

Số 21 2012/2013 - Bộ Luật ngăn ngừa và kiểm soát ô nhiễm biển do tàu gây ra của nước Cộng Hòa Nhân Dân Trung Hoa

Tháng 11/ 2012

Kính gửi các Hội viên,

Bộ Luật ngăn ngừa và kiểm soát ô nhiễm biển do tàu gây ra của nước Cộng Hòa Nhân Dân Trung Hoa.

Chúng tôi lưu ý các Hội viên về Thông báo gửi Hội viên trước đó về Bộ Luật ngăn ngừa và kiểm soát ô nhiễm biển do tàu gây ra (gọi tắt là Bộ luật) của nước Cộng Hòa Nhân Dân Trung Hoa (PRC) và yêu cầu đối với chủ tàu/người khai thác tàu của (a) bất kỳ tàu nào chở hàng xá loại nguy hiểm và gây ô nhiễm, hoặc (b) bất cứ tàu nào có dung tích trên 10.000GT phải ký kết hợp đồng dọn dẹp ô nhiễm với một công ty ứng phó sự cố ô nhiễm (SPRO) được Ủy Ban An toàn Hàng hải Trung Quốc (MSA) chấp thuận trước khi tàu được phép vào một cảng của Trung Quốc.

Trước khi Bộ luật này bắt đầu có hiệu lực vào mùng 1 tháng 1 năm 2012, các Hội viên đã được thông báo về những quy định mới này cùng với mẫu hợp đồng ứng phó sự cố tràn dầu mà Nhóm Hội P&I quốc tế (IG) khuyến cáo sử dụng và thư ủy quyền cho các đại lý thay mặt cho người khai thác tàu nước ngoài thương lượng và ký hợp đồng này. Bộ Các Câu hỏi Thường gặp (FAQs) đã được các Hội thuộc IG ban hành từ thời điểm đó nhằm hỗ trợ các chủ tàu trong việc tuân thủ với những yêu cầu này và danh sách tất cả các nhà thầu được MSA Trung Quốc chấp thuận cũng được thông báo trên trang web của Hội liên tục được cập nhật theo công bố của MSA Trung Quốc.

Ngày 14/9, MSA Trung Quốc đã ban hành Các Quy tắc Chi tiết đã được sửa đổi về việc Thực hiện Chế độ Quản lý Hành chính đối với Hợp đồng Ứng phó sự cố Ô nhiễm từ tàu, sửa đổi bổ sung Các Quy tắc Chi tiết được MSA Trung Quốc ban hành trước đó và có hiệu lực vào 1/1/2012. Quy tắc Chi tiết sửa đổi có hiệu lực ngay lập tức. Đồng thời, MSA Trung Quốc bãi bỏ một số Thông báo về thực hiện Bộ luật này, dẫn đến một số thay đổi về các yêu cầu ứng phó với sự cố tràn dầu có hiệu lực từ ngày 01 tháng 1 năm 2012. Thông báo tiếp theo của MSA dự kiến sẽ được công bố ngay sau đây. Một bộ FAQs sửa đổi sẽ được công bố sau khi có thông báo mới của MSA.

MSA Trung Quốc đã ban hành một mẫu hợp đồng ứng phó sự cố tràn dầu sau sửa đổi như một phụ lục đính kèm Quy tắc Chi tiết sửa đổi bổ sung. Hợp đồng mẫu này chỉ bao gồm hai khoản (cả hai đều bắt buộc) nhưng quy định rõ rằng các điều khoản bổ sung có thể được thêm vào hợp đồng như một phần của hợp đồng giữa người khai thác tàu và nhà thầu được chấp thuận. Mẫu hợp đồng ứng phó sự cố tràn dầu sửa đổi theo khuyến nghị của IG, được đính kèm theo Thông báo này, có nội dung không khác lắm so với hợp đồng mẫu IG đã đề xuất trước đó. Hợp đồng sửa đổi này bao gồm hai khoản mục bắt buộc có trong mẫu hợp đồng sửa đổi do MSA Trung Quốc ban hành. Những điều khoản bắt buộc này đưa ra hai yêu cầu mới, một là làm hàng rào nổi

trong quá trình chuyển tải từ tàu sang tàu và một yêu cầu nữa là SPRO hỗ trợ trong đồng diễn tập trường hợp khẩn cấp (Điều 2.4 và 2.5). IG vẫn duy trì liên lạc với MSA Trung Quốc và hiểu rằng hợp đồng mẫu IG đề xuất đính kèm theo Thông báo là nhất quán với Các Quy tắc Chi tiết sửa đổi.

Các Hội viên trước đó đã được thông báo về các điều khoản của hợp đồng mà luật pháp của các nước khác yêu cầu và các hợp đồng đó phù hợp với Hướng dẫn của Nhóm Hội Quốc tế về kế hoạch ứng phó của tàu, đề nghị xem [Thông báo gửi các Hội viên Số 3 năm 2009/2010](#). Hợp đồng được khuyến cáo sử dụng đính kèm theo đây phù hợp với Hướng dẫn của Nhóm Hội P&I Quốc tế. Nếu Hội viên được yêu cầu phải chấp thuận bất cứ thay đổi nào của hợp đồng được khuyến cáo nên kiểm tra lại với các Nhà Quản lý của Hội để đảm bảo rằng sự thay đổi đó không khiến cho hợp đồng nằm ngoài phạm vi Hướng dẫn của IG.

Nếu Hội viên có lo ngại gì về bản hợp đồng, Hội khuyến cáo Hội viên cần liên hệ với các Nhà Quản lý của Hội trước khi ký hợp đồng với bất kỳ tổ chức SPRO nào.

Tất cả các Hội trong Nhóm Hội P&I Quốc tế đều ban hành Thông báo gửi Hội viên tương tự.

Trân trọng,

Thay mặt West of England Insurance Services (Luxembourg) S.A. (Với tư cách Ban Quản lý)

A Paulson
Giám đốc