

Tháng 8 năm 2012

Số 13 2012/2013

Kính gửi các ngài,

Trừng Phạt Iran

Quy Định Số 267/2012 của Hội Đồng EU - Cập Nhật FAQ tháng 3/2012

Nhóm hội quốc tế P&I trước đây đã ban hành Các Câu Hỏi Thường Gặp để giúp hướng dẫn các Hội Viên về các vấn đề mà Quy Định này đưa ra ([Tháng 2 năm 2012](#) Thông báo số 32 2011/2012 và [Tháng 6 năm 2012](#) Thông báo số 9 2012/2013).

Các Câu Hỏi Thường Gặp này đã được Nhóm hội P&I quốc tế cập nhật và nội dung cụ thể được trình bày dưới đây:

Bối Cảnh

Ngày 23 tháng 1 năm 2012 Hội Đồng Đối Ngoại của Liên Minh Châu Âu đã nhất trí đưa vào áp dụng các biện pháp bổ sung ảnh hưởng đến hoạt động thương mại mà sẽ hoặc có thể hỗ trợ hơn nữa tham vọng hạt nhân của Chính Phủ Iran. Cụ thể, Hội Đồng đã đưa vào áp dụng các biện pháp để cấm buôn bán và vận chuyển dầu thô, các sản phẩm dầu và hóa dầu. Các biện pháp này đã được nêu trong **Quyết Định số 2012/35 của Hội Đồng**. Ngày 23 tháng 3 năm 2012 Hội Đồng đã ban hành **Quy Định số 267/2012** thực hiện các điều khoản của Quyết Định này và hủy bỏ **Quy Định số 961/2010**. Kể từ đó Group đã tham gia vào một quá trình trao đổi công văn và đối thoại với Bộ Tài Chính Vương Quốc Anh và Bộ Kinh Doanh Vương Quốc Anh, để thảo luận nội dung và việc áp dụng Quy Định này.

Các Câu Hỏi Thường Gặp sau đây cần được đọc cùng với, nhưng thay thế, Các Câu Hỏi Thường Gặp ban hành ngày 8 tháng 2 năm 2012, ngày 27 tháng 3 năm 2012 và ngày 25 tháng 5 năm 2012 và đề cập đến các vấn đề hiện hành sau đây;

- Tình Trạng Pháp Lý của Quy Định số 267/2012 của Hội Đồng Châu Âu;
- "Giai đoạn ân hạn" hết hạn;
- Tác động đối với các chủ tàu. Theo mục đích của Các Câu Hỏi Thường Gặp này, thuật ngữ chủ tàu bao gồm cả những người thuê tàu, và chế tài có khả năng sẽ áp dụng như nhau cho cả hai.
- Tác động đối với sự chi trả bảo hiểm do các Hội P&I cung cấp

Cũng cần phải lưu ý rằng Các Câu Hỏi Thường Gặp này chỉ đề cập đến các phần của Quyết Định số 267/2012 của Hội Đồng và không đề cập đến các biện pháp trừng phạt áp dụng trên quy mô quốc tế hay quốc gia khác, những biện pháp mà có thể ảnh hưởng đến việc buôn bán đến và từ Iran và việc cung cấp chi trả bảo hiểm và tái bảo hiểm liên quan.

1. Tình trạng pháp lý của Quy Định này là gì?

Quy Định số 267/2012 có hiệu lực vào ngày 24 tháng 3 năm 2012 và mang lại hiệu lực, tùy thuộc vào những sửa đổi trong đó, cho **Quyết Định số 2012/35 của Hội Đồng**. Nó cũng hủy bỏ và thay thế **Quy Định số 961/2010**. Các điều khoản của Quy Định trong chừng mực mà chúng liên quan đến việc vận chuyển dầu thô, các sản phẩm dầu và hóa dầu của Iran như hàng hóa và các thu xếp bảo hiểm liên quan từ đó có hiệu lực từ ngày nêu trong Quy Định này, đặc biệt trong các điều khoản được nêu trong các Điều 11 – 14.

2. Tác động của việc hết hạn "thời hạn ân hạn" đã nêu trong các Điều 12 và 14 trong Quy Định là gì?

Quy Định bao gồm hai "giai đoạn ân hạn" để tiếp tục thực hiện các hợp đồng đã được ký **trước ngày 23 tháng 1 năm 2012**:

- (i) Đối với các sản phẩm hóa dầu, đến ngày 1 tháng 5 năm 2012, và
- (ii) Đối với các sản phẩm dầu thô và dầu, đến ngày 1 tháng 7 năm 2012.

Các giai đoạn ân hạn tương ứng sẽ hết hạn vào 23:59 ngày 30 tháng 4 năm 2012 và 23:59 ngày 30 tháng 6 năm 2012 và không được áp dụng nữa trừ các hợp đồng là đối tượng của Quy Định số 267/2012, các điều 12.1(b) và 14.1(b). Các điều khoản này cho phép các hợp đồng trước ngày 23 tháng 1 năm 2012 và các hợp đồng phụ của chúng (cần thiết để thực hiện các hợp đồng này) tiếp tục mà trong đó dầu thô, các sản phẩm dầu hoặc hóa dầu như hàng hóa hoặc các khoản thu có từ việc cung cấp chúng là để hoàn trả các khoản tiền chưa thanh toán cho những cá nhân, tổ chức hoặc cơ quan thuộc quyền tài phán của Các Quốc Gia Thành Viên EU.

Các điều khoản 12.1(c) và 14.1(c) đưa ra các trường hợp ngoại lệ đối với việc cấm mua, nhập khẩu hoặc vận chuyển dầu thô, các sản phẩm dầu và các sản phẩm hóa dầu đã xác định, nêu ra các sản phẩm, miễn là các sản phẩm đã được xuất khẩu từ Iran trước ngày 23 tháng 1 năm 2012, hoặc trong trường hợp xuất khẩu được thực hiện theo một hợp đồng thương mại trước ngày 23 tháng 1 hoặc hợp đồng phụ từ đó trong giai đoạn ân hạn, hoặc trong trường hợp xuất khẩu được thực hiện theo các trường hợp ngoại lệ của điều 12.1(b) và 14.1(b) đã nêu ở trên.

Việc thực hiện các hợp đồng đã nêu trong các trường hợp ngoại lệ trong các điều 12.1 (b) và (c) và 14.1 (b) và (c) phải tuân thủ các yêu cầu thông báo sau đây.

Các Yêu Cầu Thông Báo

Các điều khoản được đưa vào trong Quy Định này mà yêu cầu bên thực hiện hợp đồng phải có thông báo trước tối thiểu 20 ngày làm việc về hoạt động hoặc giao dịch này cho các cơ quan có thẩm quyền ở Quốc Gia Thành Viên của họ. Vẫn còn một số nội dung chưa rõ ràng trong bản dự thảo liên quan đến việc những hợp đồng nào thì được nằm trong phạm vi yêu cầu thông báo này và liệu yêu cầu thông báo này có mở rộng sang các hợp đồng phụ như các hợp đồng vận chuyển hay không. phương pháp tiếp cận thận trọng giả định rằng yêu cầu này sẽ được áp dụng cho một chủ tàu EU vận chuyển các sản phẩm dầu thô, dầu hoặc hóa dầu của Iran đến EU hoặc các điểm đến khác. Trong thực tế điều này có thể dẫn đến các vấn đề mà trong đó việc thông báo chậm, hoặc thay đổi các đơn đặt hàng theo chuyến cản trở chủ tàu trong việc đưa ra một thông báo trước theo yêu cầu tối thiểu. Trong những trường hợp này, chủ tàu cần thông báo càng nhiều càng tốt cho cơ quan có thẩm quyền của Quốc Gia Thành Viên liên quan về hoạt động hoặc giao dịch dự định. Điều

này không có nghĩa là yêu cầu thông báo này sẽ mở rộng ra đối với một chủ tàu không được thành lập trong một quốc gia thành viên EU.

Tuy nhiên, yêu cầu thông báo này không áp dụng đối với các dàn xếp chi trả bảo hiểm và tái bảo hiểm P&I.

3. Các điều cấm trong Quy Định này tác động như thế nào đến các chủ tàu?

Kể từ khi các giai đoạn ân hạn kết thúc vào ngày 1 tháng 5 năm 2012 và ngày 1 tháng 7 năm 2012, trừ khi một trong những trường hợp ngoại lệ hạn chế đã nêu trong FAQ 2 được áp dụng, các chủ tàu do EU quản lý không được mua, nhập khẩu hoặc vận chuyển dầu thô, các sản phẩm dầu và các sản phẩm hóa dầu của Iran không phụ thuộc vào nơi chất hàng, và dầu thô, các sản phẩm dầu và các sản phẩm hóa dầu không có nguồn gốc Iran nhưng được xuất khẩu từ Iran.

Các chủ tàu không do EU quản lý có thể tiếp tục vận chuyển dầu thô, các sản phẩm dầu và các sản phẩm hóa dầu nhưng chỉ đến các điểm đến không phải EU, và luôn tuân thủ bất kỳ lệnh trừng phạt hiện hành nào khác.

Việc cấm hàng hóa mang tính đặc thù đối với các hàng hóa đã được nêu và không đề cập một cách khái quát đến các hàng hóa LNG và LPG (dầu khí hóa lỏng). Phụ Lục V của Quy Định (danh sách "các sản phẩm hóa dầu") đề cập đến Ethylene, propylene và butadiene, các yếu tố có thể tìm thấy trong các hàng hóa LPG và do đó nếu các hàng hóa này đang được cân nhắc để chất hàng thì cần phải cẩn thận yêu cầu các chi tiết phân tích sản phẩm và xác nhận liệu hàng hóa đó có chứa bất kỳ sản phẩm bị cấm nào đã nêu trong Phụ Lục V hay không.

4. Có bất kỳ sự biện hộ nào trong Quy Định này?

Quy Định số 267/2012, điều 42.2 quy định rằng "các biện pháp đã nêu trong các quy định hiện hành sẽ không dẫn đến trách nhiệm bất kỳ của các thể nhân hoặc pháp nhân, thực thể hoặc tổ chức liên quan, nếu họ không biết, và không có lý do hợp lý để nghi ngờ rằng hành động của họ vi phạm các lệnh cấm này". Cho đến nay, điều cấu thành bằng chứng đầy đủ cho phép các chủ tàu dựa vào sự biện hộ này chưa được thử nghiệm. Các chủ tàu nên tiến hành đánh giá thẩm định để xác định nguồn gốc hàng hóa để đảm bảo rằng chúng không phải là đối tượng áp dụng trừng phạt.

5. Các điều cấm bảo hiểm và tái bảo hiểm trong Quy Định này tác động như thế nào tới chi trả bảo hiểm P&I?

Tất cả các Hội P&I của Nhóm hội P&I quốc tế đã đưa vào trong phạm vi các quy tắc của họ các điều khoản chấm dứt hay loại bỏ bảo hiểm đối với các trường hợp bị trừng phạt hoặc các trường hợp buôn bán không cản trở hoặc không phù hợp. Tác động của những quy tắc đó là rút lại hoặc loại bỏ việc chi trả bảo hiểm hoặc ngăn ngừa việc hoàn trả lại liên quan đến các trách nhiệm phải gánh chịu trong khi một con tàu thực hiện các chuyến đi vi phạm sự trừng phạt hoặc lệnh cấm. Đối với việc một chủ tàu thực hiện một chuyến tàu như vậy, trách nhiệm của người đó sẽ không được bảo hiểm bởi Hội P&I của anh ta. Nếu còn chưa chắc chắn, các hội viên cần liên hệ với các Hội P&I của mình để làm rõ tính chất cụ thể của (các) quy tắc của Hội P&I đó đối với các biện pháp trừng phạt.

Không phải tất cả các Hội P&I trong Nhóm hội P&I quốc tế đều hợp nhất, có trụ sở hoặc bị quản lý trong phạm vi EU. Đối với việc vận chuyển các hàng hóa bị cấm của Iran hoặc được xuất từ Iran để chuyển phát

trong hoặc ngoài EU, các biện pháp sửa đổi liên quan đến việc bảo hiểm trách nhiệm của bên thứ ba và bảo hiểm trách nhiệm môi trường cũng như tái bảo hiểm được áp dụng như thế nào đối với các Hội P&I do EU hoặc không do EU quản lý?

(i) Các loại hàng hóa chuyển phát trong phạm vi EU

Các Hội P&I do EU và không do EU quản lý không được cung cấp chi trả bảo hiểm cho các chủ tàu do EU hoặc không do EU quản lý trừ trường hợp mà một trong những ngoại lệ hạn chế đã nêu trong FAQ 2 và đã nêu trong các điều 12.1 (b) và (c) và 14.1 (b) và (c) áp dụng.

(ii) Các loại hàng hóa chuyển phát ngoài phạm vi EU

(a) Các hiệp hội do EU quản lý

Việc mua, nhập khẩu hoặc vận chuyển các hàng hóa bị cấm của Iran hoặc được nhập khẩu từ Iran ra ngoài EU bởi một chủ tàu không do EU quản lý sẽ không vi phạm Quy Định này. Tuy nhiên, việc chi trả bảo hiểm và tái bảo hiểm liên quan đến việc mua, nhập khẩu hoặc vận chuyển như vậy do các nhà bảo hiểm và/hoặc tái bảo hiểm có trụ sở ở EU hoặc do EU quản lý bị cấm theo Quy Định này và (ví dụ đối với các chủ tàu chuyên chở) việc vận chuyển như vậy có thể dẫn đến các sự loại trừ chi trả theo các biện pháp trừng phạt của Hội P&I. Vì vậy các chủ tàu nên cẩn thận xin ý kiến tư vấn từ Hội P&I của mình trước khi đồng ý quyết định các chuyến hàng về các sản phẩm mà nằm trong phạm vi của Quy Định này và phụ lục của nó.

(b) Các hiệp hội không do EU quản lý

Các Hội P&I trong Nhóm hội P&I quốc tế không do EU quản lý sẽ không phải trực tiếp tuân thủ các lệnh cấm về bảo hiểm có trong Quy Định này.

Tuy nhiên, quyền bồi hoàn của các hiệp hội không thuộc EU theo sự dàn xếp góp vốn chung của Nhóm hội P&I quốc tế từ các hiệp hội do EU quản lý sẽ bị ảnh hưởng, và các quyền hoàn lại theo Hợp Đồng Tái Bảo Hiểm của Nhóm hội P&I quốc tế và các khoản tái bảo hiểm khác được lấy ra vì lợi ích của các hội viên Hội P&I cũng sẽ bị ảnh hưởng. Sở dĩ như vậy là vì các hiệp hội EU và bất cứ bên tham gia nào có trụ sở ở EU trong hợp đồng Tái Bảo Hiểm Nhóm hội P&I quốc tế sẽ là đối tượng áp dụng các biện pháp trừng phạt, mà sẽ cấm các tổ chức đó thanh toán cho hiệp hội không phải EU. Do đó, các Hội P&I trong Nhóm hội P&I quốc tế không do EU quản lý đã đưa vào các điều khoản trong các quy tắc của mình để loại bỏ chi trả trong những trường hợp, do các biện pháp trừng phạt, sự góp vốn chung và/hoặc bản thân các nhà tái bảo hiểm là đối tượng của sự trừng phạt về chi trả/thanh toán.

6. Các khoang dầu

Mặc dù các điều khoản của Quy Định này không mở rộng một cách rõ ràng các lệnh cấm đối với vận chuyển và bảo hiểm đối với các sản phẩm dầu và xăng được sử dụng như là nhiên liệu khoang dầu của tàu hoặc là đối với dầu bôi trơn, những sự mô tả chung của sản phẩm dầu và xăng có thể bao gồm nhiên liệu khoang dầu và dầu bôi trơn. Cho đến nay, dựa trên tư vấn nhận được từ Bộ Tài Chính Vương Quốc Anh, các chủ tàu đã được khuyến cáo tư vấn, thực hiện đánh giá thẩm định, ví dụ điều tra thông tin về xuất xứ của nhiên liệu khoang dầu và dầu bôi trơn được cung cấp cho tàu của họ và tránh chất nhiên liệu và dầu của Iran.

Để đáp ứng các yêu cầu tiếp tục làm rõ đối với các Cơ Quan Có Thẩm Quyền của Vương Quốc Anh, họ đã nói rõ quan điểm của họ rằng dầu nhiên liệu và dầu bôi trơn sử dụng cho mục đích chạy tàu và vận hành máy móc của tàu (tức là không phải dầu nhiên liệu và dầu bôi trơn được vận chuyển như hàng hóa) sẽ không dẫn đến các lệnh cấm nêu trong Quy Định này. Sự giải thích này nhất quán với mục đích giả định đằng sau việc miễn (nêu trong Phụ Lục V) các lệnh cấm liên quan đến nhiên liệu hàng không xuất xứ Iran. Quan điểm của Vương Quốc Anh không mang tính ràng buộc pháp lý, tuy nhiên, cần đặc biệt nhớ rằng, các Cơ quan Có Thẩm Quyền của các Quốc Gia Thành Viên EU khác có thể không nhất trí với các quan điểm này.

Vì vậy, các chủ thuyền cần tiếp tục tiến hành đánh giá thẩm định trong việc xác định nguồn gốc nhiên liệu khoáng dầu và dầu bôi trơn trong đó có cơ sở để nghi ngờ rằng các nguồn này xuất xứ Iran và khi có thể nên tránh các nguồn hàng xuất phát từ Iran.

7. Cặn và chất thải rắn của hàng hóa

Đáp ứng các yêu cầu, Cơ Quan Chức năng của Vương Quốc Anh đã xác nhận rằng sự hiện diện của cặn dầu thô và dầu Iran trong các bồn hàng hóa hay chất thải rắn sẽ không vi phạm Quy Định.

8. Hàng hóa đóng thùng (ví dụ như dầu nhiên liệu trong các túi mềm)

Xem FAQ 4 ở trên. Các chủ tàu cần kiểm tra các chi tiết mà các công ty gửi hàng và các đại lý của họ cung cấp về hàng hóa đóng thùng để đảm bảo các hàng hóa đó (như đã khai) không phải là đối tượng bị trừng phạt. Cần đặc biệt chú ý đối với hàng hóa đóng thùng xuất xứ Iran. Chúng tôi không khuyến nghị rằng các chủ tàu có nghĩa vụ mở và lục soát từng công-tơ-nơ xuất phát từ Iran để kiểm tra bên trong, nhưng các chủ tàu nên đánh giá thẩm định khi xử lý hàng hóa và các tổ chức Iran.

Các hội viên muốn biết thêm thông tin về Các Câu Hỏi Thường Gặp này hoặc bất kỳ câu hỏi nào khác liên quan đến sự trừng phạt đối với bất kỳ quốc gia nào cần liên hệ với Các Nhà Quản Lý ở Luân Đôn như sau:

Robert Searle

+44 (0) 20 7716 6030

Robert.Searle@westpandi.com

hoặc

Tony Paulson

+44 (0) 20 7716 6045

Tony.Paulson@westpandi.com

Thân trọng

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

(Với tư cách là các Nhà Quản Lý)

R J B Searle

Giám Đốc