

Tháng 6 năm 2012

No. 9 2012/2013

Kính gửi các ngài,

Các Biện Pháp Mới Của EU Đối Với Iran – Quy Định số 267/2012 ngày 23 tháng 3 năm 2012 của Hội Đồng

Nhóm hội P&I quốc tế mới đây đã cập nhật Các Câu Hỏi Thường Gặp(FAQs) của mình và nội dung cụ thể như sau:

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 tham vọng hạt nhân của Chính Phủ Iran. Cụ thể, Hội Đồng đã đưa vào áp dụng các biện pháp mới để cấm buôn bán và vận chuyển dầu thô, các sản phẩm dầu và các sản phẩm hóa dầu. Các biện pháp mới 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 Nhóm hội đã trao đổi công văn và gặp gỡ với Bộ Tài Chính Vương Quốc Anh để thảo luận về nội dung và việc áp dụng Quy Định này.

FAQ tiếp theo, và điều cần được hiểu cùng với FAQ đã ban hành ngày 8 tháng 2 năm 2012, thay thế cho FAQ đã ban hành ngày 27 tháng 3 năm 2012 và đề cập đến các vấn đề hiện hành sau:

- Tình Trạng Pháp Lý của Quy Định số 267/2012 của Liên Minh Châu Âu;
- Tác động của "giai đoạn ân hạn";
- Tác động đối với các chủ tàu,
- Tác động đối với sự chi trả bảo hiểm của các Hội P&I

Cũng cần phải lưu ý rằng FAQ 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 có hiệu lực từ ngày 24 tháng 3 năm 2012 và mang lại hiệu lực cho, tùy thuộc vào những sửa đổi trong đó, **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 này, trước mắt vì những điều khoản liên quan đến việc vận chuyển dầu thô, dầu và hóa dầu của Iran và các hoạt động bảo hiểm liên quan từ đó, có hiệu lực từ ngày đã nêu trong Quy Định này, đặc biệt là trong các Điều 11 - 14

2. Tác động của "giai đoạn ân hạn" đã nêu trong Điều 12 và 14 của Quy Định là gì?

Quy Định khẳng định lại 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.

Nếu không có hướng dẫn cụ thể, cần hiểu rằng các giai đoạn ân hạn này tương ứng sẽ hết hạn vào 23h59 ngày 30 tháng 4 và 23h59 ngày 30 tháng 6.

Các điều khoản được nêu trong Quyết Định này liên quan đến các hợp đồng phụ không thay đổi.

Có các quy định mới liên quan đến việc cung cấp, trực tiếp hoặc gián tiếp, bảo hiểm trách nhiệm của bên thứ ba và bảo hiểm trách nhiệm môi trường cũng như tái bảo hiểm đến ngày 1 tháng 7 năm 2012 (đối với các sản phẩm dầu thô và / hoặc dầu của Iran) và ngày 1 tháng 5 năm 2012 (đối với các sản phẩm hóa dầu của Iran). Bảo hiểm P&I sẽ nằm trong khuôn khổ của các quy định này.

Tác động của các quy định này nhằm làm rõ một sự ngoại lệ với việc cấm nói chung trong các Điều 11 và 13 về việc cung cấp bảo hiểm và tái bảo hiểm liên quan đến nhập khẩu, mua hoặc vận chuyển các sản phẩm dầu thô, dầu và hóa dầu tương ứng, bảo hiểm P&I có thể tiếp tục được cung cấp nhưng chỉ đến ngày 1 tháng 7 năm 2012 đối với bảo hiểm và tái bảo hiểm vận chuyển các sản phẩm dầu thô và dầu của Iran và ngày 1 tháng 5 năm 2012 đối với việc vận chuyển các sản phẩm hóa dầu, và luôn luôn tuân thủ các điều khoản của Điều 12 và 14 (sẽ được đề cập trong câu hỏi 3 dưới đây).

Cần lưu ý là ngoại lệ mới đối với việc cấm nói chung đối với bảo hiểm và tái bảo hiểm chỉ áp dụng đến các ngày cuối cùng tương ứng, và các hàng hóa bị cấm cần phải được giải tỏa, và/hoặc các khoang dầu của Iran cần được tiêu thụ, trước khi kết thúc các giai đoạn đã quy định để tránh bất kỳ khả năng nào của việc vi phạm các quy tắc trừng phạt của một Hội P&I.

Các điều khoản mới 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 Hội Viên của họ. Vẫn còn một số nội dung chưa rõ ràng trong dự thảo liên quan đến việc những hợp đồng nào được hiểu là nằm trong yêu cầu thông báo này và yêu cầu này có mở rộng ra các hợp đồng phụ như các hợp đồng vận chuyển hay không nhưng phương pháp tiếp cận thận trọng là 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 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 tối thiểu theo yêu cầu. Trong những trường hợp này, chủ tàu cần thông báo càng nhiều càng tốt cho cơ quan có thẩm quyền của Quốc Gia Hội 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 sở hữu nào không được thành lập trong một quốc gia thành viên EU.

Sau khi đưa vào quy định này liên quan đến bảo hiểm trách nhiệm của bên thứ ba và bảo hiểm trách nhiệm môi trường cũng như tái bảo hiểm đã nêu ở trên, tuy nhiên yêu cầu thông báo trước tối thiểu 20 ngày làm việc sẽ không áp dụng đối với các dàn xếp về 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

Nội dung tương ứng trong các Điều 12 và 14 của Quy Định này cho phép tiếp tục nhập khẩu hoặc vận chuyển các sản phẩm dầu thô, dầu và hóa dầu bởi các chủ tàu do EU quản lý đã được chất hàng hoặc xuất phát từ Iran nằm ngoài giai đoạn có hiệu lực của Quy Định này đến các ngày kết thúc tương ứng ngày 1 tháng 7 năm 2012 và ngày 1 tháng 5 năm 2012 miễn là chúng theo

các hợp đồng trước ngày 23 tháng 1 năm 2012 (hoặc theo các hợp đồng phụ từ đó). Việc nhập khẩu hoặc vận chuyển bởi các chủ tàu EU theo các hợp đồng sau ngày 23 tháng 1 năm 2012 bị cấm. Việc vận chuyển có thể bao gồm việc vận chuyển nhiên liệu dưới dạng các khoang dầu. Các chủ tàu không thuộc diện EU quản lý vẫn có thể tiếp tục vận chuyển các hàng hóa hoặc các khoang dầu này để giao hàng ở EU tùy thuộc vào các dàn xếp hợp đồng trước ngày 23 tháng 1 (hoặc theo các hợp đồng phụ từ đó) đến các ngày hết hạn tương ứng. Sau đó các chủ tàu không thuộc diện EU quản lý có thể tiếp tục vận chuyển các hàng hóa này nhưng chỉ đến các địa chỉ không thuộc EU, phải luôn tuân thủ bất kỳ chế tài 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.

Đồng thời, tùy thuộc vào mức độ mà các con tàu vận chuyển các hàng hóa này có thể nhận nhiên liệu dầu của Iran, điều này có thể dẫn đến những quy định cấm buôn bán và/hoặc bảo hiểm riêng.

4. 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 điều khoản loại bỏ bảo hiểm buôn bán không cần trọng 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. Tùy thuộc vào mức độ một chủ tàu thực hiện một chuyến tàu như vậy, trách nhiệm của chủ tàu đó sẽ không được bảo hiểm bởi Hội P&I Của Nhóm hội P&I quốc tế của mình.

Không phải tất cả các Hội P&I Của 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 xuất phát 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

Theo các Điều 12.2 và 14.2, các hiệp hội EU và không phải EU sẽ có thể tiếp tục cung cấp bảo hiểm cho các chủ tàu EU và không phải EU cho đến ngày kết thúc tương ứng ngày 1 tháng 7 năm 2012 hoặc ngày 1 tháng 5 năm 2012. Tuy nhiên trong trường hợp việc vận chuyển là theo một hợp đồng sau ngày 23 tháng Một, chuyến tàu đó sẽ vi phạm các yêu cầu của Điều 12 và Điều 14 của Quy Định này (chỉ cho phép thực hiện các hợp đồng trước ngày 23 tháng 1 năm 2012 hoặc các hợp đồng phụ từ đó) và có thể sẽ dẫn đến việc loại bỏ bảo hiểm đối với các trường hợp trừng phạt của các Hội P&I và kết quả là mặc dù được quy định trong các Điều 12.2 và 14.2, các chủ tàu sẽ không được bảo hiểm đối với các chuyến tàu như vậy.

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

(a) Các hội P&I do EU quản lý

Theo các Điều 12.2 và 14.2, các hiệp hội EU và không phải EU sẽ có thể tiếp tục cung cấp bảo hiểm cho các chủ tàu EU và không phải EU cho đến ngày kết thúc tương ứng ngày 1 tháng 7 năm 2012 hoặc ngày 1 tháng 5 năm 2012. Tuy nhiên trong trường hợp việc vận chuyển là theo một hợp đồng sau ngày 23 tháng 1, và được thực hiện bởi một chủ tàu EU, chuyến tàu đó sẽ vi phạm các yêu cầu của Điều 12 và Điều 14 của Quy Định (chỉ cho phép thực hiện các hợp đồng trước ngày 23 tháng 1 năm 2012 hoặc các hợp đồng phụ từ đó) và có thể sẽ dẫn đến việc loại bỏ bảo hiểm đối với các trường hợp trừng phạt của các Hội P&I và kết quả là mặc dù được quy định trong các Điều 12.2 và 14.2, các chủ tàu sẽ không được bảo hiểm đối với các chuyến tàu như vậy. Tuy nhiên nếu việc vận chuyển là theo một hợp đồng sau ngày 23 tháng 1 năm 2012, và được thực hiện bởi một chủ tàu không thuộc EU và hàng hóa đó không được chuyển đến EU, chuyến tàu như vậy sẽ không vi phạm Quy Định và việc chi trả bảo hiểm và tái bảo hiểm sẽ tiếp tục được cung cấp cho đến ngày hết hạn tương ứng nhưng không được quá ngày đó.

(b) Các Hội P&I không do EU quản lý

Các Hội P&I Của 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. Đối với bảo hiểm cung cấp bởi các Hội P&I này cho các con tàu thuộc sở hữu hoặc treo cờ của EU hoặc không phải EU buôn bán trước ngày hết hạn liên quan với các hàng hóa bị cấm đến EU, việc vận chuyển như vậy, miễn là theo một hợp đồng trước ngày 23 tháng 1 năm 2012 sẽ được phép và sẽ không dẫn đến các điều khoản loại bỏ bảo hiểm trừng phạt của Hội P&I. Tuy nhiên trong trường hợp việc vận chuyển là theo một hợp đồng sau ngày 23 tháng 1, chuyến tàu đó sẽ vi phạm các yêu cầu của Điều 12 và Điều 14 của Quy Định này và việc bảo hiểm sẽ bị ảnh hưởng bởi việc loại bỏ bảo hiểm trừng phạt của Hội P&I như đã lưu ý ở đoạn (a) ở trên.

Ngoài ra, thậm chí khi việc vận chuyển đó không vi phạm các điều khoản của Quy Định (ví dụ trong trường hợp một chuyến tàu của một con tàu không thuộc sở hữu hay treo cờ EU đến một điểm đến không thuộc EU, bất kể là theo một hợp đồng trước hoặc sau ngày 23 tháng 1 năm 2012), các quyền hoàn lại của Hội P&I không thuộc EU theo sự dàn xếp góp vốn chung của Nhóm hội P&I quốc tế từ các Hội P&I 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. Tuy nhiên, các Hội P&I Của Nhóm hội P&I quốc tế không do EU quản lý đã đưa các điều khoản vào trong các quy tắc của mình để loại bỏ bảo hiểm trong đó, theo các biện pháp trừng phạt, quỹ chung và/hoặc bản thân các nhà tái bảo hiểm cũng bị cấm bảo hiểm/thanh toán.

5. Các khoang dầu

Mặc dù các điều khoản của Quy Định không nói rõ cụ thể về các khoang dầu, nhưng có khả năng là vấn đề này thuộc vào phần mô tả chung về các sản phẩm dầu thô và dầu có trong Điều 11 với kết quả là nếu các khoang dầu này xuất phát từ Iran, có thể sẽ dẫn đến việc cấm mua, nhập khẩu, vận chuyển và bảo hiểm.

Trong trường hợp một chủ tàu EU việc chất hàng cho các khoang dầu của Iran hoặc một phần của Iran bất kể là ở Iran hay ở nơi nào khác sẽ đặt chủ tàu vào tình thế vi phạm các điều khoản cấm này. Ngoài ra, điều này có thể dẫn đến việc loại bỏ bảo hiểm theo các biện pháp trừng phạt của Hội P&I. Trong trường hợp một chủ tàu không phải EU việc chất hàng cho các khoang dầu của Iran hoặc một phần của Iran bất kể là ở Iran hay ở nơi nào khác sẽ không đặt chủ tàu vào tình

thể vi phạm các điều khoản cấm này (trừ khi con tàu đó buôn bán trong phạm vi lãnh hải của EU) nhưng điều này có thể đủ để dẫn đến việc loại bỏ bảo hiểm theo các biện pháp trừng phạt của Hội P&I như đã nêu ra trong đoạn 4 (b) ở trên.

Chúng ta biết rằng các khoang dầu của Iran hoặc có một phần của Iran được chất từ nhiều cảng/địa điểm ngoài Iran và trong thực tế chủ tàu hay Hội P&I của chủ tàu có thể khó xác định liệu các khoang dầu đã được chất hàng xuất phát từ Iran hay có một phần dầu Iran. Tối thiểu, các chủ tàu cần kiểm tra để đảm bảo rằng các khoang dầu mà họ đang chất hàng không xuất phát từ Iran hoặc có một phần của Iran và trong trường hợp các tàu được vận hành theo kiểu thuê có thời hạn hoặc thuê khô tàu thì phải yêu cầu người thuê tàu thực hiện điều tra thẩm định tương tự. Điều 42 của Quy Định nêu rõ rằng các biện pháp đã nêu trong Quy Định sẽ không dẫn đến trách nhiệm của những người hoặc tổ chức nếu họ không biết hoặc không có lý do hợp lý để nghi ngờ rằng hành động của họ sẽ vi phạm lệnh cấm. Trước khi chất hàng cho các khoang dầu các chủ tàu/người thuê tàu nên cẩn thận tìm hiểu liên quan đến nguồn gốc của các khoang dầu.

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

Trân 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