

TÁC ĐỘNG CỦA CƯỚP BIỂN ĐẾN HỆ THỐNG LUẬT
HÀNG HẢI QUỐC TẾ

THE EFFECTS OF PIRACY INTO INTERNATIONAL MARITIME LAW

PHẠM VĂN TÂN

Trung tâm Huấn luyện thuyền viên, Trường Đại học Hàng hải Việt Nam

Email liên hệ: phamvantan@vamaru.edu.vn

Tóm tắt

Cướp biển không chỉ ảnh hưởng đến luật quốc tế nói chung mà còn ảnh hưởng đến cả luật hàng hải nói riêng. Các cơ quan thực thi pháp luật đang thực sự đối mặt với nhiều khó khăn do xuất phát từ những yếu điểm của Công ước Liên hợp quốc về Luật Biển, cũng như Luật địa phương của các quốc gia nơi các vụ cướp biển được xét xử và truy tố. Với sự hình thành và phát triển của tội phạm cướp biển, đặc biệt là các hoạt động cướp biển ở lục địa châu Phi, đã làm cho thế giới mất một số lượng lớn tiền chuộc, và số lượng thuyền viên bị bắt làm con tin, trộm cắp hàng hóa, ... Bài viết này sẽ phân tích các tác động của cướp biển đối với hệ thống luật hàng hải quốc tế.

Từ khóa: Luật hàng hải, an toàn hàng hải, cướp biển.

Abstract

Maritime Piracy has brought effects not only into the public international law but also into the maritime law. The law enforcers are really facing ambiguities of the laws resulted from lacuna of the United Nations Convention on the Law of the Sea as well as nation laws of the respective countries where piracy cases are tried and prosecuted. And because of the invention of new styles in the crime of piracy, particularly piracy activities in African continent whereby a huge amount of ransom is demanded and the number of crew members are held hostages on top of the theft of cargo and other ship and crew valuables... This article is going to illustrate the effects of piracy into international maritime law.

Keywords: Maritime law, maritime safety, Maritime Piracy.

1. Đặt vấn đề

Cướp biển là một trong số các nguyên nhân làm chậm trễ trong vận tải, gây trộm cắp và đòi tiền chuộc, dẫn đến sự gia tăng chi phí vận tải biển ảnh hưởng đến chủ tàu, cũng như người tiêu dùng và

điều này xảy ra ở bất cứ nơi nào có hoạt động cướp biển. Các hợp đồng thuê tàu, bảo hiểm hàng hải, luật hàng hải quốc tế, cũng như toàn bộ việc vận chuyển bằng đường biển đã bị ảnh hưởng nhiều bởi các hoạt động cướp biển.

Trong một báo cáo của Shortland [1] đã chỉ ra rằng: Cướp biển “không chỉ là một ngành kinh doanh béo bở ở Somalia”. Vì nạn cướp biển đang làm tăng đáng kể phí bảo hiểm; các công ty bảo hiểm tạo ra “lợi nhuận tốt”. Trong năm 2011 đã có 1.118 thuyền viên bị bắt làm con tin trong số đó có 24 người thiệt mạng. Đây là con số tử vong cao gấp ba lần so với năm 2009. Hơn nữa, State of Maritime Piracy báo cáo rằng, tiền chuộc và các khoản thanh toán liên quan ước tính từ 200.000 đến 1.000.000 USD cho việc thả mười tám (18) con tin của tàu M/V. Asphalt Venture và tàu M/V Albed vào năm 2014. Trong năm 2013, số tiền chuộc được trả cho cướp biển ước tính là 21,60 triệu USD. Trong năm 2012, tổng số tiền chuộc và khoản thanh toán liên quan là 31,750,000 USD với mức trung bình là 3,968,750 USD cho mỗi vụ việc. Thời gian trung bình mà thuyền viên bị bắt làm con tin là 316 ngày. Tổng cộng 44 khoản tiền chuộc đã được trả trong năm 2010 với tổng trị giá 238 triệu USD với mức trung bình khoảng 5,4 triệu USD cho mỗi vụ. Tổng số tiền chuộc là 159,62 triệu USD với mức trung bình 4,97 triệu USD cho mỗi vụ trong năm 2011. Ngoài ra, báo cáo còn chỉ ra rằng mối đe dọa hiện nay của cướp biển và các nguy cơ khác trên biển là mối quan tâm hàng đầu mà chủ sở hữu và người khai thác tàu có nghĩa vụ phải mua bảo hiểm để bảo vệ tàu của họ trước những rủi ro liên quan. Do sự gia tăng của các vụ cướp biển, các nhà cung cấp bảo hiểm hàng hải cũng tăng chi phí bảo hiểm cho những tàu đi qua các khu vực rủi ro cao, do đó, chi phí thuế xuất nhập khẩu đều tăng. Ở Kenya, nhập khẩu công-te-nơ ước tính có thêm khoảng 330.000 teu cho năm 2011, nếu thêm 200-300 USD vào chi phí như phụ phí chống cướp biển, làm tăng thêm chi phí gần 100 triệu USD.

Ảnh hưởng của cướp biển đến chi phí thay đổi lại tuyến hàng hải, chi phí đòi tiền chuộc, chi phí thuê nhân viên bảo vệ và thiết bị, chi phí truy tố và bỏ tù, ... Mbekeani và Ncube [3] đã tính toán chi phí nhiên liệu do thay đổi lại tuyến hàng hải để tránh cướp biển hàng năm của tàu chở dầu chạy từ Vịnh Aden đến Mũi Hảo Vọng là khoảng 3,5 tỷ USD.

Việc tăng chi phí bảo hiểm đã chuyển sang người tiêu dùng và dẫn đến việc các sản phẩm đi qua vùng có cướp biển ít cạnh tranh hơn.

Theo nghiên cứu của Ben-Ari [2], khác với cướp biển Somali chỉ đòi tiền chuộc, ăn cắp hàng hóa, đặc biệt là dầu từ các tàu bị cướp, thì cướp biển khu vực biển tây Phi có xu hướng hành động thô bạo, làm bị thương thuyền viên và đôi khi còn giết chết họ. Những hành động này của cướp biển đang gây tổn hại cho nền kinh tế tây Phi, một số quốc gia bị ảnh hưởng trực tiếp bởi cướp biển không quan tâm nhiều đến các hành động cướp biển mà họ rất quan tâm đến tác động kinh tế do cướp biển mang lại như việc tăng phí bảo hiểm. Bài viết này tập trung phân tích tác động của cướp biển đối với chi phí hợp đồng thuê tàu, bảo hiểm hàng hải, hệ thống luật hàng hải quốc tế,... cũng như việc vận chuyển bằng đường biển.

2. Ảnh hưởng của cướp biển đối với các quy định về trách nhiệm của người vận chuyển

Cướp biển đã ảnh hưởng đến trách nhiệm pháp lý của người cung cấp dịch vụ theo hợp đồng vận chuyển. Cả vận chuyển hàng hóa bằng đường biển và vận chuyển hành khách bằng đường biển đều quy định trách nhiệm của người vận chuyển trong các công ước quốc tế liên quan. Theo quy định về vận chuyển hành khách, nghị định thư năm 2002 của Công ước Athens quy định trách nhiệm nghiêm ngặt đối với người vận chuyển cho các tổn thất hành khách tử vong hoặc thương tật do sự cố vận chuyển gây ra. Trừ khi người vận chuyển chứng minh được rằng sự cố là do chiến tranh, thù địch, nội chiến, nổi dậy hoặc một hiện tượng tự nhiên có tính chất đặc biệt, không thể tránh khỏi và không thể cưỡng lại được. Cướp biển không nằm trong danh sách này, tuy nhiên, nó được cho là nằm trong ngoại lệ của Điều 3 (b) cho phép người vận chuyển miễn trách nhiệm nếu có thể chứng minh rằng sự cố chỉ là do hành vi cố ý hoặc thiếu sót của bên thứ ba gây ra; hoặc thiệt hại xảy ra trong quá trình vận chuyển do lỗi hoặc sự lơ là của người vận chuyển, hoặc của những người phục vụ, đại lý của họ hành động trong phạm vi công việc của mình.

Đối với vận chuyển hàng hóa bằng đường biển, trách nhiệm của người vận chuyển trong cả ba công ước, Quy tắc Hague/Visby, Quy tắc Hamburg và Quy tắc Rotterdam đều dựa trên trách nhiệm do lỗi chứ không phải trách nhiệm nghiêm ngặt như trong vận chuyển hành khách. Và cũng có một danh sách các sự cố được miễn trừ trách nhiệm pháp lý cho người vận chuyển trong Quy tắc Hague/Visby, nhưng cướp biển không nằm trong số đó. Vì vậy, khi có hư hỏng hoặc mất mát hàng hóa do các hành vi cướp biển thì các Quy tắc này là không rõ ràng. Như đã nói, cướp biển không phải là một hiện tượng mới, nó đã có từ khi vận chuyển bằng đường biển hình thành, thực ra

khi Quy tắc Hague/Visby được ban hành thì đã có hoạt động cướp biển nhưng nó không được coi là ngoại lệ đối với trách nhiệm của người vận chuyển. Quy tắc Hamburg không quy định các trường hợp ngoại lệ đối với trách nhiệm của người vận chuyển, tất cả những gì mà người vận chuyển cần để tự mình oan, là chứng minh rằng mất mát, hư hỏng và chậm trễ không phải do lỗi của họ hoặc lỗi của người phục vụ, đại lý của họ. Không quy định nào trong Quy tắc này đề cập rõ ràng đến vấn đề cướp biển, nhưng nó có thể liên quan đến sự chậm trễ trong việc vận chuyển hàng hóa, mất mát, thiệt hại liên quan đến sự chậm trễ đó. Vì vậy, người vận chuyển sẽ chỉ được miễn trách nhiệm nếu họ chứng minh rằng mất mát, hư hỏng hàng hóa do cướp biển không phải là lỗi của họ, hay do việc thay đổi tuyến hành trình để thoát khỏi khu vực rủi ro cướp biển cao.

Đối với Quy tắc Rotterdam có quy định về cướp biển như một trường hợp mà người vận chuyển có thể được miễn trách nhiệm. Cụ thể, người vận chuyển có thể được miễn trách nhiệm đối với mất mát, hư hỏng hoặc chậm trễ nếu chứng minh được rằng mất mát, hư hỏng hoặc chậm trễ là do chiến tranh, thù địch, xung đột vũ trang, cướp biển, khủng bố, bạo loạn và hỗn loạn dân sự.

Để người vận chuyển được miễn trách nhiệm, người vận chuyển phải chứng minh rằng tất cả các biện pháp phòng ngừa, chuẩn bị hợp lý đã được thực hiện để tránh mất mát, hư hỏng hoặc thương tích. Có nhiều cách mà hãng vận tải phải sử dụng như một cách để đẩy lùi cướp biển, như biết rằng một tuyến hành hải qua khu vực có rủi ro cướp biển cao, nhưng hãng vận tải không có biện pháp phòng ngừa nào sẽ bị coi là một điều bất thường và thậm chí những người bảo hiểm sẽ miễn cưỡng trong việc bồi thường. Trong trường hợp vụ bồi thường của Hartford Co. v. Gulf Refining Co., [3] tòa án đã bác bỏ việc áp dụng điều khoản bất khả kháng do chủ sở hữu viện dẫn để bảo chữa cho họ. Hầu hết các điều khoản "Bất khả kháng" trong hợp đồng thuê tàu thường quy định quá chung chung, không bao gồm các hành vi cướp biển. Trong trường hợp Hartford nói trên, việc cướp biển được quy định rõ ràng trong Điều khoản "Bất khả kháng" không phải là trường hợp trong các hợp đồng dạng tiêu chuẩn. Ví dụ, biểu mẫu BIMCO (mẫu hợp đồng tiêu chuẩn cho hợp đồng thuê tàu) bao gồm các từ ngữ chung như sau: Chủ sở hữu và Người thuê tàu đều không chịu trách nhiệm về bất kỳ tổn thất, thiệt hại nào hoặc sự chậm trễ, thất bại trong việc thực hiện theo Hợp đồng thuê tàu do các Hành động chiến tranh, hỗn loạn dân sự, cách ly, đình công, bắt giữ hoặc khống chế các hoàng tử và người cai trị dân tộc..., hoặc bất kỳ sự kiện nào khác mà không thể đề phòng hoặc tránh khỏi. Với sự gia tăng của các hoạt động cướp biển hiện nay ở các khu vực khác nhau,

cần phải đưa hoạt động cướp biển vào các điều khoản như thường xảy ra ngoài khả năng kiểm soát của hãng vận tải. Câu "... bất kỳ sự kiện nào khác không thể đề phòng hoặc tránh khỏi" không thể hiển nhiên được coi là bao gồm hành vi cướp biển, tốt hơn hành vi cướp biển nên được đưa vào trong danh sách các hành vi nguy hiểm được miễn trừ trách nhiệm cho người vận chuyên.

3. Ảnh hưởng của cướp biển đến cước phí vận chuyển hàng hóa

Hoạt động cướp biển đã góp phần làm tăng chi phí của chủ tàu đối với hoạt động kinh doanh vận tải biển nói chung. Vì các chủ tàu phải đối mặt với các chi phí mới cho các thiết bị an ninh, chi phí thay đổi tuyến hành hải, chi phí nhân công, chi phí truy tố cướp biển và bỏ tù, chi phí cho các hoạt động quân sự, chi phí cho các tổ chức chống cướp biển,... Ngoài ra, phí bảo hiểm đã được tăng lên do nguy cơ cướp biển ngày càng tăng. Để bù đắp chi phí gia tăng và để thu lợi nhuận vốn là mục tiêu chính của doanh nghiệp, cước phí vận tải phải tăng theo.

Sự gia tăng hoạt động cướp biển ở Vịnh Guinea, ngoài khơi Somalia và tác động của việc tăng cước phí vận chuyển hàng hóa đã làm dấy lên mối lo ngại lớn đối với các công ty kinh doanh vận tải dọc theo khu vực này, đặc biệt là các công ty kinh doanh dầu mỏ. Các chủ tàu sẽ tiếp tục tìm cách tăng giá cước để họ bù đắp cho chi phí chạy tàu tăng lên.

4. Ảnh hưởng của cướp biển đối với Hợp đồng thuê tàu

Ngoại trừ cướp biển ngoài khơi Somalia có khuynh hướng bạo lực các con tin, ở các khu vực khác, cướp biển thường chủ yếu tập trung vào đánh cắp hàng hóa, tiền mặt và các vật có giá trị khác. Chưa rõ ai, giữa chủ tàu và người thuê tàu sẽ phải chịu trách nhiệm như thế nào đối với mất mát, hư hỏng hàng hóa do hành vi cướp biển gây ra. Các hành động cướp biển liên quan đến cướp, đánh cắp hàng hóa và tài sản đã đặt hợp đồng thuê tàu vào tình thế không rõ ràng. Có nhiều tình huống được đặt ra khi có tổn thất, các giá định được sử dụng để đưa cướp biển vào điều khoản chiến tranh, nhưng có những tình huống giá định không thể phù hợp. Lý luận tư pháp đã được sử dụng nhiều hơn là các quy định pháp lý để loại trừ một bên khỏi trách nhiệm pháp lý do cướp biển gây ra. Điều này đặc biệt được thực hiện trong trường hợp không có quy định rõ ràng liên quan trong hợp đồng thuê tàu. Chưa bao giờ là dễ dàng đối với các bên tranh chấp, những người đưa tranh chấp ra tòa án và các thẩm phán, người giải thích các quy định của pháp luật và đưa ra quyết định.

Ngoài ra, để hiểu rõ hơn về ảnh hưởng của cướp biển đến hợp đồng thuê tàu, chúng ta có thể phân

tích ảnh hưởng của cướp biển đến mối quan hệ giữa chủ tàu và người thuê tàu trong tình huống cần lập lại tuyến hành trình để tránh cướp biển. Trong bất kỳ tình huống nguy hiểm nào, thuyền trưởng cũng có thể thay đổi tuyến hành trình khác với tuyến đã định để đảm bảo an toàn hàng hải. Việc thay đổi chỉ được phép xảy ra trong một số trường hợp nhất định, nhưng nhìn chung nó được tính là vi phạm nghĩa vụ trong hợp đồng. Tính hợp pháp của sự thay đổi phụ thuộc vào việc hướng dẫn đến từ đâu, từ chủ tàu hoặc người thuê tàu và trên hết là lý do đó có khả thi hay không. Thông thường, sự thay đổi tuyến hành trình là tác nhân gây ra sự chậm trễ trong các chuyến đi, điều này cũng có thể ảnh hưởng đến các hợp đồng thuê tàu cho dù sự chậm trễ là thời gian ngắn hơn hay dài hơn. Các hoạt động cướp biển đã gây ra vi phạm nghĩa vụ hợp đồng và do đó phá hủy mối quan hệ giữa chủ tàu và người thuê tàu.

5. Ảnh hưởng của cướp biển đối với bảo hiểm hàng hải

Trong vận tải biển có rất nhiều rủi ro, cướp biển là một trong số đó. Bảo hiểm hàng hải không những là một lựa chọn, nó còn là bắt buộc và có luật lệ điều chỉnh điều đó vì sự an toàn, lợi ích của ngành hàng hải, và nó đã tồn tại trong nhiều thập kỷ qua.

Bảo hiểm vận chuyển có bốn loại chính: bảo hiểm rủi ro chiến tranh bảo hiểm cho các tàu đi trong khu vực rủi ro chiến tranh; bảo hiểm rủi ro hàng hóa cho hàng hóa được vận chuyển bởi tàu; bảo hiểm thân tàu và máy móc cho bất kỳ thiệt hại vật chất nào của tàu; bảo hiểm rủi ro bắt cóc và đòi tiền chuộc cho các tàu đang đi qua các khu vực có nguy cơ cao, nơi chủ yếu diễn ra các hoạt động cướp biển. Cướp biển được bao gồm trong các điều khoản của bảo hiểm thân tàu và vận chuyển hàng hóa theo biểu mẫu MAR hiện hành. Theo bảo hiểm thân tàu, cướp biển được công nhận là nguy cơ hàng hải. Tuy nhiên, theo Kế hoạch Bảo hiểm Hàng hải của Na Uy năm 1996, rủi ro cướp biển được bảo hiểm theo bảo hiểm rủi ro Chiến tranh thân tàu [3]. Cướp biển cũng được bao gồm trong rủi ro Chiến tranh, chi phí bổ sung cho hàng hóa vận chuyển bằng đường biển. Điều này có thể dẫn đến việc thanh toán gấp đôi nếu người được bảo hiểm được thị trường London bảo hiểm rủi ro hàng hải và đồng thời cũng được thị trường Na Uy bảo hiểm cho bảo hiểm thân tàu. Các Hiệp hội Rủi ro Chiến tranh lẫn nhau sẽ không tìm ra cách để loại bỏ các khoản thanh toán chồng chéo này. Mục 80 của Đạo luật Bảo hiểm Hàng hải 1906 [4] quy định rõ ràng về việc thanh toán gấp đôi.

Cướp biển đã góp phần đưa các điều khoản mới liên quan đến nó vào một số hợp đồng bảo hiểm hàng hải và trong các hợp đồng khác cũng bổ sung vấn đề rủi ro cướp biển. Ví dụ, kể từ khi có làn sóng cướp biển Somali và Vịnh Guinea, khiến các hãng

bảo hiểm xây dựng chính sách bắt cóc và đòi tiền chuộc nhằm thúc đẩy các cuộc điều tra, đàm phán và tài trợ cho số tiền chuộc được yêu cầu. Tác động không chỉ dừng lại ở việc thành lập mà còn tăng phí bảo hiểm cho những tàu hoạt động kinh doanh xung quanh các khu vực được xác định là khu vực rủi ro cao, và những tàu đi ngang qua khu vực này. Trong số các bảo hiểm liên quan đến cướp biển, có loại bảo hiểm về rủi ro chiến tranh, rủi ro bắt cóc và đòi tiền chuộc. P&I đã xác định rõ ràng rằng họ không chi trả tiền chuộc, hầu hết các tàu được bảo hiểm chống cướp biển theo bảo hiểm rủi ro chiến tranh, và khi cướp biển được bao gồm trong các hợp đồng bảo hiểm rủi ro chiến tranh, các công ty bảo hiểm sẽ tính thêm phí bảo hiểm nếu tàu hoạt động trong khu vực có nguy cơ cướp biển.

Trong năm 2008 [5], do sự gia tăng các cuộc tấn công của cướp biển đã làm phí bảo hiểm đã tăng gấp 10 lần tiền thuê tàu khi tàu đi qua các khu vực rủi ro cướp biển cao, góp phần làm tăng chi phí chạy tàu. Số tiền có thể nhiều hơn nữa nếu tất cả các sự cố cướp biển được báo cáo. Một phần tương đối lớn các cuộc tấn công của cướp biển trong vùng Vịnh Guinea đều không được báo cáo. Theo IMO đã ước tính rằng khoảng 2/3 các vụ cướp biển xảy ra ở Vịnh Guinea không được báo cáo. Lý do đằng sau việc này là do phí bảo hiểm tăng sau đó và có thể là do mức tăng không tỷ lệ thuận với giá trị yêu cầu bồi thường cho các cuộc tấn công nhỏ, và thủ tục báo cáo về cướp biển tấn công tốn thời gian có thể dẫn đến sự chậm trễ đáng kể.

6. Ảnh hưởng của cướp biển đến tổn thất chung (General Average - GA)

Làn sóng cướp biển ngoài khơi Somalia và Vịnh Guinea đã nổi lên một cuộc thảo luận về việc liệu số tiền chuộc trả cho cướp biển có thể tương đương với mức đóng góp tổn thất chung hay không. Yêu cầu đòi tiền chuộc sau khi cướp tàu và bắt giữ thuyền viên là hành động quen thuộc của cướp biển Somali. Các chủ tàu đã phải gánh chịu lượng tiền chuộc lớn do cướp biển yêu cầu để đổi lại việc thả tàu, hàng hóa và thủy thủ đoàn của họ. Hành động này đã được những tên cướp biển ở Vịnh Guinea học theo.

Theo định nghĩa, tổn thất chung là một nguyên tắc của luật hàng hải, trong trường hợp khẩn cấp, nếu hàng hóa bị dỡ bỏ hoặc phát sinh chi phí, tổn thất được chia sẻ một cách tương xứng bởi tất cả các bên có lợi ích tài chính trong chuyến đi.

Tiền chuộc do chủ tàu trả để giải cứu tàu, thuyền viên và hàng hóa của họ khỏi cướp biển có được xem xét trong phân bổ tổn thất chung không? Khi tranh luận liệu tiền chuộc có thể tham gia vào đóng góp chung giữa chủ tàu và chủ hàng hay không, điều quan trọng trước tiên là phải biết tiền chuộc là hợp

pháp hay bất hợp pháp. Đối với một số quốc gia, tiền chuộc không phải là bất hợp pháp, vì vậy trong trường hợp này sẽ không thành vấn đề nếu kết hợp tiền chuộc vào mức đóng góp tổn thất chung. Tuy nhiên, vấn đề sẽ là cách thức trả tiền chuộc. Liệu tiền chuộc được trao cho cướp biển - người phạm tội có hợp pháp để được tính tổn thất chung không?

Trong trường hợp ở Masefield [6], một con tàu bị cướp biển Somalia cướp cùng với hàng hóa, nó đã được thả sau khi tiền chuộc được trao theo yêu cầu của những tên cướp biển. Vấn đề là liệu việc trả tiền chuộc có bất hợp pháp ở các quốc gia liên quan đến vụ án này hay không. Vụ án này đã được khởi tố ở Anh nơi việc trả tiền chuộc không phải là bất hợp pháp như được quy định trong Đạo luật Tòa án Cấp cao, nhưng vì chủ tàu và chủ hàng không phải là công dân Anh, và tàu cũng bị cướp ngoài khơi Somalia (bên ngoài nước Anh) nên điều quan trọng là tại các quốc gia nơi hàng hóa và tàu đến, tiền chuộc có hợp pháp hay không, và nếu sự bất hợp pháp sẽ cho phép các công ty bảo hiểm từ chối thanh toán các khoản đóng góp tổn thất chung. Tòa án phúc thẩm tại Arnould đã cho rằng: Có vẻ như không có nghi ngờ gì về việc một khoản thanh toán mà bản thân nó không phải là bất hợp pháp theo bất kỳ luật liên quan nào được thực hiện để đảm bảo việc giải phóng tài sản, thì số tiền này có thể được thu hồi ngay cả khi những người yêu cầu thanh toán không hoạt động hợp pháp khi làm như vậy. Ví dụ, thanh toán để thu hồi tài sản từ cướp biển, nếu nó được nộp nói chung, tổn thất chung có thể thu hồi được. Nếu mục tiêu của hệ thống tổn thất chung là khuyến khích thuyền trưởng và những người khác hy sinh để đảm bảo an toàn hàng hải, thì điều khôn ngoan là cần nhắc mức độ nghiêm trọng của các hành vi cướp biển, bao gồm các khoản tiền chuộc được thực hiện nhằm mục đích đảm bảo tàu và hàng bị cướp, tính vào mức đóng góp tổn thất chung. Các quy tắc của York-Antwerp [7] quy định rõ ràng rằng, có một hành động tổn thất chung khi và chỉ khi, bất kỳ sự hy sinh hoặc chi tiêu bất thường nào được thực hiện một cách có chủ ý và hợp lý hoặc phát sinh vì sự an toàn chung nhằm mục đích bảo toàn tài sản liên quan đến chuyến hàng. Cướp biển được đưa vào danh sách các nguy cơ trên biển trong bảo hiểm hàng hải, tiền chuộc thực sự là một khoản chi phí bất thường phát sinh một cách hợp lý để bảo vệ tổn thất hàng hóa, tài sản và tính mạng. Quy tắc cho phép trả thù lao cứu hộ nói chung đối với chi phí mà các bên tham gia chuyến hàng chung (trong trường hợp này là cướp biển), về bản chất cứu hộ dù theo hợp đồng hay theo cách khác, với điều kiện là hoạt động cứu hộ được thực hiện với mục đích bảo vệ khỏi nguy hiểm, tài sản liên quan đến chuyến hàng chung.

Hơn nữa, để một hy sinh, chi phí được xác định

là tổn thất chung, nó phải đáp ứng đủ năm dấu hiệu đặc trưng như sau: Thứ nhất, phải có một chuyến hàng hải chung; thứ hai, hành động phải vì sự an toàn chung; thứ ba, sự hy sinh hoặc chi phí phải được thực hiện hoặc gánh chịu một cách tự nguyện; thứ tư, sự hy sinh hoặc chi phí bất thường phải bằng hiện vật; và cuối cùng, hy sinh hoặc chi phí bất thường phải được thực hiện một cách hợp lý. Raymond Wong [8] cho rằng, trong các trường hợp gần đây ở Somalia, việc trả tiền chuộc cho cướp biển để đảm bảo tài sản, hàng hóa và các thuyền viên đáp ứng được tất cả năm dấu hiệu đặc trưng nêu trên.

Tuy nhiên, đã có sự tranh luận về dấu hiệu đặc trưng thứ ba. Các khoản thanh toán tiền chuộc được trao cho cướp biển là tự nguyện thực hiện hay phát sinh? Từ tự nguyện có nghĩa là không bị ép buộc hoặc bị ép buộc, một người hành động theo ý chí tự do và theo sự lựa chọn của mình. Cách mà những tên cướp biển bắt đầu yêu cầu tiền chuộc được nghi ngờ là liệu có để cho chủ tàu tự nguyện thực hiện số tiền chuộc được yêu cầu hay không? Theo ý nghĩa thực tế, và đối với cướp biển Somali, Vịnh Guinea, một khi tàu bị cướp, các chủ tàu không có lựa chọn nào tốt hơn để đưa ra quyết định. Họ vẫn đưa ra một lựa chọn khả thi, trả khoản tiền chuộc được yêu cầu để đảm bảo an toàn cho tài sản và các thuyền viên. Vì vậy, họ có nhiều khả năng bị buộc phải quyết định trả tiền chuộc, không thể nói rằng họ tự nguyện gánh chịu những chi phí đó. Nhưng với tình hình hiện tại, chấp nhận tiền chuộc trong mức đóng góp tổn thất chung là một xu hướng hữu ích cho việc vận chuyển bằng đường biển.

7. Ảnh hưởng của cướp biển đối với cứu hộ và quyền cầm giữ hàng hải

Nói chung, hành vi cướp biển có ảnh hưởng đến luật cứu hộ và quyền cầm giữ hàng hải vì nó được coi là một nguy cơ hàng hải. Bản thân sự hiện diện của các hoạt động cướp biển trong một khu vực nhất định là một rủi ro cho tàu, hàng hóa và các thuyền viên trên con tàu di chuyển trong khu vực đó. Các hoạt động cướp biển ở Vịnh Guinea và ngoài khơi Somalia, đã dẫn đến cuộc thảo luận về cách thức xem xét nguy cơ đối với các vấn đề cứu hộ và quyền cầm giữ hàng hải vì các tác động này đang diễn ra một cách rõ ràng. Các tranh chấp về vấn đề cứu hộ và quyền cầm giữ hàng hải được dự đoán sẽ ngày càng nhiều hơn vì bản chất của cướp biển đã được coi là hoạt động kinh doanh sinh lợi. Vì vậy, có khả năng các công ty tư nhân tham gia vào các dịch vụ cứu hộ mà các chủ tàu cho là có trách nhiệm ký kết các hợp đồng cứu hộ của họ. Sự lỏng lẻo của việc kiểm soát an ninh thích hợp trên các quốc gia ven

biển của Vịnh Guinea, theo đó tàu thuyền bị tấn công trong lãnh hải và khu vực cảng sẽ khiến các công ty vận tải buộc phải ký hợp đồng cứu hộ với các công ty cung cấp dịch vụ cứu hộ để đảm bảo tàu của họ di chuyển an toàn.

Cứu hộ là gì? Và quyền cầm giữ hàng hải là gì? Để hiểu được quyền lợi hàng hải, điều quan trọng trước hết là phải hiểu về cứu hộ. Theo Công ước quốc tế về cứu hộ năm 1989 (Salvage Convention) [9], hoạt động cứu hộ có nghĩa là hành động hoặc hoạt động được thực hiện để hỗ trợ tàu thuyền hoặc bất kỳ tài sản nào khác gặp nguy hiểm trong vùng biển hàng hải hoặc bất kỳ vùng nước nào khác. Hoạt động cứu hộ có thể thuần túy hoặc theo hợp đồng, nếu cứu hộ thành công tàu hoặc hàng hóa của tàu, sẽ được nhận tiền công cứu hộ. Việc được nhận tiền công cứu hộ này là do người cứu hộ, bằng cách tham gia vào các hoạt động cứu hộ sẽ rủi ro tính mạng cũng như gây nguy hiểm cho tàu của anh ta được sử dụng trong hoạt động cứu hộ. Để được hưởng tiền công cứu hộ thì hoạt động cứu hộ phải đáp ứng được bốn yếu tố: (i) mục tiêu cứu hộ phải được công nhận là đối tượng trên biển, (ii) mục tiêu được cứu hộ phải đối mặt với nguy cơ hàng hải thực sự từ biển, (iii) người cứu hộ không được thực hiện theo hợp đồng của mình, hoạt động cứu hộ cần phải tự nguyện và, (iv) Việc cứu hộ phải thành công. Ngoài ra, một yếu tố quan trọng nữa đó là: cần phải được sự đồng ý hoặc yêu cầu cứu hộ của thuyền trưởng tàu bị hiểm nguy đe dọa. Khi đó bên cứu hộ sẽ yêu cầu hai bên thỏa thuận ký hợp đồng cứu hộ theo mẫu quy định, như mẫu hợp đồng cứu hộ Lloyd's Open Form - LOF, phiên bản mới nhất là LOF 2020, để làm cơ sở cho việc đòi tiền công cứu hộ sau này.

Trong tình huống cướp biển, ai là người cung cấp cứu hộ? Chủ tàu có thể là người cứu hộ không? Nếu có, trong bối cảnh nào? Và ai sẽ trả tiền công cứu hộ? Tiền chuộc trả cho cướp biển có thể là một đối tượng cho tiền công cứu hộ? Nếu con tàu bị cướp biển chiếm đoạt và chủ tàu trả tiền chuộc theo yêu cầu của cướp biển để cứu tàu, hàng hóa và thuyền viên của mình. Vì vậy, chủ hàng sẽ có trách nhiệm phải trả tiền công cứu hộ cho chủ tàu. Hàng hóa trên tàu bị cướp có thể bị mất mát, hư hỏng nếu không được cứu hộ. Và trong trường hợp này, hoạt động cứu hộ do chủ tàu thực hiện nằm ngoài nghĩa vụ theo hợp đồng mà anh ta đã tham gia trước khi xảy ra nguy hiểm. Trong một tình huống khác, khi hoạt động cứu hộ được thực hiện bởi bất kỳ người nào khác, người thực hiện hoạt động cứu hộ đối với một tàu có nguy cơ xảy ra cướp biển sẽ được nhận tiền

công cứu hộ. Lực lượng bảo vệ bờ biển cũng có thể yêu cầu tiền công cứu hộ nếu họ chứng minh được rằng các hoạt động cứu hộ được thực hiện nằm ngoài phạm vi nhiệm vụ của họ.

Mặc dù các chủ tàu được tự do ký kết hợp đồng cứu hộ với lực lượng cứu hộ tư nhân và trong chừng mực mà lực lượng cứu hộ tư nhân có thể yêu cầu tiền công cứu hộ nếu họ cứu hộ thành công tài sản hàng hải ngay cả khi không có hợp đồng cứu hộ. Công ước Quốc tế về Luật Biển (UNCLOS) [10] không có quy định cho điều này. UNCLOS chỉ cho phép các tàu chiến thông qua các quốc gia ven biển để truy bắt cướp biển. Vì vậy, trong một tình huống như ở ngoài khơi Somalia, có một mối nguy hiểm cho những người cứu hộ tư nhân bị lực lượng hải quân canh gác khu vực này nhằm là cướp biển. Tuy nhiên, tình hình sẽ khác nếu các hoạt động cứu hộ được tiến hành trong lãnh hải của một quốc gia vì các quốc gia có quyền tài phán, quyền chủ quyền đối với lãnh hải của mình. Miễn là luật quốc gia quy định về cứu hộ hàng hải, thì lực lượng cứu hộ tư nhân được tự do thực hiện các hoạt động cứu hộ đối với tài sản hàng hải trên biển. Các quốc gia như Nigeria và Ghana, nằm ở ven Vịnh Guinea, nơi nạn cướp biển phát triển mạnh, có trong luật pháp quốc gia của họ, các điều khoản về yêu sách hàng hải, cứu hộ và quyền lợi hàng hải. Các quốc gia khác ở đông và tây Phi cũng có các điều khoản về cứu hộ và bảo hiểm hàng hải mặc dù họ chưa gia nhập hoặc phê chuẩn *Salvage Convention*. Trong luật của các quốc gia này, tiền công cứu hộ cũng có thể được yêu cầu khi tính mạng của một người đã được cứu. Điều này không được phép theo *Salvage Convention* nhưng điều này sẽ không ảnh hưởng đến các quy định của luật quốc gia về tiền công cứu hộ.

Người đã cứu hộ thành công tài sản hàng hải có quyền cầm giữ hàng hải đối với tài sản được cứu hộ. Scott LJ [3] đã cho rằng, “quyền cầm giữ hàng hải bao gồm quyền thực chất là đưa vào hoạt động chức năng hành pháp của các tòa án trong việc bắt giữ và bán tàu, để trao quyền sở hữu rõ ràng cho người mua và do đó, thực thi việc phân phối tiền thu được giữa các chủ nợ thế chấp theo một số ưu tiên và tuân theo những ưu tiên này...” theo Công ước quốc tế về thế chấp và thế chấp hàng hải, 1993 [11], cứu hộ là một trong những yêu cầu chống lại chủ sở hữu, người thuê tàu, người quản lý hoặc người điều hành tàu được bảo đảm bằng quyền cầm giữ hàng hải đối với tàu. Ví dụ, ở Nigeria, các quyền bồi thường hàng hải bao gồm các khiếu nại liên quan đến việc cứu hộ bao gồm tính mạng, hàng hóa hoặc xác tàu được tìm thấy. Cũng trong Đạo luật Vận chuyển của Ghana [12], các bồi thường hàng hải bao gồm các khiếu nại về tính mạng hoặc thương tích cá nhân. Vì cướp biển là một nguy cơ được chấp nhận trên biển, mà việc đặt

tàu thuyền (tài sản hàng hải trên biển) trở thành đối tượng cứu hộ, thì nó có nhiều tác động. Chủ tàu và chủ hàng đang phải đối mặt và có khả năng phải đối mặt với những tranh chấp phát sinh từ tài sản của họ được đặt trên các hợp đồng hàng hải.

Mặc dù hàng hóa trên tàu được cứu hộ không phải chịu trách nhiệm về hàng hải, nhưng vì hàng hóa trên tàu được cứu hộ thuộc đối tượng của quyền lợi về hàng hải nên chúng cũng bị ảnh hưởng. Tuy nhiên, chủ tàu được tiền công cứu hộ vì đã giải cứu hàng hóa chở trên tàu bị cướp bằng cách trả tiền chuộc cho cướp biển, không được quyền cầm giữ tàu của mình.

8. Kết luận

Các phân tích trên đã chứng minh rằng có một nỗ lực để đưa hành vi cướp biển vào các văn bản pháp luật, các công ước và quy chế khác nhau. Và các phân tích cũng cho thấy trong các hợp đồng hàng hải, các bên đã cố gắng mở rộng các điều khoản khác nhau để khi đối mặt với các tình huống cướp biển, họ sẽ được pháp luật bảo vệ. Điều này đã được phản ánh trong các hợp đồng bảo hiểm hàng hải, hợp đồng thuê tàu,... Người ta cũng quan sát thấy rằng quy tắc quốc tế đã miễn trừ trách nhiệm pháp lý cho các hãng vận tải khi đối mặt với hành vi cướp biển. Tuy nhiên, từ các trường hợp được phân tích ở trên, vẫn còn một số tranh luận cần được thống nhất đưa vào các văn bản pháp luật để đối phó hiệu quả với nguy cơ thiệt hại do cướp biển.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

- [1] Percy, S. and Shortland, A.. *The business of piracy in Somalia*. Discussion paper 1033. 2011.
- [2] Ben-Ari, N. Piracy in West Africa: A bumpy road to maritime security. *Africa Renewal*. Paper 12, 2013.
- [3] Devotha Edward Mandanda, *Maritime Piracy in Africa: An assessment of its Legal Effects and Control Measures taken at International Level*, Doctorate thesis, Dalian Maritime University, 2017.
- [4] Soyer, Baris. *Marine Insurance Fraud* at page 221. 2014.
- [5] Benedkovic and Vuletic, Piracy influence on the Ship Owners and Insurance Companies. Page 6, 2013.
- [6] *Masefield AG v. Amlin Corporate Member Limited* [2010] EWHC 280 (Comm Ct; David Steel J.) Lloyd's Rep 509, affirmed [2011] EWCA Civ 24, [2011] 1 Lloyd's Rep 630 (CA).
- [7] Rule A of the York-Antwerp Rules.
- [8] Wong, R.T.C. Piracy-does it give rise to a claim for General Average?, 2009.
- [9] International Convention on Salvage, 1989.

- [10] Công ước Quốc tế về Luật Biển 1982.
- [11] International Convention on Maritime Liens and Mortgages, 1993.
- [12] Section 66 of Ghana Shipping Act, No. 645 of 2003.

Ngày nhận bài:	31/5/2021
Ngày nhận bản sửa:	09/6/2021
Ngày duyệt đăng:	18/6/2021