký tàu, tài liệu hoặc hồ sơ của tàu, trừ khi Chủ tàu hoặc đại diện của Hội khuyến cáo làm như vậy.

**Nếu Hội viên không chắc chắn liệu một giám định viên, chuyên gia hay luật sư có đại diện cho Hội hay không, hoặc nếu cần thêm hướng dẫn hay hỗ trợ chuyên môn, hãy liên hệ ngay với đại diện của Hội tại địa phương.**

**Trong bất kỳ hoàn cảnh nào, thuyền trưởng không bao giờ được thừa nhận trách nhiệm trừ khi đã được Chủ tàu hoặc Hội hướng dẫn rõ ràng.**

## Vận đơn (B/L)

Vận đơn là một trong những chứng từ quan trọng nhất trong ngành vận tải biển bởi vì nó không chỉ là biên lai nhận hàng lên tàu để vận chuyển, mà nó còn là bằng chứng của một hợp đồng vận chuyển giữa chủ tàu và chủ hàng. Quan trọng nhất, vận đơn thường là chứng từ chứng minh ai là người sở hữu hàng hóa.

Các thông tin cụ thể sau đây tóm tắt những điểm chính mà thuyền trưởng và các sĩ quan phải ghi nhớ khi được yêu cầu phát hành hoặc ký phát biên lai thuyền phó và vận đơn, hoặc khi ủy quyền cho một bên thứ ba thay mặt cho tàu ký phát vận đơn. Thông tin trên vận đơn cũng bao gồm cả các tình huống khi có yêu cầu giao hàng mà không xuất trình vận đơn hoặc giữ vận đơn trên tàu.

### Nội dung của vận đơn

Để bảo vệ quyền lợi của Công ty cũng như của chính chủ tàu, thuyền trưởng hoặc đại phó cần phải kiểm tra cả biên lai thuyền phó và vận đơn soạn thảo chính xác hay chưa trước khi ký phát. Nếu một bên thứ ba như đại lý hoặc đại diện của người thuê tàu được ủy quyền ký phát vận đơn theo biên lai thuyền phó, thuyền trưởng cần phải đặc biệt chú ý để đảm bảo rằng thông tin ghi trên biên lai thuyền phó được thể hiện chính xác.

### Ngày tháng trên vận đơn và biên lai thuyền phó

Cả hai chứng từ này cần ghi rõ hàng hóa được giao lên tàu vào một ngày nhất định hoặc “nhận hàng để xếp lên tàu” vào ngày đó. Ngày “nhận hàng để xếp lên tàu” có nghĩa là ngày tàu thực sự quản lý hàng hóa đó. Trong cả hai trường hợp, ngày ghi trên vận đơn phải là ngày hàng hóa thực sự được giao lên tàu hoặc chịu sự kiểm soát của tàu tùy từng trường hợp cụ thể. Nếu vận đơn hoặc biên lai thuyền phó đề bất kỳ ngày nào khác, cần phải liên hệ ngay với Chủ tàu để được tư vấn thêm. Vận đơn hoặc biên lai thuyền phó đề ngày không chính xác có thể khiến Chủ tàu phải chịu trách nhiệm

về toàn bộ giá trị của hàng hóa và những trách nhiệm như vậy có thể không được bảo hiểm.

### **Trọng lượng và số lượng hàng hóa**

Thuyền trưởng hoặc đại phó phải đảm bảo rằng số lượng hàng hóa được ghi trong biên lai thuyền phó và vận đơn (cả trọng lượng và số lượng bao gói hoặc đơn vị hàng hóa) khớp với số liệu riêng của tàu được xác định bởi phiếu kiểm đếm, ghi nhận của thuyền, số liệu giám định mớn nước, tính toán hao hụt và các số liệu tương tự. Trong trường hợp có sự khác biệt giữa số liệu của tàu và số liệu ghi trên biên lai thuyền phó và vận đơn, cần phải thông báo cho Chủ tàu ngay lập tức. Trong khi chờ Chủ tàu trả lời, không được ký hoặc ủy quyền ký các chứng từ đó.

Trong một số trường hợp có thể ghi chú trên biên lai thuyền phó và vận đơn dòng chữ “theo khai báo (người gửi hàng).....,(chủ tàu) không biết trọng lượng và số lượng hàng hóa thực xếp lên tàu” - “said to be ....., weight and quantity unknown” hoặc “trọng lượng khai báo (người gửi hàng).....,(chủ tàu) không biết trọng lượng và số lượng hàng hóa thực được xếp lên tàu” - “said to weigh ....., weight and quantity unknown”, đặc biệt trong trường hợp chở hàng rời. Tuy nhiên, không nên thực hiện ghi chú như vậy khi không được sự đồng ý trước của Chủ tàu.

### **Mô tả hàng hóa**

Hàng hóa phải phù hợp với mô tả được ghi trên biên lai thuyền phó và vận đơn. Nếu có bất kỳ nghi ngờ gì, không nên ký hoặc ủy quyền ký các chứng từ này và phải liên hệ ngay với Chủ tàu.

### **Tình trạng của hàng hóa**

Biên lai thuyền phó và vận đơn thường tuyên bố rằng hàng hóa

## Vận đơn (B/L) (xem tiếp)

được giao lên tàu hoặc nhận để xếp lên tàu có “tình trạng bên ngoài tốt” - “apparent good order and condition”. Những từ ngữ này có nghĩa là, theo ý kiến của thuyền trưởng, về bề ngoài của hàng hóa cho thấy hàng ở trong tình trạng tốt và không bị hư hại. Nếu tình trạng bên ngoài của hàng hóa có vẻ không tốt hoặc dường như bị hư hỏng, không nên ký hoặc ủy quyền ký biên lai thuyền phó và vận đơn và phải thông báo ngay cho Chủ tàu. Nếu không thể liên lạc được với Chủ tàu, thuyền trưởng hoặc đại phó phải đảm bảo những mô tả chính xác về tình trạng bên ngoài của hàng hóa được ghi chú trên cả biên lai thuyền phó và vận đơn. Mô tả tình trạng bên ngoài của hàng hóa chỉ được ghi chú trên biên lai thuyền phó thôi là không đủ.

### Những điều khoản khác trên vận đơn và biên lai thuyền phó

Quan trọng là phải đảm bảo điều khoản trên vận đơn phù hợp với các điều khoản của hợp đồng thuê tàu, đặc biệt nếu chúng được ký phát theo một mẫu riêng biệt hoặc nếu sử dụng mẫu vận đơn riêng của người thuê tàu. Nếu có bất kỳ nghi ngờ nào, không nên ký hoặc ủy quyền ký biên lai thuyền phó và vận đơn và phải liên lạc với Chủ tàu ngay lập tức.

### Ủy quyền cho đại lý ký vận đơn

Nếu hợp đồng thuê tàu cho phép đại lý thay mặt cho thuyền trưởng ký phát vận đơn, thuyền trưởng phải làm văn bản chỉ dẫn đại lý ký vận đơn phù hợp với những thông tin được ghi chú trên biên lai thuyền phó. Cần lưu giữ trên tàu một bản sao của chỉ dẫn này. Hội đã soạn sẵn bản chỉ dẫn tiêu chuẩn có thể cung cấp cho Hội viên theo yêu cầu.

### Thư Bảo lãnh

Thuyền trưởng đôi khi được yêu cầu ký hoặc ủy quyền ký biên lai

thuyền phó hoặc vận đơn trong đó tuyên bố rằng hàng hóa ở trong tình trạng tốt khi rõ ràng là không đúng như vậy, hoặc thể hiện một số lượng hàng hóa được xếp lên tàu hoặc nhận để xếp lên tàu không chính xác, hoặc ghi sai ngày tháng. Để đáp lại việc ký phát một vận đơn như vậy, người giao hàng có thể cấp cho thuyền trưởng một thư bảo lãnh. Hầu như những thư bảo lãnh như vậy thường không có giá trị và việc chấp nhận thư bảo lãnh cũng có nghĩa thuyền trưởng là bên gian lận. Nếu thư bảo lãnh được đề nghị thì không nên chấp nhận nó và cần liên lạc ngay với Chủ tàu.

### **Vận đơn gốc do Thuyền trưởng giữ lại**

Đôi khi giữa Chủ tàu và người thuê tàu hoặc chủ hàng có thỏa thuận rằng thuyền trưởng phải giữ lại một vận đơn gốc trên tàu làm cơ sở để giao hàng. Trong những trường hợp như vậy cần phải thể hiện thỏa thuận này trên vận đơn. Thuyền trưởng cần liên hệ với Chủ tàu để được tư vấn những chi tiết gì phải được ghi trên vận đơn trước khi ký hoặc ủy quyền ký phát vận đơn.

### **Không xuất trình vận đơn gốc**

Giao hàng mà không xuất trình vận đơn gốc có thể khiến Chủ tàu phải đối mặt với những khiếu nại lớn và không được bảo hiểm về giao hàng sai. Nếu tàu được yêu cầu giao hàng trong trường hợp như vậy, phải từ chối và liên lạc ngay với Chủ tàu.

### **Các đại diện của Hội**

Các đại diện của Hội tại địa phương sẽ quen xử lý những vấn đề liên quan đến việc phát hành biên lai thuyền phó và vận đơn. Nếu không thể liên lạc được với Chủ tàu hoặc nếu tàu cần được tư vấn, có thể liên lạc với các đại diện của Hội tại địa phương để được hỗ trợ.

## Hàng hóa

### Bằng chứng tình trạng tàu, tổn thất và thiệt hại

Tàu có nghĩa vụ vận chuyển hàng hóa cẩn thận, và thực hiện mọi biện pháp có thể để đảm bảo tình trạng hàng hóa được giao cũng như khi nhận. Điều này có nghĩa là tàu có thể bị qui trách nhiệm về thiệt hại hoặc tổn thất hàng hóa nếu hàng xếp lên tàu, sắp xếp và được dỡ khỏi tàu không đúng theo quy cách, các hoạt động làm hàng không giám sát đúng đắn hoặc nếu hàng hóa không được kiểm tra đầy đủ trong chuyến hành trình. Cần phải lập hồ sơ ghi chép đầy đủ mọi hoạt động liên quan đến làm hàng, cố định và giám sát hàng hóa, luôn nhớ rằng nếu không đưa ra được bằng chứng phù hợp, sẽ khó có thể bào chữa khỏi các khiếu nại. Vì những người khiếu nại thường tìm cách buộc tàu phải chịu trách nhiệm về hàng hóa hư hỏng hoặc bị tổn thất mà thực sự những thiệt hại, tổn thất này đã xảy ra trên bờ, nên việc lưu giữ những hồ sơ xác đáng rõ ràng là rất quan trọng.

Tương tự như vậy, những người khiếu nại thường cáo buộc rằng tàu có khiếm khuyết. Mặc dù việc khẳng định tàu không “đủ khả năng đi biển” hoặc không “đủ khả năng chuyên chở hàng hóa” có thể không có căn cứ hoặc phóng đại, cần thiết phải chứng minh rằng Chủ tàu đã “mẫn cán hợp lý” trước khi khởi hành đảm bảo tàu đủ khả năng đi biển và đủ khả năng chuyên chở hàng hóa. Không thể không nhấn mạnh tầm quan trọng của nghĩa vụ này. Thuyền viên trên tàu có vai trò quan trọng trong việc bảo đảm cung cấp bằng chứng hợp lý chứng minh rằng tàu phù hợp để thực hiện chuyến đi và thích hợp cho việc vận chuyển an toàn hàng hóa.

Hồ sơ kỹ thuật và vận hành tàu chi tiết là một phần bằng chứng quan trọng nêu trên. Những hồ sơ này có thể bao gồm các biên bản kiểm tra, giám định, sửa chữa và bảo dưỡng tàu được thực hiện để duy trì tàu trong tình trạng tốt (ví dụ giám định thân tàu, máy móc thiết bị, các khoang hàng, két hàng hóa chất/dầu, thiết bị làm hàng), và thông tin chứng minh tàu có đủ định biên, được cung ứng và vận hành phù hợp với các yêu cầu quy định và tập quán chuẩn của ngành.

Trong mọi trường hợp hàng bị thiệt hại hoặc tổn thất, có thể phải cung cấp những thông tin sau theo yêu cầu:

- Chi tiết về hàng hóa bị thiệt hại hoặc tổn thất (ví dụ mặt hàng, khối lượng, số lượng, nhãn mác, số seri, người giao hàng, người nhận hàng, cảng xếp hàng, cảng dỡ hàng).
- Bản sao tờ khai hàng hóa của người gửi hàng, các giấy chứng nhận kiểm nghiệm, bảng chỉ dẫn an toàn hàng hóa (MSDS) và các thông tin khác về hàng hóa do người gửi hàng/người thuê tàu cung cấp.
- Mô tả hàng thiệt hại ra sao hoặc tổn thất xảy ra thế nào (bao gồm báo cáo thiệt hại gây ra bởi người bốc xếp nếu có)
- Báo cáo chi tiết và đầy đủ về mọi yếu tố liên quan đến tổn thất (chẳng hạn lỗi đóng gói, mất cắp, thời tiết xấu). Nếu là do thời tiết thì cần nêu:
  - Số lần gặp thời tiết xấu, mức độ nghiêm trọng và những điều kiện thời tiết bất thường trải qua.
  - Thông tin về bất kỳ thiệt hại nào mà tàu gánh chịu về thân tàu, máy móc hoặc thiết bị.
- Bản sao nhật ký buồng lái ghi chép chi tiết về thời tiết xấu, nếu được tòa địa phương yêu cầu, thì phải có chứng thực của cảng vụ và đính kèm kháng cáo hàng hải của tàu. Cần hỏi đại diện của Hội tại địa phương xem có cần sự xác nhận này hay không.
- Các bước đã thực hiện nhằm giảm thiểu thiệt hại hoặc tổn thất từ trước và/hoặc ngay khi phát hiện đầu tiên.
- Các ảnh chụp và/hoặc video ghi hình liên quan cho thấy tình trạng của tàu (chẳng hạn dung tích hầm hàng, nắp hầm hàng, các thiết bị làm hàng, kết hàng hóa chất/dầu), các hoạt động làm hàng, điều kiện của cảng, xếp hàng, cố định hàng, hàng bị tổn thất, thời tiết.
- Sơ đồ xếp hàng và các chỉ dẫn xếp hàng cùng với mọi thông tin chi tiết về thiết bị chằng buộc, cố định và chèn lót hàng.
- Biên bản giám định, hồ sơ sửa chữa và bảo dưỡng tàu liên quan đến bất kỳ chi tiết nào bị cáo buộc gây ra thiệt hại hàng hóa (ví dụ nắp hầm hàng, các van, đường ống, thiết bị làm hàng, thiết bị chằng buộc).

## Hàng hóa (xem tiếp)

- Bản sao bất cứ kháng thư nào được lập ra, gửi đi và/hoặc nhận được.
- Các thông tin trao đổi liên quan (chẳng hạn của chủ tàu, người thuê tàu, người gửi hàng, đại lý, người bốc xếp).
- Thông tin chi tiết về bất cứ mẫu hàng nào được lưu trên tàu và/hoặc gửi lên bờ.
- Thông tin chi tiết về bất cứ thiết bị chằng buộc, thiết bị nâng hàng hoặc làm hàng, thiết bị siết chặt/cố định hàng, dụng cụ chèn lót hoặc tấm lưới mạng thanh giằng bị hỏng hoặc gãy được giữ lại trên tàu và/hoặc gửi vào bờ.

Bằng chứng có thể được yêu cầu bổ sung tùy vào loại tàu và hàng hóa bị hư hỏng hoặc tổn thất ra sao. Danh sách sau đây không phải là đầy đủ nhưng có thể sử dụng như hướng dẫn chung. Phần lớn thông tin có trong ghi chép của nhật ký tàu, và phải nộp bản sao các trang sổ nhật ký liên quan phải có công chứng của chính quyền cảng. Cần liên hệ với đại diện Hội tại địa phương hoặc hỏi Hội xem việc công chứng đó có cần thiết hay không.

### Báo cáo trước khi xếp hàng

- Việc chuẩn bị hầm hàng (như vệ sinh hầm hàng, rửa két hàng, hệ thống khí trợ, xả đường ống, thông gió, hun trùng, làm lạnh sơ bộ).
- Các kiểm tra thường lệ (như hồ la canh, thiết bị phát hiện nước xâm nhập, độ kín của nắp hầm hàng, các nắp trượt (booby hatch) và các nắp lỗ thông hơi, kiểm tra áp lực các két nước dẫn xung quanh hầm hàng, kiểm tra các máy bơm, thiết bị phát hiện khói, hệ thống làm lạnh, chữa cháy, hệ thống khí trợ, thông gió).
- Kiểm tra các thiết bị (như hệ thống chiếu sáng trong hầm hàng, các thang, thiết bị/vật liệu chằng buộc, cố định hàng).
- Kiểm tra của thuyền viên (như các gioăng nắp hầm hàng và các thiết bị cố định hàng, tấm chắn hầm hàng, các khung sườn, vách ngăn và tôn đáy trong (tank tops), lớp phủ hầm hàng, cách ly, ván trần hầm hàng (spar ceilings)).



- Giám định đối tịch và kiểm tra bởi người thứ ba (như người thuê tàu, Bộ Nông nghiệp Hoa Kỳ (USDA), Thanh tra kiểm dịch của Úc (AQIS)).
- Ghi chú bất kỳ hư hại nào của hàng hóa trước khi xếp hàng lên tàu và bản sao bất kỳ biên bản giám định trước khi xếp hàng lên tàu được thực hiện, (xem Mục “Giám định hàng thép” ở cuối phần này).
- Bản sao bất kỳ chỉ thị nào nhận được từ người gửi hàng/người thuê tàu.

### **Báo cáo giám sát hàng hóa**

- Các ghi chép trong sổ nhật ký buồng lái
- Các ghi chép trong nhật ký bản nháp.
- Các kết quả đo mức nước hố la canh (bilge soundings) bao gồm cả số liệu bơm hút nước.
- Các kết quả đo mức nước dẫn trong két, bao gồm cả số liệu bơm và xả két trong chuyến hành trình.
- Các kết quả đo sâu két dầu, bao gồm cả số liệu giao nhận dầu.
- Báo cáo theo dõi nhiệt độ (hầm hàng, hàng hóa, nước biển, không khí), và báo cáo theo dõi độ ẩm.
- Báo cáo theo dõi nhiệt độ của các khoang lạnh và việc xả lạnh.
- Báo cáo theo dõi nhiệt độ của các container lạnh bao gồm thẻ nhiệt độ và dữ liệu điện tử/dữ liệu tải về.
- Nhiệt độ của dầu nhiên liệu trong các két nhiên liệu nằm cạnh hàng hóa nhạy cảm với nhiệt độ.
- Nồng độ khí gas trong mỗi hầm hàng.
- Báo cáo thông gió của mỗi hầm hàng.
- Báo cáo hệ thống khí trợ và thông gió các két.
- Đi kiểm tra hàng hóa và kiểm tra các thiết bị chằng buộc, cố định hàng và làm kín.
- Bản sao báo cáo thời tiết/những cảnh báo và bất cứ thông tin nào về thời tiết tuyến đường.

## Hàng hóa (xem tiếp)

### Báo cáo xếp và dỡ hàng

- Sơ đồ xếp hàng và tính toán độ ổn định.
- Thông tin tuân thủ các yêu cầu quy định (như bộ luật IMSBC, IMDG).
- Tờ khai hàng hóa.
- Trong trường hợp hàng khô chờ rời, ảnh chụp cho thấy các kết quả của bất cứ kiểm tra “can test” nào được thực hiện.
- Lịch làm hàng sơ bộ và kế hoạch bơm/xả nước dằn tàu.
- Thời gian làm hàng của mỗi hầm hàng (bao gồm cả thời gian mở/đóng nắp hầm hàng, tốc độ bơm hàng, tính toán lượng hao hụt có thể áp dụng).
- Thời tiết trong lúc làm hàng, bao gồm tất cả những lần ngừng làm hàng, đóng nắp hầm do mưa.
- Biện pháp phòng tránh mưa (như theo dõi bằng radar cơn mưa sắp đến, biện pháp đẩy nhanh việc đóng nắp hầm hàng).
- Báo cáo về hoạt động bơm dằn tàu gồm cả số lần bắt đầu/kết thúc của từng kết nước dằn.
- Báo cáo chi tiết về những biện pháp phòng ngừa an toàn quan sát được, đặc biệt là đối với hàng hóa nguy hiểm.
- Công tác chèn lót, chằng buộc, cố định hàng do người bốc xếp và/hoặc thuyền viên thực hiện.
- Thông tin tuân thủ yêu cầu của Sổ tay Hướng dẫn An toàn Hàng hóa của tàu.
- Bản sao chứng nhận Tái An toàn Tối đa cho phép (MSL) của các thiết bị chằng buộc và kết quả kiểm tra mỗi hàn Không bị Phá hủy (NTD).
- Các chỉ dẫn và yêu cầu nhận được từ người giám sát hàng hóa.
- Bản sao biên lai thuyền phó và vận đơn đính kèm bất kỳ điều khoản nào được áp dụng, và khi áp dụng thì có thông tin về người được ủy quyền phát hành.

- Bản sao Thông báo Sẵn sàng, Biên bản sự kiện, bảng tính thời gian xếp dỡ.
- Bản sao của bất cứ biên bản giám định món nước nào được thực hiện.
- Phiếu kiểm đếm bao gồm cả ghi chú về những bất đồng.

### Hàng trên boong

Hàng hóa không được xếp trên boong trừ khi (a) chủ hàng đã rõ ràng đồng ý bằng văn bản rằng hàng hóa sẽ được chở trên boong rủi ro do họ tự chịu và vận đơn sẽ ghi rõ điều này, hoặc (b) vận đơn có một “điều khoản tùy chọn” – “liberty clause” cho phép vận chuyển hàng hoá trên boong với điều kiện (i) các hàng hóa thường được xếp theo tập quán, (ii) tất cả các bên liên quan đều biết tập quán đó và (iii) hàng hóa phù hợp với việc vận chuyển này. Nếu Thuyền trưởng lo ngại về một mặt hàng xếp trên boong cụ thể nào đó, cần phải liên hệ ngay với Chủ tàu hoặc đại diện của Hội tại địa phương để được tư vấn.

### Giám định tổn thất hàng hóa

Trong phạm vi quyền tài phán của một số nước, giám định viên được chỉ định giám định hàng hóa bị hư hỏng có thể phải được tòa địa phương chấp thuận hoặc có thể do tòa trực tiếp chỉ định. Đại diện của Hội tại địa phương có thể tư vấn cho Thuyền trưởng ở khu vực sở tại có tập quán sử dụng giám định viên của tòa hay không.

### Quan trọng: giám định hàng thép trước khi xếp lên tàu

Thép là một mặt hàng nhạy cảm và phát sinh nhiều khiếu nại. Để bảo vệ lợi ích của tàu, Hội yêu cầu phải có một giám định viên giàu kinh nghiệm ghi lại tình trạng bên ngoài của các lô hàng thép thành phẩm trước khi xếp hàng lên tàu, kiểm tra việc xếp hàng và các thiết bị chằng buộc và hỗ trợ Thuyền trưởng có ghi chú cần thiết trên biên lai thuyền phó và vận đơn. Nếu vận chuyển hàng thép, Thuyền trưởng cần liên hệ với Chủ tàu để xác nhận rằng đã chỉ định giám định viên thay mặt tàu thực hiện giám định lô hàng thép trước khi xếp hàng lên tàu.

## Thiệt hại do người bốc xếp

Nếu người bốc xếp gây thiệt hại cho tàu, phải hành động kịp thời để đảm bảo ghi lại đúng các thiệt hại và thông báo ngay, và đảm bảo rằng những người chịu trách nhiệm phải thu xếp và/hoặc trả tiền sửa chữa. Nhiều hợp đồng thuê tàu, đặc biệt là thuê tàu định hạn, quy định phải thông báo ngay cho người thuê tàu và người bốc xếp về sự cố hoặc phát hiện thiệt hại gây ra bởi người bốc xếp trong vòng 24 giờ. Nếu điều kiện này không được đáp ứng, Chủ tàu có thể phải chịu các chi phí sửa chữa.

Nếu tàu bị hư hỏng do người bốc xếp gây ra, Thuyền trưởng cần phải:

- Thông báo ngay cho người bốc xếp cả bằng miệng và văn bản, và ghi nhận đầy đủ/chính xác về thiệt hại vào nhật ký tàu.
- Soạn thảo một báo cáo chi tiết về thiệt hại để xác định trách nhiệm cho người bốc xếp và người thuê tàu. Trong chừng mực có thể làm được, báo cáo này cần bao gồm những nội dung sau:
  - Ngày tháng, thời gian, cảng/địa điểm xảy ra sự cố.
  - Hoàn cảnh dẫn đến sự cố.
  - Chi tiết các bộ phận của tàu bị thiệt hại.
  - Tên và các thông tin liên hệ của người (những người) gây ra thiệt hại và những nhân chứng.
  - Điều kiện thời tiết lúc xảy ra sự cố.
  - Sơ đồ và ảnh chụp những thiệt hại.
- Nếu thiệt hại nghiêm trọng tới mức có thể ảnh hưởng đến phân cấp của tàu hoặc khả năng tàu tiếp tục hành trình một cách an toàn, báo cáo này phải yêu cầu sửa chữa thiệt hại ngay tại cảng hoặc địa điểm xảy ra sự cố, đáp ứng thỏa mãn khuyến cáo của Chủ tàu hoặc giám định viên của Chủ tàu.
- Đảm bảo rằng bản sao báo cáo này phải được gửi đến người bốc xếp, người thuê tàu, đại lý của tàu và Chủ tàu trong vòng 24 giờ đồng hồ.

Nếu thiệt hại không đáng kể và không ảnh hưởng đến phân cấp của tàu hoặc khả năng tàu tiếp tục hành trình một cách an toàn, có thể thỏa thuận với người thuê tàu hoãn việc sửa chữa lại để thực hiện sau. Trong trường hợp này tất cả các hạng mục chưa được sửa chữa cần phải được ghi lại đầy đủ trong báo cáo giám định đình thuê (off hire). Phải mời người thuê tàu tham gia công việc sửa chữa nếu họ muốn.

Bất cứ khi nào tàu không có hàng hóa, thuyền viên trên tàu phải nhân dịp này kiểm tra tàu xem có những thiệt hại nào gây ra bởi người bốc xếp mà chưa phát hiện ra hoặc trước đó chưa xác định được. Phải thông báo ngay cho người bốc xếp, người thuê tàu và Chủ tàu cả bằng miệng và bằng văn bản nếu phát hiện được bất cứ điều gì.

Nên sử dụng máy ảnh kỹ thuật số hoặc thiết bị tương tự để chụp được càng nhiều hình ảnh về thiệt hại càng tốt, đính kèm vào báo cáo giám định đình thuê hoặc biên bản khác về thiệt hại. Trong trường hợp khó khăn, Chủ tàu cần tư vấn và có thể liên hệ với đại diện của Hội tại địa phương để được hỗ trợ.

## Đâm va và Thiệt hại tài sản

### Báo cáo, thu thập và lưu trữ bằng chứng

Giai đoạn đầu của một sự cố đâm va hoặc thiệt hại tài sản là rất quan trọng, phải gửi khẩn cấp ngay cho Chủ tàu và đại diện của Hội tại địa phương một báo cáo sơ bộ, trong đó có các thông tin được liệt kê dưới đây. Một khi nhận được thông tin sự cố, Hội sẽ đánh giá tình hình và bắt đầu có giám định thích hợp và thực hiện các biện pháp bảo vệ cần thiết.

Trong chương này “thiệt hại do đâm va” đề cập đến sự cố tàu va chạm với tàu, bất kể vào thời điểm đó một trong hai tàu được buộc tại cầu cảng hay neo đậu. “Thiệt hại tài sản” đề cập đến sự cố tàu va chạm với các vật thể cố định và nổi (FFO) như cầu cảng, cần cẩu, phao, đường ống, dây cáp, cầu và phương tiện kho nổi. Thiệt hại của tàu hoặc tài sản do sóng biển cũng thuộc nhóm này.

Luôn luôn phải coi sự cố đâm va và va chạm với FFO mà gây thương tích cá nhân, thiệt hại tài sản, hoặc gây ô nhiễm biển là tổn thất có khả năng nghiêm trọng. Trừ khi một giám định viên P&I được chỉ định ngay lập tức điều tra và lập biên bản về nguyên nhân và mức độ thiệt hại, nếu không sẽ rất khó để giải quyết bất kỳ khiếu nại nào phát sinh từ sự cố này, theo đó mọi việc có thể bị thổi phồng hoặc không bào chữa được.

- Dữ liệu VDR và ECDIS. Không thể không nhấn mạnh tầm quan trọng của những dữ liệu này. Sau khi lưu trữ những dữ liệu này, cũng cần phải sao lưu nhiều bản.
- Ngày tháng, thời gian, địa điểm và loại sự cố.
- Đặc điểm nhận dạng của tàu (những tàu) kia và/hoặc thông tin chi tiết về tài sản bị thiệt hại.
- Thông tin chi tiết về bất cứ thương tích cá nhân hay tử vong nào.
- Mức độ rõ ràng và tính chất nghiêm trọng của thiệt hại gây ra cho tàu kia hoặc tài sản trên tàu.
- Thông tin về thiệt hại hàng hóa nếu có.

- Thông tin về bất cứ tình trạng ô nhiễm nào phát sinh do sự cố.
- Bản tóm tắt những sự kiện dẫn đến sự cố.
- Thông tin chi tiết về hành trình của tàu, vị trí, điều động tàu, hoạt động của máy tàu, tốc độ, tín hiệu, thông tin liên lạc và những người chịu trách nhiệm ở buồng lái và trong buồng máy trước khi xảy ra vụ việc.
- Trong trường hợp đâm va, ước chừng góc va.
- Bản sao kế hoạch hành trình của tàu.
- Nguyên nhân sự cố đã biết hoặc nghi ngờ cùng với mọi yếu tố tác động, trong đó có các sơ đồ, bản vẽ kết cấu.
- Điều kiện thời tiết và biển lúc đó.
- Nếu có liên quan, cung cấp thông tin về hoa tiêu đang dẫn tàu, tàu lai, thuyền viên, nhà thầu dịch vụ dọn dẹp chất bẩn, bên thứ ba nào khác và bất cứ nhân chứng độc lập nào.
- Một bản sao mẫu báo cáo sự cố đã điền đầy đủ thông tin phù hợp với hệ thống quản lý an toàn của tàu (SMS.)
- Bản sao báo cáo sự cố nộp cho chính quyền địa phương hoặc quốc gia, hoặc cơ quan quản lý cờ tàu.
- Bản sao của bất kỳ thư kháng cáo nào, cả phát hành và nhận được. Nếu nhận được một kháng thư yêu cầu có xác nhận, nên sử dụng nguyên văn câu xác báo đã nhận không làm phương hại và không chịu trách nhiệm - “received without prejudice and without admission of liability”.
- Bản sao nhật ký buồng lái và nhật ký buồng máy, gồm cả bất cứ nhật ký bản nháp hoặc nhật ký thời gian làm việc/ngủ ngơi.
- Ảnh chụp, băng video hoặc hình ảnh camera giám sát (CCTV footage) ghi lại ngay trước khi, trong lúc hoặc ngay sau khi tai nạn xảy ra.

## Đảm va và Thiệt hại tài sản (xem tiếp)

Sau một sự cố lớn xảy ra, thuyền trưởng, tất cả các sĩ quan trực chỉ huy và thuyền viên buồng máy và nhân chứng trên tàu cần phải có những ghi chú cá nhân càng sớm càng tốt, nhớ rằng sau đó có thể họ phải trả lời phỏng vấn chính thức và lấy lời khai theo yêu cầu. Tất cả bản nháp các ghi chú, tính toán, phác thảo và sơ đồ nên được lưu giữ lại vì chúng có thể có tầm quan trọng sống còn.

Ngoài việc trả lời các yêu cầu chính thức của cảnh sát, đăng kiểm/cảng vụ địa phương hoặc cơ quan quản lý cờ tàu, các thuyền viên trên tàu không được trả lời các câu hỏi về sự cố cho đến khi báo cáo ban đầu đã được đánh giá bởi Chủ tàu, Hội hay đại diện của Hội tại địa phương. Không nên tìm cách che giấu hoặc thay đổi chứng cứ vì những người điều tra sự cố sẽ cần biết rõ về tình tiết thực tế, ngay cả khi chúng cho thấy tàu đã phạm lỗi. Hơn nữa, trong phạm vi quyền tài phán ở nhiều nước quy định việc sửa đổi chứng cứ là hành vi phạm tội hình sự.

Tùy thuộc vào phạm vi và mức độ phức tạp của sự cố, những thông tin sau có thể được yêu cầu bổ sung thêm:

- Lời khai của thuyền viên, hoa tiêu và những người khác, tùy từng trường hợp cụ thể. (Việc này thường được thực hiện bởi luật sư được chỉ định làm việc nhân danh tàu).
- Kết quả thử nồng độ cồn trong máu và/hoặc ma túy được thực hiện sau tai nạn.
- Bản vẽ, sơ đồ, ảnh chụp và/hoặc băng ghi hình để chứng minh mức độ của thiệt hại và quá trình tai nạn xảy ra như thế nào.
- Hải đồ chính thức được sử dụng vào thời điểm xảy ra sự cố, được đánh dấu đầy đủ với tất cả các vị trí được vạch ra, các ghi chú và dữ liệu hiệu chỉnh. Không được thêm vào hoặc xóa đi bất kỳ chi tiết nào.
- Danh sách toàn bộ các ấn phẩm hàng hải trên tàu cùng với ngày tháng xuất bản và ghi chép hiệu chỉnh.



- Bản gốc các sổ nhật ký trên tàu (như nhật ký tàu, nhật ký buồng lái, nhật ký buồng máy, nhật ký thời gian làm việc/ngủ ngơi). Tất cả các mục đều phải được điền chính xác đầy đủ.
- Bản gốc các báo cáo (như nhật ký điều động máy tàu, các báo cáo bản nháp). Không được thêm vào hoặc xóa đi bất kỳ chi tiết nào.
- Bản in gốc từ các thiết bị tự động (như máy ghi hướng la bàn con quay, máy đo độ sâu, đồ giải tránh va radar, dữ liệu ghi các thông số động lực máy).
- Các trao đổi thông tin bao gồm các ghi chú về thời gian và nội dung của trao đổi được thực hiện trên đài phát VHF và các kênh sử dụng.

# Thương tật cá nhân

## Báo cáo, thu thập và lưu trữ bằng chứng

Vì lợi ích của toàn thể thuyền viên trên tàu phải đảm bảo tuân thủ thực hành an toàn lao động mọi lúc mọi nơi và các rủi ro tiềm ẩn có thể gây thương tích phải được xác định và sửa chữa càng nhanh càng tốt. Trượt chân, vấp và ngã là những dạng tai nạn phổ biến nhất xảy ra trên tàu, thường là do các bề mặt trơn trượt, thang nơi ăn ở trong tình trạng không tốt, không đủ ánh sáng, các mối nguy không được đánh dấu rõ ràng, các cửa lối không có che chắn hoặc mặt boong thường để bề bộn. Để mất thận trọng và làm tốt công việc quản lý sẽ giúp ích rất nhiều cho việc giảm thiểu những tai nạn như vậy.

Mỗi tai nạn có một ảnh hưởng nào đó. Các thuyền viên bị thương không thể thực hiện nhiệm vụ của mình một cách hiệu quả, do đó ảnh hưởng đến hoạt động an toàn của tàu. Nếu là hành khách, người bốc xếp, khách lên tàu hoặc các nhà thầu bị thương, họ có thể khiếu nại lớn. Do đó, cần phải thực hiện các biện pháp phòng ngừa để đảm bảo rằng tàu không bị đổ lỗi bất công.

Trong mọi trường hợp thương tật cá nhân, đặc biệt với những người liên quan tới Hoa Kỳ, cần phải liên lạc ngay với đại diện của Hội tại địa phương bất kể người bị thương là một thuyền viên, hành khách, người bốc xếp, khách lên tàu hoặc một bên thứ ba. Cần phải thông báo cho đại diện của Hội tại địa phương về tất cả thông tin chi tiết liên quan đến vụ tai nạn và thực hiện đầy đủ theo tư vấn của họ.

Những tai nạn dẫn đến thương tật cần được báo cáo và điều tra theo đúng các yêu cầu của hệ thống quản lý an toàn của tàu. Nếu tai nạn xảy ra do máy móc hoặc thiết bị bị hỏng hóc, tàu phải giữ lại các bộ phận bị lỗi vì sau đó chúng có thể cần phải được kiểm tra hoặc kiểm nghiệm bởi chuyên gia.

Cần phải thu thập các thông tin sau và gửi cho Chủ tàu, Hội hoặc đại diện của Hội tại địa phương khi có yêu cầu:

- Thông tin về người bị thương.
- Ngày tháng, thời gian và địa điểm xảy ra tai nạn.
- Thông tin về công việc hoặc hoạt động mà người bị thương đảm nhiệm vào lúc xảy ra tai nạn.
- Tính chất và mức độ của vết thương.
- Thông tin về biện pháp sơ cứu hoặc cứu chữa y tế đã thực hiện.
- Hoàn cảnh xảy ra tai nạn và trong chừng mực có thể, nguyên nhân chính xảy ra tai nạn.
- Các điều kiện môi trường xung quanh lúc xảy ra tai nạn (như thời tiết, chiếu sáng).
- Các bản vẽ, ảnh chụp, băng video hoặc hình ảnh camera giám sát (CCTV footage) khu vực mà tai nạn xảy ra, bao gồm cả thiết bị, nếu được.
- Bản sao báo cáo bất kỳ về tai nạn nộp cho chính quyền địa phương hay quốc gia, hoặc cơ quan quản lý cờ tàu.
- Thông tin người bị thương đã được đưa ra khỏi nơi xảy ra tai nạn bằng cách nào, lúc nào và ai làm việc đó.
- Thông tin về bất cứ hành vi nào của người bị thương dẫn đến tai nạn và/hoặc những bất cẩn có thể của người thứ ba.
- Lời khai của người bị thương (tùy trường hợp cụ thể).
- Bản sao giấy phép làm việc còn hiệu lực vào lúc xảy ra tai nạn (tùy trường hợp cụ thể).

## Thương tật cá nhân (xem tiếp)

- Chi tiết của bất kỳ thiết bị bảo hộ cá nhân nào mà người bị thương mặc hoặc sử dụng vào lúc xảy ra tai nạn (nếu có).
- Thông tin về thời gian làm việc và nghỉ ngơi của người bị thương trong những ngày trước khi tai nạn xảy ra.
- Kết quả thử nồng độ cồn hoặc ma túy thực hiện sau tai nạn.
- Thông tin về bất kỳ điều kiện y tế nào trước đó đã ảnh hưởng đến người bị thương.
- Thông tin về bất kỳ loại thuốc nào mà người bị thương đã uống.
- Thông tin về bất kỳ tai nạn nào trước đó có liên quan đến người bị thương.
- Lời khai của các nhân chứng có thể cung cấp mô tả chính xác về vụ tai nạn. Điều quan trọng là phải thận trọng khi lấy lời khai từ các nhân chứng, đặc biệt là những người mà trí nhớ hoặc động cơ của họ có thể có vấn đề. Để có độ tin cậy, cần tránh những lời khai diễn đạt tương tự từ nhiều nhân chứng khác nhau.
- Tên tuổi và trong chừng mực có thể thực hiện, địa chỉ liên lạc của tất cả nhân chứng.
- Bản sao toàn bộ ghi chép trong sổ nhật ký tàu, nhật ký buồng lái, nhật ký buồng máy và nhật ký thời gian làm việc/nghỉ ngơi (tùy trường hợp cụ thể) và bất kỳ các ghi chú nháp nào. Tất cả các mục phải được điền đầy đủ chính xác.
- Thông tin của bất cứ ai tuyên bố là đại diện cho người bị thương.
- Bản sao bất kỳ biên bản giám định nào có liên quan.

Tất cả các thương tật cá nhân, thậm chí là nhỏ không có khả năng gây hại, phải được báo cáo, điều tra và ghi chép bằng văn bản phù

hợp với các yêu cầu của hệ thống quản lý an toàn của tàu, vì không phải là không xảy ra trường hợp khiếu nại về thương tật một thời gian dài sau tai nạn. Nếu không có ghi chép chi tiết và chính xác thường có thể khó xác định những khiếu nại như vậy có phù hợp hay không.

# Ô nhiễm môi trường biển

## Báo cáo, thu thập và lưu trữ bằng chứng

Bảo vệ môi trường là mối quan tâm toàn cầu và chính sách của chính phủ nhiều nước quy định “người gây ô nhiễm phải bồi thường”. Do đó, những ảnh hưởng tài chính của một sự cố ô nhiễm biển luôn luôn là nghiêm trọng, và tiền phạt, chi phí dọn sạch môi trường và khiếu nại của bên thứ ba có thể chiếm một tỷ lệ lớn khủng khiếp. Cần phải hết sức thận trọng khi đánh giá tác động của bất kỳ sự cố ô nhiễm nào, dù sự cố đó bề ngoài được nhận định là nhỏ. Tùy thuộc vào loại chất gây ô nhiễm và vùng bị ảnh hưởng, việc phát sinh những khiếu nại lớn và phức tạp là bình thường dù bề ngoài sự cố có vẻ ít nghiêm trọng. Do đó, quan trọng là trước khi thực hiện bất kỳ hoạt động nào có rủi ro ô nhiễm, những người liên quan cần nhận thức đầy đủ các quy định có liên quan, các thủ tục và trách nhiệm của bản thân.

Sự cố ô nhiễm dầu diện rộng xảy ra thường là hậu quả của đâm va và mắc cạn. Tuy nhiên, phần lớn các khiếu nại ô nhiễm liên quan đến sự cố tràn dầu thường xảy ra trong khi giao nhận dầu nhiên liệu hoặc dầu là hàng hóa, trong khi tiến hành các hoạt động xử lý nước thải (như nước la canh, cặn dầu thô, dầu bẩn, bùn, dầu thải) hoặc khi lưu chuyển nhiên liệu nội bộ. Một danh sách kiểm tra giao nhận dầu hoặc giấy phép hoạt động tương đương cần được sử dụng trong tất cả các lần giao nhận như vậy và phải trở thành một phần của hệ thống quản lý an toàn của tàu.

Ô nhiễm biển được quy định bởi nhiều phụ lục khác nhau của Công ước MARPOL (sửa đổi) trong đó bao gồm dầu, chất lỏng độc hại chở rời và đóng thùng, nước thải, rác thải, phế liệu và ô nhiễm không khí. Các tài liệu như nhật ký dầu phần 1 và 2, nhật ký làm hàng, nhật ký rác thải, nhật ký hàng, nhật ký buồng lái và nhật ký buồng máy đặc biệt quan trọng khi biện hộ cho những khiếu nại ô nhiễm và luôn phải được điền đầy đủ, chính xác và cập nhật thông tin.

Ngoài khả năng bị phạt nặng sau một sự cố ô nhiễm, nếu phát hiện người đi biển cố ý vi phạm quy định của MARPOL có thể bị truy tố trách nhiệm hình sự.

Trường hợp quan sát thấy dầu từ các nguồn khác trong vùng lân cận của tàu, phải thông báo ngay cho chính quyền địa phương và các đại lý của tàu tại cảng. Nếu dầu trôi về phía tàu, phải yêu cầu các nhà chức trách chứng kiến và ghi lại thực tế là ô nhiễm xuất phát từ nơi khác. Phải có một mục trong nhật ký buồng lái ghi lại tất cả thông tin liên quan, bao gồm người đầu tiên phát hiện ra sự cố tràn dầu, gió và điều kiện thủy triều, thông tin về các tàu khác trong khu vực và nguồn ô nhiễm rõ ràng. Nếu có thể, phải lấy mẫu dầu và giữ lại để phân tích so sánh sau này cùng với bằng chứng hình ảnh và/hoặc video của chất gây ô nhiễm và những hoàn cảnh và điều kiện lúc đó.

Trong trường hợp có sự cố ô nhiễm, cho dù xảy ra thật hay có nguy cơ xảy ra, các thủ tục trong Kế hoạch ứng phó khẩn cấp ô nhiễm dầu của tàu (SOPEP) hoặc Kế hoạch ứng phó khẩn cấp ô nhiễm biển của tàu (SMPEP) và/hoặc Kế hoạch ứng phó của tàu (VRP) mô tả các bước mà tàu phải thực hiện. Phải thông báo không chậm trễ cho đại diện của Hội tại địa phương để có thể có hành động kịp thời nhằm bảo vệ quyền lợi của tàu. Đại diện của Hội tại địa phương sẽ liên hệ với Hội, liên hệ với chính quyền địa phương và chỉ định giám định viên, nhà thầu dọn dẹp ô nhiễm, luật sư và/hoặc các chuyên gia kỹ thuật như cần thiết. Không được thừa nhận về nguyên nhân hay nguồn gốc gây ra sự cố mà không được Chủ tàu hoặc Hội cho phép.

Phải thông báo ngay cho Chủ tàu, Hội hoặc đại diện của Hội tại địa phương những thông tin sau đây để có thể đánh giá mức độ nghiêm trọng của sự cố và có những biện pháp ứng phó thích hợp:

- Ngày tháng, thời gian và địa điểm xảy ra sự cố.
- Nguyên nhân sự cố đã biết hoặc nghi ngờ.
- Tóm tắt chuỗi sự kiện dẫn đến sự cố.
- Thông tin chính xác về chất gây ô nhiễm, đặc tính của chất thải và ước lượng cần thận số lượng có liên quan.

## Ô nhiễm môi trường biển (xem tiếp)

- Điều kiện thời tiết, biển lúc đó.
- Thông tin về mọi biện pháp mà tàu và/hoặc người chịu trách nhiệm trên bờ đã thực hiện để giảm thiểu tràn dầu và dọn sạch chất ô nhiễm.
- Phạm vi ô nhiễm bao gồm thông tin về những khu vực bị ảnh hưởng và tài sản bị thiệt hại, trong đó có các tàu khác.
- Bản sao mẫu báo cáo tai nạn điện đầy đủ thông tin phù hợp với hệ thống quản lý an toàn (SMS) của tàu.
- Bản sao mẫu báo cáo tai nạn điện đầy đủ thông tin nộp cho nhà chức trách địa phương hoặc quốc gia, hoặc cơ quan quản lý cờ tàu.
- Thông tin của tất cả các bên liên quan.

Tùy vào qui mô của sự cố và chất gây ô nhiễm, những thông tin thêm có thể được yêu cầu bổ sung về sau:

- Lời khai của tất cả các thuyền viên liên quan đến sự cố (thường là do một luật sư được chỉ định thực hiện).
- Bản vẽ, sơ đồ, ảnh chụp và/hoặc băng ghi hình để minh họa sự cố xảy ra như thế nào.
- Bản sao của tất cả các ghi chép trong nhật ký tàu, nhật ký buồng lái, nhật ký buồng máy và nhật ký thời gian làm việc/ngủ ngơi (tùy từng trường hợp cụ thể) và bất cứ nhật ký bản nháp nào. Tất cả các mục phải được điền đầy đủ và chính xác.
- Bản sao tất cả các trang có liên quan trong nhật ký dầu, nhật ký rác thải, nhật ký làm hàng, các quy trình chuyển dẫn nhiên liệu và các báo cáo tương tự (tùy từng trường hợp cụ thể).
- Bản sao biên lai tiếp nhận dầu nhiên liệu và dầu bôi trơn.



- Bản sao các biên lai về khối lượng bùn, dầu thải, nước lẫn dầu, cặn hàng và rác thải đã giao cho các phương tiện thu gom trên bờ.
- Bản sao tờ khai hàng hóa của người gửi hàng, Phiếu thông tin an toàn sản phẩm (MSDS) và bất cứ tài liệu nào khác kê khai hàng hóa có bị coi là nguy hại đến môi trường biển hay không (HME), giấy chứng nhận Chất độc hại với môi trường (EHS) hoặc Chất gây Ô nhiễm biển.
- Bản sao tất cả các thông tin thư từ đã trao đổi.
- Lấy mẫu đại diện của chất gây ô nhiễm.

## An ninh của tàu

Sự an toàn của tàu phải được duy trì mọi lúc mọi nơi, phù hợp với các yêu cầu của Bộ luật Quốc tế về An ninh Tàu và Bến Cảng (ISPS). Điều này bao gồm việc giám sát những người lên tàu, không cho những người không có giấy phép lên tàu và đảm bảo chỉ chuyên chở hàng hóa hợp pháp. Vì các sự cố liên quan đến người trốn theo tàu, cướp biển hoặc các loại ma túy cũng có thể dẫn đến những khiếu nại lớn, cần thiết phải tăng cường cảnh giác khi hoạt động trong các khu vực rủi ro tăng cao.

Nếu bất kỳ những điểm nào sau đây mâu thuẫn với các hạng mục trong Kế hoạch An ninh của Tàu, phải ưu tiên đặt Kế hoạch An ninh của Tàu lên trước.

### Người trốn theo tàu

Giải quyết Người trốn theo tàu có thể khiến tàu tổn kém rất nhiều chi phí hồi hương, tiền phạt và chi phí lớn và thường khó tìm được các nước sẵn sàng cho người trốn theo tàu lên bờ, đặc biệt là nếu họ không có giấy tờ tùy thân. Việc soát xét tàu kỹ lưỡng trước khi khởi hành rất quan trọng vì gửi người trốn theo tàu lên bờ tại cảng mà họ lên tàu dễ dàng hơn rất nhiều. Việc soát xét thêm ngay sau khi tàu khởi hành cũng nên được thực hiện vì người trốn theo tàu đôi khi xuất hiện ngay sau khi tàu đã khởi hành để kiểm đồ ăn thức uống hay một nơi thoải mái hơn để ẩn. Cũng cần lưu ý rằng nếu tìm thấy một người trốn theo tàu, có thể còn nhiều người khác trốn trên tàu.

Để giảm thiểu bất cứ khoản tiền phạt nào trong trường hợp người trốn theo tàu thành công, điều quan trọng là các thông tin về việc tìm kiếm người trốn theo tàu trước và sau khi tàu khởi hành, các khu vực kiểm tra và tất cả các biện pháp phòng ngừa khác được tàu thực hiện được ghi nhận bằng văn bản. Các công việc này có thể bao gồm nhân viên bảo vệ canh chừng lối lên xuống tàu, sử dụng thêm nhân viên an ninh, kiểm tra giấy tờ nhận dạng, tuần tra an ninh, hạn chế người ra vào các khu vực ăn nghỉ, bố trí chiếu sáng và bảo vệ các cabin, các buồng kho và các khoang hàng hóa.

Nếu phát hiện ra người trốn lên tàu sau khi khởi hành:

- Đối xử với họ cứng rắn nhưng nhân đạo.
- Lục soát giấy tờ tùy thân của họ, vũ khí và ma túy.
- Lục soát nơi phát hiện họ ẩn nấp xem có giấy tờ tùy thân của họ, vũ khí và ma túy không.
- Nếu tìm thấy giấy tờ tùy thân của họ, cất vào nơi an toàn trên tàu để tránh làm hỏng chúng.
- Giữ những người trốn lên tàu ở một nơi an toàn, khóa lại nếu không có người giám sát họ chặt chẽ.
- Cho họ ăn uống đầy đủ.
- Không ép họ phải lao động nếu họ không muốn.
- Không để họ ký vào các tài liệu của tàu.
- Lấy lời khai của từng người riêng biệt để xác định:
  - Tên .
  - Ngày sinh.
  - Quốc tịch
  - Địa chỉ.
  - Thông tin liên hệ người thân gần nhất.
  - Cảng, ngày giờ lên tàu.
  - Làm sao họ lên được tàu.
  - Nơi trốn trên tàu.
  - Nơi đến dự tính.

Các thông tin nói trên, cùng với ảnh chụp người trốn theo tàu và bản sao bất kỳ giấy tờ tùy thân nào tìm thấy phải gửi ngay cho Chủ tàu, Hội hoặc đại diện của Hội tại địa phương (phù hợp với thủ tục của Chủ tàu) để có thể bắt đầu quá trình hỏi hương họ

## An ninh của tàu (xem tiếp)

### Cướp biển

Các thông tin mới nhất về các cuộc tấn công cướp biển và các khu vực rủi ro nhất có thể có được miễn phí từ Trung tâm Báo cáo Cướp biển IMB, Kuala Lumpur: Điện thoại: +60 3 2078 5763, Fax: +60 3 2078 5769, Email: [imbkl@icc-ccs.org](mailto:imbkl@icc-ccs.org) hoặc [piracy@icc-ccs.org](mailto:piracy@icc-ccs.org), Website: [www.icc-ccs.org/piracy-reporting-centre](http://www.icc-ccs.org/piracy-reporting-centre). Trung tâm Báo cáo Cướp biển IMB cũng phát đi các báo cáo tình hình hàng ngày và thông điệp cảnh báo trên kênh thông tin an toàn hàng hải (SafetyNET) của Inmarsat C và duy trì đường dây nóng hỗ trợ chống cướp biển 24/24 giờ: Điện thoại: 60 3 2031 0014.

Trước khi đi qua vùng biển nơi các tàu khác đã bị tấn công, Sĩ quan an ninh của Công ty chủ tàu (CSO) và các Sĩ quan An ninh tàu (SSO) phải thực hiện đánh giá rủi ro dựa trên các thông tin mới nhất có được. Họ cũng cần đảm bảo rằng các thuyền viên của tàu đã được thông tin đầy đủ và tham gia diễn tập chống cướp biển tổ chức trước đó. Tại các vùng biển có nguy cơ cướp biển cao được công bố trong ấn phẩm ngành “Sổ tay Thực hành Quản lý tốt nhất Ngăn chặn Cướp biển” (BMP), quan trọng phải tuân thủ nghiêm ngặt các biện pháp phòng ngừa đề ra trong phiên bản mới nhất của tài liệu quan trọng này mọi lúc mọi nơi.

Tại các khu vực có các lực lượng hải quân chống cướp biển đang hoạt động, tàu phải gửi chi tiết hành trình dự định của mình đến trung tâm điều phối vùng đó trước khi đi vào khu vực này. Trong khả năng có thể, tàu phải luôn luôn đi cùng với các tàu hộ tống và tuân theo các khuyến cáo chính thức về việc báo cáo vị trí, hành lang quá cảnh, thời gian quá cảnh và tốc độ.

Về các biện pháp chống cướp biển, cần xem xét những điểm sau:

- Triển khai thêm người gác và cảnh giới.
- Duy trì một thuyền viên cảnh giới kỹ càng cả bằng ống nhòm và bằng radar.
- Giảm thời gian ca trực cho người gác và cảnh giới để giảm thiểu mệt mỏi.

- Sử dụng vòi rồng, dây thép và lưới an ninh làm những vật cản cùng với trang thiết bị phòng ngư thụ động như kính nhìn đêm, thiết bị âm thanh, dấu hiệu giả “điện áp cao” và “bù nhìn” cảnh giới.
- Sử dụng bơm nước dẫn làm ngập boong tàu và tạo thành tấm màn nước bên thành tàu.
- Cho chạy thêm các máy móc khác như máy phát dự trữ và mô tơ máy lái.
- Khóa tất cả các lối ra vào, nhưng đảm bảo lối thoát hiểm vẫn sử dụng được.
- Chuẩn bị một khoang nội bộ an toàn để các thuyền viên sử dụng như một “căn cứ” nếu những kẻ tấn công có thể lên tàu.

Theo SOLAS, các Thuyền trưởng có thể tự quyết định tắt máy phát AIS của tàu. Tuy nhiên, vào ban đêm, vẫn luôn phải bật các đèn định vị. Thuyền trưởng cũng cần phải nhớ rằng an toàn của thuyền bộ là tối quan trọng và không được đặt các thuyền viên vào tình trạng rủi ro không cần thiết.

Trong trường hợp cướp biển tấn công tàu, phải thực hiện các hành động sau đây:

- Bật còi báo động cướp biển tấn công.
- Đảm bảo rằng các thuyền viên không có nhiệm vụ quan trọng rút vào điểm tập hợp an toàn hoặc “căn cứ”.
- Gửi các bức điện đã chuẩn bị sẵn tới trung tâm điều phối các lực lượng hải quân trong vùng, cho Chủ tàu và cơ quan quản lý bờ tàu.
- Kích hoạt Hệ thống Báo động An ninh tàu (SSAS).
- Gửi tín hiệu cấp cứu qua đài VHF, bộ gọi chọn lọc kỹ thuật số (DSC) và/hoặc hệ thống Inmarsat C nếu được.
- Nếu có thể, tăng tốc và thực hiện hành động đổi hướng nhỏ, lưu ý rằng thực hiện đổi hướng lớn sẽ làm tàu chậm lại.

## An ninh của tàu (xem tiếp)

- Kích hoạt các biện pháp phòng thủ của tàu và kiểm tra lại để đảm bảo rằng tất cả các cửa bên ngoài tàu đã được khóa.
- Bật còi tàu liên tục để những kẻ tấn công thấy rằng tàu đã biết có cướp biển và đang ứng phó.
- Bật máy phát AIS (nếu trước đó đã tắt đi).

Nếu bị cướp biển tấn công vào ban đêm và trong khu vực đó có lực lượng hải quân, bật các đèn sàn có thể làm cho họ dễ dàng nhận dạng tàu hơn.

Nếu những kẻ tấn công lên được tàu và với điều kiện có đủ thời gian, cần tiếp tục gửi các bức điện đến các lực lượng hải quân, Chủ tàu và cơ quan quản lý cò tàu. Trừ khi tất cả các thuyền viên đã hoàn toàn được an toàn bên trong căn cứ, tàu được khuyến nghị không nên kháng cự và đổi đầu để giảm thiểu khả năng bạo lực. Giữ bình tĩnh và chấp nhận các yêu cầu của những kẻ tấn công hy vọng sẽ khiến chuyến viếng thăm không mong muốn diễn ra ngắn gọn, cho phép giành lại quyền kiểm soát toàn bộ tàu trong thời gian sớm nhất. Nếu có thể thực hiện được, tàu nên tránh xa tàu khác và dừng máy chính với điều kiện vẫn đảm bảo an toàn. Các thuyền viên có thể hỗ trợ bằng cách ghi nhớ nhằm trong đầu càng nhiều chi tiết về những kẻ tấn công càng tốt và có thể tổng hợp lại các thông tin như vậy sau này.

Trường hợp một nhóm đột kích quân sự lên tàu, các thuyền viên nên xuống hết boong tàu và che đầu bằng cả hai tay cho họ nhìn thấy rõ là tay không. Quan trọng phải hiểu rằng nhóm đột kích có thể gom hết thuyền viên vào một chỗ và canh giữ cho đến khi đã xác định được những kẻ tấn công, và cũng cần biết ngôn ngữ làm việc của nhóm đột kích có thể không phải là tiếng Anh. Không bao giờ được sử dụng máy chụp ảnh có đèn flash. Các thuyền viên nên hợp tác hoàn toàn với nhóm đột kích trong suốt thời gian đó.

Sau một cuộc tấn công, hoặc nếu nhìn thấy một chiếc tàu đáng nghi, phải gửi ngay một tin nhắn đến trung tâm điều phối các lực lượng hải quân (nếu có), Chủ tàu, cơ quan quản lý cò tàu, Trung tâm phối hợp cứu hộ hàng hải có trách nhiệm (MRCC), Trung tâm

báo cáo cướp biển IMB và Hội để cung cấp các thông tin sau, tùy từng trường hợp cụ thể:

- Tên tàu, số IMO, cờ tàu, hô hiệu và số điện thoại Inmarsat.
- Vị trí, ngày tháng và thời gian sự cố (UTC).
- Loại tàu, dung tích, trọng tải, tốc độ và chiều dài mạn tàu.
- Tên và thông tin liên hệ của Chủ tàu.
- Số thuyền viên trên tàu và quốc tịch của họ.
- Cảng khởi hành gần nhất, cảng đến cuối cùng và thông tin về hàng hóa trên tàu.
- Nêu bất cứ báo cáo thông báo hoặc báo động cướp biển đầu tiên mà tàu đã gửi đi.
- Tàu đang chạy, đang neo hay đang cập cảng vào thời điểm bị tấn công.
- Thông tin về điều kiện thời tiết (chẳng hạn, sức gió, hướng gió, sóng cồn, độ cao của sóng).
- Thông tin về sự cố:
  - Kiểu tấn công, và mưu toan hay đã thành công.
  - Cách tiếp cận và phương pháp tấn công.
  - Mô tả tàu cướp biển.
  - Số lượng cướp biển và mô tả ngắn gọn về chúng (chẳng hạn, hình dáng bên ngoài, ngôn ngữ, vũ khí sử dụng).
  - Thời gian cuộc tấn công kéo dài bao lâu.
  - Bọn cướp có hung hãn hay tàn bạo không.
  - Hành động tàu đã làm.
  - Hậu quả của cuộc tấn công (chẳng hạn, người bị thương, thiệt hại, những đồ đạc bị cướp.)
  - Có chụp được ảnh trong lúc xảy ra sự cố không.
  - Động thái của chiếc tàu cướp biển quan sát được sau cùng (chẳng hạn, ngày tháng, thời gian, hướng đi, vị trí, tốc độ).

## An ninh của tàu (xem tiếp)

- Các bên được thông báo.
- Hành động nhà chức trách địa phương đã thực hiện
- Có yêu cầu trợ giúp không.
- Phương pháp thông tin liên lạc thường dùng (chẳng hạn máy VHF, HF, điện thoại vệ tinh, email)
- Ngày tháng và thời gian báo cáo (UTC)

### Chất ma túy/chất gây nghiện

Cho dù được mang lên tàu bởi người thứ ba hoặc buôn lậu bởi các thuyền viên trên tàu, việc cảnh vụ phát hiện ra các loại chất ma túy có thể dẫn đến hình phạt rất nặng, chậm trễ, và trong phạm vi tài phán của một số nước, bị buộc tội hình sự. Để giảm thiểu những rủi ro này phải cho các thuyền viên đã được đào tạo lục soát kỹ lưỡng tàu theo định kỳ để tìm ma túy. Phải ghi lại trong nhật ký của tàu thông tin về tất cả các lần kiểm tra tàu và các biện pháp phòng ngừa chống ma túy khác.

Nếu phát hiện đồ vật bị tình nghi trong lúc tìm kiếm, hành động mà tàu phải thực hiện thường được quy định cụ thể trong hệ thống quản lý SMS và/hoặc Kế hoạch An ninh tàu. Cũng có thể phải thực hiện những yêu cầu bổ sung nếu Chủ tàu đã ký thỏa thuận hợp tác chống ma túy với một số nước cụ thể. Tuy nhiên, trong trường hợp thiếu hướng dẫn thì:

- Phải thông báo ngay cho Chủ tàu, cơ quan có trách nhiệm trên bờ và Hội hoặc đại diện của Hội tại địa phương. Nếu phát hiện ma túy trong lúc tàu đang hành trình ngoài khơi, việc thông báo phải được thực hiện trước khi tàu đi vào vùng lãnh hải của cảng tới tiếp theo.
- Nếu có thể, chụp ảnh đồ vật bị nghi ngờ, nơi phát hiện ra nó trước khi mang khỏi chỗ đó.
- Đảm bảo rằng các nhân chứng có mặt khi vật bị nghi ngờ được mang đi.



- Cố gắng không sờ tay vào vật liệu bao gói vì có thể để lại dấu vân tay.
- Không chạm vào chính chất đó mà không mang găng tay vì một số chất ma túy có thể hấp thụ qua da.
- Đeo mặt nạ để tránh hít phải ma túy và sau đó phải rửa tay.
- Không ném chất bị nghi ngờ.
- Để chất bị nghi ngờ cách xa các nguồn nhiệt (chẳng hạn thuốc lá, các bóng điện, các ống nóng).
- Để chất bị nghi ngờ và vật liệu bao gói trong một nơi an toàn và khóa lại. Đặt người canh gác nếu cần thiết.
- Ghi lại trong sổ nhật ký thời gian làm việc/ nghỉ ngơi thông tin chi tiết về vụ phát hiện và các hành động được thực hiện sau đó (ví dụ ngày, giờ, vị trí, chỗ để ma túy, mô tả về chất này, ước tính số lượng, tên của những người tìm thấy nó, các nhân chứng, các bên được thông báo). Sau đó viết một bản báo cáo đầy đủ.
- Một khi tàu cập bến, toàn bộ thuyền viên phải ở lại trên tàu cho tới khi nhà chức trách đã kết thúc điều tra.

Ở một số nước, có thể cần thiết phải áp dụng biện pháp ngăn ngừa bổ sung bao gồm việc kiểm tra dưới nước vì có nguy cơ các loại ma túy được gắn vào thân tàu hoặc đặt bên trong khoảng trống của thân bánh lái. Có thể tìm thấy thông tin về những quốc gia này bằng cách truy cập trang web của Hội tại [www.westpandi.com](http://www.westpandi.com) và đánh từ “ma túy” – “drugs” vào trường tìm kiếm, hoặc bằng cách liên hệ trực tiếp với Hội.

## Tranh chấp giao nhận dầu

Tranh chấp giao nhận dầu nhiên liệu thường xảy ra vì hai lý do: bất đồng về số lượng cung cấp hoặc cung cấp nhiên liệu không phù hợp hoặc không đảm bảo tiêu chuẩn kỹ thuật. Quan trọng phải có hành động để bảo vệ quyền lợi của tàu khi phát sinh tình huống như vậy.

### Khối lượng

Sau khi hoàn thành giao nhận dầu, cần xác minh số lượng dầu giao cho tàu càn chính xác càng tốt sử dụng tất cả các phương tiện sẵn có. Nếu có thiếu hụt so với số liệu của người cung cấp thì:

- Không ký biên lai nhận dầu khi xuất trình.
- Sửa lại số lượng ghi trên biên lai giao nhận dầu thể hiện số liệu riêng của tàu.
- Thông báo không chậm trễ cho tất cả các bên liên quan về khối lượng thiếu hụt (chẳng hạn người cung cấp dầu nhiên liệu, Chủ tàu, người thuê tàu, đại lý).
- Nếu biên lai nhận dầu đã được ký trước khi nhận thấy thiếu hụt, thông báo ngay cho người cung cấp và tất cả các bên liên quan bằng văn bản. (Một số hợp đồng cung cấp nhiên liệu cho phép thông báo thiếu hụt trong vòng 24 hoặc 48 giờ).
- Gửi toàn bộ các giấy tờ liên quan cho Chủ tàu hoặc người thuê tàu (tùy từng trường hợp cụ thể).

Trong trường hợp thiếu hụt dầu, thời gian tàu lưu lại trong cảng sau khi nhận dầu xong càng lâu, khả năng thỏa thuận thành công với người cung cấp dầu càng lớn. Tuy nhiên, nếu tàu sắp khởi hành, người cung cấp sẽ biết rằng Thuyền trưởng có thể phải chịu sức ép về thời gian khởi hành và cố gắng lợi dụng điều này dành lợi thế cho họ.

## Chất lượng

Dầu kém chất lượng có thể dẫn đến việc không tuân thủ các giới hạn bắt buộc về lưu huỳnh, công suất kém, mất tốc độ và, trong một số trường hợp, có hại cho máy móc, thiết bị của tàu. Một số hợp đồng cung cấp dầu cho phép thời hạn bảy ngày để thông báo về vấn đề nhiên liệu, do đó kiểm tra chất lượng dầu phải được thực hiện càng sớm càng tốt.

Để việc khiếu nại dầu kém chất lượng có hiệu quả hơn thì phải:

- Trước khi nhận dầu, kiểm tra các thông số kỹ thuật của dầu ghi trên thông báo giao hàng xem có chính xác không và có nằm trong giới hạn cho phép của nhà sản xuất máy tàu không.
- Tiến hành kiểm tra thử độ tương thích trước khi bắt đầu hoạt động giao nhận dầu.
- Trong khả năng có thể, bơm dầu vào các két trống và không trộn lẫn với nhiên liệu khác trên tàu.
- Kiểm tra xem trong dầu có nước không để đảm bảo tuân thủ tiêu chuẩn kỹ thuật áp dụng cho két nhiên liệu của tàu.
- Ngoài việc lấy mẫu của MARPOL, và các mẫu để dùng cho người cung cấp dầu và người thuê tàu, lấy thêm ít nhất 4 mẫu đại diện tại đường ống chính (manifold) trong lúc bơm hút dầu, tốt nhất là nên sử dụng phương pháp nhỏ giọt liên tục.
- Đảm bảo rằng việc lấy tất cả các mẫu dầu có người chứng kiến và cùng ký nhận với Máy trưởng và người cung cấp.
- Niêm phong và đánh dấu các mẫu dầu có ghi ngày tháng và thời gian lấy mẫu cũng như số niêm phong.
- Đảm bảo rằng các chai đựng mẫu không bị trao đổi cho tới khi các mẫu dầu đã được niêm phong và ký.
- Gửi ít nhất 1 mẫu lên bờ để phân tích độc lập. Nếu có thể, tàu cần đợi cho tới khi có kết quả phân tích rồi mới sử dụng lô dầu này.

## Tranh chấp giao nhận dầu (xem tiếp)

- Giữ lại ít nhất 2 mẫu dầu trên tàu cho tới khi tiêu thụ hết toàn bộ lô dầu đó mà không gặp trục trặc.
- Tuân thủ bất cứ khuyến cáo nào của phòng thí nghiệm phân tích liên quan đến việc xử lý và sử dụng lô dầu đó.

Nếu sau khi tàu khởi hành, nhận thấy dầu có thể kém chất lượng thì:

- Thông báo ngay cho tất cả các bên liên quan về vấn đề đó (chẳng hạn người cung cấp dầu, Chủ tàu, người thuê tàu, đại lý).
- Cố gắng không sử dụng đến lô dầu nghi có vấn đề.
- Chuyển những thông tin sau tới Chủ tàu hoặc người thuê tàu (tùy từng trường hợp cụ thể):
  - bằng chứng hoặc dấu hiệu cho thấy dầu không đảm bảo tiêu chuẩn chất lượng yêu cầu.
  - bản sao báo cáo kết quả phân tích của một phòng thí nghiệm độc lập (nếu có)
  - két (các két) đã được bơm dầu khi giao nhận.
  - phương pháp sử dụng để lấy mẫu và vị trí của điểm lấy mẫu.
  - giai đoạn mà việc lấy mẫu được thực hiện.
  - Thông tin của toàn bộ dầu được chuyển giữa các két.
  - thông tin về bất cứ lô dầu nào bị nghi ngờ khi vận hành.
  - các số liệu hao hụt.
  - bản sao biên lai giao nhận dầu.
  - tên tuổi của tất cả nhân sự trên tàu tham gia vào hoạt động giao nhận dầu.
  - tên tuổi của tất cả những người làm chứng khi lấy mẫu dầu.
  - Bản sao tất cả các thông tin, thư từ trao đổi có liên quan.

Trường hợp có hư hỏng của máy móc hoặc thiết bị trên tàu gây ra bởi dầu kém chất lượng, thông báo cho các bên liên quan và:

- Giữ lại trên tàu tất cả các bộ phận bị hư hỏng để sau này tiếp tục

điều tra.

- Chụp ảnh những hư hỏng ngay khi phát hiện đầu tiên.
- Đảm bảo sẵn sàng các tài liệu cho thấy:
  - ngày tháng và thời gian khi lô dầu bị nghi ngờ đầu tiên được sử dụng.
  - két (các két) mà từ đó dầu được lấy ra.
  - liệu loạt dầu nghi ngờ đã được sử dụng trước đó chưa.
  - các dấu hiệu ban đầu có được quan sát hay không và ai quan sát.
  - hành động thực hiện để vượt qua khó khăn và người làm việc đó.
  - hoạt động của máy tàu trước khi, trong khi và sau khi sử dụng lô dầu bị nghi ngờ.
  - mức độ thiệt hại.
  - thông tin sửa chữa được thực hiện khi nào, và do ai làm.
  - phạm vi sửa chữa và chi phí sửa chữa ước tính, và thông tin của các bộ phận phải thay thế hoặc đại tu.

### Không thanh toán tiền dầu

Trong phạm vi quyền tài phán ở một số nước, đặc biệt là Hoa Kỳ, người cung cấp nhiên liệu có thể thực hiện quyền cầm giữ tàu nếu người thuê tàu không trả tiền cho các nhiên liệu được cung cấp như quy định trong hợp đồng thuê tàu định hạn, ngay cả khi chủ tàu không phải là một bên của hợp đồng cung cấp nhiên liệu. Nếu hợp đồng thuê tàu có những điều khoản rõ ràng ngăn cấm người thuê tàu thực thi quyền cầm giữ tàu, phải lưu ý người cung cấp dầu điều này bằng văn bản trước khi bắt đầu nhận dầu. Biên lai nhận dầu cũng cần ghi rõ điều khoản này, quy định rằng nhiên liệu do người thuê tàu chi trả và không ai có quyền cầm giữ tàu để thu hồi chi phí nhiên liệu đã cung cấp. Hội có sẵn những điều khoản với nội dung phù hợp như vậy để cung cấp cho Hội viên theo yêu cầu.

## Thông tin liên hệ

West of England Ship Owners Mutual Insurance Association (Luxembourg)

### **London (Managers)**

West of England Insurance Services (Luxembourg) S.A.  
Tower Bridge Court  
226 Tower Bridge Road  
London  
SE1 2UP  
United Kingdom  
Telephone: +(44)(0)20 7716 6000  
Facsimile: +(44)(0)20 7716 6100  
Email: mail@westpandi.com

### **Greece (Associated Office)**

West of England (Hellas) Limited  
Akti Miaouli 95 - 1st Floor  
185 38 Piraeus  
Greece  
Telephone: +(30)(210) 453 1969, +(30)(210) 451 1481  
Facsimile: +(30)(210) 453 6685  
Email: mail@westpandi.com (via London)

### **Hong Kong (Managers)**

West of England Insurance Services (Luxembourg) S.A.  
1302 China Evergrande Centre  
38 Gloucester Road  
Wanchai  
Hong Kong  
Telephone: +(852) 2529 5724  
Facsimile: +(852) 2529 9091/2865 0372  
Email: mail@westpandi.com (via London)

Website: [www.westpandi.com](http://www.westpandi.com)

Vui lòng lưu ý rằng mỗi nhân viên của Hội có địa chỉ email được tạo thành như sau: tên.họ@westpandi.com





**The West of England Ship Owners  
Mutual Insurance Association  
(Luxembourg)**

**Managers**

West of England Insurance Services (Luxembourg) S.A.

**Trụ sở chính**

31 Grand-Rue  
L-1661 Luxembourg  
G.D. Luxembourg  
Phone: +(352) 4700671  
Fax: +(352) 225253  
Email: mail@westpandi.com

**Văn phòng tại Anh**

Tower Bridge Court  
226 Tower Bridge Road  
London SE1 2UP  
Phone: +44 20 7716 6000  
Fax: +44 20 7716 6100  
Email: mail@westpandi.com