

Số 14 2014/2015 - Công Ước Quốc Tế Nairobi về Di Rời Xúc Tầu Bắt Đầu Có Hiệu Lực

Tháng 10 năm 2014

Kính gửi các Ngài,

Công Ước Quốc Tế Nairobi về Di Rời Xúc Tầu Bắt Đầu Có Hiệu Lực

Ngày 14 tháng 4 năm 2014 Công Ước Quốc Tế Nairobi (2007) về Di Rời Xúc Tầu (“Công Ước”) đã đạt được tối thiểu 10 quốc gia phê chuẩn, thúc đẩy các điều kiện hiệu lực của Công ước. Công Ước sẽ có hiệu lực ở các Quốc Gia Thành Viên vào ngày 14 tháng 4 năm 2015.

Công Ước quy định một hệ thống bảo hiểm bắt buộc, bồi thường và trách nhiệm dân sự nghiêm ngặt đối với các Quốc Gia bị ảnh hưởng bởi tai nạn hàng hải. Công Ước buộc chủ tàu đăng ký phải chịu trách nhiệm xác định vị trí, đánh dấu và di rời xúc tầu được cho là gây nguy hiểm trong khu vực Công Ước của Quốc Gia Thành viên. Các định nghĩa và thuật ngữ chính áp dụng trong Công Ước được giải thích ở cuối thông báo này.

Phạm Vi của Công Ước

Điều 3(2) có quy định về lãnh hải quốc gia trong phạm vi Công Ước cho một Quốc Gia Thành Viên. Trước mắt, ba Quốc Gia Thành viên (Bun-ga-ri, Đan Mạch và Vương Quốc Anh) đã mở rộng phạm vi Công Ước bao gồm cả lãnh hải của quốc gia đó. Đối với các Quốc Gia không áp dụng mở rộng, Công Ước sẽ áp dụng ở , đặc khu kinh tế nhưng không bao gồm phạm vi lãnh hải đó. Nhóm Hội P&I Quốc Tế đã đệ trình một văn bản vào tháng 4 năm 2014 lên Ban Pháp Chế của Tổ Chức Hàng Hải Quốc Tế nhắc nhở các Quốc Gia Thành Viên không được quyền hành động trực tiếp theo Công Ước quy định đối với các sự cố “xúc tầu” xảy ra trong phạm vi lãnh hải trừ khi phạm vi của Công Ước đã được mở rộng.

Các Yêu Cầu Bảo Hiểm

Các chủ tàu đăng ký có tổng dung tích từ 300 GT trở lên ở một Quốc Gia Thành Viên vào hoặc rời cảng thuộc lãnh thổ của Quốc Gia Thành Viên, sẽ cần mua bảo hiểm đáp ứng các yêu cầu của Công Ước và có giấy chứng nhận từ Quốc Gia Thành Viên xác nhận bảo hiểm này đang có hiệu lực. Giấy chứng nhận này phải luôn luôn mang theo trên tàu.

Công Ước Di Rời Xúc Tầu bám sát các quy định nghiêm ngặt về trách nhiệm và bảo hiểm hiện đang áp dụng đối với các tàu chở dầu theo Công Ước CLC và các tàu có tổng dung tích 1.000 tấn trở lên theo Công Ước Bunkers.

Xác nhận và Liên kết Trách Nhiệm Pool theo Giấy chứng nhận

Theo quyết định của Hội đồng Quản trị trong Nhóm Hội P&I Quốc Tế, các Hội P&I thống nhất sẽ phát hành “thẻ xanh” (Blue card) cho Công Ước Di Rời Xác Tàu theo yêu cầu, nhằm để các Hội Viên có thể nhận được Giấy chứng nhận từ các Quốc Gia Thành Viên.

Mặc dù các Hội P&I trong Nhóm Hội P&I Quốc Tế thường không cung cấp cho các chủ tàu bảo hiểm P&I rủi ro chiến tranh trực tiếp, nhưng các Hội đã thống nhất cùng đóng góp cho các trách nhiệm phát sinh theo giấy chứng nhận mà Hội đã ban hành, bao gồm các trách nhiệm loại trừ khác, lên đến, nhưng không vượt quá tổng số tiền trách nhiệm quy định trong giấy chứng nhận. Bảo hiểm và loại trừ trong đơn bảo hiểm vẫn sẽ áp dụng bình thường với những trách nhiệm phát sinh khác ngoài Giấy chứng nhận. Công Ước quy định đối với bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm theo Giấy Chứng nhận sẽ không vượt quá giới hạn đã được tính theo Công Ước về Giới hạn Trách Nhiệm đối với các Khiếu nại Hàng Hải năm 1976 (LLMC 1976), được sửa đổi bởi Nghị Định Thư 1996. Công Ước cũng quy định miễn trừ trách nhiệm đối với các hành động chiến tranh (định nghĩa chiến tranh không bao gồm khủng bố) và đối với tổn thất do hành động có chủ ý của bên thứ ba gây ra.

Hội P&I sẽ phát hành các thẻ xanh với điều kiện Hội Viên đồng ý khi một khoản thanh toán bất kỳ theo Giấy chứng nhận của Hội P&I liên quan đến các rủi ro chiến tranh, Hội Viên sẽ hoàn trả cho Hội P&I khoản bồi hoàn được bảo hiểm theo đơn bảo hiểm P&I rủi ro chiến tranh của Hội Viên hoặc đã có thể được bồi hoàn nếu Hội Viên đã duy trì và tuân thủ các điều khoản và điều kiện của đơn bảo hiểm P&I rủi ro chiến tranh dạng chuẩn, và đồng ý ủy quyền cho Hội P&I thay mặt Hội Viên bảo vệ quyền lợi của Hội Viên theo đơn bảo hiểm này và đối với bên thứ ba bất kỳ. Bằng việc yêu cầu một thẻ xanh, Hội Viên sẽ được coi là đã đồng ý với điều kiện này.

Vì vậy điều cần thiết là tất cả các Hội Viên đều đảm bảo có bảo hiểm P&I rủi ro chiến tranh theo các điều khoản chuẩn với giới hạn trách nhiệm P&I riêng.

Giấy Chứng Nhận của Quốc Gia Thành Viên

Rõ ràng có thể thấy các Quốc Gia Thành Viên sẽ xử lý một lượng lớn yêu cầu thủ tục hành chính để phát hành các Giấy chứng nhận

Các tàu đã đăng ký ở một Quốc Gia Thành Viên phải nhận được Giấy chứng nhận từ Quốc Gia đó. Giấy chứng nhận này sẽ được chấp nhận như là một bằng chứng về bảo hiểm khi ghé qua hay cập bất kỳ cảng nào ở một Quốc Gia Thành Viên.

Các tàu đã đăng ký ở một Quốc Gia không phải là Quốc Gia Thành Viên của Công Ước nhưng đi đến các nước là các Bên của Công Ước phải nhận được giấy chứng nhận từ một Quốc Gia Thành Viên. Ban Thư Ký của Nhóm Hội P&I Quốc Tế giữ liên lạc với các cơ quan quản lý của nhiều Quốc Gia Thành Viên và sẽ xác định các quốc gia thành viên nào sẵn sàng phát hành giấy chứng nhận cho các tàu không treo cờ của mình. Các Hội P&I sẽ cung cấp thêm thông tin kịp thời.

Thẻ Xanh

Các Hội P&I sẽ bắt đầu phát hành thẻ xanh theo yêu cầu trong các đợt tái tục sắp tới.

Các Quốc Gia Thành Viên đã được thông báo theo thông lệ các Hội P&I trong Nhóm Hội P&I Quốc Tế sẽ phát hành thẻ xanh bản điện tử. Thẻ xanh điện tử có thể được các Hội Viên chuyển tiếp cho cơ quan có thẩm quyền của Quốc Gia Thành Viên phát hành Giấy chứng nhận của Quốc gia đó. Cần lưu ý rằng Thông Tư 3464 của IMO khuyến khích các Quốc Gia Thành Viên “chấp nhận các thẻ xanh được phát hành bởi một Hội P&I trong Nhóm Hội P&I Quốc Tế khi có thể xác minh thẻ xanh đó từ trang web của Hội P&I trong Nhóm Hội P&I Quốc tế”.

Các Quốc Gia Thành Viên của Công ước (tại thời điểm 10 tháng 10 năm 2014)

Quốc Gia/Lãnh Thổ	Ngày Gửi	Ngày Có Hiệu Lực
Bun-ga-ri*	08/02/2012	14/04/2015
Congo	19/05/2014	14/04/2015
Đan Mạch*	14/04/2014	14/04/2015
Đức	20/06/2013	14/04/2015
Ấn Độ	23/03/2011	14/04/2015
Iran (Cộng Hòa Hồi Giáo)	19/04/2011	14/04/2015
Ma-lai-xi-a	28/11/2013	14/04/2015
Ma-rốc	13/06/2013	14/04/2015
Nigeria	23/07/2009	14/04/2015
Palau	29/09/2011	14/04/2015
Vương Quốc Anh*	30/11/2012	14/04/2015

* Các Quốc Gia sẽ áp dụng công ước đến phạm vi lãnh hải của họ.

Các Định Nghĩa và Thuật Ngữ của Công Ước được sử dụng trong Thông Tư này

Các Định Nghĩa Công Ước

“Chủ tàu đăng ký” (registered owner) có nghĩa là người hoặc những người đã đăng ký là chủ sở hữu của tàu hoặc, nếu không đăng ký, người hoặc những người sở hữu tàu tại thời điểm xảy ra tai nạn hàng hải. Tuy nhiên, trong trường hợp tàu là tài sản của một Quốc Gia và được vận hành bởi một công ty đăng ký như một nhà khai thác hoặc chủ sở hữu của tàu ở Quốc Gia đó, “chủ tàu đăng ký” là công ty đó

“Tàu” (ship) có nghĩa là tàu đi biển bất cứ loại nào và bao gồm tàu cánh ngầm, tàu đệm khí, tàu lặn, công trình nổi và giàn khoan nổi, trừ khi các nhà giàn này ở các vị trí phục vụ việc thăm dò, khai thác, hay sản xuất các tài nguyên thiên nhiên dưới đáy biển.

“Xác tàu” (wreck), sau một tai nạn hàng hải, có nghĩa là: (a) tàu bị chìm hay mắc cạn, hoặc (b) bị chìm một phần hay mắc cạn một phần, bao gồm cả các vật thể từ tàu; hoặc (c) bất kỳ vật thể nào từ tàu bị rơi xuống biển và bị

mắc cạn, chìm hay trôi dạt trên biển; hoặc (d) một tàu có thể, hoặc dự đoán là bị chìm hay mắc cạn, khi các biện pháp hữu hiệu để hỗ trợ tàu hay bất kỳ tài sản nào đang gặp nguy hiểm chưa sẵn sàng được thực hiện.

“Mối Nguy hiểm” (hazard) có nghĩa là bất kỳ điều kiện hay mối đe dọa nào mà: (a) gây hại hay cản trở đến hành hải; hoặc (b) có thể dẫn đến ô nhiễm đối với môi trường hàng hải, hoặc gây hại đối với bờ biển hay lợi ích liên quan của một hay nhiều Quốc Gia.

“Khu vực Công Ước” (Convention area) có nghĩa là đặc khu kinh tế (EEZ) của một Quốc Gia Thành Viên, được thiết lập phù hợp với luật quốc tế hoặc, nếu một Quốc Gia Thành Viên chưa thành lập đặc khu như vậy, là một khu vực nằm ngoài và giáp với lãnh hải của Quốc Gia đó, được thiết lập bởi Quốc Gia đó phù hợp với luật quốc tế và rộng không quá 200 hải lý tính từ đường cơ sở xác định chiều rộng của vùng lãnh hải.

Vùng lãnh hải thường kéo dài 12 hải lý tính từ đường cơ sở bờ biển. **EEZ** bắt đầu từ mép về phía biển của lãnh hải và mở rộng đến cự ly tới 200 hải lý tính từ đường cơ sở.

Các Hội P&I thuộc Nhóm Hội P&I Quốc Tế cũng đã ban hành các thông báo tương tự.

Trân trọng,

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

(Với tư cách là các Nhà Quản Lý)

A Paulson

Giám Đốc