

# Cướp biển – Hướng dẫn Ngành về Khu cố thủ & các Câu hỏi Thường gặp sửa đổi của Nhóm Quốc tế

## Hướng dẫn Ngành về Xây dựng và Sử dụng các Khu cố thủ

Thông tin chi tiết về xây dựng và sử dụng các khu cố thủ đã được soạn thảo bởi các tổ chức ngành vận chuyển tàu biển, đây là các bên ký vào Những Tác nghiệp Quản lý Tốt nhất (BMP) với sự ủng hộ của EUNAVFOR, CMF, NATO và UKMTO.

Tài liệu có tên là “Hướng dẫn về Xây dựng và Sử dụng các Khu cố thủ trong Vùng nước bị Ảnh hưởng bởi Cướp biển Somali” và có thể được tải từ liên kết an toàn tại website của [Trung tâm An ninh Hàng hải – Vùng mòm của Châu Phi](#) (MSCHOA).

Các hội viên cũng có thể liên hệ với Bộ phận đề phòng và hạn chế tổn thất nếu muốn nhận bản hướng dẫn qua email.

## Cướp biển – Các Câu hỏi Thường gặp sửa đổi của Nhóm Hội Quốc tế

Trong năm 2009 Nhóm Hội Quốc tế đã phát hành bộ các Câu hỏi Thường gặp về cướp biển. Trên cơ sở cập nhật tình hình trong thời gian gần đây, Nhóm Hội Quốc tế đã cập nhật bộ các Câu hỏi Thường gặp với những nội dung như sau:

### *1. Các Hội P&I có bảo hiểm cho rủi ro cướp biển?*

Các trách nhiệm thông thường mà các hiệp hội gánh chịu vẫn được bảo hiểm khi phát sinh các sự cố do cướp biển. Các trách nhiệm này dường như có nhiều khả năng liên quan đến tổn thất về sinh mạng/thương vong cá nhân/ốm đau, điều trị tổn thương/stress và tư vấn luật sư, thay thế thủy thủ đoàn và hồi hương cũng như mất mát tài sản của thủy thủ đoàn/hành khách. Các trách nhiệm cũng có thể mở rộng đến ô nhiễm, khả năng di chuyển xác tàu và các trách nhiệm có khả năng xảy ra về hàng hóa/ GA (Tổn thất Chung) trong trường hợp có lỗi hoặc sơ suất của chủ tàu. Liên quan đến các yêu cầu bồi thường được quy định chặt chẽ theo các Công ước Quốc tế, việc biện hộ “hành vi cố ý” có thể đưa ra một số bảo vệ trong trường hợp/nếu áp dụng.

Tuy nhiên các trách nhiệm đó được loại trừ khỏi hợp đồng bảo hiểm nếu được gây ra bởi việc sử dụng/tham gia của một số “vũ khí chiến tranh” được quy định cụ thể trong các quy tắc của hội P&I hoặc “các vũ khí tương tự khác” như các vũ khí được quy định cụ thể. Đồng thời, trong trường hợp các bên bảo hiểm Rủi ro Chiến tranh P&I chính quy định cả cướp biển như một rủi ro đã được nêu cụ thể thì có thể có sự trùng hợp giữa các trách nhiệm bảo hiểm P&I phát sinh từ cướp biển được bảo hiểm bởi các nhà bảo hiểm Rủi ro Chiến tranh P&I và các trách nhiệm được bảo hiểm bởi các Nhóm hội quốc tế

## 2. “Các vũ khí chiến tranh tương tự” có nghĩa là gì?

Không có định nghĩa trong Thỏa thuận hợp tác ( Pooling Agreement) hoặc trong các quy tắc của Hội P&I nhưng cụm từ được sử dụng trong rủi ro chiến tranh không bao gồm “hoặc các vũ khí chiến tranh tương tự khác” cho thấy rằng các vũ khí đó cần phải có cùng tính chất đối với các vũ khí được xác định trước đó. Các vũ khí chiến tranh được xác định cụ thể gồm mìn, ngư lôi, bom, tên lửa, súng cối và thuốc nổ và thể hiện một ý định rằng một số vũ khí ngoài súng/súng trường/đạn được thông thường có thể cần để cấu thành điều khoản loại trừ.

Cho đến nay các loại vũ khí thường được các cướp biển sử dụng (súng ngắn, súng trường, AK47s và RPGs) thường được Nhóm Hiệp hội coi là không cấu thành một loại trừ. Tuy nhiên, việc sử dụng ngày càng tăng đội bảo vệ được trang bị vũ khí trên tàu có thể dẫn đến việc cướp biển phải sử dụng đến các loại vũ khí hạng nặng thuộc loại mà dẫn đến loại trừ. Trong trường hợp đó, các trách nhiệm sẽ thường được bảo hiểm bởi hợp đồng Rủi ro Chiến tranh P&I của chủ tàu.

## 3. Cướp biển và khủng bố khác nhau như thế nào?

- **Định nghĩa về Cướp biển**

- (i) **Điều 101 của UNCLOS : Định nghĩa**

Theo **Công ước của Liên hiệp quốc về Luật Biển (UNCLOS)** năm 1982, "hành động cướp biển" bao gồm:

(a) Mọi hành động trái phép dùng vũ lực hay bắt giữ hoặc bất kỳ sự cướp phá nào do thủy thủ hoặc hành khách trên một chiếc tàu hay một phương tiện bay tư nhân gây nên, vì những mục đích riêng tư, và nhằm:

(i) Chống lại một chiếc tàu hay một phương tiện bay khác, hay chống lại những người hay tài sản trên con tàu hoặc phương tiện bay đó ở biển cả;

(ii) Chống lại một chiếc tàu hay một phương tiện bay, người hay tài sản, ở một nơi không thuộc quyền tài phán của một quốc gia nào;

(b) Mọi hành động tham gia có tính chất tự nguyện vào việc sử dụng một chiếc tàu hay một phương tiện bay, khi người tham gia biết từ những sự việc rằng chiếc tàu hay phương tiện bay đó là một tàu hay phương tiện bay cướp biển;

(c) Mọi hành động nhằm xúi giục người khác phạm những hành động được xác định ở điểm (a) hoặc (b).

- (ii) **Cục Hàng hải Quốc tế (IMB)** định nghĩa cướp biển như sau:

“hành động lên bất kỳ tàu nào với ý định phạm tội trộm cắp hoặc bất kỳ hành động phạm tội nào khác và với ý định hoặc khả năng sử dụng vũ lực để thực hiện hành động đó”.

### **(iii) Republic of Bolivia v Indemnity Mutual Mar Ass Co Ltd (1909)**

Như được định nghĩa trong *Republic of Bolivia v Indemnity Mutual Mar Ass Co Ltd (1909)*, một cướp biển là “một người cướp một cách ngẫu nhiên vì mục đích của chính mình, và không phải là một người đơn thuần hành động chống lại của cải của một nhà nước cụ thể vì mục đích công, mục đích thành lập một chính phủ, mặc dù hành động đó có thể là trái phép và thậm chí là phạm tội, và mặc dù người đó có thể không hành động thay mặt cho một hội được tổ chức về mặt chính trị.”

### **(iv) Athens Maritime Enterprises Corp v Hellenic Mutual War Risks Association (Bermuda) Ltd [1983] - The Andreas Lemos**

Theo công pháp quốc tế, cướp biển bao gồm các hành động bạo lực được thực hiện ở vùng biển khơi mà không có quyền hạn được công nhận và bên ngoài lãnh thổ tài phán của bất kỳ Nhà nước nào. Trong nội dung của một hợp đồng bảo hiểm, cướp biển không bị giới hạn ở các hành động bên ngoài lãnh hải.

**(v) Thỏa ước Hợp tác của nhóm hội quốc tế** không chứa đựng định nghĩa hoặc loại trừ nào về cướp biển. Các quy tắc của Hiệp hội theo Thỏa ước Hợp tác.

- **Định nghĩa về Khủng bố**

Có rất nhiều định nghĩa về khủng bố trong đó bao gồm hành động bạo lực hoặc đe dọa bạo lực, đánh bom, bắt cóc và ám sát được thực hiện vì mục đích chính trị.

Các khác biệt cơ bản giữa khủng bố và cướp biển dường có các động cơ và mục tiêu khác nhau, trong đó khủng bố là động cơ và ý định chính trị để gây ra cái chết/thương vong/thiệt hại và cướp biển là việc chiếm đoạt bằng vũ lực tài sản/con người để đảm bảo thu được lợi ích tài chính riêng/cá nhân.

#### **4. Tại sao sự khác biệt này có ý nghĩa quan trọng?**

Cho mục đích bảo hiểm của các hội P&I, sự khác biệt này là cơ bản do các trách nhiệm P&I phát sinh từ các hành động cướp biển không phải là một rủi ro được loại trừ trong khi các trách nhiệm phát sinh từ khủng bố là rủi ro được loại trừ (và có thể rơi vào phạm vi của hợp đồng bảo hiểm rủi ro chiến tranh).

#### **5. Phạm vi bảo hiểm thân tàu và phạm vi bảo hiểm rủi ro chiến tranh của các bên bảo hiểm là gì?**

Phụ thuộc vào các thu xếp bảo hiểm cụ thể của chủ tàu, giữa các bên bảo hiểm thân tàu, máy tàu và các bên bảo hiểm rủi ro chiến tranh sẽ cung cấp hợp đồng bảo hiểm tài sản (Thân tàu & máy tàu/Tồn thất chung/Cứu nạn...) và bảo hiểm rủi ro chiến tranh P&I. Nếu một sự cố Cướp biển dẫn đến loại trừ chiến tranh của hiệp hội (theo quy định của điều khoản vũ khí chiến tranh), các trách nhiệm do hậu quả dường như được bảo hiểm bởi các bên bảo hiểm rủi ro chiến tranh. Đồng

thời, như đã nêu trong các Câu hỏi Thường gặp 1 trên đây, một số bên bảo hiểm Rủi ro Chiến tranh P&I cũng bảo hiểm đối với cướp biển như một rủi ro đã được nêu cụ thể.

## **6. *Chủ tàu có nên trang bị đội bảo vệ?***

Về bản chất, không có giới hạn hoặc ngăn cấm nào trong hợp đồng bảo hiểm đối với việc triển khai đội bảo vệ hoặc nhân viên an ninh trên tàu và các nhân viên được đào tạo phù hợp và có năng lực có thể hỗ trợ tốt nhằm tăng cường quy trình và việc ứng phó an ninh trên tàu.

Trong mỗi trường hợp, đó là một quyết định hoạt động của chính chủ tàu trong đó cần căn cứ vào việc đánh giá rủi ro chuyến hành trình cụ thể xem liệu có cần trang bị đội bảo vệ được trang bị vũ khí hoặc không được trang bị vũ khí. Trong trường hợp các nhân viên an ninh trên tàu được triển khai, cần phải có sự quan tâm và xem xét hợp lý liên quan đến việc lựa chọn chỉ định công ty an ninh.

Có một số sáng kiến cá nhân hoặc được Nhà nước tài trợ nhằm phát triển các hệ thống cấp phép cho các bên cung cấp dịch vụ an ninh tư nhân trong đó các sáng kiến được kiểm soát và, trong phạm vi phù hợp, được hỗ trợ bởi ngành, bao gồm cả Nhóm Hiệp hội. Tuy nhiên, trong chừng mực Nhóm Hội quốc tế biết được thì cho đến nay không có sáng kiến nào được phát triển đầy đủ đối với việc cấp phép mà giúp ích được nhiều cho các chủ tàu trong việc lựa chọn được các bên cung cấp dịch vụ an ninh có đủ năng lực, an toàn và chuyên nghiệp.

Việc triển khai lực lượng an ninh được trang bị vũ khí hoặc không được trang bị vũ khí không phải là một biện pháp thay thế nhưng trong các trường hợp phù hợp thì là một biện pháp bổ sung cho việc tuân thủ hiệu quả với phiên bản mới nhất của Những Tác nghiệp Quản lý Tốt nhất (BMPs) chung trong ngành.

Một phần quan trọng của việc tuân thủ với BMP là việc liên lạc với các lực lượng hải quân, họ là đơn vị có thể cung cấp các tin tức tình báo quý giá và trong một số trường hợp trợ giúp trực tiếp cho tàu mà chủ tàu đã tuân theo quy trình BMP thực hiện liên lạc với MSCHOA (Trung tâm An ninh Hàng hải – Vùng trung tâm Châu Phi) và với UKMTO (Cơ quan Hoạt động Hàng hải Anh tại Dubai) trước khi đi vào Khu vực Rủi ro Cao. Thông tin liên hệ dễ dàng được tìm thấy ở BMPs và trong trường hợp đội bảo vệ được trang bị vũ khí thì các chủ tàu cần thông tin cho MSCHOA biết.

## **7. *Đội bảo vệ có cần được trang bị vũ khí?***

Quan điểm kiên định của các nhà nước và hiệp hội ngành là thủy thủ đoàn không cần phải được trang bị vũ khí. Tuy nhiên, quan điểm đối lập mạnh mẽ trước đây của các hiệp hội ngành đối với việc sử dụng lực lượng bảo vệ được trang bị vũ khí đã giảm bớt trong bối cảnh cấp độ hoạt động cướp biển tăng lên trong các khu vực nằm xa khu vực bảo vệ hải quân và ngược lại với tình trạng mức độ hung hãn ngày càng tăng chống lại thủy thủ đoàn. Có một sự chuyển đổi từ sự đối lập chung sang sự trung hòa hơn và trong các trường hợp rủi ro cao thì có sự ủng hộ tích cực để triển khai nhân sự được trang bị vũ khí.

Các nguyên nhân cơ bản phản đối việc trang bị vũ khí cho nhân viên an ninh nằm ở các rủi ro gắn liền với việc sử dụng vũ khí bởi những người không được đào tạo/hoặc được đào tạo không đúng, rủi ro phát sinh tăng về tổn thất sinh mạng/thương vong thông qua việc giao tranh được trang bị vũ khí và rủi ro về khuyến khích sự leo thang các giao tranh được trang bị vũ khí và việc sử dụng các loại vũ khí mạnh mẽ và hiệu chiến hơn.

Các hạn chế về Quốc gia Tàu mang cờ và Chính quyền cảng và các yêu cầu hoặc cấm việc cấp phép bố trí hoặc di chuyển nhân viên an ninh và vũ khí trên các tàu cũng phải được cân nhắc cẩn thận trong bất kỳ quyết định nào liên quan đến việc triển khai lực lượng được trang bị vũ khí trên các tàu. Nhóm Hiệp hội được thông báo rằng Hiệp hội Vận tải Biển Quốc tế (ICS) đang áp dụng bảng “Quy tắc về Quốc gia Tàu mang cờ và các Yêu cầu về vũ khí và lực lượng bảo vệ được trang bị vũ khí tư nhân trên tàu” mà có thể được xem là hữu ích trong vấn đề này.

Trong trường hợp lực lượng bảo vệ được trang bị vũ khí được sử dụng, nếu có sự lựa chọn giữa các Biệt đội Bảo vệ Tàu (VPD) được lập phục vụ các thành viên lực lượng quân đội hoặc nhân viên an ninh được trang bị vũ khí làm việc theo hợp đồng (PCASPs), thì nhóm đề cập sau này được ưu thích chọn lựa hơn, các nội dung khác giống nhau.

Việc đánh giá rủi ro chuyển đi trọn vẹn cần được tiến hành để quyết định liệu có cần triển khai các nhân viên an ninh có trang bị vũ khí trên tàu. Trong trường hợp quyết định triển khai các nhân viên an ninh có trang bị vũ khí, chủ tàu cần quan tâm đến “Hướng dẫn Tạm thời đối với Chủ tàu, Người khai thác tàu và Thuyền trưởng về sử dụng nhân viên an ninh được trang bị vũ khí làm việc theo hợp đồng trên tàu hoạt động trong khu vực có rủi ro cao về cướp biển” của IMO mà được căn cứ vào các hướng dẫn của ngành và được IMO phát hành trong Thông tư số 1405 ngày 23 tháng 5 năm 2011.

#### ***8. Hợp đồng bảo hiểm có bị ảnh hưởng bởi việc sử dụng nhân viên an ninh có trang bị vũ khí hoặc bằng cách nào khác?***

Phạm vi của bất kỳ ảnh hưởng nào đối với hợp đồng bảo hiểm có khả năng phụ thuộc vào tổn thất/nguyên nhân tùy theo từng trường hợp. Không có khả năng là hợp đồng bảo hiểm sẽ bị ảnh hưởng bởi việc sử dụng/các hành động của lực lượng bảo vệ không được trang bị vũ khí nhưng việc can thiệp bởi lực lượng bảo vệ được trang bị vũ khí có thể gây ra ảnh hưởng đến hợp đồng bảo hiểm nếu việc sử dụng của họ vi phạm Quốc gia Tàu mang cờ, Chính quyền cảng hoặc quy định cấm khác của pháp luật hiện hành.

Chủ tàu cũng cần đảm bảo rằng việc cho lên tàu các nhân viên an ninh bổ sung không dẫn đến việc họ vi phạm các yêu cầu về thiết bị an toàn và chứng nhận của SOLAS.

#### ***9. Có vấn đề nào về hợp đồng/bảo hiểm với việc sử dụng các công ty an ninh?***

Có rất nhiều hình thức thu xếp hợp đồng khác nhau trong việc sử dụng các bên cung cấp an ninh trên tàu và bởi các nhà nước mà có thể cung cấp các nhân viên an ninh và hàng hải trên tàu. Các thu xếp đó có thể chứa đựng việc gánh vác trách nhiệm để bồi thường/giữ không thiệt hại đối với các tổn thất và thiệt hại mang tính hậu quả. Các trách nhiệm mang tính hậu quả được gánh chịu bởi chủ tàu có thể không được các hiệp hội của họ bảo hiểm toàn bộ và có thể bị loại trừ nếu các

trách nhiệm đó lẽ ra đã không phát sinh nếu không có các điều khoản được thống nhất trong đó các trách nhiệm này không được cho phép theo các nguyên tắc trong Thỏa ước Hợp doanh liên quan đến các hợp đồng và việc bồi thường. Tối thiểu là có thể kỳ vọng rằng các điều khoản có thể chứa đựng các bồi thường tương hỗ (và nếu các khoản tiền giới hạn bị loại trừ thì là các khoản tiền giới hạn tương hỗ) đối với các trách nhiệm phát sinh do sơ suất hoặc có thể không kém phần ưu đãi đối với chủ tàu hơn là việc gánh chịu cho nhau (knock for knock). Các hợp đồng cũng có thể yêu cầu bên cung cấp dịch vụ an ninh phải có hợp đồng bảo hiểm đối trách nhiệm của nhân viên và trách nhiệm chung của chính bên cung cấp dịch vụ an ninh và các nhân viên/nhân viên theo hợp đồng phụ của mình.

Một vấn đề hợp đồng quan trọng có khả năng xảy ra khác là việc xử lý trách nhiệm và thẩm quyền của Thuyền trưởng liên quan đến việc sử dụng vũ khí. Các hợp đồng nên ghi nhận trách nhiệm của Thuyền trưởng đối với sự an toàn chung của tàu nhưng chủ tàu cần đặc biệt lưu ý về việc giao kết các điều khoản trong đó mọi quyết định liên quan đến việc sử dụng vũ khí được dẫn chiếu đến Thuyền trưởng trong khi kinh nghiệm của người này và việc đào tạo có thể không được chuẩn bị cho các quyết định chiến đấu. Các vấn đề này có thể được giải quyết thông qua các Quy tắc được thống nhất về Sử dụng Vũ lực quy định trước một khung cho các hành động mà có thể cần thiết khi không có bất kỳ sự tham vấn nào. Nhiều Quốc gia Tàu mang cờ đã chuẩn bị hướng dẫn chi tiết trên cơ sở nội dung mà các quy tắc này có thể bao hàm một cách phù hợp.

Các chủ tàu được khuyến khích tham vấn đầy đủ với các Hội P&I của mình trước khi ký kết các hợp đồng như vậy để các hạn chế của hợp đồng có thể được khắc phục. Do trong trường hợp điều khoản loại trừ “vũ khí chiến tranh” được áp dụng nên có thể không có hợp đồng bảo hiểm P&I nào, chủ tàu cũng cần làm rõ vị thế của các bên bảo hiểm rủi ro chiến tranh liên quan đến các điều khoản của các hợp đồng công ty an ninh mà họ có thể cân nhắc để ký kết.

### ***10. Chủ tàu có thể tìm thấy hướng dẫn tốt nhất ở đâu để tránh bị tấn công?***

Các Hội P&I đã cung cấp cho các chủ tàu tài liệu BMP được xây dựng bởi ngành và được phát hành lần đầu vào tháng 2/2009 (hiện là phiên bản 4) để đối phó với tình hình cướp biển ở biển Somalia/Vịnh Aden. Tài liệu BMP được xem xét liên tục và Phiên bản 4 mới được phát hành phản ánh các bài học thực tế thu được trong ngành và bởi lực lượng quân đội liên quan đến các phương pháp hiệu quả để ngăn chặn và bảo vệ chống lại cướp biển. Các hiệp hội trong ngành như OCIMF, ICS, BIMCO và Intertanko đến nay cũng đã xuất bản hướng dẫn chống cướp biển chung đối với chủ tàu. Website của Hội P&I cũng như website của Nhóm Hiệp hội cũng cung cấp các thông tin/cập nhật/link hữu ích.

Các tổ chức khác có cung cấp các trợ giúp quý giá và thông tin cụ thể về tình hình tại vùng biển Somalia/Vịnh Aden gồm có MSCHOA, UKMTO, Lực lượng chống Cướp biển của Liên minh Châu Âu (EUNAVFOR) và Cục Hàng hải Quốc tế (IMB). Chi tiết về thông tin liên lạc với các cơ quan này được cung cấp trong BMPs.

Trang web mới, được nâng cấp của Trung tâm Vận tải biển NATO (NSC) hiện cung cấp trực tuyến các thông tin tổng thể và kịp thời cho cộng đồng vận tải biển về hoạt động cướp biển xung quanh Vùng Châu Phi.

Chủ tàu có tàu di chuyển qua Khu vực Rủi ro Cao (như được định nghĩa trong BMP) được đặc biệt khuyến khích tuân thủ đầy đủ các quy trình lập kế hoạch, chuyển đi và báo cáo theo khuyến nghị của BMP. Chủ tàu cần đặc biệt chú ý đến các giới hạn đã được xác định của Khu vực Rủi ro Cao mà đã mở rộng ra nhiều kể từ khi vấn đề xảy ra lần đầu tiên.

EUNAVFOR đã báo cáo rằng trong rất nhiều trường hợp các chủ tàu chỉ tuân thủ một phần quy trình đã được khuyến nghị, dẫn đến các cuộc tấn công tàu thành công mà có thể tránh được bằng cách nào khác. Tầm quan trọng đặc biệt của việc tuân thủ đầy đủ BMP trong đó việc tuân thủ này được chứng minh là hữu hiệu trong việc bảo vệ các tàu và thủy thủ đoàn không thể được xem nhẹ.

Đối với các tàu có nhân viên an ninh trên tàu, được trang bị vũ khí hay không được trang bị vũ khí thì việc xác nhận về lực lượng an ninh này cần phải được cung cấp cho UKMTO và MSCHOA thông qua các thông tin báo cáo thông thường như được quy định trong BMP.

Trong trường hợp tấn công thành công, nguyên nhân không tuân thủ BMP có thể ảnh hưởng đến quyền của chủ tàu đối với việc khôi phục đặc biệt trong các trường hợp mà hợp đồng bảo hiểm được cung cấp trên cơ sở tùy nghi. Hợp đồng bảo hiểm cũng có thể có nguy cơ bị ảnh hưởng do không tuân thủ BMP trong trường hợp có số lượng nhỏ Quốc gia Tàu mang cờ đã tuân thủ với BMP bắt buộc.

### ***11. Chủ tàu/Thuyền trưởng đề nghị ai giúp đỡ nếu tàu của họ bị tấn công?***

Chủ tàu/Thuyền trưởng cần tuân theo quy trình được quy định trong BMP và phối hợp với UKMTO, MSCHOA và IMB như được chỉ dẫn trong BMP. Chủ tàu/Thuyền trưởng cũng cần tuân theo bất kỳ quy trình Quốc gia Tàu mang cờ được chỉ định nào. Cần luôn có sẵn danh sách liên lạc được cập nhật và quy trình tàu/công ty cụ thể, đặc biệt ở trên Cầu tàu, trạm radio, trung tâm chỉ huy và/hoặc khu cố thủ tùy từng trường hợp phù hợp.

### ***12. Chủ tàu/Thuyền trưởng cần loại trợ giúp nào?***

Chủ tàu/Thuyền trưởng cần được cung cấp với và đảm bảo tuân thủ với BMP trước khi đi vào và trong suốt hải trình đi qua các khu vực rủi ro cướp biển cao.

Nếu tàu bị tấn công thì Thuyền trưởng và thủy thủ đoàn cần tuân theo quy trình thông báo và xử lý đã được khuyến nghị. Việc thông báo ngay lập tức sẽ hỗ trợ việc phối hợp kịp thời của lực lượng trợ giúp hải quân đối với một con tàu bị tấn công.

### ***13. Nếu chủ tàu phải trả tiền chuộc, chủ tàu có thể yêu cầu ai đóng góp?***

Mặc dù các chi tiết được bảo mật, hiện nay dường như các khoản thanh toán tiền chuộc được chi trả bởi các bên bảo hiểm K&R (Bắt cóc và Tiền chuộc) trong trường hợp có tham gia và bởi các bên bảo hiểm chiến tranh và tài sản (Thân tàu, máy tàu/Hàng hóa).

**14. Các khoản tiền chuộc có được bảo hiểm bởi Hội P&I?**

Như được nêu trong phần các Câu hỏi Thường gặp 1 trên đây, với điều kiện là điều khoản loại trừ “vũ khí chiến tranh” không được xảy ra thì các trách nhiệm P&I thông thường phát sinh từ các sự cố cướp biển sẽ được bảo hiểm bởi Hội P&I. Tiền chuộc không phải là một rủi ro được bảo hiểm rõ ràng và một Hội P&I có một điều khoản loại trừ rõ ràng về trách nhiệm đối với các khoản tiền chuộc.

Có khả năng tiền chuộc có thể được thu hồi từ Hội P&I bằng toàn quyền quyết định của hội đồng quản trị theo các quy định về khởi kiện và lao động hoặc qui định bồi thường hỗ trợ nếu như không đòi được từ bất kỳ hợp đồng bảo hiểm nào khác và không thể được thu hồi từ các nguồn khác.

**15. Nếu có tấn công xảy ra, chủ tàu có thể tuyên bố Tồn thất Chung được không?**

Chủ tàu có thể tuyên bố Tồn thất Chung đối với nguy cơ chung với lợi ích của tàu và hàng hóa nhằm mục đích thu hồi các khoản bù đắp chi phí phải gánh chịu. Thông lệ điều chỉnh thường được chấp nhận và tán thành bởi các tòa án của Anh rằng khoản tiền chuộc phải trả để được thả tàu/hàng hóa bị không chế là chi phí Tồn thất Chung mà chủ tàu được quyền yêu cầu thu hồi khoản tiền đã chi trả.

Đóng góp Tồn thất Chung sẽ bao gồm những là các bên có lợi ích tài chính trong hành trình, điển hình là chủ tàu, chủ hàng và có khả năng cả các bên thuê tàu. Các bên bảo hiểm P&I có thể phải chịu trách nhiệm đối với khoản tiền đóng góp của hàng hóa trong Tồn thất Chung mà khoản này không thể thu hồi do vi phạm của chủ tàu đối với hợp đồng vận chuyển.

**16. Chủ tàu có nghĩa vụ theo hợp đồng thuê tàu phải di chuyển qua Vịnh Aden hoặc họ có thể từ chối yêu cầu này của bên thuê tàu hay không?**

Các quyền và nghĩa vụ của chủ tàu liên quan đến các chỉ thị của bên thuê tàu yêu cầu di chuyển qua Vịnh Aden/Khu vực Rủi ro Cao sẽ phụ thuộc vào tính chất của Hợp đồng thuê tàu (thuê tàu cả chuyến hay thuê tàu định hạn) và các điều khoản hợp đồng thuê tàu liên quan. Intertanko và BIMCO đã xây dựng điều khoản về cướp biển trong đó nhằm mục đích bảo đảm các quyền của chủ sở hữu để hoặc là từ chối chỉ thị yêu cầu đi qua vùng rủi ro cướp biển hoặc tìm kiếm các chỉ thị thay thế trong trường hợp phù hợp. Trong mỗi trường hợp cần phải kiểm tra (các) hợp đồng liên quan để xác định phạm vi các quyền và nghĩa vụ của chủ tàu và thương lượng việc phân bổ rủi ro thỏa thuận giữa chủ tàu và bên thuê tàu.

**17. Nếu bên thuê tàu trả phí bảo hiểm rủi ro chiến tranh AP thì sẽ quy định như thế nào?**

Hầu hết các điều khoản về cướp biển quy định rõ ràng rằng bên thuê tàu phải trả các khoản bảo hiểm bổ sung (ngoài các khoản chi phí khác) phát sinh từ việc bên thuê tàu chỉ thị tàu đi vào một khu vực có rủi ro cướp biển, mặc dù nghĩa vụ thanh toán khoản bảo hiểm bổ sung này không làm giảm các quyền theo hợp đồng. Chủ tàu có thể phải từ chối chỉ thị hoặc yêu cầu chỉ thị thay thế. Vấn đề có thể phát sinh liên quan đến việc thu hồi các khoản phí bảo hiểm bổ sung (và các khoản chi phí khác) nếu tàu không đi qua vùng rủi ro cướp biển.