

Cướp biển – FAQs sửa đổi của Nhóm Hội quốc tế

Ngày 23 tháng Chín 2013

Danh sách các câu hỏi thường gặp (FAQs) về cướp biển của Nhóm Hội quốc tế vừa được cập nhật mới đây.

Những thay đổi bao gồm hướng dẫn đã được sửa đổi về vấn đề hợp đồng sử dụng dịch vụ của các công ty an ninh, liên quan đến cướp biển trong Vịnh Guinea, và các câu hỏi mới bao gồm liệu PMSC có mua bảo hiểm và những cân nhắc khi người thuê tàu cung cấp PMSC. Các Hội viên cần lưu ý thu xếp rà soát đánh giá PMSC với chuyên gia an ninh [Flag Victor](#).

1. Các Hội P&I có bảo hiểm cướp biển không?

Quy tắc của Hội không định nghĩa về cướp biển hoặc loại trừ rủi ro này. Trách nhiệm đối với bên thứ ba được Hội bảo hiểm vẫn được duy trì khi phát sinh từ sự cố cướp biển.

Những trách nhiệm này có khả năng liên quan đến thiệt hại về người/thương tật cá nhân/bệnh tật, điều trị chấn thương/stress và dịch vụ tư vấn, thay thế thuyền viên và hồi hương, và mất mát tài sản cá nhân của thuyền viên/hành khách. Trách nhiệm cũng có thể mở rộng đến vấn đề ô nhiễm, có thể là di dời xác tàu, và có khả năng là trách nhiệm đối với hàng hóa/Tồn thất chung (GA) trong trường hợp chủ tàu có phần lỗi hoặc sơ suất bất cẩn. Liên quan đến việc bồi thường trách nhiệm nghiêm ngặt theo các Công ước quốc tế, bảo hiểm cho "hành động cố ý" có thể bảo vệ cho chủ tàu một phần, tùy từng nơi/nếu có áp dụng.

Tuy nhiên, những trách nhiệm như vậy bị loại trừ khỏi bảo hiểm của Hội nếu gây ra bởi việc sử dụng/liên quan đến một số "vũ khí chiến tranh" được đặc biệt liệt kê trong Quy tắc của Hội, hay "vũ khí chiến tranh khác tương tự" với những loại đã nêu cụ thể. Ngoài ra, trong lúc trách nhiệm P&I phát sinh do cướp biển không phải là một rủi ro loại trừ, những rủi ro phát sinh dokhông bỏ lại bị loại trừ (và sẽ thuộc phạm vi bảo hiểm rủi ro chiến tranh của chủ tàu). Hơn nữa, khi những nhà bảo hiểm P&I rủi ro chiến tranh chủ yếu bao gồm bảo hiểm rủi ro cướp biển như một hiểm họa định danh, vẫn có thể có sự chồng chéo giữa trách nhiệm P&I phát sinh do cướp biển được bảo hiểm bởi các nhà bảo hiểm P&I rủi ro chiến tranh và những trách nhiệm được bảo hiểm bởi Nhóm Hội quốc tế.

FAQs tập trung vào vấn đề cướp biển tại Khu vực Rủi ro Cao ở Ấn Độ Dương. Tuy nhiên, nguyên tắc chung về thực hành miễn cán hợp lý và ký kết hợp đồng thuê các công ty an ninh hàng hải tư nhân (PMSCs)/ hợp đồng riêng với nhân viên an ninh vũ trang (PCASP) được áp dụng như nhau ở Vịnh Guinea (nếu việc triển khai nhân viên an ninh vũ trang là cần thiết), cũng như thực hiện tất cả các biện pháp hợp pháp, thận trọng và thích hợp để bảo vệ tàu khi bị tấn công như đã nêu trong phiên bản hiện hành của Sổ tay Thực hành Quản lý tốt nhất (BMP)[1].

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

"Vũ khí chiến tranh" được xác định là mìn, ngư lôi, bom, tên lửa, đạn pháo và chất nổ. Trong khi Quy tắc của Hội không đưa ra định nghĩa về "vũ khí chiến tranh tương tự", các loại vũ khí chiến tranh được xác định cụ thể nêu trên ám chỉ một loại vũ khí khác mạnh hơn súng ngắn/súng trường/đạn được thông thường cần thuộc loại trừ bảo hiểm.

Các vũ khí thường được sử dụng bởi cướp biển cho đến nay (súng lục, súng trường, các loại AK47, và RPG) được các Hội trong Nhóm Hội P&I coi như không thuộc loại trừ. Tuy nhiên, việc gia tăng sử dụng bảo vệ có vũ trang trên tàu có thể dẫn đến việc cướp biển phải dùng đến các vũ khí hạng nặng thuộc loại trừ. Trong trường hợp này, những trách nhiệm thường sẽ được bảo hiểm theo Đơn bảo hiểm P&I rủi ro chiến tranh của chủ tàu.

3. Bảo hiểm thân tàu và bảo hiểm chiến tranh bảo hiểm cho những rủi ro gì?

Tùy thuộc vào việc thu xếp bảo hiểm cụ thể của chủ tàu, các nhà bảo hiểm thân tàu và máy móc (H&M) và nhà bảo hiểm rủi ro chiến tranh sẽ phân chia nhau để bảo hiểm tài sản (H&M/GA/cứu hộ, vv) và bảo hiểm P&I rủi ro chiến tranh. Nếu một sự cố cướp biển thuộc loại trừ bảo hiểm rủi ro chiến tranh của Hội (bởi quy định về vũ khí chiến tranh), các trách nhiệm hậu quả có thể sẽ được bảo hiểm bởi nhà bảo hiểm chiến tranh. Ngoài ra, như đã nêu trong FAQ 1 ở trên, một số nhà bảo hiểm P&I rủi ro chiến tranh chủ yếu cũng bảo hiểm cả rủi ro cướp biển như một hiểm họa định danh

4. Chủ tàu có cần phải mang theo bảo vệ?

Bản thân bảo hiểm này không hạn chế hoặc cấm sự tham gia của các công ty PMSC hoặc sử dụng tàu hộ tống bảo vệ, và các nhân viên PCASP được đào tạo một cách bài bản và có kỹ năng tốt cũng có thể hỗ trợ tăng cường các kế hoạch và ứng phó an ninh trên tàu.

Trong mỗi một trường hợp, quyết định hoạt động là của chủ tàu, dựa trên đánh giá rủi ro từng hành trình cụ thể, có nên mang theo bảo vệ, có hoặc không có trang bị vũ khí, hay không.

Nếu sử dụng PCASP trên tàu, cần phải quan tâm và miễn cán hợp lý trong việc lựa chọn các công ty PMSC được chỉ định.

Các Hội P&I hy vọng các Hội viên của mình hành động miễn cán hợp lý, bao gồm cả việc tuân thủ phiên bản hướng dẫn mới nhất của IMO "Hướng dẫn tạm thời cho Chủ tàu, Người khai thác tàu và các Thuyền trưởng về việc sử dụng nhân viên an ninh có vũ trang trên tàu theo hợp đồng riêng tại Khu vực Rủi ro Cao", hướng dẫn này dựa trên quy trình hướng dẫn của ngành hàng hải và đã được IMO ban hành theo Thông tư 1405 ngày 23 tháng Năm 2011. Thông tư 1405 sau đó đã được sửa đổi vào tháng Chín năm 2011 và tháng 5 năm 2012 [2].

Các Hội P&I cũng đề nghị các chủ tàu thu thập xác nhận hữu ích về các bước thực hiện bởi PMSC để đảm bảo tuân thủ các Tiêu chuẩn Quốc tế mới về PMSC, ISO/PAS 28007[3], và rằng PMSC tuân thủ "Hướng dẫn tạm thời của IMO cho các công ty an ninh hàng hải tư nhân ký hợp đồng riêng cung cấp nhân viên an ninh có vũ trang trên tàu trong Khu vực Rủi ro Cao "[4].

Cũng cần thiết phải xem xét số lượng bảo vệ thích hợp được yêu cầu. BIMCO GUARDCON quy định một đội bảo vệ tối thiểu là bốn người. Đây là một điểm khởi đầu tốt cho hầu hết các tàu nhưng cách xác định tốt nhất số lượng tối thiểu là thông qua đánh giá rủi ro có tính đến các đặc điểm liên quan của tàu (tốc độ, mạn khô, chiều dài thân tàu, bất kỳ khu vực dễ bị đột nhập lên tàu, v.v) cũng như các yếu tố địa phương trong Khu vực Rủi ro Cao mà tàu quá cảnh (lịch sử của các cuộc tấn công gần đây, báo cáo về các tàu đáng nghi ngờ, dự báo thời tiết, v.v.). Trong khi việc không sử dụng một số lượng bảo vệ tối thiểu theo quy định hoặc theo khuyến cáo sẽ không tự động dẫn đến bất kỳ hạn chế bảo hiểm nào, nhưng điều này có thể, tùy thuộc vào hoàn cảnh và nguyên nhân cụ thể, có khả năng ảnh hưởng đến bảo hiểm của tàu.

Có một số sáng kiến của tư nhân và của Nhà nước tài trợ để phát triển hệ thống kiểm định các công ty tư nhân cung cấp an ninh, mà các sáng kiến này đang được giám sát và, ở mức độ thích hợp, được hỗ trợ bởi ngành công nghiệp hàng hải bao gồm cả các Hội P&I quốc tế. Tuy nhiên, theo nhận thức của các Hội P&I quốc tế, chưa có sáng kiến nào như vậy được phát triển đầy đủ để được công nhận là giúp đỡ nhiều cho chủ tàu trong việc lựa chọn một PMSC có thẩm quyền, an toàn và chuyên nghiệp. Phát triển các tiêu chuẩn ngành sẽ hỗ trợ nhưng không thay thế nghĩa vụ của một Hội viên thực hiện mẫn cán hợp lý đối với từng PSMC.

Việc triển khai an ninh vũ trang hoặc không vũ trang không phải là một thay thế, nhưng trong những trường hợp thích hợp, nó bổ sung cho việc tuân thủ hiệu quả với các phiên bản BMP mới nhất của liên ngành hàng hải [5].

Một phần chủ chốt của việc tuân thủ BMP là liên lạc với các lực lượng hải quân, những người có thể cung cấp thông tin tình báo có giá trị, và trong một số trường hợp giúp đỡ vật chất cho những tàu mà chủ tàu đã tuân theo các quy trình BMP liên lạc với Trung tâm An ninh Hàng hải khu vực Sừng châu Phi (MSCHOA) và với Văn phòng Thương mại Hàng hải Anh ở Dubai (UKMTO) trước khi đi vào Khu vực Rủi ro Cao. Dễ dàng tìm thấy thông tin liên lạc chi tiết trong BMP, và chủ tàu phải thông báo cho MSCHOA và UKMTO khi tàu có mang theo bảo vệ vũ trang.

5. Bảo vệ nên được trang bị vũ trang?

Sự chống đối mạnh mẽ trước đây của các hiệp hội ngành công nghiệp hàng hải đối với việc sử dụng bảo vệ vũ trang đã dịu đi sau khi cân nhắc mức độ hoạt động cướp biển ngày càng tăng trong khu vực cách xa tầm bảo vệ của hải quân, và trong bối cảnh thuyền viên bị tấn công ngày càng tăng. Hiện tại đã có sự chuyển hướng từ chống đối chung chung sang trung lập, và trong những trường hợp rủi ro cao, có sự hỗ trợ tích cực cho việc sử dụng PCASP.

Những lý do quan trọng phản đối nhân viên an ninh có vũ trang vẫn là những rủi ro cố hữu trong việc sử dụng vũ khí bởi người chưa qua đào tạo/đào tạo không đúng, tăng rủi ro tổn thất về người/thương vong thông qua việc tham gia vũ trang, và nguy cơ khuyến khích sự leo thang của việc tham gia vũ trang và việc sử dụng vũ khí sát thương mạnh hơn và mang tính chất chiến tranh.

Những hạn chế bởi quốc gia cờ tàu và chính quyền cảng, và yêu cầu cấp phép hoặc cấm đặt hàng và vận chuyển nhân viên an ninh/PCASP và vũ khí trên tàu, cũng phải được xem xét một cách thận trọng trong mọi quyết định liên quan đến việc triển khai PCASP trên tàu. Điều quan trọng là

phải đảm bảo PCASP và PMSC có thể chứng minh rằng vũ khí của họ là được mua, cất giữ, xuất khẩu, và chuyển giao theo quy định của pháp luật của tất cả các nước có liên quan, có kèm theo các tài liệu hiện hành trong mỗi trường hợp xác định rõ cơ quan có thẩm quyền cấp phép. Nhóm Hội P&I quốc tế được thông báo rằng Phòng Vận tải Quốc tế (ICS) đang xây dựng so sánh pháp luật của các quốc gia cờ tàu về bảo vệ có vũ trang và vũ khí trên tàu [6] là tài liệu có thể được coi là hữu ích trong lĩnh vực này.

Bảo vệ có vũ trang thường sử dụng vũ khí nổ, nhưng tính hợp pháp của việc sử dụng chúng đã trở thành chủ đề tranh luận. Chủ tàu cần phải nhận thức rằng việc sử dụng vũ khí có nguồn gốc bất hợp pháp (cho dù thuê lại hoặc sở hữu) có thể có khả năng tiềm tàng làm phát sinh trách nhiệm dân sự và hình sự không được bảo hiểm. Tính đến tháng 8 năm 2013, Chính phủ Anh đã thông báo rằng họ sẽ cấp phép cho vũ khí nổ trên cơ sở từng trường hợp, nếu phù hợp. Do đó các chủ tàu có thể giảm thiểu rủi ro này bằng cách có được xác nhận của PMSC rằng họ không sử dụng vũ khí nổ không được cấp phép.

Tàu nào có sử dụng bảo vệ có vũ trang, nếu có sự lựa chọn giữa Phân đội bảo vệ tàu (VPD) được hình thành từ các thành viên đang phục vụ quân đội, hoặc PCASP, mọi vấn đề khác là như nhau, thì nên chọn VPD hơn.

Nên thực hiện đánh giá rủi ro kỹ lưỡng một chuyến hành trình khi quyết định triển khai PCASP trên tàu. Trong trường hợp quyết định triển khai PCASP, chủ tàu phải tham khảo hướng dẫn của IMO " Hướng dẫn tạm thời cho Chủ tàu, Người khai thác tàu và các Thuyền trưởng về việc sử dụng nhân viên an ninh có vũ trang theo hợp đồng riêng trên tàu tại Khu vực Rủi ro Cao " [7] .

Nhóm Hội P&I quốc tế, các quốc gia và các hiệp hội ngành công nghiệp hàng hải vẫn duy trì quan điểm không nên trang bị vũ khí cho thuyền viên.

6. Việc sử dụng bảo vệ có trang bị/không trang bị vũ trang có phương hại đến bảo hiểm P&I hay không?

Phụ thuộc vào những hướng dẫn trong bộ FAQs này, việc sử dụng các bảo vệ - có vũ trang hoặc không vũ trang - sẽ không phương hại đến bản thân bảo hiểm P&I của một Hội viên.

Tuy nhiên, Chủ tàu nên đảm bảo rằng việc đưa thêm các nhân viên an ninh lên tàu không khiến họ vi phạm quy định thiết bị an toàn và các yêu cầu về giấy chứng nhận của SOLAS.

7. Có vấn đề gì về hợp đồng thuê các công ty an ninh không?

Có rất nhiều hình thức khác nhau của thỏa thuận hợp đồng được sử dụng bởi PMSC/PCASP trên tàu và bởi các quốc gia, những nước có thể cung cấp lực lượng hải quân hay quân đội trên tàu. Những thỏa thuận này có thể bao gồm các đảm nhận trách nhiệm bồi thường/không gây hại về các tổn thất và thiệt hại. Trách nhiệm các chủ tàu gánh chịu có thể không được các Hội P&I của họ bảo hiểm và có thể bị loại trừ trong trường hợp trách nhiệm sẽ không phát sinh nếu không vì có các điều khoản thỏa thuận và những điều khoản này không được các Hội chấp thuận trước.

Nhóm Hội P&I quốc tế khuyến nghị nên dùng điều khoản BIMCO GUARDCON. Sử dụng BIMCO GUARDCON cải thiện đáng kể các điều khoản trong đó các nhà cung cấp an ninh hàng

hải đã tham gia vào, giúp cho đơn giản hóa quá trình phê duyệt hợp đồng của chủ tàu và các Hội P&I của họ. Nó cũng đảm bảo mức bảo hiểm tối thiểu của các nhà cung cấp an ninh hàng hải.

Ít nhất, Nhóm Hội P&I quốc tế kỳ vọng rằng điều kiện hợp đồng để tuyển dụng nhân viên an ninh trên tàu cũng thuận lợi cho chủ tàu không kém so với thỏa thuận knock for knock và bao gồm việc bồi thường tương hỗ đối với các trách nhiệm gánh chịu. Nếu có giới hạn số tiền bồi thường, cần phải có cả giới hạn trách nhiệm tương hỗ. Các thỏa thuận hợp đồng, trách nhiệm và bồi thường được nêu trong BIMCO GUARDCON phần II, Mục 7, Khoản 15 được các Hội P&I quốc tế chấp nhận và đáp ứng các yêu cầu tối thiểu này miễn là chúng không bị sửa đổi.

Một vấn đề hợp đồng quan trọng khác là việc xử lý trách nhiệm và quyền hạn của Thuyền trưởng liên quan đến việc sử dụng vũ khí. Hợp đồng nên công nhận trách nhiệm của Thuyền trưởng về an toàn chung của tàu, nhưng chủ tàu không nên tự nguyện ký hợp đồng về các điều khoản trong đó những quyết định như việc bắn đạn thật được tham khảo ý kiến thuyền trưởng chưa có kinh nghiệm và được đào tạo để ra quyết định chiến đấu. Những vấn đề này có thể được giải quyết bởi Quy tắc sử dụng vũ lực đã được thỏa thuận, đặt ra trước một khuôn khổ cho các hành động. Một số các quốc gia cờ tàu đã chuẩn bị hướng dẫn chi tiết về Quy tắc này có thể bao gồm những gì là hợp lý và hướng dẫn cũng có thể được tải về từ trang web của BIMCO [8].

Chủ tàu được khuyến khích tham khảo đầy đủ ý kiến các Hội P&I của họ trước khi giao kết những hợp đồng như vậy, để khắc phục bất kỳ thiếu sót nào trong hợp đồng có thể phương hại đến bảo hiểm P&I.

Đối với loại trừ bảo hiểm rủi ro "vũ khí chiến tranh" (trong trường hợp này thì sẽ không có bảo hiểm P&I chính), chủ tàu cũng nên tham khảo ý các nhà bảo hiểm rủi ro chiến tranh của họ về các điều khoản hợp đồng được đề nghị với các nhà cung cấp an ninh hàng hải.

8. Các PMSCs có được bảo hiểm không?

Điều thiết yếu là một PMSC mua bảo hiểm phù hợp với các yêu cầu của BIMCO GUARDCON Phần II, Mục 6, Khoản 12 trong đó bao gồm bảo hiểm bồi thường hợp đồng để hỗ trợ cho nghĩa vụ của PMSC và rủi ro tiềm tàng, cũng như bảo hiểm trách nhiệm công cộng và trách nhiệm người sử dụng lao động cho bản thân công ty này và nhân viên/nhân viên hợp đồng của họ.

9. Chủ tàu có thể tìm hướng dẫn tốt nhất để tránh bị tấn công ở đâu?

Các Hội P&I đã cung cấp cho các chủ tàu sổ tay hướng dẫn BMP hiện hành được xây dựng bởi ngành công nghiệp hàng hải và xuất bản lần đầu vào tháng Hai năm 2009 (hiện tại là phiên bản 4 được xuất bản tháng 8 năm 2011 [9]) để ứng phó với tình hình Somalia/Vịnh Aden. BMP đang được tiếp tục duyệt lại và phiên bản 4 phản ánh những bài học thực tế đúc kết bởi ngành hàng hải và quân đội về các phương pháp hiệu quả để ngăn chặn và bảo vệ tàu chống lại cướp biển. Trang web của Hội WOE cũng như của Nhóm Hội P&I quốc tế [10] cũng cung cấp những thông tin hữu ích/cập nhật/liên kết.

Các tổ chức khác đang cung cấp sự hỗ trợ và thông tin vô giá đặc biệt về tình hình Somalia/Vịnh Aden, gồm MSCHOA, UKMTO, Lực lượng đặc nhiệm Hải quân EU (EUNAVFOR) và Cục Hàng hải quốc tế (IMB). Thông tin liên lạc của các tổ chức trên có trong BMP.

Trang web của Trung tâm Vận tải biển NATO (NSC) [11] cung cấp thông tin toàn diện và kịp thời về hoạt động của cướp biển khu vực Sừng châu Phi cho cộng đồng vận tải biển.

Chủ tàu có tàu quá cảnh qua Khu vực Rủi ro Cao (như định nghĩa tại BMP) được khuyến khích tuân thủ đầy đủ tất cả các kế hoạch, hành trình và các thủ tục báo cáo mà BMP khuyến cáo. Chủ tàu cần phải đặc biệt chú ý đến các giới hạn quy định của Khu vực Rủi ro Cao đã mở rộng đáng kể từ khi bắt đầu chiến sự đầu tiên.

EUNAVFOR báo cáo rằng trong nhiều trường hợp chủ tàu chỉ tuân thủ một phần các thủ tục được khuyến cáo, dẫn đến bị cướp biển tấn công, nếu tuân thủ có thể tránh được. Không thể xem nhẹ tầm quan trọng to lớn của việc tuân thủ đầy đủ BMP, mà việc thực hiện nó đã được chứng minh là có hiệu quả trong việc bảo vệ tàu và thủy thủ đoàn.

Đối với những tàu có nhân viên an ninh - có hoặc không có trang bị vũ khí - phải cung cấp cho UKMTO và MSCHOA xác nhận này cùng với các thông tin báo cáo thông thường được quy định theo BMP.

Trong trường hợp bị cướp biển tấn công, mà nguyên nhân là không tuân thủ BMP thì có thể phương hại đến quyền đòi bồi thường của các chủ tàu, đặc biệt là trong những trường hợp bảo hiểm trên cơ sở tùy ý. Bảo hiểm cũng có thể bị ảnh hưởng tiềm tàng do không tuân thủ BMP nếu và trong mức độ mà việc không tuân thủ liên quan đến bất kỳ quy định bắt buộc nào của một quốc gia cờ tàu.

Miền Tây Châu Phi

Để ứng phó với số lượng các cuộc tấn công của cướp biển ngày càng tăng ở Vịnh Guinea, ngành hàng hải đã xây dựng hướng dẫn cụ thể từng khu vực cho các chủ tàu, người khai thác tàu và các thuyền trưởng, hướng dẫn này bổ sung cho BMP và được hỗ trợ bởi Nhóm Hội P&I quốc tế [12].

10 Nếu tàu bị tấn công, chủ tàu/thuyền trưởng tìm hướng dẫn ở đâu?

Các chủ tàu/thuyền trưởng phải thực hiện theo các quy định nêu trong BMP, và phối hợp với UKMTO, MSCHOA và IMB theo yêu cầu của các cơ quan này. Họ cũng phải tuân thủ bất kỳ thủ tục nào mà quốc gia cờ tàu đã chỉ định. Danh sách cập nhật các địa chỉ liên lạc và các thủ tục cụ thể của công ty/tàu phải luôn có sẵn, đặc biệt là trên cầu, đài phát thanh, trung tâm chỉ huy và/hoặc nơi trú ẩn theo cách phù hợp.

Các chủ tàu/thuyền trưởng hoạt động trong khu vực Vịnh Guinea phải thực hiện theo các quy định đề ra trong Hướng dẫn tạm thời khu vực cụ thể cho các chủ tàu, người khai thác tàu và các thuyền trưởng [13] mà ngành hàng hải xây dựng được kết hợp với BMP.

11 Nếu chủ tàu phải trả tiền chuộc, họ có thể yêu cầu ai đóng góp?

Mặc dù thông tin chi tiết được giữ bí mật, hiện nay có vẻ là các khoản thanh toán tiền chuộc đang được tài trợ bởi người bảo hiểm rủi ro bắt cóc và tiền chuộc (khi có mua bảo hiểm này) và bởi người bảo hiểm rủi ro chiến tranh hoặc bảo hiểm tài sản (thân tàu và máy móc/hàng hóa).

12 Tiền chuộc có được Hội bồi thường không?

Như đã trình bày trong câu hỏi 1 trên đây, trách nhiệm P&I đối với người thứ ba phát sinh từ sự cố cướp biển sẽ được các Hội bồi thường, miễn là không thuộc loại trừ bảo hiểm đối với "vũ khí chiến tranh" hoặc khủng bố. Tiền chuộc không phải là một rủi ro hiển nhiên được bảo hiểm và Hội công khai loại trừ trách nhiệm thanh toán tiền chuộc.

Có khả năng là tiền chuộc có thể được các Hội bồi hoàn theo quyết định của Hội đồng quản trị theo điều khoản đề phòng hạn chế tổn thất hoặc điều khoản chung (omnibus), nếu như khoản tiền này không thể được bồi hoàn theo bất kỳ bảo hiểm nào khác và không thể thu hồi được từ các nguồn khác.

13 Nếu cướp biển tấn công, chủ tàu có thể tuyên bố GA không?

Chủ tàu có thể tuyên bố GA để đáp lại hiểm họa chung của tàu và lợi ích về hàng nhằm mục đích thu hồi đóng góp đối với chi phí phát sinh. Thực tế phân bổ GA được chấp nhận theo truyền thống và được ủng hộ bởi các tòa án Anh rằng việc thanh toán tiền chuộc để giải thoát tàu/hàng hóa bị bắt cóc là một chi phí GA mà chủ tàu được quyền thu hồi các khoản đóng góp.

Đóng góp GA sẽ bao gồm những người có lợi ích tài chính trong chuyến hành trình, thường là chủ tàu, chủ hàng và có thể là người thuê tàu. Người bảo hiểm P&I có thể có trách nhiệm bồi thường cho đóng góp của hàng hóa trong GA khi chi phí này không thu đòi được do chủ tàu vi phạm hợp đồng vận chuyển.

14 Theo hợp đồng thuê tàu, chủ tàu có buộc phải đi qua Vịnh Aden, hay họ có thể từ chối lệnh đó của người thuê tàu?

Quyền lợi và nghĩa vụ của chủ tàu liên quan đến lệnh của người thuê tàu quá cảnh qua các khu vực có rủi ro cướp biển cao bao gồm Vịnh Aden/khu vực Sừng châu Phi sẽ phụ thuộc vào tính chất của hợp đồng thuê tàu (thuê tàu chuyến hoặc định hạn) và các điều khoản của hợp đồng thuê tàu có liên quan. INTERTANKO và BIMCO đã xây dựng nội dung của điều khoản về cướp biển nhằm tìm cách bảo vệ quyền lợi của chủ tàu hoặc từ chối mệnh lệnh tiếp tục đi qua các khu vực có rủi ro cướp biển cao hoặc tìm kiếm lệnh thay thế trong những trường hợp thích hợp. Trong mỗi trường hợp đó, sẽ cần thiết phải kiểm tra hợp đồng thuê tàu và vận tải đơn để xác định quyền và nghĩa vụ của các bên.

15 Nếu người thuê tàu trả phí bảo hiểm chiến tranh bổ sung thì sao?

Hầu hết các điều khoản về cướp biển trong hợp đồng thuê tàu quy định rõ ràng là người thuê phải trả phí bảo hiểm bổ sung (trong số các chi phí khác) do người thuê tàu chỉ đạo tàu đi qua

một khu vực có rủi ro cướp biển, mặc dù nghĩa vụ nộp phí bảo hiểm bổ sung không làm tổn hại đến các quyền theo hợp đồng. Chủ tàu vẫn có thể có quyền từ chối lệnh hoặc tìm kiếm lệnh thay thế. Có thể phát sinh các vấn đề liên quan đến khả năng thu hồi chi phí bảo hiểm bổ sung (và chi phí khác) nếu tàu không đi vào một khu vực có rủi ro cướp biển cao.

16. Nếu người thuê tàu cung cấp PMSC thì sao?

Chủ tàu vẫn phải chịu trách nhiệm pháp lý đối với những bảo vệ có vũ trang trên tàu của họ ngay cả khi những người đó do người thuê tàu cung cấp. Chủ tàu được khuyến khích ký hợp đồng với người thuê tàu về các điều khoản khiến cho họ rơi vào tình thế không thực hiện được miễn cáo hợp lý của mình trong việc lựa chọn công ty PMSCs.

BIMCO tuyên bố rằng "GUARDCON được coi như một hợp đồng giữa chủ tàu và các nhà thầu an ninh, và rằng trách nhiệm, bảo hiểm và các quy định quan trọng khác được xây dựng trên cơ sở này. Trong khi chúng ta công nhận rằng trong một số trường hợp người thuê tàu có thể là người thu xếp và trả tiền cho các nhân viên an ninh, điều cốt yếu là các chủ tàu được xác định là một bên của hợp đồng. Nếu hợp đồng được ký kết bởi người thuê tàu hoặc người quản lý tàu thì tên tuổi và thông tin chi tiết của các bên sẽ được điền thêm vào cột "chủ tàu" ở phần I cùng với thông tin về chủ tàu hoặc hợp đồng phải được ký là "thay mặt cho chủ tàu". Các Hội trong Nhóm Hội Nhóm ủng hộ ý kiến này.

[1] Có thể truy cập BMP theo đường link sau

http://www.igpandi.org/downloadables/piracy/BMP4_low_res.pdf

[2] Thông tư 1405 có thể được tải về theo đường link sau

http://www.igpandi.org/downloadables/piracy/imo_circulars/MSC.1-Circ.1405-Rev.2%20-%20Revised%20Interim%20Guidance%20To%20Shipowners,%20Ship%20Operators%20And%20Shipmasters%20On%20The%20Use%20Of%20Privately%20Contr...%20%28Secretariat%29.pdf

[3] Có thể truy cập ISO/PAS 28007 theo đường link sau

http://www.iso.org/iso/home/store/catalogue_tc/catalogue_detail.htm?csnumber=42146

[4] Có thể truy cập Thông tư 1443 tại đường link sau

http://www.igpandi.org/downloadables/piracy/imo_circulars/MSC.1-Circ.1443%20-%20Interim%20Guidance%20To%20Private%20Maritime%20Security%20Companies%20Providing%20Privately%20Contracted%20Armed%20Securit...%20%28Secretariat%29.pdf

[5] Xem đường link cung cấp tại chú thích 1

[6] Có thể truy cập Bảng ICS so sánh Luật các Quốc gia Cờ tàu về bảo vệ có vũ trang và vũ khí trên tàu theo đường link sau đây

<http://www.ics-shipping.org/docs/default-source/Piracy-Docs/flag-state-rules-and-requirements-on-arms-and-private-armed-guards-on-board-vessels-11-13.pdf>

[7] Xem đường link cung cấp tại chú thích 2

[8] <https://www.bimco.org/Chartering/Documents/Security/GUARDCON.aspx>

[9] Xem đường link cung cấp tại chú thích 11

[10] <http://www.igpandi.org/Piracy>

[11] <http://www.shipping.nato.int/Pages/default.aspx>

[12] Bản sao quy trình hướng dẫn có thể tìm thấy tại đường link sau
https://www.bimco.org/~media/Security/Piracy/Gulf_of_Guinea/2012-12-20_RT_agreed_GoG_anti-piracy_guidance.ashx

[13] Xem đường link cung cấp tại chú thích 12