

# **Số 26 2011/2012 – Quy định của Cộng hòa Nhân dân Trung Hoa về Ngăn ngừa và Kiểm soát Ô nhiễm Biển do Tàu gây ra**

**Tháng 12/2011**

Thưa Quý vị,

**Quy định của Cộng hòa Nhân dân Trung Hoa về Ngăn ngừa và Kiểm soát Ô nhiễm Biển do Tàu gây ra**

## ***Bối cảnh***

Chúng tôi đề cập với các Hội viên liên quan đến các thông báo trước đây về các Quy định của Cộng hòa Nhân dân Trung Hoa (CHNDTH) về Ngăn ngừa và Kiểm soát Ô nhiễm Biển do Tàu gây ra (“Quy định”), và việc trì hoãn yêu cầu chủ tàu/người khai thác tàu của (a) bất kỳ tàu nào chở hàng hóa là chất gây ô nhiễm và độc hại hoặc (b) bất kỳ tàu nào khác có trọng tải trên 10.000 tấn phải ký kết hợp đồng xử lý môi trường với một công ty xử lý môi trường được Cơ quan An toàn Hàng hải (MSA) chấp thuận trước khi tàu đi vào cảng của CHND Trung Hoa.

Các Hội viên đã được MSA thông báo rằng dự kiến công bố danh sách tất cả các nhà tàu được chấp thuận vào cuối tháng 11/2011. Nhóm Hội Quốc tế (IG) vẫn giữ liên lạc với MSA và đã đến Bắc Kinh hồi tháng 11 để gặp gỡ với MSA, các “tổ chức xử lý ô nhiễm do tàu gây ra” (SPROs), các chủ tàu và các bên liên quan khác. Mặc dù IG đã tiếp tục đề cập với MSA về những khó khăn mà các Hội viên sẽ phải đối mặt trong việc tuân thủ các Quy định nếu không lùi ngày thực thi lại sau ngày 01/01/2012, quan điểm của IG là yêu cầu ký kết hợp đồng với một SPRO được chấp thuận vẫn sẽ có hiệu lực tại tất cả các cảng của Trung Quốc từ ngày 01 tháng 01 năm 2012. Do vậy, thời gian còn lại là rất ngắn để các chủ tàu/người khai thác tàu hợp đồng với một bên xử lý tràn dầu được chấp thuận. Mặc dù danh sách đầy đủ các SPRO được chấp thuận vẫn chưa được ban hành, một phần danh sách SPRO cấp I đã được công bố và được nêu tại [Phụ lục I](#) của thông báo này. IG hiểu rằng danh sách bổ sung của các SPRO được chấp thuận sẽ sớm được ban hành mặc dù danh sách đầy đủ của các SPRO chỉ có thể được ban hành vào cuối năm nay.

Để đảm bảo rằng các Hội viên có thể đàm phán và ký các hợp đồng cần thiết ngay sau khi danh sách các SPRO được ban hành, mẫu hợp đồng xử lý tràn dầu và thư ủy quyền cho đại lý thay mặt cho người khai thác tàu nước ngoài đàm phán và ký kết hợp đồng được nêu tại [Phụ lục II](#) và [III](#) của Thông báo này.

Danh sách các SPRO được chấp thuận sẽ được đăng trên trang web của MSA Trung Quốc khi danh sách này được MSA công bố - [www.msa.gov.cn](http://www.msa.gov.cn) – và trang web chuyên về xử lý tràn dầu của MSA tại: [www.osp.cn](http://www.osp.cn)

Phân danh sách của các SPRO được chấp thuận nêu tại [Phụ lục I](#) vẫn chưa được MSA công bố trên trang web bằng tiếng Anh, song có khả năng nội dung này sẽ sớm được đăng tải bằng tiếng Anh.

### ***Đàm phán và ký kết Hợp đồng***

Các Hội viên trước đây được thông báo rằng thuật ngữ “người khai thác tàu” cho mục đích đàm phán và ký kết hợp đồng với một SPRO được MSA định nghĩa là chủ sở hữu, người quản lý hoặc người khai thác thực sự của tàu. Đối với những người khai thác tàu không cư trú tại Trung Quốc, đại lý tàu tại cảng, công ty luật trong nước hoặc một pháp nhân nào khác có trụ sở tại Trung Quốc đại lục (không phải Hồng Kông, Trung Quốc, hoặc Ma Cao, Trung Quốc) có thể thay mặt cho bên khai thác tàu đàm phán và ký kết hợp đồng nếu được bên khai thác tàu ủy quyền thực hiện như vậy. Thuyền trưởng cũng được phép ký hợp đồng cần thiết trong một số trường hợp, chẳng hạn trong trường hợp cần thực hiện gấp, mặc dù ủy quyền có thể sẽ vẫn cần thiết đối với Thuyền trưởng để thay mặt cho người khai thác tàu khác.

IG cũng nhận thức được việc các đại lý hàng hải cư trú tại Trung Quốc cung cấp các dịch vụ với tư cách là các đại lý cho những người khai thác tàu nước ngoài để thay mặt họ đàm phán và ký kết các hợp đồng xử lý tràn dầu. Thông tin chi tiết về các cơ quan này và các dịch vụ mà họ cung cấp cho các chủ tàu có thể thu thập từ cấp Quản lý.

Các Hội viên hoạt động tại Trung Quốc đại lục hoặc có trụ sở tại Trung Quốc phải đàm phán và ký kết hợp đồng trực tiếp với các SPRO. IG biết rằng các yêu cầu về hợp đồng xử lý tràn dầu chi áp dụng đối với các tàu dừng đỗ tại các cảng dọc bờ biển Trung Quốc và không áp dụng đối với các tàu chỉ dừng đỗ tại các cảng sông nội địa thuộc Trung Quốc đại lục<sup>1</sup>.

Các Hội viên không có trụ sở tại Trung Quốc muốn sử dụng một đại lý được khuyến nghị dùng mẫu thư ủy quyền nêu tại Phụ lục III của Thông báo này (với tiêu đề “mẫu Thư Ủy quyền của IG đề ngày 6 tháng 12 năm 2011”) để chỉ định các đại lý tại Trung Quốc thay mặt mình đàm phán và ký kết hợp đồng. Đại lý sẽ nộp một bản sao của thư đã ký lên MSA.

SPRO sẽ nộp một bản sao của hợp đồng đã ký lên MSA và một bản sao luôn phải được lưu giữ trên tàu.

Các SPRO được chấp thuận được MSA phân chia theo trình độ và khả năng xử lý và sẽ được phân cấp 1, 2, 3 hoặc 4, trong đó cấp 1 là cấp cao nhất. Các Hội viên đã được thông báo rằng những người khai thác tàu sẽ cần phải ký kết hợp đồng với một SPRO được chấp thuận phù hợp với kích cỡ và chủng loại tàu như được quy định tại [Phụ lục IV](#).

Mọi tàu dừng đỗ tại một cảng của Trung Quốc từ ngày 01 tháng 1 năm 2012 có kích cỡ và chủng loại tàu như được liệt kê tại Phụ lục IV sẽ cần phải ký kết hợp đồng với một SPRO có cấp 1, 2, 3 hoặc 4 tương đương đối với mỗi lần dừng đỗ tại cảng tùy từng trường hợp. Đây rõ ràng là một nhiệm vụ quan trọng đối với những người khai thác tàu thường xuyên dừng đỗ tại các cảng của Trung Quốc hoặc đối với những người khai thác tàu có đội tàu dừng đỗ tại các cảng của Trung Quốc trong năm, mặc dù qui định này có thể được giảm nhẹ thông qua việc sử dụng các đại lý để thay mặt cho những người khai thác tàu đàm phán và ký kết các hợp đồng. Đồng thời, hợp đồng

với một SPRO cũng có thể được ký kết trên cơ sở hàng năm hoặc thực hiện hợp đồng khung với một SPRO đã được chấp thuận ở các cảng khác nhau (mặc dù các hợp đồng riêng rẽ có thể vẫn cần thiết đối với SPRO tại mỗi cảng).

### ***Hợp đồng mẫu***

MSA đã ban hành mẫu hợp đồng vào ngày 20 tháng 5 năm 2011, những người khai thác tàu phải ký kết theo mẫu hợp đồng đó với một SPRO đã được MSA chấp thuận. Tuy nhiên, hợp đồng mẫu có thể được sửa đổi với việc đưa vào các điều khoản sửa đổi hoặc bổ sung. Hợp đồng mẫu do MSA ban hành đã được IG xem xét. IG đã dự thảo các điều khoản bổ sung để đưa vào trong hợp đồng này. Các điều khoản này liên quan đến việc chấm dứt công việc và bảo hiểm mà người khai thác tàu hoặc SPRO phải duy trì. Bản sao của hợp đồng mẫu do IG đề xuất với các điều khoản bổ sung dự kiến (có tiêu đề “Mẫu Hợp đồng IG ngày 6 tháng 12 năm 2011” được nêu tại [Phụ lục II](#)).

Các Hội viên trước đây đã được thông báo về các điều khoản của hợp đồng mà được yêu cầu trong các lãnh thổ tài phán khác và các hợp đồng này phù hợp với Hướng dẫn của IG về các kế hoạch ứng phó đối với tàu. Hợp đồng đề xuất nêu tại [Phụ lục II](#) phù hợp với Hướng dẫn của IG. Bất kỳ Hội viên nào được yêu cầu đồng ý việc thay đổi đối với hợp đồng mẫu đính kèm nên kiểm tra với cấp Quản lý để đảm bảo rằng các biến đổi đó không làm cho hợp đồng nằm ngoài phạm vi các Hướng dẫn của IG.

### ***Cơ cấu Phí***

IG biết rằng các SPRO khác nhau thiết lập cơ cấu phí khác nhau, với các SPRO khác nhau dự kiến thu phí đối với những người khai thác tàu ở các mức phí khác nhau (mà thuộc phạm vi bảo hiểm của các Hội P&I) cho các mục đích dự phòng khi tàu đã được ký hợp đồng đi vào khu vực dịch vụ của SPRO với mức biểu phí xử lý trong trường hợp có sự cố khi tàu ở khu vực dịch vụ và với các phương án lựa chọn theo chuyến hoặc trên cơ sở hàng năm.

Bộ hướng dẫn về phí cố định đã được Hiệp hội Quản lý Doanh nghiệp Vận tải Trung Quốc (CACEM) ban hành, đây là một hiệp hội của các SPRO trong nhiều cảng của Trung Quốc. Sau khi phân tích về các khoản cước phí, IG đã thông báo cho CACEM rằng hướng dẫn phí cố định của họ hoàn toàn không thực tế và vượt quá xa mức phí được cho là hợp lý, đặc biệt so với mức phí cố định mà các đơn vị xử lý tràn dầu ở các lãnh thổ tài phán khác áp dụng.

Mức phí cố định và biểu phí xử lý nên được áp dụng trên cơ sở hợp lý. Các Hội viên cần đảm bảo rằng biểu phí xử lý được đưa vào trong các hợp đồng và trong trường hợp có quan ngại liên quan đến tính hợp lý đó thì Hội viên nên liên hệ với hội P&I

IG biết rằng các SPRO khác cũng đang cố gắng thành lập các hiệp hội hoặc liên minh để chào cung cấp các dịch vụ xử lý tràn dầu nhằm chiếm lĩnh dịch vụ ở các cảng lớn của Trung Quốc.

Nếu các Hội có thắc mắc về hợp đồng thì cần liên hệ với Hội P&I trước khi thực hiện hợp đồng với bất kỳ SPRO nào.

Tất cả các Hội P&I trong Nhóm Hội Quốc tế đã ban hành các thông báo tương tự.

Trân trọng,

Thay mặt : **West of England Insurance Services (Luxembourg) S.A.**

(Với tư cách là cấp Quản lý)

**A Paulson**  
Giám đốc