

Tháng 02/2012

Thông báo số 32 2011/2012

Kính thưa Các hội viên,

Trùng Phạt Iran – Bản Cập Nhật

Bối cảnh

Ngày 23/01/2012, Hội Đồng Đối Ngoại của Liên Minh Châu Âu đã thống nhất bổ sung thêm các biện pháp nhằm tạo ra những tác động lên thương mại theo đó sẽ hoặc có thể hỗ trợ hơn nữa các tham vọng hạt nhân của Chính Phủ Iran. Cụ thể Hội Đồng đã đưa ra các giải pháp mới cấm các hoạt động thương mại và vận chuyển dầu thô, các sản phẩm dầu và hóa dầu. Các giải pháp mới được nêu rõ trong **Quyết Định Hội Đồng 2012/35** về Iran và theo dự kiến sẽ được đưa vào một Quy Chế Hội Đồng. Nội dung của Quyết Định Hội Đồng có thể xem tại:

<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2012:019:0022:0030:EN:PDF>

Nhóm hội Quốc Tế đã họp bàn và hiện đang phối hợp với European Commission Service for Foreign Policy Instruments (ECSFPI - Sở Văn Kiện Chính Sách Đối Ngoại của Ủy Ban Châu Âu) liên quan đến các vấn đề phát sinh do áp dụng các điều khoản của Quyết Định này đối với các chủ tàu và các hội P&I. ECSFPI là cơ quan của Ủy Ban chịu trách nhiệm soạn thảo Quy Chế sau đó trình Hội Đồng thảo luận và xét duyệt. Ngoài ra, Nhóm hội Quốc Tế cũng đã họp bàn và đang phối hợp với UK Treasury (Bộ tài chính Vương Quốc Anh) theo một cách thức tương tự.

Các hội viên chắc chắn sẽ đưa ra một số câu hỏi liên quan đến việc áp dụng, hoặc áp dụng trong tương lai, các điều khoản của Quyết Định. Trên cơ sở đó Nhóm Hội quốc tế cũng đã đưa ra một hệ thống các FAQ (các câu hỏi thường gặp) để giải quyết – ở một chừng mực có thể tại thời điểm này – nhiều vấn đề khác nhau liên quan đến mức độ hạn chế và tầm ảnh hưởng tới các quy định về bảo hiểm và tái bảo hiểm. FAQ sẽ được cập nhật và tái xuất bản để làm sáng tỏ hơn nữa các thông tin đồng thời phản ánh các vấn đề phát sinh mới.

Các FAQ được nêu dưới đây và bao quát các vấn đề hiện hữu như sau:

- Tính Pháp Lý của Quyết Định Hội Đồng Liên Minh Châu Âu 2012/35;
- Thời điểm và tác động của việc sửa đổi Quy Chế;
- Phạm vi địa lý của Quyết Định;
- Các đối tượng chịu tác động bởi Quyết Định;
- Tác dụng của “thời gian ân hạn”;
- Các điều khoản hợp đồng phụ;
- Tác động đối với bảo hiểm P&I và tái tục;
- Rủi ro “Blue Card (Thẻ Xanh)”;
- Tác động đối với các hoạt động tiếp nhận nhiên liệu;
- Các hoạt động trung chuyển và chất hàng ngoài địa phận Iran.

1. Tính pháp lý của Quyết Định gây trì hoãn việc công bố Quy Chế là gì?

Trong khi quyết định có hiệu lực ngay lập tức tại các Quốc Gia thành viên của Ủy Ban Châu Âu, nó sẽ không ràng buộc các cá nhân và các doanh nghiệp (bao gồm cả các chủ tàu và các Hội P&I phải tuân thủ các điều khoản của Quyết định) cho đến khi Quy Chế Hội Đồng được ban hành. Hiện chưa xác định thời điểm ban hành Quy Chế nhưng các dấu hiệu cho thấy Quy Chế sẽ không được ban hành trước tháng Ba. Trên phương diện bối cảnh lịch sử, Quy Chế Hội Đồng 961/2010 về các biện pháp chế tài đối với Iran được ban hành ngày 25/10/2010 đã thực hiện các biện pháp được quy định trong Quyết Định Hội Đồng số 2010/413/CF SP được ban hành cách đây ba tháng vào ngày 26/07/2010.

2. Liệu việc thực hiện Quy Chế sẽ có những tác động hồi tố liên quan đến các hoạt động vận tải biển và bảo hiểm trong khoảng thời gian giữa ngày hiệu lực của Quyết Định và ngày hiệu lực của Quy Chế?

Quy trình thường áp dụng này nhằm đảm bảo Quy Chế sẽ có hiệu lực ngay từ khi được đăng trên Công Báo của Liên Minh Châu Âu. Theo thông lệ Quy Chế sẽ có hiệu lực sau một hoặc hai ngày kể từ ngày được ký thông qua bởi Hội Đồng. Trước khi Quy Chế được công bố việc đánh giá các tác động hồi tố có thể có của Quy Chế là không được phép.

Thông lệ liên quan đến các Quy Định và Quy Chế trước đây không chỉ dẫn rõ ràng liệu Quy Chế có áp dụng hồi tố hay không. Với việc trì hoãn hiệu lực của Quy Chế thì theo dự đoán các điều khoản chế tài (và tất cả các quy định về miễn trừ theo đó) sẽ có hiệu lực từ ngày ra Quyết Định thay vì ngày ra Quy Chế muộn hơn sau đó.

3. Quyết Định này áp dụng cho các đối tượng nào?

Quyết Định không nêu rõ phạm vi cụ thể của các điều khoản áp dụng. Tuy nhiên đã có sự sửa đổi đối với Quyết Định 2010/413 ở các điều khoản đã được thực hiện trong Quy Chế 961/2010. Các biện pháp mới được đề xuất trong Quyết Định sẽ được thực hiện bằng cách sửa đổi Quy Chế 961/2010 trong đó có Điều 39 quy định về phạm vi của các điều khoản ứng dụng, cụ thể như sau:

Quy Chế này áp dụng:

- a) *trong phạm vi lãnh thổ của Liên Minh, bao gồm cả hàng không;*
- b) *trên tất cả các phương tiện hàng không hoặc các tàu biển thuộc quyền tài phán của Quốc Gia thành viên;*
- c) *cho tất cả các cá nhân trong hoặc ngoài lãnh thổ Liên Minh là công dân của Quốc Gia thành viên;*
- d) *cho bất kỳ pháp nhân, tổ chức hoặc cơ quan nào được thành lập theo luật pháp của Quốc Gia thành viên;*
- e) *Cho tất cả các pháp nhân, tổ chức hoặc cơ quan có các hoạt động kinh doanh được thực hiện trên toàn bộ hoặc một phần lãnh thổ của Liên Minh.*

Chưa có ý kiến nào dự đoán rằng phạm vi của các điều khoản áp dụng sẽ thay đổi khi ban hành Quy Chế sửa đổi trong đó áp dụng các biện pháp được đề cập trong Quyết Định 2012/35.

Đối với hoạt động vận tải biển, phạm vi áp dụng sẽ bao gồm cả các chủ tàu được thành lập, hoạt động hoặc quản lý trong phạm vi lãnh thổ của Quốc Gia thành viên Liên Minh Châu Âu, các tàu đã được đăng kiểm tại và/hoặc đang treo cờ của Quốc Gia Thành Viên Liên Minh Châu Âu và các tàu khác có hoạt động thương mại tại các cảng trong lãnh thổ của các Quốc Gia Thành Viên Liên Minh Châu Âu bất kể chủ tàu là ai hoặc treo cờ của quốc gia nào. Quyết Định không nêu rõ về vị trí của các đối tượng thuê tàu nhưng các quy định hạn chế liên quan đến “nhập khẩu” và “vận chuyển” có thể sẽ được mở rộng để bao gồm cả các đối tượng thuê tàu có các hành trình vi phạm quy định hạn chế. Vấn đề này sẽ được làm rõ hơn nữa nhưng trong khi chờ đợi cần phải hiểu rằng các đối tượng thuê tàu, cũng như các chủ tàu, sẽ phải tuân thủ theo đúng các quy định về hạn chế.

Liên quan đến vấn đề bảo hiểm cho các chủ tàu và người thuê tàu, phạm vi áp dụng sẽ được mở rộng để bao gồm cả các công ty bảo hiểm (cả các Hội P&I) và các công ty tái bảo hiểm được thành lập, hoạt động hoặc quản lý trong phạm vi lãnh thổ Quốc Gia Thành Viên Liên Minh Châu Âu đồng thời cũng có thể được mở rộng để quản lý cả các công ty bảo hiểm và công ty tái bảo hiểm ngoài Liên Minh Châu Âu đang cung cấp bảo hiểm cho các tàu thực hiện giao dịch thương mại tại các cảng trong phạm vi lãnh thổ Quốc Gia Thành Viên Liên Minh Châu Âu. (Xem FAQ 9 dưới đây).

4. Phạm vi địa lý của các thuật ngữ “nhập khẩu” và “vận chuyển” trong các Điều 3a và 3b là như thế nào?

Quyết Định không định nghĩa các thuật ngữ này. Do không hạn chế về mặt địa lý và bối cảnh mục tiêu của Quy Chế, việc hiểu một cách thống nhất thuật ngữ là “nhập khẩu” nghĩa là các hoạt động nhập khẩu vào một quốc gia thành viên Liên Minh Châu Âu và “vận chuyển” nghĩa là vận chuyển vào các quốc gia **hoặc là trong hoặc là ngoài** phạm vi lãnh thổ của Liên Minh Châu Âu, tức là trên toàn thế giới. Vấn đề này đã được đưa ra họp bàn với UK Treasury (Bộ Tài chính Vương Quốc Anh) vào ngày 25/01/2012, tại đó họ đã nêu rõ rằng họ đồng ý với cách hiểu này. ECSFPI cũng đã có sự xác nhận tương tự.

Do đó, trong trường hợp (i) các chủ tàu được thành lập, hoạt động hoặc quản lý trong phạm vi Quốc Gia Thành Viên Liên Minh Châu Âu, và (ii) các tàu được đăng kiểm trong và/hoặc treo cờ của Quốc Gia Thành Viên Liên Minh Châu Âu, hoạt động vận chuyển các loại hàng hóa theo chỉ định sẽ bị cấm bất kể điểm nhận hàng nằm trong hay ngoài phạm vi lãnh thổ Liên Minh Châu Âu. Đối với các chủ tàu được thành lập, hoạt động hoặc quản lý ngoài phạm vi Quốc Gia Thành Viên Liên Minh Châu Âu và các tàu được đăng kiểm trong và/hoặc treo cờ ngoài Quốc Gia Thành Viên Liên Minh Châu Âu, họ sẽ bị cấm vận chuyển các loại hàng hóa tới các Quốc Gia Thành Viên Liên Minh Châu Âu chứ không phải tới các quốc gia thành viên ngoài Liên Minh Châu Âu. (Xem FAQ 9 dưới đây để biết thêm chi tiết).

5. Hiệu quả của quy định “thời gian ân hạn” như Điều 3c và 3d trong Quyết Định.

Quyết Định đưa ra quy định đối với hai “thời gian ân hạn” chỉ liên quan đến việc thực hiện các hợp đồng đã ký kết **trước ngày 23/01/2012:**

- (i) Đối với các sản phẩm hóa dầu, đến ngày 01/05/2012, và
- (ii) Đối với các sản phẩm dầu thô và dầu, đến tháng 07/2012.

Có thể hiểu rằng lý do cho các “thời gian ân hạn” này chính là việc nhằm cho phép các quốc gia thành viên Liên Minh Châu Âu hiện đang phụ thuộc rất lớn vào nguồn dầu từ Iran có được những nguồn cung ứng thay thế mà không phải làm gián đoạn các giao dịch hiện tại.

ECSFPI đã xác nhận rằng việc thực hiện liên tục (cho đến ngày 01/05 hoặc 01/07 tùy theo quy định) các nghĩa vụ trong các hợp đồng thương mại ký kết trước ngày 23/01/2012 và các hợp đồng phụ cần thiết để thực hiện chúng, không bị ngăn cấm theo các Điều 3a hoặc 3b do ảnh hưởng của các điều 3c và 3d.

6. Loại hợp đồng nào có thể cấu thành “các hợp đồng ký kết trước ngày 23/01/2012” mục đích của Điều 3c và 3d?

Quyết Định không đề cập đến định nghĩa về các hợp đồng đã được vạch ra, đồng thời cũng không có bất kỳ quy định hạn chế nào do đó có thể giả định một cách hợp lý là sẽ bao gồm, trong số các loại hợp đồng khác, các hợp đồng mua bán/cung ứng hàng hóa, các hợp đồng thuê chở hàng, hợp đồng thuê tàu có định hạn và theo chuyến, các hợp đồng tiếp nhận nhiên liệu và các hợp đồng bảo hiểm bao gồm các bảo hiểm cả năm được cung cấp bởi các hội P&I cho năm tài chính 2011/12.

7. Loại hợp đồng nào cấu thành nên “hợp đồng phụ”

Điều 3c (liên quan đến các sản phẩm dầu thô và dầu) của Quyết Định nêu rõ:

“Các quy định hạn chế như nêu tại Điều 3a sẽ không ảnh hưởng đến việc thực hiện, cho đến ngày 01/07/2012, các hợp đồng đã ký kết trước ngày 23/01/2012 hoặc các hợp đồng phụ cần thiết để thực hiện các hợp đồng trên, sẽ kết thúc và được thực hiện muộn nhất là vào ngày 01/07/2012”.

Điều 3d (liên quan đến các sản phẩm Hóa Dầu) cũng có nội dung tương tự trừ quy định về ngày chấm dứt sớm hơn là vào ngày 01/05/2012.

Quyết Định không đề cập chi tiết hơn về định nghĩa “các Hợp đồng phụ”. Theo định nghĩa chuẩn trong từ điển của từ “phụ” kết hợp với bản chất là việc các hợp đồng phụ đó “cần thiết cho việc thực hiện” các hợp đồng được ký kết trước ngày 23/01/2012 và trên cơ sở mục đích cơ bản rõ ràng của “thời gian ân hạn” như quy định tại các Điều khoản liên quan đến các hợp đồng ký kết trước ngày 23/01/2012 có thể hiểu được rằng “các hợp đồng phụ” có thể bao gồm các hợp đồng (ví dụ như hợp đồng thuê tàu) liên quan đến việc vận chuyển và bảo hiểm hàng hóa được vận chuyển trong “các thời gian ân hạn”, và việc bảo hiểm (bao gồm cả Thân Tàu và Máy Móc, rủi ro Chiến Tranh và P&I) các tàu đang vận chuyển các loại hàng hóa trên trong các thời gian ân hạn này.

Trong khi chờ đợi quyết định làm rõ hơn nữa trong Quy Chế, ECSFPI đã xác nhận rằng các hợp đồng vận chuyển và bảo hiểm được coi là các hợp đồng “phụ”.

8. “Các hợp đồng phụ” phải được kết thúc trước ngày 23/01/2012 hay chúng có thể có hiệu lực sau ngày đó không?

Yêu cầu duy nhất về mặt thời gian có trong Quyết Định liên quan đến “các hợp đồng phụ” là các hợp đồng đó phải được kết thúc và thực hiện muộn nhất là ngày 01/07/2012 (dầu thô và dầu) hoặc ngày 01/05/2012 (các sản phẩm hóa dầu). Quyết định không quy định các hợp đồng phải được ký kết trước ngày 23/01/2012. Một lần nữa, trên cơ sở mục tiêu cơ bản của các quy định về “thời gian ân hạn” có thể giả định một cách hợp lý rằng “các hợp đồng phụ” có thể tiếp tục hiệu lực sau ngày 23/01/2012 với điều kiện chúng được kết thúc và thực hiện muộn nhất là vào ngày 01/07/2012 hoặc ngày 01/05/2012 tùy được áp dụng.

Theo thông tin chính xác được xác nhận bởi ECSFPI, các hợp đồng phụ không nhất thiết phải được ký kết trước ngày 23/01/2012. Chúng chỉ là cần thiết để thực hiện các nghĩa vụ được quy định trong các hợp đồng thương mại được ký kết trước ngày 23/01. Theo quan điểm của Ủy Ban, như đã nêu trên đây, Quy Chế sẽ nêu rõ các hợp đồng bảo hiểm và vận chuyển sẽ được coi là “các hợp đồng phụ”. Tại thời điểm này, xác nhận nói trên phải được coi là hướng dẫn không ràng buộc, trong khi chờ đợi Quy Chế cuối cùng có hiệu lực.

9. Quyết Định sẽ ảnh hưởng như thế nào tới hoạt động bảo hiểm P&I được cung cấp bởi các Hội P&I?

a) Các hạn chế thương mại

Các nội dung liên quan được đề cập trong Điều 3a và điều 3b cấm việc cung cấp, trực tiếp hoặc gián tiếp, bảo hiểm và tái bảo hiểm liên quan đến việc nhập khẩu, mua bán hoặc vận chuyển dầu thô, các sản phẩm dầu và hóa dầu của Iran. Các hạn chế này do đó có tính đặc thù đối với các loại hàng hóa đã chỉ định và không chủ đích, hoặc có hiệu lực, gây tác động tới các giao dịch bảo hiểm liên quan đến nhập khẩu hoặc vận chuyển các loại hàng hóa khác. Tuy nhiên các chủ tàu cần phải thường xuyên kiểm tra để xác định liệu các lệnh trừng phạt khác (được áp đặt bởi các Quốc Gia Thành Viên Liên Minh Châu Âu hoặc các quốc gia khác) có áp dụng cho các loại hàng hóa hoặc tổ chức hoặc cá nhân cụ thể hay không.

Các Hội P&I trong Nhóm hội Quốc Tế đã đưa vào trong các quy định của mình, bằng hình thức này hoặc hình thức khác, các điều khoản về chấm dứt hoặc loại trừ bảo hiểm lệnh trừng phạt hoặc các điều khoản loại trừ bảo hiểm thương mại không hợp lý. Theo đó các quy định này sẽ có hiệu lực trong việc rút hoặc loại trừ bảo hiểm liên quan đến các chuyến hành trình vi phạm lệnh trừng phạt hoặc quy định hạn chế. Đối với chủ tàu phụ trách chuyến hành trình trên đây, các trách nhiệm của người này sẽ không được bảo hiểm bởi Nhóm hội Quốc Tế.

b) Các hạn chế về bảo hiểm và tái bảo hiểm

Không phải tất cả các Hội P&I của Nhóm Hội quốc tế đều được thành lập, hoạt động hoặc quản lý trong khu vực Liên Minh Châu Âu.

(i) Các Hội P&I được quản lý bởi Liên Minh Châu Âu

Vấn đề có thể phát sinh khi việc thực hiện một chuyến hành trình vận chuyển hàng cấm không làm cho chủ tàu bị vi phạm các quy định hạn chế (ví dụ hành trình được thực hiện bởi chủ tàu/tàu được thành lập, hoạt động hoặc quy định ngoài khu vực Liên Minh Châu Âu tới một cảng ngoài khu vực Liên Minh Châu Âu), nhưng sẽ khiến cho Hội P&I được quản lý bởi Liên Minh Châu Âu vi phạm các quy định hạn chế cung cấp bảo hiểm do Hội P&I được thành lập, hoạt động hoặc quản lý trong phạm vi các Quốc Gia Thành Viên Liên Minh Châu Âu. Khả năng là Hội P&I không có thông tin gì về chuyến hành trình cũng như việc vi phạm theo hệ quả các quy định về hạn chế bảo hiểm như đã nêu tại Điều 3. Tuy nhiên, tất cả các Hội P&I của Nhóm Hội quốc tế chịu sự quản lý của Liên Minh Châu Âu đều có các điều khoản trong các quy tắc của mình theo đó tự động loại trừ việc bảo hiểm hoặc các quyền được đền bù từ phía Hội P&I trong các trường hợp như vậy.

(ii) Các Hội P&I không chịu sự quản lý của Liên Minh Châu Âu

Các Hội P&I trong Nhóm Hội quốc tế không chịu sự quản lý của Liên Minh Châu Âu sẽ không bị áp dụng các quy định hạn chế bảo hiểm của Quy Chế, có thể trừ trường hợp (và tùy thuộc vào phạm vi cuối cùng của các điều khoản áp dụng của Quy Chế) liên quan đến (i) bảo hiểm được cung cấp cho các tàu được sở hữu hoặc được treo cờ bởi các quốc gia thuộc Liên Minh Châu Âu, hoặc (ii) trong trường hợp chuyến hành trình được thực hiện bởi tàu được sở hữu hoặc được treo cờ bởi các quốc gia ngoài Liên Minh Châu Âu đang vận chuyển hàng cấm tới một địa điểm thuộc Liên Minh Châu Âu. Tuy nhiên, ngay cả khi các Hội P&I không chịu sự quản lý của Liên Minh Châu Âu không trực tiếp chịu sự chi phối của quy định hạn chế cung cấp bảo hiểm liên quan đến hành trình cụ thể thì các quyền được đền bù theo quy định góp quỹ của Nhóm Hội quốc tế từ phía các Hội P&I thuộc quyền quản lý của Liên Minh Châu Âu sẽ bị ảnh hưởng, và theo Hợp Đồng Tái Bảo Hiểm của Nhóm Hội quốc tế và các tái bảo hiểm khác vì lợi ích của các thành viên Hội P&I, có thể sẽ bị ảnh hưởng. Tuy nhiên, các Hội P&I của Nhóm Hội quốc tế không chịu sự quản lý của Liên Minh Châu Âu có áp dụng các điều khoản nằm trong các quy định của mình theo đó loại trừ bảo hiểm trong trường hợp, theo hệ quả của các giải pháp từ lệnh trừng phạt, quỹ góp và/hoặc các nhà tái bảo hiểm chịu sự chi phối của các hạn chế về bảo hiểm/thanh toán.

Cũng cần phải nhớ rằng có một số trường hợp các Hội P&I nói trên không phải chịu chi phối bởi các hạn chế như nêu trong Quyết Định của Liên Minh Châu Âu nhưng lại phải tuân thủ các luật hay quy định trừng phạt áp dụng khác. Các chủ tàu cần phải thường xuyên kiểm tra để xác định liệu các lệnh trừng phạt khác (được áp đặt bởi các Quốc Gia Thành Viên Liên Minh Châu Âu hoặc các quốc gia khác) có áp dụng cho các loại hàng hóa hoặc tổ chức hoặc cá nhân cụ thể hay không.

10. Quyết Định có ảnh hưởng đến việc tái tục bảo hiểm P&I thường niên kể từ ngày 20/02/2012 không?

Bảo hiểm từ phía các Hội P&I cho năm hợp đồng bảo hiểm hiện tại kể từ ngày 20/02/2011 đến ngày 20/02/2012 sẽ cấu thành các hợp đồng ký kết trước ngày 23/01/2012.

Như đã đề cập trong mục 7 ở trên, các quy định hạn chế liên quan đến việc vận chuyển và bảo hiểm đều có tính đặc thù thương mại và không ảnh hưởng tới các hoạt động vận chuyển và bảo hiểm cho các giao dịch thương mại/hàng hóa khác. Không có điều khoản hạn chế chung nào liên quan đến bảo hiểm và do đó cũng không giải thích lý do vì sao bảo hiểm thường niên có thể sẽ không được tái tục. Các ngoại lệ có thể liên quan đến đề nghị này có thể phát sinh khi tàu đang ở thời điểm gia hạn và đang thực hiện hành trình trong đó chủ tàu và/hoặc Hội P&I bị hạn chế theo quy định của điều 3 theo đó thực tế sẽ ngăn chặn việc gia hạn nếu chuyến hành trình đó đang được thực hiện, hoặc trong trường hợp cá biệt khi tàu hoặc đội tàu chỉ thực hiện các hoạt động thương mại hợp pháp liên quan đến hàng cấm (các hành trình được thực hiện bởi chủ tàu/tàu được thành lập, hoạt động hoặc quản lý ngoài khu vực Liên Minh Châu Âu tới các cảng ngoài khu vực Liên Minh Châu Âu) nhưng lại áp dụng các quy định về hạn chế bảo hiểm. Trong trường hợp này bảo hiểm cũng không thể được gia hạn.

Đối với bảo hiểm thường niên từ phía các Hội P&I, ECSFPI đã xác nhận phương pháp tiếp cận trong đó các quy định về hạn chế bảo hiểm chỉ áp dụng nhằm bảo hiểm cho hành trình vi phạm chứ không phải cho tất cả các hành trình không vi phạm khác là “hợp lý”.

11. Các quy định hạn chế có ảnh hưởng như thế nào tới các trách nhiệm của các Hội P&I về “Blue Cards (Thẻ Xanh)”?

Sau khi chấm dứt hoặc kết thúc bảo hiểm, trường hợp các Hội P&I đã ban hành “Blue Cards” theo đúng quy định CLC hoặc Bunker Convention (Công ước quốc tế về bồi thường trách nhiệm dân sự đối với thiệt hại từ ô nhiễm dầu nhiên liệu tàu biển) thì các Hội P&I sẽ phải chịu rủi ro trực tiếp còn lại trong tối đa ba tháng kể từ ngày thông báo chấm dứt hoặc kết thúc bảo hiểm cho Quốc Gia Treo Cờ tương ứng. Khi đó việc thanh toán nợ đọng theo Công Ước liên quan sẽ phải được thực hiện theo đúng các quy định về hạn chế bảo hiểm như nêu tại Quyết Định.

Vấn đề về rủi ro của Hội P&I do đã ban hành “Blue Cards” đã được thông báo nhiều lần tới Ủy Ban Liên Minh Châu Âu và Kho Bạc Vương Quốc Anh kể từ thời điểm thực hiện các biện pháp ban đầu nhằm chống lại Iran năm 2009. Tình trạng khó xử mà các Hội P&I gặp phải do sự xung đột giữa các giải pháp pháp lý ở cấp quốc gia và cấp Liên Minh Châu Âu với quy chế của Công Ước Quốc Tế đã được nắm bắt và thông cảm bởi các nhà quản lý. Trong khi các Quyết Định và Quy Chế có liên quan không đưa ra bất kỳ trường hợp miễn trừ nào liên quan đến rủi ro của các Hội P&I do đã ban hành “Blue Cards” thì các rủi ro và việc thanh toán có thể sẽ được phép thông qua các giấy phép tùy theo từng trường hợp cụ thể

12. Quyết Định có ảnh hưởng tới các hoạt động tiếp nhận nhiên liệu từ các nhà cung ứng/nguồn cung của Iran không?

Đây chính là thực tiễn cho các tàu (bao gồm cả các phương tiện không phải là tàu chở dầu) có hoạt động tới các cảng trong Vùng Vịnh A-rập (cả các cảng trong và ngoài lãnh thổ Iran) để tiếp nhận nhiên liệu tàu bằng các sà lan/tàu lồng hàng từ phía các nhà cung ứng của Iran ngoài khu vực cảng Bandar Abbas của Iran và các khu vực khác trong vùng Vịnh A-rập. Quyết định không phải để giải quyết các hoạt động tiếp nhận nhiên liệu nhưng có thể việc cung cấp nhiên liệu tàu của Iran sẽ gặp phải các quy định hạn chế “mua bán” như nêu tại Điều 3a theo đó các chủ tàu chịu sự chi phối của quyết định/quy chế sẽ không được phép thu mua nhiên liệu dầu có xuất xứ từ Iran.

ECSFPI đã xác nhận và cho rằng phân tích này là chính xác.

13. Quyết Định có ảnh hưởng tới các hàng hóa trung chuyển hoặc hàng hóa của Iran được chất hàng ngoài địa phận Iran không?

Nội dung của các mục liên quan trong Quyết Định không phải hạn chế trong phạm vi các hàng hóa cấm được chất tại Iran và theo ý hiểu thì bao gồm cả các hàng hóa trung chuyển hoặc hàng hóa có nguồn gốc từ Iran nhưng được chất hàng ngoài địa phận Iran. Các chủ tàu có thể được yêu cầu vận chuyển, và các công ty bảo hiểm có thể được yêu cầu bảo hiểm, các hàng hóa và/hoặc tàu đang vận chuyển các hàng hóa đó, được chất tại các cảng hoặc các địa điểm ngoài địa phận Iran nhưng có nguồn gốc từ Iran. Rõ ràng là nếu chủ tàu hoặc công ty bảo hiểm biết được nguồn gốc của hàng hóa thì họ sẽ nhận thức được sự ảnh hưởng của lệnh trừng phạt, tuy nhiên cũng có thể là họ sẽ không biết thông tin về nguồn gốc xuất xứ hàng hóa

Quy Chế 961/2010 về các biện pháp hạn chế đối với Iran có đề cập tới một điều khoản tại Điều 32 (2)a có nội dung như sau:

"Các điều khoản hạn chế có trong Quy Chế hiện tại không phát sinh bất kỳ trách nhiệm gì của các thể nhân, pháp nhân hoặc tổ chức có liên quan trong trường hợp họ không biết, và không có lý do hợp lý để nghi ngờ rằng các hành vi của họ đã vi phạm các quy định hạn chế này".

ECSFPI đã xác nhận rằng Quy Chế liên quan đến Quyết Định hiện tại sẽ có điều khoản miễn trừ tương tự. Họ đã bình luận thêm rằng một người sau khi đã có sự tìm hiểu hợp lý, và theo họ, không có lý do gì để nghi ngờ rằng các hành vi của mình đã vi phạm các quy định về hạn chế thì sẽ được miễn trừ.

Các Diễn Biến Khác

Nhóm Hội quốc tế sẽ tiếp tục phối hợp với ECSFPI và UK Treasury nhằm làm sáng tỏ hơn nữa về phạm vi áp dụng của Quyết Định và thể thức cuối cùng của Quy Chế, cũng như các vấn đề đặc thù mới phát sinh. FAQ sẽ được cập nhật định kỳ để làm sáng tỏ hơn nữa và phản ánh các thông tin hướng dẫn thu thập được. Trước khi Quy Chế có hiệu lực, hướng dẫn có trong FAQ chỉ có tính chất tư vấn và sẽ được theo dõi liên tục.

Các Hội viên có thắc mắc liên quan đến việc áp dụng các điều khoản của Quyết Định cho các hoạt động thương mại hiện tại, tương lai hoặc liên kết có thể liên lạc với các Quản lý - Robert Searle (robert.searle@westpandi.com) hoặc Tony Paulson (tony.paulson@westpandi.com).

Trân trọng

Dành cho: **West of England Insurance Services (Luxembourg) S.A.**
(Các Quản Lý)

R J B Searle
Giám Đốc