



**VỀ HỢP ĐỒNG VẬN CHUYỂN HÀNG HÓA
BẰNG ĐƯỜNG BIỂN**

NHÀ XUẤT BẢN LAO KINH

Hà Nội - 2010

nay ở nước ta chưa có một văn bản pháp quy chính thức nào giải thích những chế định, khái niệm và quy phạm đó một cách chi tiết, hệ thống, đầy đủ và rõ ràng. Vì vậy, trong nhiều trường hợp, các doanh nghiệp khi gặp phải những vấn đề rắc rối liên quan trong quá trình giao kết, thực hiện và tranh chấp liên quan tới hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường biển không biết dựa vào đâu để xác định hướng giải quyết.

Nhằm đáp ứng nhu cầu tìm hiểu và vận dụng những kiến thức liên quan tới pháp luật hàng hải về hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường biển, Phòng Thương mại và Công nghiệp Việt Nam tổ chức biên soạn và xuất bản quyển sách này dưới dạng các câu hỏi và trả lời. Cuốn sách được các tác giả là những người đã có nhiều năm trực tiếp làm công tác pháp chế, khai thác, quản lý tàu biển cũng như đã trực tiếp tham gia giải quyết một số vụ kiện hàng hải tại một số Tòa án, Trọng tài Thương mại trong và ngoài nước biên soạn.

Trong phạm vi hạn hẹp, các tác giả đã cố gắng trình bày những khái niệm, chế định và quy phạm pháp luật phổ biến nhất về hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường biển. Vì vậy, cuốn sách không thể đề cập tới mọi vấn đề mà một số bạn đọc quan tâm, cần tìm hiểu.

Mặc dù các tác giả đã cố gắng tới mức cao nhất để cung cấp những kiến thức, thông tin chính xác, phổ biến và cập nhật hiện nay về những vấn đề nói trên, tuy nhiên quyển sách này chỉ dùng để tham khảo. Các danh từ, thuật ngữ, khái niệm được trình bày trong quyển sách này chủ yếu vẫn theo cách dùng phổ biến hiện nay trong Bộ luật hàng hải

Việt Nam và một số sách báo chuyên ngành đã xuất bản. Tuy vậy, ở một số chỗ có thể diễn đạt khác đi theo quan điểm riêng của các tác giả cho phù hợp với cách dùng trong thực tế. Cuốn sách chắc chắn không tránh khỏi những khiếm khuyết nhất định, do đó, các tác giả rất hoan nghênh những ý kiến góp ý, bổ sung nhằm hoàn thiện hơn trong những lần tái bản sau này.

Chúng tôi hy vọng cuốn sách nhỏ này sẽ góp phần hữu ích cho hoạt động của các doanh nghiệp và bạn đọc đang công tác, học tập hoặc nghiên cứu những vấn đề liên quan tới hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường biển.

Xin cảm ơn Chương trình hỗ trợ doanh nghiệp DANIDA của Chính phủ Đan Mạch đã tài trợ cho cuốn sách này!

Xin cảm ơn các tác giả và trân trọng giới thiệu với bạn đọc cuốn sách “100 câu hỏi về hợp đồng vận chuyển hàng hoá bằng đường biển”.

PHÒNG THƯƠNG MẠI VÀ CÔNG NGHIỆP VIỆT NAM

BAN BIÊN SOẠN

- 1. Luật sư: Võ Nhật Thăng, Chủ biên**
- 2. Luật sư: Trần Quang Cường**
- 3. Luật sư: Ngô Khắc Lễ**
- 4. Luật sư: Trần Hữu Huỳnh**

MỤC LỤC

Lời nói đầu.....	3
Ban biên soạn.....	7
Mục lục	9

Phần I

NHỮNG CÂU HỎI CHUNG VỀ HỢP ĐỒNG VẬN CHUYỂN HÀNG HOÁ BẰNG ĐƯỜNG BIỂN	19
--------------------------------------------------------------------------------	----

Câu hỏi 1: Thế nào là hợp đồng vận chuyển hàng hoá bằng đường biển?..... 19

Câu hỏi 2: Xin cho biết sự khác nhau giữa dịch vụ vận chuyển hàng hóa và dịch vụ Logistics?..... 21

Câu hỏi 3: D- ối giác độ ng- ời bán và ng- ời mua trong

th- ơng mại quốc tế có bao nhiêu loại hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đ- ờng biển? Đặc điểm chung của những loại hợp đồng trên và mỗi loại đ- ọc sử dụng trong tr- ờng hợp nào?..... 23

Câu hỏi 4: Chủ hàng (ng- ời bán hoặc ng- ời mua) khi giao dịch ký kết các loại hợp đồng vận chuyển bằng đ- ờng biển cần l- u ý tới những vấn đề chủ yếu nào?..... 25

Câu hỏi 5: Hiểu thế nào về điều kiện xếp dỡ hàng CQD (Customary Quick Despatch) trong hợp đồng thuê tàu chuyển?..... 27

Câu hỏi 6: Hiểu thế nào về thuật ngữ cảng an toàn (Safe Port) trong hợp đồng thuê tàu chuyển?..... 29

Câu hỏi 7: Hiểu thế nào về điều kiện chi phí xếp dỡ hàng trong hợp đồng thuê tàu chuyển?..... 31

Câu hỏi 8: Hiểu thế nào về quy định trong các điều kiện CIF, CFR, CIP và CPT của Incoterms “Người bán thuê tàu theo những điều kiện thông th- ờng, chuyên chạy trên đ- ờng thông dụng mà các tàu biển khác th- ờng đi để chuyên chở một cách bình th- ờng lô hàng mô tả trong hợp đồng”? 33

Câu hỏi 9: Quy định về tình trạng pháp lý của bản thân con tàu trong hợp đồng nhập khẩu theo điều kiện CIF hoặc CFR có tầm quan trọng nh- thế nào?..... 36

Câu hỏi 10: Theo luật Anh, khi nào hợp đồng thuê tàu đ- ọc coi là đã đ- ọc xác lập và ràng buộc các bên ?..... 39

Phần II

NHỮNG CÂU HỎI LIÊN QUAN ĐẾN HỢP ĐỒNG VẬN CHUYỂN THEO CHUYỂN 43

Câu hỏi 11: Hiểu thế nào về khái niệm khả năng đi biển

của tàu?.....	43
Câu hỏi 12: Có đ- ọc đ- a "Thông báo sẵn sàng" (Notice of Readiness) tr- ớc thời gian tàu đến cảng (laycan) không?.....	48
Câu hỏi 13: "Thông báo sẵn sàng" - chỉ cần "đ- a" hay phải đ- ọc "chấp nhận"?.....	50
Câu hỏi 14: Thế nào là “giờ làm việc” để đưa “Thông báo sẵn sàng”?	53
Câu hỏi 15: Thế nào là tàu “sẵn sàng về mọi mặt”?.....	56
Câu hỏi 16: Thời hạn làm hàng (laytime) bắt đầu tính khi nào?.....	59
Câu hỏi 17: Người thuê vận chuyển có buộc phải tuyên bố chấm dứt hợp đồng khi tàu không đến cảng đúng thời hạn hay không?.....	62
Câu hỏi 18: Biên bản làm hàng (Statement of facts — SOF) không có chữ ký của ng- ời giao hàng (shipper) có giá trị pháp lý không?.....	64
Câu hỏi 19: Khi nào việc xếp hàng (loading) đ- ọc coi là kết thúc?.....	66
Câu hỏi 20: “Chở đầy tàu” - số l- ợng hàng tối thiểu là bao nhiêu?.....	68
Câu hỏi 21: Hiểu thế nào là “Ngày làm việc thời tiết tốt”?.....	71
Câu hỏi 22: Có gì khác giữa thuật ngữ “weather permitting” (ngày làm việc thời tiết cho phép) và thuật ngữ “weather working day” (ngày làm việc thời tiết tốt)?.....	73
Câu hỏi 23: Thời tiết xấu - áp dụng thuật ngữ WIBON (Whether in berth or not) nh- thế nào?	78
	82

Câu hỏi 24: Thế nào là “bất khả kháng”?.....

Câu hỏi 25: Xếp hàng trong "thời gian tự do" (free time) - có tính vào thời hạn xếp hàng không?..... 85

Câu hỏi 26: Sau khi tàu bốc (loading) xong hàng, đại lý của chủ tàu/ng-ời vận chuyển không ký phát vận đơn “hoàn hảo” (clean) cho người giao hàng (shipper)/ng-ời thuê vận chuyển với lý do tình trạng hàng hóa “có vấn đề”. Người thuê vận chuyển không chấp nhận ghi chú (remark) lên vận đơn về tình trạng hàng hóa dẫn đến việc khởi hành của tàu bị chậm trễ. Ai phải chịu trách nhiệm về việc chậm trễ này?..... 88

Câu hỏi 27: Thế nào là “vào khoảng” (about)? Trong quá giao dịch, ký kết hợp đồng mua bán hàng hóa, hợp đồng vận chuyển hàng hóa, có một số yếu tố khó xác định chính xác và th-ờng được nêu là “vào khoảng” (about). Ví dụ nh- số l-ợng hàng hóa sẽ xếp lên tàu, số tiền thanh toán cho việc mua hàng... Từ đó, tranh chấp có thể phát sinh từ khái niệm này. Đề nghị cho biết thế nào là “vào khoảng” trong hàng hải thương mại quốc tế?..... 94

Câu hỏi 28: Không có hàng để xếp (loading), tàu phải đợi đến bao giờ? Tàu đến cảng đúng thời hạn theo hợp đồng vận chuyển theo chuyến để xếp hàng nh- ng-ời thuê vận chuyển cho biết tàu phải chờ khoảng 8 ngày mới có hàng. Chủ tàu/ng-ời vận chuyển có quyền ra lệnh cho tàu rời cảng và đòi bồi th-ờng thiệt hại hay không?..... 99

Câu hỏi 29: Hiểu thế nào về nguyên lý “Một khi đã bị phạt thì luôn luôn bị phạt”?..... 102

Câu hỏi 30: Ng-ời vận chuyển có quyền gì trong việc xử lý hàng hoá vận chuyển có dấu hiệu bị xô lệch và

phải chằng buộc lại trong quá trình vận chuyển?

105

Phần III

NHỮNG CÂU HỎI LIÊN QUAN TỚI VẬN ĐƠN

Câu hỏi 31: Vận đơn là gì và chức năng của vận đơn?....

109

Câu hỏi 32: Vận đơn đ- ợc phân loại nh- thế nào?.....

109

Câu hỏi 33: Vận đơn gồm những nội dung gì?.....

111

Câu hỏi 34: Có nên dùng mẫu vận đơn mới CONGENBILL 2007 không?.....

116

Câu hỏi 35: Vận đơn chủ (Master B/L) (khác với vận đơn thứ cấp (House B/L) nh- thế nào?.....

118

Câu hỏi 36: Hiểu thế nào về thay đổi vận đơn gốc: “Switch Bill of Lading”?.....

122

Câu hỏi 37: Hiểu thế nào về thuật ngữ “Surrendered” ghi trên vận đơn?

125

Câu hỏi 38: Hiểu thế nào về ghi chú “Proof Read Copy” hoặc “B/L Proof” ghi chú trên các vận đơn hoặc giấy gửi hàng đ- ờng biển?.....

129

Câu hỏi 39: Vận đơn đích danh (straight bill of lading) - có phải xuất trình bản gốc khi nhận hàng?.....

131

Câu hỏi 40: Hiểu thế nào về ghi chú trên vận đơn: “Trọng lượng, khối lượng, chất lượng, trị giá hàng... không biết: weight, volume, quality, and value unknown? Vận đơn ghi tên hàng là cám mỳ viên (wheat bran pellets), để rời (in bulk) và có ghi trọng l- ợng hàng bằng tấn nh- ng tại sao lại còn có dòng chữ in sẵn “không biết trọng lượng...” ?.....

133

Câu hỏi 41: Khi nào thì ngày cấp vận đơn và ngày giao hàng trong hợp đồng mua bán hàng hóa là một? Và khi nào thì khác nhau?.....

136

Câu hỏi 42: Trong tr- ờng hợp trên vận đơn không đề ai

139

là ng-ời vận chuyển thì làm thế nào để xác định ai là ng-ời vận chuyển?.....	
Câu hỏi 44: Trong mua bán hàng hóa quốc tế nên sử dụng vận đơn theo lệnh (Order B/L) hay vận đơn đích danh (Straight B/L) là thích hợp?.....	143
Câu hỏi 45: Vận đơn đ-ờng biển (Ocean B/L) khác với giấy gửi hàng đ-ờng biển (Waybill) nh- thế nào?.....	145
Câu hỏi 46: Vận đơn khác với vận đơn vận tải đa ph-ong thức ở những điểm nào?.....	148
Câu hỏi 47: Cần l-u ý những vấn đề gì về chữ ký của ng-ời ký phát vận đơn?.....	150
Câu hỏi 48: Hiểu thế nào là vận đơn hoàn hảo (Clean B/L). Có nên dùng th- bảo đảm (Letter of Indemnity - LOI) để xin cấp vận đơn hoàn hảo hay không?.....	153
Câu hỏi 49: Hiểu thế nào về thuật ngữ “Merchant” (th- ong nhân) ghi trên các vận đơn?.....	154
Câu hỏi 50: Trách nhiệm của ng-ời vận chuyển đối với việc giao hàng chậm ở cảng đích (cảng dỡ hàng, cảng trả hàng) đ-ợc xác định ra sao?.....	156
Câu hỏi 51: Khi nào cần khai báo trị giá hàng trên vận đơn?.....	157
Câu hỏi 52: Trách nhiệm của ng-ời vận chuyển đ-ợc xác định thế nào khi hàng chở trên boong?.....	159
Câu hỏi 53: Khi xảy ra tình trạng tàu đi chệch đ-ờng so với lịch trình quảng cáo thì trách nhiệm của ng-ời vận chuyển xác định thế nào?.....	160
Câu hỏi 54: Trách nhiệm của ng-ời vận chuyển đối với việc thông báo hàng đến tại cảng đích nh- thế nào?.....	161

- Câu hỏi 55: Khi nào thì hàng hóa đ- ợc coi là đã giao tại cảng đích?..... 162
- Câu hỏi 56: Vì sao chủ tàu th- ờng từ chối th- cam kết bồi th- ờng của ng- ời nhận hàng (LOI) để giao hàng không thu hồi vận đơn gốc?..... 163
- Câu hỏi 57: Tòa án Việt Nam có thẩm quyền xét xử các vụ kiện về tổn thất hàng hóa vận chuyển theo vận đơn do chủ tàu n- ớc ngoài ký phát hay không?..... 164
- Câu hỏi 58: Ng- ời giao hàng có quyền đòi bồi th- ờng tổn thất hàng hóa khi hàng hóa đ- ợc vận chuyển theo vận đơn đích danh hay không?..... 165
- Câu hỏi 59: Các công - ớc quốc tế điều chỉnh vận đơn và Bộ luật hàng hải Việt Nam giống và khác nhau nh- thế nào ở những vấn đề cơ bản?..... 169
- Câu hỏi 60: Trách nhiệm của ng- ời vận chuyển trong thông lệ hàng hải quốc tế đ- ợc quy định ra sao?..... 171
- Câu hỏi 61: Các tr- ờng hợp miễn trách nhiệm của ng- ời vận chuyển trong thông lệ hàng hải quốc tế đ- ợc quy định ra sao?..... 189
- Câu hỏi 62: Thế nào là lỗi trong việc điều khiển hoặc quản trị tàu?..... 191
- Câu hỏi 63: Giới hạn trách nhiệm của ng- ời vận chuyển đ- ợc quy định nh- thế nào?..... 193
- Câu hỏi 64: Thế nào là “tùy theo giá trị hàng hóa” trong việc xác định giới hạn trách nhiệm của ng- ời vận chuyển?..... 198

Phần IV

NHỮNG CÂU HỎI LIÊN QUAN TỚI VIỆC KHIẾU NẠI VÀ KHIẾU KIỆN NGƯỜI VẬN CHUYỂN, ĐẠI LÝ, MÔI GIỚI 200

Câu hỏi 65: Vì sao phải thông báo về tổn thất của hàng

hóa cho ng-ời vận chuyển?.....	205
Câu hỏi 66: Hồ sơ khiếu nại ng-ời vận chuyển về tổn thất của hàng hóa bao gồm những tài liệu nào?.....	205
Câu hỏi 67: Tại sao chủ hàng lại phải mua bảo hiểm trong khi theo vận đơn hoặc hợp đồng vận chuyển theo chuyến ng-ời vận chuyển phải chịu trách nhiệm bồi th-ờng nếu tổn thất xảy ra do lỗi của họ?.....	207
Câu hỏi 68: Sự khác nhau giữa thời hạn ba ngày phải thông báo cho ng-ời vận chuyển khi phát hiện hàng hóa có dấu hiệu h- hỏng mất mát và thời hiệu một năm khi khởi kiện ng-ời vận chuyển về h- hỏng mất mát hàng hóa trong quá trình vận chuyển?.....	208
Câu hỏi 69: Những khoảng thời gian nào sẽ đ-ợc trừ ra khỏi thời hiệu khiếu kiện một năm khi khiếu kiện ng-ời vận chuyển tại tòa án hay trọng tài?.....	210
Câu hỏi 70: Khi nào thì tranh chấp về hàng hải giữa chủ hàng và ng-ời vận chuyển Việt Nam có thể đ-a ra tòa án hay trọng tài n-ớc ngoài giải quyết?.....	212
Câu hỏi 71: Đơn vị tính toán để bồi th-ờng tổn thất hàng hóa cũng nh- bồi th-ờng trách nhiệm dân sự trong Bộ luật hàng hải Việt Nam đ-ợc tính toán nh- thế nào?	214
Câu hỏi 72: Ng-ời gửi hàng có quyền định đoạt hàng hóa đã xếp lên tàu cho tới khi nào?.....	214
Câu hỏi 73: Trách nhiệm của ng-ời vận chuyển đ-ợc xác định ra sao khi giao hàng ở cảng đích cho ng-ời cầm vận đơn giả?.....	215
Câu hỏi 74: Ai phải chịu trách nhiệm khi đại lý của ng-ời vận chuyển thay đổi ngày ký vận đơn?.....	218
Câu hỏi 75: Khi vận đơn bị thất lạc trong quá trình b- u	

điện chuyển phát từ cảng xếp hàng tới cảng đích thì phải làm gì để ng-ời nhận hàng có thể nhận đ-ợc hàng?	220
Câu hỏi 76: Khi ký kết hợp đồng vận chuyển theo chuyến nên quy định giải quyết tranh chấp bằng trọng tài th-ơng mại hay bằng tòa án?.....	223
Câu hỏi 77: Nên hiểu về vai trò của đại lý tàu biển nói chung nh- thế nào?.....	224
Câu hỏi 78: Nên hiểu thế nào về địa vị pháp lý của ng-ời môi giới thuê tàu?.....	227
Câu hỏi 79: Ai phải trả hoa hồng môi giới thuê tàu, ng-ời thuê tàu hay chủ tàu/ng-ời vận chuyển?.....	229
Câu hỏi 80: Đề nghị cho biết sự khác nhau giữa việc bắt tàu để thực hiện quyền cầm giữ hàng hải (Maritime lien) và bắt tàu để giải quyết khiếu nại hàng hải (Maritime Claims)?.....	232

234

Phần V
NHỮNG CÂU HỎI LIÊN QUAN TỚI
VIỆC GIẢI QUYẾT TỔN THẤT CHUNG

Câu hỏi 81: Khái niệm về tổn thất chung và các tiêu chí đặc tr-ng của tổn thất chung?.....	239
Câu hỏi 82: Nội dung của Quy tắc York-Antwerp?.....	239
Câu hỏi 83: Ai là ng-ời phân bổ tổn thất chung?.....	242
Câu hỏi 84: Mối quan hệ giữa tổn thất chung và bảo hiểm?.....	243
Câu hỏi 85: Làm thế nào để nhận biết một vụ tổn thất chung?.....	245
Câu hỏi 86: Những vụ tai nạn hàng hải nào th-ờng dẫn	246

đến tổn thất chung?.....	
Câu hỏi 87: Chi phí cứu hộ có phải là chi phí tổn thất chung hay không?.....	249
Câu hỏi 88: Thủ tục tuyên bố tổn thất chung nh- thế nào?.....	250
Câu hỏi 89: Các b-ớc giải quyết của chủ hàng khi chủ tàu tuyên bố tổn thất chung?.....	253
Câu hỏi 90: Việc giám định các tổn thất của tàu và hàng để phục vụ cho việc phân bổ tổn thất chung phải tiến hành nh- thế nào?.....	256
Câu hỏi 91: Các tài liệu, chứng từ cần thiết cho việc phân bổ tổn thất chung?.....	258
Câu hỏi 92: Tổn thất chung đ-ợc phân bổ nh- thế nào?.	261
Câu hỏi 93: Xác định trị giá chịu đóng góp tổn thất chung (contributory value) của tàu và hàng nh- thế nào?.....	263
Câu hỏi 94: Chủ hàng có phải đóng góp tổn thất chung hay không khi tổn thất chung xảy ra do tàu không đủ khả năng đi biển?.....	264
Câu hỏi 95: Chủ hàng có phải đóng góp tổn thất chung hay không khi tổn thất chung xảy ra do xếp hàng không thích hợp (bad stowage)?.....	267
Câu hỏi 97: Tàu chạy không hàng có tổn thất chung hay không?.....	269
Câu hỏi 98: Phí phân bổ tổn thất chung do ai trả?.....	274
Câu hỏi 99: Trong tr-ờng hợp tàu từ bỏ hành trình, chủ tàu có quyền yêu cầu chủ hàng đóng góp tổn thất chung hay không?.....	276

Câu hỏi 100: Nội dung của Bản phân bổ tổn thất chung?.....	279
Tài liệu tham khảo	282
	285

Phần I
NHỮNG CÂU HỎI CHUNG VỀ HỢP ĐỒNG
VẬN CHUYỂN HÀNG HOÁ BẰNG ĐƯỜNG BIỂN

Câu hỏi 1: Thế nào là hợp đồng vận chuyển hàng hoá bằng đường biển?

Trả lời:

Theo Điều 70 của Bộ luật hàng hải Việt Nam 2005 “Hợp đồng vận chuyển hàng hoá bằng đường biển là hợp đồng được giao kết giữa người vận chuyển và người thuê vận chuyển, theo đó người vận chuyển thu tiền cước vận chuyển do người thuê vận chuyển trả và dùng tàu biển để vận chuyển hàng hóa từ cảng xếp hàng đến cảng trả hàng”. Tiếp đó, theo Điều 71 của Bộ luật, hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường biển được phân chia thành hai loại:

1-/ Hợp đồng vận chuyển theo chứng từ vận chuyển:

Là hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường biển được giao kết với điều kiện người vận chuyển không phải dành cho người thuê vận chuyển nguyên cả tàu hoặc một phần tàu cụ thể mà chỉ căn cứ vào chủng loại, số lượng, kích thước hoặc trọng lượng của hàng hóa để vận chuyển. Hình thức loại hợp đồng này do hai bên thỏa thuận. Sở dĩ loại hợp đồng này có tên gọi như vậy vì bằng chứng của loại hợp đồng này thường thể hiện dưới dạng chứng từ như vận đơn hoặc giấy gửi hàng do người vận chuyển cấp cho người thuê vận chuyển.

2-/ Hợp đồng vận chuyển theo chuyến:

Là loại hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường biển được giao kết với điều kiện người vận chuyển dành cho người thuê vận chuyển nguyên cả tàu hoặc một phần cụ thể của con tàu để vận chuyển hàng hóa theo chuyến đó. Hình thức loại hợp đồng này bắt buộc phải bằng văn bản. Theo pháp luật hiện hành của Việt Nam, các giao dịch bằng fax, email, điện tín, telex cũng được coi là bằng văn bản.

3-/ Trong thương mại và hàng hải quốc tế ngoài hai loại hợp đồng như trên còn có loại hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường biển nhiều chuyến liên tục (thường áp dụng cho vận chuyển hàng rời, khối lượng lớn, giao hàng trong một khoảng thời gian dài) gọi là Contract of Affreightment, viết tắt là COA.

4-/ Một dạng hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường biển nữa cũng có thể thấy trong thương mại hàng hải quốc tế gọi là Trip Charter hay còn gọi là Trip Time Charter. Đây là dạng hợp đồng thuê tàu định hạn theo chuyến (không thuê theo thời gian nhiều chuyến – period). Thuật ngữ này đôi khi còn dùng để nói về hợp đồng vận chuyển theo chuyến (voyage charter).

Câu hỏi 2: Xin cho biết sự khác nhau giữa dịch vụ vận chuyển hàng hóa và dịch vụ Logistics?

Trả lời :

Dịch vụ vận chuyển hàng hóa là dịch vụ vận chuyển bằng đường biển một lô hàng cụ thể nào đó từ cảng xếp hàng tới cảng dỡ hàng. Đó có thể là một hợp đồng vận chuyển

hàng rời khối lượng lớn (từ cảng tới cảng) nhưng cũng có thể là vận chuyển hàng bằng container (từ CY tới CY), hoặc là hợp đồng vận chuyển đa phương thức (từ địa điểm tiếp nhận hàng tới địa điểm trả hàng). Nếu là vận chuyển đa phương thức thì ngoài chặng đường biển còn có thể có cả những chặng đường bộ, đường thủy nội địa hoặc đường hàng không.

Về dịch vụ Logistics hiện nay có nhiều cách hiểu khác nhau :

- Theo tài liệu của Liên hợp quốc: Logistics là hoạt động quản lý quá trình lưu chuyển vật liệu qua các khâu lưu kho, sản xuất ra sản phẩm cho tới tay người tiêu dùng theo yêu cầu của khách hàng.

- Theo Hội đồng Quản lý dịch vụ Logistics (**The Council of Logistics Management**) thì: “Logistics là một phần của quá trình cung cấp dây chuyền bao gồm lập kế hoạch, tổ chức thực hiện, kiểm soát hiệu quả, lưu thông hiệu quả và lưu giữ các loại hàng hóa, dịch vụ và có liên quan đến thông tin từ điểm cung cấp cơ bản đến các điểm tiêu thụ để đáp ứng các nhu cầu của khách hàng”.

- Luật thương mại Việt Nam (Điều 233) quy định “Dịch vụ Logistics là hoạt động thương mại, theo đó thương nhân tổ chức thực hiện một hoặc nhiều công đoạn bao gồm nhận hàng, vận chuyển, lưu kho, lưu bãi, làm thủ tục hải quan, các thủ tục giấy tờ khác, tư vấn khách hàng, đóng gói bao bì, ghi

ký mã hiệu, giao hàng hoặc các dịch vụ khác có liên quan tới hàng hóa theo thỏa thuận với khách hàng để hưởng thù lao”.

- Mặc dù có nhiều cách hiểu khác nhau về khái niệm dịch vụ Logistics nhưng các khái niệm này có thể chia làm hai nhóm: nhóm thứ nhất là định nghĩa hẹp mà tiêu biểu là Luật thương mại Việt Nam, theo định nghĩa của nhóm này dịch vụ Logistics là việc tập hợp các yếu tố liên quan và hỗ trợ cho quá trình chu chuyển hàng hóa từ nơi sản xuất tới nơi tiêu dùng cuối cùng. Nhóm thứ hai là nhóm định nghĩa có phạm vi rộng miêu tả sự tác động của nhiều yếu tố vật chất và yếu tố vô hình (thông tin) từ khâu tiền sản xuất cho tới khi hàng hoá tới tay người tiêu dùng cuối cùng.

Như vậy trong dịch vụ Logistics có dịch vụ vận tải và các dịch vụ khác đi liền để hỗ trợ hàng hóa tới đích cuối cùng. Người kinh doanh dịch vụ Logistics sẽ đảm nhận toàn bộ tất cả các khâu trong quá trình hình thành và vận chuyển hàng hóa tới địa chỉ cuối cùng, người kinh doanh dịch vụ này đòi hỏi phải có trình độ chuyên môn sâu, am hiểu nhiều lĩnh vực liên quan một cách vững vàng để cung cấp một dịch vụ trọn gói chứ không phải chỉ có đơn thuần vận tải và giao nhận hàng hóa...

Câu hỏi 3: D-ới giác độ ng-ời bán và ng-ời mua trong th-ơng mại quốc tế có bao nhiêu loại hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đ-ờng biển? Đặc điểm chung của những loại hợp đồng trên và mỗi loại đ-ợc sử dụng trong tr-ờng hợp nào?

Trả lời :

Dưới góc độ người bán và người mua trong thương mại quốc tế thường phổ biến hai loại hợp đồng vận chuyển bằng đường biển:

1-/ Khi chuyên chở hàng hóa bằng container, hình thức hợp đồng vận chuyển thường là hợp đồng vận chuyển theo chứng từ vận chuyển (**Booking Note**) có chữ ký của cả hai bên. Tuy nhiên, phần lớn các giao dịch thuê tàu chở hàng bằng container ngày nay có thể chỉ là một vài email hoặc không ít trường hợp chỉ là một vài giao dịch bằng điện thoại, sau đó nội dung giao dịch có thể được xác nhận lại bằng văn bản bởi hãng tàu vận chuyển container và người thuê vận chuyển. Trong các giao dịch bằng email, điện thoại hai bên thường trao đổi rồi đi đến xác nhận những vấn đề cơ bản như tên hàng, số lượng, trọng lượng, kích thước, loại container, nơi nhận vỏ container để đóng hàng vào, cảng xếp hàng, cảng dỡ hàng, người gửi hàng, người nhận hàng, người được thông báo, giá cước và phụ phí, mức phạt lưu container, loại vận đơn xin cấp v.v... Ở những trường hợp này vận đơn (Bill of Lading) hoặc giấy gửi hàng (Waybill hoặc Sea Waybill) là bằng chứng của hợp đồng, nghĩa là bản thân vận đơn hoặc giấy gửi hàng không phải là hợp đồng vì nó chỉ đơn phương do người vận chuyển ký và cấp cho người thuê vận chuyển sau khi đã tiếp nhận hàng để vận chuyển. Trong một số trường hợp, ở cuối bản tóm tắt giao dịch giữa hai bên hãng tàu container còn ghi thêm một dòng chữ: “Các điều kiện

khác theo như vận đơn của hãng tàu phát hành: **otherwise as per carrier's Bill of Lading**". Trường hợp đó, vận đơn của hãng tàu phát hành trở thành nội dung của hợp đồng vận chuyển theo chứng từ vận chuyển giữa hai bên, nó không còn là bằng chứng của hợp đồng nữa mà đã trở thành nội dung của hợp đồng.

Loại thứ hai thường thể hiện dưới dạng hợp đồng vận chuyển theo chuyến (Voyage Charter Party), áp dụng cho việc vận chuyển hàng rời, hàng đóng bao khối lượng và trọng lượng lớn. Mẫu phổ biến của loại hợp đồng này thường áp dụng là mẫu Gencon. Hợp đồng thuê tàu chuyến loại này có đầy đủ các điều khoản chủ yếu của hợp đồng như tên, địa chỉ chủ tàu, hoặc người vận chuyển, tên tàu, trọng tải, thời gian sẵn sàng xếp hàng, cảng xếp dỡ hàng, tên địa chỉ người thuê, tên hàng số lượng, trọng lượng, kích thước, giá cước, điều kiện xếp dỡ hàng, mức xếp dỡ hàng, mức thưởng phạt, tỷ lệ hoa hồng, người môi giới, luật áp dụng và điều khoản trọng tài, chữ ký của đại diện hai bên v.v... Tiếp theo các nội dung trên là những phần in sẵn quy định về trách nhiệm, miễn trách nhiệm của cả hai bên cùng với một số điều kiện khác. Tuy nhiên, ngày nay thông thường người ta chỉ ký kết với nhau phần đầu, gọi là **Fixture Note** còn phần còn lại thì hai bên có thể tham chiếu một hợp đồng mẫu nào đó hoặc một hợp đồng đã giao kết với nhau trước đây.

Câu hỏi 4: Chủ hàng (ng-ời bán hoặc ng-ời mua) khi giao dịch ký kết các loại hợp đồng vận chuyển bằng đ-ờng biển cần l-u ý tới những vấn đề chủ yếu nào?

Trả lời :

1-/ Đối với hợp đồng vận chuyển container, nói chung, nội dung thường đơn giản. Vấn đề cơ bản mà người thuê vận chuyển cần hết sức lưu ý là tư cách pháp nhân của bên vận chuyển. Khi họ ký hợp đồng với tư cách là đại lý cho người vận chuyển (**As Agent for and on behalf of the carrier**) chủ hàng phải hiểu rằng nếu xảy ra hư hỏng tổn thất hàng hóa thì người chịu trách nhiệm giải quyết không phải là họ, với tư cách là đại lý (**As Agent**), mà là người ủy thác (**Principal**), tức người vận chuyển. Người vận chuyển có khi không có trụ sở ở Việt Nam mà là ở nước ngoài, vì vậy cần xác định rõ ràng tên và địa chỉ của người chuyên chở để có thể liên hệ giải quyết khi trục trặc xảy ra. Nên lưu ý là hiện nay một số hãng tàu vận chuyển container loại hàng đầu thế giới đã được phép thành lập công ty 100% vốn của họ tại Việt Nam. Tuy vậy khi ký hợp đồng vận chuyển, những công ty 100% vốn nước ngoài như vậy cũng chỉ là đại lý cung cấp dịch vụ vận tải cho hãng tàu mẹ tại bản quốc. Do đó, nếu chủ hàng muốn họ chịu trách nhiệm giải quyết mọi sự cố trục trặc với mình thì phải ghi rõ trong hợp đồng lưu cước rằng họ là người vận chuyển. Hết sức tránh không để họ quy định không rõ ràng mập mờ nước đôi như: Người cung cấp dịch vụ vận tải (**Supplier of Transport Service**) hay bên A chung chung.

2-/ Đối với hợp đồng thuê tàu chuyên ngoài các điều kiện về giá cước, mức xếp dỡ thường phạt... điểm đáng lưu ý là các chi phí xếp dỡ hàng, chi phí lũng hàng (Lighterage) phải quy định cụ thể và phù hợp với hợp đồng mua bán. Nếu hợp đồng mua bán đã ghi là CIF FO thì khi thuê tàu phải hiểu là người vận chuyên được miễn phí dỡ hàng chứ không thể hiểu là chủ hàng (có thể là người bán hoặc người mua) được miễn phí này. Đối với một số chi tiết đặc điểm của con tàu, nhất là trọng tải, dung tích chứa hàng, sức nâng của cần cẩu không ít trường hợp khi chào tàu cho thuê người vận chuyên chỉ đưa ra con số tương đối chứ không thể chính xác, vì vậy sau các thông số đó thường người vận chuyên kèm theo chữ about (vào khoảng) hoặc WG (Without Guarrantee). Trong những trường hợp như vậy, người thuê vận chuyên cần tính toán cẩn thận. Một điều nữa mà người thuê vận chuyên cũng cần lưu ý thỏa đáng đó là phải bảo đảm cảng mà tàu sẽ đến xếp hàng phải an toàn (Safe Port) về mặt hàng vận của tàu cũng như các vấn đề về an ninh xã hội chính trị nói chung để sao cho tàu có thể đến cập cảng, làm hàng và rời đi một cách an toàn. Ngoài ra, trước khi ký hợp đồng thuê tàu cũng cần thận trọng đối với các loại chủ tàu chỉ có một tàu. Tốt nhất nên có sự thăm tra về khả năng tài chính cũng như tư cách pháp lý của những loại chủ tàu này xem có nợ nần, vướng mắc gì không (**Encumbrances**). Nên nhớ rằng nếu thuê phải con tàu của những chủ tàu có vấn đề, trong hành trình chẳng may tàu bị bắt giữ thì cả người bảo hiểm cũng như chủ tàu đều được miễn trách nhiệm bồi thường mọi tổn thất xảy ra đối với hàng hóa (xem Điều 78, khoản 2, điểm g Bộ luật hàng hải. Quy tắc IV, khoản 2, điểm g Quy tắc Hague Visby cũng như Điều 6. 2 Quy tắc bảo hiểm hàng hóa vận chuyên bằng đường biển ICC-1982). Thông thường,

các thông tin này có thể điều tra qua các kênh khác nhau như các văn phòng luật sư, ngân hàng, công ty bảo hiểm...

Câu hỏi 5: Hiểu thế nào về điều kiện xếp dỡ hàng CQD (Customary Quick Despatch) trong hợp đồng thuê tàu chuyển?

Trả lời:

Trong các hợp đồng thuê tàu chuyển để chở những lô hàng có khối lượng lớn như xi măng, phân bón, than, gạo... một số chủ hàng rất ngại việc quy định mức xếp dỡ cụ thể bao nhiêu tấn/ngày. Vì đi liền với mức xếp dỡ cụ thể, hai bên lại phải quy định mức thưởng phạt, thế nào là ngày làm việc như quy định trong hợp đồng (ví dụ working days là ngày làm việc không gồm chủ nhật, ngày lễ, working days of 24 hours là ngày làm việc cứ đủ 24 giờ thì tính một ngày, hoặc weather working days là ngày làm việc tốt trời trừ những lúc có mưa, bão...). Sau khi kết thúc việc xếp dỡ hàng phải tính toán xem liệu mình bị phạt bao nhiêu ngày vì xếp hoặc dỡ chậm hoặc được thưởng bao nhiêu ngày vì xếp dỡ nhanh. Tính toán thưởng phạt là một công việc không dễ dàng, nó đòi hỏi phải nắm vững các khái niệm về ngày làm việc như quy định trong hợp đồng, về những khoảng thời gian miễn trừ cũng như thời điểm nào thì bắt đầu tính thời gian làm hàng... Xuất phát từ đó, không ít chủ hàng khi ký hợp đồng thuê tàu chuyển thường thích dùng chế định **CQD**, nghĩa là người chuyên chở và người thuê tàu đồng ý việc xếp dỡ hàng ở cảng được tiến hành theo tốc độ nhanh như tập quán phổ biến ở cảng đó. Một khi đã áp dụng **CQD** có nghĩa là thời gian làm hàng không xác định được cụ thể là bao

nhiều, do vậy không có vấn đề thưởng hoặc phạt. Dưới giác độ quyền lợi người chuyên chở, chấp nhận **CQD** là bất lợi vì đã gọi là nhanh như tập quán của cảng thì mỗi cảng một khác. Ngay trong cùng một cảng, cùng một mặt hàng nhưng tốc độ xếp dỡ cũng khác nhau và mỗi một mùa cũng có thể khác nhau.

Một khi hợp đồng thuê tàu đã ký, người thuê có nghĩa vụ chuẩn bị sẵn sàng hàng hóa để xếp lên tàu cũng như người vận chuyển phải bảo đảm về mọi phương diện tàu thích hợp và sẵn sàng cho việc tiếp nhận, bảo quản và vận chuyển. Người vận chuyển sẽ hết sức khó khăn khi phải xác định thế nào là một khoảng thời gian hợp lý để tiếp tục công việc làm hàng khi mà thời gian dự kiến thông thường đã hết. Một khi xảy ra tình trạng kéo dài lê thê việc xếp hoặc dỡ hàng, nếu chấp nhận quy định **CQD** thì người vận chuyển có nghĩa vụ phải chứng minh rằng sự chậm trễ kéo dài vượt quá khuôn khổ “tập quán thông thường” ở cảng đó và đó là hành động cố ý của người thuê làm phương hại đến quyền lợi của người vận chuyển. Nếu người thuê hành động chây ì, không khẩn trương tiến hành xếp dỡ hàng đều có thể coi là không nằm trong giới hạn “tập quán thông thường”. Chủ tàu sẽ tìm cách để phân biệt đâu là chậm trễ do ùn tắc cầu bến hay thời tiết và đâu là do chủ hàng chưa giao dịch mua bán xong hay chưa xin được giấy phép xuất nhập khẩu hoặc hàng chưa ra đến cảng, hoặc chứng từ về hàng hóa chưa chuẩn bị xong. Nói chung, người thuê tàu không có cơ sở lợi dụng điều kiện **CQD** để biện minh cho những sự chậm trễ nói trên.

Theo thông lệ hàng hải quốc tế cho dù các bên thỏa thuận xếp dỡ hàng theo điều kiện **CQD** thì người thuê vẫn phải:

- 1- Có nghĩa vụ thuê công nhân cùng phương tiện xếp dỡ sẵn sàng để khi tàu cập cầu là có thể làm hàng ngay;
- 2- Chỉ định cầu bến để khi tàu đến có thể cập mạn an toàn và làm hàng ngay không bị vướng mắc trở ngại gì cả;
- 3- Bố trí đủ công nhân làm hàng cho từng ca, từng hầm, từng máng để tàu có thể làm hàng liên tục không bị gián đoạn;
- 4- Giao hoặc nhận hàng theo tốc độ mà cầu tàu hoặc cầu bờ có thể xếp hoặc dỡ;
- 5- Hoàn thiện mọi thủ tục giấy tờ về hàng theo quy định để tàu làm thủ tục đi hoặc đến kịp thời.

Ngoài ra, khi chấp nhận điều kiện **CQD**, người chuyên chở thường có quy định kèm theo nếu quá một thời hạn cụ thể nào đó (ví dụ 2 tuần) mà việc xếp dỡ hàng hóa vẫn chưa xong không phải lỗi của người chuyên chở thì người thuê tàu sẽ bị phạt lưu tàu (Detention). Như vậy chủ hàng khi thuê tàu không nên nghĩ giản đơn rằng đã áp dụng điều kiện **CQD** thì mình cứ thủng thẳng làm hàng, không lo bị phạt. Tốt nhất nên cân nhắc kỹ và so sánh sự khác nhau giữa cách quy định có thưởng phạt và điều kiện **CQD**, hết sức tránh cách hiểu mơ hồ về nội dung điều kiện này như đã nói trên. Các quy định có mức thưởng phạt trong hợp đồng thuê tàu dù phức tạp nhưng khi hai bên chấp nhận áp dụng thì sẽ chủ động hơn và trách nhiệm mỗi bên cũng sẽ rõ ràng hơn.

Câu hỏi 6: Hiểu thế nào về thuật ngữ cảng an toàn (Safe Port) trong hợp đồng thuê tàu chuyển?

Trả lời :

Trong hợp đồng thuê tàu chuyển, thuật ngữ này thường có nghĩa là người thuê có trách nhiệm thu xếp cho tàu một cảng để tàu có thể đến đó, xếp dỡ hàng hóa và rời đi một cách an toàn. Chữ an toàn (**Safe**) ở đây không chỉ là những yếu tố như mớn nước, tốc độ gió, cường độ sóng, cấu trúc kỹ thuật cầu cảng, cột neo buộc tàu, thiết bị chống va đập (Dolphins) mà còn bao gồm cả những yếu tố khác như tình hình trị an, an ninh chính trị xã hội. Trong ngôn từ hàng hải quốc tế chưa có một định nghĩa chuẩn mực về thuật ngữ này, tuy nhiên theo thông lệ người ta hiểu rằng cảng an toàn là một cảng mà tàu có thể đến, làm hàng, rời khỏi nơi đó không gặp phải những trở ngại về kỹ thuật cũng như về an ninh chính trị nếu con tàu hoạt động và vận hành (Navigation) với những đặc điểm thông thường vốn có của nó. Việc quy định trong hợp đồng người thuê vận chuyển có nghĩa vụ thu xếp cảng an toàn không có nghĩa là người vận chuyển hay thuyền trưởng không cần phải kiểm tra độ an toàn của cảng đó theo nghĩa rộng. Trách nhiệm của người thuê vận chuyển ở đây cũng chỉ ở mức tương đối chứ không thể tuyệt đối. Cảng an toàn một mặt có nghĩa là trong quá trình giao dịch thuê tàu một khi hợp đồng đã ký và người vận chuyển đã chấp nhận một cảng nào đó là an toàn thì họ ít có khả năng chịu phải thiệt hại do người thuê vận chuyển gây ra nếu cảng đó sau này trở nên không an toàn, nhưng mặt khác nó cũng có nghĩa là người thuê vận chuyển ít có cơ hội thoát khỏi trách nhiệm phải bồi thường tổn thất cho

phía tàu nếu sau khi ký hợp đồng, cảng đó lại trở nên không an toàn xét trên các yếu tố nói trên. Một khi thuyền trưởng chấp nhận ghé vào một cảng gọi là an toàn thì không có nghĩa là quyền khiếu nại đòi bồi thường tổn thất của người vận chuyển đối với người thuê vận chuyển bị mất đi, nghĩa là người thuê vận chuyển vẫn phải chịu trách nhiệm ngay cả trong trường hợp thuyền trưởng có những quyết định sai lầm (nhưng chấp nhận được) là đã ghé vào cảng đó mà sau này phía tàu chứng minh được rằng nó không an toàn như người vận chuyển đã cam kết khi ký hợp đồng.

Nhìn chung, tranh chấp về cảng an toàn là những tranh chấp khá phức tạp, đặc biệt là về mặt bằng chứng. Kết quả của những vụ tranh chấp về vấn đề này thường phụ thuộc rất nhiều vào quy định trong hợp đồng thuê tàu có cụ thể không và nguồn luật điều chỉnh có rõ ràng không.

Câu hỏi 7: Hiểu thế nào về điều kiện chi phí xếp dỡ hàng trong hợp đồng thuê tàu chuyển?

Trả lời :

Trong hợp đồng thuê tàu chuyển, chi phí xếp dỡ hàng hóa thường được quy định theo các phương thức như sau:

1-/ Theo điều kiện tàu chợ (**Liner Terms/ Berth Terms/ Gross Terms**): Theo cách quy định này, người vận chuyển phải chịu trách nhiệm và chi phí về việc xếp hàng lên tàu (loading), sắp xếp hàng hóa trong tàu

(**Stowage**), chèn lót (**Dunnage**), ngăn cách (**Separation**) và dỡ hàng (**Discharging**).

2-/ Theo điều kiện miễn xếp hàng **FI (Free in)**: Theo cách quy định này, người vận chuyển được miễn trách nhiệm và chi phí xếp hàng lên tàu ở cảng xếp hàng nhưng phải chịu trách nhiệm và chi phí dỡ hàng ở cảng dỡ hàng. Điều kiện này tương đương với điều kiện **FILO (Free in Liner out)**.

3-/ Theo điều kiện miễn dỡ hàng **FO (Free out)**: Theo cách quy định này, người vận chuyển phải chịu trách nhiệm và chi phí xếp hàng lên tàu ở cảng xếp hàng nhưng họ được miễn trách nhiệm và chi phí dỡ hàng khỏi tàu ở cảng dỡ hàng. Điều kiện này tương đương với điều kiện **FOLI (Free out Liner in)**.

4-/ Theo điều kiện miễn xếp dỡ hàng **FIO (Free in and out)**: Theo cách quy định này, người vận chuyển được miễn trách nhiệm và chi phí xếp hàng lên tàu và dỡ hàng khỏi tàu. Điều kiện FIO không nói rõ người vận chuyển có được miễn phí sắp xếp hàng (**Stowage**), san cào hàng (**Trimming**) trong hầm tàu hay không, vì vậy tốt nhất cần ghi rõ **FIOST (Free in and out, stowed and trimmed)**: miễn chi phí và trách nhiệm xếp, dỡ hàng cũng như sắp xếp và san trải hàng.

Như vậy, nếu có chi phí sắp xếp hàng hóa (**Stowage**) đối với hàng đóng bao và chi phí cào san trải hàng (**Trimming**) đối với hàng rời thì trong hợp đồng thuê tàu phải nói rõ do ai chịu? Người vận chuyển hay người thuê vận chuyển? Nếu miễn cho người vận chuyển thì thêm chữ **S** và **T** sau các thuật ngữ **FI, FO, FIO** để thành **FIS** hay **FOS** hay **FIOT**. Cần lưu ý các thuật ngữ trên là thuật ngữ hàng hải về thuê tàu, quy định về trách nhiệm và nghĩa vụ giữa người vận chuyển và người thuê vận chuyển trong việc xếp dỡ hàng hóa

chứ không phải giữa người bán và người mua, đây không phải thuật ngữ thương mại vì vậy nên tránh việc lắp ghép tùy tiện với các điều kiện thương mại trong Incoterms như kiểu CIF FO hay FOB FI v.v... rất dễ hiểu nhầm, gây ra tranh chấp. Ví dụ, nếu người mua CIF một lô hàng rời muốn mình không chịu phí dỡ hàng tại cảng đích thì phải thỏa thuận với người bán một cách rõ ràng rằng “người mua được miễn mọi chi phí dỡ hàng kể cả phí lộng hàng ở cảng đích: **the buyer shall be free of all the cost of goods discharging at the destination port including lighterage if any**”. Trên cơ sở đó, người bán khi thuê tàu sẽ thỏa thuận với người vận chuyển một cách phù hợp với hợp đồng mua bán.

Câu hỏi 8: Hiểu thế nào về quy định trong các điều kiện CIF, CFR, CIP và CPT của Incoterms “Người bán thuê tàu theo những điều kiện thông thường, chuyên chạy trên đường thông dụng mà các tàu biển khác thường đi để chuyên chở một cách bình thường lô hàng mô tả trong hợp đồng”?

Trả lời:

Theo giải thích chính thức của ICC, các thuật ngữ “**Thông thường, Thông dụng, Bình thường**” ở đây không có nghĩa là con tàu đi biển đó phải thích hợp và phải làm sao hạn chế tối thiểu rủi ro mất mát hư hỏng đối với hàng hóa. Tuy vậy, trong trường hợp người bán chủ tâm tìm thuê con tàu kém tiêu chuẩn (sub- standard) thì đó không thể coi là con tàu thông thường và từ đó người mua có thể buộc người bán phải gánh chịu một phần trách nhiệm nếu xảy ra hư hỏng tổn thất hàng hóa. Theo pháp luật hàng hải, người chuyên chở được

quyền giới hạn trách nhiệm của mình trong chừng mực đã cần mẫn hợp lý để thực hiện chuyến đi và bảo đảm rằng con tàu của mình thích hợp với hành trình đi biển trước khi rời cảng xếp hàng. Thông lệ hàng hải quốc tế miễn trách nhiệm cho họ nếu tổn thất hàng hóa xảy ra do cháy (trừ trường hợp do lỗi của người chuyên chở gây ra) hoặc lỗi về điều khiển và quản lý tàu cùng một loạt các miễn trách nhiệm khác. Vì lẽ đó nên người bán theo điều kiện CIF, CIP hoặc người mua theo điều kiện CFR, CPT phải mua bảo hiểm cho hàng hóa để đề phòng những rủi ro theo hợp đồng chuyên chở. Mục đích các từ ngữ ‘thông thường, thông dụng, bình thường’ trong Incoterms muốn khẳng định rằng tổn thất hàng hóa xảy ra khi đã qua lan can tàu ở cảng xếp hàng nếu do hàng hóa không đúng với quy định của hợp đồng thì người bán phải bồi thường, ngược lại, nếu do lỗi của tàu vận chuyển thì người mua có nghĩa vụ đòi bảo hiểm để bù đắp. Trong trường hợp người bán thuê con tàu kém tiêu chuẩn, không thích hợp, không thông dụng và do đó gây ra hư hỏng tổn thất hàng hóa thì người mua cần giám định để xem xét đâu là phần tổn thất do người bán thuê phải con tàu không thích hợp gây ra và đâu là phần tổn thất do lỗi của bản thân người chuyên chở để đòi bồi thường thỏa đáng theo mức độ lỗi của mỗi bên. Hai án lệ sau đây minh chứng cho các giải thích trên của ICC.

Năm 1992, A bán cho B lô phân bón đóng bao theo điều kiện CIF cảng dỡ hàng ở Pháp, trách nhiệm và chi phí dỡ hàng do B chịu. Khi dỡ hàng, một số bao phân bón bị rách dẫn tới tổn thất. Giám định do hai bên chỉ định nói rằng thông thường với loại hàng này tàu một boong (Singledecker) là thích hợp nhất nhưng thực tế thì A đã thuê tàu 2 boong (Tweendecker). Vì là tàu 2 boong nên các mã hàng ở tầng 2 trong quá trình dỡ lên phải dịch chuyển sang ngang trước khi được kéo thẳng lên

cầu cảng đã bị va đập nhiều dẫn tới rách vỡ. B cho rằng con tàu như vậy không thông thường và không thích hợp. A thừa nhận tàu hai boong trong trường hợp này không thật là lý tưởng lắm nhưng điều đó không có nghĩa là tàu loại này không thể tham gia chuyên chở phân bón đóng bao. Hơn nữa, nếu công nhân dỡ hàng của B cẩn thận hơn thì các mã hàng sẽ tránh được va chạm và do đó tổn thất đã có thể không đáng kể. Vụ kiện được đưa ra Trọng tài ICC Paris để phán xử. Trọng tài cho rằng con tàu nói trên là không thông dụng và không thích hợp. Tuy vậy, biên bản giám định chỉ ra rằng 15% thiệt hại là do chất xếp hàng không đúng quy cách và việc dỡ hàng không cẩn trọng cũng góp phần gây ra hư hỏng tổn thất, do đó theo Điều A-5 và B-5 Incoterms, A phải bồi thường cho B 15%, phần còn lại B phải đòi người chuyên chở. Phán quyết của Trọng tài ICC có tham chiếu một án lệ tương tự gọi là vụ tàu BASKA do Toà phúc thẩm AIX Pháp tuyên ngày 29/4/1976.

Năm 2001, Trung tâm Trọng tài Quốc tế Việt Nam bên cạnh Phòng Thương mại và Công nghiệp Việt Nam (VIAC) cũng giải quyết một vụ kiện có nhiều nội dung tương đồng. DM ở Hà Nội bán cho ENG ở Châu Âu lô hàng ngũ cốc đóng bao theo điều kiện CIF. ENG yêu cầu DM ngoài việc thuê tàu thông dụng thích hợp phải mua bảo hiểm lô hàng theo điều kiện A (all risks). DM đã thuê tàu BLS 32 tuổi. Công ty bảo hiểm nhận thấy tàu quá già và các nắp hầm hàng có một số lỗ thủng nên đã ghi chú miễn trách nhiệm cho bảo hiểm nếu tổn thất do nước mưa hoặc nước biển lọt vào hầm hàng. DM đã thông báo cho ENG về đặc điểm tàu cũng như ghi chú của bảo hiểm song ENG im lặng không trả lời. Trong hành trình tàu

BLS đã bị bắt khi ghé một cảng dọc đường vì một khoản nợ trước đây. Theo đúng quy định của Điều A-5 và B-5 Incoterms, ENG đã phải thuê tàu khác để chuyển tiếp hàng về cảng đích. Trước khi chuyển sang tàu thứ hai, giám định do hai bên chỉ định kết luận 20% tổn thất là do nước mưa và nước biển lọt qua các lỗ thủng nắp hầm hàng, phần còn lại là do các thiết bị thông gió của tàu quá già cỗi, hoạt động không tốt làm cho nhiệt độ trong các hầm hàng cao hơn mức bình thường. Trọng tài VIAC cho rằng con tàu mà DM thuê là không bình thường và không thích hợp cho việc chuyên chở lô hàng loại này trên hành trình đường dài. Hơn thế nữa DM đã có lỗi trong việc mua bảo hiểm bất lợi cho người mua, vì vậy DM phải bồi thường cho ENG 20% tổn thất nói trên, còn lại ENG phải kiện hãng tàu để đòi phần còn lại.

Câu hỏi 9: Quy định về tình trạng pháp lý của bản thân con tàu trong hợp đồng nhập khẩu theo điều kiện CIF hoặc CFR có tầm quan trọng nh- thế nào?

Trả lời :

Hiện nay phần lớn hàng nhập khẩu của Việt Nam đều được nhập theo điều kiện CIF hoặc CFR, theo điều kiện này trong Incoterms người bán có trách nhiệm phải thuê tàu để chở hàng từ cảng giao hàng về Việt Nam. Nếu hàng nhập được vận chuyển bằng tàu container thì hợp đồng lưu cước cũng đơn giản không có vấn đề gì phải quan tâm nhiều đến tình trạng pháp lý (Legal Status) của bản thân con tàu vì nói chung các hãng tàu vận chuyển container thường là các hãng tàu lớn, hiện đại, uy tín và khả năng tài chính tốt. Ngược lại, với những lô hàng rời, khối lượng lớn như phân bón, sắt

thép, xi măng, thức ăn chăn nuôi... thì cần yêu cầu người bán phải quan tâm thích đáng tới tình trạng pháp lý của bản thân con tàu do họ thuê để vận chuyển những lô hàng này. Thông thường, để nâng cao lợi nhuận khi bán hàng theo những điều kiện trên, người bán sẽ tìm thuê những con tàu có giá cước rẻ. Không ít trường hợp họ tìm thuê những con tàu nhiều tuổi, lai lịch hoặc khả năng tài chính của chủ tàu không mấy rõ ràng, bản thân chủ tàu (thường chỉ sở hữu một tàu) cũng như con tàu đó có thể đã vướng mắc tới một số rắc rối tranh chấp trong quá khứ. Nhằm làm hài lòng người mua, người bán sẵn sàng gánh chịu chi phí bảo hiểm tàu già (**Aged Premium**). Hậu quả rất có khả năng xảy ra là trong hành trình về Việt Nam dọc đường tàu có thể sẽ bị bắt giữ do liên quan tới những tranh chấp tài chính, nợ nần, tiền mua nhiên liệu của các chuyến trước đây, quyền sở hữu tàu v.v...trước khi về tới cảng dỡ hàng. Một khi xảy ra sự cố có nguồn gốc sâu xa như vậy với con tàu trước khi cập cảng Việt Nam, người mua phía Việt Nam thường yêu cầu người bán phải hoàn toàn chịu trách nhiệm giải quyết và bồi thường toàn bộ tổn thất đã xảy ra. Tuy nhiên, theo Điều A5 cũng như B5 trong Incoterms rủi ro về hư hỏng mất mát hàng hóa đã chuyển từ người bán sang người mua kể từ khi hàng qua lan can tàu ở cảng xếp hàng. Vì vậy, khiếu nại như trên ít có khả năng và cơ hội thành công. Trong một số trường hợp hãn hữ, để bảo vệ uy tín của mình cũng như giữ quan hệ làm ăn lâu dài với người mua ở Việt Nam, không loại trừ khả năng người bán sẽ chia sẻ một phần ít ỏi nào đó các chi phí khắc phục sự cố nhưng chỉ với tư cách là một cử chỉ hữu nghị,

thông cảm và thiện chí chứ không phải là một sự thừa nhận trách nhiệm pháp lý. Nếu người mua quay sang khiếu nại trực tiếp chủ tàu để đòi bồi thường thì vấn đề cũng không đơn giản chút nào vì theo thông lệ hàng hải quốc tế (Quy tắc Hague Visby) cũng như Bộ Luật hàng hải Việt Nam, chủ tàu được miễn trách nhiệm khi tàu bị bắt giữ. Có thể người mua Việt Nam sẽ thắng cuộc trong các vụ khiếu kiện chủ tàu nhưng nếu gặp phải tình thế chủ tàu chỉ sở hữu duy nhất một con tàu thì bản án có đẹp chăng nữa cũng là con số không. Một giải pháp khác cũng có thể sẽ được nghĩ tới là yêu cầu hãng bảo hiểm bồi thường. Tuy vậy, theo các quy tắc bảo hiểm hàng hóa vận chuyển bằng đường biển hiện hành ở Việt Nam (phần lớn dựa trên cơ sở Quy tắc ICC 1982 của thị trường bảo hiểm London Anh và gần đây là ICC 2009) thì những trường hợp nói trên đều nằm trong phạm vi miễn trừ bồi thường của người bảo hiểm.

Từ đó, để bảo vệ quyền lợi hợp pháp của mình, tốt nhất khi ký hợp đồng nhập khẩu các lô hàng rời khối lượng lớn theo điều kiện CIF hay CFR, ngoài những điều kiện thông thường về shipping terms (tốc độ, mức thưởng phạt dỡ hàng, đặc điểm tàu và các giấy tờ kèm theo...), trong hợp đồng mua bán phải có một điều khoản quy định về tình trạng pháp lý của con tàu do người bán thuê vận chuyển lô hàng đó theo nội dung sau: “Người bán bảo đảm rằng con tàu do mình thuê để vận chuyển lô hàng này sẽ không được dính líu tới bất kỳ một rắc rối, khiếu nại, tranh chấp hay kiện tụng nào trong hành trình vận chuyển lô hàng từ cảng xếp hàng tới cảng dỡ hàng: **The sellers shall warrant that the vessel chartered by them to carry this shipment shall be free of any encumbrances, claims, disputes or legal actions**

whatsoever during the voyage from the loading port to the port of discharge". Tuy nhiên, đây cũng chỉ là một biện pháp phòng vệ xuất phát từ quyền lợi của người mua, liệu người bán có chấp nhận toàn bộ hay chỉ một phần của yêu cầu này từ phía người mua phụ thuộc vào tương quan giữa hai bên trong quá trình đàm phán giao dịch ký kết hợp đồng mua bán. Có thể người bán chỉ chấp nhận đoạn "Free of any encumbrances" mà thôi còn các "free" khác như "free of claims, disputes and legal action" chưa chắc họ đã ưng thuận. Vì vậy biện pháp chủ động và tích cực hơn, khả thi hơn là chuyển sang mua hàng theo điều kiện FOB, theo đó bản thân người mua Việt Nam có khả năng và điều kiện tự mình kiểm tra các thông tin về tình trạng pháp lý của bản thân con tàu cũng như chủ tàu mà mình dự định thuê để vận chuyển lô hàng về Việt Nam.

Câu hỏi 10: Theo luật Anh, khi nào hợp đồng thuê tàu đ-ợc coi là đã đ-ợc xác lập và ràng buộc các bên ?

Trả lời:

Theo luật Vương quốc Anh, không có quy định bắt buộc nào về hình thức của hợp đồng thuê tàu. Vì vậy, về mặt lý thuyết, hợp đồng thuê tàu có thể được lập bằng văn bản hoặc bằng miệng. Tuy nhiên, trong thực tiễn hàng hải thường có hai giai đoạn để hình thành và xác lập hợp đồng thuê tàu như sau:

- Giai đoạn thứ 1: Là giai đoạn đàm phán về các điều khoản cơ bản của hợp đồng thuê tàu. Nếu hai bên thống nhất

được với nhau, thì giai đoạn này được kết thúc bằng một thỏa thuận không chính thức (**informal agreement**), các bên tổng hợp và xác nhận lại các vấn đề đã thỏa thuận (**recap**).

- Giai đoạn thứ 2: Là giai đoạn soạn thảo và ký kết hợp đồng thuê tàu.

Trong trường hợp vì một lý do nào đó mà hợp đồng thuê tàu không được ký kết và xảy ra tranh chấp, Tòa án hay Trọng tài Anh thường nghiên cứu kỹ các thư từ, điện tín trao đổi giữa các bên ở giai đoạn đàm phán để xác định xem liệu hợp đồng thuê tàu đã được xác lập hay chưa? Thông thường, thỏa thuận không chính thức (thỏa thuận qua các văn bản giao dịch) vẫn có giá trị ràng buộc các bên, nếu qua đàm phán hai bên đã đạt được sự nhất trí về các điều khoản cơ bản của hợp đồng thuê tàu.

Tuy nhiên, nếu trong các văn bản giao dịch các bên có bảo lưu rõ ràng rằng kết quả đàm phán, thương lượng “phụ thuộc vào việc ký hợp đồng” (**subject to contract**), thì trong trường hợp này, ý chí của các bên là mọi thỏa thuận đạt được trong giai đoạn đàm phán không có giá trị ràng buộc các bên cho đến khi hợp đồng thuê tàu chính thức được ký kết.

Trong vụ *Sociedade Portuguesa v. Hvalsfslak Polaris* (1952), sau một thời gian dài thương lượng giữa người thuê ở Bồ Đào Nha và chủ tàu Na Uy, có một lượng lớn thư từ, điện tín được trao đổi qua các nhà môi giới ở London và Oslo. Trong một số văn bản giao dịch, nhà môi giới của chủ tàu nêu rõ rằng thương lượng phụ thuộc vào việc ký hợp đồng (negotiating subject to contract). Các bên đã đạt được thỏa thuận về các điều khoản cơ bản của hợp đồng thuê tàu, nhưng sau đó hợp đồng không được ký kết và người thuê ở Bồ Đào Nha từ chối việc thuê tàu.

Chủ tàu đã khởi kiện đòi bồi thường tổn thất vì cho rằng người thuê đã vi phạm hợp đồng thuê tàu. Tòa phán rằng qua các văn bản giao dịch có thể thấy rằng các bên chủ định rằng “thương lượng phụ thuộc vào việc ký hợp đồng”. Trong hoàn cảnh như vậy, hợp đồng thuê tàu chỉ được xác lập khi đã được hai bên chính thức ký kết. Vì vậy, thương nhân Bò Đào Nha không phải bồi thường thiệt hại cho chủ tàu.

Một vụ tranh chấp khác giữa chủ tàu Việt Nam và người thuê tàu nước ngoài áp dụng luật Anh. Đầu tháng 3 năm 2009, một chủ tàu Việt Nam giao dịch với người thuê tàu có trụ sở ở Mỹ cho thuê tàu để vận chuyển hàng hóa từ một cảng Nam Mỹ về Singapore và Bangkok. Qua đàm phán, hai bên đã nhất trí với nhau về các điều khoản cơ bản của hợp đồng thuê tàu như: tên tàu, hàng hóa, cảng xếp và dỡ hàng, thời gian tàu đến cảng xếp hàng, mức xếp dỡ hàng, thưởng phạt, chi phí xếp dỡ hàng, cước phí và thanh toán. Hai bên còn thỏa thuận rằng tranh chấp sẽ được giải quyết tại Trọng tài London theo luật Anh và các điều khoản khác theo mẫu hợp đồng thuê tàu Gencon 1994.

Đến cuối tháng 3 năm 2009, thị trường biến động mạnh, cước phí đường biển tăng rất cao. Khi nhận được bản dự thảo hợp đồng thuê tàu do người thuê tàu gửi đến, thấy bị hớ, chủ tàu không ký hợp đồng và điện yêu cầu người thuê tàu phải tăng cước cho bằng giá cả thị trường lúc bấy giờ. Người thuê tàu đã cố gắng thuyết phục chủ tàu rằng giá cước đã thỏa thuận không thể thay đổi và nên giữ chữ tín để làm ăn lâu dài. Tuy vậy, chủ tàu vẫn điện cho người thuê tàu

khăng khăng yêu cầu tăng cước, nếu không sẽ cho tàu đi chở hàng khác.

Đầu tháng 4 năm 2009, người thuê tàu gửi thư cho chủ tàu thông báo rằng họ đã thuê tàu khác để vận chuyển lô hàng và sẽ khởi kiện chủ tàu tại Trọng tài London đòi bồi thường thiệt hại 240.000 USD do chủ tàu vi phạm hợp đồng thuê tàu đã được xác lập qua các văn bản giao dịch. Chủ tàu đã thuê luật sư Anh để tư vấn về hướng giải quyết vụ tranh chấp.

Sau khi nghiên cứu các tài liệu do chủ tàu cung cấp, luật sư thấy rằng trong quá trình giao dịch, giữa chủ tàu và người thuê tàu đã nhất trí với nhau về các điều khoản cơ bản của hợp đồng thuê tàu, mà không có bảo lưu gì. Vì vậy, theo luật Anh thì hợp đồng thuê tàu được coi là đã được xác lập và có giá trị ràng buộc các bên, dù nó chưa được chính thức ký kết.

Để tránh việc ra Trọng tài ở London phát sinh thêm chi phí rất tốn kém, theo tư vấn của luật sư, chủ tàu đã giải quyết tranh chấp với người thuê tàu bằng thương lượng hòa giải. Hai bên đã ký với nhau một thỏa thuận, theo đó chủ tàu cho người thuê tàu thuê một con tàu khác cho một chuyến hàng khác với giá cước rẻ hơn thị trường, đủ để bù đắp thiệt hại của người thuê tàu. Đổi lại, người thuê tàu cam kết từ bỏ mọi khiếu nại liên quan tới hợp đồng thuê tàu đã được xác lập qua các văn bản giao dịch, nhưng không được chủ tàu thực hiện.

Qua hai vụ tranh chấp nêu trên, có thể thấy rằng theo luật Anh hợp đồng thuê tàu được coi là đã được xác lập và có giá trị ràng buộc các bên, nếu qua đàm phán hai bên đã đạt được sự nhất trí về các điều khoản cơ bản của hợp đồng thuê

tàu, mà trong các văn bản giao dịch không có bảo lưu gì. Trường hợp trong các văn bản giao dịch có bảo lưu “phụ thuộc vào việc ký hợp đồng” (**subject to contract**) thì hợp đồng thuê tàu chỉ được xác lập khi nó đã được hai bên chính thức ký kết.

Phần II

NHỮNG CÂU HỎI LIÊN QUAN ĐẾN HỢP ĐỒNG VẬN CHUYỂN THEO CHUYẾN

CÂU HỎI 11: HIỂU THẾ NÀO VỀ KHÁI NIỆM KHẢ NĂNG ĐI BIỂN CỦA TÀU?

Trả lời:

Theo Điều 75 khoản 1 – Bộ luật hàng hải Việt Nam quy định trước khi bắt đầu hành trình để thực hiện hợp đồng vận chuyển hàng hoá người vận chuyển phải “có nghĩa vụ miễn cưỡng trước khi bắt đầu chuyến tàu, tàu có đủ khả năng đi biển, có thuyền bộ thích hợp, được cung ứng đầy đủ trang thiết bị và vật phẩm dự trữ, các hầm hàng, hầm lạnh và khu vực khác dùng để vận chuyển và bảo quản hàng hoá phù hợp với tính chất của hàng hoá”.

Trong các hợp đồng thuê tàu, người vận chuyển đều có nghĩa vụ phải cung cấp một con tàu có đủ khả năng đi biển để thực hiện chuyến đi. Vậy, thế nào là một con tàu có đủ khả năng đi biển. Đây là một khái niệm phức tạp và có nhiều quan điểm giải thích khác nhau. Nếu chuyên chở hàng hoá bằng tàu chợ (Liner) thì khái niệm này được thể hiện tại Điều

3 khoản 1 Quy tắc Hague Visby với nội dung như sau: trước và lúc bắt đầu chuyến đi người vận chuyển phải có biện pháp khẩn trương hợp lý để:

- a. Làm cho con tàu có đủ khả năng đi biển;
- b. Trang bị và cung cấp nhân lực, nhiên liệu, thực phẩm cho tàu một cách thích đáng, đầy đủ;
- c. Chuẩn bị tốt và thích hợp các hầm, phòng lạnh và tất cả những bộ phận khác của con tàu dùng vào việc chứa hàng, để tiếp nhận, chuyên chở và bảo quản hàng hóa một cách an toàn.

Cả 3 mục này gộp lại thành một “điều khoản” gọi là “điều khoản” về khả năng đi biển của con tàu. Nói cách khác, theo Quy tắc này, một con tàu gọi là có “khả năng đi biển” phải thoả mãn 3 điều kiện trên. Một con tàu có đủ “khả năng đi biển” không phải chỉ đơn thuần “bền, chắc, kín nước và chịu được sóng gió thông thường đủ để thích hợp cho việc hoàn thành chuyến đi” mà còn phải đủ nhiên liệu, thủy thủ, có đủ trình độ chuyên môn thích hợp, thiết bị xếp dỡ tiếp nhận, xếp dỡ, vận chuyển, bảo quản và dỡ hàng.

Công ước này ra đời cách đây gần 80 năm lúc mà các thể lực chủ tàu đang thống trị trên thị trường hàng hải thế giới cho nên nó được dự thảo ký kết từ quyền lợi của chủ tàu là chủ yếu. Chính vì vậy, nhiều điều khoản, nhiều thuật ngữ trong công ước có tính chất mập mờ, nước đôi, không rõ nghĩa, và trong nhiều trường hợp các chủ tàu thường dựa vào đó để thoái thác trách nhiệm. Ngay trong điều khoản nói trên nhiều thuật ngữ cũng rất khó xác định nội dung một cách chính xác như: “Khẩn trương hợp lý” (**due diligence**). “Biên

chế thích đáng” (**properly man, equip**) “Thích hợp” (**fit for**). Cho nên, càng ngày càng có nhiều người lên tiếng đòi phải xét lại và xây dựng các quy định sao cho bình đẳng, hợp lý và rõ ràng hơn. Chính vì vậy Quy tắc Hamburg 1978 ra đời đã khắc phục các mâu thuẫn trên.

Đối với các hợp đồng vận chuyển không áp dụng Quy tắc nói trên, khái niệm “khả năng đi biển” chỉ là một quy ước ngầm và ngụ ý (**implied undertaking**), nghĩa là khi ký kết một hợp đồng vận chuyển chủ tàu có nghĩa vụ phải cung cấp một con tàu có đủ “khả năng đi biển” như nói trên. Ví dụ, Điều 2 hợp đồng mẫu Gencon 1994 quy định “Chủ tàu phải chịu trách nhiệm về hư hỏng, mất mát hoặc giao hàng chậm trễ chỉ trong trường hợp hư hỏng, mất mát hoặc giao hàng chậm trễ do thiếu mẫn cán hoặc lỗi là cá nhân phía chủ tàu hoặc người quản lý tàu để làm cho tàu về mọi phương diện đủ khả năng đi biển cũng như để đảm bảo rằng tàu được biên chế, trang thiết bị và cung ứng thích hợp đầy đủ”.

Về mặt lý luận, người ta coi “khả năng đi biển” là một điều kiện của hợp đồng (condition), nghĩa là nếu chủ tàu vi phạm thì người thuê có quyền hủy hợp đồng. Tuy nhiên, trong thực tế người ta coi đây chỉ là một sự cam kết đảm bảo (warranty), nghĩa là chủ tàu vi phạm, người thuê chỉ có quyền khiếu nại đòi bồi thường thiệt hại, không có quyền hủy hợp đồng.

Nói chung, một con tàu có đủ “khả năng đi biển” là một con tàu khi bắt đầu chuyến đi phải đủ khả năng thích hợp vượt qua được những tai biến, sóng gió thông thường trên biển cả mà những con tàu khác cùng cỡ, cùng loại, chở cùng loại hàng tương tự có thể gặp phải và vượt qua được. Vấn đề ở đây là trách nhiệm này theo cách hiểu của các chủ tàu – là

một trách nhiệm khẩn trương hợp lý. Trước khi bắt đầu hành trình, một con tàu đang xếp hàng nếu ống nước bị rò chảy là tàu thiếu khả năng đi biển. Thuyền trưởng khẩn trương cho chữa lại đạt tiêu chuẩn an toàn quy định thế là tàu lại có đủ khả năng đi biển. Trách nhiệm về cung cấp tàu có đủ khả năng đi biển là trách nhiệm không thể chuyển tiếp, thoái thác được (non-delegable). Ví dụ lúc xếp hàng, ống nước bị rò chảy, thuyền trưởng thuê người sửa chữa, nếu người này sửa chữa không tốt sau đó gây tổn thất cho hàng hoá thì chủ tàu phải chịu trách nhiệm chứ không thể đổ lỗi cho người sửa chữa. Chữ “thích đáng, hợp lý” nói ở trên có nghĩa là với mức độ trung bình mà tàu khác cũng làm như vậy.

Việc bảo đảm tàu có đủ khả năng đi biển là nghĩa vụ chủ tàu lúc bắt đầu chuyến đi tại cảng xếp hàng, còn sau này trong quá trình đi biển nếu phát hiện ra là tàu có trục trặc gì thì phải xem xét liệu tổn thất xảy ra có phải lỗi của thuyền viên hay không. Nếu lỗi đó nằm trong những phạm vi được miễn trách nhiệm thì họ không phải bồi thường. Ngược lại nếu lỗi đó ngoài những phạm vi miễn trách thì họ phải bồi thường (ví dụ: do chất xếp rời). Điều đáng lưu ý nếu hư hỏng do nội tỳ và ẩn tỳ là khiếm khuyết bên trong của con tàu mà kiểm tra theo mức thông thường khó phát hiện ra thì hư hỏng hàng hoá do nội tỳ hay ẩn tỳ gây ra chủ tàu được miễn trách nhiệm.

Ngoài ra, cần phải phân biệt lỗi về khả năng đi biển và lỗi về quản lý, điều khiển tàu (management, navigation) nhất là trong các trường hợp tàu bị mắc cạn. Thông thường tàu bị mắc cạn có thể do nhiều nguyên nhân khác nhau như do hải

đồ quá cũ nên bị lạc đường, do tránh bão, tránh tai họa trên biển, do sơ suất của thuyền trưởng trong việc chọn vị trí thả neo... Việc quy kết nguyên nhân không đúng sẽ không buộc được chủ tàu chịu trách nhiệm.

Trong thực tiễn người ta thấy rằng khi xảy ra hư hỏng tổn thất hàng hoá nếu đúng là do tàu không đủ khả năng đi biển thì người khiếu nại phải chứng minh hai vấn đề:

1. Tàu không đủ khả năng đi biển trước và lúc bắt đầu hành trình;
2. Không đủ khả năng đi biển là nguyên nhân gây ra tổn thất.

Gần đây, không ít chuyên gia hàng hải thế giới cho rằng một khi Bộ luật quản lý an toàn quốc tế (ISM code) có hiệu lực đầy đủ thì khái niệm khả năng đi biển của tàu chắc chắn sẽ không còn như chúng ta vẫn hiểu xưa nay. Theo tinh thần Điều IV, khoản 2, mục a Quy tắc Hague Visby, nếu một tai nạn đâm va xảy ra do lỗi điều khiển tàu của sỹ quan đi ca gây ra thì chủ tàu sẽ được miễn trách. Cũng tương tự, nếu cháy xảy ra trên tàu không do lỗi thuyền viên thì chủ hàng ít có khả năng đòi được chủ tàu bồi thường. Để được hưởng các miễn trừ này, tất nhiên chủ tàu phải chứng minh rằng trước và lúc bắt đầu hành trình mình đã hành động miễn cẩn thích đáng như pháp luật quy định (Điều III, khoản 1, Quy tắc Hague Rules và Điều 75 khoản 1, Bộ luật Hàng hải Việt Nam).

Ngược lại, một khi Bộ luật **ISM (International Safety Management)** có hiệu lực thì tình hình sẽ thay đổi: khi có tai nạn sự cố xảy ra, chủ hàng sẽ tìm mọi cách để xem chủ tàu có làm đúng yêu cầu mà Bộ luật đề ra hay không, đã có quy trình, quy phạm gì xung quanh việc xảy ra, chế độ trách

nhệm giữa những người trên tàu và trên bờ được xác định ra sao. Rõ ràng, Bộ luật sẽ giám sát phạm vi của chế định miễn trừ lỗi về quản lý và điều khiển tàu của thuyền viên bằng cách quy định là liệu chủ tàu đã quy định những biện pháp gì trong quy phạm của mình để giảm tới mức tối thiểu các sự cố tương tự nói trên. Người ta sẽ hỏi là chủ tàu đã có thiếu sót gì trong việc thực hiện các yêu cầu của Bộ luật **ISM** và thiếu sót đó có phải là nguyên nhân cơ bản dẫn tới sơ suất của thuyền viên gây ra tai nạn sự cố. Nếu câu trả lời là khẳng định thì chắc chắn chủ tàu khó lòng được miễn trách như trước đây, vì thiếu sót này cho thấy quy trình quy phạm khai thác tàu dưới góc độ Bộ luật **ISM** có sai sót và tàu không đủ khả năng đi biển. Điều này có nghĩa là dưới ánh sáng của Bộ luật **ISM**, bất kỳ sự chênh lệch nào của chủ tàu trong quy trình quản lý khai thác điều động tàu cũng sẽ là bằng chứng khiếm khuyết về khả năng đi biển của tàu.

Câu hỏi 12: Có đ-ợc đ-a "Thông báo sẵn sàng" (Notice of Readiness) tr-ớc thời gian tàu đến cảng (laycan) không?

Ví dụ: Tàu đến cảng Bangkok ngày 4/5/2004 để thực hiện hợp đồng vận chuyển theo chuyến (voyage charter party) chở 10.000 tấn thép. Theo hợp đồng, thời gian tàu phải có mặt tại cảng (laycan) là 9 - 16/5/2004 và thời hạn xếp hàng bắt đầu tính từ 07.00 giờ sáng ngày làm việc tiếp theo sau khi đưa Thông báo sẵn sàng (TBSS) (Laytime to commence next working day at 07.00 hours after Notice of Readiness is tendered). Tàu đưa TBSS lúc 10.20 giờ sáng

ngày 4/5/2004 sau khi đã sẵn sàng về mọi mặt. Như vậy, chủ tàu/người vận chuyển cho rằng thời hạn xếp hàng bắt đầu tính từ 07.00 giờ sáng ngày 10/5/2004 nhưng người thuê vận chuyển không đồng ý. Họ cho rằng tàu không được đưa TBSS trước ngày 9/5/2004 vì laycan là 9-16/5/2004, và vì ngày 9/5/2004 là ngày Chủ nhật nên TBSS chỉ được coi như đưa vào ngày 10/5/2004. Do đó, thời hạn xếp hàng bắt đầu tính từ 07.00 giờ sáng ngày làm việc tiếp theo, tức là ngày 11/5/2004. Hợp đồng vận chuyển theo chuyển không qui định về việc có được đưa TBSS trước laycan hay không.

Quan điểm của chủ tàu/người vận chuyển hay người thuê vận chuyển là đúng?

Trả lời:

Theo tập quán phổ biến hiện nay, nếu hợp đồng vận chuyển theo chuyển không có qui định khác thì chủ tàu/người vận chuyển/tàu có quyền đưa TBSS trước laycan và thời hạn xếp hàng bắt đầu tính theo thoả thuận nêu trong hợp đồng. Trong vụ việc này, thời điểm bắt đầu tính thời hạn xếp hàng đã được xác định rõ. Đó là từ 07.00 giờ sáng ngày làm việc tiếp theo sau khi đưa TBSS. Ngày 9/5/2004 là ngày Chủ nhật - không phải ngày làm việc - nên không thể bắt đầu thời hạn xếp hàng như đã thoả thuận trong hợp đồng. Do đó, thời điểm bắt đầu tính thời xếp hàng phải lùi lại thêm một ngày, tức là tính từ 07.00 giờ sáng ngày 10/5/2004. Như vậy, ***quan điểm của chủ tàu/người vận chuyển là đúng.***

Để tránh gặp phải trường hợp tương tự như trên, cần qui định rõ về thời gian đưa TBSS và trước khi ký hợp đồng nên kiểm tra xem những ngày laycan dự tính có ngày nào rơi vào Chủ nhật hay ngày nghỉ không để điều chỉnh cho phù

hợp. BIMCO - một tổ chức hàng hải quốc tế nổi tiếng - đã xuất bản từ năm 1913 và nhiều lần in lại (có sửa đổi, bổ sung) một cuốn sách chuyên về những ngày nghỉ của các nước có cảng biển hoạt động hàng hải thương mại, đó là cuốn "Lịch ngày nghỉ" (Holiday Calendar), rất thuận tiện cho việc tra cứu, xem xét trước khi ký hợp đồng. Ngoài thông tin về ngày nghỉ, cuốn sách còn cho biết giờ làm việc, số ca làm việc, thời gian nghỉ giữa ca làm việc... của một số cảng biển chính ở mỗi nước.

Câu hỏi 13: "Thông báo sẵn sàng" - chỉ cần "đ- a" hay phải đ- ợc "chấp nhận"?

Ví dụ: Sau khi tàu xếp xong hàng tại cảng Pusan (Hàn quốc) ngày 23/7/2005, trên đường hành trình về cảng Sài Gòn để trả hàng (dỡ hàng) người thuê vận chuyển theo hợp đồng vận chuyển theo chuyến mẫu Gencon nhận được "Thông báo sẵn sàng" (TBSS) đề ngày 24/7/2005, trong đó có đoạn: "... tàu dự kiến đến cảng Sài Gòn lúc 18 giờ 30 phút ngày 30/7/2005 và sẵn sàng về mọi mặt để dỡ hàng lúc 06 giờ sáng ngày 31/7/2005...".

Người thuê vận chuyển cho rằng TBSS phải được họ "chấp nhận" mới có giá trị pháp lý chứ không thể chỉ đưa "đơn phương" như vậy.

Đề nghị giải thích về vấn đề đưa TBSS.

Trả lời:

Trước hết cần làm rõ tác dụng của TBSS. Để tàu có thể xếp dỡ hàng, tức là bắt đầu tính thời hạn làm hàng (laytime) theo hợp đồng vận chuyển theo chuyến (voyage charter party) có qui định về thời hạn làm hàng, tàu phải là "tàu đã đến" (arrived ship). Ba điều kiện để tàu trở thành "tàu đã đến" là: 1. Tàu phải đến nơi đã thoả thuận trong hợp đồng, 2. Tàu phải sẵn sàng về mọi mặt để xếp dỡ hàng, và 3. TBSS phải được đưa cho người giao hàng, người thuê vận chuyển, người nhận hàng hay đại lý của những người này (tùy theo thoả thuận trong hợp đồng hoặc theo tập quán). Nơi đã thoả thuận nói ở điều kiện 1. có thể là một cầu cảng trong trường hợp "thuê vận chuyển đến cầu cảng" (berth charter), hoặc là; "cảng, khu vực cảng" nếu "thuê vận chuyển đến cảng" (port charter). Sự hợp lý của ba điều kiện này là ở chỗ tàu có đến nơi đã thoả thuận hoặc theo tập quán mới thực hiện được hợp đồng, có sẵn sàng về mọi mặt mới xếp dỡ được hàng và có đưa "TBSS" thì bên có liên quan mới biết để chuẩn bị giao hàng cho tàu hoặc nhận hàng từ tàu.

Pháp luật hàng hải và tập quán của nhiều nước đều qui định gần như nhau về chức năng của TBSS do tính chất quốc tế của hoạt động hàng hải.

Về TBSS, theo điều 104 Bộ luật hàng hải Việt Nam: "1. Người vận chuyển có nghĩa vụ thông báo bằng văn bản cho người thuê vận chuyển về việc tàu biển đã đến cảng nhận hàng và sẵn sàng để nhận hàng (sau đây gọi là Thông báo sẵn sàng). 2. Ngày, giờ có hiệu lực của Thông báo sẵn sàng do các bên thoả thuận trong hợp đồng, trường hợp không có thoả thuận thì được xác định theo tập quán địa phương. 3. Người vận chuyển phải bồi thường thiệt hại phát sinh do nội dung của Thông báo sẵn sàng không đúng với sự thật ở thời điểm người thuê vận chuyển nhận được văn bản này".

Theo hợp đồng mà người thuê vận chuyển ký (mẫu Gencon sửa đổi năm 1922, 1976 và 1994), ngày giờ có hiệu lực của TBSS được thể hiện: "Thời hạn xếp và dỡ hàng sẽ bắt đầu tính lúc 13.00h nếu TBSS được đưa trước hoặc đúng vào 12.00h, và bắt đầu tính lúc 06.00h ngày làm việc hôm sau nếu TBSS được đưa sau 12.00h... Nếu cầu cảng xếp/dỡ hàng không có sẵn (available) khi tàu đến cảng, khu vực cảng (at or off the port), tàu có quyền đưa TBSS trong giờ làm việc dù tàu đã hoàn thành thủ tục kiểm dịch và thủ tục hải quan hay chưa".

Như vậy, việc đưa sớm hay nhận sớm TBSS không ảnh hưởng gì đến việc tính toán thời hạn làm hàng. Người thuê vận chuyển có thể yên tâm nhận và "mạnh dạn" ghi rõ ngày, giờ nhận vào bản TBSS. Việc chủ tàu/người vận chuyển đưa TBSS sớm với ý định buộc người thuê vận chuyển phải làm hàng sớm cũng không có tác dụng gì hơn là đưa khi tàu đến nơi đã thoả thuận (khu vực cảng, cảng hoặc cầu cảng).

Nếu có thoả thuận rằng TBSS chỉ cần được "đưa", điều đó cũng không có nghĩa là chủ tàu/người vận chuyển có thể tính ngay thời hạn làm hàng theo TBSS khi tàu chưa phải là "tàu đã đến", và ngay cả khi theo hợp đồng, TBSS phải được "chấp nhận", người thuê vận chuyển cũng không thể tìm cách trì hoãn, nhằm kéo dài thời gian chấp nhận nếu tàu đã đáp ứng đủ điều kiện của một "tàu đã đến". Đây chính là lẽ công bằng.

Trong trường hợp nói trên, giả sử tàu đến cảng đúng như dự báo (tối thứ bảy, ngày 30/7/2005). Vì ngày hôm sau là chủ nhật nên TBSS sẽ coi như được đưa vào sáng thứ hai, ngày 1/8/2005 và thời hạn làm hàng bắt đầu tính từ 13.00h

cùng ngày (1/8/2005). Như vậy, dù người thuê vận chuyển có nhận TBSS ngày 24/7/2005, thời hạn làm hàng cũng chỉ bắt đầu tính từ 13.00h ngày 1/8/2005.

Có một số vụ việc về TBSS (ở nước ngoài) mà người thuê vận chuyển đã "bắt giờ" chủ tàu/người vận chuyển khi họ đưa TBSS sớm bằng cách yêu cầu người vận chuyển phải làm một bản TBSS mới sau khi tàu đã làm hàng; hoặc cứ nhận bản TBSS đưa sớm rồi sau đó tuyên bố bản đó là "vô giá trị" (invalid). Nếu đưa tranh chấp ra toà án hay trọng tài thì chủ tàu/người vận chuyển không phải là khó... thua vì hành vi chưa đúng luật của mình.

Câu hỏi 14: Thế nào là “giờ làm việc” để đ-a “Thông báo sẵn sàng”?

Ví dụ: Hợp đồng vận chuyển theo chuẩn quy định: “... thời hạn xếp hàng và dỡ hàng sẽ bắt đầu tính lúc 13 giờ nếu Thông báo sẵn sàng (TBSS) được đưa trước 12 giờ trưa hoặc vào đúng 12 giờ trưa, và tính từ 6 giờ sáng ngày làm việc tiếp theo nếu TBSS được đưa vào **giờ làm việc**, sau 12 giờ trưa...” (... Laytime for loading and discharging shall commence at 13.00 hours, if notice of readiness is given up to and including 12.00 hours, and at 06.00 hours next working day if notice given during **Office Hours** after 12.00 hours...). TBSS được đưa vào ngày làm việc, cuối giờ chiều cùng ngày (lúc 16 giờ 45 phút) nhưng bên nhận TBSS không nhận với lý do TBSS đưa ngoài giờ làm việc của công ty (công ty hết giờ làm việc lúc 17 giờ 30 phút). Đề nghị cho biết thế nào là “giờ làm việc” và trả lời của người nhận TBSS như vậy có đúng không?

Trả lời:

Những “trục trặc” nho nhỏ như vậy liên quan đến thời gian đưa TBSS để xác định thời điểm bắt đầu tính thời hạn làm hàng không phải là ít gặp. Trên thực tế, ở một cảng nào đó, nếu có ai hỏi giờ làm việc (office hours) ở đây là từ mấy giờ đến mấy giờ thì cũng không dễ trả lời. Theo từ điển “Oxford Advanced Learner’s Dictionary” thì “giờ làm việc là khoảng thời gian mà công việc được tiến hành đều đặn, thường xuyên và giờ làm việc của mỗi công ty có thể khác nhau” (*office hours: the hours during which business is regularly conducted: office hours vary from company to company*).

Tại cảng biển, mỗi văn phòng, bộ phận (xếp dỡ, cảng vụ, hoa tiêu...), cơ quan (hải quan, công an, y tế...), tổ chức, xí nghiệp, công ty... có liên quan đến hoạt động hàng hải (dưới đây gọi chung là “đơn vị”) có giờ bắt đầu và kết thúc công việc thường khác nhau vì yêu cầu đối với công việc không giống nhau. Ví dụ, các đại lý tàu biển thường mở cửa sớm hơn và đóng cửa muộn hơn giờ làm việc thông thường để phục vụ khách hàng theo yêu cầu của các bên có liên quan (tàu biển, công ty xếp dỡ, kiểm đếm hàng...). Trong khoảng thời gian không giống nhau đó, luôn có những khoảng thời gian mà tất cả các đơn vị này đều mở cửa (các đơn vị thường liên hệ với nhau vào khoảng thời gian này). Ngay trong cùng một nước, giờ làm việc của các cảng cũng không giống nhau, tùy theo vị trí địa lý của cảng, loại hàng hóa xếp dỡ...

Thường thấy có hai loại “giờ làm việc”. Đó là giờ làm việc của các văn phòng công ty, công sở như cơ quan hải

quan, thuế vụ, công an... gọi là “office hours” và giờ làm việc của các cơ sở dịch vụ, sản xuất như xếp dỡ tại cảng, đóng gói hàng trong kho... hoặc có liên quan đến dịch vụ, sản xuất như các đơn vị giám sát hải quan, giám định viên đăng kiểm, bảo hiểm, kiểm tra chất lượng hàng hóa... gọi là “working hours”. Hai loại “giờ làm việc” này (“office hours” và “working hours”) có khi trùng nhau nhưng thường là không trùng nhau. Ngay trong cùng một công ty cũng có thể có hai loại giờ này. Ví dụ như, công ty làm dịch vụ vận tải biển và giao nhận hàng hóa, có đội tàu biển và kho hàng để tiếp nhận và giao hàng lẻ cho người nhận hàng thì bộ phận khai thác tàu và công ty (phòng đối ngoại, hành chính, tổ chức...) có “giờ làm việc” khác với bộ phận làm tại kho để tiếp nhận hàng từ sân bay, cảng biển, và chuẩn bị hàng để giao cho tàu biển chạy chuyên tuyến theo thời gian đã định, có nhiều khi phải làm theo ca đến tận khuya. Các văn phòng công ty, công sở thường đóng cửa sớm hơn so với giờ làm việc của các đơn vị làm dịch vụ, sản xuất. Tuy vậy, bộ phận thuộc văn phòng công ty nhưng trông coi, giám sát việc xếp dỡ hàng thì cũng thường có giờ làm việc trùng với giờ làm việc của công nhân xếp dỡ hàng.

Như vậy, giờ làm việc (office hours) dùng để đưa TBSS ở một cảng nào đó, theo tập quán, được hiểu là giờ mà phần lớn các đơn vị liên quan đến hàng hải làm việc. Những đơn vị (thuộc nhóm “thiểu số”) có giờ làm việc khác với giờ làm việc của nhóm “đa số” sẽ phải chấp nhận (tuy chưa thật là “tâm phục khẩu phục”) giờ làm việc của các đơn vị thuộc số đông theo “nguyên tắc bình dân” (đa số thắng thiểu số). Như trình bày ở phần trên, ngay trong nội bộ đơn vị, giờ làm việc của các bộ phận cũng có thể khác nhau và thường là thay phiên nhau làm việc với những công việc cụ

thể khi cần thiết. Vì vậy, “office hours” cũng không nhất thiết phải là giờ làm việc của đa số người trong đơn vị. “Office hours” được hiểu là kể cả giờ làm việc của một nhóm người được phân công trực công việc của đơn vị. Ví dụ: Giờ làm việc của đa số các đơn vị có liên quan đến dịch vụ hàng hải ở một cảng nào đó là từ 8 giờ đến 17 giờ, trong khi một số đơn vị lại có giờ làm việc từ 7 giờ 30 phút đến 16 giờ 30 phút, thì những đơn vị “thiểu số” này phải “theo” các đơn vị “đa số” kia về giờ làm việc để đưa TBSS. Do đó, TBSS đưa cho đơn vị thuộc nhóm “thiểu số” vào lúc 16 giờ 45 phút vẫn được coi là đưa vào “giờ làm việc” với lý do là đa số các đơn vị làm việc đến 17 giờ (nếu hợp đồng không có quy định khác). ***Trả lời của người nhận TBSS như vậy là sai.***

Câu hỏi 15: Thế nào là tàu “sẵn sàng về mọi mặt”?

Ví dụ: Theo hợp đồng vận chuyển theo chuyến (voyage C/P), thời hạn làm hàng (laytime) bắt đầu tính từ 06.00 giờ ngày làm việc tiếp theo nếu “Thông báo sẵn sàng” (TBSS) được đưa trong giờ làm việc từ 09.00 giờ đến 17.00 giờ và tàu sẵn sàng về mọi mặt (ready in every respect) để làm hàng, thời gian chờ cầu cảng tính như thời gian làm hàng. Tàu đến cảng, TBSS được đưa hợp lệ, nhưng tàu phải chờ cầu cảng vì không có cầu trống. Sau khi vào cầu, tàu mất một thời gian để mở nắp hầm hàng, dựng cần cầu... Người thuê vận chuyển cho rằng TBSS chỉ được đưa sau khi những công việc này (mở nắp hầm hàng...) đã xong vì như vậy tàu mới

“sẵn sàng về mọi mặt”. **Đề nghị cho biết thế nào là “sẵn sàng về mọi mặt”?**

Trả lời:

Một trong những tiêu chuẩn để xác định sự “sẵn sàng về mọi mặt” của tàu biển theo hợp đồng vận chuyển theo chuyến là dựa trên cơ sở vị trí địa lý của tàu biển khi đến cảng. Hiểu một cách đơn giản là có sự khác nhau cơ bản về vấn đề này trong trường hợp tàu phải chờ cầu cảng (tàu nằm ở khu vực neo đậu) và tàu không phải chờ cầu cảng (tàu vào thẳng cầu). Cụ thể như sau:

Trường hợp thứ nhất là tàu đến cảng và phải chờ cầu ở khu vực neo đậu. Sự “sẵn sàng” của tàu trên thực tế (physically) phụ thuộc rất nhiều vào tình hình cụ thể của cảng lúc đó (ví dụ như, vì chưa có cầu nên tàu chưa cần làm thủ tục nhập cảnh, chưa cần chuẩn bị hầm hàng phù hợp...). Tuy vậy, trong mọi trường hợp, tàu phải hoàn thành mọi thủ tục để trở thành tàu “sẵn sàng về mọi mặt” trước khi hết thời hạn chấm dứt hợp đồng. Có nghĩa là hầm tàu phải sạch sẽ để tiếp nhận hàng hoá (trong trường hợp xếp hàng), nước dằn tàu (ballast) phải được điều chỉnh ở mức hợp lý. Thông thường, để tranh thủ thời gian khi tàu chờ cầu, thuyền trưởng thường cho làm những công việc chuẩn bị thuộc trách nhiệm của chủ tàu/người vận chuyển mà có thể làm trước như vệ sinh hầm hàng, dựng sẵn cần cẩu (nếu không ảnh hưởng đến an toàn của tàu khi di chuyển vào cầu), chuẩn bị đèn chiếu sáng... Tuy vậy, nếu hợp đồng không có thoả thuận khác hoặc không phải là những nghĩa vụ đương nhiên mà tàu phải làm (như chuẩn bị cầu thang lên xuống hầm hàng an toàn...) thì tàu không buộc phải thực hiện những công việc thường được làm sau khi tàu cập cầu cảng và ngay trước khi xếp

hàng như sắp đặt vật liệu chèn lót hàng hoá trong hầm hàng, kiểm tra dụng cụ lao động như dây cáp để cầu hàng, xe nâng hàng... Khi nằm ở khu neo đậu, tàu không cần dương cần cầu, mở nắp hầm hàng cũng như lắp đặt hay vận hành các thiết bị khác của hầm hàng nhưng tàu phải có đủ khả năng đi biển trong thời gian neo đậu cũng như trong quá trình di chuyển vào cầu cảng. Các thiết bị làm hàng của tàu như cần cầu, máy tời, dây cáp... phải ở trong tình trạng hoạt động bình thường, tức là có thể làm việc được ngay khi có yêu cầu. Nếu theo hợp đồng, thời hạn làm hàng bắt đầu tính ngay khi tàu đến khu vực cảng, dù tàu đã vào cảng/vào cầu cảng hay chưa (whether in port/berth or not) mà thực tế lại không có cầu trống (available berth) thì tàu mở nắp hầm hàng để làm gì (hay là để “khoe hàng” rồi hứng nước mưa, sương hay tuyết rơi cho “mát mẻ”). Rõ ràng là nắp hầm hàng chỉ cần được mở khi tàu đã vào cầu cảng hay đã có hàng sẵn sàng để xếp lên tàu hoặc người nhận hàng sẵn sàng tiếp nhận hàng (khi dỡ hàng). Do đó, ở trường hợp này không xảy ra gián đoạn trong việc tính thời hạn làm hàng (trừ khi hợp đồng có thoả thuận khác) và tàu được coi là “sẵn sàng về mọi mặt” ngay cả khi không cần mở nắp hầm hàng hay giương cần cầu ở khu vực neo đậu vì đây là việc làm vô nghĩa; có khi còn gây “ức chế” cho tàu vì giương cần cầu lên mà không làm gì cả thì giương để làm gì.

Trường hợp thứ hai là khi tàu đến cảng, cầu cảng, hàng hoá đã sẵn sàng và tàu đi thẳng vào cầu. Ở đây, sự “sẵn sàng về mọi mặt” của tàu luôn ở mức độ cao hơn nhiều so với khi tàu nằm ở khu vực neo đậu (chờ cầu); ví dụ như nắp hầm hàng phải luôn ở vị trí có thể mở được ngay khi bắt đầu

xếp hoặc dỡ hàng, cần cầu và các thiết bị liên quan phải ở tư thế sẵn sàng hoạt động ngay, vật liệu chèn lót được sắp đặt thích hợp, đèn thấp sáng được... thấp sáng nếu làm hàng vào ban đêm. Người thuê vận chuyển hay người giao hàng có thể làm một vài công việc nói trên (sắp đặt vật liệu chèn lót, thu xếp công nhân lái cần cầu...) nếu có thoả thuận trong hợp đồng hoặc theo qui định của cảng. Như vậy, sau khi tàu cập cầu cảng, nắp hầm hàng phải được mở, cần cầu phải được giương lên... để có thể làm hàng ngay thì tàu mới được coi là “sẵn sàng về mọi mặt” để có thể trao TBSS.

Có thể hiểu đơn giản là tàu không thể được coi là “sẵn sàng về mọi mặt” khi tàu đến cảng, cầu cảng có sẵn, tàu chạy thẳng vào cầu và ở trên bờ, mọi công việc chuẩn bị để xếp/dỡ hàng đã xong (việc làm hàng có thể bắt đầu ngay sau khi tàu cập cầu cảng) nhưng nắp hầm hàng vẫn đóng, cần cầu chưa ở tư thế sẵn sàng xếp/dỡ hàng, công nhân xếp dỡ chưa thể vào hầm hàng để “tác nghiệp”.

Xin nêu nguyên văn lời một thẩm phán trong một vụ tranh chấp điển hình về vấn đề nói trên giữa công ty Maclean & Co. và công ty Volkart Brothers... để bạn đọc tham khảo: *“A ship is ready to load, in the sense that shipowners can give proper notice of readiness for the purpose of laytime clause, when she is available to the charterers, so far as they can use her at that time. She must be available in the legal sense, in that no laws or regulations stand in the way of access by the charterers, and in the physical sense, in that access to the ship and her holds is possible”.*

(Tàu được coi là sẵn sàng xếp hàng với ý nghĩa là chủ tàu có thể đưa một thông báo sẵn sàng hợp lệ để bắt đầu tính thời hạn làm hàng khi người thuê vận chuyển có thể sử dụng tàu được ngay vào lúc đó. Tàu phải sẵn sàng về mặt pháp lý,

tức là không có luật lệ hay qui định nào ngăn cản người thuê vận chuyển sử dụng tàu, và sẵn sàng trên thực tế, nghĩa là người thuê vận chuyển có thể đi lên tàu và đi vào hầm hàng).

Câu hỏi 16: Thời hạn làm hàng (laytime) bắt đầu tính khi nào?

Ví dụ: Tàu đến cảng lúc 14 giờ 15 phút, ngày 18/4/2007 (thứ Tư) và đưa “Thông báo sẵn sàng” (TBSS) lúc 15 giờ 30 phút cùng ngày. Hợp đồng vận chuyển theo chuyên (voyage charter party) qui định thời điểm tàu đến cảng (laycan) trong khoảng 21 - 28/4/2007, thời hạn làm hàng bắt đầu tính từ 13 giờ nếu TBSS đưa trước buổi trưa, và tính từ 8 giờ sáng ngày làm việc hôm sau nếu TBSS đưa sau 12 giờ trưa, trong giờ làm việc. Chủ tàu/người vận chuyển cho rằng thời gian làm hàng bắt đầu tính từ 0 giờ ngày 21/4/2007 nhưng người thuê vận chuyển cho rằng phải tính từ 13 giờ ngày 21/4/2007. *Đề nghị cho biết ai đúng?*

Trả lời:

Trên thực tế, không ít người thuê vận chuyển có nhầm lẫn giữa việc đưa TBSS và thời điểm bắt đầu tính thời hạn làm hàng. Vì vậy, họ hoặc là không nhận TBSS trước thời điểm tàu đến cảng (laydays cancelling - thường viết tắt là laycan) hoặc là có nhận nhưng coi như việc đưa TBSS vào ngày đầu tiên của laycan. Trong sự việc này, laycan là 21 - 28/4/2007 và người thuê cho rằng TBSS không được đưa trước ngày 21/4 hoặc nếu họ nhận trước ngày 21/4 thì coi như TBSS được đưa vào sáng ngày 21/4.

Việc đưa một TBSS hợp lệ (valid NOR) là để bắt đầu tính thời hạn làm hàng. Mặc dù trên thực tế, tàu đã sẵn trước ngày đầu tiên của laycan nhưng không phải là thời hạn làm hàng được bắt đầu tính trước ngày đầu tiên đó và cũng không phải là người thuê vận chuyển không được hưởng thời gian thông báo (notice time).

NOR đưa trước ngày đầu tiên của laycan sẽ làm cho thời gian thông báo (notice time) bắt đầu tính (trigger running of the agreed notice time). Như vậy, thời gian thông báo cũng bắt đầu tính trong giai đoạn trước ngày đầu tiên của layday. Thời gian thông báo cứ tiếp tục “trôi” cho đến khi hết thời hạn như đã thoả thuận. Trong vụ việc này, điều đó có nghĩa là NOR đưa ngày 18/4 đã làm cho thời gian thông báo bắt đầu “chạy” và đã hết vào lúc 8 giờ sáng ngày 19/4/2007.

Thời hạn làm hàng có được bắt đầu tính trước một thời điểm đã định nào đó hay không phụ thuộc vào qui định của hợp đồng. Theo những dữ liệu ở phần câu hỏi, không có thoả thuận nào về việc không được bắt đầu tính thời hạn làm hàng trước thời điểm 8 giờ hay 13 giờ ngày 21/4. Hơn nữa, người thuê vận chuyển đã “được hưởng” đầy đủ thời gian thông báo mà họ có quyền được hưởng, và đơn giản là thời gian thông báo này đã “dùng hết” trước ngày đầu tiên của laycan. Trên thực tế, người thuê vận chuyển đã có thời gian thông báo “nhiều hơn cả sự mong đợi”. Vì vậy, không có lý do gì để người thuê vận chuyển được hưởng thêm thời gian đó vào ngày đầu tiên của laycan. Kết quả là, vì hợp đồng không có thoả thuận về việc thời hạn làm hàng không được bắt đầu trước 8 giờ hay trước 13 giờ vào ngày đầu tiên của laycan nên thời hạn làm hàng bắt đầu tính vào thời điểm chuyển

giao giữa ngày 20 và 21/4/2007, tức là 0 giờ hay 0 giờ 1 phút ngày 21/4/2007.

Nếu không muốn TBSS đưa trước laycan, hợp đồng vận chuyển theo chuyến không nhất thiết phải ghi là NOR không được đưa trước ngày này mà chỉ cần nêu NOR được đưa trong laycan là đủ để có thể tránh tranh chấp về việc nêu trên.

Kết luận: *Chủ tàu/người vận chuyển đúng*. Người thuê vận chuyển nên nhớ tóm tắt mấy ý sau: Tàu có thể đưa TBSS bất cứ lúc nào trước ngày đầu tiên của laycan; người thuê vận chuyển vẫn được hưởng đầy đủ thời gian thông báo (notice time) và thời gian này có thể kết thúc trước ngày đầu tiên của laycan; thời hạn làm hàng bắt đầu tính vào lúc 0 giờ của ngày đầu tiên của laycan nếu hợp đồng không có thỏa thuận khác (ví dụ như, không được tính trước 8 giờ hay 13 giờ).

Xin nêu sau đây phán quyết trong một vụ tranh chấp đã được đăng trong “Thông báo pháp Luật Hàng hải của hãng Lloyds (Lloyd’s Maritime Law Newsletter) số 103 ngày 13/10/1983 để bạn đọc tham khảo: *“It was often thought that a notice of readiness could not be given before the commencement of laydays under a charter, but that was incorrect unless there was an express provision to that effect. In the absence of such a provision, a valid notice might be given at any time, but the laytime itself could not commence before the date given in the charter.”* (Người ta thường cho rằng, theo hợp đồng vận chuyển theo chuyến, không thể đưa TBSS trước ngày bắt đầu thời hạn tàu đến cảng (laydays) nhưng điều đó không đúng trừ khi có thỏa thuận khác (tức là

có thể đưa TBSS). Nếu không có thoả thuận như vậy, một TBSS hợp lệ có thể được đưa vào bất kỳ lúc nào nhưng thời hạn làm hàng không thể bắt đầu tính trước ngày nêu trong hợp đồng”.

Câu hỏi 17: Người thuê vận chuyển có buộc phải tuyên bố chấm dứt hợp đồng khi tàu không đến cảng đúng thời hạn hay không?

Ví dụ: Chủ tàu/người vận chuyển và người thuê vận chuyển ký hợp đồng vận chuyển theo chuyến chở hàng từ Surabaya về Hải Phòng. Tàu bị chậm trễ do dỡ hàng chậm tại Lhokseumawe nên không thể đến Surabaya đúng thời hạn theo quy định của hợp đồng. Chủ tàu/người vận chuyển đã liên tục thông báo tình hình hoạt động của tàu tại Lhokseumawe cho người thuê vận chuyển. Qua đó họ cũng biết được là tàu sẽ đến muộn. Tuy vậy, người thuê vận chuyển không tỏ rõ ý định có tiếp tục duy trì hay chấm dứt hợp đồng đã ký kết.

Sau khi dỡ hàng xong tại Lhokseumawe, tàu sẽ phải chạy rỗng (không chở hàng) một quãng đường khá dài để đến cảng xếp hàng (Surabaya). Chủ tàu/người vận chuyển muốn biết ý định của người thuê vận chuyển trước khi cho tàu rời cảng Lhokseumawe để tránh thiệt hại trong trường hợp tàu trên đường đến hoặc sau khi đến cảng Surabaya, người thuê vận chuyển tuyên bố chấm dứt hợp đồng.

Chủ tàu/người vận chuyển có quyền yêu cầu người thuê vận chuyển cho biết rõ ý định của họ (chấp nhận việc đến muộn hay chấm dứt hợp đồng), hay nói cách khác là người thuê vận chuyển có bị buộc phải cho chủ tàu/người vận

chuyển biết trước ý định của họ là có thực hiện quyền chấm dứt hợp đồng hay không?

Trả lời:

Quan điểm của nhiều toà án, trọng tài từ trước đến nay đều cho rằng nếu không có quy định trong hợp đồng về việc người thuê vận chuyển phải cho biết trước ý định có thực hiện hợp đồng hay không trong trường hợp tàu có thể đến muộn so với thời gian yêu cầu phải có mặt tại cảng xếp hàng (Surabaya) thì người thuê vận chuyển không buộc phải cho biết ý định của mình trước khi tàu đến cảng xếp hàng. Dưới đây là phán quyết của một toà án cách đây gần 100 năm nhưng đến nay vẫn được nhiều toà án, trọng tài công nhận và áp dụng trong xét xử.

"Người thuê vận chuyển không thể bị bắt buộc phải đáp ứng đòi hỏi của chủ tàu về việc thực hiện quyền lựa chọn có chấm dứt hợp đồng hay không trước khi tàu đến cảng xếp hàng (trừ khi hợp đồng có quy định khác), ngay cả khi có thể khẳng định chắc chắn là tàu không thể đến được cảng xếp hàng trước ngày chấm dứt hợp đồng (cancelling date).

Mặc dù tàu không thể đến được cảng xếp chậm nhất là vào ngày chấm dứt hợp đồng nhưng tàu vẫn buộc phải khởi hành nhằm hướng cảng xếp hàng, trừ khi tàu gặp những hiểm họa đã được miễn trừ để có lý do chính đáng không thực hiện hợp đồng.

“Người thuê vận chuyển có quyền thực hiện quyền lựa chọn có chấm dứt hợp đồng hay không vào bất kỳ thời điểm nào trong khoảng thời gian từ ngày chấm dứt hợp đồng nêu

trong hợp đồng cho đến ngày tàu đã đến cảng xếp - ngày mà quyền của chủ tàu yêu cầu người thuê vận chuyển xếp hàng bắt đầu phát sinh".

Để tránh hoặc giảm bớt thiệt hại, nên quy định trong hợp đồng về việc chấm dứt hợp đồng trong trường hợp tàu không thể đến được cảng xếp hàng đúng thời hạn.

Câu hỏi 18: Biên bản làm hàng (Statement of facts — SOF) không có chữ ký của người giao hàng (shipper) có giá trị pháp lý không?

Ví dụ: Các bên ký Hợp đồng vận chuyển theo chuyến (voyage charter party), chở 10.200,90 tấn sản lát từ cảng Quy Nhơn đến cảng Changzhou. Trong quá trình tàu xếp hàng (theo điều kiện “Free In” - miễn phí xếp hàng cho chủ tàu/người vận chuyển - và có mức xếp hàng tính theo tấn/ngày) tại cảng Quy Nhơn, đại lý tàu (ship agent) không có ý kiến gì về tình hình xếp hàng. Người giao hàng (shipper) thay mặt cho người thuê vận chuyển giao hàng cho tàu và không ký vào “Biên bản làm hàng” (Statement of facts – SOF). Trong chứng từ này có một số điểm không đúng với thực tế xếp hàng, và không có chữ ký của người gửi hàng. Sau đó, chủ tàu/người vận chuyển gửi cho người thuê vận chuyển bản SOF kèm theo văn bản đòi tiền phạt là 19.785,42 USD với lý do xếp hàng chậm so với quy định của hợp đồng. *Người thuê vận chuyển có buộc phải tuân theo bản SOF này hay không hay nói cách khác, bản SOF này có giá trị pháp lý hay không?*

Trả lời:

Cơ sở để tính toán tiền thưởng hoặc tiền phạt theo hợp đồng vận chuyển theo chuyến là bản SOF (cùng với Thông báo sẵn sàng và Hợp đồng vận chuyển theo chuyến).

Trong trường hợp xếp hàng (cũng như dỡ hàng), nếu không có qui định khác, SOF hợp lệ là bản phải có chữ ký xác nhận của người giao hàng và phía tàu (đại lý tàu hoặc thuyền trưởng, tùy theo thỏa thuận và tập quán của từng nước hay khu vực). Ý nghĩa của việc phải có chữ ký xác nhận này là ở chỗ các bên đã chấp nhận sự việc được nêu trong bản SOF. Ví dụ: Khoảng thời gian có thời tiết xấu, thời gian cần cầu của tàu bị hỏng, thời gian không có công nhân xếp dỡ... để tính toán thời gian thực tế xếp hàng, thời gian được thưởng hoặc bị phạt.

Nếu không có chữ ký xác nhận, nhiều sự việc không được làm rõ trước khi ký, dễ dẫn đến tranh chấp. Ví dụ, SOF ghi: "từ 13h đến 17h ngày 5/11/2009, tàu không xếp hàng do không có công nhân" nhưng người thuê vận chuyển phản đối, cho rằng họ có thu xếp công nhân nhưng cần cầu của tàu bị trục trặc nên không xếp hàng được, hoặc thực tế là thời tiết xấu nhưng SOF lại ghi "không có hàng" (tàu chờ hàng).

Vì vậy, nếu bản SOF không có chữ ký của người giao hàng, người thuê vận chuyển có quyền không chấp nhận bản SOF đó và yêu cầu chủ tàu/người vận chuyển phải sửa những điểm không đúng với thực tế xếp hàng.

Để tránh tranh chấp, người giao hàng/người thuê vận chuyển nên thường xuyên liên hệ với đại lý của tàu trong quá trình tàu hoạt động tại cảng để đối chiếu sự việc, thời gian kịp thời trước khi ký vào bản SOF. Trong trường hợp vì lý

do nào đó, buộc phải ký vào bản SOF có nêu những sự việc, thời gian không đúng với thực tế thì cần phải có văn bản bảo lưu ngay sau đó và gửi cho chủ tàu hoặc đại lý của tàu.

Câu hỏi 19: Khi nào việc xếp hàng (loading) đ-ợc coi là kết thúc?

Trong quá trình thực hiện hợp đồng vận chuyển theo chuyến (voyage charter party), sau khi hoàn thành việc xếp hàng (loading), tàu phải chờ đợi một thời gian để chuẩn bị chứng từ hàng hoá. Khi tính toán tiền thưởng phạt, chủ tàu/người vận chuyển đã tính cả khoảng thời gian chờ đợi làm chứng từ hàng hoá vào thời hạn xếp hàng (laytime for loading) mặc dù hợp đồng không quy định việc này.

Thời hạn xếp hàng hoặc thời gian bị phạt (time on demurrage) sẽ ngừng tính kể từ khi nào và thời gian chờ đợi chứng từ hàng hoá có tính vào thời hạn xếp hàng hoặc thời gian bị phạt hay không?

Trả lời:

Nếu không có quy định khác, thời hạn xếp hàng hoặc thời gian bị phạt sẽ ngừng tính ngay khi xếp xong hàng. Thông thường người thuê vận chuyển đ-ợc phép có một khoảng thời gian hợp lý để xác định số lượng hàng hoá đã xếp, chuẩn bị chứng từ hàng hoá. Nếu người thuê vận chuyển gây chậm trễ cho tàu vượt quá thời gian "hợp lý" này, chủ tàu có thể đòi người thuê vận chuyển phải bồi thường thiệt hại do lưu tàu (detention).

Vấn đề ở đây là thời gian "hợp lý" này là bao nhiêu. Thực tế cho thấy, tùy từng loại hàng, lô hàng, chuyên tàu cụ thể mà thời gian này khác nhau. Nếu tàu phải giám định mớn nước để xác định số lượng hàng hoá, hoặc cần có nhiều bộ vận đơn cho nhiều người giao hàng với nhiều cảng dỡ hàng khác nhau... thì thời gian chuẩn bị chứng từ hàng hoá sẽ không giống nhau, đó là chưa kể đến trường hợp có tranh chấp về số lượng hàng hoá giữa "Biên lai thuyền phó" (mate's receipt) và số lượng ghi trên "vận đơn" (B/L), hoặc những tranh chấp khác như tình trạng hàng hoá ghi trên vận đơn khác với ghi trên biên lai thuyền phó vì người giao hàng (shipper) luôn muốn có vận đơn sạch (clean bill of lading) để chứng minh việc giao hàng phù hợp với hợp đồng mua bán và/hoặc thư tín dụng (letter of credit), dẫn đến việc tàu phải chờ đợi sau khi xếp xong hàng.

Cần lưu ý là các toà án, trọng tài xét có những quan điểm khác nhau về cùng một vấn đề nói trên. Có toà án, trọng tài căn cứ vào vụ việc cụ thể mà quyết định một khoảng thời gian nào đó được coi là "hợp lý", chẳng hạn như "X" giờ dành cho việc chuẩn bị chứng từ hàng hoá là phù hợp. Nếu người thuê vận chuyển làm vượt quá thời gian này (thời hạn "hợp lý") thì khoảng thời gian vượt quá bị tính là thời gian phải trả tiền phạt. Có toà án, trọng tài lại phán quyết rằng nếu người thuê vận chuyển chuẩn bị chứng từ hàng hoá vượt quá thời gian "hợp lý" thì toàn bộ thời gian kể từ thời điểm kết thúc việc xếp hàng sẽ tính vào thời hạn làm hàng, vào thời gian bị phạt.

Tuy vậy, cũng có toà án, trọng tài không chấp nhận khoảng thời gian "hợp lý" mà cho rằng toàn bộ thời gian chuẩn bị chứng từ hàng hoá sau khi hoàn thành việc xếp hàng luôn luôn do người thuê vận chuyển phải chịu.

Để tránh tranh chấp, nên quy định trong hợp đồng việc chủ tàu/người vận chuyển cho phép một khoảng thời gian nhất định để người thuê vận chuyển chuẩn bị chứng từ hàng hoá sau khi hoàn thành việc xếp hàng. Nếu hợp đồng không quy định thì người thuê vận chuyển nên cố gắng hết sức làm nhanh để đề phòng trường hợp chủ tàu/người vận chuyển khởi kiện thì toà án hoặc trọng tài cũng thấy rằng người thuê vận chuyển đã có thiện chí và thực sự cố gắng nên khoảng thời gian chuẩn bị chứng từ dễ được chấp nhận là "hợp lý".

Câu hỏi 20: “Chở đầy tàu” - số l-ợng hàng tối thiểu là bao nhiêu?

Ví dụ: Trong hợp đồng vận chuyển theo chuyến (voyage charter party), về điều khoản số lượng, chủ tàu/người vận chuyển chỉ chấp nhận “chở đầy tàu” (full vessel’s capacity) mà không nêu số lượng tối thiểu. Trong khi đó người thuê vận chuyển cần có số lượng tối thiểu mà tàu có thể chở để biết có phù hợp với thỏa thuận trong hợp đồng mua bán/thư tín dụng (letter of credit) hay không. *Đề nghị giải thích rõ vấn đề này?*

Trả lời:

Trước hết, xin phân tích “hoàn cảnh” của các bên. Về phía chủ tàu/người vận chuyển, với những loại hàng chưa biết rõ tính chất, họ dễ dàng gặp rủi ro, rắc rối nếu đồng ý với thoả thuận chở hết một số lượng hàng tối thiểu nào đó nhưng thực tế tàu không xếp hết hàng. Vì vậy, họ chỉ muốn cam kết “chở đầy tàu” hoặc “chở hết khả năng của tàu”. Thực chất là chủ tàu/người vận chuyển muốn tàu xếp được bao nhiêu hàng thì tính tiền cước vận chuyển trên cơ sở số lượng đó, tránh được trách nhiệm do không chở hết hàng.

Về phía người thuê vận chuyển, nếu hợp đồng mua bán hàng hoá (hoặc thư tín dụng) không yêu cầu một số lượng chính xác, ví dụ như, khi một lô hàng lớn được chia làm nhiều chuyến hoặc dung sai về số lượng đủ ở mức an toàn theo ước tính, thì không cần quan tâm nhiều về số lượng hàng mà tàu sẽ chở. Nếu hợp đồng mua bán hàng hoá hoặc thư tín dụng có ghi số lượng cụ thể (tối thiểu, tối đa) thì phải xem số lượng hàng mà tàu sẽ chở có nằm trong khoảng dung sai cho phép đó không. Ví dụ : 20.000 tấn, 5% hơn/kém, tức là số lượng hàng xếp lên tàu phải nằm trong khoảng từ 19.000 tấn đến 21.000 tấn mới thực hiện đúng hợp đồng mua bán hoặc thư tín dụng.

Bây giờ, hãy xem xét khả năng vận chuyển của tàu. Nếu tàu lấy nhiều dầu, nước ngọt, đồ dự trữ ... thì trọng tải dành cho hàng hoá sẽ giảm đi. Người thuê vận chuyển càng gặp khó khăn khi muốn xác định số lượng hàng tối thiểu mà tàu có thể chở.

Tuy vậy, vấn đề cũng được giải quyết một cách hợp lý. Theo tập quán hàng hải thương mại quốc tế, chủ tàu/người vận chuyển có trách nhiệm phải vận chuyển được một số lượng hàng nhất định. Không phải tàu có quyền tùy tiện quyết định số lượng hàng khi nhận chở theo điều kiện “chở đầy tàu” hoặc “chở hết khả năng của tàu” và muốn lấy bao nhiêu dầu, nước ngọt, đồ dự trữ cũng được. Một tập quán đã được công nhận rộng rãi, đó là : “Số lượng những vật phẩm có liên quan đến trọng tải của tàu như dầu, nước ngọt và đồ dự trữ không được vượt quá mức độ cần thiết hợp lý cho chuyến đi biển”. Như vậy có nghĩa là, tàu đi đến cảng trả hàng xa, gần khác nhau thì số lượng dầu, nước ngọt, đồ dự trữ mà tàu lấy cho chuyến đi không giống nhau. Tàu đi xa hơn thì phần trọng tải dành cho hàng hoá ít hơn và ngược lại. Phán quyết về một vụ tranh chấp có liên quan đến số lượng hàng mà tàu phải chở xảy ra cách đây hơn một trăm năm nhưng đến nay vẫn còn nguyên giá trị. *Toà đã phân tích và quyết định rằng tàu chỉ được lấy một số lượng hợp lý dầu, nước ngọt, đồ dự trữ... cần thiết cho chuyến đi, phần trọng tải còn lại phải dành cho hàng hoá. Xin nêu phán quyết của toà trong tranh chấp giữa Darling và Daeburn vào năm 1907 để tham khảo. Nguyên văn như sau: “the quantity of other deadweight items on board, such as bunkers, fresh water and stores must not exceed what is reasonably required for the voyage” (“Darling v. Daeburn, 1907).*

Câu hỏi 21: Hiểu thế nào là “Ngày làm việc thời tiết tốt”?

Ví dụ: Trong hợp đồng vận chuyển hàng hoá theo chuyên có điều khoản về xếp dỡ hàng hoá tính theo “ngày làm việc thời tiết tốt” (weather working day). Trong quá trình xếp hàng (loading), thỉnh thoảng có thời tiết xấu (mưa) nên phải ngừng xếp hàng. Trong “biên bản sự kiện” (Statement of Facts – SOF) đại lý không nêu chi tiết khoảng thời gian có mưa mà chỉ ghi “theo dự báo thời tiết của cảng” và đính kèm bản dự báo này vào SOF để gửi cho các bên. Người thuê vận chuyển phát hiện thấy có nhiều khoảng thời gian thực tế có mưa tại cầu cảng xếp hàng không giống như bản dự báo thời tiết nêu. Vì vậy, khi tính toán thường phạt đã xảy ra tranh chấp. Đề nghị cho biết “*ngày làm việc thời tiết tốt*” có bao nhiêu “giờ” và SOF theo kiểu “*đính kèm*” nêu trên có hợp lệ không?

Trả lời:

Theo tập quán và pháp luật hàng hải của nhiều nước, có sự khác nhau cơ bản giữa hai thuật ngữ “weather working day” (ngày làm việc thời tiết tốt) và “weather working day of 24 consecutive hours” (ngày làm việc thời tiết tốt 24 giờ liên tục). Thuật ngữ thứ nhất có thể được hiểu là ở một cảng nào, chính quyền cảng công bố hoặc theo tập quán, một ngày làm việc bao nhiêu giờ thì đó chính là “working day”; ví dụ như cảng làm việc 8 giờ một ngày, từ 8 giờ sáng đến 17 giờ (có 1 giờ nghỉ trưa) thì ngày làm việc chỉ được hiểu là có 8 giờ như vậy; còn ở thuật ngữ thứ hai thì ở bất kỳ cảng nào, dù chính quyền cảng công bố giờ làm việc của cảng hay tập quán cảng ít hơn 24 giờ thì đều phải coi là cảng làm 24 giờ, nếu tàu sẵn sàng xếp dỡ trong thời tiết tốt mà người thuê vận

chuyên không làm hàng thì đều phải tính thời gian đó (nghỉ không làm) là thời gian làm hàng (laytime).

Bây giờ, xét đến từ “weather”, ở đây có nghĩa là “thời tiết tốt”. Nếu thời tiết không tốt xảy ra sau 17 giờ - ngoài giờ làm việc thông thường (trường hợp thuật ngữ thứ nhất), thì không ảnh hưởng gì đến việc tính toán thời hạn làm hàng vì ngày làm việc (8 giờ) đã hết; nhưng ở trường hợp thuật ngữ thứ hai thì phải trừ thời gian thời tiết không tốt sau 17 giờ vì ngày làm việc có 24 giờ.

Liên quan đến các thuật ngữ trên còn có thuật ngữ “giờ làm việc thông thường” (normal working hours). Đó là thời gian mà công việc làm hàng được tiến hành thường xuyên hàng ngày ở cảng. Ví dụ như ở thuật ngữ thứ nhất, cảng làm việc từ 8 đến 17 giờ thì đó chính là “giờ làm việc thông thường”. Việc xác định này chỉ có ý nghĩa khi “giờ làm việc thông thường” ít hơn 24 giờ trong thuật ngữ “weather working day”.

Cũng theo tập quán hàng hải, tình trạng thời tiết phải được căn cứ hoàn toàn vào những ghi chú hay thông tin chi tiết của bản SOF, kể cả mọi diễn biến hoạt động của tàu tại cảng trong thời gian làm hàng. Tại sao không được lấy bản dự báo thời tiết của cơ quan khí tượng hay của cơ quan cảng để xác định thời tiết khi làm hàng? Bởi vì: cùng là thông báo về thời tiết nhưng mỗi cơ quan khác nhau làm có mục đích không giống nhau. Hơn nữa, phạm vi bị ảnh hưởng của thời tiết cũng khác nhau, thậm chí ngay trong cảng với nhiều bến cảng, cầu cảng, thời tiết thực tế cũng khác so với dự báo chung.

Nhiều khi chúng ta thấy, cùng trong thành phố nhưng nơi mưa, nơi nắng, trong khi dự báo của cơ quan khí tượng

chỉ là mưa hoặc nắng, đôi khi lại hoàn toàn ngược lại so với thực tế.

Vì vậy, theo pháp luật và tập quán hàng hải quốc tế dành cho người đại lý hàng hải, họ không được làm theo cách nêu trên. Nếu làm như vậy, SOF bị coi là không hợp lệ vì theo định nghĩa của Từ điển Thuật ngữ Hàng hải (Dictionary of Shipping Terms), của Peter R. Brodie, LLP London, 1997, thì SOF là *“bản thông kê do đại lý tàu biển tại cảng xếp hàng và cảng dỡ hàng lập; trong đó ghi rõ ngày, giờ tàu đến cảng, bắt đầu xếp dỡ, quá trình xếp dỡ, hoàn thành xếp dỡ, thời gian và lý do ngừng xếp dỡ, như thời tiết xấu, đình công hay thiết bị xếp dỡ bị hỏng và những sự kiện quan trọng khác liên quan đến tàu. Có khi chứng từ này còn ghi số lượng hàng hoá được xếp dỡ từng ngày”*. Thuật ngữ này còn gọi là “port log”. Chữ “log” ở đây nghĩa là “nhật ký”.

Câu hỏi 22: Có gì khác giữa thuật ngữ “weather permitting” (ngày làm việc thời tiết cho phép) và thuật ngữ “weather working day” (ngày làm việc thời tiết tốt)?

Ví dụ: Một hợp đồng vận chuyển theo chuyến có điều khoản “**weather permitting**” (thời tiết cho phép). Tàu đến cảng phải chờ cầu cảng vì không có cầu trống và trong khi chờ cầu cảng thì có mưa. Khi tính toán tiền thưởng phạt, người vận chuyển cho rằng, theo thuật ngữ “thời tiết cho phép”, thời gian có mưa khi tàu đang chờ cầu cảng không

được loại trừ khỏi thời hạn làm hàng (laytime). Đề nghị cho biết thuật ngữ “**weather permitting**” có khác với thuật ngữ “**weather working day**” (ngày làm việc thời tiết tốt) không?

Trả lời:

Thuật ngữ “weather permitting” (WP) được định nghĩa là “bất kỳ khoảng thời gian nào mà thời tiết cản trở việc xếp hoặc dỡ hàng của tàu sẽ không tính vào thời hạn làm hàng (laytime)” (“*weather permitting shall mean that any time when weather prevents the loading or discharging of the vessel shall not count as laytime*”). Thuật ngữ này đã được những tổ chức hàng hải lớn trên thế giới là **BIMCO**, **CMI**, **FONASBA** và **INTERCARGO** cùng thống nhất chấp nhận (issued jointly). Một hợp đồng rất phổ biến là hợp đồng Gencon (as revised 1922, 1974 and 1994) cũng có in sẵn thuật ngữ này ở điều 6 (dòng 92, 95 và 99).

Thuật ngữ “weather working day” (WWD) cũng được các tổ chức nói trên chấp nhận và được định nghĩa là “một ngày làm việc 24 giờ liên tục, trừ những khoảng thời gian mà thời tiết cản trở việc xếp hoặc dỡ hàng của tàu, hoặc lẽ ra đã cản trở việc xếp hoặc dỡ hàng nếu công việc (xếp hoặc dỡ) đã được tiến hành (*weather working day shall mean a working day of 24 consecutive hours except for any time when weather prevents the loading or discharging of the vessel or would have prevented it, had work been in progress*).

So sách hai thuật ngữ về mặt “chữ nghĩa” sẽ thấy, **WP** chỉ loại trừ thời gian có thời tiết xấu cản trở việc xếp dỡ hàng của *con tàu nêu trong hợp đồng* (lưu ý quán từ xác định “the”). Ví dụ, trời mưa phùn (mưa nhỏ, hoặc như bụi nước)

xếp hàng là đá xây dựng (stone), người thuê vận chuyển vẫn phải làm hàng bình thường vì thời tiết không ảnh hưởng đến việc xếp đá, mà không đề cập đến trường hợp, giả dụ như, tàu đang chờ cầu cảng mà có mưa. Như vậy, có thể hiểu là thời gian mưa trong khi tàu chờ cầu cảng không được loại trừ với lý do tàu không làm hàng nên không được loại trừ như lý luận của một số chủ tàu/người vận chuyển.

Trong khi đó, thuật ngữ **WWD** có đề cập đến tình huống thời tiết xấu, ví dụ như, trời mưa khi tàu đang chờ cầu, đó là “... *hoặc lẽ ra đã cản trở việc xếp hoặc dỡ hàng nếu công việc được tiến hành*”(or would have prevented it, had work been in progress) và khoảng thời gian có thời tiết xấu được loại trừ.

Theo quan điểm của Anh, một ngày có được coi là WWD hay không chỉ phụ thuộc vào “đặc tính” (character) của ngày đó chứ không căn cứ vào tàu có làm hàng hay không.

Chúng ta hãy xem một tranh chấp về thuật ngữ WP do Tòa phúc thẩm (Court of Appeal) của Anh xét xử năm 1983 giữa Công ty Dow Chemical (Nederland) và Công ty B. P. Tanker Co.đăng trong cuốn 1 Lloyd’s Rep.579 (Dow Chemical (Nederland) v.B.P.Tanker Co. (The Vorras) (1983) 1 Lloyd’s Rep. 579).

Tàu Vorras đến cảng Skikda và trao “Thông báo sẵn sàng” để xếp hàng. Thời hạn xếp hàng là “72 giờ liên tục, thời tiết cho phép” (72 running hours weather permitting). Tàu phải chờ cầu cảng vì có tàu đang làm hàng tại đó và

cảng “đóng cửa” vì thời tiết xấu. Khi thời tiết tốt hơn, con tàu trong cầu đã xong hàng và rời cầu thì lại có tàu khác vào thay thế. Thời tiết xấu lại xảy ra, và tàu Vorras được vào cầu cảng sau đó 2 ngày. Chủ tàu đòi tiền phạt với lập luận, theo thuật ngữ WP, thời hạn xếp hàng chỉ được kéo dài nếu thời tiết xấu cản trở việc xếp hàng cho chính tàu Vorras. Tòa phúc thẩm (Court of Appeal) cho rằng, WP “mô tả” thời hạn làm hàng chứ không phải là một “biệt lệ” hay điều kiện đặc biệt (exception) để không loại trừ thời gian có thời tiết xấu khi tàu không làm hàng và cần phải hiểu rằng 72 giờ liên tục là thời hạn làm hàng, trừ khi thời tiết cản trở việc xếp hàng của con tàu tương tự như con tàu nêu trong hợp đồng. Hay nói cách khác là điều kiện thời tiết phải bảo đảm cho việc xếp hoặc dỡ hàng, bất kể là tàu đang chờ cầu cảng hay tàu đang ở trong cầu cảng. Nhiều tòa án, trọng tài, luật sư trên thế giới cũng có quan điểm về thuật ngữ WP như trên.

Tuy vậy, một số nước có quan điểm khác. Chẳng hạn như Đức cho rằng cả WP và WWD đều chỉ áp dụng khi thời tiết xấu thực sự cản trở việc làm hàng. Mỹ thì yêu cầu người thuê vận chuyển theo thuật ngữ WWD phải chứng minh được rằng lẽ ra họ đã có thể làm hàng giá như mà tàu đã ở trong cầu. Xin trích thư của BIMCO - một tổ chức hàng hải lớn trên thế giới - do ông Henning Nielsen, trao đổi với người viết bài này (tháng 6/2009) về WP và WWD để bạn đọc tham khảo “... *In other jurisdictions, e.g. Germany, the two are probably also being given the same meaning, but opposite the English position, i.e. neither will apply unless bad weather actually prevents cargo work. So far as we know the US still acknowledges a difference between the two, with a heavier burden of proof on the charterers to show under the WWD exception that they would in fact have*

worked had the vessel been at the berth at the material time (a difficult burden to lift we think). Other jurisdictions may take yet another approach to the subject matter... ”.

Như vậy, qua xét xử phúc thẩm ở Anh cho thấy, không có sự khác biệt về bản chất giữa hai thuật ngữ WP và WWD. Cả hai thuật ngữ đều cho biết thời hạn làm hàng được tính như thế nào. Tuy vậy, cần lưu ý đến quan điểm của một số nước khác (như trình bày ở trên).

Theo luật Anh, điểm khác biệt duy nhất với WP là khoảng thời gian có thời tiết xấu theo WWD được tính theo tỷ lệ của “ngày”. Ví dụ: Nếu tàu ở trong cầu, ngày làm việc có 16 giờ (từ 8 giờ sáng đến nửa đêm), và mưa từ 2 giờ chiều đến 6 giờ chiều thì “ngày” tính theo tỷ lệ (12/16), tức là $\frac{3}{4}$ ngày hay 18 giờ. Nguyên văn, theo BIMCO (ông Henning Nielsen): “... *If unsuitable weather occurs a reasonable apportionment of the day must be made according to the incidence of the weather upon the length of day that the parties were working or might be expected to have been working at the time*” (*Reardon Smith Line v. Ministry of Agriculture, etc. 1963*). *If, for instance, the vessel is in berth and the parties are working a 16-hour day from 8 a. m. to midnight and rain occurs from 2 until 6 p. m. the day counts as 12/16ths that is 3/4 of a day or 18 hours. It is immaterial for the calculation whether the stevedores are paid normal or overtime rates during the period when bad weather occurs... The very concept of apportionment is that it has to relate to the 24-hour period that constitutes a "day".*

Consequently, the apportionment must be based on 24 hours and not 16 hours... ”.

Hai thuật ngữ hiện nay cùng song song tồn tại. Vì vậy, nên chú ý nguồn luật điều chỉnh hợp đồng (ví dụ, theo luật Anh - với cách hiểu phổ biến hiện nay về WWD), và nên thận trọng khi dùng thuật ngữ WP với lý do lời văn thiếu phần giả định như trong WWD.

Câu hỏi 23: Thời tiết xấu - áp dụng thuật ngữ WIBON (Whether in berth or not) nh- thế nào?

Ví dụ: Hợp đồng vận chuyển theo chuyến có ghi “Thông báo sẵn sàng” (TBSS) được đưa dù tàu đã vào cầu cảng hay chưa (*Notice of Readiness will be tendered... WIBON - whether in berth or not...*). Chủ tàu/người vận chuyển dựa vào thuật ngữ này để đưa TBSS trong trường hợp tàu không thể vào cầu cảng vì thời tiết xấu tuy rằng cầu cảng vẫn trống (free berth) có đúng hay không?

Trả lời:

Đây là vấn đề khá “nổi tiếng”, gây nhiều tranh cãi và kiện tụng từ lâu trong giới hàng hải thương mại quốc tế mãi cho đến ngày 20/10/1988, Toà Thượng viện (House of Lords) - cấp xét xử cao nhất ở Anh - có phán quyết cuối cùng trong một vụ kiện qua ba cấp xét xử tại nước này. Vụ tranh chấp được quan tâm đến mức, “Fairplay” - một tạp chí hàng hải rất có uy tín của Anh, số ra ngày 19/11/1987 (gần một năm trước khi Toà Thượng viện đưa vụ án ra xét xử) viết :
“Chúng ta hy vọng rằng Toà Thượng viện sẽ xem xét đầy đủ

... nếu không thì sẽ mất đi cơ hội “ngàn năm có một” để cho một toà án có uy tín nhất trong thế giới hàng hải bày tỏ quan điểm của mình... ”.

Tàu “Kyzikos” được chủ tàu là Bulk Transport Group Shipping Ltd. cho người thuê vận chuyển (Seacrystal Shipping Ltd) thuê theo hợp đồng vận chuyển theo chuyến (voyage charter party) mẫu Gencon để chở hàng từ Ý (Italy) đi một hoặc hai cảng ở vịnh Mỹ.

Tàu đến cảng (khu neo đậu) nhưng không thể vào cầu cảng vì thời tiết xấu (có nhiều sương mù), trạm hoa tiêu phải đóng cửa, ngừng việc dẫn tàu vào cầu mặc dù lúc đó cầu cảng vẫn còn trống và sẵn sàng tiếp nhận tàu.

Hợp đồng qui định: “...một cầu cảng an toàn, tàu luôn luôn đậu nổi, và luôn luôn có thể ra vào cầu được... và thời hạn làm hàng được tính dù tàu đã vào cảng/vào cầu cảng/hoàn thành kiểm dịch/hải quan hay chưa... (*... one safe berth, always accessible... Laytime to count wibon, wipon, wifpon, wicon...*).

Chủ tàu/người vận chuyển cho rằng thời hạn làm hàng bắt đầu tính sau khi hết thời hạn thông báo (notice time) là đúng và sau khi hết thời hạn làm hàng, người thuê vận chuyển phải trả tiền phạt. Người thuê vận chuyển không chấp nhận quan điểm của chủ tàu/người vận chuyển. Liên quan đến việc người thuê vận chuyển có phải trả tiền phạt hay không, ngoài những yếu tố khác, vấn đề quan trọng là phải xem xét tác dụng của thuật ngữ “whether in berth or not” (WIBON).

Hai bên đưa tranh chấp ra trọng tài. Trọng tài phán rằng thuật ngữ WIBON có tác dụng chuyển “hợp đồng vận chuyển theo chuyến đến cầu cảng” (berth charter) thành “hợp đồng vận chuyển theo chuyến đến cảng” (port charter) nên lý lẽ của chủ tàu/người vận chuyển là đúng và họ thắng kiện. Người thuê chống án. Tại toà (High Court, Queen’s Bench Division) thẩm phán Webster, ngoài những vấn đề khác, cho rằng “... ngay cả khi thuật ngữ WIBON có tác dụng chuyển “hợp đồng vận chuyển theo chuyến đến cầu cảng” thành “hợp đồng vận chuyển theo chuyến đến cảng” thì tàu vẫn chưa phải là một “tàu đã đến” (arrived ship) tại cảng vì lúc đó người thuê vận chuyển không được sử dụng tàu ngay lập tức và có hiệu quả ...” (*... she was not at that time at the immediate and effective disposition of the charterers...*). Người thuê vận chuyển thắng kiện.

“Đến lượt” chủ tàu/người vận chuyển chống án lên toà phúc thẩm (Court of Appeal). Toà xử rằng (ngoài những vấn đề khác), nhóm từ “*whether in berth or not*” cho phép đưa “Thông báo sẵn sàng hợp lệ” (valid N. O. R) một khi tàu đã đến cảng ngay cả khi lý do mà tàu không thể vào cầu là vì thời tiết xấu chứ không phải là vì không có sẵn cầu. Tác dụng của nhóm từ “*whether in berth or not*” là chuyển “hợp đồng vận chuyển theo chuyến đến cầu cảng” thành “hợp đồng vận chuyển theo chuyến đến cảng” để cho thời hạn làm hàng (laytime) bắt đầu tính khi tàu còn đang chờ cầu cảng; tàu đã ở trạng thái thích hợp (fit state) để vào cầu cảng và dỡ hàng. Như vậy, chủ tàu/người vận chuyển có quyền đưa TBSS miễn là người thuê vận chuyển có thể sử dụng tàu ngay lập tức và có hiệu quả. Chủ tàu thắng kiện.

Người thuê vận chuyển chống án lên “Toà Thượng viện” (House of Lords), ngoài các vấn đề khác, Toà cho rằng

tác dụng của nhóm từ (WIBON) là chuyển “hợp đồng vận chuyển theo chuyến đến cầu cảng” thành “hợp đồng vận chuyển theo chuyến đến cảng” nhưng chỉ liên quan đến trường hợp cầu cảng (berth) không có sẵn cho tàu khi tàu đến cảng; Không thể có bất kỳ lý do chính đáng nào cho việc chuyển hợp đồng từ dạng này sang dạng khác trong một trường hợp hoàn toàn khác biệt là cầu cảng thì có sẵn cho tàu khi tàu đến cảng nhưng tàu lại không thể vào cầu cảng vì thời tiết xấu. Nhóm từ “*whether in berth or not*” phải được giải thích là chỉ áp dụng trong trường hợp cầu cảng không có sẵn chứ không thể áp dụng khi cầu cảng thì có sẵn nhưng tàu lại không thể di chuyển tới cầu cảng vì lý do thời tiết xấu”. (Nguyên văn: *The effect of the phrase (WIBON) was to convert a berth charter party into a port charter party but only in relation to a case where a berth was not available for the ship on her arrival; there was no good reason for applying that effect to a wholly different kind of case where a berth was available for the ship on her arrival but she was prevented by bad weather upon proceeding to it...The phrase “whether in berth or not” should be interpreted as applying only to cases where a berth was not available and not to cases where a berth was available but unreachable by reason of bad weather ...*). Người thuê vận chuyển thắng kiện.

Như vậy, chủ tàu/người vận chuyển không được áp dụng thuật ngữ WIBON để đưa TBSS trong trường hợp tàu không thể vào cầu vì thời tiết xấu tuy rằng cầu vẫn trống. Xin nói thêm về phí luật sư cho vụ kiện qua ba cấp toà, một lần trọng tài này. Chưa ai tiết lộ cả nhưng chắc phải nhiều như ... “quân Nguyên” vì “*nếu tính theo giờ làm việc, một*

luật sư nước ngoài có tiếng tăm có thể có giá từ 300-550 đô la Mỹ/giờ...” (“Thời báo kinh tế Sài Gòn”, ngày 26/10/2006). Ngay ở Việt Nam: “Trong vụ kiện chống bán phá giá tôm, các doanh nghiệp Việt Nam đã tốn khoảng 3 triệu đô la Mỹ, trong đó riêng chi phí luật sư khoảng hơn 2 triệu đô la Mỹ” (cũng theo Thời báo trên).

Đúng là biết bao công sức, giấy mực và cả một “đồng tiền” phải bỏ ra trong vụ án trên để có được một phán quyết “tối cao” về tác dụng của nhóm từ WIBON nhưng cũng “thật đáng đồng tiền, bát gạo” (value for money) cho “chân lý” đó.

Câu hỏi 24: Thế nào là “bất khả kháng”?

Ví dụ: Chủ tàu/người vận chuyển đưa tàu đến cảng nhận hàng (loading port) muộn hơn so với thời gian đã thỏa thuận trong hợp đồng vận chuyển theo chuyến với lý do tàu gặp thời tiết xấu và họ coi đây là “bất khả kháng” nên không chịu trách nhiệm về thiệt hại mà người thuê vận chuyển phải chịu do tàu đến chậm.

Đề nghị cho biết thế nào là bất khả kháng?

Trả lời:

“Bất khả kháng” là một khái niệm được dùng khá phổ biến nhưng nhiều khi chưa hẳn đã được hiểu đúng. Ví dụ như, trong hợp đồng chuyến phát nhanh (in cùng với biên lai) của một hãng vận chuyển có câu: “*Công ty không hoàn lại cước trong các trường hợp sau: Chuyến phát chậm trong các trường hợp bất khả kháng như: Động đất, chiến sự, bão lụt...*”, hoặc thông báo hoãn hợp sau khi đã có xác nhận tham dự Thuật ngữ “bất khả kháng” dễ gây ra nhiều cách hiểu

khác nhau ở chỗ, trong một chừng mực nào đó, nó tùy thuộc vào suy nghĩ và đánh giá của người trong cuộc ở vào một tình huống cụ thể để xác định xem sự kiện nào đó có được coi là bất khả kháng hay không nếu không có những giải thích cụ thể (về bất khả kháng) do các bên có liên quan thỏa thuận.

Nói chung, có ba yếu tố cần lưu ý khi xem xét một sự kiện (sự việc, hiện tượng...) có được coi là bất khả kháng hay không. Đó là, trước hết, sự kiện đó phải có yếu tố tác động từ bên ngoài (foreign), tiếp theo là sự kiện đó không lường trước hay không dự tính trước (unexpected) - yếu tố bất ngờ và cuối cùng là không thể khắc phục hay vượt qua được (insurmountable).

Sơ bộ khái niệm về bất khả kháng là như vậy. Tuy khá dễ hiểu về mặt định nghĩa nhưng thực tế cho thấy, để áp dụng những yếu tố nói trên vào một sự kiện cụ thể thì khó hơn rất nhiều. Tóm lại là, một sự kiện phải có đủ ba yếu tố nói trên mới được coi là bất khả kháng.

Về vấn đề thời tiết xấu nêu trên làm cho tàu không thể đến cảng đúng thời hạn theo thỏa thuận, thì thời tiết có thể coi là do “số trời đã định”. Ví dụ, một nước nào đó (Việt Nam, Phi-lip-pin...) nằm ở vị trí địa lý mà hầu như năm nào cũng có ít nhất vài ba cơn bão đến “hỏi thăm” vào một số tháng nhất định của năm, gần như được gọi là “mùa mưa bão” (và “sống chung với lũ”) thì nếu áp dụng “tiêu chuẩn” của bất khả kháng, yếu tố “không lường trước hay không dự tính trước được” còn có nhiều tranh cãi vì năm nào cũng có, chắc chắn là biết trước được nhưng lại không thể xác định cụ thể là vào lúc nào. Một ví dụ khác là ở vùng hay có động đất

như Nhật Bản, hầu như năm nào cũng xảy ra động đất, không lớn thì nhỏ. Như vậy là biết trước được nhưng cho đến nay không thể biết cụ thể là vào lúc nào, ở đâu và mức độ ra sao.

Một điểm nữa của bất khả kháng là “không thể khắc phục được”. Trở lại việc tàu đến chậm vì thời tiết xấu, người thuê vận chuyển có thể lý luận rằng nếu tàu có kế hoạch chạy sớm hơn một chút để bù cho thời gian dự tính có thời tiết xấu thì tàu đã không đến chậm. Như vậy không phải là “không thể khắc phục được”. Do đó, việc không thể khắc phục được phải luôn luôn tồn tại và là một yếu tố gây ra chậm trễ quá mức bình thường làm cho hợp đồng không thực hiện được đúng như thỏa thuận.

Cuối cùng, yếu tố tác động từ bên ngoài thì dễ thấy. Nêu ra như vậy chỉ để nhằm phân biệt với yếu tố chủ quan do các bên gây ra.

Qua phần nêu trên, xem ra khái niệm “bất khả kháng” rất dễ làm phát sinh tranh chấp. Có thể hạn chế tranh chấp bằng cách tham chiếu điều khoản mẫu về bất khả kháng của một tổ chức nào đó (ví dụ như “Điều khoản về bất khả kháng của Phòng Thương mại Quốc tế (ICC) năm 2003” - ICC Force Majeure Clause 2003) hoặc lập “danh sách” những sự kiện mà các bên coi là “bất khả kháng” để dễ dàng “đổi chiếu” khi “có chuyện”; chẳng hạn như dưới đây là điều khoản về bất khả kháng nêu trong một hợp đồng mua bán tàu biển theo cách “liệt kê”. Xin nêu nguyên văn để bạn đọc tham khảo.

Force Majeure

If the Sellers are unable to transfer title of the vessel or the Buyers unable to accept transfer of the title of the vessel, both in accordance with this agreement, due to outbreak of war, restraints of Government, Princes or People of any Nation or the United Nations, or by an act of God, or due to the vessel's total loss, then either the Sellers or the Buyers may terminate this agreement upon written or telegraphic notice from one party to the other without any liability upon either party hereunder and this agreement shall be treated as null and void and the deposit referred to in Clause 2 herein, together with accrued interest, shall be returned immediately to the Buyers.

Câu hỏi 25: Xếp hàng trong "thời gian tự do" (free time) - có tính vào thời hạn xếp hàng không?

Ví dụ: Người thuê vận chuyển, ký hợp đồng vận chuyển theo chuyến (voyage charter party) với chủ tàu/người vận chuyển. Theo hợp đồng, thời điểm bắt đầu tính thời hạn xếp hàng được quy định như sau: "thời hạn xếp hàng bắt đầu tính từ 06 giờ 00 sáng ngày làm việc hôm sau nếu "thông báo sẵn sàng" được đưa trong giờ hành chính của ngày làm việc hôm trước".

Tàu đến cảng và đưa "thông báo sẵn sàng" lúc 09 giờ 30 sáng ngày 11/2/2004 (thứ Tư). Như vậy thời hạn xếp hàng bắt đầu tính từ 06 giờ 00 sáng ngày 12/2/2004 (thứ Năm). Tàu bắt đầu xếp hàng lúc 10 giờ 15 phút sáng ngày 11/2/2004. Trong khoảng thời gian từ 10 giờ 15 phút sáng

ngày 11/2 đến 06 giờ 00 sáng ngày 12/2 việc xếp hàng được tiến hành liên tục (không có thời gian gián đoạn). Sau khi kết thúc chuyến tàu, khi tính thời gian được thưởng hoặc bị phạt, người thuê vận chuyển không tính khoảng thời gian xếp hàng trước thời điểm bắt đầu tính thời hạn xếp hàng (từ 10 giờ 15 phút ngày 11/2 đến 06 giờ 00 ngày 12/2/2004) nhưng chủ tàu/người vận chuyển không chấp nhận với lý do là thực tế người thuê vận chuyển có tiến hành việc xếp hàng và yêu cầu phải tính khoảng thời gian này vào thời hạn xếp hàng. Hợp đồng vận chuyển theo chuyến không qui định về khoảng thời gian này (có tính hay không tính vào thời hạn xếp hàng).

Người thuê vận chuyển hay chủ tàu/người vận chuyển đúng?

Trả lời:

Trong hàng hải thương mại, có những vấn đề dù không qui định trong hợp đồng vẫn được áp dụng theo tập quán. Ví dụ như, số lượng hàng xếp lên tàu vượt quá số lượng nêu trong hợp đồng vẫn phải trả tiền cước vận chuyển theo đơn giá cước nêu trong hợp đồng (cho số lượng hàng vượt quá). Tuy vậy, tập quán lại không được áp dụng trong trường hợp này. Có thể chủ tàu/người vận chuyển đã nhầm khi suy luận rằng, thực tế có xảy ra hoạt động xếp hàng trong "thời gian tự do" nên phải tính thời gian xếp hàng này vào thời hạn xếp hàng. Trong việc tính toán thời hạn xếp hàng hoặc dỡ hàng có thuật ngữ "trừ khi có làm" (unless used), tức là nếu có làm thì có tính nhưng lại không áp dụng cho trường hợp này vì bản chất của thuật ngữ đó là hoàn toàn khác. Theo như trình bày ở trên của người thuê vận chuyển, trong hợp đồng vận chuyển theo chuyến không có qui định về việc xếp hàng trong "thời gian tự do" nên không được tính khoảng thời gian

này vào thời hạn xếp hàng. ***Quan điểm của người thuê vận chuyển là đúng.***

Cũng có toà án, trọng tài ủng hộ quan điểm của chủ tàu/người thuê vận chuyển vì cho rằng thực tế có hoạt động xếp hàng trong khoảng "thời gian tự do". Cách tốt nhất để tránh tranh chấp có thể xảy ra là đưa vấn đề có tính hay không tính là thời hạn xếp hàng nếu xếp hàng trong "thời gian tự do" vào hợp đồng vận chuyển theo chuyến; chẳng hạn như: "thời gian thực tế xếp hàng trước khi bắt đầu tính thời hạn xếp hàng sẽ được tính vào thời hạn xếp hàng" (time actually used before commencement of laytime shall count).

Người thuê vận chuyển cần lưu ý phân biệt “Thời gian tự do” (free time) với “thời gian miễn trừ” (excepted period)

Ví dụ: Hợp đồng vận chuyển theo chuyến, tàu đến cảng ngày 10/4/2004 (thứ Bảy), lúc 04 giờ 30 phút sáng, "Thông báo sẵn sàng" được trao lúc 09 giờ 30 phút sáng cùng ngày, xếp hàng (loading) bắt đầu từ 07 giờ 20 phút sáng ngày hôm sau (Chủ nhật) và xếp liên tục cho đến khi xong hàng vào ngày thứ Sáu (16/4/2004) lúc 14 giờ 50 phút.

Chủ tàu/người vận chuyển và người thuê vận chuyển có tranh chấp về thời điểm bắt đầu tính thời hạn xếp hàng (laytime), và thời gian xếp hàng vào ngày Chủ nhật (11/4/2004) tính là một nửa thời gian thực tế có xếp hàng hay không tính.

Hợp đồng thuê tàu chuyển theo mẫu Gencon 1922/1976. Một số điều khoản có liên quan như sau:

Điều 32. "Thời gian thực tế có sử dụng trước khi bắt đầu tính thời hạn xếp, dỡ hàng được tính là một nửa thời hạn xếp, dỡ hàng".

Điều 38. "Thời gian từ 14 giờ ngày thứ bảy hay từ 18 giờ ngày trước ngày nghỉ đến 06 giờ sáng ngày thứ Hai hay ngày làm việc tiếp theo sẽ không tính vào thời hạn xếp hàng ngay cả khi có sử dụng" (even if used).

Điều 41. "Thông báo sẵn sàng" được đưa cho người giao hàng (shipper) hoặc đại lý của họ vào ngày làm việc, trong giờ hành chính, từ thứ Hai đến thứ Sáu, từ 09 giờ đến 17 giờ, thứ Bảy từ 09 giờ đến 13 giờ. Tại cảng xếp và cảng dỡ, thời hạn xếp hàng và thời hạn dỡ hàng bắt đầu tính từ 13 giờ nếu "Thông báo sẵn sàng" được đưa trước buổi trưa hoặc vào đúng buổi trưa (tức là đưa trước 12 giờ trưa hay đưa đúng vào 12 giờ trưa), và tính từ 06 giờ sáng ngày làm việc hôm sau nếu "Thông báo sẵn sàng" được đưa vào buổi chiều.

Người thuê vận chuyển cho rằng, theo Điều 41, thời hạn xếp hàng bắt đầu tính từ 13 giờ ngày 10/4/2004 và theo Điều 38, thời gian xếp hàng vào ngày Chủ nhật (11/4/2004, từ 07 giờ 20 phút đến 24 giờ 00 phút) không tính vào thời hạn xếp hàng.

Lý luận của người thuê vận chuyển đúng hay sai?

Vụ việc nói trên mới xem qua thấy có vẻ phức tạp. Tuy vậy, chỉ cần làm rõ khái niệm cơ bản có liên quan là vấn đề sẽ được sáng tỏ.

Thời gian miễn trừ (excepted period) chỉ được áp dụng sau khi thời hạn xếp hàng đã bắt đầu tính. "Thông báo sẵn sàng" đã được đưa đúng theo Điều 41 nhưng thời điểm bắt đầu tính thời hạn xếp hàng đã bị dịch chuyển đến 06 giờ sáng

ngày thứ Hai vì có Điều 38. Như vậy, thời gian xếp hàng vào ngày Chủ nhật (11/4/2004, từ 07 giờ 20 phút đến 24 giờ 00 phút) đã xảy ra trước khi bắt đầu tính thời hạn xếp hàng, nên chỉ tính là một nửa thời gian theo qui định của Điều 32. Do đó, lý luận của người thuê vận chuyển là sai.

Câu hỏi 26: Sau khi tàu bốc (loading) xong hàng, đại lý của chủ tàu/ng-ời vận chuyển không ký phát vận đơn “hoàn hảo” (clean) cho ng-ời giao hàng (shipper)/ng-ời thuê vận chuyển với lý do tình trạng hàng hóa “có vấn đề”. Ng-ời thuê vận chuyển không chấp nhận ghi chú (remark) lên vận đơn về tình trạng hàng hóa dẫn đến việc khởi hành của tàu bị chậm trễ. Ai phải chịu trách nhiệm về việc chậm trễ này?

Trả lời:

Về nguyên tắc, nếu vận đơn không có ghi chú gì về tình trạng hàng hóa thì được coi là vận đơn hoàn hảo và chủ tàu/người vận chuyển phải chịu trách nhiệm về tình trạng bên ngoài của hàng hóa. Chính vì vậy, trong vận đơn thường có in sẵn câu “*shipped on board in apparent good order and conditions*” (hàng hóa được bốc lên tàu trong tình trạng bên ngoài tốt). Như vậy, khi trả hàng tại cảng trả hàng (port of discharge), nếu hàng hóa không đúng như tình trạng khi nhận thì chủ tàu/người vận chuyển phải chịu trách nhiệm bồi thường về những hư hỏng, mất mát đối với hàng hóa (trừ những lỗi mà họ được miễn trách theo luật và tập quán hàng hải).

Do đó, nếu chủ tàu/người vận chuyển chứng minh được tình trạng hàng hóa không tốt đã được bốc lên tàu mà người giao hàng/người thuê vận chuyển vẫn khăng khăng đòi có vận đơn “hoàn hảo” thì lỗi thuộc về họ và họ phải chịu trách nhiệm về việc chậm trễ gây ra cho tàu. Ngược lại, nếu người giao hàng/người thuê vận chuyển chứng minh rằng hàng đã được bốc lên tàu trong tình trạng tốt mà đại lý của chủ tàu/người vận chuyển lại không ký vận đơn hoàn hảo và đòi ghi chú lên vận đơn về tình trạng hàng hóa dẫn đến chậm trễ gây ra cho tàu thì chủ tàu/người vận chuyển phải chịu trách nhiệm về khoảng thời gian chậm trễ này (và còn có thể phải chịu cả trách nhiệm về hư hỏng, mát mát hàng hóa và chậm trả hàng do tàu nằm lâu ở cảng).

Một thực tế mà hầu như chủ tàu/người vận chuyển nào cũng đã từng gặp và nhiều khi phải chấp nhận là người thuê vận chuyển đồng ý ký thư cam kết bồi thường (letter of undertaking) nếu chủ tàu/người vận chuyển bị khiếu nại về tình trạng hàng hóa để có vận đơn hoàn hảo nhằm phù hợp với thư tín dụng (L/C) và hợp đồng mua bán. Đó là trường hợp những khiếm khuyết về tình trạng hàng hóa đã rõ ràng (chẳng hạn như, bên ngoài một số cuộn sắt có một vài vết gỉ (rust) nhẹ). Tuy vậy, cũng có trường hợp chủ tàu/người vận chuyển ban đầu không chấp thư cam kết bồi thường của người giao hàng/người thuê vận chuyển, nhưng sau đó lại đồng ý “tùng phần” và còn phát sinh thêm một số vấn đề khác trong khi tàu vẫn chưa rời cảng. Cuối cùng, tranh chấp phải đưa ra tòa án hoặc trọng tài để giải quyết.

Xin nêu dưới đây một vụ tranh chấp về thời gian chậm trễ trong việc ký phát vận đơn cho một chuyến tàu chở hàng từ Ấn Độ về Việt Nam đã phải đưa ra Trọng tài Luân-Đôn (*London Arbitration Award, No. 12/07, Lloyd's Maritime*

Law Newsletter No. 719, 6 June 2007) để bạn đọc tham khảo.

Hợp đồng vận chuyển theo chuyển mẫu Gencon, chở hàng từ cảng Kakinada (Ấn Độ) về Hải Phòng (Việt Nam), hàng hóa vận chuyển là lúa mì để rời (bulk wheat). Sau khi bốc xong hàng, tàu không thể rời cảng ngay vì vận đơn chưa được ký phát với lý do có tranh chấp giữa chủ tàu/người vận chuyển về tình trạng hàng hóa ghi trên biên lai thuyền phó (Mate's Receipt) và vận đơn.

Sau khi hàng được bốc lên tàu, người giao hàng/thuê vận chuyển đòi phải có vận đơn hoàn hảo với lý do hàng đã được bốc lên tàu trong tình trạng tốt (sound condition) và đã được giám định viên của người mua hàng kiểm tra rất nghiêm ngặt. Chủ tàu/người vận chuyển căn cứ vào kết quả giám định của giám định viên thuộc Hội Bảo hiểm trách nhiệm dân sự của chủ tàu (P&I Club) - người đã thay mặt cho cả chủ tàu đăng ký (registered owner) và chủ tàu danh nghĩa (disponent owners - người đi thuê lại tàu để vận chuyển hàng hóa - chính là người vận chuyển) để giám định tình trạng hàng hóa khi bốc lên tàu, và chủ tàu cho rằng, theo mẫu hàng lấy ngẫu nhiên từ các hầm hàng, bột mì đã bị lẫn tạp chất như sợi đay, cỏ khô... Một số chỗ có hiện tượng hàng bị biến màu mà nguyên nhân có thể là do còn sót lại một số viên thuốc hun trùng (fumigant tables), nên đã từ chối cấp vận đơn hoàn hảo cho người giao hàng/người thuê vận chuyển.

Đứng trước nguy cơ không lấy được vận đơn hoàn hảo, người thuê vận chuyển hơi “xuống nước” với đồng ý có ghi chú về tình trạng hàng hoá nhưng là ghi vào Biên bản sự kiện

(statement of facts), còn Biên lai thuyền phó (Mate's receipt) và Vận đơn vẫn phải “hoàn hảo”, tức là không có bất cứ ghi chú nào. Ngoài ra, họ còn cho rằng họ không có quan hệ hợp đồng với chủ tàu đăng ký (registered owners) - người dứt khoát đòi phải ghi chú tình trạng hàng hóa lên vận đơn.

Hội đồng trọng tài nhận thấy, tuy người thuê vận chuyển nói rằng có làm giám định tình trạng hàng hóa nhưng chưa bao giờ thu xếp giám định đối tịch để phản bác kết luận của giám định viên hội P&I hoặc tiến hành giám định chung (joint survey) cùng với các giám định của hội P&I cũng như chưa đưa ra được bất kỳ biên bản giám định hay bằng chứng nào khác với biên bản giám định của giám định viên hội P&I đưa ra. Sau khi xem xét, hội đồng trọng tài thấy rằng, có đủ cơ sở để kết luận hàng có lẫn côn trùng (live weevil infestation) như biên bản giám định của giám định viên hội P&I đã phát hiện.

Người thuê vận chuyển cho rằng do họ không có quan hệ hợp đồng với chủ tàu chính (head owners) nên chủ tàu danh nghĩa (disponent owners) – người vận chuyển cũng không có quyền khiếu nại đòi họ bồi thường vì đã gây ra chậm trễ cho tàu. Quan điểm này đã không được hội đồng trọng tài chấp nhận với phân tích rằng chủ tàu danh nghĩa ở đây chính là “người vận chuyển” (carrier) mà “người vận chuyển” là người dùng tàu thuộc sở hữu của mình hoặc tàu của người khác (đi thuê tàu) để vận chuyển hàng hoá. Vì vậy, chủ tàu danh nghĩa ở đây có đầy đủ quyền như một chủ tàu chính trong việc khiếu kiện trước hội đồng trọng tài. Hội đồng trọng tài còn cho rằng, vì hàng hoá có lẫn côn trùng và tạp chất nên chủ tàu/người vận chuyển không những có quyền ghi chú tình trạng này lên vận đơn mà còn phải có nghĩa vụ đối với bên thứ ba cầm giữ vận đơn (third party

holders of the bills of lading) trong việc phản ánh đúng đắn tình trạng hàng hoá khi bốc lên tàu thể hiện trên vận đơn.

Theo hợp đồng mua bán hàng hóa, hàng phải được giao phù hợp với hợp đồng về mặt chất lượng, số lượng... Đây là quan hệ giữa người bán và người mua và không thể vì yêu cầu đó mà phản ánh không trung thực trên vận đơn tình trạng thực tế của hàng hoá. Nếu người giao hàng hay người thuê vận chuyển muốn được cấp Biên lai thuyền phó và vận đơn hoàn hảo, họ phải chứng minh rằng hàng hoá được bốc lên tàu trong tình trạng tốt (good condition).

Người thuê vận chuyển biết rằng hàng hoá được bốc lên tàu trong tình trạng không thể được cấp vận đơn hoàn hảo nên đã đề nghị được làm thư cam kết bồi thường về tình trạng hàng hoá như vậy nếu có khiếu nại. Thư cam kết không phải là hiếm khi xảy ra nhưng chủ tàu/người vận chuyển không buộc phải chấp nhận thư loại này vì làm như vậy là họ đã đánh lừa bên thứ ba cầm giữ vận đơn. Ngoài ra, chủ tàu/người vận chuyển đã tự đặt mình vào thế bất lợi khi bồi thường cho bên thứ ba nếu có khiếu nại về tình trạng hàng hoá và đi đòi người có thư cam kết nói trên bồi thường thiệt hại trong khi số tiền mà chủ tàu/người vận chuyển đã trả cho bên thứ ba lại không được Hội P&I xem xét bồi thường vì theo qui tắc của Hội, mọi hành vi gian dối đều không thuộc rủi ro được bảo hiểm. Do đó, trong bất kỳ thời gian và hoàn cảnh nào (kể cả tình huống cụ thể này là tàu đã bốc xong hàng, chờ khởi hành) việc chủ tàu/người vận chuyển từ chối, không chấp nhận thư cam kết bồi thường cũng không thể bị coi là một hành động không hợp lý (unreasonable) như lập luận của người thuê vận chuyển.

Nhiều ngày trôi qua sau khi bốc xong hàng, tàu vẫn chưa rời cảng. Các bên vẫn tiếp tục thương lượng về việc cấp chứng từ “hoàn hảo”.

Cuối cùng thì chủ tàu/người vận chuyển chấp nhận thư cam kết bồi thường của người thuê vận chuyển và đồng ý cấp vận đơn hoàn hảo nhưng vẫn có ghi chú về tình trạng hàng hoá trên Biên lai thuyền phó. Sau đó, vì thời gian đã quá muộn, người thuê vận chuyển lại đề nghị chủ tàu/người vận chuyển cho ghi lùi ngày trên vận đơn (ante-dated bill of lading) để phù hợp với hợp đồng mua bán hàng hóa. Một lần nữa, chủ tàu/người vận chuyển lại chấp nhận đề nghị này của người thuê vận chuyển.

Lại xảy ra tiếp một việc, vì tàu đỗ tại cảng khá lâu nên đã quá thời hạn phải trả tiền cước vận chuyển trong khi người thuê vận chuyển muốn có vận đơn “freight prepaid” (đã trả tiền cước vận chuyển). Để được như vậy, chủ tàu/người vận chuyển yêu cầu người thuê vận chuyển trả tiền cước trước khi ký phát vận đơn “freight prepaid”. Người thuê vận chuyển tiếp tục gây chậm trễ cho tàu trong khi làm thủ tục để chuyển trả tiền cước vận chuyển.

Cuối cùng, Hội đồng trọng tài kết luận rằng người thuê vận chuyển phải chịu trách nhiệm về thời gian chậm trễ gây ra cho tàu trong quá trình thương lượng về chứng từ cũng như thời gian chờ đợi việc trả cước phí vận chuyển. Chủ tàu/người vận chuyển không phải chịu trách nhiệm về thời gian chậm trễ này.

Chủ tàu/người vận chuyển đã hành động một cách hợp lý trong khi người thuê vận chuyển đã có những đòi hỏi vô lý - những đòi hỏi mà mình không có quyền yêu cầu cũng như không có quyền kéo dài thời gian cho những đòi hỏi vô lý

đó, vì theo luật, người thuê vận chuyển có nghĩa vụ và bảo đảm rằng trong một khoảng thời gian hợp lý sau khi tàu bốc xong hàng (thường là một vài giờ đồng hồ), tàu có thể rời cảng. Nếu không, người thuê vận chuyển phải bồi thường thiệt hại vì đã gây ra chậm trễ cho tàu.

Trong vụ tranh chấp nói trên, việc đòi hỏi vô lý về nội dung vận đơn của người thuê vận chuyển đã gây ra chậm trễ cho tàu 11 ngày và 6 giờ. Chủ tàu/người vận chuyển có quyền đòi bồi thường thiệt hại về khoảng thời gian này.

Câu hỏi 27: Thế nào là “vào khoảng” (about)? Trong quá giao dịch, ký kết hợp đồng mua bán hàng hóa, hợp đồng vận chuyển hàng hóa, có một số yếu tố khó xác định chính xác và thường được nêu là “vào khoảng” (about). Ví dụ nh- số l- ợng hàng hóa sẽ xếp lên tàu, số tiền thanh toán cho việc mua hàng... Từ đó, tranh chấp có thể phát sinh từ khái niệm này. Đề nghị cho biết thế nào là “vào khoảng” trong hàng hải th- ơng mại quốc tế?

Trả lời:

Chúng ta vẫn hay muốn mọi việc phải cụ thể, “rõ ràng, minh bạch” nhưng thực tế lại không thể không tồn tại nhóm từ “vào khoảng”. Những tranh chấp thường gặp liên quan đến từ “about” là số lượng hàng hoá, số tiền thanh toán, tốc độ tàu, lượng dầu tiêu thụ trong hợp đồng thuê tàu định hạn (time charter party)... Nội dung cụ thể của những tranh chấp này có thể là số lượng hàng hơn hoặc kém là bao nhiêu phần trăm, ai có quyền quyết định cuối cùng về số lượng hàng... Với “tốc độ” tàu thường là bao nhiêu phần trăm “kém”, còn

“lượng dầu tiêu thụ” thì lại là bao nhiêu phần trăm “hơn”. Ngoài ra, còn tranh chấp về “about” áp dụng cho cả tốc độ và lượng dầu tiêu thụ hay chỉ áp dụng cho một trong hai yếu tố này.

Hiện nay, trong giới tòa án và trọng tài hàng hải chưa có quan điểm thống nhất hoặc chiếm đa số áp đảo để giải quyết những vấn đề nêu trên. Vì vậy, chỉ xin nêu một vài quan điểm để bạn đọc tham khảo.

Trước hết hãy xem “vào khoảng” nghĩa là gì. “About”, ngoài những nghĩa khác, theo từ điển “Oxford Advanced Learner’s Dictionary” có nghĩa phổ biến là “nhiều hoặc ít hơn một chút, một chút về trước hay sau, khoảng chừng, rất gần với (*a little more or less than; a little before or after; approximately; nearly; very close to*).

Cuốn sách khá phổ biến trong nghề hàng hải “Sổ tay cho Chủ tàu và Thuyền trưởng” (Handy Book for Shipowners and Masters) của H. Holman viết: “Giải thích một cách chính xác những từ có ý nghĩa mơ hồ như “vào khoảng” thật không dễ dàng chút nào. Ngày nay, những từ (không rõ ràng như “vào khoảng”) thường được hiểu là trên hoặc dưới 5% nhưng cách hiểu không phải đã thống nhất. Vì vậy, phải căn cứ vào từng trường hợp cụ thể để xác định cho phù hợp”. (*Vague words such as “about” are not easy to construe exactly. Usually these days they are taken to cover a margin of 5 per cent, either way, but this is not a rigid rule and each case must be considered on its own merits*).

Trong hợp đồng vận chuyển theo chuyến, có khi vì không xác định được số lượng hàng cụ thể (do nguồn hàng hoặc khả năng tàu có thể vận chuyển) nên số lượng được nêu là “vào khoảng”, ví dụ như, “vào khoảng 15.000 tấn” (about

15,000 mt); và các bên cũng không có thoả thuận ai có quyền quyết định số lượng cuối cùng. Giả sử dung sai về số lượng là 5%. Người vận chuyển cho rằng mình có quyền đó vì là người chở “nó” (hàng hóa) và thường muốn số lượng nhiều hơn (để có thêm tiền cước), chẳng hạn 15.750 tấn; còn người thuê vận chuyển lại cho rằng mình có quyền này vì mình “là chủ” của lô hàng nên có quyền chỉ xếp tối thiểu 14.250 tấn. Ta thấy chênh lệch 1.500 tấn hàng là một khoản tiền cước không nhỏ. Vấn đề còn “phức tạp” hơn nếu tàu phải chờ, thậm chí vài ngày, qua thứ Bảy, Chủ nhật mà không đòi được tiền phạt vì người thuê vận chuyển không có nghĩa vụ xếp hàng vào những ngày này chỉ vì người thuê vận chuyển thông báo sẽ xếp thêm vài trăm tấn hàng vượt quá số lượng tối thiểu nói trên mà tàu thì không thể khởi hành vì chưa xếp xong hàng.

Để tránh tranh chấp thì hợp đồng nên quy định rõ ai có quyền quyết định số lượng dung sai và thời điểm phải tuyên bố quyết định này. Ví dụ, với hàng sẽ xếp lên tàu, dung sai (số lượng hơn/kém) là bao nhiêu phần trăm và khi nào thì phải tuyên bố số lượng sẽ xếp để các bên có liên quan thu xếp phù hợp. Ví dụ: “15,000mt 5pct moloo to be declared in Notice of Readiness” (10.500 tấn, 5% hơn/kém do chủ tàu quyết định và được ghi trong Thông báo sẵn sàng).

Một ví dụ khác, theo thông lệ, trong hợp đồng thuê tàu định hạn, “about” về tốc độ tức là tốc độ có thể giảm “một tí” và “about” về lượng dầu tiêu thụ tức là lượng dầu tiêu thụ có thể tăng “một tí”. Tranh chấp xảy ra là hai “cái tí” này như thế nào là vừa và chủ tàu có thể được lợi “kép” hay không (tức là vừa được giảm tốc độ tàu vừa được tăng lượng

dầu tiêu thụ). Theo người viết bài này được biết, không có luật lệ nào qui định chung cho “about” là bao nhiêu, mà đều phải căn cứ vào từng vụ việc cụ thể để xác định thế nào là hợp lý. Trong khi đó thì nhiều toà án và trọng tài có quan điểm khác nhau về trường hợp nào thì “about” được áp dụng cho cả tốc độ lẫn lượng dầu tiêu thụ hay chỉ áp dụng riêng biệt. Có thể được hưởng cả hai “tiêu chuẩn” (tốc độ và lượng dầu tiêu thụ) hay không? Trong một vụ tranh chấp (đăng trong Bimco Bulletin 3/85, trang 8055), hội đồng xét xử cho rằng khi hợp đồng qui định “about 14.5 knots” (knot = hải lý/giờ), thì tốc độ thấp nhất phải là 13.7 knots, tức là giảm 0.8 knots; nhưng về lượng dầu tiêu thụ thì từ “about” không có nghĩa là chủ tàu được hưởng 5% lượng dầu tăng thêm trong khi về tốc độ đã được giảm rồi. Tóm lại là chủ tàu không được hưởng đồng thời cả việc tăng lượng dầu tiêu thụ lẫn giảm tốc độ tàu nếu như trong hợp đồng có từ “about”.

Trong một vụ tranh chấp khác ở Anh (đăng trong Bimco Bulletin 6/88, trang 9382), Hội đồng xét xử cho rằng vì tốc độ và lượng dầu tiêu thụ có quan hệ chặt chẽ và trực tiếp với nhau nên nếu tốc độ giảm thì lượng dầu tiêu thụ tính theo ngày cũng phải giảm để chủ tàu không thể được “lợi đơn lợi kép” như vậy.

Đại diện cho quan điểm khác là của cố trọng tài viên nổi tiếng người Mỹ, ông George T. Stam, trong bài giảng về “cam kết về tốc độ và tiêu thụ dầu trong hợp đồng thuê tàu định hạn” (Speed and Consumption Warranties in Time Charters) cho rằng “nếu từ “vào khoảng” trong hợp đồng chỉ đứng trước từ “tốc độ”, tôi không tin là nó lại ràng buộc tương tự đến lượng dầu tiêu thụ. Dung sai cho phép của từ “vào khoảng” đối với tốc độ bao trùm một cách gián tiếp về

một dung sai hợp lý cho lượng dầu tiêu thụ. Nếu từ “vào khoảng” cũng được nhắc đến trước lượng dầu tiêu thụ, tôi dự tính 3% dung sai là phù hợp” (*If the word “about” in the charter party is before the speed only, I do not believe that it should have a bearing on the consumption. The allowance given for “about” on speed covers indirectly a logical allowance on consumption”. If the word “about” is mentioned before the consumption also, I estimate a 3% allowance to be adequate*).

Trọng tài Luân Đôn (London Arbitration) phán quyết trong vụ kiện (đăng trong Bimco Bulletin 1/86, trang 8315) như sau: “Theo sự diễn giải tự nhiên, trực tiếp và thông thường của việc bảo đảm về tốc độ và lượng dầu tiêu thụ, bởi vì từ “vào khoảng” được dùng cho cả tốc độ lẫn lượng dầu tiêu thụ nên nó phải được áp dụng cho cả hai vấn đề này” (*that on an ordinary, straightforward and natural reading of the speed and consumption warranties, since the word “about” was used in relation to both, it should be applied to both*).

Trong một vụ tranh chấp khác về “about”, Trọng tài Luân Đôn cũng có quan điểm tương tự (đăng trong BIMCO Bulletin 3/87, trang 8809); đó là “phải có một khoảng dung sai nào đó cho từ “about” và áp dụng cho cả tốc độ lẫn lượng dầu tiêu thụ” (*some margin for the word “about” had to be applied not only to the speed, but also to both the consumption figures*).

Tóm lại, cho đến nay, vẫn còn nhiều quan điểm khác nhau về “about” trong tranh chấp liên quan đến số lượng hàng hóa, tốc độ, lượng dầu tiêu thụ... Vì vậy, ngoài phân

tích ở trên, nên tham khảo thực tiễn xét xử trong nước và quốc tế để có cách xử lý thích hợp.

Câu hỏi 28: Không có hàng để xếp (loading), tàu phải đợi đến bao giờ? Tàu đến cảng đúng thời hạn theo hợp đồng vận chuyển theo chuyến để xếp hàng nh- ng ng- ời thuê vận chuyển cho biết tàu phải chờ khoảng 8 ngày mới có hàng. Chủ tàu/ng- ời vận chuyển có quyền ra lệnh cho tàu rời cảng và đòi bồi th- ờng thiệt hại hay không?

Trả lời :

Tình trạng tàu đến cảng nhưng không có hàng hoặc phải chờ đợi “dài cổ” làm cho chủ tàu/người vận chuyển ở trong tình thế “tiến thoái lưỡng nan” xảy ra không phải là hiếm.

Rõ ràng là người thuê vận chuyển đã gây ra chậm trễ cho tàu nhưng vấn đề không đơn giản chút nào nếu chủ tàu/người thuê vận chuyển tự ý cho tàu rời cảng mà không cân nhắc kỹ. Tuy ở trong tình trạng “bối rối” nhưng chủ tàu/người vận chuyển vẫn phải hành động một cách thận trọng để tránh việc người thuê vận chuyển có thể “kiện ngược” vì những việc làm vi phạm hợp đồng của chủ tàu/người vận chuyển, và họ có thể ngay lập tức chuyển từ vị trí người bị khiếu nại sang người khiếu nại. Hơn nữa, họ còn có thể khởi kiện chủ tàu/người vận chuyển.

Chủ tàu/người vận chuyển chỉ có thể ra lệnh cho tàu rời cảng và đòi người thuê vận chuyển bồi thường thiệt hại khi người thuê vận chuyển vi phạm hợp đồng; cụ thể là họ không

thể cung cấp được hàng hoá cho tàu. Thực tiễn xét xử của nhiều trọng tài và toà án cho thấy nếu người thuê vận chuyển từ chối thực hiện hợp đồng vận chuyển theo chuyển thể hiện ở hành vi không cung cấp hàng hoá cho tàu thì chủ tàu/người vận chuyển có thể coi như hợp đồng đã bị chấm dứt và đòi người thuê vận chuyển bồi thường thiệt hại vì không thực hiện hợp đồng. Việc không cung cấp hàng hoá cho tàu chỉ dẫn đến việc từ chối thực hiện hợp đồng nếu như: a) Người thuê vận chuyển thông báo cho chủ tàu/người vận chuyển rằng họ không hoặc không thể cung cấp hàng cho tàu, hoặc b) Nếu như không có thông báo đó, thì cũng rõ ràng rằng không thể có hàng hóa để xếp cho tàu trước khi hợp đồng bị chấm dứt. Trong trường hợp sau (trường hợp b) thì chủ tàu/người vận chuyển không cần phải đợi cho đến hết thời hạn làm hàng (laytime) trước khi coi như hợp đồng bị chấm dứt. Chủ tàu/người vận chuyển có thể thực hiện việc này ngay khi rõ ràng là người thuê vận chuyển không có hàng để xếp cho tàu kịp thời. Tuy vậy, nếu cần thiết chủ tàu/người vận chuyển nên đợi thêm một thời gian đủ để có thêm chứng cứ chứng minh lỗi của người thuê vận chuyển (theo cuốn sách “gối đầu giường” của nhiều chủ tàu và thuyền trưởng: “Sổ tay cho Chủ tàu và Thuyền trưởng” (A Handy Book for Shipowers and Masters), xuất bản lần thứ 16, của tác giả H. Holman nói về hậu quả của việc người thuê vận chuyển không cung cấp hoặc cung cấp không đủ hàng hoá cho tàu). Ngoài ra, chủ tàu/người vận chuyển cũng nên tham khảo ý kiến của Hội P & I trước khi tuyên bố hợp đồng bị chấm dứt do lỗi của người thuê vận chuyển.

Cần lưu ý, người thuê vận chuyển không bị coi là vi phạm hợp đồng dù họ tuyên bố rằng đến tận ngày X nào đó mới có hàng để xếp lên tàu vì như vậy không phải là không có hàng mà chỉ là chậm... “thê thảm” mà thôi và hợp đồng đã “thấy trước” việc này bằng điều khoản về tiền phạt dôi nhật mà hai bên đã thoả thuận. Phán quyết dưới đây của hội đồng xét xử trong vụ kiện “nổi đình nổi đám” ở đầu thế kỷ trước vẫn còn được công nhận rộng rãi: “Nếu hành vi của người thuê vận chuyển không dẫn đến việc đơn phương chấm dứt hợp đồng thì tàu vẫn phải đợi cho đến khi hàng sẵn sàng để xếp lên tàu. Nếu thời hạn xếp hàng đã hết do người thuê vận chuyển không có hàng kịp thời, chủ tàu/người vận chuyển chỉ có quyền được hưởng tiền phạt dôi nhật; chứ không được đòi tiền phạt lưu tàu (trừ khi có thoả thuận khác) (vụ “Inverkip” kiện “Bunge” năm 1917). Nguyên văn bằng tiếng Anh như sau : **“If the charterer’s conduct does not amount to repudiation of the chartererparty, the ship must wait until the cargo is made available for shipment. If the laytime is exceeded by the charterer failing to have the cargo in time the shipowner is entitled to demurrage; not to damages at large for the detention” (Inverkip v. Bunge, 1917).**

Chủ tàu/người vận chuyển có thể thực hiện quyền cầm giữ hàng hoá (lien on the cargo) sau khi hàng đã được xếp lên tàu để đòi tiền phạt dôi nhật do tàu phải chờ hàng. Để hạn chế thiệt hại, nhiều chủ tàu/người vận chuyển thường cố gắng đưa vào hợp đồng mức tiền phạt dôi nhật, phạt lưu tàu ở mức có thể bù đắp thiệt hại cùng với điều khoản về tàu có quyền rời cảng sau một thời gian chờ hàng nhất định và người thuê vận chuyển phải bồi thường thiệt hại phát sinh.

Câu hỏi 29: Hiểu thế nào về nguyên lý “Một khi đã bị phạt thì luôn luôn bị phạt”?

Trả lời:

Theo quan điểm của các chủ tàu khi khoảng thời gian cho phép (**laytime**) quy định trong hợp đồng dùng để xếp hoặc dỡ hàng đã hết thì người thuê phải trả tiền phạt cho chủ tàu về những ngày chậm trễ tiếp theo. Những ngày này bao gồm cả ngày chủ nhật, ngày lễ, ngày mưa mà lẽ ra trong laytime được miễn trừ.

Như vậy, dưới góc độ chủ tàu, người thuê phải trả tiền phạt cho tất cả mọi thời gian tàu bị lưu giữ kéo dài để hoàn thành việc xếp dỡ hàng. Ví dụ, laytime quy định trong một hợp đồng cho việc xếp và dỡ hàng là 12 ngày. Số ngày này đã bị sử dụng hết tại cảng xếp hàng và như vậy laytime ở cảng dỡ hàng không còn nữa. Do đó, ngay khi tàu đến cảng dỡ hàng là đã bị phạt và khi đã bị phạt rồi thì không cần phải trao thông đạt, (notice of readiness).

Trong các giới chủ tàu, quan điểm này rất phổ biến và trong thực tế xét xử tranh chấp nhiều toà án và trọng tài quốc tế cũng vận dụng như vậy để xét xử. Dưới đây xin giới thiệu một trường hợp điển hình.

Công ty Navicra thuê tàu của hãng tàu Louis chiếc tàu “Dias” để chở bột mì từ cảng Philadelphia đi cảng Hsinkang. Hợp đồng thuê tàu ký theo mẫu Baltimore Berth Grain Form, trong đó Điều 15 quy định tại cảng dỡ hàng người thuê hoặc chủ hàng có quyền hun sấy các hầm tàu hoặc hàng hoá. Chi

phí hun sáy do người thuê hoặc chủ hàng chịu, thời gian sử dụng để hun sáy sẽ không tính vào laytime. Ngoài ra hợp đồng cũng quy định thuyền trưởng phải hợp tác với người thuê để các công việc này tiến hành được trôi chảy.

Tàu “Dias” xếp 27.700 tấn bột mì tại Philadelphia, ngày 3 tháng 10 năm 1993 đến cảng Hsikang. Tàu đậu tại khu vực thương mại cảng ngay sau khi đến. Do vậy, từ ngày 03/10/1993 tàu thực sự đã đủ điều kiện để coi như một arrived ship, theo quy định của hợp đồng laytime bắt đầu tính từ 13h ngày 04/10/1993. Theo hợp đồng, tốc độ dỡ hàng là 1.500T “per weather working day of 24 consecutive hours”. Theo hợp đồng laytime tổng cộng là 18 ngày, 11 giờ và 12 phút. Laytime hết hạn vào lúc 0 giờ 12 phút ngày 26/10/1993, lúc này tàu vẫn phải đậu ngoài phao chờ vào cầu. Từ ngày 9 đến ngày 25/11/1993, nghĩa là 16 ngày 6 giờ, chủ hàng tiến hành hun sáy hàng, đến thời điểm này tàu vẫn chưa được vào cầu. Cuối cùng đến ngày 06/12/1993 tàu mới được cập vào cầu dỡ hàng. Chủ tàu đòi người thuê phải trả tiền phạt là 338.635 USD, tổng số thời gian phạt là 45 ngày 3 giờ 38 phút. Tuy nhiên, người thuê lập luận rằng trong 45 ngày phạt nói trên phải loại trừ những ngày hun sáy hàng, nghĩa là 16 ngày 6 giờ, do đó tiền phạt chỉ còn là 316.760 USD chứ không phải là 338.635 USD. Người thuê cho rằng Điều 15 lúc này không còn giá trị. Tiếp đó, Điều 13 và 14 của hợp đồng được đưa ra để nghiên cứu. Điều 13 của hợp đồng quy định rằng mức dỡ hàng là 1.500T ngày wearther working day of 24 consecutive hours (Chủ nhật và ngày lễ không tính dù có làm). Laytime tại cảng dỡ, theo hợp đồng quy định, bắt đầu từ 13 giờ cùng ngày nếu thông đạt sẵn sàng làm hàng đưa buổi sáng hoặc từ 8 giờ ngày hôm sau nếu thông đạt đưa buổi chiều trong giờ làm việc. Ngoài ra, hợp

đồng quy định thêm là thời gian chờ cầu, di chuyển tàu (shifting) được coi như là discharging time. Nếu tàu dỡ ở cảng thứ 2 thì laytime sẽ tính ngay sau khi tàu đến cảng bắt kể đã vào cầu hay chưa. Điều 14 quy định mức phạt là 7.500 USD một ngày, mức thưởng là 3.750 USD ngày.

Vụ tranh chấp trên kéo dài và giữa chủ tàu và người thuê không đi đến một giải pháp nào cả, do vậy cuối cùng đưa ra tòa án của Anh để giải quyết. Tòa đã lập luận rằng một vấn đề tương đối rõ ràng trong pháp luật là nếu trong một hợp đồng thuê tàu có quy định một số thời gian nào đó cho việc xếp dỡ hàng, khi thời gian đã hết hạn mà việc xếp dỡ hàng chưa xong thì người thuê đã vi phạm hợp đồng. Một khi đã vi phạm hợp đồng thì người vi phạm phải gánh chịu mọi hậu quả và không được hưởng bất cứ miễn trừ nào. Chính đây là cơ sở của pháp thuyết “Một khi đã bị phạt thì không một sự miễn trừ nào có thể ngăn cản việc phạt đó tiếp tục trừ khi hợp đồng quy định khác”.

Trong vụ tranh chấp nói trên vấn đề đặt ra là liệu lời văn dùng trong Điều 15 của hợp đồng có rõ ràng không và có miễn trừ cho người thuê không phải trả tiền phạt theo mức 7.500 USD/ngày kể từ ngày 26/10 khi laytime đã hết cũng như trong mấy ngày hun sấy hàng (9-25/11/1993).

Người thuê tàu đã vận dụng đoạn “at any time” (at the discharging port, the Charterer to have the option at any time to fumigate at their expense ship’s holds and/or cargo) để khước từ trách nhiệm, tòa án đã bác bỏ lập luận này và nói rằng các từ “at any time” “and time to used not to count” được xác định trên cơ sở tổng chi phí thực tế đã duy trì tàu và thuyền bộ trong thời hạn đôi nhật. Thời gian tàu bị lưu lại

cảng xếp hàng sau khi thời hạn xếp hàng (laytime) đã hết hạn đôi nhật do người thuê tàu hoặc người giao hàng gây ra gọi là thời gian lưu tàu. Người chuyên chở có quyền đòi bồi thường các thiệt hại phát sinh do lưu tàu.

Câu hỏi 30: Người vận chuyển có quyền gì trong việc xử lý hàng hoá vận chuyển có dấu hiệu bị xô lệch và phải chằng buộc lại trong quá trình vận chuyển?

Ví dụ: Người thuê vận chuyển ký hợp đồng vận chuyển theo chuyến (voyage charter party) để chở sắt cuộn (steel coil) từ cảng Port Kelang (Malaysia) về cảng Hải Phòng. Tàu rời cảng Port Kelang trong tình trạng bình thường. Sau đó, người thuê vận chuyển nhận được điện của chủ tàu/người vận chuyển thông báo là tàu phải ghé vào cảng Singapore để chằng buộc lại hàng hóa do trong khi chạy trên biển, nhiều cuộn sắt đã bị xô dịch (thay đổi vị trí so với vị trí ban đầu) vì dây chằng buộc bị lỏng, một số bị đứt. Chủ tàu/người vận chuyển yêu cầu mọi chi phí liên quan đến chằng buộc lại hàng hóa do người thuê vận chuyển phải chịu. Hơn nữa, họ yêu cầu phải trả chi phí này trước khi trả hàng (dỡ hàng). Nếu không, họ sẽ không trả hàng cho người nhận hàng. Lý do mà chủ tàu/người vận chuyển đưa ra là trong hợp đồng vận chuyển theo chuyến nói trên, phần thoả thuận về chằng buộc hàng hoá có câu: "Chi phí chằng buộc, chèn lót hàng hoá do người thuê vận chuyển chịu" (lashing, securing, dunnage, if any, to be for Charterer's account). *Người thuê vận chuyển có phải trả chi phí chằng buộc lại hàng hoá không?*

Trả lời:

Hàng hóa đã bị dịch chuyển (shifting) trong quá trình vận chuyển và sự dịch chuyển này có liên quan trực tiếp đến việc sắp đặt (stowage) và bảo đảm cho hàng hoá được chằng buộc chắc chắn (securing), không bị dịch chuyển trong hành trình trên biển.

Dù ai (chủ tàu/người vận chuyển hay người thuê vận chuyển) phải trả chi phí chằng buộc hàng hoá theo thoả thuận trong hợp đồng vận chuyển theo chuyến thì một trong những nhiệm vụ của thuyền trưởng là không được cho tàu rời bến trong tình trạng "không đủ khả năng đi biển" (unseaworthiness). Nhiệm vụ này bao gồm việc thuyền trưởng phải bảo đảm rằng, trước khi cho tàu khởi hành từ cảng nhận hàng (Port Kelang), hàng hoá đã được chằng buộc, chèn lót chắc chắn, thích hợp mà một thuyền trưởng với khả năng chuyên môn và sự thận trọng, trách nhiệm, tận tâm đúng mức phải thực hiện. Tiếng Anh gọi người thuyền trưởng như vậy là "prudent master". Ngoài ra, trong hành trình trên biển, thuyền trưởng còn phải thường xuyên cho kiểm tra để chằng buộc, chèn lót lại hàng hoá khi cần thiết nhằm đảm bảo rằng tàu và hàng hoá luôn luôn ở tình trạng an toàn tối đa có thể được. Trong trường hợp này, thuyền trưởng đã có thiếu sót trong việc chất xếp và chằng buộc hàng hoá tại cảng nhận hàng. Do đó, mọi chi phí liên quan đến việc chằng buộc lại hàng hoá tại Singapore do chủ tàu/người vận chuyển phải chịu.

Xin lưu ý thêm, theo Công ước SOLAS 1974 (1974 International Convention for the Safety of Life at Sea, as amended - Công ước quốc tế về bảo đảm an toàn sinh mạng

trên biển, năm 1974, có sửa đổi), trên mỗi tàu biển chở hàng, trừ những tàu chuyên dùng để vận chuyển hàng rắn và hàng lỏng chở xô (solid and liquid bulk cargoes), luôn phải có tài liệu hướng dẫn cách sắp đặt, chèn lót, chằng buộc hàng hoá (cargo securing manual) được các hãng đăng kiểm (classification society) chấp nhận. Tài liệu này còn phải phù hợp với văn bản thông báo (circular) số 745, ngày 13/6/1996 của Ủy ban An toàn hàng hải trực thuộc Tổ chức hàng hải quốc tế (IMO). Những yêu cầu này có hiệu lực từ ngày 31/12/1997.

Do đó, người thuê vận chuyển không phải trả chi phí liên quan đến việc chằng buộc lại hàng hóa tại Singapore.

Phần III

NHỮNG CÂU HỎI LIÊN QUAN TỚI VẬN ĐƠN

Câu hỏi 31: Vận đơn là gì và chức năng của vận đơn?

Trả lời:

Vận đơn (Bill of Lading - viết tắt là B/L) là chứng từ vận chuyển đường biển do người vận chuyển hoặc đại diện của họ ký phát cho người giao hàng sau khi hàng hóa đã được xếp lên tàu hoặc sau khi đã nhận hàng hóa để vận chuyển đến nơi trả hàng. Trong thực tiễn hàng hải, người ký vận đơn thường là thuyền trưởng hoặc là đại lý của tàu nếu họ được thuyền trưởng ủy quyền.

Vận đơn là bằng chứng về việc người vận chuyển đã nhận hàng hóa với số lượng, chủng loại, tình trạng như được ghi trên vận đơn để vận chuyển đến nơi trả hàng; là bằng chứng về quyền sở hữu hàng hóa, có thể dùng để định đoạt, nhận hàng và là bằng chứng của hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường biển.

Vận đơn được ký phát theo bộ gồm các bản gốc (original) và các bản sao (copy). Trọn bộ vận đơn gốc (full set) thường có ba bản gốc giống nhau. Khi thanh toán tiền hàng theo phương thức tín dụng chứng từ, người bán thường phải xuất trình trọn bộ vận đơn gốc mới được thanh toán tiền hàng.

Để được nhận hàng, người nhận hàng phải xuất trình một bản vận đơn gốc cho người vận chuyển. Khi đã có một bản vận đơn gốc được xuất trình thì các bản gốc còn lại sẽ không còn giá trị để nhận hàng.

Vận đơn có ba chức năng quan trọng sau:

- Là bằng chứng về việc người vận chuyển đã nhận hàng hóa với số lượng, chủng loại và tình trạng như ghi trên vận đơn để vận chuyển đến nơi trả hàng;

- Là bằng chứng về sở hữu hàng hóa dùng để định đoạt và nhận hàng. Do có tính chất sở hữu nên vận đơn là một chứng từ lưu thông được. Người ta có thể mua bán hàng hóa ghi trên vận đơn bằng cách chuyển nhượng vận đơn;

- Là bằng chứng của hợp đồng vận chuyển. Mặc dù bản thân vận đơn không phải là một hợp đồng vì nó chỉ có chữ ký của một bên, nhưng vận đơn có giá trị như một hợp đồng vận chuyển điều chỉnh mối quan hệ pháp luật giữa người vận chuyển và người nhận hàng hoặc người nắm giữ vận đơn (B/L holder). Các điều khoản và điều kiện vận chuyển in ở mặt sau vận đơn bị chi phối bởi luật hàng hải của quốc gia, cũng như các Công ước quốc tế về vận đơn và vận chuyển hàng hóa bằng đường biển.

Với ba chức năng như trên, vận đơn là một chứng từ không thể thiếu được trong buôn bán quốc tế. Nó là chứng từ quan trọng trong thanh toán quốc tế, bảo hiểm và khiếu nại đòi bồi thường tổn thất, mất mát của hàng hóa.

Câu hỏi 32: Vận đơn được phân loại như thế nào?

Trả lời:

Trong thực tiễn hàng hải thường gặp nhiều loại vận đơn khác nhau. Căn cứ vào các tiêu chí như: hàng đã xếp lên tàu hay chưa, khả năng lưu thông của vận đơn, tình trạng của hàng hóa bị ghi chú trên vận đơn, đặc điểm của hành trình v.v... vận đơn được phân loại như sau:

(a). Căn cứ vào việc hàng đã xếp lên tàu hay chưa, có hai loại: vận đơn đã xếp hàng lên tàu (Shipped on board B/L) và vận đơn đã nhận hàng để xếp (Received for shipment B/L).

- Vận đơn đã xếp hàng lên tàu (Shipped on board B/L) là vận đơn được ký phát sau khi hàng hóa đã thực sự được xếp lên tàu tại cảng xếp hàng. Ngay ở mặt trước của vận đơn loại này thường in sẵn câu: “Đã được xếp lên tàu hàng hóa hoặc các kiện chứa đựng hàng hóa...” (SHIPPED ON BOARD the goods or packages said to contain goods...).

- Vận đơn đã nhận hàng để xếp (Received for shipment B/L) là vận đơn được cấp sau khi người vận chuyển nhận hàng của người thuê vận chuyển, đưa vào kho bãi để chờ xếp lên tàu. Tại mặt trước của vận đơn thường in sẵn câu: “Nhận để xếp...” (Received for shipment...) hoặc “Nhận để vận chuyển. . .” (Received for carriage...). Khi hàng hóa thực sự được xếp lên tàu, người vận chuyển ghi chú thêm trên mặt

trước của vận đơn câu: “Đã được xếp lên tàu ngày...” (SHIPPED ON BOARD on...) và ký tên. Khi đó vận đơn đã nhận hàng để xếp (Received for shipment B/L) trở thành vận đơn đã xếp hàng lên tàu (Shipped on board B/L).

(b). Căn cứ vào khả năng chuyển nhượng (hay còn gọi là khả năng lưu thông) của vận đơn, có ba loại: vận đơn theo lệnh (Order B/L), vận đơn đích danh (Straight B/L) và vận đơn vô danh (Bearer B/L).

- Vận đơn theo lệnh (Order B/L) là vận đơn mà tại ô “Người nhận hàng” (Consignee) không ghi tên người nhận hàng, mà ghi hai từ “Theo lệnh” (To order) hoặc theo lệnh của một người nào đó được người giao hàng (Shipper) chỉ định phát lệnh trả hàng, ví dụ: “Theo lệnh của Ngân hàng Ngoại thương Việt Nam” (To order of the Bank for Foreign Trade of Vietnam). Trường hợp trên vận đơn chỉ ghi hai từ: “Theo lệnh” (To order), mà không ghi rõ theo lệnh của ai thì người giao hàng mặc nhiên là người có quyền phát lệnh trả hàng.

Vận đơn theo lệnh có thể chuyển nhượng được bằng cách người có quyền phát lệnh trả hàng ký hậu (ký ở mặt sau vận đơn). Nếu vận đơn không được ký hậu thì chỉ có người có quyền phát lệnh trả hàng mới có thể nhận được hàng từ người vận chuyển.

- Vận đơn đích danh (Straight B/L) là vận đơn mà trên đó ghi rõ tên, địa chỉ của người nhận hàng. Chỉ có người nhận hàng có tên ghi trên vận đơn mới được nhận hàng. Vận đơn đích danh không thể chuyển nhượng được bằng cách ký hậu.

- Vận đơn vô danh (Bearer B/L) là vận đơn trên đó ô “Người nhận hàng” bỏ trống, không ghi gì. Người vận chuyển giao hàng cho bất kỳ người nào xuất trình vận đơn cho họ. Vận đơn vô danh được chuyển nhượng bằng cách trao tay.

(c). Căn cứ vào ghi chú trên vận đơn, có hai loại: vận đơn hoàn hảo (Clean B/L) và vận đơn không hoàn hảo (Unclean B/L).

- Vận đơn hoàn hảo (Clean B/L) là vận đơn trên đó không có ghi chú của người vận chuyển về tình trạng xấu của hàng hóa hoặc bao bì bị khuyết tật hay bị hư hỏng. Những ghi chú chung chung như: “không biết về trọng lượng, phẩm chất và nội dung bên trong” hay “bao bì dùng lại” không làm mất tính hoàn hảo của vận đơn.

- Vận đơn không hoàn hảo (Unclean B/L) là vận đơn mà trên đó có ghi chú về tình trạng xấu của hàng hóa hoặc bao bì bị khuyết tật hay bị hư hỏng, ví dụ: “một số bao hàng bị rách vỡ”, “các thùng bị rò rỉ”, “một số kiện hàng bị ướt” hoặc “các bao gạo có côn trùng và mốc” v.v... Vận đơn không hoàn hảo sẽ không được ngân hàng chấp nhận để thanh toán tiền hàng.

(d). Căn cứ vào đặc điểm hành trình vận chuyển, có ba loại: vận đơn đi thẳng (Direct B/L), vận đơn đi suốt (Through B/L) và vận đơn đa phương thức (Multimodal Transport B/L).

- Vận đơn đi thẳng (Direct B/L) là vận đơn được sử dụng trong trường hợp hàng hóa được vận chuyển từ cảng xếp hàng đến cảng dỡ hàng bằng một chiếc tàu, tức là hàng hóa đi thẳng từ cảng xếp hàng đến cảng dỡ hàng mà không phải chuyển tải ở cảng dọc đường.

- Vận đơn đi suốt (Through B/L) là vận đơn được sử dụng trong trường hợp hàng hóa được vận chuyển từ cảng xếp hàng đến cảng dỡ hàng cuối cùng bằng hai hay nhiều con tàu của hai hay nhiều người vận chuyển khác nhau, tức là hàng hóa phải chuyển tải ở dọc đường. Vận đơn đi suốt có đặc điểm:

- + Có điều khoản cho phép chuyển tải;
- + Có ghi rõ cảng xếp hàng, cảng dỡ hàng và cảng chuyển tải;
- + Người cấp vận đơn đi suốt chịu trách nhiệm về hàng hóa trên toàn bộ hành trình vận chuyển từ cảng xếp hàng đến cảng dỡ hàng cuối cùng, kể cả trên chặng đường do người vận chuyển khác thực hiện.

- Vận đơn đa phương thức (Multimodal transport B/L) hay còn gọi là vận đơn vận tải liên hợp (Combined transport B/L) là vận đơn được sử dụng trong trường hợp hàng hóa được vận chuyển từ nơi đi đến nơi đến bằng hai hay nhiều phương thức vận tải khác nhau, tức là có nhiều chặng vận chuyển thủy, bộ khác nhau trong đó có vận chuyển bằng đường biển. Vận đơn vận tải đa phương thức có đặc điểm:

- + Trên vận đơn ghi rõ nơi nhận hàng để vận chuyển và nơi trả hàng;
- + Trên vận đơn ghi rõ nơi được phép chuyển tải và các phương thức vận tải tham gia vận chuyển hàng hóa;
- + Người cấp vận đơn đa phương thức phải chịu trách nhiệm về hàng hóa trên toàn bộ hành trình vận chuyển từ nơi

nhận hàng có thể nằm sâu trong nội địa của một nước đến nơi trả hàng có thể nằm sâu trong nội địa của nước khác.

(e). Một số loại vận đơn khác:

- Vận đơn ký phát theo hợp đồng vận chuyển theo chuyến (Charter Party B/L) là vận đơn được sử dụng trong trường hợp hàng hóa được vận chuyển theo các điều khoản của hợp đồng vận chuyển theo chuyến. Trên vận đơn thường ghi câu: “sử dụng với hợp đồng vận chuyển theo chuyến” (To be used with Charter Party). Mặt sau của vận đơn không có các điều khoản về điều kiện vận chuyển. Vì vậy, các điều khoản của hợp đồng vận chuyển theo chuyến cũng được áp dụng cho vận đơn.

- Vận đơn đã xuất trình (Surrendered B/L) là vận đơn mà người giao hàng, sau khi nhận được trọn bộ vận đơn, đã xuất trình một bản gốc cho người vận chuyển hoặc đại lý của họ tại cảng xếp hàng. Trong trường hợp vận đơn đã xuất trình thì người vận chuyển có trách nhiệm chỉ thị cho thuyền trưởng hoặc đại lý của mình ở cảng dỡ hàng giao hàng cho người nhận hàng mà không cần yêu cầu xuất trình vận đơn gốc.

- Vận đơn của người giao nhận hay còn gọi là vận đơn thứ cấp (House B/L) là vận đơn do người giao nhận ký phát khi họ thực hiện chức năng của người vận chuyển.

- Vận đơn thay đổi (Switch B/L) là vận đơn được cấp lại theo yêu cầu của người giao hàng hay người nắm giữ vận đơn (B/L holder) để thay đổi một số chi tiết trên vận đơn như: cảng xếp hàng, cảng dỡ hàng, số lượng hàng, ngày ký vận đơn v.v... nhằm đáp ứng các yêu cầu trong việc mua bán, chuyển nhượng hàng hóa ghi trên vận đơn. Về nguyên tắc, đối với một lô hàng không được phép cấp hai bộ vận đơn

cùng song song tồn tại. Vì vậy, thông thường người vận chuyển chỉ ký phát bộ vận đơn thứ hai sau khi đã thu hồi được bộ vận đơn thứ nhất.

- Vận đơn cho bên thứ ba (Third party B/L) là vận đơn mà trên đó có ghi người thụ hưởng thư tín dụng (L/C) không phải là người giao hàng mà là một người khác. Vận đơn này được sử dụng trong trường hợp người có hàng hóa xuất khẩu ủy thác qua một đơn vị xuất nhập khẩu.

Ngoài những loại vận đơn nêu trên, những năm gần đây trong thực tiễn hàng hải xuất hiện một loại chứng từ vận chuyển có tên gọi là “Sea-Way Bill” (giấy gửi hàng đường biển, còn gọi là Sea Waybill, Seaway Bill, Waybill). Chứng từ này không giao dịch, chuyển nhượng được nhưng nó rất tiện lợi vì người nhận hàng có thể nhận được hàng mà không cần xuất trình Sea-Way Bill gốc. Tuy nhiên, cho đến nay Sea-Way Bill phần lớn được sử dụng để vận chuyển hành lý cá nhân, hàng mẫu, hàng phi mậu dịch và hàng hóa buôn bán theo phương thức ghi sổ (open account trading) giữa các bạn hàng tin cậy.

Câu hỏi 33: Vận đơn gồm những nội dung gì?

Trả lời:

Theo quy định của Bộ luật hàng hải Việt Nam, vận đơn có những nội dung như sau:

- Tên và trụ sở chính của người vận chuyển;

- Tên người giao hàng;
- Tên người nhận hàng hoặc thể hiện rõ vận đơn được ký phát dưới dạng vận đơn theo lệnh hay vận đơn vô danh;
- Tên tàu;
- Cảng xếp hàng;
- Cảng dỡ hàng;
- Mô tả về chủng loại, kích thước, thể tích, số lượng đơn vị, trọng lượng và giá trị hàng (nếu cần thiết);
- Mô tả về tình trạng bên ngoài hoặc bao bì hàng hóa;
- Ký, mã hiệu và đặc điểm nhận biết hàng hóa mà người giao hàng đã thông báo bằng văn bản trước khi xếp hàng lên tàu và được đánh dấu trên từng đơn vị hàng hóa hoặc bao bì;
- Tiền cước vận chuyển và các khoản thu khác của người vận chuyển và cách thức thanh toán;
- Số bản vận đơn gốc đã ký phát cho người giao hàng;
- Thời điểm và địa điểm ký phát vận đơn;
- Chữ ký của người vận chuyển hoặc của thuyền trưởng hoặc đại diện khác có thẩm quyền của người vận chuyển.

Trong thực tiễn hàng hải, mỗi một chủ tàu hoặc người vận chuyển tự soạn thảo và ký phát vận đơn theo mẫu riêng của mình, nhưng nhìn chung thì nội dung và hình thức của các vận đơn là tương tự như nhau.

Một bản vận đơn gốc thường có hai mặt: mặt trước và mặt sau. Mặt trước của vận đơn bao gồm: tên và địa chỉ của người vận chuyển, người giao hàng, người nhận hàng, người

nhận thông báo, tên tàu, cảng xếp hàng, cảng dỡ hàng, ký mã hiệu hàng hóa, số lượng đơn vị, trọng lượng hoặc khối lượng hàng, tình trạng bên ngoài hoặc bao bì hàng hóa, tiền cước vận chuyển và cách thức thanh toán, số của vận đơn, ngày cấp, nơi cấp, số lượng bản gốc được ký phát, chữ ký của người vận chuyển hoặc của thuyền trưởng hoặc của đại lý nếu được thuyền trưởng ủy quyền.

Mặt sau của vận đơn bao gồm các điều khoản vận chuyển được in sẵn. Các điều khoản này quy định rõ quyền và trách nhiệm của người vận chuyển và của chủ hàng. Mặc dù người vận chuyển đơn phương quy định các điều kiện vận chuyển in sẵn trong vận đơn, nhưng các điều khoản này phải phù hợp với các quy định về vận đơn và vận tải đường biển trong luật quốc gia và trong các Công ước quốc tế.

Câu hỏi 34: Có nên dùng mẫu vận đơn mới CONGENBILL 2007 không?

Trả lời:

Mẫu vận đơn mới CONGENBILL 2007 (được ký phát theo hợp đồng vận chuyển theo chuyến, mẫu GENCON) đã bắt đầu được sử dụng khá phổ biến gần đây. Tuy nhiên, mẫu vận đơn cũ - CONGENBILL, EDITION 1994 vẫn lưu hành rộng rãi. Những điểm khác nhau giữa CONGENBILL, EDITION 1994 (mẫu cũ) và CONGENBILL 2007 (mẫu mới) được phân tích sau đây:

Kể từ khi ra đời năm 1933, bản “Quy tắc thực hành thống nhất về tín dụng chứng từ” (*Uniform Customs and Practice for Documentary Credits*) của ICC – *International Chamber of Commerce* - Phòng Thương mại Quốc tế) dùng trong thanh toán quốc tế bằng thư tín dụng (*Letter of Credit*) đã được sửa đổi nhiều lần nhằm theo kịp quá trình phát triển của thương mại, vận tải và thông tin liên lạc toàn cầu. Bản sửa đổi được coi là “tân tiến” cách đây hơn 15 năm là bản số 500 năm 1993 (*1993 Revision ICC Publication No. 500*) và bản mới nhất (tính đến năm 2009) là “Quy tắc thực hành thống nhất về tín dụng chứng từ” (*ICC’s New Rules on Documentary Credit – ICC Uniform Customs and Practice for Documentary Credits 2007 Revision*) có hiệu lực từ 1/7/2007), gọi tắt là UCP 600.

Liên quan đến vận đơn, nếu để ý đến lịch sử phát triển của phần ghi chữ ký trên đó sẽ thấy, khoảng trước năm 1993, phần này khá đơn giản, thậm chí chỉ ghi “*As Agent*” (là đại lý) kèm theo một chữ ký hay con dấu mà trong nhiều trường hợp, không xác định được người ký là đại lý cho ai! Ký như thế thì “bất công” quá vì quyền sở hữu hàng hóa chuyển từ người bán sang người mua thông qua người vận chuyển mà vận đơn là chứng từ sở hữu hàng hóa lại được ghi “đơn sơ” như vậy thì rất khó “qui trách nhiệm” và dễ bị giả mạo (vì khó kiểm tra). Cứ khoảng 10 - 15 năm, UCP lại có sửa đổi làm cho vận đơn, trong một số trường hợp, cũng thay đổi theo. Mẫu vận đơn mới (CONGENBILL 2007) đã được Ủy ban chứng từ của BIMCO (*Baltic and International Maritime Council*) chấp nhận tháng 11/2007 và cũng có hai trang như mẫu cũ nhưng đã có một số thay đổi.

Thay đổi trên trang 1 của mẫu mới:

Mẫu cũ ghi tên tắt của vận đơn là “*Congenbill*”, *edition 1994*; mẫu mới là *Congenbill 2007* và có thêm phần *Bill of Lading No.* (số vận đơn). Theo qui định của UCP 500 và UCP 600, phải ghi rõ tên người vận chuyển mà mẫu vận đơn cũ lại không có phần nào dành riêng cho việc này nên người bán hàng, người giao hàng... cứ phải ghi thêm (in, đánh máy...) lên vận đơn, thành ra trông hơi bị “lem nhem” mà nhớ quên không ghi thì “rất nguy hiểm” vì chứng từ sẽ không phù hợp với L/C (*Letter of Credit*) – khó thanh toán tiền bán hàng. Vì vậy, mẫu mới có thêm phần *Carrier’s name/principal place of business* để ghi tên và trụ sở chính của người vận chuyển.

Ở mẫu cũ, phần chữ ký chỉ nêu chung chung là *signature* (chữ ký) mà không nêu rõ tư cách của người ký nên phải điền thêm chi tiết. Mẫu mới in sẵn các “tình huống” để chỉ cần ký vào ô phù hợp là được: *Signature* (chữ ký) ...*Carrier* (... là người vận chuyển). *Or, for the Carrier* (Hoặc, thay mặt người vận chuyển) (*Master’s name/signature*) *as master* (Tên và chữ ký của thuyền trưởng là Thuyền trưởng, (*Agent’s name/signature*) *as Agent* (Tên và chữ ký của đại lý) là Đại lý.

Mẫu mới không còn nhóm từ “*time used for loading ... days ... hours*” (thời gian xếp hàng ... ngày ... giờ) và “*freight payable at*” (tiền cước trả tại) vì thực tế, những phần này không thấy có tác dụng gì.

Thay đổi trên trang 2 của mẫu mới:

Trang này nói về *Conditions of Carriage* (điều kiện vận chuyển) và cũng có 5 điều khoản như mẫu cũ nhưng có những sửa đổi như sau:

Điều (1) thêm “*Dispute Resolution Clause*” sau “*the Law and Arbitration Clause*” thành “...*the Law and Arbitration Clause/Dispute Resolution Clause*...”.

Điều (2) *General Paramount Clause* được thay bằng điều khoản mới nhất của BIMCO và là điều khoản quan trọng nên xin nêu nguyên văn như sau:

The International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading signed at Brussels on 25 August 1924 (“the Hague Rules”) as amended by the Protocol signed at Brussels on 23 February 1968 (“the Hague-Visby Rules”) and as enacted in the country of shipment shall apply to this Contract. When the Hague-Visby Rules are not enacted in the country of shipment, the corresponding legislation of the country of destination shall apply, irrespective of whether such legislation may only regulate outbound shipments.

When there is no enactment of the Hague-Visby Rules in either the country of shipment or in the country of destination, the Hague-Visby Rules shall apply to this Contract save where the Hague Rules as enacted in the country of shipment or if no such enactment is in place, the Hague Rules as enacted in the country of destination apply compulsorily to this Contract.

The Protocol signed at Brussels on 21 December 1979 (“the SDR Protocol 1979”) shall apply where the Hague-Visby Rules apply, whether mandatorily or by this Contract.

The Carrier shall in no case be responsible for loss of or damage to cargo arising prior to loading, after discharging, or while the cargo is in the charge of another carrier, or with respect to deck cargo and live animals.

Điều (3) General Average có thay đổi quan trọng. Đó là xóa nhóm từ “or any subsequent modification thereof” (hoặc bất kỳ thay đổi hay sửa đổi nào của Quy tắc này) ở sau đoạn “York-Antwerp Rules” (Quy tắc York-Antwerp), tức là, tổn thất chung sẽ chỉ được điều chỉnh theo Quy tắc York-Antwerp 1994 chứ không áp dụng qui tắc mới nhất là York-Antwerp 2004. (Quy tắc York-Antwerp 1994 có lợi cho người vận chuyển/chủ tàu hơn Quy tắc York-Antwerp 2004). Ngoài ra, điều 148, phần II của Luật thương mại Bỉ - câu “*The Charterers, Shippers and Consignees expressly renounce the Belgian Commercial Code, Part II, Art. 148*” đã được bỏ đi để vận đơn thể hiện tính quốc tế cao hơn.

Điều (4) New Jason Clause và điều (5) Both- to-Blame Collision Clause không thay đổi.

Trên đây là một số điểm khác nhau giữa hai mẫu vận đơn. Các bên có thể thỏa thuận dùng mẫu cũ hoặc mới tùy điều kiện cụ thể của mình. Ví dụ như, theo yêu cầu của người mua, người bán trong hợp đồng mua bán hàng hóa hoặc yêu cầu của chủ tàu/người vận chuyển về vấn đề tổn thất chung... Tuy vậy, dù dùng mẫu nào thì cũng nên lưu ý những đặc điểm của mẫu đó.

Câu hỏi 35: Vận đơn chủ (Master B/L) (khác với vận đơn thứ cấp (House B/L) nh- thế nào?**Trả lời:**

Trong việc vận chuyển hàng hóa bằng container, nguyên tắc chung là các hãng tàu vận chuyển container chỉ nhận những lô hàng đóng đầy một container, không nhận những lô hàng nhỏ lẻ. Người gửi hàng của mỗi một container sẽ được cấp một vận đơn sau khi hàng đã được hãng tàu tiếp nhận. Với những lô hàng nhỏ lẻ, người đại lý giao nhận (Freight Forwarder) đứng ra thu gom hàng từ những chủ hàng nhỏ lẻ để lưu cước với hãng tàu. Trong hợp đồng với hãng tàu container, đại lý giao nhận trở thành người gửi hàng (Shipper) và được hãng tàu cấp vận đơn, vận đơn này gọi là vận đơn chủ (Master B/L). Trên cơ sở vận đơn chủ, đại lý giao nhận cấp lại cho mỗi một chủ hàng nhỏ lẻ một vận đơn khác gọi là vận đơn thứ cấp (House B/L). Sở dĩ gọi là thứ cấp vì nó được phát hành sau khi có vận đơn chủ và phải dựa vào vận đơn chủ, phát hành trước. Gọi là vận đơn chủ hay vận đơn thứ cấp là căn cứ vào nội dung tờ vận đơn chứ không ai in vào đó chữ Master B/L hay House B/L. Như vậy trong những trường hợp này hãng tàu container sẽ là người vận chuyển thực tế (Effective Carrier), còn đại lý giao nhận là người vận chuyển theo hợp đồng (Contracting Carrier). Phần lớn vận đơn thứ cấp đều được cấp dưới dạng vận đơn vận tải đa phương thức, vì nhiều chủ hàng nhỏ lẻ giao hàng ngay tại những địa điểm nằm sâu trong nội địa, đôi khi phải trải qua những chặng đường bộ hoặc đường thủy nội địa rồi mới ra tới cảng biển để chờ tới cảng đích. Điều này cũng đồng nghĩa là người đại lý giao nhận trong trường hợp này

không còn hành động với tư cách là đại lý (Agent) nữa mà là người kinh doanh vận tải đa phương thức (Multimodal Transport Operator) chịu trách nhiệm trực tiếp trước các chủ hàng nhỏ lẻ. Tình hình tương tự cũng xảy ra trong vận chuyển hàng hóa bằng máy bay chỉ có khác là trong chuyên chở hàng bằng máy bay thì hai loại vận đơn này gọi là Master Airway Bill và House Airway Bill.

Vận đơn chủ điều chỉnh quan hệ pháp lý giữa hãng tàu vận chuyển container và đại lý giao nhận theo quy định của Luật hàng hải quốc gia nơi hãng tàu có trụ sở cùng các Công ước quốc tế hàng hải phổ biến trên thế giới, còn vận đơn thứ cấp là cơ sở pháp lý để giải quyết mọi vấn đề giữa chủ hàng nhỏ lẻ và đại lý giao nhận. Hiện nay trên thế giới chưa có một công ước quốc tế nào điều chỉnh vận đơn thứ cấp dưới dạng vận đơn vận tải đa phương thức, vì vậy phần lớn các nước đều dựa vào quy chuẩn vận tải đa phương thức của UNCTAD và ICC để xây dựng nội dung và hình thức loại vận đơn này. Mẫu phổ biến nhất hiện nay đang lưu hành toàn cầu là mẫu vận đơn FBL của Liên đoàn Giao nhận Vận tải quốc tế FIATA. Vận đơn chủ chỉ quy định các quyền và nghĩa vụ của hãng tàu về quá trình tiếp nhận, xếp, vận chuyển, dỡ hàng và trả hàng chủ yếu liên quan tới chặng đường biển trong khi đó vận đơn thứ cấp chứa đựng cả những chế định về vận chuyển hàng bằng đường sắt, đường bộ, đường thủy nội địa, vì vậy không gian trách nhiệm của người cấp phát vận đơn này rộng hơn. Vận đơn chủ bao giờ cũng ghi: nhận để xếp lên tàu (Received for shipment), ngược lại vận đơn thứ cấp thì luôn ghi: đảm nhận để chuyên chở (Taken in charge for transport) vì địa điểm tiếp nhận để

vận chuyển và cảng để xếp lên tàu không ít trường hợp cách xa nhau hàng trăm cây số nên trước khi ra cảng hàng hóa có thể phải trải qua một hành trình bằng các phương tiện đường bộ, đường thủy nội địa, thậm chí cả máy bay. Vận đơn chủ gắn chặt với việc chở hàng chủ yếu bằng đường biển nên người gửi hàng bao giờ cũng gọi là Shipper (xuất phát từ động từ tiếng Anh “to ship” có nghĩa là xếp hàng hay giao hàng lên tàu biển để chuyên chở) còn trong vận đơn thứ cấp người gửi hàng gọi là Consignor xuất phát từ động từ tiếng Anh “to consign” có nghĩa là ủy thác vận chuyển, ký gửi hàng. Trong vận đơn chủ, người nhận hàng thường là theo lệnh của người đại lý giao nhận, ngược lại vận đơn thứ cấp có thể là giao hàng theo lệnh (Consigned to order of...), cũng có thể là đích danh. Về giới hạn trách nhiệm của người vận chuyển trong vận đơn chủ thường là 666,67 SDR/kiện hay 2 SDR/kg nhưng trong vận đơn thứ cấp có khi lên đến 8,333 SDR/kg nếu hư hỏng xảy ra ở chặng chuyên chở bằng đường bộ. Trong vận đơn chủ, hãng tàu container thường không chịu trách nhiệm về việc giao hàng chậm nhưng trong vận đơn thứ cấp người phát hành có thể chịu trách nhiệm gấp đôi số tiền cước cho lô hàng bị chậm trễ đó. Thời hiệu khiếu nại trong vận đơn chủ thường là một năm nhưng ở vận đơn thứ cấp chỉ có 9 tháng bởi lẽ sau khi chủ hàng khiếu nại đòi người giao nhận bồi thường, họ sẽ quay lại truy đòi hãng tàu vận chuyển container nên họ phải có một khoảng thời gian 3 tháng để làm việc đó.

Nhìn chung giữa hai loại vận đơn có sự khác biệt như trên tuy vậy sự khác biệt này cũng chỉ là tương đối, vì để hấp dẫn khách hàng ngày nay nhiều hãng tàu container cũng đã cải tiến nội dung vận đơn của mình để nó cũng có những nét

tương đồng như vận đơn thứ cấp mà các đại lý giao nhận thường phát hành.

Câu hỏi 36: Hiểu thế nào về thay đổi vận đơn gốc: “Switch Bill of Lading”?

Trả lời:

Trong giao dịch thuê tàu và cho thuê tàu để vận chuyển hàng hóa, nhiều khi người thuê vận chuyển đưa ra điều kiện chủ tàu/người vận chuyển phải đồng ý thay đổi bộ vận đơn (Bill of Lading – B/L) đã ký phát tại cảng xếp hàng (loading port) bằng một bộ vận đơn mới, có sửa đổi một số chi tiết. Trong nghiệp vụ hàng hải thương mại, hình thức này gọi là “Switch B/L” (thay đổi vận đơn). Vậy, thực chất nghiệp vụ này là gì?

Trong mậu dịch quốc tế, nhiều khi không phải người bán hàng là người sản xuất và người mua hàng là người tiêu thụ. Mua đi bán lại hưởng chênh lệch giá là chuyện bình thường. Mua bán dẫn đến việc thanh toán và dùng ngân hàng làm người trung gian kiểm tra quá trình thực hiện hợp đồng mua bán thông qua thư tín dụng (Letter of Credit, viết tắt là L/C). L/C thể hiện những điểm chủ yếu của hợp đồng mua bán và trong bộ chứng từ thanh toán, có thể nói vận đơn là chứng từ quan trọng nhất. Do mua chỗ này, đem bán chỗ khác (ví dụ, hợp đồng mua bán theo điều kiện CF/CIF không quy định cảng xếp hàng, người bán có thể mua hàng nổi (afloat cargo) để giao hàng), có khi qua vài ba trung gian, một số chi tiết trên bộ vận đơn cấp tại cảng xếp hàng không

còn phù hợp với L/C tiếp theo hoặc với một số điều khoản khác trong hợp đồng bán lại. Nếu không thay đổi, nhiều khi không thể tiến hành mua bán và thuê tàu để vận chuyển hàng hóa. Hoặc trong một số trường hợp, để tránh giới hạn kim ngạch buôn bán giữa hai nước cũng như hàng rào thuế quan trong mậu dịch quốc tế, một số nội dung của vận đơn phải có những thay đổi cho phù hợp.

“Switch B/L” (S/B) bao gồm bất kỳ sự thay đổi nào trên bộ vận đơn gốc (Original B/L). Dạng đơn giản nhất có thể chỉ là thay đổi một chi tiết nhỏ trên cả mẫu vận đơn, như : tên người gửi hàng (shipper), hoặc có thể thay đổi nhiều mục như tên hàng, số lượng, cảng xếp, cảng dỡ... thậm chí có trường hợp thay đổi cảng bốc hàng hoặc cảng dỡ hàng. Do đòi hỏi của buôn bán quốc tế, kỹ thuật “S/B” được sử dụng rộng rãi và khá phổ biến trên thị trường hàng hải thương mại thế giới. Từ chỗ chỉ là một khái niệm, đến nay đã trở thành một thuật ngữ hàng hải. Hầu hết chủ tàu/người vận chuyển đã quen với thuật ngữ “Switch B/L allowed” (được phép thay đổi vận đơn gốc) trên các đơn chào hàng của người thuê vận chuyển gửi cho chủ tàu/người thuê vận chuyển thông qua người môi giới.

Theo pháp luật hàng hải, nếu chủ tàu/người vận chuyển đã chấp nhận sự thay đổi về một hoặc một số điểm nào đó trên vận đơn gốc, thì họ phải hoàn toàn chịu trách nhiệm về những thay đổi đó. Với tình hình thị trường mua bán hàng hóa hiện nay, khi mà “Switch B/L” đã trở thành quen thuộc trong giao dịch thuê tàu vận chuyển hàng hóa thì nhiều chủ tàu/người thuê vận chuyển, nếu không muốn bỏ lỡ cơ hội vận chuyển, chỉ có cách là vận dụng khéo léo và thận trọng nghiệp vụ này để bảo vệ quyền lợi của mình ở mức cao nhất.

Một thay đổi thường gặp nữa là tên người gửi hàng (shipper). Có thương nhân nước ngoài mua đay thô (raw jute) theo điều kiện FOB Hải Phòng và yêu cầu chủ tàu/người vận chuyển thay đổi tên người gửi hàng trên vận đơn đó bằng tên một Shipper khác ở Hong Kong hay Singapore.

Cũng có thể dùng kỹ thuật S/B để giải quyết việc xuất trình chứng từ cho ngân hàng kịp thời trong phương thức thanh toán bằng L/C (letter of credit). Người ta có thể yêu cầu chủ tàu/người vận chuyển chỉ thị cho đại lý của họ ở nơi khác cấp một bộ vận đơn có nội dung hoàn toàn giống bộ vận đơn đường biển đã ký phát tại cảng xếp hàng. Điểm khác duy nhất so với bộ vận đơn gốc là tên người ký vận đơn. Ví dụ: Thương nhân Singapore mua hàng của Việt Nam bán lại cho Nhật Bản. Do chưa nhận được bộ vận đơn đường biển cấp tại Việt Nam mà ngày xuất trình chứng từ cho ngân hàng Singapore sắp hết (thương nhân Singapore và Việt Nam đã thỏa thuận trong L/C là ghi tên người gửi hàng trên vận đơn là thương nhân Singapore), do chứng từ có thể đến muộn, thương nhân Singapore yêu cầu chủ tàu/người vận chuyển thu xếp S/B tại Singapore để có thể nhận được vận đơn kịp thời.

Nếu vì lý do nào đó mà không hoàn thành việc xếp hàng kịp thời theo yêu cầu của L/C, chủ tàu/người vận chuyển và người thuê có thể thỏa thuận ký lùi (ante-date) ngày ghi trên vận đơn. Đây cũng là một dạng thường gặp của Switch B/L.

Ngoài ra, đôi khi còn có yêu cầu thay đổi tên hàng và tiêu chuẩn phân loại hàng hóa do từng khu vực khác nhau

trên thế giới có thể có cách gọi và phân loại khác nhau được nêu trong L/C hoặc hợp đồng mua bán tiếp theo. Ví dụ, cùng là sản lát, nơi gọi là “tapioca chips”, nơi lại quen dùng từ “cassava slices”. Muốn thực hiện S/B trôi chảy, chủ tàu/người vận chuyển nên lưu ý một số điểm dưới đây trong quá trình ký kết và thực hiện hợp đồng vận chuyển theo chuyên:

1-/ Trước hết, phải xem uy tín của người thuê vận chuyển. Có thể thông qua đại lý, đại diện của chủ tàu/người vận chuyển... bạn hàng. Với những hãng lớn, có uy tín, khả năng gặp rủi ro là rất ít.

2-/ Chủ tàu/người vận chuyển thường muốn có thư bảo lãnh của ngân hàng về việc S/B nhưng thực tế cho thấy, đòi hỏi này rất khó được đáp ứng. Tuy vậy, vẫn nên yêu cầu người thuê vận chuyển làm thư cam kết bồi thường với nội dung theo yêu cầu của chủ tàu/người vận chuyển.

3-/ Trong trường hợp người thuê vận chuyển đề nghị thay đổi số lượng hàng, nếu số lượng thay đổi vượt xa số lượng hàng thực xếp lên tàu, hoặc vượt quá không nhiều nhưng là loại hàng giá trị cao, để đề phòng người thuê vận chuyển không thực hiện cam kết, có thể yêu cầu họ chuyển cho chủ tàu/người vận chuyển một thư bảo lãnh của ngân hàng.

4-/ Những yêu cầu về S/B nên được ghi rõ ràng, chi tiết vào hợp đồng vận chuyển theo chuyên hoặc nếu vì lý do nào đó mà người thuê vận chuyển không muốn ghi vào hợp đồng thì cũng cần có thỏa thuận bằng văn bản riêng giữa chủ tàu/người vận chuyển và người thuê vận chuyển. Đồng thời, cần quy định chặt chẽ trong hợp đồng về trách nhiệm pháp lý

của người thuê vận chuyển đối với chủ tàu/người vận chuyển về hậu quả phát sinh từ việc S/B.

Tóm lại, S/B là một nghiệp vụ không phức tạp và đã trở nên khá phổ biến trên thị trường thuê tàu vận chuyển hàng hoá bằng đường biển. Tuy vậy, cần lưu ý vận dụng linh hoạt để tránh rủi ro, bảo đảm hiệu quả kinh tế và góp phần nâng cao uy tín trong kinh doanh.

Câu hỏi 37: Hiểu thế nào về thuật ngữ “Surrendered” ghi trên vận đơn?

Trả lời:

Theo từ điển Anh - Việt, từ “Surrendered”, dù là động từ hay danh từ, đều cùng một nghĩa là giao lại, nộp lại. Có thể là giao lại một chứng từ, một văn bản hoặc một cái gì đó cụ thể. Nếu là giao lại một thành trì, một đồn bốt canh gác nào đó thì từ ngữ này trong tiếng Anh gọi là đầu hàng. Trong ngành hàng hải thương mại quốc tế đôi khi từ này cũng được sử dụng nhưng dưới dạng động từ hoặc danh từ và lúc đó nó chỉ đơn thuần có nghĩa là giao nộp lại chứng từ, hoặc chứng từ đó đã được thu hồi. Bản thân thuật ngữ này cùng một số thuật ngữ khác xuất hiện trong những năm gần đây dưới dạng là tập quán, vì vậy không có một định nghĩa chuẩn trong các văn bản pháp luật hàng hải quốc tế.

Trong thực tiễn vận chuyển hàng hóa bằng đường biển sau khi xếp hàng lên tàu, theo yêu cầu của người gửi hàng,

người vận chuyển có nghĩa vụ phải cấp cho người gửi hàng một vận đơn. Vận đơn này tùy theo yêu cầu của người gửi hàng, có thể là vận đơn đích danh (Straight B/L) cũng có thể là vận đơn theo lệnh (To Order B/L). Nguyên tắc chung của pháp luật hàng hải khá nhiều nước quy định dù là vận đơn đích danh hay vận đơn theo lệnh, khi hàng đến cảng đích, người nhận hàng đều phải nộp bản gốc vận đơn thì mới nhận được hàng. Ngược lại, theo pháp luật của một số nước áp dụng hệ thống Common Law như Mỹ, Australia... đối với vận đơn đích danh thì không cần nộp bản gốc cũng có thể nhận được hàng, ví dụ Đạo luật Pomerene (quy định về vận đơn) của Mỹ quy định “nếu vận đơn là đích danh thì người vận chuyển có thể giao hàng cho người có tên chỉ định trong đó mà không cần nộp bất cứ chứng từ gì : If a bill of lading is a straight B/L, the carrier may deliver (the goods) to the nominated consignee without *surrender* of any documents”. Sở dĩ người ta quy định như vậy vì pháp luật các nước đó cho rằng vận đơn đích danh không còn nguyên nghĩa như định nghĩa vốn có của vận đơn nói chung nữa (chứng từ chứng nhận quyền sở hữu hàng hóa, dùng để định đoạt và nhận hàng). Nói cách khác, vận đơn đích danh không thể giao dịch chuyển nhượng được trên thị trường (non-negotiable). Khi hàng đến cảng đích, người có tên đích danh trong vận đơn chỉ cần xuất trình giấy tờ chứng minh mình là người nhận hàng có tên ở trong đó là có thể nhận hàng. Vì lý do đó, tại cảng xếp hàng khi phát hành vận đơn đích danh, người vận chuyển đóng một con dấu in đậm dòng chữ “SURRENDERED” lên mặt trước của vận đơn để nói lên rằng bản gốc đã được nộp lại, đã được thu hồi, nói một cách chính xác hơn là không cấp bản gốc. Trong một số trường hợp người vận chuyển có thể không ghi chữ “surrendered” mà thay bằng dòng chữ “non-negotiable”, nghĩa là bản vận

đơn đích danh đó không có giá trị dùng để giao dịch chuyển nhượng trên thị trường.

Câu hỏi 38: Hiểu thế nào về ghi chú “Proof Read Copy” hoặc “B/L Proof” ghi chú trên các vận đơn hoặc giấy gửi hàng đường biển?

Trả lời :

Theo Điều 86 của Bộ luật hàng hải Việt Nam cũng như thông lệ quốc tế (Điều III-3 của Quy tắc Hague Visby, tức Công ước quốc tế về vận đơn đường biển năm 1924, sửa đổi bổ sung năm 1968), sau khi xếp hàng lên tàu, nếu người gửi hàng (Shipper) có yêu cầu thì người vận chuyển sẽ cấp vận đơn cho họ. Như vậy người vận chuyển không có nghĩa vụ cấp vận đơn nếu người gửi hàng không yêu cầu. Do việc cấp vận đơn là theo yêu cầu của người gửi hàng nên thông thường người gửi hàng phải có một giấy đề nghị xin cấp vận đơn (Application for Bill of Lading) gửi cho người vận chuyển.

Trong trường hợp sử dụng giấy gửi hàng đường biển (Sea Waybill), thủ tục cũng tương tự như vậy.

Trên cơ sở các thông tin về hàng hóa (tên hàng, khối lượng, trọng lượng, ký mã hiệu, tên và địa chỉ người gửi, người nhận hàng hoặc người có quyền ra lệnh giao hàng, người cần được thông báo....) do người gửi hàng cung cấp, người vận chuyển sẽ làm một bản thảo vận đơn hoặc giấy gửi hàng có điền thêm tên tàu, cảng xếp, dỡ hàng...để gửi lại

người gửi hàng kiểm tra xem đã đúng và đầy đủ chưa. Chính vì vậy, trên vận đơn hoặc giấy gửi hàng bao giờ cũng có hai dòng chữ “Chi tiết, đặc điểm hàng hóa do người gửi hàng cung cấp: Particulars furnished by shipper) và khối lượng, trọng lượng, chất lượng, trị giá và nội dung bên trong..., người vận chuyển không biết (Weight, measurement, quality and value unknown). Trên bề mặt bản thảo đó người vận chuyển (nhất là các hãng tàu vận chuyển hàng hóa bằng container) thường in cụm từ “**Proof Read Copy**” đối với giấy gửi hàng, hoặc “**B/L Proof**” đối với vận đơn. Đây là một cụm từ nghề nghiệp được người vận chuyển sử dụng để chỉ ra rằng bản thân vận đơn hoặc giấy gửi hàng nào có in cụm từ đó mới chỉ là bản để “người gửi hàng đọc và kiểm tra lại”. Sau khi người gửi hàng kiểm tra xong nếu có những chi tiết gì chưa chính xác đầy đủ thì phải thông báo lại cho người vận chuyển để chỉnh sửa. Trên cơ sở đó, người vận chuyển sẽ cấp bản gốc và một số bản sao để người gửi hàng đưa ra ngân hàng thanh toán tiền (nếu là vận đơn theo lệnh của ngân hàng) hoặc gửi cho người nhận hàng ở cảng đích để họ nhận hàng khi tàu cập cảng (nếu là vận đơn đích danh). Những bản vận đơn hoặc giấy gửi hàng nào có cụm từ trên đây hoàn toàn không có giá trị dùng để giao dịch thanh toán hay nhận hàng khiếu nại hoặc kiện tụng. Tuy vậy, ngữ nghĩa của các thuật ngữ này mới hình thành trong thời gian gần đây như là một tập quán chứ chưa có một định nghĩa chính thức nào trong pháp luật hàng hải quốc tế.

Do hiểu không đầy đủ ý nghĩa của các cụm từ trên, trong một vụ kiện gần đây tại một tòa án Việt Nam liên quan tới bằng chứng về giấy gửi hàng, luật sư của cả hai bên Nguyên đơn và Bị đơn đều xuất trình các bản giấy gửi hàng có các cụm từ “proof read copy” trên và coi đó là bằng

chứng của giấy gửi hàng do người vận chuyển đã cấp. Bản thân thẩm phán phụ trách vụ việc cũng băn khoăn về giá trị pháp lý của cụm từ trên. Vì vậy, tòa án đã tiến hành trưng cầu ý kiến chuyên gia Luật hàng hải để xác định nội dung, ý nghĩa pháp lý đích thực của các cụm từ đó. Sau khi nghe ý kiến tư vấn của chuyên gia Luật hàng hải giải thích ý nghĩa của các cụm từ trên, việc giải quyết vụ việc sau đó đã đi đúng quy trình và yêu cầu xét xử về mặt bằng chứng.

Câu hỏi 39: Vận đơn đích danh (straight bill of lading) - có phải xuất trình bản gốc khi nhận hàng?

Bộ luật hàng hải Việt Nam, Điều 86 nêu: “1. Theo yêu cầu của người giao hàng, người vận chuyển có nghĩa vụ ký phát cho người giao hàng một bộ vận đơn. 2. Vận đơn có thể được ký phát dưới các dạng sau: a) Ghi rõ tên người nhận hàng, gọi là vận đơn đích danh”, và Điều 89, khoản 3 nêu: “Vận đơn đích danh không được chuyển nhượng. Người có tên trong vận đơn đích danh là người nhận hàng hợp pháp”.

Người nhận hàng không xuất trình “vận đơn đích danh” cho đại lý tàu tại cảng trả hàng. Người vận chuyển vẫn yêu cầu phải xuất trình vận đơn mới trả hàng. Làm như vậy có đúng không?

Trả lời:

Về câu hỏi này, hiện nay có hai quan điểm hoàn toàn trái ngược nhau ở một số nước. Mỗi cách hiểu đều có “cái

lý” của nó nên cần phải xem xét để đỡ mất thời gian (mà thì giờ lại là tiền bạc) và mọi việc được trôi chảy.

Tham khảo tài liệu về một vụ tranh chấp mà người viết nhận được từ một hãng luật khá nổi tiếng trên thế giới (Shipping law update, Issue 9, Autumn 2002, Ince & Co) thì thấy có một vụ kiện như sau:

Voss Peer (Nguyên đơn) kiện APL Co Pte Ltd (Bị đơn), số tham chiếu hồ sơ (2002) 3SLR, tại Toà phúc thẩm Singapore (Singapore Court of Appeal). Nguyên đơn bán một xe ô tô cho Seohwan - một công ty của Hàn Quốc và chở trên tàu của Bị đơn. Bị đơn phát hành một vận đơn có ghi ở ô “người nhận hàng” (consignee) là “Seohwan” nhưng không có từ “to order” kèm theo nên được coi là “vận đơn đích danh” (còn có tên gọi khác là “straight consigned bill of lading” với ý nhấn mạnh là giao thẳng, trực tiếp cho đúng người nhận hàng có tên trên vận đơn).

Chủ tàu/người vận chuyển đã giao chiếc ô tô đó tại cảng trả hàng nơi đến (port of destination) mà không thu hồi vận đơn từ người nhận hàng là Seohwan. Giữa người bán hàng (nguyên đơn) và người mua hàng (người nhận hàng) “có vấn đề” về thanh toán tiền hàng (tiền mua ô tô) nên đã xảy ra kiện tụng giữa người bán hàng và chủ tàu/người vận chuyển (Bị đơn) để đòi chủ tàu/người vận chuyển bồi thường thiệt hại. Toà phải xem xét, nhận định và đưa ra quyết định là có cần phải thu hồi vận đơn trước khi trả hàng (ô tô) cho người nhận hàng hay không.

Bị đơn cho rằng “Straight B/L” là loại vận đơn không giao dịch được (non-negotiable), tương tự như hay giống với (analogy) “sea waybill” nên không cần phải xuất trình vận đơn khi trả hàng (effect delivery). Tuy nhiên, Toà phúc thẩm đã phân biệt “vận đơn đích danh” với “sea waybill” và phán

rằng, với “vận đơn đích danh” cũng như với bất kỳ loại vận đơn nào, chủ tàu/người vận chuyển chỉ được trả hàng khi có xuất trình vận đơn. Toà còn phán rằng nếu muốn vận đơn loại này chỉ có tác dụng như “sea waybill” thì phải thể hiện rõ ý định này bằng cách có thể là ghi ngay lên vận đơn hoặc có văn bản khác thoả thuận như vậy.

Trong một vụ kiện khác từ cùng nguồn tài liệu trên, có liên quan đến “vận đơn đích danh” (The Rafaela S [2002] 2LLR 403, langley J), toà lại phán rằng không cần phải xuất trình “vận đơn đích danh” khi nhận hàng. Luật có liên quan ở đây là Bộ luật hàng hải Anh (UK COGSA 1971), toà cho rằng “vận đơn đích danh” không phải là một vận đơn theo nghĩa của section 1(4) của Bộ luật này vì vận đơn phải là “chứng từ về quyền sở hữu” (document of title) - chứng từ mà theo luật hàng hải, quyền sở hữu hàng hoá có thể được thực hiện, chuyển nhượng một cách đơn giản là ký hậu (endorse). Trong khi đó, “vận đơn đích danh” lại không có chức năng này nên không phải là... vận đơn, và vì thế không cần phải xuất trình khi nhận hàng ngay cả khi trên vận đơn có dòng chữ in sẵn là phải xuất trình (khi nhận hàng). Nguyên văn bằng tiếng Anh như sau: “The court decided that a straight bill of lading was not a bill of lading within the meaning of Section 1 (4) because the reference under that section was to a bill of lading as a “document of title”. A “document of title” was a document by which ownership in the goods themselves could be transferred simply by endorsing the document. This was not a characteristic of a straight consigned bill of lading”. “The court also stated, obiter, that presentation of a straight consigned bill of lading by the consignee was not necessary in order to obtain

delivery notwithstanding printed wording on the front of the bill requiring surrender of the bill against delivery”.

Với thực tế như trình bày ở trên thì không thể “coi thường” loại vận đơn này về mặt có phải xuất trình hay không cần xuất trình khi nhận hàng, và để tránh phải “cãi cộ”, người thuê vận chuyển/người giao hàng nên trao đổi trước với chủ tàu (người vận chuyển) về loại vận đơn này để xử lý cho phù hợp với ý định của mình khi thực hiện hợp đồng mua bán hàng hoá.

Câu hỏi 40: Hiểu thế nào về ghi chú trên vận đơn: “Trọng lượng, khối lượng, chất lượng, trị giá hàng... không biết: weight, volume, quality, and value unknown? Vận đơn ghi tên hàng là cám mỳ viên (wheat bran pellets), để rời (in bulk) và có ghi trọng lượng hàng bằng tấn nh- ng tại sao lại còn có dòng chữ in sẵn “không biết trọng lượng...” ?

Trả lời:

Theo pháp luật hàng hải thương mại và thông lệ quốc tế, mọi chi tiết về hàng hoá đều do người giao hàng (shipper) cung cấp và như vậy, về nguyên tắc, có nghĩa là những mô tả như số lượng, trọng lượng, khối lượng, chất lượng... của người giao hàng sẽ được nêu trong vận đơn. Thực tế này đã tồn tại từ rất lâu đời. Do đó, hầu như trên tất cả mọi vận đơn đều có in sẵn một câu bảo lưu (hoặc một câu có nội dung tương tự) về vấn đề này như sau : “Người vận chuyển không biết trọng lượng, khối lượng/số lượng, chất lượng và giá trị của hàng hoá” (*weight, volume, quality, and value unknown*). Như vậy, nếu có nghi ngờ về tính chính xác của những thông

tin mô tả hàng hoá mà người giao hàng cung cấp như nói ở trên thì thuyền trưởng có trách nhiệm ghi vào vận đơn những ý kiến của mình. Vì vận đơn là chứng từ có thể chuyển nhượng được (negotiable) nên thuyền trưởng làm như vậy là để bảo vệ quyền lợi chính đáng của người thứ ba “ngay tình” (innocent); đó là người có thể mua lô hàng căn cứ vào những thông tin thể hiện trên vận đơn.

Với hàng rời, một trong những phương pháp để xác định mức độ chính xác của trọng lượng hàng mà người giao hàng cung cấp (hoặc để tự xác định trọng lượng) là làm giám định món nước (draft survey). Tuy nhiên, điều cần lưu ý là giám định món nước không phải là một biện pháp có được sự chính xác mong muốn. Mức độ chính xác của kết quả giám định món nước phụ thuộc rất nhiều vào việc xác định các dữ liệu như: số lượng nhiên liệu còn lại trên tàu, trọng lượng của đồ dự trữ, nước dằn, chất rắn lắng đọng dưới đáy két không thể bơm ra được... Mức độ chính xác đó còn phụ thuộc vào tỷ trọng (density) nước biển xung quanh tàu lúc giám định. Ngoài ra, việc cân chỉnh tàu (ship's trim) cũng đóng vai trò rất quan trọng. Mỗi nhân tố nói trên đều có ảnh hưởng nhất định đến mức độ chính xác của việc giám định. Vì vậy, trọng lượng hàng hoá xác định bằng cách giám định món nước luôn luôn chỉ là một con số “áng chừng”, “dự tính” hay “vào khoảng” (approximate, about). Tóm lại, với hàng rời, phải rất thận trọng khi tiến hành xác định trọng lượng hàng hoá xếp lên tàu.

Về vấn đề nói trên, Điều 88 của Bộ luật hàng hải Việt Nam nói về ghi chú trong vận đơn đã dựa trên cơ sở của điều III, khoản 3 Quy tắc Hague-Visby, mà với tầm quan trọng

của nó (qui tắc Hague-Visby), xin được dịch như sau: “Sau khi nhận hàng, người vận chuyển, thuyền trưởng hoặc đại lý của người vận chuyển sẽ, theo yêu cầu của người giao hàng, cấp cho người giao hàng một bản vận đơn đường biển, ngoài những nội dung khác, có nội dung sau: (a) Những ký mã hiệu chính dùng để nhận biết hàng hoá đã được người giao hàng cung cấp bằng văn bản trước khi xếp hàng, miễn là những ký mã hiệu đó được in, đánh dấu rõ ràng lên hàng hoá hay bằng cách nào khác nếu hàng hoá không có bao bì, hoặc được in, đánh dấu lên bao bì, thùng, hộp, sao cho những ký mã hiệu đó dễ đọc cho đến khi kết thúc chuyến đi biển; (b) Số lượng kiện, chiếc, số lượng, trọng lượng, tùy trường hợp cụ thể, theo như người giao hàng cung cấp bằng văn bản; (c) Tình trạng bên ngoài của hàng hoá.

Miễn là người vận chuyển, thuyền trưởng hoặc đại lý của người vận chuyển không buộc phải tuyên bố hay thể hiện trên vận đơn bất kỳ ký mã hiệu, con số, số lượng hay trọng lượng nào mà anh ta có cơ sở đề nghi ngờ tính chính xác của những hàng hóa mà anh ta đã thực sự nhận hoặc những hàng hóa mà anh ta không có biện pháp thích hợp để kiểm tra” và xin nêu nguyên văn bằng tiếng Anh để bạn đọc tiện tham khảo: “... 3. *After receiving the goods into his charge the carrier or the master or agent of the carrier shall, on demand of the shipper, issue to the shipper a bill of lading showing among other things: (a) The leading marks necessary for identification of the goods as the same are furnished in writing by the shipper before the loading of such goods starts, provided such marks are stamped or otherwise shown clearly upon the goods if uncovered, or on the cases or coverings in which such goods are contained, in such a manner as should ordinarily remain legible until the end of*

the voyage. (b) Either the number of packages or pieces, or the quantity, or weight, as the case may be, as furnished in writing by the shipper. (c) The apparent order and condition of the goods.

Provided that no carrier, master or agent of the carrier shall be bound to state or show in the bill of lading any marks, number, quantity or weight which he has reasonable ground for suspecting not accurately to represent the goods actually received, or which he has had no reasonable means of checking. ”

Câu hỏi 41: Khi nào thì ngày cấp vận đơn và ngày giao hàng trong hợp đồng mua bán hàng hóa là một? Và khi nào thì khác nhau?

Trả lời:

Khi thanh toán bằng L/C cho những lô hàng vận chuyển bằng đường biển, bao giờ ngân hàng và các bên liên quan cũng yêu cầu vận đơn phải là vận đơn hoàn hảo (Clean B/L) và đồng thời vận đơn hoàn hảo đó cũng phải là vận đơn hàng đã xếp lên tàu (Shipped on Board B/L).

Trong vận chuyển hàng bằng container, thường hãng tàu chỉ cấp loại vận đơn nhận để xếp lên tàu (Received for Shipment B/L) hay nhận để chở (Received for Carriage or Taken in Charge). Ở những vận đơn này, ngày cấp vận đơn chưa phải là ngày giao hàng theo hợp đồng mua bán vì vào ngày ký vận đơn hàng đang nằm đâu đó trong kho bãi của

người vận chuyển (thông thường là đang ở trong CY hoặc ICD), chứ chưa xếp lên tàu, muốn thỏa mãn yêu cầu ngày cấp vận đơn sẽ trở thành ngày giao hàng như quy định trong L/C và hợp đồng mua bán thì sau khi hàng hóa đã thực sự xếp lên tàu người vận chuyển phải đề thêm dòng chữ “Đã xếp lên tàu ngày...tháng... năm...: shipped (or laden) on board date...” và ký đóng dấu vào dòng chữ này, từ đó nó sẽ trở thành vận đơn hàng đã xếp lên tàu và có thể thanh toán được theo quy định trong L/C và hợp đồng mua bán.

Ngược lại, đối với vận đơn cấp theo hợp đồng vận chuyển theo chuyến (C/P Bill of Lading) thông thường người ta đã in sẵn trên vận đơn câu: “hàng đã được xếp lên tàu trong tình trạng và điều kiện bên ngoài có vẻ tốt: Shipped at the port of loading in apparent good order and condition”. Bản thân dòng chữ in sẵn này đủ để đáp ứng yêu cầu “shipped on board” quy định trong L/C và ngày cấp vận đơn cũng chính là ngày giao hàng theo hợp đồng mua bán, người vận chuyển hay thuyền trưởng không có nghĩa vụ phải ghi thêm dòng chữ “shipped on board ” cùng ngày tháng xếp hàng lên tàu trên bề mặt vận đơn nữa.

Hai cách thể hiện ngày giao hàng như đã nói trên cũng được nói rõ trong Điều 22-ii của UCP 600 (áp dụng từ 1/7/2007) như sau:

“Một vận đơn đường biển, dù được gọi thế nào, phải chỉ rõ hàng hóa đã được xếp lên một con tàu chỉ định tại cảng giao hàng quy định trong tín dụng, bằng:

-Cụm từ in sẵn, hoặc

-Một ghi chú là hàng đã được xếp lên tàu, có ghi ngày xếp hàng lên tàu.

Ngày phát hành vận đơn sẽ được coi như là ngày giao hàng, trừ khi trên vận đơn có ghi chú hàng đã xếp trên tàu có ghi ngày giao hàng, trong trường hợp này, ngày đã ghi trong ghi chú xếp hàng sẽ được coi là ngày giao hàng. “Trong quy định này của UCP 600, “cụm từ in sẵn” có nghĩa là cụm từ trong vận đơn cấp theo hợp đồng thuê tàu, còn cụm từ “một ghi chú là hàng đã xếp lên tàu” có nghĩa là cụm từ trong vận đơn vận chuyển container. Trong UCP 500 (áp dụng trước ngày 30/6/2007) vấn đề này được quy định tại Điều 23.

Trong thực tiễn, không ít vận đơn cấp theo hợp đồng vận chuyển theo chuyên trên bề mặt vẫn ghi thêm dòng chữ “shipped on board” cùng với ngày xếp hàng. Cũng có lúc người vận chuyển hoặc thuyền trưởng chỉ ghi mỗi dòng chữ “đã xếp lên tàu” mà tiếp sau dòng chữ này không đề ngày tháng. Đây là một việc làm tự nguyện của người vận chuyển chứ không phải là một nghĩa vụ, nghĩa là có cũng được mà không có cũng chẳng sao. Điều này cũng đồng nghĩa là một vận đơn cấp theo hợp đồng vận chuyển theo chuyên nếu không ghi thêm dòng chữ trên vẫn hoàn toàn đáp ứng yêu cầu “shipped on board date...” của UCP trong việc thanh toán bằng phương thức L/C. Khi gặp phải một vận đơn của hợp đồng thuê chở theo chuyên chỉ ghi dòng chữ “shipped on board” mà không đề ngày tháng tiếp theo thì cũng đừng vội bắt lỗi là vận đơn đó không hợp cách, không tuân thủ quy định trong UCP do đó không thanh toán được. Dưới đây là một trường hợp sơ suất không đáng có với một doanh nghiệp nhập khẩu và ngân hàng Việt Nam có liên quan:

Năm 2000 một doanh nghiệp Việt Nam nhập khẩu 10.000 tấn phân bón đóng bao từ người bán ở châu Âu theo

điều kiện CFR cảng TP Hồ Chí Minh. Hợp đồng mua bán và L/C đều chấp nhận vận đơn cấp theo hợp đồng thuê tàu (vận đơn cấp cho hợp đồng thuê chở theo chuyên). Trên vận đơn chuyển từ ngân hàng nước người bán (ngân hàng thanh toán cho người bán) tới ngân hàng thương mại Việt Nam (ngân hàng mở L/C) cả người mua lẫn ngân hàng Việt Nam thấy rằng thuyền trưởng chỉ ghi “clean and shipped on board” và tiếp theo dòng chữ này không ghi ngày tháng. Vào thời điểm đó, giá phân bón ở thị trường đang xuống nhanh, vì vậy vin vào có vận đơn ghi như vậy là không hoàn chỉnh, không đầy đủ và không phù hợp với UCP nên phía Việt Nam đã bắt lỗi, từ chối hợp đồng và ngừng thanh toán cho người bán. Cũng tại thời điểm này, ngân hàng mở L/C đang có một khoản tiền tương đương trị giá lô hàng gửi tại ngân hàng nước người bán. Ngay lập tức người bán đã xuất trình các chứng từ kể cả vận đơn yêu cầu tòa án nước sở tại sai áp khoản tiền trên để trả cho mình. Lẽ đương nhiên, tòa án nước sở tại đã chấp nhận yêu cầu của người bán. Lúc này tàu chở lô phân bón trên đã neo đậu tại phao cảng TP Hồ Chí Minh chờ người mua đến làm thủ tục nhận hàng. Tuy vậy, vì đã tuyên bố từ chối hợp đồng nên người mua cũng thông báo cho tàu từ chối nhận hàng. Sau vài tuần nằm chờ tại cảng mà không có ai đến nhận hàng, chủ tàu đã ra lệnh cho tàu rời cảng TP Hồ Chí Minh chạy về nước nơi họ có trụ sở chính. Sau đó, vì không có ai nhận hàng nên chủ tàu đã làm thủ tục bán đấu giá lô hàng trên để trang trải các khoản tiền phạt chờ đợi ở cảng TP Hồ Chí Minh cùng các chi phí liên quan khác đã phát sinh. Rốt cục, phía người mua cùng ngân hàng Việt Nam đã mất cả hàng lẫn tiền. Tuy nhiên, cho đến thời điểm này, các quan hệ và trách nhiệm nội bộ giữa các bên của Việt Nam có liên quan hiện vẫn chưa tìm được tiếng nói chung để giải quyết dứt điểm vụ việc

Nói chung, các doanh nghiệp nhập khẩu theo điều kiện CIF, CFR, CIP, CPT nên thận trọng khi xem xét, đánh giá và bắt lỗi vận đơn cấp theo hợp đồng thuê tàu. Phải luôn luôn nhớ rằng vận đơn cấp theo hợp đồng thuê tàu thường có những đặc điểm như đã nêu trên để không bao giờ mắc phải những lỗi lầm nghiêm trọng chết người như trường hợp trên.

Câu hỏi 42: Trong trường hợp trên vận đơn không đề ai là người vận chuyển thì làm thế nào để xác định ai là người vận chuyển?

Trả lời:

Theo quy định tại Điều 87, khoản 1 của Bộ luật hàng hải Việt Nam, một trong những nội dung quan trọng của vận đơn phải ghi rõ tên và trụ sở chính của người vận chuyển. Tiếp đó, khoản 2 của Điều này quy định: “Trường hợp tên người vận chuyển không được xác định trong vận đơn thì chủ tàu được coi là người vận chuyển. Trường hợp vận đơn được lập theo quy định tại khoản 1 Điều này ghi không chính xác hoặc không đúng sự thật về người vận chuyển thì chủ tàu chịu trách nhiệm bồi thường các tổn thất phát sinh và sau đó được yêu cầu người vận chuyển bồi hoàn”.

Câu hỏi 43: Trong hợp đồng của doanh nghiệp Việt Nam xuất khẩu hàng theo điều kiện FOB, ai là người gửi hàng (Shipper) đích thực?

Trả lời:

Theo thông lệ pháp luật hàng hải quốc tế cũng như Luật hàng hải của nhiều nước trên thế giới và từ điển hàng hải quốc tế thì thuật ngữ “**Người gửi hàng: Shipper**” là người hoặc công ty giao kết hợp đồng vận chuyển với các hãng tàu vận chuyển hàng hóa (Liner Conference hoặc Shipping Lines) hoặc với chủ tàu (trường hợp hợp đồng thuê vận chuyển theo chuyến). Khi doanh nghiệp Việt Nam bán hàng theo điều kiện FOB theo Incoterms, người mua ở nước ngoài phải thuê tàu để chở hàng tới cảng đích mà họ chỉ định. Như vậy, người mua ở nước ngoài mới là người gửi hàng đích thực. Tuy vậy, hiếm khi họ có mặt ở Việt Nam để thu xếp việc xếp hàng lên tàu, vì vậy trong phần lớn trường hợp họ đề nghị người bán thay mặt họ xếp hàng lên tàu do họ chỉ định, trên cơ sở đó sau khi xếp xong hàng thì người bán lấy vận đơn để đưa ra ngân hàng thanh toán tiền bán hàng (nếu thanh toán bằng L/C). Trong trường hợp này, pháp luật hàng hải quốc tế quy định người bán cũng là một loại người gửi hàng. Tuy nhiên, họ không phải là người gửi hàng đích thực tức là không phải người đã ký hợp đồng vận chuyển mà chỉ là người gửi hàng được chỉ định. Ngày nay trong thông lệ quốc tế, người ta gọi người gửi hàng trong trường hợp này là **Documentary Shipper** (người gửi hàng hình thức). Trong quá trình xếp hàng lên tàu cũng như sau này nếu có vấn đề gì trực tiếp giữa người vận chuyển và người gửi hàng thì phải hiểu rằng đây là trực tiếp với người gửi hàng đích thực, tức là người đã giao kết hợp đồng với người vận chuyển, chứ không phải với người gửi hàng hình thức. Điều này cũng có nghĩa là vận đơn là cơ sở pháp lý điều chỉnh quan hệ giữa

người vận chuyển và người gửi hàng đích thực chứ không phải người gửi hàng hình thức.

Bộ luật hàng hải Việt Nam, Điều 72, khoản 1 lại quy định “trong trường hợp hợp đồng vận chuyển theo chứng từ vận chuyển (tức là theo vận đơn hoặc giấy gửi hàng) thì người thuê vận chuyển được gọi là người gửi hàng”. Như vậy đối với hợp đồng thuê vận chuyển theo chuyến (tức hợp đồng thuê tàu chuyến: voyage charter) không rõ ai là shipper? Tiếp đó, khoản 4 của Điều này lại định nghĩa “Người giao hàng là người tự mình hoặc được người khác ủy quyền giao hàng cho người vận chuyển theo hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường biển”. Ở đây, có thể hiểu chế định “người giao hàng” áp dụng chung cho cả hợp đồng thể hiện bằng vận đơn và hợp đồng thuê vận chuyển theo chuyến. Vấn đề không rõ là liệu giữa người vận chuyển và “người giao hàng” có quan hệ pháp lý nào không? Nếu có thì cơ sở để điều chỉnh là cái gì? Và quan hệ pháp lý giữa người giao hàng và người vận chuyển là gì. Trong ngôn từ Luật hàng hải quốc tế, cho đến nay không có khái niệm về “người giao hàng” như quy định trong Bộ luật hàng hải Việt Nam. Các doanh nghiệp bán hàng theo điều kiện FOB cũng như các công ty vận tải biển Việt Nam cần lưu ý thích đáng những vấn đề chưa rõ ràng như trên để biết phương hướng giải quyết những rắc rối có thể gặp phải khi thực hiện việc giao hàng cho người mua FOB ở nước ngoài.

Câu hỏi 44: Trong mua bán hàng hóa quốc tế nên sử dụng vận đơn theo lệnh (Order B/L) hay vận đơn đích danh (Straight B/L) là thích hợp?

Trả lời:

Trong thực tiễn thương mại và hàng hải quốc tế cũng như quy định tại Điều 86 và 89 của Bộ luật hàng hải Việt Nam, căn cứ vào khả năng chuyên nhượng lưu thông (Negotiability) của vận đơn, người ta phân chia vận đơn thành ba loại như sau:

- 1-/ Vận đơn theo lệnh (Order B/L),
- 2-/ Vận đơn đích danh (Straight B/L),
- 3-/ Vận đơn vô danh (B/L to Bearer).

Trong ba loại nói trên, loại thứ ba gần như ít xuất hiện trên thương trường quốc tế. Trong khi đó, loại thứ hai, vận đơn theo lệnh, được sử dụng rộng rãi trong thương mại quốc tế vì nó là một chứng từ có thể lưu thông được, và một trong những chức năng của vận đơn loại này nó là chứng từ thể hiện quyền sở hữu hàng hóa (Document of Title) vì vậy ở nhiều nước, người ta có thể sử dụng nó để chiết khấu tại ngân hàng trước khi hàng về hay cầm cố thế chấp vay vốn tín dụng. Trên bề mặt vận đơn theo lệnh, người ta không ghi rõ tên và địa chỉ của người nhận hàng mà chỉ ghi chữ “theo lệnh: to order”, hoặc ghi rõ theo lệnh của ai đó ví dụ: người gửi hàng, một ngân hàng nào đó, người nhận hàng hoặc của một đại lý nào đó (to order of.....). Nếu không ghi rõ theo lệnh của ai thì hiểu là theo lệnh của người gửi hàng. Vận đơn theo lệnh có đặc điểm là có thể chuyên nhượng được cho người khác bằng cách ký hậu (Endorsement). Có thể ký hậu

để trống (Blank Endorsement) hay ký hậu cho một người cụ thể hoặc theo lệnh của một người nào đó. Điều này cũng đồng nghĩa quyền sở hữu định đoạt hàng hóa chỉ được chuyển giao khi vận đơn đã được ký hậu.

Với vận đơn đích danh, trên bề mặt của nó, ở ô người nhận hàng (Consignee) bao giờ cũng phải ghi rõ tên và địa chỉ người nhận hàng. Chỉ có người có tên trên bề mặt vận đơn mới có thể nhận hàng, nghĩa là chỉ có họ mới có quyền định đoạt hàng hóa kể cả quyền khởi kiện người vận chuyển. Loại vận đơn này không thể chuyển nhượng được bằng cách ký hậu, vì vậy loại vận đơn này ít lưu thông trong thương mại quốc tế. Với loại vận đơn này một khi đã được cấp phát thì cũng có nghĩa là quyền nhận hàng cũng như các quyền khác gắn với vận đơn đã chuyển sang người có tên đích danh ghi ở trong đó. Thông thường nó chỉ sử dụng khi gửi hành lý cá nhân hoặc gửi hàng trong nội bộ giữa các công ty con hay chi nhánh của một tập đoàn thương mại nào đó, hiếm khi dùng để thanh toán tiền mua bán hàng. Trong thực tiễn hàng hải quốc tế chỉ ai là người có tên trên vận đơn loại này mới nhận được hàng nên khi ký phát loại vận đơn này thường các hãng tàu thu hồi bản gốc ngay tại cảng xếp hàng hay nói chính xác hơn họ không cấp bản gốc, do đó trên bề mặt vận đơn loại này thường đóng dấu dòng chữ “đã thu hồi bản gốc: Surrendered” đi kèm theo dòng chữ “Không chuyển nhượng được: Non-Negotiable”. Khi hàng đến cảng đích, người nhận hàng chỉ cần bản sao và chứng minh được rằng mình là người nhận hàng đích danh ghi trong vận đơn đó là họ có thể nhận hàng. Pháp luật những nước theo hệ thống Common Law như Anh, Mỹ, Úc... coi vận đơn đích danh như là một

giấy gửi hàng nên khi nhận hàng có thể không cần xuất trình bản gốc vận đơn. Một điều cũng cần lưu ý là theo quy định tại Điều 62 của Luật thương mại Việt Nam, nếu hợp đồng mua bán không quy định khi nào quyền sở hữu hàng hóa chuyển từ người bán sang người mua thì quyền sở hữu đó sẽ được chuyển giao khi giao hàng. Nghĩa là vận đơn đích danh một khi đã được ký phát thì chỉ có người nhận hàng có tên trong đó mới có quyền định đoạt và nhận hàng, người gửi hàng có cầm nó trong tay cũng không làm gì được.

Từ những đặc điểm nói trên của các loại vận đơn, nhất là vận đơn theo lệnh nên khi mua bán hàng hóa xuất nhập khẩu, các doanh nghiệp nên sử dụng loại vận đơn theo lệnh với những ưu điểm vốn có của nó, hết sức hạn chế việc sử dụng vận đơn đích danh do những hạn chế như trên. Không ít vụ lừa đảo đã xảy ra do người bán Việt Nam tin tưởng ở người mua nên đã đồng ý phát hành vận đơn đích danh cho người mua nước ngoài.

Câu hỏi 45: Vận đơn đ-ờng biển (Ocean B/L) khác với giấy gửi hàng đ-ờng biển (Waybill) nh- thế nào?

Trả lời:

Ở những năm gần đây, pháp luật nhiều nước quy định trong không ít trường hợp khi giao dịch mua bán hàng hóa xuất nhập khẩu không nhất thiết phải sử dụng vận đơn trong thanh toán theo phương thức tín dụng thư cũng như trong việc làm thủ tục hải quan. Vì vậy, từ thực tiễn đó, năm 1990 Ủy ban hàng hải quốc tế (Committee Maritime International: CMI) đã cho ra đời bản Quy tắc thống nhất về giấy gửi hàng bằng đường biển với tư cách là một quy phạm tùy ý, nghĩa là quy tắc này chỉ áp dụng khi các bên có liên quan thống nhất

quy định trong hợp đồng. Sự khác nhau cơ bản giữa giấy gửi hàng và vận đơn là ở chỗ giấy gửi hàng chỉ có hai chức năng: là biên lai nhận hàng của người vận chuyển và là bằng chứng của hợp đồng vận chuyển trong khi đó vận đơn còn có thêm chức năng là chứng từ thể hiện quyền sở hữu định đoạt hàng hóa. Theo luật Mỹ thì vận đơn đích danh cũng tương tự như giấy gửi hàng mà thôi, do vậy nó không bị điều chỉnh bởi Luật hàng hải quốc gia cũng như các công ước quốc tế về vận đơn (Hague Visby Rules). Vì vậy, giấy gửi hàng không thể chuyển nhượng bằng cách ký hậu như vận đơn theo lệnh. Thông thường, một khi đã sử dụng giấy gửi hàng thì người nhận hàng bao giờ cũng là đích danh. Khi tàu đến cảng đích, người vận chuyển chỉ cần kiểm tra người nhận hàng có đúng là đích danh như trong giấy gửi hàng hay không là có thể giao hàng cho người nhận hàng hợp pháp mà không cần thu hồi bản gốc. Chính vì vậy giấy gửi hàng cũng rất ít khi phát hành bản gốc, thay vào đó các hãng tàu thường đóng dấu “Surrendered” như đối với vận đơn đích danh. Tuy nhiên để làm an lòng người bán cũng như người mua trong đại đa số trường hợp, khi cấp giấy gửi hàng, trên mặt sau của giấy gửi hàng, người vận chuyển cũng ghi rõ về trách nhiệm đối với hàng hóa trong quá trình vận chuyển và họ cũng đồng ý áp dụng các công ước quốc tế như Hague Visby Rules để điều chỉnh trách nhiệm giữa các bên liên quan như thể khi cấp vận đơn.

Một điểm nữa cũng cần lưu ý là, theo thông lệ hàng hải quốc tế cũng như Điều 92 của Bộ luật hàng hải Việt Nam, khi đang có vận đơn theo lệnh trong tay, người gửi hàng có thể có những quyền nhất định (dù bị hạn chế) về việc định

đoạt hàng hóa cho tới khi hàng được giao cho người nhận hàng hợp pháp nếu chưa chuyển giao quyền này cho người khác. Một khi vận đơn loại này đã được chuyển giao hợp cách bằng ký hậu thì quyền sở hữu và định đoạt hàng của người bán cũng không còn nữa vì lúc bấy giờ người nhận hàng đã trở thành một bên của hợp đồng vận chuyển. Lúc này chính người nhận hàng, chứ không phải người gửi hàng, mới có quyền đi kiện người vận chuyển cũng như họ có thể bị người vận chuyển kiện lại. Ngược lại, với giấy gửi hàng thì quyền định đoạt này của người gửi hàng sẽ được củng cố vững chắc hơn bởi lẽ giấy gửi hàng (bản có đóng dấu surrendered) dù đã nằm trong tay người nhận hàng thì người nhận hàng cũng không có quyền kiện lại người vận chuyển, vì giấy gửi hàng là hợp đồng riêng giữa người gửi hàng và người vận chuyển, theo đó người nhận hàng không có can dự gì cả.

Để thể hiện những vấn đề như trình bày trên đây, ở mặt trước của giấy gửi hàng do những hãng tàu lớn chuyên vận chuyển container thường in dòng chữ sau đây:

“Subject to the terms of the carrier’s standard bill of lading terms and conditions and tariff for the relevant trade which are mutatis mutandis applicable to this waybill”: Giấy gửi hàng này được điều chỉnh bởi các điều kiện và điều khoản trong vận đơn chuẩn cũng như trong bảng giá cước của hãng tàu áp dụng cho tuyến đường liên quan và những điều kiện và điều khoản đó đã được thay đổi cho thích hợp với giấy gửi hàng này.

Câu hỏi 46: Vận đơn khác với vận đơn vận tải đa phương thức ở những điểm nào?

Trả lời:

Theo Điều 119 của Bộ luật hàng hải Việt Nam, vận tải đa phương thức là một quá trình vận chuyển hàng từ địa điểm nhận hàng đến địa điểm trả hàng cho người nhận hàng bằng ít nhất hai phương thức vận tải, trong đó phải có phương thức vận tải bằng đường biển trong khi đó vận đơn đường biển (ở đây chỉ nói tới vận đơn cấp cho những lô hàng rời khối lượng lớn) là bằng chứng của hợp đồng vận chuyển hàng hóa từ cảng xếp hàng tới cảng dỡ hàng. Như vậy, sự khác nhau cơ bản là phạm vi không gian trách nhiệm của người vận chuyển bằng đường biển hẹp hơn (từ khi móc cầu cặp vào mã hàng ở cảng xếp hàng tới khi móc cầu rời khỏi mã hàng ở cảng dỡ hàng: tackle to tackle) so với phạm vi không gian trách nhiệm của người kinh doanh vận tải đa phương thức. Khi ký phát vận đơn đường biển, thông thường, phía trên vận đơn, người vận chuyển chỉ ghi chữ Bill of Lading còn khi người kinh doanh vận tải đa phương thức phát hành vận đơn vận tải đa phương thức thì trên tiêu đề thường in dòng chữ : Multimodal Transport Bill of Lading hoặc Combined Transport Bill of Lading. Tuy nhiên, ngày nay, đại đa số hàng hóa được vận chuyển bằng container nên sự phân biệt như trên cũng chỉ có ý nghĩa tương đối. Ngoài ra, giữa hai loại vận đơn này còn có một số khác biệt đáng kể như sau:

1-/ Người vận chuyển hàng hóa bằng đường biển thường là chủ tàu, hoặc người thuê tàu trần hoặc thuê tàu định hạn, trong khi đó người kinh doanh vận tải đa phương thức thực tế không phải là chủ phương tiện mà chỉ mua lại dịch vụ vận chuyển từng chặng sau đó bán lại dịch vụ vận tải đa phương thức toàn chặng cho chủ hàng bằng một hợp đồng duy nhất. Thông thường, người ta gọi họ là người vận chuyển không có tàu (Non Vessel Operating Common Carrier: NVOCC).

2-/ Trên vận đơn đường biển thường chỉ ghi cảng xếp hàng và cảng dỡ hàng

Còn trên vận đơn vận tải đa phương thức đầu tiên phải ghi rõ địa điểm tiếp nhận hàng để vận chuyển (Place of receipt). Địa điểm này thường ở trên đất liền và không ít trường hợp nằm sâu trong nội địa cách xa cảng xếp hàng vài chục đến vài trăm cây số. Tiếp đó, vận đơn ghi rõ cảng xếp hàng, sau đó là cảng dỡ hàng và cuối cùng là địa điểm giao trả hàng (Place of delivery). Cũng như địa điểm tiếp nhận hàng, địa điểm giao trả hàng có thể cách khá xa cảng dỡ hàng. Với các hãng tàu vận chuyển container, các địa điểm tiếp nhận hàng để chở cũng như địa điểm giao trả hàng chính là các bãi chứa container của họ (Container Yard, viết tắt là CY), thường không cách xa cảng xếp dỡ hàng và cũng nằm trong khu vực cảng (Port Area), nên trong vận đơn vận tải đa phương thức do họ ký phát chỉ ghi là cảng xếp hàng, ví dụ: Ho Chi Minh City Port, mặc dầu container trước khi giao lên tàu thường được tiếp nhận tại bãi CY do họ chỉ định.

3-/ Vận đơn đường biển ở mặt trước thường in sẵn dòng chữ : “Shipped on board the above goods in apparent good order and conditions....: hàng đã được xếp lên tàu trong tình trạng và điều kiện bên ngoài có vẻ tốt....” và ngày

cấp vận đơn cũng chính là ngày giao hàng theo hợp đồng mua bán. Ngược lại, với vận đơn vận tải đa phương thức thì mặt trước thường chỉ ghi :“ Received for shipment” hoặc “ Taken in charge”, nghĩa là mới nhận để chở chứ chưa xếp lên tàu, chưa giao hàng, do vậy muốn thỏa mãn yêu cầu hàng đã được giao như quy định trong hợp đồng mua bán thì sau khi xếp lên tàu người vận chuyển phải ghi thêm một dòng chữ nữa là “Laden on board” hay “Shipped on board” ngày...

4-/ Trong vận đơn đường biển, người vận chuyển không chịu trách nhiệm về việc hàng đến cảng đích chậm trong khi đó, ở vận đơn vận tải đa phương thức, thường quy định người kinh doanh vận tải đa phương thức sẽ bồi thường thiệt hại cho chủ hàng bằng gấp đôi số tiền cước của lô hàng bị chậm trễ nhưng trong bất cứ trường hợp nào cũng không được vượt quá tổng cộng trị giá hàng.

5-/ Trong vận đơn vận tải đa phương thức, đối với chặng vận tải đường bộ, nếu có tổn thất thì trách nhiệm tối đa của người kinh doanh vận tải đa phương thức có thể lên tới 8.333 SDR/ Kg.

6-/ Thời hiệu khởi kiện người vận chuyển đường biển thường là một năm kể từ ngày giao hàng hoặc từ ngày lẽ ra hàng phải được giao, với người kinh doanh vận tải đa phương thức thời hiệu này chỉ còn 9 tháng. Sở dĩ như vậy vì phải dành cho họ 3 tháng để truy đòi lại người vận chuyển thực tế sau khi đã bồi thường cho chủ hàng vì trên thực tế, những người kinh doanh vận tải đa phương thức thường mua dịch vụ và giá cước từ những chủ phương tiện thực sự sau đó bán lại dịch vụ và giá cước cho chủ hàng và lợi nhận của họ chính là sự chênh lệch giữa giá mua và giá bán.

Câu hỏi 47: Cần l-u ý những vấn đề gì về chữ ký của người ký phát vận đơn?

Trả lời:

Theo quy định của UCP 600, một vận đơn đường biển dù được gọi như thế nào thì cũng phải ghi rõ tên người vận chuyển và được ký phát bởi:

-Người vận chuyển hoặc đại lý được chỉ định cho hoặc thay mặt người vận chuyển, hoặc,

-Thuyền trưởng hoặc đại lý được chỉ định cho hoặc thay mặt thuyền trưởng.

Các chữ ký của người vận chuyển, thuyền trưởng hoặc đại lý phải phân biệt được đó là chữ ký của người vận chuyển, thuyền trưởng hoặc đại lý.

Các chữ ký của đại lý phải chỉ rõ hoặc là đại lý đã ký thay hay đại diện cho người vận chuyển hoặc thay mặt cho hay đại diện cho thuyền trưởng. Xuất phát từ yêu cầu này của UCP 600 nên chữ ký dưới vận đơn thông thường phải ghi rõ như sau: :

1-/..... Carrier

(Carrier's Signature) , or

2-/..... As Agent for the Carrier

(Agent's Name/Signature) , or

3-/..... Master

(Master's Name/Signature) , or

4-/..... As Agent for the Master
(Agent Name's/Signature)

Một điểm mà các chủ hàng Việt Nam khi thuê tàu cần hết sức lưu ý là ở Việt Nam, một số công ty vận tải biển loại nhỏ (thường chỉ có 1-2 tàu cỡ nhỏ) khi cấp và ký phát vận đơn với tư cách mình là người vận chuyển có in tiêu đề của chính công ty họ cùng địa chỉ đầy đủ song họ lại ghi ở dưới chữ ký họ chỉ là đại lý (As Agent Only) mà thôi. Đây thực chất là hành vi gian lận thương mại mang tính lừa đảo và khi có kiện tụng tại tòa án hay trọng tài chắc chắn họ sẽ bị tước bỏ mọi miễn trách nhiệm mà lẽ ra họ có thể được hưởng nếu làm đúng quy định của pháp luật và thông lệ quốc tế như nói trên.

Câu hỏi 48: Hiểu thế nào là vận đơn hoàn hảo (Clean B/L). Có nên dùng th- bảo đảm (Letter of Indemnity - LOI) để xin cấp vận đơn hoàn hảo hay không?

Trả lời:

Điều 27 của UCP 600 quy định: “Ngân hàng sẽ chỉ chấp nhận chứng từ vận tải hoàn hảo. Chứng từ vận tải hoàn hảo là chứng từ mà trên đó không có điều khoản hoặc không có ghi chú nào đó chỉ ra một cách rõ ràng về tình trạng khuyết tật của hàng đó hoặc bao bì. Chữ “hoàn hảo” không nhất thiết phải xuất hiện trên chứng từ vận tải, dù cho tín dụng có yêu cầu đối với chứng từ vận tải là hàng đã được

“xếp lên tàu hoàn hảo”. Theo định nghĩa này của UCP 600, từ nay trở đi, một vận đơn không có những ghi chú như quy định nói trên đã là vận đơn hoàn hảo rồi chứ không nhất thiết trên bề mặt phải ghi chữ “Clean” mới gọi là hoàn hảo. Điều này cũng có nghĩa là nếu một vận đơn thỏa mãn những quy định như trên mà trên bề mặt không có chữ “Clean” thì cũng không thể vin vào đó mà bắt lỗi gây khó dễ cho người bán hoặc hãng tàu.

Trong thực tế, không ít trường hợp vì sợ người vận chuyển điền một số ghi chú làm cho vận đơn sẽ không đáp ứng yêu cầu trên đây nên có thể người bán hoặc người gửi hàng làm một thư bảo đảm (LOI) trong đó họ cam kết sẽ bồi thường mọi hậu quả xảy ra cho người vận chuyển nếu người cầm giữ vận đơn hợp cách (in good faith) hoặc người nhận hàng khiếu kiện người vận chuyển. Với những hãng tàu lớn có uy tín, ít khi họ chấp nhận LOI vì sau này nếu có khiếu kiện thì tòa án hoặc trọng tài thường cho rằng đây chỉ là thỏa thuận riêng giữa người bán-người gửi hàng và người vận chuyển, nó không có giá trị pháp lý ràng buộc người thứ ba, tức người cầm giữ vận đơn hoặc người nhận hàng. Hơn thế nữa, các hội bảo trợ chủ tàu P&I cũng sẽ khước từ bồi thường cho người vận chuyển trong trường hợp người vận chuyển đã chấp nhận LOI như vậy. Từ đó có thể thấy rằng, việc chủ hàng dùng LOI để xin cấp vận đơn hoàn hảo ngày càng khó khăn và tốt nhất nên hạn chế tối thiểu việc lạm dụng theo cung cách này.

Câu hỏi 49: Hiểu thế nào về thuật ngữ “Merchant” (th-ơng nhân) ghi trên các vận đơn?

Trả lời :

Trên mặt sau của các vận đơn đường biển cũng như vận đơn vận tải đa phương thức, người vận chuyển thường định nghĩa “Merchant” nghĩa là và bao gồm: Người gửi hàng (Shipper), Người ký kết hợp đồng vận chuyển (Consignor), Người nhận hàng (Consignee, Receiver), Người cầm giữ vận đơn (B/L Holder) và Chủ hàng (Owner of the Goods). Tất cả những người này ở những góc độ khác nhau đều liên quan tới hợp đồng vận chuyển hàng hóa từ địa điểm tiếp nhận đến địa điểm giao hàng cuối cùng của hành trình. Điều đáng lưu ý là người giao hàng cho người vận chuyển có thể không nhất thiết phải phân biệt rõ ràng là khác và không chịu trách nhiệm liên đới cùng với người ký hợp đồng vận chuyển. Ví dụ trong hợp đồng bán hàng theo điều kiện FCA, người bán chính là Shipper là người đã giao hàng cho người vận chuyển, nhưng người ký hợp đồng vận chuyển lại là người mua hàng. Điều này không có nghĩa là Shipper, tức người bán, không có nghĩa vụ gì với người vận chuyển. Giả dụ khi giao hàng để vận chuyển đến cảng đích, người bán đã không đề ký mã hiệu rõ ràng hay mô tả tính chất hàng hóa không đầy đủ, không trung thực (nhất là hàng nguy hiểm dễ cháy nổ...) thì tuy Shipper không ký hợp đồng vận chuyển nhưng họ là một trong những người nằm trong danh sách “Merchant” nên trách nhiệm của họ với người vận chuyển về

những hậu quả xảy ra vẫn tồn tại dù cho tại thời điểm xảy ra sự cố vận đơn đã chuyển giao cho người nhận hàng. Mỗi quan hệ tương tự như vậy cũng được áp dụng cho quan hệ giữa những người Receiver, B/L Holder và Owner of the Goods với người vận chuyển. Chính vì vậy, thuật ngữ “Merchant” bao trùm lên tất cả nhóm người nói trên để bảo đảm rằng trách nhiệm giữa các bên đều có tính tiếp nối và giao thoa với nhau nhằm bảo vệ lợi ích chính đáng của người vận chuyển khi tổn thất hàng hóa xảy ra không phải lỗi của người vận chuyển.

Câu hỏi 50: Trách nhiệm của người vận chuyển đối với việc giao hàng chậm ở cảng đích (cảng dỡ hàng, cảng trả hàng) đã được xác định ra sao?

Trả lời:

Thông thường trong hợp đồng vận chuyển theo chuyến (Voyage Charter) áp dụng cho những lô hàng rời khối lượng lớn, người vận chuyển ít khi chịu trách nhiệm đối với việc hàng đến cảng đích chậm trễ, trừ trường hợp người thuê vận chuyển có những bằng chứng rõ ràng đầy đủ để chứng minh rằng người vận chuyển đã cố ý gây ra sự chậm trễ đó. Trong các vận đơn cấp theo hợp đồng vận chuyển theo chuyến không bao giờ có điều khoản này kể cả khi áp dụng Quy tắc Hague Visby.

Ngược lại, trong các vận đơn vận tải đa phương thức hay vận đơn do các hãng tàu chở container phát hành thường

có điều khoản về trách nhiệm của người vận chuyển đối với tổn thất do hàng đến chậm gây ra. Ví dụ, trong Điều 8.8 của vận đơn FIATA quy định “Nếu người giao nhận (tức người kinh doanh vận tải đa phương thức) chịu trách nhiệm về những thiệt hại xảy ra bởi sự chậm trễ khi giao trả hàng, hoặc là chịu trách nhiệm cho tổn thất hoặc thiệt hại phát sinh khác không phải là tổn thất và thiệt hại liên quan tới hàng hóa thì nghĩa vụ bồi thường của người giao nhận sẽ được giới hạn trong khoản tiền có giá trị tương đương gấp 2 lần số tiền cước theo như hợp đồng vận chuyển mà vận đơn này là bằng chứng”. Tiếp đó, Điều 8.8 nói thêm “Trách nhiệm tổng cộng của người giao nhận trong bất cứ trường hợp nào cũng sẽ không lớn hơn mức giới hạn trách nhiệm cho tổn thất toàn bộ hàng hóa”.

Tuy nhiên, để được bồi thường khi hàng hóa đến cảng đích chậm trễ, lúc ký hợp đồng lưu cước chủ hàng cần khai rõ thời gian hàng cần đến cảng đích là bao giờ và yêu cầu này phải được người vận chuyển chấp nhận và ghi vào vận đơn. Một khi đã như vậy thì ngoài tiền cước thông thường, chủ hàng cần phải trả bổ sung một khoản tiền nữa gọi là phụ phí bảo đảm hàng đến đúng hạn. Khi xảy ra việc hàng đến chậm người khiếu nại phải chứng minh hai vấn đề: một là sự chậm trễ đó là hậu quả của sự chệch mảng hay thiếu sót của người vận chuyển kể cả trong khâu quản lý nhân viên của mình, hai là sự chệch mảng đó là cố ý và dự đoán thấy trước được. Một số hãng tàu chở container còn quy định thêm nếu hàng đến nơi ngoài 60 ngày so với lịch trình công bố trong

lich chạy tàu (sailing schedule) thì mới coi là hàng đến chậm. Nhìn chung, việc khiếu nại đòi bồi thường tổn thất hàng đến chậm là một công việc gian nan tốn kém cả thời gian lẫn tiền bạc.

Câu hỏi 51: Khi nào cần khai báo trị giá hàng trên vận đơn?

Trả lời:

Bộ luật hàng hải Việt Nam quy định trong trường hợp chủng loại, trị giá hàng hóa không được người gửi hàng, người giao hàng khai báo trước khi xếp hàng hoặc không được ghi rõ trong vận đơn, giấy gửi hàng đường biển hoặc chứng từ vận chuyển khác thì người vận chuyển chỉ có nghĩa vụ bồi thường mất mát hư hỏng hàng hóa trong giới hạn tối đa tương đương với 666,67 SDR/Kiện hàng hóa hoặc 2 SDR/Kg trọng lượng cả bì của số hàng hóa bị mất mát hư hỏng tùy theo trị giá hàng. Quy định này nhìn chung cũng phù hợp với thông lệ quốc tế (Công ước Hague Visby), tuy nhiên trong Công ước trên quy định giữa 666,67 SDR/Kiện và 2 SDR/kg cách tính nào cao hơn thì người vận chuyển phải bồi thường theo cách đó (Whichever is the higher) trong khi đó Bộ luật hàng hải Việt Nam lại quy định “tùy theo trị giá hàng”. Ở đây, vấn đề trở nên phức tạp là ai sẽ quyết định khi nào thì áp dụng giới hạn 666,67 SDR và khi nào thì 2 SDR/kg? Như vậy, khi người gửi hàng muốn được bồi thường theo trị giá hàng, tức là mức cao hơn giới hạn trách nhiệm nói trên thì người gửi hàng phải kê khai trị giá hàng lúc ký hợp đồng vận chuyển và trị giá hàng này phải được ghi vào vận đơn. Một khi đã như vậy thì ngoài tiền cước

thông thường người gửi hàng còn phải trả thêm một khoản phụ phí khá cao gọi là “Ad Valorem” phụ phí này tính bằng tỷ lệ % của trị giá lô hàng đó quy định trong bảng giá cước (Tariff) của hãng tàu công bố.

Câu hỏi 52: Trách nhiệm của người vận chuyển được xác định thế nào khi hàng chở trên boong?

Trả lời:

Theo thông lệ hàng hải quốc tế (Qui tắc Hague Visby) cũng như Bộ luật hàng hải Việt Nam, đối với hàng rời khi chở trên boong người vận chuyển phải thông báo cho chủ hàng và được chủ hàng chấp nhận. Một khi chủ hàng đã xác nhận đồng ý hàng chở trên boong thì mọi rủi ro xảy ra chủ hàng phải tự gánh chịu và trong vận đơn phải ghi rõ là hàng thực sự đã được chở trên boong. Ngày nay, phần lớn hàng hóa được vận chuyển bằng container, đối với hàng container thì việc chở trên boong hay dưới boong không còn ý nghĩa nữa, vì tàu chở container không phân chia thành boong như tàu thông thường. Từ đó, nếu có container nào xếp trên boong thì người vận chuyển cũng không cần phải thông báo cho chủ hàng biết cũng như không cần phải được chủ hàng đồng ý thì container đó mới được xếp trên boong. Chính vì vậy, container xếp trên boong hay dưới boong không còn ý nghĩa gì đáng kể nữa. Xuất phát từ đặc điểm đó, Điều 26 UCP 600 quy định

“Chúng tôi vận chuyển không được quy định là hàng hóa phải xếp trên boong. Một điều khoản trên chứng từ vận chuyển quy định rằng hàng hóa có thể xếp trên boong sẽ được chấp nhận”.

Câu hỏi 53: Khi xảy ra tình trạng tàu đi chệch đi-ởng so với lịch trình quảng cáo thì trách nhiệm của người vận chuyển xác định thế nào?

Trả lời:

Trong thực tế có thể xảy ra tình huống người gửi hàng khi lưu cước cho một container gửi tới Thượng Hải và yêu cầu hãng tàu chuyển tải tại Hong Kong nhưng thực tế thì hãng tàu lại chuyển tải container nói trên tại cảng Đại Liên và hậu quả có thể là phát sinh một số chi phí gây thiệt hại cho người nhận hàng. Trong trường hợp đó, liệu người gửi hàng có thể khiếu nại đòi hãng tàu container bồi hoàn được không?

Thông thường, trên mặt sau của đại bộ phận các vận đơn của các hãng tàu container cũng như vận đơn vận tải đa phương thức đều có in sẵn một điều khoản gọi là “Method and Route of Carriage”. Tinh thần của điều khoản này cho phép người vận chuyển được quyền tự do quyết định tốc độ cũng như lộ trình cho tàu chạy theo tuyến đường mà họ cho là thích hợp nhất, lộ trình chạy tàu này có thể gần với tuyến đường đã quảng cáo trên lịch tàu chứ không nhất thiết phải đúng như đã quảng cáo. Họ cũng có quyền ghé vào một cảng khác với cảng đã thông báo để thực hiện việc chuyển tải

hàng hóa mà không cần thông báo trước và không cần được sự đồng ý của người gửi hàng. Với trường hợp đi chệch đường để thực hiện việc cứu hộ tàu khác hoặc người bị tai nạn trên biển thì lẽ đương nhiên người vận chuyển sẽ được miễn trách nhiệm hoàn toàn.

Trong trường hợp người gửi hàng thấy cần thiết tàu phải chạy theo tuyến đường mà mình yêu cầu và phải ghé vào cảng chuyển tải mà mình mong muốn thì khi ký hợp đồng với người vận chuyển phải ghi rõ trong hợp đồng đây là một điều cam kết của người vận chuyển chứ không phải là một thông tin thông thường và nếu vi phạm thì người vận chuyển phải bồi thường. Tuy nhiên, nhìn chung ít hãng tàu vận chuyển container có thể chấp nhận yêu cầu này của người gửi hàng vì xét cho cùng vận chuyển container cũng là một hình thức vận chuyển đa phương thức, theo đó vấn đề tuyến đường đi hay cảng chuyển tải không phải là vấn đề đáng quan tâm, ngược lại vấn đề mà cả chủ hàng lẫn người vận chuyển lưu ý là làm sao cho hàng tới được địa điểm đích đúng hạn.

Câu hỏi 54: Trách nhiệm của người vận chuyển đối với việc thông báo hàng đến tại cảng đích như thế nào?

Trả lời:

Đối với tàu chở hàng rời thông thường trong hợp đồng thuê vận chuyển theo chuyến (Voyage Charter), bao giờ cũng có một điều khoản quy định người vận chuyển có nghĩa vụ

phải thông báo dự kiến tàu đến (ETA) theo các mức 7, 5, 3, 2 ngày và 24 giờ trước khi đến cảng đích để người nhận hàng có kế hoạch thu xếp cầu cảng, phương tiện dỡ hàng cùng các thủ tục liên quan khác.

Ngược lại, với tàu chở container, hãng tàu không có nghĩa vụ này. Tuy nhiên, ngày nay, để bảo đảm uy tín cũng như quảng cáo với khách hàng phần lớn các hãng tàu container thông qua đại lý sở tại thường có một thông báo ngắn gọn gọi là Notice of Arrival hoặc Notice of Cargo Arrival để gửi tới người nhận hàng giúp họ làm thủ tục cần thiết như khai hải quan, nộp thuế nhập khẩu... trước khi nhận hàng lúc tàu đến. Trên thực tế, lịch tàu của các hãng tàu container thường in sẵn trên các Website nên người nhận hàng có thể không cần có thông báo nói trên vẫn biết được thời gian tàu đến để chuẩn bị các thủ tục nhận hàng. Thậm chí, với kỹ thuật tin học hiện đại, người nhận hàng có thể biết được chính xác container hàng của mình nằm ở góc nào, tầng bao nhiêu trên con tàu sắp cập cảng.

Câu hỏi 55: Khi nào thì hàng hóa đ-ợc coi là đã giao tại cảng đích?

Trả lời :

Theo thông lệ hàng hải quốc tế cũng như quy định tại Điều 74, Khoản a và b của Bộ luật hàng hải Việt Nam thì hàng hóa đ-ợc coi là đã giao khi có một trong những trường hợp sau đây:

1-/ Người vận chuyển hoàn thành việc trả hàng cho người nhận hàng;

2-/ Người vận chuyển giao hàng cho người được người nhận hàng ủy quyền theo đúng quy định trong hợp đồng vận chuyển hoặc tập quán thương mại áp dụng tại cảng trả hàng;

3-/ Người vận chuyển giao hàng cho cơ quan nhà nước có thẩm quyền hoặc cho bên thứ ba theo quy định của pháp luật hoặc quy định tại cảng trả hàng.

Câu hỏi 56: Vì sao chủ tàu th- ờng từ chối th- cam kết bồi th- ờng của ng- ời nhận hàng (LOI) để giao hàng không thu hồi vận đơn gốc?

Trả lời:

Trong thương mại quốc tế không ít trường hợp hàng đã đến nơi nhưng vận đơn chưa đến, vì vậy, để nhận được hàng, người nhận hàng thường viết một thư cam kết cho người vận chuyển cứ giao hàng cho mình nếu xảy ra tổn thất thiệt hại gì do giao hàng không thu hồi vận đơn gốc thì người nhận hàng sẽ bồi thường lại cho người vận chuyển. Nhìn chung người vận chuyển không mặn mà lắm với loại thư cam kết này vì thực tiễn xét xử của không ít tòa án quốc tế đều cho rằng đây là thỏa thuận riêng giữa người nhận hàng và người vận chuyển không ràng buộc gì người cầm giữ vận đơn hợp pháp. Hơn thế nữa, hành động này của người vận chuyển là gian lận thương mại và làm phương hại tới lợi ích của người

cầm giữ vận đơn hợp pháp. Chính vì vậy, người vận chuyển thường từ chối chấp nhận LOI. Một chủ tàu Việt Nam đã gánh chịu hậu quả nặng nề vì chấp nhận LOI:

Năm 1998, chủ tàu VNS ở Hải Phòng khi dỡ hàng ở một cảng Trung Quốc đã đồng ý giao hàng cho người nhận hàng (cũng là người mua) trên cơ sở LOI như nói trên. Tại thời điểm này, vận đơn gốc (vận đơn theo lệnh) đang nằm trong tay một thương nhân khác (người bán) ở Hong Kong vì đây là lô hàng mua đi bán lại khi hàng đang trên đường hành trình. Do người nhận hàng không thanh toán tiền hàng nên thương nhân nọ, với vận đơn gốc trong tay, đã khiếu nại chủ tàu VNS đòi bồi thường. Chủ tàu xuất trình LOI của người nhận hàng và đề nghị thương nhân trên kiện người nhận hàng để được bồi thường. Thương nhân đó đã thắng kiện từ chối LOI nói trên vì cho rằng nó hoàn toàn không có giá trị pháp lý và không có gì ràng buộc với mình. Ngay sau đó, khi biết chủ tàu VNS đang có tàu ghé cảng Singapore họ đã yêu cầu tòa án Singapore bắt giữ. Tại phiên tòa xét xử vụ kiện, chủ tàu cũng đã xuất trình LOI nói trên, tuy nhiên tòa án Singapore đã bác bỏ hoàn toàn LOI đó và kết luận LOI không có giá trị pháp lý với người cầm giữ vận đơn hợp pháp và đây chỉ là thỏa thuận riêng giữa người nhận hàng và chủ tàu. Tòa còn cho rằng giao hàng không thu hồi vận đơn gốc là lỗi cố ý của chủ tàu, không phù hợp với các quyền của chủ tàu theo Luật hàng hải Việt Nam cũng như thông lệ quốc tế; đây cũng là một sự vi phạm hợp đồng vận chuyển và là sơ suất của chủ tàu. Kết cục, chủ tàu VNS đã phải bồi thường toàn bộ thiệt hại cho người cầm giữ vận đơn. Vụ kiện này cũng tương tự như vụ kiện Motis Exoport Ltd. V Dampskibseeskabel AS 1912 Ở Vương quốc Anh hoặc vụ

kiện giữa Stuart Smith Minmery v Maersk Lines đăng trong tạp chí Lloyd Law Reports 21/12/1999.

Câu hỏi 57: Tòa án Việt Nam có thẩm quyền xét xử các vụ kiện về tổn thất hàng hóa vận chuyển theo vận đơn do chủ tàu n-ớc ngoài ký phát hay không?

Trả lời:

Những năm gần đây, ngày càng có nhiều vụ tranh chấp về tổn thất hàng hóa giữa các chủ tàu Việt Nam và các chủ hàng nước ngoài, cũng như giữa các chủ tàu nước ngoài và các chủ hàng Việt Nam. Đối với các vụ kiện giữa các chủ tàu Việt Nam và các chủ hàng nước ngoài thì thẩm quyền giải quyết của Tòa án Việt Nam là điều không cần phải bàn cãi vì trong các vận đơn do các chủ tàu Việt Nam ký phát đều có quy định về việc này.

Tuy nhiên, đối với các vụ tranh chấp giữa các chủ tàu nước ngoài và các chủ hàng Việt Nam được khởi kiện tại Tòa án Việt Nam thì các chủ tàu nước ngoài thường cho rằng Tòa án Việt Nam không có thẩm quyền xét xử vụ kiện do trong vận đơn có điều khoản tài phán (**Jurisdiction Clause**) quy định mọi tranh chấp phát sinh từ vận đơn sẽ được giải quyết bằng trọng tài hoặc tòa án nước ngoài.

Mục đích của điều khoản tài phán nói trên là để đơn phương giành quyền xét xử cho tòa án nước mà chủ tàu có trụ sở và gạt bỏ thẩm quyền của tòa án các nước khác mà theo luật của các nước này tòa án của họ cũng có thẩm quyền

xét xử vụ kiện. Quy định đơn phương như vậy làm phương hại tới quyền của các chủ hàng trong quá trình tố tụng, theo đuổi vụ kiện đòi chủ tàu bồi thường tổn thất hàng hóa vận chuyển theo vận đơn.

Vì vậy, khi thụ lý một vụ án dân sự hàng hải có yếu tố nước ngoài, ngoài việc xem xét thẩm quyền theo quy định của pháp luật, tòa án các nước thường xem xét các vấn đề sau:

- Bên đương sự nào thực thi quyền lực thực tế để khởi kiện (ví dụ: bên đương sự nào thỉnh cầu tòa án ra lệnh bắt giữ tàu)?

- Tài sản đang tranh chấp ở nước nào?

- Tổn thất, mất mát tài sản xảy ra ở đâu?

- Các bằng chứng, nhân chứng và các tình tiết của vụ kiện liên quan tới quốc gia nào nhất?

Thực tiễn trong những năm qua, Tòa án Việt Nam đã thụ lý và xét xử khá nhiều vụ án dân sự hàng hải có yếu tố nước ngoài phát sinh từ vận đơn do chủ tàu nước ngoài ký phát. Điển hình là vụ tàu Asena 1.

Tháng 8 năm 1995, tàu Asena 1 treo cờ Panama, thuộc sở hữu của chủ tàu Koray Shipping Inc Thổ Nhĩ Kỳ, chở 21.000 tấn xi măng đóng bao từ một cảng Bắc Triều Tiên về cảng Đà Nẵng. Khi tàu về tới cảng Đà Nẵng, một số lượng lớn bao xi măng bị ướt nước biển và nước mưa do các nắp hầm hàng không kín nước. Artexport đại diện cho các chủ hàng thuê giám định và đòi chủ tàu bồi thường tổn thất hàng hóa, nhưng chủ tàu từ chối trách nhiệm. Vì vậy, Artexport đã khởi kiện Koray Shipping Inc tại Tòa án Nhân dân tỉnh

Quảng Nam - Đà Nẵng và đề nghị Tòa ra lệnh bắt giữ tàu Asena 1.

Koray Shipping Inc đã ngay lập tức phản đối rằng Tòa án Việt Nam không có thẩm quyền xét xử vụ kiện do vận đơn quy định tranh chấp sẽ được xét xử bằng Trọng tài London theo luật Anh. Tòa án Nhân dân tỉnh Quảng Nam - Đà Nẵng nhận định rằng vận đơn không phải là hợp đồng, mà chỉ là bằng chứng của hợp đồng vận chuyển bằng đường biển. Do vậy, điều khoản tài phán trong vận đơn là quy định đơn phương của chủ tàu, không có giá trị ràng buộc các chủ hàng.

Theo quy định của pháp luật Việt Nam, Tòa án Việt Nam có thẩm quyền giải quyết vụ kiện. Mặt khác, tổn thất của hàng hóa xảy ra ở cảng Việt Nam, mọi bằng chứng, nhân chứng liên quan tới vụ kiện đều ở Việt Nam, nên Tòa án hay Trọng tài Anh không thể điều tra các tình tiết của vụ kiện thuận lợi như Tòa án Việt Nam. Vì vậy, vụ kiện xét xử tại Tòa án Việt Nam, cụ thể là tại Tòa án Nhân dân tỉnh Quảng Nam - Đà Nẵng là thích hợp nhất.

Koray Shipping Inc không chịu ký quỹ bảo lãnh để giải phóng tàu Asena 1. Vì vậy, tại bản án sơ thẩm số 01 ngày 30/03/1996, Tòa án Nhân dân tỉnh Quảng Nam - Đà Nẵng đã quyết định bán đấu giá tàu Asena 1 để bù đắp thiệt hại của các chủ hàng.

Một điều cần lưu ý rằng các vận đơn mà các chủ tàu Việt Nam ký phát đều quy định rằng tranh chấp nếu có sẽ xét

xử tại tòa án hay trọng tài Việt Nam theo Bộ luật hàng hải Việt Nam. Tuy nhiên, thời gian qua có khá nhiều tàu Việt Nam bị bắt giữ ở nước ngoài và không ít chủ tàu Việt Nam đã phải ra hầu tòa ở nước ngoài, như: Hongkong, Singapore, Trung Quốc v.v... Khi thụ lý các vụ kiện này, các tòa án nước ngoài đều áp dụng nguyên tắc vụ kiện liên quan tới quốc gia nào nhất để xác định tòa án thích hợp nhất cho việc xét xử vụ kiện.

Từ thực tiễn nêu trên có thể thấy rằng mặc dù vận đơn do các chủ tàu nước ngoài ký phát đơn phương quy định quyền tài phán của tòa án nước ngoài, song Tòa án Việt Nam vẫn có thẩm quyền xét xử các vụ kiện đòi bồi thường tổn thất hàng hóa phát sinh từ vận đơn. Điều này sẽ góp phần bảo vệ quyền và lợi ích hợp pháp của các chủ hàng Việt Nam và buộc các chủ tàu nước ngoài phải tôn trọng pháp luật Việt Nam cũng như thông lệ quốc tế.

Câu hỏi 58: Người giao hàng có quyền đòi bồi thường tổn thất hàng hóa khi hàng hóa được vận chuyển theo vận đơn đích danh hay không?

Trả lời:

Vận đơn đích danh (Straight B/L) là vận đơn mà trên đó ghi rõ tên, địa chỉ của người nhận hàng. Chỉ có người nhận hàng có tên ghi trên vận đơn mới được nhận hàng. Trong quá trình vận chuyển, nếu xảy ra tổn thất đối với hàng hóa thì người giao hàng không có quyền khởi kiện người vận chuyển, mà chỉ có người nhận hàng có tên trên vận đơn đích danh mới có quyền khởi kiện đòi người vận chuyển bồi

thường tổn thất hàng của hàng hóa. Dưới đây xin nêu tóm tắt về vụ tàu Duyên Phát 01, đã được xét xử qua hai cấp sơ thẩm và phúc thẩm, để tham khảo.

Tàu Duyên Phát 01 quốc tịch Việt Nam, thuộc Công ty TNHH Vận tải biển Duyên Phát (dưới đây gọi tắt là chủ tàu). Ngày 05/01/2002, sau khi xếp xong hàng tại cầu Jurong Singapore, tàu rời cầu và đã bị lật chìm trong khu vực cảng Singapore, dẫn tới tổn thất toàn bộ hàng hóa vận chuyển trên tàu. Trong số hàng hóa đó có lô hàng 318 khộp nổi ống khoan giếng dầu do Global Santa FE International Services Inc giao cho Công ty Dầu khí Việt Nhật.

Lô hàng nêu trên được vận chuyển từ Singapore về cảng PTSC Vũng Tàu theo vận đơn số S/PTSC-15 ký phát ngày 05/01/2002. Trên vận đơn ghi rõ người giao hàng: Global Santa FE International Services Inc, người nhận hàng: Công ty Dầu khí Việt Nhật.

Global Santa FE International Services Inc đã khiếu nại đòi chủ tàu bồi thường toàn bộ giá trị của hàng hóa bị tổn thất là 415.098 USD, nhưng chủ tàu đã từ chối trách nhiệm bồi thường. Vì vậy, Global Santa FE International Services Inc đã khởi kiện chủ tàu tại Tòa án Nhân dân TP Hồ Chí Minh yêu cầu bồi thường 415.098 USD cộng với lãi suất kể từ ngày xảy ra tổn thất cho đến ngày thanh toán thực tế.

Tại bản án sơ thẩm số 2392/DSST ngày 08/11/2004, Tòa án Nhân dân TP Hồ Chí Minh nhận định: căn cứ vào khoản 2 và 3 Điều 81, khoản (a) Điều 84, khoản 2 Điều 92

và Điều 93 của Bộ luật hàng hải thì Công ty Dầu khí Việt Nhật là người nhận hàng hợp pháp, người có quyền đối với lô hàng vận chuyển trên tàu Duyên Phát 01 theo vận đơn số S/PTSC-15 ngày 05/01/2002 chứ không phải là Global Santa FE International Services Inc.

Hội đồng xét xử nhận thấy mặc dù Global Santa FE International Services Inc là người gửi lô hàng cho chủ tàu vận chuyển về Việt Nam cho Công ty Dầu khí Việt Nhật, nhưng do việc gửi hàng không thể hiện bằng hợp đồng vận chuyển mà gửi bằng vận đơn đích danh với tên người nhận hàng là Công ty Dầu khí Việt Nhật nên Global Santa FE International Services Inc chưa đủ thẩm quyền khởi kiện yêu cầu bồi thường tổn thất hàng hóa đối với lô hàng vận chuyển trên tàu Duyên Phát 01 theo vận đơn số S/PTSC-15 ngày 05/01/2002.

Từ nhận định trên, Tòa án Nhân dân TP Hồ Chí Minh quyết định bác yêu cầu của Global Santa FE International Services Inc trong việc yêu cầu chủ tàu phải bồi thường toàn bộ giá trị hàng hóa vận chuyển trên tàu Duyên Phát 01 theo vận đơn số S/PTSC-15 ngày 05/01/2002 bị tổn thất cộng với lãi suất là 473. 417, 32 USD.

Ngày 15/11/2004, Global Santa FE International Services Inc đã có đơn kháng cáo bản án sơ thẩm gửi Tòa Phúc thẩm TAND Tối cao tại TP Hồ Chí Minh. Ngày 07/04/2005, Tòa Phúc thẩm TAND Tối cao tại TP Hồ Chí Minh đã xét xử phúc thẩm vụ án. Tại bản án phúc thẩm số 100/DSPT ngày 07/04/2005, Tòa Phúc thẩm TAND Tối cao tại TP Hồ Chí Minh giữ nguyên bản án sơ thẩm, xử: bác yêu

cầu của Global Santa FE International Services Inc trong việc yêu cầu chủ tàu phải bồi thường toàn bộ giá trị hàng hóa vận chuyển trên tàu Duyên Phát 01 theo vận đơn số S/PTSC-15 ngày 05/01/2002 bị tổn thất cộng với lãi suất là 473. 417, 32 USD.

Qua vụ án nêu trên có thể thấy rằng người giao hàng không có quyền đòi người vận chuyển bồi thường tổn thất của hàng hóa khi hàng hóa được vận chuyển theo vận đơn đích danh.

Câu hỏi 59: Các công - ước quốc tế điều chỉnh vận đơn và Bộ luật hàng hải Việt Nam giống và khác nhau nh- thế nào ở những vấn đề cơ bản?

Trả lời:

Xin xem bảng so sánh tóm tắt sau đây:

1	2	3	4	5
Các nội dung so sánh	Quy tắc Hague	Quy tắc Hague-Visby	Quy tắc Hamburg	BLHHVN 2005
1. Áp dụng cho các chuyên nào?	Quy tắc không đề cập	Điều X: (a) Vận đơn được cấp ở một nước tham gia Quy	Điều 2: (a) Vận đơn được cấp ở một nước tham gia Quy tắc.	- Điều 74 đến 97: áp dụng cho hợp đồng vận chuyển theo chứng

1	2	3	4	5
		<p>tắc. (b) Vận chuyển từ một nước tham gia Quy tắc. (c) Hợp đồng vận chuyển quy định rõ áp dụng Quy tắc này.</p>	<p>(b) Vận chuyển từ một nước tham gia Quy tắc. (c) Vận đơn quy định Quy tắc này sẽ được áp dụng</p>	<p>từ. - Điều 98 đến 118: áp dụng cho hợp đồng vận chuyển theo chuyển.</p>
<p>2. Áp dụng cho các hợp đồng nào</p>	<p>Điều 1(b) Vận đơn hoặc “chứng từ xác nhận quyền sở hữu hàng hoá tương tự khác”. Không phải hợp đồng thuê tàu.</p>	<p>Điều 1(b): Tương tự Quy tắc Hague.</p>	<p>Điều 1. 6: Hợp đồng vận chuyển bằng đường biển. Không cần phải là vận đơn hoặc chứng từ xác nhận quyền sở hữu hàng hoá. Không phải hợp đồng thuê tàu.</p>	<p>- Điều 74 đến 97: áp dụng cho hợp đồng vận chuyển theo chứng từ. - Điều 98 đến 118: áp dụng cho hợp đồng vận chuyển theo chuyển.</p>
<p>3. Áp dụng về mặt địa lý</p>	<p>Điều 1(e) “Bao gồm khoảng thời gian từ khi hàng được xếp lên tàu cho đến khi</p>	<p>Điều 1(e) Tương tự Quy tắc Hague</p>	<p>Điều 4: Người vận chuyển chịu trách nhiệm trong khoảng thời gian đã nhận trách</p>	<p>Điều 74-1: Tương tự Quy tắc Hamburg trong trường hợp hợp đồng vận</p>

100 CÂU HỎI VÀ HỢP ĐỒNG VẬN CHUYỂN HÀNG HÓA BONG BÔNG BIỂN

1	2	3	4	5
	<p>hàng được dỡ ra khỏi tàu”.</p> <p>Từ cầu đến cầu.</p>		<p>nhiệm đối với hàng hoá ở cảng xếp, trong quá trình vận chuyển và ở cảng dỡ tức là, thông thường, từ khi đã nhận hàng từ người gửi hàng cho đến khi đã giao hàng cho người nhận hàng, theo các quy định tại cảng địa phương.</p>	<p>chuyển bằng chứng từ.</p>
<p>4. Ai là người vận chuyển</p>	<p>Điều 1(a) Chủ tàu hoặc người thuê tàu “là người tham gia hợp đồng vận chuyển với người gửi hàng”.</p>	<p>Điều 1. 1, Điều 10, Điều 11 “Bất kỳ người nào tự mình hoặc nhân danh người đó, một hợp đồng vận chuyển đã được ký kết với</p>		<p>Điều 72-2 Người tự mình hoặc người khác được uỷ thác để thực hiện hợp đồng vận chuyển hàng hoá.</p>

1	2	3	4	5
		<p>người gửi hàng”, bao gồm cả “người vận chuyển thực tế” và “người vận chuyển theo hợp đồng”.</p>		
<p>5. Các khiếu nại thuộc hợp đồng và ngoài hợp đồng.</p>	<p>Quy tắc không đề cập. Có thể chỉ áp dụng đối với các khiếu nại thuộc hợp đồng. Theo luật Anh, áp dụng đối với cả hai loại khiếu nại.</p>	<p>Điều IV bis: áp dụng đối với các khiếu nại thuộc hợp đồng và ngoài hợp đồng.</p>	<p>Điều 7: áp dụng đối với các khiếu nại thuộc hợp đồng và ngoài hợp đồng.</p>	<p>Không đề cập tới khiếu nại ngoài hợp đồng.</p>
<p>6. Trách nhiệm chăm sóc chung của người vận chuyển.</p>	<p>Điều III: 1. Người vận chuyển phải có sự cẩn mẫn hợp lý vào lúc trước và khi bắt đầu hành trình để: (a) Làm tàu có đủ khả năng đi biển</p>	<p>Điều III. Tương tự Quy tắc Hague.</p>	<p>Điều 5.1: Người vận chuyển, người làm công và đại lý của người vận chuyển phải áp dụng mọi biện pháp hợp lý, cần thiết để tránh sự cố gây thiệt hại</p>	<p>Điều 75 : Tương tự như quy tắc Hague.</p>

100 CÂU HỎI VÀ HỢP ĐỒNG VẬN CHUYỂN HÀNG HÓA BONG BÔNG BIỂN

1	2	3	4	5
	<p>(b) Biên chế, trang bị, cung ứng thích hợp cho tàu.</p> <p>(c) Làm cho các hầm thích ứng và an toàn cho việc tiếp nhận, vận chuyển và bảo quản hàng hoá.</p> <p>2. Người vận chuyển phải xếp, sắp đặt, vận chuyển, bảo quản, chăm sóc và dỡ hàng hoá vận chuyển một cách thích hợp và cẩn thận.</p>		và những hậu quả của nó.	
7. Miễn trách nhiệm của người	Điều IV: 1. Tàu không đủ khả năng đi biển – chỉ	Điều IV: Tương tự Quy tắc Hague.	Điều 5. 1: Người vận chuyển phải chứng minh rằng mình,	Điều 78: Tương tự như Quy tắc Hague.

1	2	3	4	5
vận chuyển.	<p>miễn trách nhiệm cho người vận chuyển khi người vận chuyển chứng minh đã có sự “cần mẫn hợp lý” để đảm bảo tàu có đủ khả năng đi biển trước và vào lúc bắt đầu hành trình.</p> <p>2. Xếp hàng một cách thích hợp và cẩn thận, áp dụng các miễn trách sau:</p> <p>(a) Hành vi, sơ suất hoặc khuyết điểm của thuyền trưởng, thủy thủ, hoa tiêu hoặc người làm công của người vận chuyển trong việc điều khiển</p>		đại lý hoặc người làm công của mình, đã áp dụng mọi biện pháp cần thiết có thể để ngăn chặn sự cố và hậu quả của nó.	

100 CÂU HỎI VÀ HỢP ĐỒNG VỀ CHUYỂN HÀNG HẢI BÔNG ĐÔNG BIỂN

1	2	3	4	5
	<p>hoặc quản trị tàu ;</p> <p>(b) Cháy, trừ khi do lỗi thực sự hoặc cố ý của người vận chuyển ;</p> <p>(c) Các tai họa, nguy hiểm và tai nạn của biển hoặc sông nước ;</p> <p>(d) Thiên tai;</p> <p>(e) Chiến tranh;</p> <p>(f) Hành động thù địch của công chúng;</p> <p>(g) Bắt giữ hoặc kiềm chế của vua chúa, chính quyền hoặc nhân dân, hoặc bị tịch thu theo lệnh của toà án;</p> <p>(h) Hạn chế</p>			

1	2	3	4	5
	<p>về kiểm dịch;</p> <p>(i) Đình công hoặc một phần hoặc toàn bộ người đại diện của họ;</p> <p>(j) Đình công hoặc một phần hoặc toàn bộ, với bất cứ nguyên nhân gì;</p> <p>(k) Bạo động và nổi loạn;</p> <p>(l) Cứu hoặc có ý cứu sinh mạng hoặc tài sản trên biển;</p> <p>(m) Hao hụt thê tích hoặc trọng lượng hoặc bất kỳ mất mát, hư hỏng nào khác do nội tỷ, bản chất hoặc khuyết tật của hàng hoá gây ra;</p> <p>(n) Bao bì</p>			

100 CÂU HỎI VÀ HỢP ĐỒNG VẬN CHUYỂN HÀNG HÓA BONG BÔNG BIẾN

1	2	3	4	5
	<p>không có đầy đủ;</p> <p>(o) Ký mã hiệu không đầy đủ hoặc không chính xác;</p> <p>(p) Những ẩn tỳ không phát hiện được dù đã có sự cẩn mẫn hợp lý;</p> <p>(q) Mọi nguyên nhân khác không phải do lỗi thực sự hoặc cố ý của người vận chuyển, nhưng người muốn được hưởng miễn trách này phải chứng minh rằng không phải lỗi thực sự hoặc cố ý của người vận chuyển hay lỗi lầm</p>			

1	2	3	4	5
	<p>hoặc sơ suất của đại lý, người làm công của người vận chuyển đã góp phần gây ra mất mát hoặc hư hỏng đó. Cấm xưởng hoặc lao động đình trệ.</p>			
<p>8. Trách nhiệm chứng minh lỗi.</p>	<p>Quy tắc không quy định rõ ràng (trừ khi điều IV -2). Theo luật Anh, chủ hàng phải đưa ra kết luận về tàu không đủ khả năng đi biển hoặc hàng hoá không được vận chuyển thích hợp và cẩn thận, sau đó người vận chuyển phải chứng</p>	<p>Tương tự Quy tắc Hague.</p>	<p>Người vận chuyển phải chứng minh rằng đã áp dụng các biện pháp hợp lý để tránh tổn thất, trừ trường hợp thiệt hại do cháy gây ra (xem mục 9 dưới đây).</p>	<p>Điều 78-2: Người nào muốn hưởng quyền miễn trách nhiệm.</p>

1	2	3	4	5
	<p>minh miễn trách thích hợp trong mục 7 (trang trước)</p>			
9. Cháy	<p>Điều III và IV: Nếu do, ví dụ: sắp xếp không tốt, người vận chuyển chỉ chịu trách nhiệm nếu cháy do lỗi thực sự hoặc cố ý của mình gây ra. Nếu cháy do tàu không có đủ khả năng đi biển, người vận chuyển sẽ chịu trách nhiệm trừ khi anh ta đã có sự cẩn mẫn hợp lý để bảo đảm tàu có đủ khả năng đi</p>	<p>Điều III và IV: Tương tự Quy tắc Hague.</p>	<p>Điều 5. 4: Người vận chuyển sẽ chịu trách nhiệm nếu người khiếu nại chứng minh được rằng cháy là do lỗi làm hoặc sơ suất của người vận chuyển, người làm công hoặc đại lý của người vận chuyển gây ra.</p>	<p>Điều 78-2b Người vận chuyển chịu trách nhiệm nếu do lỗi của mình gây ra.</p>

1	2	3	4	5
	<p>biên trước và vào lúc bắt đầu hành trình</p>			
<p>10. Súc vật sống.</p>	<p>Điều 1(c): Quy tắc không áp dụng.</p>	<p>Điều 1(c): Tương tự Quy tắc Hague. Tham khảo UK COGSA 1971, Đoạn 1(7) áp dụng quy tắc đối với súc vật sống.</p>	<p>Điều 1.5 và 5.5 Quy tắc áp dụng đối với cả súc vật sống nhưng người vận chuyển không chịu trách nhiệm đối với “những rủi ro đặc biệt vốn có”. Nếu người vận chuyển làm theo chỉ dẫn của người gửi hàng thì được coi là không phải chịu trách nhiệm.</p>	<p>Điều 74-4b Hai bên thoả thuận.</p>
<p>11. Hàng trên boong.</p>	<p>Điều I (c): Quy tắc không áp dụng trừ khi có khai là được vận chuyển</p>	<p>Điều I (c): Tương tự quy tắc Hague. Tham khảo UK COGSA</p>	<p>Điều 9: Quy tắc không loại trừ hàng trên boong. Người vận chuyển có thể</p>	<p>Điều 76: Việc chở hàng trên boong phải được hai bên thoả thuận theo tập</p>

100 CÂU HỎI VÀ HỢP ĐỒNG VỀ CHUYỂN HÀNG HẢI BÔNG QUỐC BỊNH

1	2	3	4	5
	<p>trong hành trình và thực tế đã có chỗ như vậy.</p>	<p>1971, Đoạn 1(7) áp dụng Quy tắc đối với hàng trên boong (xem ví dụ Chanda (1989) 2 Lloyds Rep 494).</p>	<p>chở hàng trên boong nếu đã thoả thuận với người gửi hàng hoặc theo đúng “tập quán thương mại riêng hoặc theo yêu cầu của các quy định hoặc các quy tắc pháp luật”. Phải ghi trong vận đơn là hàng được chở trên boong. Nếu không, thoả thuận về việc chở hàng trên boong, người vận chuyển chỉ chịu trách nhiệm đối với mất mát, hư hỏng hoặc chậm giao hàng do việc chở hàng trên boong gây ra. Người vận chuyển không được</p>	<p>quán thương mại và phải được ghi vào chứng từ vận chuyển.</p>

1	2	3	4	5
			hưởng giới hạn trách nhiệm khi việc chở hàng trên boong trái với sự thoả thuận rõ ràng là hàng phải chở trong hầm tàu.	
12. Hàng nguy hiểm.	Điều IV Quy tắc 6: Hàng hoá dễ cháy, dễ nổ hoặc nguy hiểm, nếu được xếp xuống tàu mà thuyền trưởng (hoặc đại lý của người vận chuyển) không biết, có thể được dỡ xuống làm mất tác hại hoặc tiêu huỷ, chi phí do người gửi hàng chịu. Nếu người vận chuyển biết bản chất	Điều IV Quy tắc 6: Tương tự quy tắc Hague.	Điều 13: Các điều khoản tương tự cũng áp dụng, và người gửi hàng có nghĩa vụ phải ghi ký mã hiệu và dán nhãn hàng nguy hiểm một cách thích hợp.	Điều 82: Tương tự như Quy tắc Hague.

100 CÂU HỎI VÀ HỢP ĐỒNG VẬN CHUYỂN HÀNG HÓA BONG BỜNG BIỂN

1	2	3	4	5
	<p>của hàng hoá nhưng khi gây nguy hiểm thì hàng hoá vẫn có thể được dỡ xuống, làm mất tác hại hoặc tiêu huỷ mà người vận chuyển không chịu trách nhiệm, trừ trường hợp tổn thất chung.</p>			
<p>13. Giới hạn trách nhiệm (a) Hàng mất mát hoặc hư hỏng.</p>	<p>Điều IV Quy tắc 5: 100 bảng Anh cho một kiện hoặc đơn vị hàng hoá trừ trường hợp giá trị hàng hoá được kê khai và ghi trong vận đơn.</p>	<p>Điều IV Quy tắc 5: 10.000 Franc vàng cho một kiện hoặc đơn vị hàng hoá hoặc 30 Franc vàng cho một kilogram cả bì.</p>	<p>Điều 6: 2. 5 SDR cho một kilogram hoặc 835 SDR cho một kiện hoặc đơn vị chuyên chở.</p>	<p>Điều 79: Tương tự như Nghị định thư 1979 trong quy tắc Hague – Visby tuy vậy giữa 666, 67 SDR/ kiện và 25DR/kg cả bì thì áp dụng tùy</p>

1	2	3	4	5
		Theo nghị định thư SDR 1979, 2SDR cho một kilogram hoặc 666, 67 SDR cho một kiện, tùy thuộc cách tính nào cao hơn.		vào giá trị hàng hoá.
(b) Chậm giao hàng.	Không quy định.	Tương tự như Quy tắc Hague.	Điều 6: 2. 5 lần tiền cước phải trả cho số hàng giao chậm, nhưng không vượt quá tổng tiền cước của toàn bộ lô hàng hoặc mức giới hạn trách nhiệm nếu hàng hoá đã bị mất hoặc hư hỏng theo công thức tại điểm (a) nêu trên.	Không quy định thế nào là chậm giao hàng. Nếu các bên có thoả thuận thì áp dụng như Quy tắc Hamburg.
14. Mất	Không có	Điều IV	Điều 8:	Điều 80-1:

100 CÂU HỎI VÀ HỢP ĐỒNG VẬN CHUYỂN HÀNG HÓA BONG BÔNG BIỂN

1	2	3	4	5
quyền hưởng giới hạn trách nhiệm	quy định đặc biệt nhưng người vận chuyển có thể không được giới hạn trách nhiệm nếu đi chệch đường không hợp lý hoặc chờ hàng trên boong.	quy tắc 5 (e): Mất quyền nếu người vận chuyển có ý định gây ra tổn thất hoặc cấu thả khi biết rằng tổn thất có thể xảy ra. Có thể cũng mất quyền nếu đi chệch đường không hợp lý hoặc chờ hàng trên boong.	Người vận chuyển chỉ mất quyền hưởng giới hạn trách nhiệm nếu có ý định gây ra tổn thất hoặc cấu thả khi biết rằng tổn thất có thể xảy ra. Việc chờ hàng trên boong, nếu rõ ràng bị cấm, cũng làm mất quyền hưởng giới hạn trách nhiệm.	Tương tự như phần đầu Điều IV Quy tắc 5(e) của Hague Visby. Không đề cập tới trường hợp mất quyền giới hạn khi đi chệch đường.
15. Thỏa thuận hạ thấp giới hạn trách nhiệm	Điều VI: Chỉ được phép khi đó không phải là những lô hàng thông thường và phải hợp lý trong những hoàn cảnh đặc biệt.	Điều VI: Tương tự Quy tắc Hague.	Không có quyền đặc biệt để thỏa thuận hạ thấp giới hạn trách nhiệm.	Không đề cập.

1	2	3	4	5
16. Thỏa thuận tăng giới hạn trách nhiệm	Điều V: Được phép nếu có ghi trong vận đơn.	Điều V: Tương tự Quy tắc Hague.	Điều 6, 4 điều 15: Được phép nếu hai bên thỏa thuận. Phải ghi vào trong vận đơn. Không quy định.	Không quy định.
17. Đi chệch đường	Người vận chuyển đi chệch đường có thể mất quyền hưởng các miễn trách của quy tắc cũng như quyền hưởng giới hạn trách nhiệm. Nếu đi chệch đường để cứu người và tài sản trên biển thì không bị coi là vi phạm hợp đồng	Tương tự quy tắc Hague	Không có quy định đặc biệt, nếu gây ra tổn thất, còn phụ thuộc vào việc kiểm tra xem có thuộc trách nhiệm của người vận chuyển hay không. Điều 5. 6 miễn trách nhiệm cho người vận chuyển khi cố gắng cứu sinh mạng hoặc áp dụng “các biện pháp hợp lý” để cứu tài sản. Quy định này cũng áp dụng	Điều 108: Theo tuyến đường hoặc thông lệ nếu hai bên không thỏa thuận khác

1	2	3	4	5
			đối với trường hợp đi chệch đường cũng như với bất kỳ nguyên nhân gây tổn thất nào khác	

Câu hỏi 60: Trách nhiệm của người vận chuyển trong thông lệ hàng hải quốc tế đã được quy định ra sao?

Trả lời:

Người vận chuyển phải sẵn sàng để trước và khi bắt đầu chuyến đi, tàu có đủ khả năng đi biển, có thuyền bộ thích hợp, được cung ứng đầy đủ trang thiết bị và vật phẩm dự trữ; các hầm hàng, hầm lạnh và các khu vực khác dùng để vận chuyển hàng hóa có đủ điều kiện tiếp nhận, vận chuyển và bảo quản hàng hóa phù hợp với tính chất của hàng hóa.

Người vận chuyển chịu trách nhiệm về việc xếp hàng và dỡ hàng cẩn thận và thích hợp, chăm sóc chu đáo cho hàng hóa trong quá trình vận chuyển. Người vận chuyển có trách nhiệm bồi thường tổn thất, mất mát của hàng hóa, trừ các trường hợp miễn trách nhiệm của người vận chuyển.

Theo Quy tắc Hague-Visby thì người vận chuyển có các trách nhiệm như sau:

- Người vận chuyển có trách nhiệm cung cấp con tàu đủ khả năng đi biển. Tàu có đủ khả năng đi biển được hiểu là con tàu có cấu trúc bền chắc, vỏ tàu và máy móc không có khuyết tật, có thể chịu được sóng gió thông thường của biển cả để vận chuyển hàng hóa một cách an toàn từ cảng xếp hàng đến cảng dỡ hàng và phải thỏa mãn các yêu cầu sau:

+ Các giấy tờ của tàu phải có đầy đủ và đang có hiệu lực;

+ Tàu phải được biên chế thuyền bộ đủ về số lượng và đảm bảo về chất lượng;

+ Tàu phải được trang bị đầy đủ trang thiết bị, nghi khí hàng hải cần thiết cho việc đi biển;

+ Tàu phải được cung cấp đầy đủ về nhiên liệu, dầu mỡ, nước ngọt, lương thực, thực phẩm và các đồ dự trữ cần thiết khác;

+ Hầm hàng, buồng lạnh và các nơi chứa hàng khác phải khô ráo, kín nước, sạch sẽ, thích hợp cho việc vận chuyển an toàn hàng hóa.

- Người vận chuyển có trách nhiệm tiến hành một cách cẩn thận và thích hợp việc xếp, sắp đặt, chèn lót, chằng buộc, di chuyển, bảo quản và dỡ hàng. Người vận chuyển có trách nhiệm chăm sóc hàng hóa một cách chu đáo và chịu trách nhiệm đối với hàng hóa từ khi nhận hàng để xếp lên tàu cho đến khi trả hàng cho người nhận hàng. Chính vì vậy, người vận chuyển phải xếp hàng lên tàu theo đúng sơ đồ xếp hàng; sắp đặt, chèn lót, chằng buộc hàng đúng quy trình kỹ thuật, tránh làm hư hỏng hàng hóa; phải miễn cán trong việc bảo

quản, coi sóc hàng hóa trong quá trình vận chuyển; khi dỡ hàng cũng phải tuân thủ quy trình kỹ thuật, dỡ theo lô, theo vận đơn, dỡ loại hàng nào sử dụng dụng cụ chuyên dùng ấy để không làm hư hỏng hàng hóa.

Nếu hàng hóa bị hư hỏng do việc xếp hàng không thích hợp (bad stowage) gây ra hoặc hầm hàng không kín nước, không đảm bảo vệ sinh, không thích hợp cho việc bảo quản và vận chuyển hàng hóa thì người vận chuyển có trách nhiệm bồi thường cho chủ hàng.

Câu hỏi 61: Các trường hợp miễn trách nhiệm của người vận chuyển trong thông lệ hàng hải quốc tế được quy định ra sao?

Trả lời:

Người vận chuyển không phải chịu trách nhiệm bồi thường đối với mất mát, hư hỏng hàng hóa do việc tàu không đủ khả năng đi biển, nếu đã miễn căn hợp lý trong việc chăm sóc con tàu để trước và khi bắt đầu chuyến đi, tàu có đủ khả năng đi biển, có thuyền bộ thích hợp, được cung ứng đầy đủ trang thiết bị và vật phẩm dự trữ; các hầm hàng, hầm lạnh và các khu vực khác dùng để vận chuyển hàng hóa có đủ điều kiện tiếp nhận, vận chuyển và bảo quản hàng hóa phù hợp với tính chất của hàng hóa. Trong trường hợp này, người vận chuyển có nghĩa vụ chứng minh đã thực hiện nhiệm vụ một cách miễn căn.

Người vận chuyển được miễn hoàn toàn trách nhiệm, nếu tổn thất hàng hóa xảy ra do:

- Lỗi của thuyền trưởng, thuyền viên, hoa tiêu hàng hải hoặc người làm công của người vận chuyển trong việc điều khiển hoặc quản trị tàu;

- Hỏa hoạn không do người vận chuyển gây ra;

- Thảm họa hoặc tai nạn hàng hải trên biển, vùng nước cảng biển mà tàu biển được phép hoạt động;

- Thiên tai;

- Chiến tranh;

- Hành động xâm phạm trật tự và an toàn công cộng mà bản thân người vận chuyển không gây ra;

- Hành động bắt giữ của dân chúng hoặc cưỡng chế của Tòa án hoặc cơ quan nhà nước có thẩm quyền khác;

- Hạn chế về phòng dịch;

- Hành động hoặc sự sơ suất của người giao hàng, chủ sở hữu hàng, đại lý hoặc đại diện của họ;

- Đình công hoặc các hành động tương tự khác của người lao động do bất kỳ nguyên nhân nào làm đình trệ hoàn toàn hoặc một phần công việc;

- Bạo động hoặc gây rối;

- Hành động cứu người hoặc cứu tài sản trên biển;

- Hao hụt về khối lượng, trọng lượng hoặc mất mát, hư hỏng khác của hàng hóa xảy ra do chất lượng, khuyết tật ẩn tỳ hoặc khuyết tật khác của hàng hóa;

- Hàng hóa không được đóng gói đúng quy cách;
- Hàng hóa không được đánh dấu ký, mã hiệu đúng quy cách hoặc đánh dấu ký, mã hiệu không phù hợp;
- Khuyết tật ẩn tỳ của tàu biển mà những người có trách nhiệm không phát hiện được, mặc dù đã thực hiện nhiệm vụ một cách cẩn thận;
- Bất kỳ nguyên nhân nào khác xảy ra mà người vận chuyển không có lỗi hoặc không cố ý gây ra tổn thất hoặc không phải do người làm công, đại lý của người vận chuyển có lỗi gây ra.

Câu hỏi 62: Thế nào là lỗi trong việc điều khiển hoặc quản trị tàu?

Bộ luật hàng hải Việt Nam, Điều 78, khoản 2, điểm a) (Miễn trách nhiệm của người vận chuyển) quy định: “... 2. Người vận chuyển được miễn hoàn toàn trách nhiệm, nếu tổn thất hàng hóa xảy ra trong các trường hợp sau đây: a) Lỗi của thuyền trưởng, thuyền viên, hoa tiêu hàng hải hoặc người làm công của người vận chuyển trong việc điều khiển hoặc quản trị tàu; ...”. Đề nghị cho biết thế nào là “lỗi trong việc điều khiển tàu” và “lỗi trong việc quản trị tàu”?

Trả lời:

Lỗi trong việc điều khiển tàu (fault in navigation of ship) và lỗi trong việc quản trị tàu (fault in management of

ship) là hai lỗi thường gặp nhưng ít khi được giải thích tường tận trong Luật hàng hải của nhiều nước (kể cả của Việt Nam) mà chủ yếu thường tham khảo luật của Anh, Mỹ và được phản ánh qua các vụ tranh chấp tại tòa án hoặc trọng tài.

Điều kiện để được miễn hoàn toàn trách nhiệm về lỗi điều khiển hoặc quản trị tàu thường được nêu trong luật hàng hải quốc gia (có tham khảo công ước quốc tế có liên quan), chẳng hạn như, theo Điều 75, Bộ luật hàng hải Việt Nam: “1. Người vận chuyển phải sẵn sàng để trước và khi bắt đầu chuyến đi, tàu biển có đủ khả năng đi biển, có thuyền bộ thích hợp, được cung ứng đầy đủ trang thiết bị và vật phẩm dự trữ; các hầm hàng, hầm lạnh và khu vực khác dùng để vận chuyển hàng hóa có đủ các điều kiện nhận, vận chuyển và bảo quản hàng hóa phù hợp với tính chất của hàng hóa. 2. Người vận chuyển chịu trách nhiệm về việc xếp hàng, dỡ hàng cẩn thận và thích hợp, chăm sóc chu đáo hàng hóa trong quá trình vận chuyển”, hoặc như phần 192 (Sec. 192), Harter Act 1893 (Luật hàng hải của Mỹ) nêu: “*If the owner of any vessel transporting merchandise or property to or from any port in the United States of America shall exercise due diligence to make the vessel in all respects seaworthy, and properly manned, equipped, and supplied, neither the vessel, her owner or owners, agent, or charterers, shall become or be held responsible for damage or loss resulting from faults or errors in navigation or in management of said vessel...*” (nếu chủ tàu vận chuyển hàng hóa hay tài sản ra vào nước Mỹ đã cẩn mẫn hợp lý làm cho tàu đủ khả năng đi biển, có thuyền bộ thích hợp, trang thiết bị, vật phẩm dự trữ đầy đủ thì tàu, chủ tàu, đại lý hoặc người thuê sẽ không phải chịu trách nhiệm về mất mát hoặc thiệt

hại đối với hàng hóa do lỗi hay sơ suất trong việc điều khiển hoặc quản trị tàu...).

Lỗi trong việc điều khiển tàu là lỗi liên quan đến việc di chuyển của tàu, ví dụ như: đâm va, đắm, mắc cạn, thả neo sai vị trí và vận hành các thiết bị phục vụ cho hoạt động của tàu. Sau này lỗi còn được mở rộng đến sự chậm trễ trong việc lập kế hoạch chuyến đi và đưa ra quyết định về tuyến đường đi cho tàu vì lý do thời tiết.

Cuốn “British Shipping Laws - Carver’s Carriage by Sea”, Volume 1, London, Stevens&Sons, 1973, phần 146 trang 126 nêu lỗi về điều khiển tàu như sau: “*The improper selection of the anchorage, the neglect properly to heed a light upon a reef, the fault of the master in starting without regard to the warnings of the weather bureau as to an impending storm, and failing to put into a port of refuge to repair damage caused by perils of the seas, were fault in navigation*” (thả neo sai vị trí, đâm phải đá ngầm, cho tàu khởi hành bất chấp lời cảnh báo của cơ quan dự báo thời tiết về sức mạnh của cơn bão đang tới, không đưa tàu vào cảng lánh nạn để sửa chữa hư hỏng do hiểm họa trên biển gây ra là lỗi trong việc điều khiển tàu”.

Trong vụ tranh chấp “The Hill Harmony” đăng trong [1999] 2 Lloyd’s Rep. 209, Tòa Phúc thẩm (Court of Appeal) phán rằng, “navigation” nói ở Điều IV khoản 2(a) của Hague-Visby Rules (mà luật hàng hải nhiều nước có tham khảo, trong đó có Việt Nam) được mở rộng cho một quyết định được đưa ra trong quá trình lập kế hoạch chuyến đi (voyage planning) và dự định một hoặc nhiều tuyến đường đi

căn cứ vào tình hình thời tiết. Vụ tranh chấp ở đây do sự chậm trễ của thuyền trưởng trong việc lựa chọn tuyến đường đi cho tàu. Tòa cho rằng, thiệt hại do chậm trễ có liên quan đến việc di chuyển thực tế của con tàu (physical navigation). Có thể hiểu “chậm trễ” tức là chưa hoặc không “chuyển động” kịp thời và những tuyến đường đi biển đó không nhất thiết phải được thực hiện đúng như thuyền trưởng đã vạch ra trước khi khởi hành. Do vậy, một quyết định về “điều khiển tàu” có thể được đưa ra ngay cả khi tàu còn ở trong cảng, và người vận chuyển sẽ không phải chịu trách nhiệm ngay cả khi quyết định của thuyền trưởng là không hợp lý. Ở đây có một điểm cần lưu ý, cũng là lỗi về “điều khiển tàu”, nhưng chủ tàu/người vận chuyển lại **không được miễn trách nhiệm về những tổn thất cho trang thiết bị dỡ hàng của người nhận hàng theo vận đơn khi đưa tàu vào cập cầu cảng** (negligent navigation in berthing) qua phán quyết trong vụ tranh chấp “Satya Kailash” [1984] 1 Lloyd’s Rep. 558; Australian Oil Refinery Pty Ltd v. R. W. Miller & Co. Pty Ltd [1968] 1 Lloyd’s Rep. 448. Tuy vậy, chủ tàu có thể đưa vào hợp đồng những điều khoản nhằm mở rộng phạm vi miễn trách nhiệm của mình ngoài những miễn trách nêu trong Quy tắc Hague-Visby (IV, Điều 2 (a)).

Về lỗi trong việc quản trị tàu, phần lớn tranh chấp nảy sinh do miễn trách liên quan đến “lỗi trong việc quản trị tàu”. Tuy vậy, trong nhiều trường hợp, khó có thể xác định chính xác đó có phải là “lỗi điều khiển tàu” hay không. Nói chung, lỗi này thường được hiểu là lỗi trong việc vận hành, kiểm tra máy móc, thiết bị để bảo đảm cho an toàn của tàu và có liên quan đến việc chăm sóc hàng hóa. Nói một cách khác, đa số các khiếu nại về tổn thất hàng hóa do không

chăm sóc chu đáo hàng hóa trong quá trình vận chuyển có liên quan đến khái niệm “quản trị tàu” (management of ship). Cũng có khi, tòa án đưa ra một phạm vi trách nhiệm hẹp hơn đối với khái niệm này thông qua các vụ xét xử.

Trong vụ tranh chấp “Gosse Millerd v. Canadian Government Merchant Marine [1929] A.C.726.”, tòa đã lưu ý rằng cần phải phân biệt giữa chăm sóc hàng hóa (management of cargo) và quản trị tàu (management of ship). Đối với quản trị tàu, cần phải đặt ra câu hỏi là lỗi hay sơ suất xảy ra là vì an toàn của tàu (hoặc là nhằm tránh cho tàu khỏi bị tổn thất); hay nói cách khác là những tổn thất xảy ra có phải chỉ vì an toàn của tàu hay không. Trong vụ kiện “The Iron Gippsland” [1994] Lloyd’s Rep. 335 (Sup. Ct N.S.W) về tàu chở dầu vận chuyển nhiều loại dầu khác nhau, trong đó có một loại dầu bị biến chất do nhiễm bẩn, người ta thấy khí trơ (inert gas) được cấp cho toàn tàu bằng một hệ thống chung. Dầu diesel dùng cho ô-tô được chứa ở két số 3 đã bị nhiễm khí trơ. Rõ ràng là người vận chuyển phải biết rằng, lẽ ra loại hàng này (dầu diesel) phải được cách ly với khí trơ theo điều khoản (quy định) về chăm sóc chu đáo hàng hóa. Người vận chuyển đã vận dụng điều khoản miễn trừ khi cho rằng hệ thống khí trơ được sử dụng vì an toàn của tàu, tức là quản trị tàu. Tòa kết luận rằng, mục đích của quy định này về cơ bản là để chăm sóc hàng nhưng không chỉ là để bảo vệ hàng mà mục đích cuối cùng là để bảo vệ tàu khỏi bị những tác động bất lợi do tính chất của hàng hóa. Vì vậy, tàu đã không có lỗi trong việc quản trị tàu trong khuôn khổ những miễn trừ đã được quy định.

Việc phân biệt giữa lỗi quản trị tàu và chăm sóc chu đáo hàng hóa trên thực tế là một việc rất khó khăn và ở một chừng mực nào đó, phụ thuộc vào ý chí chủ quan (artificial) của tòa án hay trọng tài như trong vụ “the Caltex”, khi mà quản trị tàu liên quan đến cả tàu và hàng thì tòa đã quyết định đó “lỗi trong việc quản trị tàu!”.

Qua phân trên, có thể thấy, điều khoản miễn trách về lỗi điều khiển hoặc quản trị tàu dễ gây tranh cãi vì nó cho phép người vận chuyển và tàu từ chối trách nhiệm đối với hư hỏng, mất mát hàng hóa, mà trong nhiều trường hợp, rất khó xác định đó có phải là lỗi về điều khiển hoặc quản trị tàu hay không. Nhiều tòa án của Anh, Mỹ cho rằng lỗi trong việc quản lý, vận hành các thiết bị chỉ nhằm phục vụ cho hoạt động của tàu thì được coi là lỗi về điều khiển hoặc quản trị tàu. Có thể nói, đây là những lỗi rất “cổ điển” trong ngành hàng hải thương mại, nhưng cho đến nay vẫn được tranh luận rộng rãi trong giới luật sư, thẩm phán, trọng tài viên và còn nguyên giá trị cả về lý luận lẫn thực tiễn.

Câu hỏi 63: Giới hạn trách nhiệm của người vận chuyển đi-ợc quy định nh- thế nào?

Trả lời:

Ngoài những trường hợp miễn trách nhiệm, người vận chuyển còn được quyền giới hạn trách nhiệm khi bồi thường tổn thất, mất mát của hàng hóa. Theo Quy tắc Hague thì trong bất kỳ trường hợp nào người vận chuyển không phải chịu trách nhiệm về tổn thất, mất mát của hàng hóa vượt quá số tiền 100 Bảng Anh đối với một kiện hàng hay một đơn vị hàng hóa, trừ phi người gửi hàng đã kê khai giá trị của hàng

hóa đó trước khi xếp hàng lên tàu và giá trị của hàng được ghi rõ trên vận đơn.

Trong Quy tắc Hague-Visby mức giới hạn trách nhiệm bồi thường của người vận chuyển được nâng lên 10.000 Phơ-răng vàng cho một kiện hàng hay một đơn vị hàng hóa hoặc 30 Phơ-răng vàng cho một kilôgam hàng hóa kể cả bao bì bị tổn thất, tùy theo cách tính nào cao hơn.

Năm 1979, Nghị định thư SDR được thông qua để sửa đổi Quy tắc Hague-Visby, theo đó đồng tiền để tính giới hạn trách nhiệm của người vận chuyển được đổi thành đồng SDR (Quyền rút vốn đặc biệt - Special Drawing Right) của Quỹ tiền tệ quốc tế (IMF) với mức là 666,67 SDR cho một kiện hàng hay một đơn vị hàng hóa hoặc 2 SDR cho một kilôgam hàng hóa cả bì bị tổn thất, tùy theo cách tính nào cao hơn. Giới hạn trách nhiệm này được áp dụng cho các nước thành viên của Quỹ tiền tệ quốc tế.

Mức giới hạn trách nhiệm của người vận chuyển theo Quy tắc Hamburg là 835 SDR cho một kiện hàng hay một đơn vị hàng hóa hoặc 2,5 SDR cho một kilôgam hàng hóa cả bì bị tổn thất, tùy theo cách tính nào cao hơn. Đối với các nước không phải là thành viên Quỹ tiền tệ quốc tế hoặc những nước mà pháp luật cấm sử dụng đồng SDR, thì có thể tính giới hạn trách nhiệm của người vận chuyển theo đơn vị tiền tệ MU (Monetary Unit) với mức là 12.500 MU cho một kiện hàng hay một đơn vị hàng hóa hoặc 37,5 MU cho một kilôgam hàng hóa cả bì bị tổn thất, tùy theo cách tính nào cao hơn. Theo quy định, một MU tương đương với 65,5 mg vàng với độ nguyên chất là 900/1.000.

Mức giới hạn trách nhiệm của người vận chuyển theo quy định của Bộ luật hàng hải Việt Nam năm 1990 tương tự như mức quy định trong Quy tắc Hague-Visby, tức là 10.000 Phơ-răng vàng cho một kiện hàng hay một đơn vị hàng hóa hoặc 30 Phơ-răng vàng cho một kilôgam hàng hóa kể cả bao bì bị tổn thất, tùy theo cách tính nào cao hơn.

Theo quy định của Bộ luật hàng hải Việt Nam năm 2005 thì giới hạn trách nhiệm của người vận chuyển đối với tổn thất, mất mát của hàng hóa tối đa tương đương 666,67 đơn vị tính toán cho một kiện hàng hay một đơn vị hàng hóa hoặc 2 đơn vị tính toán cho một kilôgam hàng hóa cả bì bị tổn thất, tùy theo cách tính nào cao hơn. Đơn vị tính toán quy định trong Bộ luật này là đơn vị tiền tệ do Quỹ tiền tệ quốc tế xác định và được quy ước là Quyền rút vốn đặc biệt (SDR). Tiền bồi thường được chuyển đổi thành tiền Việt Nam theo tỷ giá tại thời điểm thanh toán bồi thường.

Như vậy, giới hạn trách nhiệm của người vận chuyển quy định trong Bộ luật hàng hải Việt Nam năm 2005 tương tự như quy định tại Nghị định thư SDR sửa đổi Quy tắc Hague-Visby, với mức là 666,67 SDR cho một kiện hàng hay một đơn vị hàng hóa hoặc 2 SDR cho một kilôgam hàng hóa cả bì bị tổn thất, tùy theo cách tính nào cao hơn.

Mức giới hạn trách nhiệm của người vận chuyển đối với việc chậm trả hàng theo quy định của Bộ luật hàng hải Việt Nam năm 2005 và Quy tắc Hamburg là số tiền bằng 2,5 lần tiền cước của số hàng trả chậm, nhưng không vượt quá tổng số tiền cước phải trả theo hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường biển.

Câu hỏi 64: Thế nào là “tùy theo giá trị hàng hóa” trong việc xác định giới hạn trách nhiệm của ng-ời vận chuyển?

Trả lời:

Bộ luật hàng hải Việt Nam (khoản 1, Điều 79) quy định giới hạn tối đa về bồi thường mất mát, hư hỏng hàng hóa hoặc tổn thất khác liên quan đến hàng hóa, có đoạn: “... tùy theo giá trị hàng hóa...”. Đề nghị cho biết thế nào là “*tùy theo giá trị hàng hóa*” và ai có quyền lựa chọn mức bồi thường?

Để dễ tham khảo, xin nêu đầy đủ khoản 1, Điều 79 Bộ luật hàng hải Việt Nam như sau: “1. Trong trường hợp chủng loại, giá trị của hàng hóa không được người gửi hàng, người giao hàng khai báo trước khi xếp hàng hoặc không được ghi rõ trong vận đơn, giấy gửi hàng đường biển hoặc chứng từ vận chuyển khác thì người vận chuyển chỉ có nghĩa vụ bồi thường mất mát, hư hỏng hàng hóa hoặc tổn thất khác liên quan đến hàng hóa trong giới hạn tối đa tương đương với 666,67 đơn vị tính toán cho mỗi kiện hoặc cho mỗi đơn vị hàng hóa hoặc 2 đơn vị tính toán cho mỗi ki-lô-gam trọng lượng cả bì của số hàng hóa bị mất mát, hư hỏng *tùy theo giá trị hàng hóa*. Đơn vị tính toán quy định trong Bộ luật này là đơn vị tiền tệ do Quỹ tiền tệ quốc tế xác định và được quy ước là Quyền rút vốn đặc biệt (SDR). Tiền bồi thường được chuyển đổi thành tiền Việt Nam theo tỷ giá tại thời điểm thanh toán bồi thường”.

Khoản 1 nói trên có tham khảo Công ước Hague-Visby Rules - Rule IV, item 5(a) như sau: (a) *Unless the nature and*

*value of such goods have been declared by the shipper before shipment and inserted in the bill of lading, neither the carrier nor the ship shall in any event be or become liable for any loss or damage to or in connection with the goods in an amount exceeding the equivalent of 666. 67 units of account per package or unit or 2 units of account per kilo of gross weight of the goods lost or damaged, **whichever is the higher**.* Ở đây có một điểm khác cơ bản so với phần tiếng Việt (Khoản 1, Điều 79) là nhóm từ “**whichever is the higher**” mà lẽ ra phải dịch là “**tùy theo mức bồi thường nào cao hơn**” thì sẽ không gây thắc mắc hay “lăn tăn” gì.

Tuy là “tùy theo mức bồi thường nào cao hơn” nhưng cả hai bên - người vận chuyển và chủ hàng (người giao hàng/người gửi hàng...) đều không có quyền lựa chọn sau khi đã tính toán cụ thể về hai khoản tiền đó. Việc xem xét hai số tiền ở đây là nhằm bảo đảm rằng giới hạn số tiền bồi thường sẽ được xác định trên cơ sở so sánh (hai số tiền) để có được số tiền có giới hạn cao hơn.

Như vậy, số tiền bồi thường phụ thuộc vào việc tính toán để tìm ra giới hạn trách nhiệm ở mức cao hơn. Cần chú ý là phải căn cứ vào tính chất của hàng hoá để xem có “tính toán” được không. Chẳng hạn như, đối với hàng rời (in bulk) thì không thể xác định giới hạn trách nhiệm theo kiện (per package) được. Thực tế cho thấy, chủ hàng (người gửi hàng/người nhận hàng...) có quyền và chắc chắn là sẽ đòi bồi thường trên cơ sở theo kiện (per-package) hoặc theo ki-lô-gam (per-kilo) trọng lượng cả bì với số tiền nào cao hơn. Quyền đòi bồi thường theo kiện chỉ được thực hiện nếu người gửi hàng đã ghi số lượng kiện trong vận đơn. Đây là điều đặc biệt quan trọng. Cần lưu ý trong trường hợp vận chuyển hàng hóa bằng container, nếu không ghi lên vận đơn

số lượng kiện hàng đóng trong container thì cả container chỉ được tính là một kiện hoặc một đơn vị hàng hóa.

Trong phần dịch Bộ luật hàng hải Việt Nam sang tiếng Anh của cuốn sách "Bộ luật hàng hải Việt Nam - Vietnam Maritime Code", NXB Giao thông vận tải (quý I/2008), trang 158, câu "tùy theo giá trị hàng hóa" được dịch là *whichever is the higher*. Như vậy, bản tiếng Anh (tuy chỉ có giá trị tham khảo) nhưng lại đúng như Quy tắc Hague-Visby (đã dẫn ở trên) nên dễ dàng thực hiện

Về "kỹ thuật" đòi tiền sao cho có lợi hơn, dễ dàng thấy rằng theo quy định của Quy tắc Hague-Visby, Rule IV, item 5(a), khi trọng lượng của một kiện hàng hóa bị mất lớn hơn 333,33 ki-lô-gam thì đòi bồi thường theo mức 2 SDR/kg sẽ có lợi hơn, vì số tiền bồi thường sẽ vượt quá giới hạn tính cho một kiện và ngược lại (khi khối lượng của một kiện hàng hóa bị mất nhỏ hơn 333,33 ki-lô-gam thì đòi bồi thường theo "kiện" sẽ có lợi hơn). Giá trị bồi thường còn phụ thuộc vào giá trị của đồng tiền chuyển đổi giữa SDR và đồng tiền địa phương.

Ví dụ: Một lô hàng bị mất và người vận chuyển có đủ các điều kiện để được hưởng giới hạn trách nhiệm đối với lô hàng đó. Căn cứ vào đơn vị tính toán theo Bộ luật hàng hải Việt Nam là đơn vị tiền tệ do Quỹ tiền tệ quốc tế xác định và được quy ước là "Quyền rút vốn đặc biệt", tiền bồi thường được chuyển đổi thành tiền Việt Nam (theo tỷ giá tại thời điểm thanh toán bồi thường). Giả sử 666,67 SDR tương đương 16 triệu đồng Việt Nam (VNĐ), 2 SDR bằng 47.999,76 VNĐ, kiện hàng nặng 120kg. Số tiền bồi thường theo kiện sẽ là 16 triệu VNĐ (666,67 DSR/kiện), trong khi theo

ki-lô-gam, chưa được 5,8 triệu VNĐ ($120\text{kg} \times 47.999,76 \text{ VNĐ/kg} = 5.759.971,20 \text{ VNĐ}$). Như vậy, người vận chuyển phải bồi thường số tiền là 16 triệu đồng.

Phần IV

NHỮNG CÂU HỎI LIÊN QUAN TỚI VIỆC KHIẾU NẠI VÀ KHIẾU KIỆN NGƯỜI VẬN CHUYỂN, ĐẠI LÝ, MÔI GIỚI

Câu hỏi 65: Vì sao phải thông báo về tổn thất của hàng hóa cho người vận chuyển?

Trả lời:

Thông báo tổn thất là văn bản của người nhận hàng gửi cho người vận chuyển hoặc đại lý của họ, theo đó nói rõ về tình trạng tổn thất của hàng hóa để bảo lưu quyền khiếu nại đối với người vận chuyển.

Theo quy định của Bộ luật hàng hải Việt Nam cũng như luật hàng hải quốc tế, hàng hóa được coi là đã trả đủ và đúng như ghi trong vận đơn, nếu người nhận hàng không thông báo bằng văn bản cho người vận chuyển về mất mát, hư hỏng của hàng hóa chậm nhất là ba ngày, kể từ ngày nhận hàng, nếu không thể phát hiện thiệt hại từ bên ngoài. Đối với hàng hóa đã giám định trước khi giao nhận hàng thì không cần thông báo bằng văn bản.

Để xác định thời hạn gửi thông báo tổn thất cho người vận chuyển, cần phân biệt tổn thất rõ ràng và tổn thất không rõ ràng. Tổn thất rõ ràng là tổn thất có thể nhìn thấy bằng mắt thường khi giao nhận hàng hóa, ví dụ: các kiện hàng bị đổ vỡ, bao hàng bị rách, hàng bị ướt v. v... Đối với các trường hợp này thì khi phát hiện hàng bị tổn thất, người nhận hàng phải gửi ngay văn bản thông báo về tổn thất hàng hóa

cho người vận chuyển và phải mời tổ chức giám định tiến hành giám định tổn thất của hàng.

Tổn thất không rõ ràng là tổn thất không thể phát hiện được bằng mắt nhìn khi giao nhận thông thường. Ví dụ: kiện hàng nhìn bên ngoài bình thường, nhưng bên trong thì hàng bị hư hỏng. Đối với tổn thất không rõ ràng, thường thì nhận hàng về rồi, khi mở kiện hàng ra mới phát hiện hàng hóa bị hư hỏng. Trong trường hợp này, người nhận hàng phải gửi văn bản thông báo về tổn thất của hàng hóa cho người vận chuyển trong vòng ba ngày, kể từ ngày nhận hàng. Quá thời hạn trên, người nhận hàng mất quyền khiếu nại người vận chuyển.

Trong thực tiễn, cảng thường đại diện cho người nhận hàng lập Biên bản hàng đồ vỡ do tàu gây nên (COR). Tuy nhiên, khi ký các biên bản loại này, thuyền trưởng hoặc đại phó thường ghi chú rằng hàng hóa hư hỏng là do công nhân của cảng gây ra. Mặt khác, COR không phải là biên bản giám định trước khi giao nhận hàng. COR cũng không phải là thông báo tổn thất của người nhận hàng. Vì vậy, tài liệu này khi đã bị tàu ghi chú từ chối trách nhiệm thì không có giá trị ràng buộc trách nhiệm của người vận chuyển.

Từ những phân tích trên đây, có thể thấy rằng người nhận hàng gửi văn bản thông báo về tổn thất của hàng hóa cho người vận chuyển là nhằm bảo lưu quyền khiếu nại đối với người vận chuyển.

Câu hỏi 66: Hồ sơ khiếu nại người vận chuyển về tổn thất của hàng hóa bao gồm những tài liệu nào?

Trả lời :

Thông thường, khi hàng hóa bị tổn thất, nếu hàng hóa có bảo hiểm thì chủ hàng thông báo cho người bảo hiểm thu xếp giám định tổn thất của hàng, sau đó thu thập tài liệu, chứng từ liên quan để lập hồ sơ đòi bồi thường bảo hiểm. Sau khi nhận được tiền bồi thường tổn thất của hàng hóa, chủ hàng ký giấy biên nhận và thế quyền (receipt and subrogation) để người bảo hiểm thế quyền của họ khiếu nại người vận chuyển.

Trường hợp hàng hóa không có bảo hiểm hoặc tổn thất không thuộc trách nhiệm bảo hiểm, thì chủ hàng phải tự khiếu nại người vận chuyển. Hồ sơ khiếu nại người vận chuyển thường bao gồm các tài liệu, chứng từ sau:

- Thư khiếu nại của người nhận hàng;
- Vận đơn gốc (Original B/L);
- Hóa đơn thương mại (Commercial Invoice);
- Phiếu đóng gói (Packing List);
- Biên bản kết toán nhận hàng với tàu (ROROC) trong trường hợp hàng bị thiếu hụt hoặc mất mát;
- Biên bản hàng đổ vỡ do tàu gây nên (COR) trong trường hợp hàng hóa bị hư hỏng;
- Thông báo về mất mát hoặc tổn thất của hàng (Notice of Loss or Damage) hoặc thư dự kháng bảo lưu quyền khiếu nại (Letter of Reservation);
- Biên bản giám định tổn thất của hàng (Survey Report) trong trường hợp hàng hóa bị hư hỏng;

- Các biên bản, giấy tờ chứng minh lỗi của người vận chuyển và các chứng từ, tài liệu liên quan khác (nếu có).

Nếu khiếu nại của chủ hàng không được người vận chuyển giải quyết bằng thương lượng hòa giải thì họ có thể khởi kiện người vận chuyển. Thời hiệu khởi kiện người vận chuyển đòi bồi thường tổn thất của hàng hóa quy định trong Bộ luật hàng hải Việt Nam, trong Quy tắc Hague và Quy tắc Hague-Visby là một năm, còn trong Quy tắc Hamburg là hai năm kể từ ngày trả hàng hoặc dỡ ra phải trả hàng cho người nhận hàng.

Câu hỏi 67: Tại sao chủ hàng lại phải mua bảo hiểm trong khi theo vận đơn hoặc hợp đồng vận chuyển theo chuyển ngữ-ời vận chuyển phải chịu trách nhiệm bồi th-ờng nếu tổn thất xảy ra do lỗi của họ?

Trả lời:

Để được bồi thường tổn thất xảy ra trong quá trình vận chuyển bằng đường biển, tuyệt đại bộ phận chủ hàng đều mua bảo hiểm cho hàng hóa của mình. Việc có mua bảo hiểm hay không, mua bảo hiểm theo điều kiện nào do chủ hàng tự quyết định tùy theo loại hàng. Thông thường những loại hàng có giá trị cao như máy móc thiết bị đắt tiền, thiết bị tin học hoặc hàng tiêu dùng cao cấp chủ hàng mua bảo hiểm theo điều kiện A, ngược lại đối với những lô hàng trị giá thấp như phân bón, than, quặng, sắt vụn... thường người ta mua bảo hiểm theo điều kiện B hoặc C. Đối với những lô hàng có

mua bảo hiểm khi xảy ra rủi ro đúng như quy định của hợp đồng bảo hiểm trong quá trình vận chuyển, người bảo hiểm sẽ bồi thường cho người mua bảo hiểm. Số tiền bồi thường này thường bị khấu trừ một tỷ lệ nhỏ gọi là phần tự người mua bảo hiểm phải gánh chịu (Deductible). Theo thông lệ quốc tế cũng như Bộ luật hàng hải Việt Nam, sau khi bồi thường cho người mua bảo hiểm, người bảo hiểm được thế quyền người mua bảo hiểm để đòi lại người vận chuyển bồi hoàn. Số tiền mà người bảo hiểm được bồi hoàn thông thường thấp hơn nhiều so với số tiền mà họ đã chi ra để bồi thường cho người mua bảo hiểm.

Theo hợp đồng vận chuyển theo chuyến hoặc vận đơn, người vận chuyển cũng sẽ bồi thường tổn thất xảy ra đối với hàng hóa nếu do lỗi của mình gây ra. Tuy nhiên, theo thông lệ quốc tế và Bộ luật hàng hải Việt Nam (Điều 78) người vận chuyển được miễn trừ trách nhiệm nếu tổn thất mất mát hàng hóa xảy ra nằm trong 17 trường hợp miễn trừ đó. Ngoài ra, theo Điều 79 của Bộ luật hàng hải Việt Nam cũng như thông lệ quốc tế, trong bất cứ trường hợp nào người vận chuyển cũng được giới hạn trách nhiệm khi bồi thường ở mức tối đa là 666,67 SDR/Kiện hoặc 2 SDR/kg cả bì tùy theo cách tính nào cao hơn. Ví dụ, một lô hàng trị giá 100.000 USD, trọng lượng cả bì của kiện hàng là 100 Kg trong quá trình vận chuyển không may bị rơi xuống biển do thủy thủ chằng buộc không chắc chắn, chủ hàng mua bảo hiểm theo điều kiện A, với chứng từ đầy đủ và hợp lệ, người bảo hiểm sẽ bồi hoàn cho người mua bảo hiểm 98.000 USD (vì đã khấu trừ phần deductible là 2.000 USD). Nếu không mua bảo hiểm, chủ hàng sẽ được người vận chuyển bồi thường tối đa theo công thức trên sẽ là 6.666,70 SDR hoặc

200 SDR. Tất nhiên chủ hàng sẽ chọn mức 6.666,70 SDR quy đổi theo mức 666, 67 SDR/Kiện là mức cao hơn mức 2 SDR/Kg. Nếu quy đổi ra USD theo tỷ giá hiện hành (1 SDR = 1,5 USD) sẽ được tổng cộng khoảng 70.000 USD. Một điều cũng đáng lưu ý là có những rủi ro người vận chuyển được hoàn toàn miễn trách nhiệm như hàng bị hư hỏng do cháy (không phải lỗi của thuyền viên) trong khi đó thì bảo hiểm lại bồi thường khi hư hỏng tổn thất xảy ra vì rủi ro này. Từ đó thấy rằng, mua bảo hiểm cho hàng hóa vận chuyển bằng đường biển rất có lợi cho chủ hàng, đừng bao giờ nghĩ rằng người vận chuyển sẽ bồi thường nên không cần mua bảo hiểm.

Câu hỏi 68: Sự khác nhau giữa thời hạn ba ngày phải thông báo cho người vận chuyển khi phát hiện hàng hóa có dấu hiệu hư hỏng mất mát và thời hiệu một năm khi khởi kiện người vận chuyển về hư hỏng mất mát hàng hóa trong quá trình vận chuyển?

Trả lời:

Theo thông lệ hàng hải quốc tế cũng như quy định tại Điều 96, khoản 2 Bộ luật hàng hải Việt Nam “hàng hóa được coi là đã trả đúng và đủ như ghi trong vận đơn, giấy gửi hàng đường biển hoặc chứng từ vận chuyển khác nếu người nhận hàng không thông báo bằng văn bản cho người vận chuyển về mất mát hư hỏng hàng hóa chậm nhất là ba ngày, kể từ ngày nhận hàng, nếu không thể phát hiện thiệt hại từ bên

ngoài...”. Theo công ước quốc tế điều chỉnh việc chuyên chở hàng hóa bằng vận đơn (Hague Visby Rules) cũng như quy định của Bộ luật hàng hải Việt Nam nguyên tắc xác định trách nhiệm của người chuyên chở là nguyên tắc suy đoán lỗi (Presumed Fault), nghĩa là nếu có hư hỏng tổn thất hàng hóa xảy ra thì người ta coi đó là do lỗi của người chuyên chở gây ra. Muốn được miễn trách nhiệm thì người chuyên chở có nghĩa vụ phải tự mình chứng minh rằng mình không có lỗi gây ra tổn thất đó. Nguyên tắc chứng minh lỗi này cũng được áp dụng kể cả khi người nhận hàng khiếu kiện người vận chuyển trước tòa án hay trọng tài trong phạm vi thời hiệu khởi kiện một năm tính từ ngày giao hàng. Chính vì vậy, trong khoảng thời gian ba ngày nói trên nếu người nhận hàng không thông báo gì thì coi như hàng hóa đã được giao đúng và đủ như đã ghi trong vận đơn. Ngược lại nếu sau ba ngày mới thông báo thì bản thân người nhận hàng hoặc người được thế quyền sau này (ví dụ người bảo hiểm hàng hóa) vẫn không mất quyền khiếu kiện người vận chuyển. Tuy nhiên khi đi kiện người vận chuyển thì phải tự mình tìm bằng chứng để chứng minh rằng người vận chuyển đã có lỗi gây ra hư hỏng tổn thất mất mát hàng hóa. Đây là một công việc hết sức khó khăn, phức tạp, tốn kém thời gian và tiền bạc cho chủ hàng hoặc người thế quyền, bởi vì các hồ sơ giấy tờ liên quan tới con tàu, tới hành trình hoàn toàn do người vận chuyển cung cấp không chế. Việc kiểm tra tính xác thực của các hồ sơ giấy tờ này cũng không đơn giản chút nào. Thời hạn ba ngày thông báo tổn thất nói trên không ảnh hưởng gì tới thời hiệu một năm để người nhận hàng khởi kiện người vận chuyển.

Câu hỏi 69: Những khoảng thời gian nào sẽ đ-ợc trừ ra khỏi thời hiệu khởi kiện một năm khi khởi kiện ng-ời vận chuyển tại tòa án hay trọng tài?

Trả lời:

Theo thông lệ quốc tế và Bộ luật dân sự Việt Nam (Điều 154) thời hiệu khởi kiện là thời hạn do pháp luật quy định mà khi kết thúc thời hạn đó thì chủ thể đ-ợc hưởng quyền dân sự mất quyền khởi kiện. Theo Điều 97 của Bộ luật hàng hải Việt Nam thời hiệu khởi kiện về hư hỏng mất mát hàng hóa vận chuyển theo chứng từ vận chuyển là một năm. Với hợp đồng thuê vận chuyển theo chuyến là hai năm (Điều 118). Điều cần lưu ý là theo tuyệt đại bộ phận Luật hàng hải của các nước trên thế giới cũng như trong tất cả các vận đơn của các hãng tàu nước ngoài thời hiệu này là một năm kể cả trong vận đơn tàu chở container hay vận đơn cáp theo hợp đồng thuê vận chuyển theo chuyến. Riêng việc tranh chấp về tiền cước và tiền thưởng phạt theo luật Anh thời hiệu là sáu năm. Thời hiệu khởi kiện về hư hỏng mất mát hàng hóa đ-ợc tính liên tục từ khi giao hàng hoặc từ ngày mà lẽ ra hàng đã đ-ợc giao. Theo quy định của Điều 158 Bộ luật dân sự Việt Nam thời hiệu này bị gián đoạn khi có một trong các sự kiện sau đây:

a/ Có sự giải quyết của cơ quan nhà nước có thẩm quyền đối với quyền và nghĩa vụ dân sự đang được áp dụng thời hiệu đó;

b/ Quyền, nghĩa vụ dân sự đang được áp dụng thời hiệu mà bị người có quyền, nghĩa vụ liên quan tranh chấp.

Ngoài ra, theo Điều 161 Bộ luật dân sự Việt Nam những khoảng thời gian sau đây không tính vào thời hiệu khởi kiện:

a/ Sự kiện bất khả kháng hoặc trở ngại khách quan làm cho chủ thể có quyền khởi kiện, quyền yêu cầu không thể khởi kiện, yêu cầu trong phạm vi thời hiệu. Sự kiện bất khả kháng là sự kiện xảy ra một cách khách quan không thể lường trước được và không thể khắc phục được mặc dù đã áp dụng mọi biện pháp cần thiết và khả năng cho phép. Trở ngại khách quan là những trở ngại do hoàn cảnh khách quan tác động làm cho người có quyền, nghĩa vụ dân sự không thể biết về việc quyền, lợi ích hợp pháp của mình bị xâm phạm hoặc không thể thực hiện được quyền hoặc nghĩa vụ dân sự của mình;

b/ Chưa có người đại diện trong trường hợp người có quyền khởi kiện, người có quyền yêu cầu chưa thành niên, mất năng lực hành vi dân sự hoặc bị hạn chế năng lực hành vi dân sự;

c/ Chưa có người đại diện khác thay thế hoặc vì lý do chính đáng khác mà không thể tiếp tục đại diện được trong trường hợp người đại diện của người chưa thành niên, người

mất năng lực hành vi dân sự, người bị hạn chế năng lực hành vi dân sự chết.

Câu hỏi 70: Khi nào thì tranh chấp về hàng hải giữa chủ hàng và người vận chuyển Việt Nam có thể đi ra tòa án hay trọng tài nước ngoài giải quyết?

Trả lời:

Theo quy định của Bộ luật hàng hải Việt Nam tại Điều 260, khoản 1 “trường hợp hợp đồng có ít nhất một bên là tổ chức cá nhân nước ngoài thì các bên tham gia hợp đồng có thể thỏa thuận đưa tranh chấp ra giải quyết tại trọng tài hoặc tòa án ở nước ngoài”.

Trong trường hợp hai bên tranh chấp đều là tổ chức hoặc cá nhân Việt Nam (không phải là doanh nghiệp thuộc diện FDI) thỏa thuận trong hợp đồng giải quyết tranh chấp ở tòa án hay trọng tài nước ngoài thì khi đưa vụ việc đó ra tòa án hay trọng tài nước ngoài họ vẫn tiếp nhận và thụ lý. Tuy nhiên bản án đó, nếu bên bị thua cuộc không chịu tự nguyện thi hành, thì không có khả năng cưỡng chế thi hành ở Việt Nam theo quy định hiện hành của pháp luật Việt Nam (trừ trường hợp các bên liên quan là doanh nghiệp thuộc FDI có trụ sở tại Việt Nam).

Câu hỏi 71: Đơn vị tính toán để bồi thường tổn thất hàng hóa cũng như bồi thường trách nhiệm dân sự trong Bộ luật hàng hải Việt Nam được tính toán như thế nào?

Trả lời:

Đơn vị tính toán quy định trong Bộ luật hàng hải Việt Nam là đơn vị tiền tệ do Quỹ tiền tệ quốc tế (IMF) xác định và được quy ước là Quyền rút vốn đặc biệt, viết tắt là SDR (Special Drawing Right). Đồng tiền SDR là đồng tiền quy ước, nó là một rổ tiền tệ gồm những đồng tiền mạnh nhất thế giới hiện nay như sau: trong một SDR gồm có 44% USD, 34% EURO, 11% JPY và 11% GBP. Tỷ giá giữa SDR và các đồng tiền khác nói chung ít biến động, muốn biết tỷ giá giữa SDR và VND có thể hỏi tại ngân hàng nhà nước, còn muốn biết tỷ giá giữa SDR và những đồng tiền khác như USD, EURO, JPY, GBP.... thì có thể tra cứu trên Website của IMF như sau: WWW. IMF. ORG. Thời điểm hiện tại tỷ giá giữa SDR và USD thường giao động giữa 1 SDR tương đương 1,50 đến 1,60 USD

Câu hỏi 72: Người gửi hàng có quyền định đoạt hàng hóa đã xếp lên tàu cho tới khi nào?

Trả lời:

Theo Điều 92 của Bộ luật hàng hải Việt Nam “Người gửi hàng có quyền định đoạt hàng hóa cho đến khi hàng được trả cho người nhận hàng hợp pháp, nếu chưa giao quyền này cho người khác; có quyền yêu cầu dỡ hàng trước

khi tàu biển bắt đầu chuyến đi, thay đổi người nhận hàng hoặc cảng trả hàng sau khi chuyến đi đã bắt đầu với điều kiện phải bồi thường mọi tổn thất và chi phí liên quan. Người vận chuyển chỉ có nghĩa vụ thực hiện các yêu cầu của người gửi hàng sau khi đã thu hồi lại toàn bộ vận đơn gốc đã ký phát”. Trong một chừng mực nào đó, quy định này của Bộ luật hàng hải Việt Nam cũng phù hợp với tinh thần và lời văn của Điều 85 Công ước của Liên hiệp quốc về hợp đồng mua bán hàng hóa quốc tế 1980 (gọi tắt là Công ước Viên 1980). Trong luật pháp thương mại và hàng hải quốc tế, người ta gọi quyền này của người gửi hàng là quyền Stoppage in transitu (quyền của người bán, người gửi hàng tạm ngưng việc giao hàng cho người mua số hàng đang trên đường vận chuyển vì người mua chưa trả tiền mua hàng). Quy định này có nguồn gốc từ Luật hàng hải và luật mua bán hàng hóa của nước Anh. Cho đến nay ở Việt Nam chưa có bất kỳ một hướng dẫn hay giải thích chính thức nào về điều khoản này nói riêng và toàn bộ Chương V (Hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường biển) nói chung.

Theo Bộ luật hàng hải, nếu vận đơn là đích danh thì sau khi ký phát chỉ người nào có tên là người nhận hàng trong vận đơn đó mới có quyền nhận hàng và định đoạt hàng hóa đó. Ngược lại, với vận đơn theo lệnh thì sau khi nó đã được ký hậu hợp cách và chuyển cho người mua thì quyền sở hữu cũng như quyền định đoạt hàng hóa đã chuyển sang người mua. Điều này cũng tương đồng với Điều 62 của Luật thương mại Việt Nam theo đó quyền sở hữu hàng hóa sẽ chuyển từ người bán sang người mua khi giao hàng trừ khi hợp đồng mua bán hoặc pháp luật có quy định khác. Thực ra

thì các quy định này cũng không có gì mâu thuẫn với quy định tại Điều 92 nói trên của Bộ luật hàng hải cũng như Điều 62 của Luật thương mại vì quyền của người gửi hàng, người bán ở đây chỉ là quyền tạm ngưng việc giao hàng đang trên đường vận chuyển cho tới khi nào người mua thanh toán xong tiền hàng cho người bán. Theo Mục 44 của Luật mua bán hàng hóa của Vương quốc Anh 1979 quyền này là một sự mở rộng quyền cầm giữ hàng nhưng thực chất thì nó không phải là một quyền cầm giữ hàng hải (Maritime Lien) vì người bán thực hiện quyền này sau khi các quyền về sở hữu hàng hóa đã rời khỏi tay họ và họ chỉ có thể thực hiện quyền này chỉ khi nào xảy ra tình huống mới: người mua chưa chịu thanh toán tiền hàng, nghĩa là thời hạn thanh toán đã đến nhưng người mua không có khả năng trả tiền. Theo luật Anh, đây chính là điều kiện tiên quyết để người bán thực hiện quyền stoppage in transitu. Ở Mục 46 của Luật mua bán hàng hóa Vương quốc Anh 1979 đã dẫn trên đây quy định.

Cách thực hiện quyền tạm ngưng việc giao hàng đang trên đường vận chuyển như sau:

1-/ Người bán có thể thực hiện quyền tạm ngưng như trên bằng biện pháp thực tế nào đó giúp anh ta giành lại quyền định đoạt hàng hoặc bằng cách thông báo cho người vận chuyển (hoặc người đang trông coi bảo quản hàng) thực hiện yêu cầu này của mình;

2-/ Thông báo nói trên có thể đưa trực tiếp cho người thực tế đang trông coi bảo quản hàng hóa hoặc người chủ (Principal) đích thực có quyền ra quyết định về chuyển giao lại hàng hóa;

3-/ Nếu thông báo nói trên được trao cho Principal, nó sẽ không có hiệu lực trừ khi thông báo đó được trao vào

thời điểm và hoàn cảnh để Principal, với tinh thần và biện pháp khẩn trương hợp lý, có thể truyền đạt kịp thời cho đại lý, người làm công của mình ngăn chặn việc giao hàng cho người mua;

4-/ Khi người bán trao thông báo nói trên cho người vận chuyển hoặc đại lý hay người làm công của mình đang trông nom quản lý hàng hóa thì người vận chuyển phải giao lại hàng hóa đó cho người bán theo yêu cầu và chỉ thị của người bán với điều kiện người bán phải trả các chi phí phát sinh do việc giao lại hàng như vậy.

Theo luật Anh, khi thực hiện quyền nói trên người bán không có quyền hủy hợp đồng mua bán mà chỉ thực hiện quyền này như là một biện pháp gây áp lực để buộc mua phải thanh toán tiền hàng cho mình.

Câu hỏi 73: Trách nhiệm của người vận chuyển được xác định ra sao khi giao hàng ở cảng đích cho người cầm vận đơn giả?

Trả lời:

Luật pháp Việt Nam và thông lệ quốc tế đều công nhận vận đơn là chứng từ thể hiện quyền sở hữu hàng hóa (Document of Title). Người cầm giữ vận đơn hợp pháp có thể dùng nó để chiết khấu với ngân hàng vay tiền trước khi hàng về, có thể cầm cố nó như một loại tài sản để xin cấp tín dụng (Điều 73 Bộ luật hàng hải Việt Nam và British Shipping Law, Vol, 5 Page 107). Chính vì vậy, các công ty

vận tải biển đều quản lý vận đơn rất chặt chẽ. Người ta coi vận đơn như tờ séc vì, với tờ séc người sở hữu có thể đến ngân hàng rút tiền mặt, thì với vận đơn người cầm giữ hợp thức (B/L Holder in good faith) có thể nhận hàng khi tàu về cảng đích. Nếu quản lý vận đơn không chặt chẽ, người chuyên chở phải gánh chịu hậu quả nặng nề. Các tòa án quốc tế coi việc người chuyên chở giao hàng cho kẻ cầm vận đơn giả cũng tương tự như giao hàng không thu hồi vận đơn gốc. Sau đây là một trường hợp điển hình:

Hãng tàu ML trong một lô hàng chở đến cảng Abidjan và Contonou ở Tây Phi đã giao hàng cho kẻ cầm vận đơn giả. Chủ hàng thật đã kiện ML tại tòa án Anh để đòi bồi thường thiệt hại vì cho rằng hãng tàu đã giao hàng mà không thu hồi vận đơn thật, tức vận đơn gốc. ML lập luận rằng mình được miễn trách nhiệm trong trường hợp này vì Điều 5-3b mặt sau vận đơn nói rằng “Trong bất cứ trường hợp nào nếu hợp đồng vận chuyển bắt đầu tại cảng xếp hàng và/hoặc kết thúc tại cảng dỡ hàng thì người vận chuyển không chịu bất cứ trách nhiệm nào đối với hư hỏng mất mát hàng hóa vì bất cứ lý do gì trước khi hàng hóa được xếp lên tàu hoặc sau khi dỡ khỏi lan can tàu cho dù hàng hóa thực tế hoặc ngầm hiểu là đã được đặt dưới sự trông nom và bảo quản của người vận chuyển”. Người vận chuyển còn nhấn mạnh thêm, cụm từ “hư hỏng mất mát vì bất cứ lý do gì” đã mang đầy đủ các ý tứ để bao hàm cả việc mất hàng do bị trộm cắp hoặc lừa đảo. Tuy nhiên tòa đã bác bỏ lập luận của ML và phán rằng mất trộm là hàng hóa bị lấy đi không có sự đồng ý của người vận chuyển, còn việc giao hàng nhằm cho kẻ lừa đảo là có sự đồng ý của người vận chuyển hoặc nhân viên của họ. Việc giao hàng nhằm cho kẻ lừa đảo đồng nghĩa với giao hàng

không thu hồi vận đơn gốc. Đây chính là một rủi ro mà người vận chuyển phải gánh chịu và việc giao hàng cho kẻ cầm vận đơn giả là một hành động cố ý không phù hợp với các quyền của người vận chuyển cho dù họ không biết được đó là vận đơn giả và đã có sự lật lọng của kẻ lừa đảo. Từ đó tòa kết luận rằng Điều 5-3b không bảo vệ cho ML vì nó không bao gồm việc giao hàng nhằm bởi người vận chuyển một khi hàng hóa đã dỡ khỏi tàu cho dù việc giao hàng nhằm như vậy đã xảy ra trong trường hợp không xuất trình bất cứ một loại vận đơn nào hoặc không có vận đơn gốc chính cồng. Điều 5-3b, xét theo nguyên nghĩa của nó, không bao gồm việc giao hàng của người vận chuyển cho kẻ lừa đảo. Thậm chí, nếu ngôn từ của điều khoản đó có bao hàm đôi chút ý tứ đó thì nó cũng không thích hợp để bênh vực cho người vận chuyển khi giao hàng nhằm cho kẻ lừa đảo, bởi vì nếu hiểu Điều 5-3b theo ý đó thì có nghĩa là người vận chuyển sẽ không phải thi hành nghĩa vụ cơ bản của mình là phải trông nom bảo quản hàng hóa cẩn thận trước khi giao hàng cho người nhận hàng đích thực theo vận đơn gốc chính cồng.

Người vận chuyển không chấp nhận kết luận của tòa và đã kháng cáo lên tòa phúc thẩm, tuy vậy tòa phúc thẩm vẫn y án như tòa sơ thẩm.

Câu hỏi 74: Ai phải chịu trách nhiệm khi đại lý của người vận chuyển thay đổi ngày ký vận đơn?

Trả lời:

Theo thông lệ hàng hải quốc tế, vận đơn chỉ được cấp cho người gửi hàng sau khi hàng đã được xếp lên tàu. Thông thường, vận đơn do đại lý của người vận chuyển hoặc thuyền trưởng ký phát. Nếu đại lý hoặc thuyền trưởng tự tiện thay đổi ngày ký vận đơn (ký sớm hơn hoặc muộn hơn ngày thực tế hàng đã xếp lên tàu) thì người vận chuyển hoàn toàn vẫn phải chịu trách nhiệm về mọi hậu quả xảy ra.

Trách nhiệm của người vận chuyển, thường gọi là người ủy thác (Principal), với người đại lý (Agent) được quy định tại Điều 162 Bộ luật hàng hải như sau: “Người ủy thác có trách nhiệm hướng dẫn người đại lý tàu biển thực hiện dịch vụ đã ủy thác khi cần thiết và phải ứng trước theo yêu cầu của người đại lý tàu biển khoản tiền dự chi cho dịch vụ được ủy thác. Trường hợp người đại lý tàu biển có hành động vượt quá phạm vi ủy thác thì người ủy thác vẫn phải chịu trách nhiệm về hành động đó nếu ngay sau khi nhận được thông tin này mà người ủy thác đã không thông báo cho những người liên quan biết là mình không công nhận hành động này của người đại lý tàu biển”.

Quyền hạn của đại lý được quy định trong hợp đồng với người vận chuyển. Bên cạnh những công việc đã nêu trong hợp đồng, đại lý còn phải thực thi một cách miễn cưỡng hợp lý các công việc khác mặc dầu không nêu chi tiết trong hợp đồng. Đại lý có quyền quyết định cách thức hoàn thành các công việc này nhưng phải hợp lý và phù hợp với quy định chung trong hợp đồng là phải quan tâm thích đáng, đúng mực quyền lợi của người ủy thác khi tiến hành các công việc đó như là các công việc thông thường khác quy

định rõ trong hợp đồng. Đại lý phải luôn nhớ rằng mình làm các công việc và ký kết các loại hợp đồng dịch vụ phục vụ cho người vận chuyển là thay mặt cho họ và vì quyền lợi của họ. Điều này cũng có nghĩa là nếu đại lý không vượt quá thẩm quyền của mình thì mọi hợp đồng dịch vụ mà đại lý ký thay mặt cho người vận chuyển sẽ ràng buộc người vận chuyển.

Trong trường hợp đại lý tự tiện vượt quá thẩm quyền ủy thác, ví dụ như tự tiện thay đổi ngày ký vận đơn như trên, thì các tòa án quốc tế vẫn bắt người vận chuyển phải chịu mọi hậu quả xảy ra. Điều này đã được tòa án hàng hải London Vương quốc Anh xét xử trong một vụ kiện như sau:

Năm 1998 hãng vận chuyển Soubert nhận chở 273.000 bao gạo từ một cảng Trung quốc đi Cuba. Người bán và là người gửi hàng là Cofco, người mua và là người nhận hàng là Alimport, đại lý của Soubert ở cảng xếp hàng là Penavico. Ngày 8/8/1998 việc xếp hàng hoàn thành. Theo Luật hàng hải Trung Quốc cũng như thông lệ hàng hải quốc tế vận đơn do đại lý Penavico ký phát thay mặt người vận chuyển lẽ ra phải ghi ngày cấp là 8/8/1998, song với sự thông đồng của người bán họ đã ghi lùi ngày là 5/8/1998. Trong quá trình vận chuyển, tổn thất đã xảy ra sau ngày 5/8/1998 nhưng trước ngày 8/8/1998. Vì vậy, người mua đang cầm giữ vận đơn đã khiếu nại người vận chuyển đòi bồi thường. Tuy nhiên người vận chuyển đã bác bỏ khiếu nại của người mua vì cho rằng thực tế việc xếp hàng đã kết thúc vào ngày

8/8/1998, nếu tổn thất xảy ra trước ngày 8/8/1998 thì họ được miễn trách nhiệm và việc ghi lùi ngày cấp vận đơn là lỗi của đại lý đã không được người vận chuyển ủy quyền làm như vậy. Do đó, người vận chuyển đã đề nghị người mua kiện người đại lý vì người vận chuyển không hề có một sự ủy quyền nào, dù thực tế hay ngầm ngầm, cho đại lý làm như vậy. Tòa phán rằng vận đơn là chứng từ có thể mua bán chuyển nhượng được, các chi tiết trên đó phải trung thực và chính xác. Nếu khi nào cũng yêu cầu chủ hàng, người nhận hàng hoặc người được chuyển nhượng vận đơn phải kiểm tra kỹ tính chính xác của nó trước khi chấp nhận sẽ gây cản trở cho sự phát triển thương mại quốc tế. Trong trường hợp cụ thể này người vận chuyển đã vi phạm hợp đồng vận chuyển, do vậy phải chịu trách nhiệm về mọi hậu quả phát sinh từ sự vi phạm đó.

Câu hỏi 75: Khi vận đơn bị thất lạc trong quá trình b-u điện chuyển phát từ cảng xếp hàng tới cảng đích thì phải làm gì để người nhận hàng có thể nhận được hàng?

Trả lời:

Khi vận đơn bị thất lạc như vậy trong quá trình bưu điện chuyển phát từ cảng xếp hàng tới cảng đích thì phải lập tức thông báo ngay cho người vận chuyển cũng như người nhận hàng biết để đề phòng những kẻ lừa đảo lợi dụng nếu chẳng may vận đơn lọt vào tay chúng. Mặt khác phải yêu cầu bưu điện xác định rõ xem việc thất lạc mất mát vận đơn đã xảy ra như thế nào. Không ít trường hợp lẽ ra vận đơn phải chuyển tới người nhận hàng ở cảng A thì bưu điện lại chuyển

tới cảng B. Nếu đúng thất lạc như vậy thì việc tìm lại vận đơn để đưa về đúng địa chỉ không có gì khó khăn. Trường hợp sau khi bưu điện đã kiểm tra kỹ lưỡng mà không thể xác định được thì phải làm một bảo lãnh ngân hàng thì người nhận hàng mới nhận được hàng. Thông thường bảo lãnh ngân hàng phải có giá trị một năm kể từ ngày giao hàng, khoảng thời gian này tương đương thời hiệu khiếu kiện chống lại người vận chuyển theo thông lệ pháp luật hàng hải quốc tế cũng như đại đa số pháp luật hàng hải các quốc gia trên thế giới. Điều này có nghĩa là kẻ gian nếu có nhặt được vận đơn sau một năm tìm đến người chuyên chở để đòi nhận hàng thì vận đơn đó cũng không còn giá trị để nhận hàng nữa và người chuyên chở cũng đã được giải phóng khỏi mọi trách nhiệm. Cũng cần lưu ý là một số hãng tàu chuyên chở container còn có những đòi hỏi khắt khe hơn, ngoài bảo lãnh ngân hàng họ còn yêu cầu chủ hàng phải ứng vào tài khoản của họ một khoản tiền tương đương trị giá lô hàng có vận đơn bị thất lạc, sau một năm họ sẽ chuyển trả lại cho chủ hàng cả gốc lẫn lãi.

Thông thường một số doanh nghiệp cho rằng sau khi làm các thủ tục nhận hàng sẽ quay sang khiếu nại cơ quan chuyên phát vận đơn để đòi bồi thường toàn bộ thiệt hại đã xảy ra. Nhìn chung, những khiếu nại này không có khả năng thành công vì tuyệt đại đa số các hãng chuyên phát nhanh đều có quy định trong những trường hợp thất lạc mất mát tài liệu như vậy trách nhiệm bồi thường của họ tối đa cũng chỉ dao động trong khoảng 50 USD/bưu kiện. Điều lệ, quy tắc vận chuyển bưu phẩm bưu kiện của các hãng chuyên phát nhanh thường quy định các hãng chuyên phát nhanh hoàn

toàn không chịu những tổn thất gián tiếp như tiền phạt lưu hàng do không có vận đơn hoặc do thời gian làm thủ tục bảo lãnh ngân hàng bị chậm v. v. .

Câu hỏi 76: Khi ký kết hợp đồng vận chuyển theo chuyển nên quy định giải quyết tranh chấp bằng trọng tài thương mại hay bằng tòa án?

Trả lời:

Thông thường trong các vận đơn do các hãng tàu chuyên chở container đều có điều khoản tài phán và luật áp dụng (Jurisdiction and Applicable Law Clause), theo đó, mọi khiếu kiện chống lại người vận chuyển chỉ được giải quyết bằng tòa án và luật nơi họ có trụ sở kinh doanh chính. Quy định này hoàn toàn một chiều từ phía hãng tàu và mục đích của nó là nhằm làm cho chủ hàng cảm thấy e ngại, băn khoăn và tốn kém thời gian tiền bạc khi phải theo đòi quá trình tố tụng như vậy tại các tòa án đó, vì ai cũng biết rằng một khi đã ra tòa án thì các thủ tục tố tụng khá là khắt khe, kéo dài và ít khi dừng lại ở cấp sơ thẩm nếu một trong hai bên không thỏa mãn. Ở tòa án hàng hải London, không hiếm những vụ kiện kéo dài 2-3 năm thậm chí có những vụ kiện 7-8 năm. Vận đơn không phải là hợp đồng mà chỉ là bằng chứng của hợp đồng vận chuyển và do người vận chuyển in sẵn, vì vậy có thể có những quy định trong đó làm cho chủ hàng không vừa ý lắm nhưng cũng không làm gì để có thể thay đổi được và chỉ có chấp nhận mà thôi. Trong không ít trường hợp khi ký hợp đồng lưu cước chở container, các hãng tàu container thường khôn khéo bổ sung thêm một dòng chữ cuối cùng ở

bên dưới là “mọi vấn đề khác theo quy định trong vận đơn của người vận chuyển: otherwise as per carrier’s Bill of Lading” và như vậy các điều khoản trong vận đơn lúc này đã trở thành một nội dung hợp đồng có sự ưng thuận của hai bên và tính chất ràng buộc của các quy định trong đó đối với chủ hàng lại càng tăng thêm.

Ngược lại, hợp đồng vận chuyển theo chuyến (thường dùng cho những lô hàng rời, khối lượng lớn) hoàn toàn đúng nghĩa là một hợp đồng, nghĩa là một cam kết ràng buộc các bên sau khi đã có sự trao đổi bàn bạc thỏa thuận về mọi vấn đề có liên quan. Điều này cũng có nghĩa hai bên hoàn toàn có quyền thỏa thuận về cơ chế giải quyết tranh chấp cũng như nguồn luật áp dụng khi có tranh chấp. Xuất phát từ những ưu điểm vốn có của phương thức giải quyết tranh chấp bằng trọng tài thương mại nói chung nên trong các hợp đồng vận chuyển theo chuyến các bên liên quan thường lựa chọn trọng tài thương mại chứ không phải tòa án để giải quyết các khiếu kiện phát sinh từ hợp đồng vận chuyển theo chuyến, nếu có, vì tranh chấp nảy sinh từ hợp đồng vận chuyển theo chuyến hiểu theo nghĩa rộng cũng là một loại tranh chấp thương mại. So sánh với phương thức giải quyết bằng tòa án, giải quyết tranh chấp bằng trọng tài có những ưu điểm nổi bật, đó là :

- Nhanh chóng, thuận lợi, tôn trọng ý chí tự do thỏa thuận của các bên;
- Thủ tục linh hoạt đơn giản;
- Nội dung tranh chấp được giữ bí mật;

- Trọng tài viên có kiến thức chuyên môn cao và giàu kinh nghiệm xét xử;
- Các quyết định trọng tài có giá trị chung thẩm.

Vì những lẽ trên nên trong các hợp đồng thuê tàu vận chuyển theo chuyến ít khi các bên liên quan lựa chọn tòa án để giải quyết tranh chấp, nếu có, phát sinh từ hợp đồng vận chuyển theo chuyến. Phần lớn các hợp đồng vận chuyển theo chuyến mẫu lưu thông phổ biến hiện nay trên thế giới như mẫu Gencon (áp dụng cho hàng rời bách hóa) thường quy định giải quyết tranh chấp bằng trọng tài hàng hải ở London.

Hiện nay Trung tâm Trọng tài Quốc tế Việt Nam (VIAC) cũng có nhiều chuyên gia Trọng tài viên am hiểu tương đối sâu sắc luật pháp Hàng hải Quốc tế và Việt Nam cũng như đã kinh qua thực tiễn giải quyết khá nhiều vụ tranh chấp hàng hải phức tạp có yếu tố nước ngoài. Vì vậy, trong những trường hợp có thể các bên liên quan đến hợp đồng thuê tàu (chủ tàu, người thuê) nên quy định giải quyết tranh chấp phát sinh từ những hợp đồng như trên tại Trung tâm Trọng tài quốc tế Việt Nam, kể cả trường hợp áp dụng luật Anh.

Câu hỏi 77: Nên hiểu về vai trò của đại lý tàu biển nói chung nh- thế nào?

Trả lời:

Theo Bộ luật hàng hải, đại lý tàu biển là người nhân danh chủ tàu hoặc người khai thác tàu (người ủy thác) tiến hành các dịch vụ liên quan đến các hoạt động của con tàu tại cảng biển như làm các thủ tục theo quy định để tàu ra vào

cảng xếp dỡ hàng hóa, tiếp nhiên liệu thực phẩm, sửa chữa, thay đổi thuyền viên và một số công việc khác có liên quan. Để tiến hành các công việc được giao phó, đại lý nhân danh người ủy thác ký kết với đối tác có liên quan những hợp đồng cung cấp các dịch vụ này cho con tàu. Ngoài ra, đại lý còn được ủy quyền thay mặt người ủy thác ký phát vận đơn hoặc các chứng từ khác có liên quan, ký hợp đồng thuê tàu, trình kháng nghị hàng hải, giải quyết những tranh chấp khiếu nại phát sinh từ hợp đồng vận chuyển, giải quyết hậu quả sự cố tai nạn, thu chi tiền cước... Trong tất cả những hợp đồng dịch vụ này, bao giờ đại lý cũng chỉ ký bên dưới với tư cách chỉ là đại lý mà thôi (as agent only). Ngoài những công việc nêu trên, đại lý còn có trách nhiệm nắm chắc các thông tin, các quy định luật lệ mới ban hành ở nước sở tại để thông báo kịp thời cho chủ tàu biết.

Chủ hàng cần biết rằng đại lý chỉ là người làm công cho chủ tàu hoặc người khai thác tàu. Vì vậy, trong mọi trường hợp, họ nhất cử nhất động đều làm theo chỉ thị của người ủy thác. Có thể xảy ra trường hợp đại lý hành động theo chỉ thị của người ủy thác trái với ý kiến của nhà cầm quyền địa phương, thậm chí ý kiến của thủ tướng hay tổng thống, thì trong trường hợp đó người chịu trách nhiệm cuối cùng vẫn là người ủy thác chứ không phải là đại lý. Ví dụ, năm 1992 tình hình phân bón ở phía Nam Việt Nam khá căng thẳng, Tổng công ty quốc doanh V được nhà nước cấp vốn nhập khẩn cấp 15.000 tấn Urea để phục vụ vụ mùa. Sau

khi tàu đã cập cảng, chủ tàu ra lệnh cho đại lý không được giao hàng vì người mua Việt Nam chưa trả tiền hàng cho người bán, lãnh đạo của một Bộ đã ra lệnh cho đại lý giao hàng ngay để phục vụ kịp thời yêu cầu của thời vụ, song đại lý kiên quyết không giao hàng theo đúng chỉ thị của chủ tàu. Cuối cùng thì hàng chỉ được giao sau khi Tổng công ty V đã thanh toán đầy đủ cho người bán. Như vậy, việc liên hệ tiếp xúc với đại lý trong phần lớn trường hợp chỉ để biết thông tin, địa chỉ của người ủy thác, còn trách nhiệm giải quyết vụ việc ra sao cần liên hệ với người ủy thác mới có thể quyết định được. Cần lưu ý khi giải quyết khiếu nại về hư hỏng mất mát hàng hóa theo vận đơn hoặc hợp đồng vận chuyển theo chuyển thông thường, thời hiệu khởi kiện người vận chuyển chỉ có một năm nên chủ hàng hết sức tránh sa đà vào việc tranh cãi với đại lý kéo dài đến khi quay trở lại tiếp xúc với người vận chuyển thì thời hiệu đã hết. Một khi thời hiệu khiếu kiện không còn nữa thì khả năng khiếu kiện đòi bồi thường của chủ hàng cũng coi như không còn nữa mặc dầu hồ sơ chứng cứ có thể rất đầy đủ và hợp pháp.

Câu hỏi 78: Nên hiểu thế nào về địa vị pháp lý của người môi giới thuê tàu?

Trả lời:

Môi giới thuê tàu là một hoạt động trong dịch vụ môi giới hàng hải nói chung như quy định tại Điều 166 Bộ luật hàng hải Việt Nam. Người môi giới thuê tàu là người trung

gian kết nối các bên trong việc đàm phán trao đổi và ký kết hợp đồng thuê tàu theo sự ủy thác của chủ hàng hoặc người vận chuyển. Một khi người môi giới thuê tàu đã chấp nối xong các yêu cầu của hai bên và hai bên ưng thuận ký kết hợp đồng thì nghĩa vụ của người môi giới cũng chấm dứt và dù hợp đồng có được thực hiện hay không người môi giới vẫn được hưởng hoa hồng. Chính vì vậy, Điều 15 của hợp đồng thuê tàu mẫu GENCON, một hợp đồng vận chuyển theo chuyến rất phổ biến trong vận chuyển hàng hóa bằng đường biển quốc tế, đã quy định khi hợp đồng thuê tàu không được thực hiện vì lỗi của một trong các bên thì bên có lỗi vẫn phải trả cho môi giới thuê tàu 1/3 hoa hồng đã quy định. Theo tập quán hàng hải quốc tế, dù việc thuê tàu do chủ hàng (người thuê vận chuyển) yêu cầu thì chủ tàu, người vận chuyển vẫn là người phải trả hoa hồng cho người môi giới. Điều 167 Bộ luật hàng hải cũng như điều 151 Luật thương mại đều quy định “người môi giới chịu trách nhiệm về tư cách pháp lý của các bên được môi giới nhưng không chịu trách nhiệm về khả năng thanh toán của họ”. Từ đó, chúng ta có thể nhận thấy rằng một khi hợp đồng thuê tàu đã được ký xong thì việc có thực hiện được hay không, trực tiếp nhiều hay ít là trách nhiệm giữa hai bên, người môi giới không có nghĩa vụ và trách nhiệm gì cả với quá trình đó. Có chăng chỉ là ảnh hưởng về uy tín của người môi giới và những lần sau một trong các bên của hợp đồng thuê tàu sẽ không sử dụng môi giới đó nữa.

Quá trình đàm phán giao dịch thuê tàu là cả một quá trình mặc cả giữa hai bên có lợi ích đối lập nhau. Người vận chuyển cố gắng tìm mọi cách để cho thuê tàu với giá cao nhất, ngược lại, người thuê vận chuyển luôn luôn muốn ghìem giá cước hạ. Để chấp nối thành công hai bên, người môi giới phải có kỹ năng và nghệ thuật đàm phán cũng như trình độ chuyên môn nghề nghiệp, am hiểu tình hình thị trường thuê tàu, thế và lực của mỗi bên và tương quan giữa các điều khoản của hợp đồng thuê tàu. Quá trình làm môi giới là một quá trình sinh động, hấp dẫn, nhất là với những người nhạy cảm nghề nghiệp. Ví dụ, để thỏa mãn yêu cầu giá cước hạ của người thuê vận chuyển, họ thuyết phục người vận chuyển chấp nhận giá cước đó nhưng lại khôn khéo nâng tốc độ và mức phạt do dỡ hàng chậm lên cao, một điều rất có lợi cho người vận chuyển. Cho nên có thể nói nghề môi giới thuê tàu rất phức tạp, khó khăn nhưng cũng hết sức lý thú, hấp dẫn và luôn có sự đổi mới mỗi ngày. Chính vì vậy người ta cho rằng nghề môi giới thuê tàu mang nặng tính nghệ thuật nhiều hơn tính khoa học. Với chức năng thay mặt cho các bên ủy thác, người môi giới thuê tàu không bị ràng buộc về pháp lý đối với nghĩa vụ và trách nhiệm của hợp đồng thuê tàu mà chỉ chịu trách nhiệm về việc thi hành những ủy quyền mà họ được người thuê vận chuyển hoặc người vận chuyển ủy thác. Họ không phải là các bên tham gia vào việc thực hiện hợp đồng vận chuyển đã ký kết nhưng thường được người ủy thác giao cho ký kết hợp đồng, nhất là khi hai bên tham gia hợp đồng ở cách xa nhau. Khi thi hành ủy quyền ký kết hợp đồng họ phải tuân thủ nguyên tắc thiết lập hợp đồng thuê vận chuyển là nói rõ họ ký tên theo sự ủy quyền (Authorised Signature) và không chịu trách nhiệm về việc

thực hiện hợp đồng mà “chỉ là môi giới mà thôi: “As Broker only”.

Người môi giới phải nghiêm chỉnh thực hiện một cách cẩn mẫn, thích đáng hợp lý những yêu cầu mà người ủy thác đưa ra. Phải thông báo đầy đủ, kịp thời mọi thông tin, tình hình cho người ủy thác. Trong bất cứ trường hợp nào cũng phải trung thực, không được lợi dụng những yêu cầu của người ủy thác đề ra, nếu chưa hiểu một cách chắc chắn và đầy đủ những yêu cầu của người ủy thác thì phải hỏi lại, không được tự ý thay đổi. Không được vừa làm môi giới vừa làm người thuê để cùng một lúc vừa hưởng hoa hồng vừa ăn chênh lệch giá cước. Phương châm hành động của những nhà môi giới thuê tàu trên thị trường thuê tàu London, một trung tâm thuê tàu sôi động bậc nhất thế giới, là: “Nói lời phải giữ lấy lời” (Our word is our bond).

Đối với người ủy thác, nếu đã giao dịch qua môi giới rồi mà lại nhận được đơn chào (Offer) trực tiếp thì phải trả lời là mình đã giao dịch qua môi giới rồi. Một khi đã ủy quyền cho môi giới thì không được giao dịch thẳng với người vận chuyển hoặc người thuê vận chuyển. Người ủy thác phải tôn trọng nội dung những vấn đề đã đưa ra cho môi giới, muốn thay đổi phải thông báo lại kịp thời. Một điều hết sức tránh đối với người ủy thác là khi đã giao dịch qua một môi giới rồi thì không bắt cá hai tay, đồng thời phải giao dịch với một môi giới khác. Khi thấy giá chào của môi giới khác hấp dẫn hơn thì phải điều tra nghiên cứu kỹ vì những kẻ lừa đảo trong thương mại hàng hải quốc tế thường lợi dụng tâm

lý thích giá hời để lừa bịp cả người thuê tàu lẫn người chuyên chở.

Câu hỏi 79: Ai phải trả hoa hồng môi giới thuê tàu, người thuê tàu hay chủ tàu/người vận chuyển?

Trả lời:

Theo tập quán hàng hải quốc tế, dù việc thuê tàu do chủ hàng (người thuê vận chuyển) yêu cầu hay việc cho thuê tàu là do đề nghị của chủ tàu (người vận chuyển) khi hợp đồng thuê tàu hoặc hợp đồng vận chuyển hàng hóa đã được thiết lập xong, chủ tàu (người vận chuyển) có nghĩa vụ phải trả hoa hồng cho người môi giới. Mức hoa hồng phổ biến thường là 1, 25% của tổng số tiền thuê tàu (ví dụ thuê định hạn) hoặc tổng số tiền cước vận chuyển của lô hàng (nếu có thỏa thuận thì hoa hồng cũng được tính cho cả cước không, tiền phạt). Theo quy định trong một số hợp đồng vận chuyển theo chuyển mẫu phổ biến như mẫu Gencon, trong trường hợp hợp đồng đã thiết lập xong, nếu do lỗi của một trong các bên (người thuê vận chuyển hoặc người vận chuyển, chủ tàu) thì bên có lỗi đã làm cho hợp đồng không thực hiện được vẫn phải trả cho người môi giới một khoản hoa hồng bằng 1/3 tổng số hoa hồng dự kiến để người môi giới trang trải chi phí giao dịch.

Ngoài khoản hoa hồng môi giới thuê tàu nói trên, trong thực tiễn thuê tàu còn có một loại hoa hồng môi giới khác gọi là hoa hồng cho người thuê vận chuyển (Address

Commission, có khi viết tắt là Addcomm). Đây là hoa hồng mà chủ tàu (người vận chuyển) trả cho người thuê tàu (người thuê vận chuyển - chủ hàng) tính bằng phần trăm của tổng số tiền thuê tàu (ví dụ thuê định hạn) hoặc tổng số tiền cước vận chuyển của lô hàng. Thực tế thì người ta coi đây là một hình thức giảm giá cước vận chuyển hoặc là giảm giá tiền thuê tàu (trong trường hợp thuê tàu định hạn).

Trong tập quán giao dịch thuê tàu quốc tế còn có một khái niệm về hoa hồng thuê tàu gọi là Commission Past Us, ví dụ: 2.5% past us. Đây là mức hoa hồng chưa bao gồm hoa hồng trả cho người nhận làm giao dịch đó, ví dụ: trong giao dịch thuê tàu cho một lô hàng, người thuê vận chuyển (chủ hàng) đòi 1% hoa hồng cho họ (thực tế có nghĩa là giảm giá cước cho họ 1%), trong khi đó người môi giới A (môi giới tìm tàu cho chủ hàng, người thuê tàu) đòi hưởng hoa hồng 1.5%. Từ đó, người môi giới B (môi giới tìm hàng cho chủ tàu, người vận chuyển) khi thông báo cho chủ tàu (người vận chuyển) phải nói rõ là tổng số 2.5% hoa hồng nói trên mới chỉ giành cho người thuê vận chuyển (1%) và người môi giới A của người thuê vận chuyển (chủ hàng) 1.5%, còn mình (người môi giới B) với tư cách là người môi giới tìm hàng cho chủ tàu (người vận chuyển) chưa có gì, nghĩa là chủ tàu (người vận chuyển) ngoài việc trả 2.5% hoa hồng nói trên còn phải trả cho môi giới B một khoản hoa hồng nữa, ví dụ 1.25%, từ đó trong phi vụ giao dịch thuê tàu này tổng số tiền hoa hồng mà chủ tàu (người vận chuyển) phải trả cho các bên có liên quan là 3.75%.

Câu hỏi 80: Đề nghị cho biết sự khác nhau giữa việc bắt tàu để thực hiện quyền cầm giữ hàng hải (Maritime lien) và bắt tàu để giải quyết khiếu nại hàng hải (Maritime Claims)?

Trả lời:

Theo Điều 36, khoản 1 Bộ luật hàng hải Việt Nam, quyền cầm giữ hàng hải là quyền của người có khiếu nại hàng hải quy định tại Điều 37 của Bộ luật này được ưu tiên trong việc đòi bồi thường đối với chủ tàu, người thuê tàu, người khai thác tàu mà tàu biển đó đã làm phát sinh khiếu nại hàng hải. Tiếp đó tại khoản 4 Điều này quy định thêm: “Quyền cầm giữ hàng hải không bị ảnh hưởng khi có sự thay đổi chủ tàu, người thuê tàu, người khai thác tàu, dù người mua tàu biết hay không biết về việc tàu biển đã liên quan đến khiếu nại hàng hải làm phát sinh quyền cầm giữ hàng hải”. Khoản 3 Điều luật này quy định quyền cầm giữ hàng hải được thực hiện thông qua lệnh bắt giữ tàu của tòa án có thẩm quyền.

Tinh thần và lời văn của quy định trên đây trong chừng mực nào đó cũng tương tự như trong luật Anh. Trong sách giáo khoa Maritime Law của Anh, người ta nói Maritime Lien bám chặt lấy con tàu chẳng khác gì con đĩa bám vào da người (like a leech to human skin). Vì con tàu có thể thay đổi chủ sở hữu khi xảy ra khiếu nại do chưa xác định được ai là người chịu trách nhiệm nên trong luật Anh có chế định kiện bản thân con tàu, tức là kiện vật (Action in Rem) chứ chưa phải kiện người chịu trách nhiệm (Action in Personam). Tuy nhiên, khởi đầu của việc kiện vật đó cũng nhằm mục đích cuối cùng là tìm ra người chịu trách nhiệm về khiếu nại đã xảy ra. Vì vậy, khi người khiếu nại yêu cầu tòa án bắt tàu để

thực hiện quyền cầm giữ hàng hải thì tòa án đó phải xác định xem liệu có tồn tại hay không quyền cầm giữ hàng hải (Exist or Non-Exist of Maritime Lien) trong khiếu nại đó. Muốn làm được điều này tòa án phải kiểm tra xem khiếu nại này có nằm trong nhóm những khiếu nại cho phép bắt giữ tàu để thực hiện quyền cầm giữ hàng hải hay không. Những khiếu nại loại này được quy định trong Điều 37 Bộ luật hàng hải Việt Nam, chủ yếu là khiếu nại liên quan tới tiền lương, chi phí bảo hiểm xã hội, chi phí hồi hương và các khoản khác phải trả cho thuyền viên; chi phí bồi thường tính mạng, tài sản thương tích và tổn hại về sức khỏe cho sỹ quan thủy thủ; lệ phí hoa tiêu, cầu cảng bến bãi; tiền công cứu hộ hoặc tổn thất ngoài hợp đồng liên quan tới hoạt động hàng hải của tàu biển. Như vậy, nếu khiếu nại không nằm trong nhóm này thì không có quyền yêu cầu bắt tàu để thực hiện quyền cầm giữ hàng hải và tòa án sẽ thả tàu, bác đơn kiện của người xin bắt giữ tàu. Ngược lại, với những khiếu nại hàng hải quy định tại Điều 41, khoản 2 của Bộ luật hàng hải Việt Nam thì người xin bắt giữ tàu không có quyền xin bắt tàu để thực hiện quyền cầm giữ hàng hải mà chỉ có thể xin bắt tàu để yêu cầu chủ tàu hoặc người vận chuyển phải ra tòa án để giải quyết khiếu nại và xác định xem ai phải chịu trách nhiệm giải quyết bồi thường: Phần lớn nhóm khiếu nại này phát sinh từ hợp đồng thuê tàu, hợp đồng chở hàng hoặc hành khách kể cả hành lý, tổn thất chung, lai dất và hoa tiêu cho tàu; phí bảo hiểm con tàu, tiền hoa hồng môi giới, hàng hóa vật tư cung cấp cho hoạt động của con tàu, hoặc tranh chấp về tiền đóng mới, cải hoán sửa chữa tàu, tranh chấp liên quan tới sở hữu, cầm cố thế chấp và mua bán tàu. Ngoài ra, những khiếu nại liên quan tới việc gây ô nhiễm môi trường, liên quan tới chi

phí di chuyển, trục vớt, làm vô hại xác tàu cũng nằm trong quy định này.

Pháp luật của một số nước châu Á như Hàn Quốc, Nhật Bản, Trung Quốc (kể cả Hong Kong) và Singapore cũng phân định 2 nhóm khiếu nại hàng hải như trên để giải quyết các yêu cầu bắt giữ tàu khi nào thì thực hiện quyền cầm giữ hàng hải và khi nào chỉ để giải quyết khiếu nại hàng hải. Xin giới thiệu một vụ việc điển hình gần đây:

Đầu năm 2009, chủ tàu HT Việt Nam cho người thuê B ở Hàn Quốc thuê định hạn tàu HT-01. Do bị ảnh hưởng trầm trọng khủng hoảng tài chính toàn cầu và tại bản quốc, từ tháng 10-2009 trở đi B không còn khả năng thanh toán tiền thuê cho chủ tàu HT nữa, vì vậy HT đành rút tàu về. Tại thời điểm này, ngay cả tiền mua dầu với một Cty bán dầu EL tại Hàn Quốc, B cũng không trả nổi. Trong hợp đồng bán dầu cho B, EL khôn ngoan quy định hợp đồng này được ký giữa người bán là EL và người mua là B nhưng lại kèm thêm một đoạn khá mập mờ là người mua bao gồm cả và liên đới cộng đồng chịu trách nhiệm là bản thân con tàu, chủ tàu-quyền chủ tàu, thuyền trưởng, người quản lý khai thác tàu, người thuê tàu định hạn và thuê tàu trần (Buyer means the vessel supplied and jointly and severally her Master, Owners, Managing Owners/Operators, Disponent Owners, Time Charterers, Bareboat Charterers...). Hợp đồng bán dầu đơn phương quy định áp dụng luật Hàn Quốc để giải quyết mọi tranh chấp. Sau khi biết tin tàu HT-01 ghé Hàn Quốc, EL đã căn cứ vào điều khoản “khôn ngoan” trong hợp đồng bán dầu nói trên, yêu cầu tòa án sở tại bắt giữ tàu nhằm thực hiện Maritime Lien để yêu cầu chủ tàu HT phải trả khoản nợ tiền dầu mà B chưa trả được. Chủ tàu HT Việt Nam đã cực lực bác bỏ mọi khiếu nại của EL vì cho rằng mình không dính líu

và không liên quan gì tới hợp đồng mua bán dầu đó. Trong hợp đồng thuê định hạn ký với B cũng quy định rõ việc mua dầu cho tàu trong thời gian thuê định hạn là nghĩa vụ của B. Tại tòa án, EL nói rằng việc máy trưởng ký vào phiếu nhận dầu là bằng chứng nói lên rằng chủ tàu HT cũng là bên mua dầu vì vậy HT có nghĩa vụ phải trả khoản tiền mà B còn nợ EL. Tuy vậy, tòa cho rằng giữa chủ tàu HT và EL không có hợp đồng mua bán, vì mọi offer, confirmation giao dịch ký kết hợp đồng chỉ có giữa B và EL, còn phiếu nhận dầu chỉ là chứng từ nói rằng tàu đã nhận đủ số lượng và chất lượng loại dầu mà B mua, chứ không thể coi là bằng chứng hợp đồng, hơn thế nữa, kể từ khi ký hợp đồng bán dầu cho B, EL không hề cung cấp các văn bản hợp đồng kể cả hóa đơn cho HT mà chỉ tới khi không đòi được tiền từ B thì mới trưng ra các giấy tờ này. Từ đó tòa cho rằng trong trường hợp này không tồn tại quyền cầm giữ hàng hải (Non-Exhist of Maritime Lien) vì khiếu nại của EL phải được điều chỉnh bởi luật Hàn Quốc trong đó nói rằng phải căn cứ vào luật nơi tòa thụ lý vụ việc (Luật Hàn Quốc), luật nước tàu treo cờ (Bộ luật hàng hải Việt Nam). Theo các luật viện dẫn nói trên thì khiếu nại của EL không nằm trong nhóm khiếu nại cho phép bắt tàu để thực hiện quyền cầm giữ hàng hải. Cuối cùng tòa đã bác đơn của EL.

Phần V

NHỮNG CÂU HỎI LIÊN QUAN TỚI VIỆC GIẢI QUYẾT TỔN THẤT CHUNG

Câu hỏi 81: Khái niệm về tổn thất chung và các tiêu chí đặc trưng của tổn thất chung?

Trả lời:

Tổn thất chung là những hy sinh và chi phí bất thường được thực hiện một cách có chủ ý và hợp lý vì an toàn chung nhằm cứu tàu, hàng hóa, hành lý, tiền cước vận chuyển hàng hóa, tiền công vận chuyển hành khách thoát khỏi hiểm họa chung.

Qua khái niệm về tổn thất chung nêu trên, có thể thấy rằng tổn thất chung có bốn tiêu chí đặc trưng như sau:

- *Tiêu chí thứ nhất:* Hy sinh và chi phí bất thường.

Hy sinh và chi phí bất thường là những hy sinh và chi phí trong điều kiện bình thường không xảy ra. Ví dụ: tàu vận

chuyển hàng từ cảng Singapore về cảng Hải Phòng. Trong điều kiện bình thường, các chi phí của chuyến đi bao gồm: cảng phí, đại lý phí, chi phí xếp dỡ hàng ở hai đầu bến, tiền mua nhiên liệu, dầu nhớt, vật tư, lương thực, thực phẩm, nước ngọt đủ dùng cho cả chuyến đi.

Trên hành trình xảy ra sự cố chẳng may tàu bị mắc cạn. Chủ tàu buộc phải thuê cứu hộ nhằm đưa tàu cùng hàng hóa trên tàu thoát khỏi cạn và phải trả chi phí cứu hộ. Như đã nêu ở trên, trong điều kiện bình thường đối với hành trình vận chuyển hàng hóa từ cảng Singapore về cảng Hải Phòng không có chi phí cứu hộ. Vì vậy, trong trường hợp này, chi phí cứu hộ là chi phí bất thường.

Các chi phí thông thường mà chủ tàu phải gánh chịu trong quá trình thực hiện hợp đồng vận chuyển bằng đường biển không phải là chi phí bất thường nên không phải là chi phí tổn thất chung.

- *Tiêu chí thứ hai:* Hành động có chủ ý và hợp lý.

Hành động có chủ ý là hành động có ý thức của con người. Họ nhận thức được việc mình làm và chủ động làm việc đó. Hành động hợp lý là hành động mà ai rơi vào hoàn cảnh đó thì cũng sẽ hành động tương tự như vậy. Trong ví dụ nêu trên, hành động cứu hộ là hành động có chủ ý và hợp lý của người cứu hộ nhằm đưa tàu và hàng hóa trên tàu thoát khỏi cạn.

Xin nêu thêm một ví dụ khác: tàu đang hành trình trên biển, phát hiện thấy trong hầm hàng có đám cháy, thuyền viên bơm nước cứu hỏa vào hầm hàng để dập tắt đám cháy làm hư hỏng một số hàng hóa trong hầm hàng. Trong trường hợp này, thuyền viên nhận thức được rằng nước cứu hỏa bơm vào hầm hàng để dập tắt đám cháy sẽ làm ướt hàng,

nhưng họ vẫn chủ động bơm nước cứu hỏa vào hầm hàng để dập tắt đám cháy nhằm cứu tàu và các hàng hóa khác. Hành động bơm nước cứu hỏa vào hầm hàng để dập tắt đám cháy, tuy có làm hư hỏng một số hàng hóa, nhưng là một hành động hợp lý. Bất kỳ thuyền viên nào cũng sẽ hành động như vậy nếu tàu của họ cũng gặp sự cố tương tự.

- *Tiêu chí thứ ba:* Hiểm họa có thực.

Hiểm họa có thực là là hiểm họa đang tồn tại trong thực tế, làm cho tàu và hàng hóa lâm vào tình trạng nguy hiểm. Ví dụ: tàu gặp thời tiết xấu, hàng hóa bị xô dịch nên tàu bị nghiêng, không thể tiếp tục hành trình an toàn. Thuyền trưởng quyết định đưa tàu vào cảng lánh nạn để xếp lại hàng nhằm cân bằng tàu. Sự nghiêng của tàu là hiểm họa thực tế đe dọa an toàn chung của tàu và hàng hóa.

Một ví dụ khác: Tàu rời cảng TP Hồ Chí Minh ra Hải Phòng. Qua dự báo thời tiết, thuyền trưởng biết rằng có áp thấp nhiệt đới mạnh lên thành bão đã vượt qua Philippines vào Biển Đông, đang hướng thẳng về Đà Nẵng và Quy Nhơn. Thuyền trưởng cho rằng trong vài ngày tới bão có thể sẽ đi ngang qua phía trước hành trình của tàu. Vì vậy, để an toàn cho tàu và hàng hóa, thuyền trưởng quyết định neo tàu tại Vũng Tàu chờ bão tan mới tiếp tục hành trình. Trong trường hợp này, bão chỉ là hiểm họa do thuyền trưởng suy đoán ở phía trước trong tương lai. Bão không đang tồn tại trong thực tế đe dọa an toàn chung của tàu và hàng. Vì vậy, các chi phí phát sinh do tàu neo tránh bão không được công nhận là chi phí tổn thất chung.

- *Tiêu chí thứ tư:* Vì an toàn chung.

Vì an toàn chung là vì an toàn cho cả tàu và hàng hóa. Nếu chỉ vì an toàn riêng cho tàu hoặc vì an toàn riêng cho hàng thì không được công nhận là tổn thất chung. Ví dụ: tàu chở hàng đông lạnh, trên hành trình máy lạnh bị hỏng. Thuyền trưởng buộc phải đưa tàu ghé vào cảng để sửa chữa máy lạnh, nếu không, hàng đông lạnh sẽ bị hư hỏng. Trong trường hợp này, việc tàu ghé vào cảng là vì an toàn cho hàng, còn đối với tàu thì không cần phải ghé vào cảng vẫn có thể hành trình an toàn. Vì vậy, các chi phí liên quan tới việc tàu ghé vào cảng để sửa chữa máy lạnh không vì an toàn chung cho cả tàu và hàng, nên không được công nhận là chi phí tổn thất chung.

Bốn tiêu chí đặc trưng nêu trên là bốn tiêu chí vừa và đủ của tổn thất chung. Một vụ tổn thất chung phải hội tụ đầy đủ bốn tiêu chí này. Chỉ cần thiếu một trong bốn tiêu chí đó thì không phải là một vụ tổn thất chung.

Câu hỏi 82: Nội dung của Quy tắc York-Antwerp?

Trả lời:

Quy tắc York-Antwerp là Quy tắc được áp dụng rộng rãi trong thực tiễn hàng hải quốc tế. Hầu hết các hợp đồng thuê tàu và các vận đơn đều có quy định áp dụng Quy tắc York-Antwerp để phân bổ tổn thất chung. Các Quy tắc York-Antwerp bao gồm: Quy tắc giải thích, Quy tắc tối cao, các Quy tắc đánh thứ tự bằng chữ cái và các Quy tắc đánh số thứ tự bằng chữ số La Mã.

Quy tắc giải thích quy định khi phân bổ tổn thất chung các Quy tắc dưới đây sẽ được áp dụng loại trừ bất kỳ luật và

thực tiễn nào mâu thuẫn với nó. Trừ các trường hợp quy định trong Quy tắc tối cao và trong các Quy tắc đánh số thứ tự bằng chữ số La Mã, tổn thất chung được phân bổ theo các quy định của các Quy tắc đánh số thứ tự bằng chữ cái.

Quy tắc tối cao quy định trong mọi trường hợp sẽ không được tính là hy sinh hay chi phí tổn thất chung, trừ phi các hy sinh và chi phí này được thực hiện một cách hợp lý. Các Quy tắc đánh số thứ tự bằng chữ cái (bao gồm các Quy tắc A, B, C, D, E, F và G) quy định các nguyên tắc cơ bản của tổn thất chung. Các Quy tắc đánh số thứ tự bằng chữ số La Mã (bao gồm từ Quy tắc I đến Quy tắc XXII) quy định các trường hợp cụ thể và một số vấn đề cụ thể của tổn thất chung.

Nói chung, nội dung đầy đủ của Quy tắc York-Antwerp là khá phức tạp, rất khó nắm bắt hết được, nếu không đi sâu nghiên cứu về tổn thất chung. Vì vậy, chủ tàu và chủ hàng chỉ cần biết sơ bộ về nội dung của Quy tắc York-Antwerp như nêu ở trên.

Năm 2004, Quy tắc này lại được sửa đổi một lần nữa và Quy tắc 2004 có hiệu lực từ 01/01/2005. Tuy vậy, Quy tắc 2005 có khá nhiều điểm bất lợi cho chủ tàu. Vì vậy, cho tới nay tuyệt đại bộ phận chủ tàu trên thế giới vẫn tiếp tục sử dụng Quy tắc 1994.

Câu hỏi 83: Ai là người phân bổ tổn thất chung?

Trả lời:

Ở nước ngoài, tổn thất chung thường do các chuyên gia phân bổ tổn thất (average adjuster) thực hiện theo chỉ định của chủ tàu. Theo Luật hàng hải của nhiều nước, chuyên gia phân bổ tổn thất phải là luật gia và phải qua được kỳ kiểm tra về phân bổ tổn thất (average adjuster's examination).

Có nhiều tổ chức của các chuyên gia phân bổ tổn thất nước ngoài phân bổ các vụ tổn thất chung theo sự chỉ định của các chủ tàu Việt Nam, ví dụ như: Richards Hogg International Adjusters, Marine Claim Office of Asia v. v...

Ở Việt Nam, hiện nay mới có duy nhất một tổ chức phân bổ tổn thất chung là Ban Phân bổ tổn thất chung bên cạnh Phòng Thương mại và Công nghiệp Việt Nam, được thành lập từ năm 1984. Các chuyên gia phân bổ tổn thất chung của Ban Phân bổ tổn thất chung được Chủ tịch Phòng Thương mại và Công nghiệp Việt Nam lựa chọn và chỉ định theo nhiệm kỳ 5 năm trong số các chuyên gia có nhiều kinh nghiệm trong lĩnh vực luật hàng hải.

Trải qua hơn 25 năm hoạt động, Ban Phân bổ tổn thất chung bên cạnh Phòng Thương mại và Công nghiệp Việt Nam đã phân bổ thành công khá nhiều vụ tổn thất chung theo chỉ định của các chủ tàu Việt Nam, ví dụ như: tàu Hà Nội 01 bị mắc cạn tại cửa Ba Lạt năm 1984, tàu Ba Đình bị cháy hầm hàng năm 1988, tàu Hà Tĩnh 04 bị mắc cạn tại vũng Chân Mây Đông tỉnh Thừa Thiên - Huế năm 1995, tàu Tam Hải bị hỏng máy chính phải thả trôi trên biển năm 1997, tàu Nguyễn Du bị cháy hầm hàng năm 1999 v.v...

Trong thực tiễn, có nhiều vụ tổn thất chung mà cả tàu và hàng hóa cùng mua bảo hiểm tại một công ty bảo hiểm. Những vụ tổn thất chung này, dù có phân bổ cho tàu và hàng thì cuối cùng đều do công ty bảo hiểm gánh chịu. Vì vậy, để

tiết kiệm chi phí phân bổ tổn thất chung, chủ tàu không nhất thiết phải chỉ định người phân bổ tổn thất chung, mà người bảo hiểm thường tự đứng ra phân bổ tổn thất chung cho các bên liên quan.

Tuy nhiên, đối với các vụ tổn thất chung mà tàu và hàng hóa mua bảo hiểm ở các công ty bảo hiểm khác nhau thì chủ tàu nên chỉ định người phân bổ tổn thất chung vì trong thực tiễn đã có những vụ tổn thất chung mà các bên thỏa thuận tự phân bổ để tiết kiệm chi phí phân bổ tổn thất chung, nhưng sau đó giữa chủ hàng và chủ tàu, giữa người bảo hiểm hàng và người bảo hiểm tàu không thể thương lượng được với nhau về việc phân bổ tổn thất chung.

Câu hỏi 84: Mối quan hệ giữa tổn thất chung và bảo hiểm?

Trả lời:

Nhiều chủ tàu và chủ hàng thường quan niệm rằng tổn thất chung là một lĩnh vực nằm trong bảo hiểm. Vì vậy, khi xảy ra tổn thất chung, họ chỉ cần thông báo cho người bảo hiểm, còn việc giải quyết tổn thất chung là thuộc trách nhiệm của bảo hiểm. Quan niệm như trên là chưa đúng vì hai lý do sau:

- *Lý do thứ nhất:* Tổn thất chung và bảo hiểm là hai lĩnh vực khác nhau. Tổn thất chung đã có từ thời Hy Lạp cổ đại, trước hàng nghìn năm trước khi các chủ tàu và các thương gia hình thành ý tưởng phòng tránh rủi ro tài chính bằng cách mua bảo hiểm.

- *Lý do thứ hai:* Chủ tàu và chủ hàng là các bên liên quan trực tiếp của tổn thất chung, còn người bảo hiểm chỉ liên quan gián tiếp tới tổn thất chung thông qua chủ tàu hoặc chủ hàng, nếu tàu và hàng hóa có mua bảo hiểm.

Vì các lý do nêu trên, khi xảy ra tổn thất chung, trách nhiệm giải quyết tổn thất chung vẫn thuộc chủ tàu và chủ hàng. Sau khi thông báo sự cố cho người bảo hiểm tàu, chủ tàu vẫn là người tuyên bố tổn thất chung, chỉ định người phân bổ tổn thất chung, yêu cầu các chủ hàng cung cấp bảo đảm tổn thất chung và thu thập các tài liệu, chứng từ cần thiết cho việc xác định và phân bổ tổn thất chung.

Đối với chủ hàng, khi chủ tàu tuyên bố tổn thất chung, để có thể nhận được hàng, chủ hàng phải kê khai và ký Lloyd's Average Bond và Valuation Form, đồng thời yêu cầu người bảo hiểm hàng ký Average Guarantee. Chủ tàu có quyền từ chối giao hàng, nếu chủ hàng và người bảo hiểm hàng không kê khai, ký và gửi cho họ các tài liệu trên.

Tổn thất chung là rủi ro được bảo hiểm trong đơn bảo hiểm tàu và trong đơn bảo hiểm hàng hóa. Vì vậy, người bảo hiểm tàu có trách nhiệm bồi thường cho chủ tàu phần tổn thất chung phân bổ cho tàu và người bảo hiểm hàng có trách nhiệm bồi thường cho chủ hàng phần tổn thất chung phân bổ cho hàng hóa.

Tuy nhiên, trong thực tiễn, chủ hàng ít khi đóng góp tổn thất chung cho chủ tàu rồi sau đó đòi người bảo hiểm hàng bồi thường cho mình, mà người bảo hiểm hàng thường thay mặt chủ hàng thanh toán trực tiếp cho chủ tàu phần tổn thất chung phân bổ cho hàng hóa.

Câu hỏi 85: Làm thế nào để nhận biết một vụ tổn thất chung?**Trả lời:**

Để nhận biết một vụ tổn thất chung trước hết cần nắm bắt các thông tin cần thiết về sự cố hay tai nạn hàng hải. Sau đó đem so sánh với bốn tiêu chí đặc trưng của tổn thất chung, nếu sự cố hoặc tai nạn đó đáp ứng đầy đủ cả bốn tiêu chí đặc trưng của tổn thất chung thì đó là một vụ tổn thất chung. Nếu thiếu dù chỉ một tiêu chí thì đó không phải là một vụ tổn thất chung. Dưới đây là một ví dụ minh họa về cách nhận biết một vụ tổn thất chung.

Tàu Tam Hải thuộc Công ty dịch vụ vận tải thủy bộ Nhà Rồng, trong chuyến hành trình vận chuyển hàng hóa từ Singapore về Việt Nam, vào lúc 15g05 ngày 13/11/1997, vòng quay máy chính đột ngột giảm nhanh, tiếng máy nặng và có tiếng gõ khác thường trong máy, nhiệt độ khí xả tăng cao, khói đen đậm đặc, máy lịm dần rồi tắt. Tàu phải thả trôi. Thuyền viên đã áp dụng mọi biện pháp cần thiết và bằng tất cả khả năng cho phép cố gắng kiểm tra, tự sửa chữa, nhưng máy chính của tàu vẫn không thể hoạt động được.

Thuyền trưởng buộc phải xin cứu hộ. Tổng chi phí cứu hộ kéo tàu cùng hàng hóa trên tàu về cảng TP Hồ Chí Minh là 65.000 USD. Chủ tàu đã tuyên bố tổn thất chung và chỉ định Ban phân bổ tổn thất chung bên cạnh Phòng Thương mại và Công nghiệp Việt Nam là người phân bổ tổn thất chung.

Với các thông tin có được ở trên, căn cứ vào bốn tiêu chí đặc trưng của tổn thất chung, chúng ta có thể xác định sự cố nêu trên có phải là một vụ tổn thất chung như chủ tàu tuyên bố hay không?

Trước hết cần xác định về tính chất bất thường của chi phí. Đối với một hành trình vận chuyển hàng hóa bằng đường biển từ Singapore về Việt Nam, trong điều kiện bình thường các chi phí của chuyến đi bao gồm: cảng phí, đại lý phí, chi phí liên quan tới việc xếp dỡ hàng ở hai đầu bến, tiền mua nhiên liệu, dầu nhớt, vật phẩm, lương thực, thực phẩm, nước ngọt đủ dùng cho cả chuyến đi. Nếu tàu không gặp sự cố hỏng máy chính, phải thả trôi trên biển thì không bao giờ có chi phí cứu hộ. Như vậy, chi phí cứu hộ là chi phí bất thường.

Chi phí bất thường này không phát sinh từ việc thực hiện hợp đồng vận chuyển, mà xảy ra do hành động cứu hộ (hành động kéo tàu cùng với hàng hóa trên tàu). Đây là hành động có chủ ý và hợp lý trong hoàn cảnh tàu Tam Hải bị hỏng máy chính không thể khắc phục được, mất hoàn toàn chủ động, phải thả trôi trên biển.

Khi tàu bị sự cố máy chính, mất chủ động phải thả trôi trên biển là thời điểm mà cả tàu và hàng hóa trên tàu lâm vào tình trạng nguy hiểm, luôn bị đe dọa lật chìm bất kỳ lúc nào, vì con tàu khi đã mất chủ động không thể chống chọi được với sóng gió của biển cả. Như vậy, có thể thấy rằng sự cố hỏng máy chính mà không thể khắc phục được làm cho con tàu bị mất hoàn toàn chủ động, phải thả trôi trên biển là một hiểm họa thực tế làm cho tàu và hàng hóa không còn an toàn trên biển.

Để cứu tàu Tam Hải cùng hàng hóa trên tàu thoát khỏi tình trạng nguy hiểm trên biển, Công ty dịch vụ vận tải thủy bộ Nhà Rồng đã thu xếp việc cứu hộ. Chi phí cứu hộ mà chủ tàu phải gánh chịu là vì an toàn chung cho cả tàu và hàng hóa trên tàu.

Qua các phân tích trên đây, có thể thấy rằng vụ tàu Tam Hải bị sự cố máy chính ngày 13/11/1997 trên chuyến hành trình từ Singapore về Việt Nam đáp ứng đầy đủ bốn tiêu chí đặc trưng của tổn thất chung. Vì vậy, vụ tổn thất này được công nhận là một vụ tổn thất chung.

Câu hỏi 86: Những vụ tai nạn hàng hải nào thường dẫn đến tổn thất chung?

Trả lời:

Trong thực tiễn hàng hải, những sự cố hoặc tai nạn hàng hải liệt kê dưới đây thường dẫn đến tổn thất chung:

- Tàu gặp thời tiết xấu phải ném bỏ một phần hàng hóa xuống biển để tàu khỏi bị lật chìm;
- Hỏa hoạn xảy ra trên tàu;
- Tự nguyện đưa tàu vào cạn;
- Tàu bị mắc cạn phải tìm các biện pháp thích hợp làm nổi lại tàu và đưa tàu ra khỏi vùng cạn;
- Tàu chạy bằng động cơ hơi nước thiếu nhiên liệu phải dùng hàng hóa đốt thay nhiên liệu để chạy tàu;

- Tàu phải ghé vào cảng lánh nạn để sửa chữa tàu do bị hỏng máy chính, do bị đâm va với tàu khác hoặc để xếp lại hàng làm cân bằng tàu do trên hành trình gặp thời tiết xấu làm xô dịch hàng hóa;

- Tàu được cứu hộ vì mục đích an toàn chung.

Tổn thất chung rất đa dạng và phức tạp. Đối với cùng một loại chi phí, ví dụ: chi phí ở cảng lánh nạn, trong một số trường hợp được công nhận là chi phí tổn thất chung, nhưng ở một số trường hợp khác lại không phải là tổn thất chung. Vì vậy, tùy từng trường hợp cụ thể, phải căn cứ vào bốn tiêu chí đặc trưng của tổn thất chung để xác định một sự cố hay tai nạn hàng hải có dẫn tới tổn thất chung hay không.

Câu hỏi 87: Chi phí cứu hộ có phải là chi phí tổn thất chung hay không?

Trả lời:

Theo Quy tắc VI của Quy tắc York-Antwerp, chi phí cứu hộ vì mục đích an toàn chung được công nhận là chi phí tổn thất chung. Dưới đây là một ví dụ minh họa:

Tàu Hà Tĩnh 04 trọng tải 600DWT, thuộc Công ty vận tải biển và thương mại Hà Tĩnh, trên hành trình chở 190 tấn thiết bị máy móc từ cảng Phòng Thành, Trung Quốc về cảng Nha Trang. Ngày 07/10/1995 tàu gặp thời tiết xấu trên vịnh Bắc Bộ, sóng gió cấp 6, tàu lắc ngang mạnh, sóng phủ tràn mặt boong. thuyền trưởng buộc phải quyết định đưa tàu ghé vào vũng Chân Mây Đông thuộc địa phận xã Lộc Vĩnh, huyện Phú Lộc, tỉnh Thừa Thiên - Huế để tránh gió.

Ngày 10/10/1995, vùng tàu Hà Tĩnh 04 đang neo trú gió bị ảnh hưởng của áp thấp nhiệt đới (sau đó mạnh lên thành bão). Gió cấp 6-7 và giạt cấp 8, tàu bị gãy neo phải và bị dạt lên bãi cạn. Tàu đã nhiều lần dùng máy chính cố lùi ra khỏi cạn nhưng không thành công vì tàu bị cạn khá nặng.

Ngay sau khi tàu bị cạn, thuyền trưởng đã điện báo cáo chủ tàu và điện cho Cảng vụ Đà Nẵng xin tàu lai để kéo tàu ra khỏi cạn. Cảng Đà Nẵng đã điều tàu lai Sơn Trà công suất 800CV đến vũng Chân Mây Đông, nhưng do tàu Hà Tĩnh 04 bị cạn nặng nên tàu lai Sơn Trà không kéo được tàu Hà Tĩnh 04 ra khỏi cạn và phải quay về Đà Nẵng.

Ngày 16/10/1995, Cảng vụ cảng Thuận An làm thủ tục nhập cảnh cho tàu tại vũng Chân Mây Đông. Trong các ngày 17, 18 và 19/10/1995, chủ tàu cùng Bảo Việt Đà Nẵng liên hệ với các đơn vị tại Đà Nẵng để thuê cứu hộ tàu Hà Tĩnh 04. Ngày 20/10/1995, chủ tàu đã ký Hợp đồng trực vớt tàu Hà Tĩnh 04 với Tổ hợp tác trực vớt sửa chữa tàu thuyền Bắc Mỹ An, có trụ sở tại 92 Ngũ Hành Sơn, TP Đà Nẵng.

Ngày 24/10/1995, các phương tiện cứu hộ bắt đầu rời Đà Nẵng đi vũng Chân Mây Đông, nhưng do ảnh hưởng của gió mùa đông bắc cấp 6, 7 từ Quảng Trị đến Khánh Hòa nên tàu kéo và xà lan không ra biển được mà phải nằm tại cửa Biên Phòng Đà Nẵng chờ thời tiết tốt. Vào khoảng 08g30 ngày 30/10/1995, tàu kéo và xà lan của Tổ hợp tác Bắc Mỹ An tiếp cận được với tàu Hà Tĩnh 04 và bắt đầu triển khai việc cứu hộ. Đến 18g30 ngày 01/11/1995, tàu Hà Tĩnh 04 được kéo ra khỏi cạn và neo ở vị trí an toàn, tàu nổi hoàn toàn, mũi quay ra phía biển.

Chủ tàu đã phải trả chi phí cứu hộ cho Tổ hợp tác trực vớt sửa chữa tàu thuyền Bắc Mỹ An là 200.000.000đ và trả cho Cảng Đà Nẵng chi phí thuê tàu lai Sơn Trà là 9.600.000đ. Chủ tàu đã tuyên bố tổn thất chung và chỉ định Ban Phân bổ tổn thất chung bên cạnh Phòng Thương mại và Công nghiệp Việt Nam là người phân bổ tổn thất chung.

Trong Bản phân bổ tổn thất chung, chuyên gia phân bổ tổn thất chung phân tích như sau:

- *Về nguyên tắc phân bổ tổn thất chung*: Khoản 3 Điều 191 Bộ luật hàng hải Việt Nam quy định: “Các nguyên tắc dùng để xác định cụ thể giá trị tổn thất và giá trị phân bổ tổn thất chung do các bên thỏa thuận trong hợp đồng”. Hợp đồng vận chuyển số 01-KL-HT-95 ký ngày 23/09/1995 quy định: “Mọi điều khoản khác áp dụng theo Luật hàng hải Việt Nam và vận đơn của chủ tàu”. Điều 23 của vận đơn quy định: “Tổn thất chung được phân bổ bởi chuyên gia phân bổ tổn thất chung tại cảng hoặc nơi mà người vận chuyển lựa chọn và được giải quyết theo Quy tắc York-Antwerp 1974 sửa đổi năm 1990”. Như vậy, tổn thất chung sẽ được phân bổ theo Quy tắc York-Antwerp 1974 sửa đổi năm 1990.

- *Về an toàn chung*: Sau khi nghiên cứu kỹ hồ sơ tài liệu liên quan tới vụ tai nạn, chuyên gia phân bổ tổn thất chung cho rằng tàu Hà Tĩnh 04 đã lâm vào tình trạng nguy hiểm khi bị sóng gió của áp thấp nhiệt đới giạt gãy neo phải và đẩy tàu dạt lên bãi cạn. Mọi hành động cứu hộ nhằm kéo tàu ra khỏi vùng cạn đều vì an toàn chung cho tàu và hàng hóa trên tàu.

- *Về chi phí tổn thất chung*: Do tàu không thể tự ra khỏi cạn, thuyền trưởng đã điện Cảng vụ Đà Nẵng xin tàu lai kéo

tàu ra cạn. Cảng Đà Nẵng đã điều tàu lai Sơn Trà đi cứu hộ tàu Hà Tĩnh 04. Tuy việc cứu hộ không thành công, nhưng do hai bên không quy định áp dụng nguyên tắc: “Không thành công không trả tiền” (NO CURE NO PAY) nên chủ tàu vẫn phải trả cho Cảng Đà Nẵng chi phí thuê tàu lai Sơn Trà. Để cứu tàu và hàng hóa, chủ tàu đã ký hợp đồng với Tổ hợp tác trực vớt sửa chữa tàu thuyền Bắc Mỹ An để đưa tàu thoát khỏi cạn và chủ tàu đã phải trả cho họ chi phí cứu hộ là 200.000.000 đ. Chi phí thuê tàu lai Sơn Trà và chi phí cứu hộ trả cho Tổ hợp tác Bắc Mỹ An là các chi phí bất thường, được thực hiện một cách có chủ ý và hợp lý, vì mục đích an toàn chung cho tàu và hàng hóa. Vì vậy, các chi phí này được công nhận là chi phí tổn thất chung theo quy định của Điều 187 của Bộ luật hàng hải Việt Nam và theo Quy tắc VI của Quy tắc York-Antwerp 1974 sửa đổi năm 1990.

Từ những phân tích trên đây của chuyên gia phân bổ tổn thất chung, có thể thấy rằng theo quy định của Bộ luật hàng hải Việt Nam và Quy tắc York-Antwerp, chi phí cứu hộ nếu vì mục đích an toàn chung của tàu và hàng hóa trên tàu thì được công nhận là chi phí tổn thất chung.

Câu hỏi 88: Thủ tục tuyên bố tổn thất chung nh- thế nào?

Trả lời:

Trừ những trường hợp có những yêu cầu riêng theo tập quán của từng cảng cụ thể, thủ tục tuyên bố tổn thất chung rất đơn giản. Chủ tàu gửi văn bản tuyên bố tổn thất chung

cho các chủ hàng, chỉ định người phân bổ tổn thất chung và yêu cầu người nhận hàng cung cấp bảo đảm tổn thất chung (general average security) theo mẫu của người phân bổ tổn thất chung.

Bảo đảm tổn thất chung thường bao gồm: Lloyd's Average Bond, Valuation Form và Average Guarantee. Lloyd's Average Bond và Valuation Form là do người nhận hàng kê khai và ký. Còn người bảo hiểm hàng kê khai và ký Average Guarantee. Trường hợp tàu từ bỏ hành trình, chủ hàng sẽ phải ký thêm một tài liệu nữa, đó là Non-Separation Agreement.

Khi xảy ra tổn thất chung, chủ tàu cần yêu cầu người phân bổ tổn thất chung tư vấn về các thủ tục tuyên bố tổn thất chung. Dưới đây là mẫu văn bản tuyên bố tổn thất chung của Ban Phân bổ tổn thất chung bên cạnh Phòng Thương mại và Công nghiệp Việt Nam để tham khảo:

Số: , ngày.... Tháng... năm ...

Kính gửi: CÔNG TY.....

Chúng tôi xin thông báo để Quý Công ty biết tàu
 , quốc tịch , hô hiệu
 , số IMO , cảng đăng ký
 , trọng tải , GRT ,
 NRT , thuộc Công ty
 , trên hành trình từ cảng
 đến cảng vào hồi ngày
 tại

..... tàu bị tai nạn.

.....

.....

Để cứu tàu và hàng hoá trên tàu, Công ty chúng tôi đã

.....

.....

Bằng văn bản này, Công ty chúng tôi tuyên bố tổn thất chung và chỉ định Ban Phân bổ tổn thất chung bên cạnh Phòng Thương mại và Công nghiệp Việt Nam làm người phân bổ tổn thất chung.

Chúng tôi xin gửi kèm theo đây Lloyd's Average Bond, Valuation Form và Average Guarantee để Quý Công ty và Người bảo hiểm hàng kê khai, ký và gửi lại ngay cho Công ty chúng tôi để làm thủ tục bảo đảm tổn thất chung cho lô hàng của Quý Công ty chở trên tàu theo Vận đơn số ... ngày

Theo Điều 84 của Bộ luật hàng hải Việt Nam, Công ty chúng tôi có quyền từ chối giao hàng nếu Quý Công ty và Người bảo hiểm hàng không hoàn tất thủ tục bảo đảm tổn thất chung như yêu cầu ở trên.

Trân trọng kính chào.

GIÁM ĐỐC

Nơi gửi:

- Như trên;

- Ban Phân bổ tổn thất chung;
- Lưu:

Câu hỏi 89: Các bước giải quyết của chủ hàng khi chủ tàu tuyên bố tổn thất chung?

Trả lời:

Ngay sau khi nhận được thông báo về sự cố hay tai nạn hàng hải hoặc tuyên bố tổn thất chung của chủ tàu, chủ hàng phải thông báo ngay cho người bảo hiểm hàng. Qua các thông tin về sự cố hay tai nạn hàng hải do chủ tàu cung cấp, chủ hàng và người bảo hiểm hàng căn cứ vào bốn tiêu chí đặc trưng của tổn thất chung có thể dễ dàng xác định xem sự cố hay tai nạn hàng hải đó có phải là một vụ tổn thất chung hay không.

Trước khi tàu dỡ hàng, chủ tàu hay đại lý của họ sẽ yêu cầu chủ hàng cung cấp bảo đảm tổn thất chung. Bảo đảm tổn thất chung thường bao gồm: Lloyd's Average Bond, Valuation Form và Average Guarantee. Chủ hàng kê khai và ký Lloyd's Average Bond, Valuation Form và yêu cầu người bảo hiểm hàng kê khai và ký Average Guarantee. Trường hợp tàu từ bỏ hành trình, chủ hàng sẽ phải ký thêm Non-Separation Agreement.

Theo quy định của pháp luật hàng hải cũng như tập quán hàng hải quốc tế, chủ tàu có quyền giữ hàng, nếu chủ hàng không chịu cung cấp bảo đảm tổn thất chung. Vụ kiện giữa Forestship Ltd và Mitsui & Co (USA) Inc nêu ở dưới đây là một ví dụ minh họa cho quyền giữ hàng của chủ tàu.

Ngày 23/03/1973, chủ tàu -Elias Shipping and Investment Corporation cho Forestship Ltd thuê định hạn tàu Spartan Bay. Ngày 29/01/1974, Forestship Ltd cho Mitsui & Co (USA) Inc thuê lại tàu Spartan Bay theo phương thức thuê tàu chuyến để vận chuyển hàng sắt thép từ cảng La Spezia, Italy về cảng Apapa, Nigeria. Trên hành trình, máy chính của tàu bị hỏng, tàu phải ghé vào cảng Las Polmas để sửa chữa, sau đó tiếp tục hành trình và về tới cảng dỡ hàng ngày 15/04/1974. Chủ tàu đã tuyên bố tổn thất chung và yêu cầu các chủ hàng cung cấp bảo đảm tổn thất chung, nhưng các chủ hàng không đáp ứng yêu cầu này của chủ tàu.

Chủ tàu đã chỉ thị cho thuyền trưởng không cho dỡ hàng. Mãi đến ngày 23/04/1974, các chủ hàng mới cung cấp

bảo đảm tổn thất chung cho chủ tàu. Ngày 25/04/1974, tàu vào cầu dỡ hàng và kết thúc việc dỡ hàng ngày 15/05/1974.

Forestship Ltd yêu cầu Mitsui & Co (USA) Inc trả tiền phạt 21,5 ngày trên cơ sở tính thời gian làm hàng từ 08g00 ngày 16/04/1974, theo đó tính cả các ngày chủ tàu không cho dỡ hàng để yêu cầu các chủ hàng cung cấp bảo đảm tổn thất chung. Mitsui & Co (USA) Inc chỉ trả tiền phạt 11,99 ngày vì theo họ, thời gian làm hàng bắt đầu tính từ 08g00 ngày 25/04/1974 (ngày tàu vào cầu dỡ hàng), các ngày chủ tàu không cho dỡ hàng để yêu cầu các chủ hàng cung cấp bảo đảm tổn thất chung không được tính vào thời gian làm hàng.

Ngày 02/02/1978, Forestship Ltd đã khởi kiện tại Trọng tài New York yêu cầu Mitsui & Co (USA) Inc trả tiền phạt cho số ngày mà chủ tàu không cho dỡ hàng để yêu cầu các chủ hàng cung cấp bảo đảm tổn thất chung.

Hội đồng Trọng tài cho rằng tàu chậm trễ trong việc dỡ hàng ở cảng Apapa là do người nhận hàng của Mitsui & Co (USA) Inc không cung cấp kịp thời bảo đảm tổn thất chung. Trong trường hợp này, theo Điều khoản New Jason trong Hợp đồng thuê tàu, chủ tàu có quyền giữ hàng. Việc thuyền trưởng không cho dỡ hàng, mà giữ hàng ở trên tàu là hợp lý, vì theo luật Nigeria, một khi hàng hóa đã được dỡ khỏi tàu, chủ tàu sẽ mất quyền giữ hàng. Vì vậy, Hội đồng Trọng tài đã phán quyết buộc Mitsui & Co (USA) Inc trả tiền phạt cho số ngày mà chủ tàu không cho dỡ hàng để yêu cầu các chủ hàng cung cấp bảo đảm tổn thất chung.

Qua vụ kiện trên có thể thấy rằng, khi xảy ra tổn thất chung, nếu chủ hàng không cung cấp kịp thời bảo đảm tổn thất chung thì có thể sẽ phát sinh nguy cơ chủ tàu lưu giữ

hàng. Vì vậy, khi chủ tàu yêu cầu, chủ hàng cũng như người bảo hiểm hàng nên sớm kê khai và ký Lloyd's Average Bond, Valuation Form và Average Guarantee, sau đó gửi lại ngay các tài liệu này cho chủ tàu.

Câu hỏi 90: Việc giám định các tổn thất của tàu và hàng để phục vụ cho việc phân bổ tổn thất chung phải tiến hành như thế nào?

Trả lời:

Khi xảy ra sự cố hoặc tai nạn hàng hải, chủ tàu và chủ hàng Việt Nam thường thông báo cho người bảo hiểm để tiến hành giám định các tổn thất của tàu và hàng hóa. Việc giám định của giám định viên bảo hiểm là nhằm phục vụ cho việc bồi thường bảo hiểm, nên nhiều khi nội dung của biên bản giám định không đáp ứng được yêu cầu của việc phân bổ tổn thất chung.

Do vậy, nếu xảy ra tổn thất chung mà có tổn thất của tàu hoặc của hàng hóa, chủ tàu nên chỉ định giám định viên tổn thất chung (general average surveyor), đặc biệt là trong các trường hợp hàng hóa của nhiều chủ hàng khác nhau, bảo hiểm tại nhiều công ty bảo hiểm khác nhau, bị nhiều loại tổn thất khác nhau.

Về nguyên tắc, việc giám định tổn thất của tàu và hàng hóa phải được tiến hành thật chi tiết, phải phân định rõ ràng

các tổn thất xảy ra do hành động tổn thất chung và các tổn thất xảy ra do các nguyên nhân khác.

Tuy nhiên, do tổn thất chung đa dạng và phức tạp, nên yêu cầu cụ thể đối với việc giám định trong các trường hợp cụ thể là khác nhau. Vì vậy, để biên bản giám định các tổn thất của tàu hoặc hàng hóa có nội dung đáp ứng được yêu cầu của việc phân bổ tổn thất chung, trong từng trường hợp cụ thể, người phân bổ tổn thất chung thường tư vấn cho chủ tàu về các yêu cầu rất cụ thể đối với giám định viên trong việc giám định. Dưới đây là ví dụ minh họa:

Tàu Đông Đô thuộc Công ty Vận tải đường biển Hà Nội, trong khi đang dỡ hàng tại cảng Hải Phòng, ngày 23/03/1993 xảy ra hỏa hoạn trong hầm hàng. Công an PCCC và thuyền viên đã bơm nước cứu hỏa vào hầm hàng để dập tắt đám cháy. Có một lượng rất lớn hàng hóa bị tổn thất do bị cháy, do bị ướt nước cứu hỏa, do khói và do hơi nóng. Các kiện hàng bị hư hỏng được dỡ lên kho cảng, được phân loại theo từng loại hư hỏng khác nhau và được xếp thành các lô tách biệt nhau, để tiện việc giám định các hư hỏng của hàng hóa.

Theo tư vấn của Ban phân bổ tổn thất chung bên cạnh Phòng Thương mại và Công nghiệp Việt Nam, chủ tàu đã yêu cầu giám định viên khi tiến hành giám định, phải phân định thật chi tiết, thật rõ ràng các tổn thất của hàng hóa như sau:

- Các tổn thất do cháy hoặc do cả cháy và nước cứu hỏa. Trong số này tính cả các kiện hàng vừa mới bén lửa và không cần thiết phải xác định cụ thể tổn thất do bị cháy là

bao nhiêu phần trăm và do nước cứu hỏa là bao nhiêu phần trăm;

- Các tổn thất do ướt nước cứu hỏa. Trong số này chỉ tính các kiện hàng bị tổn thất là hoàn toàn do nước cứu hỏa gây ra;

- Các tổn thất do khói hoặc hơi nóng;

- Các tổn thất do nước cứu hỏa và khói gây ra. Trong số này phải phân định rõ ràng đối với từng kiện hàng cụ thể, mức độ tổn thất do nước cứu hỏa là bao nhiêu phần trăm và do khói là bao nhiêu phần trăm;

- Các tổn thất do nước cứu hỏa, khói và hơi nóng gây ra. Trong số này phải phân định rõ ràng đối với từng kiện hàng cụ thể, mức độ tổn thất do nước cứu hỏa là bao nhiêu phần trăm, do khói và hơi nóng là bao nhiêu phần trăm.

Việc phân định rõ ràng, chi tiết các loại tổn thất của hàng hóa như yêu cầu ở trên là rất cần thiết, làm cơ sở để người phân bổ tổn thất chung tính toán và xác định hy sinh tổn thất chung của hàng hóa.

Câu hỏi 91: Các tài liệu, chứng từ cần thiết cho việc phân bổ tổn thất chung?

Trả lời:

Chủ tàu là người chịu trách nhiệm thu thập và cung cấp các tài liệu, chứng từ liên quan tới sự cố hay tai nạn hàng hải để người phân bổ tổn thất chung xác định và phân bổ tổn thất chung. Thông thường, hồ sơ cần thiết cho việc phân bổ tổn thất chung bao gồm các tài liệu, chứng từ sau:

1. Kháng nghị hàng hải và các báo cáo sự cố của tàu;
2. Trích sao nhật ký hàng hải, nhật ký máy và nhật ký thời tiết;
3. Hợp đồng thuê tàu (nếu có);
4. Bản lược khai hàng hóa và các vận đơn;
5. Bản kết toán giao nhận hàng với tàu;
6. Các tài liệu bảo đảm tổn thất chung: cam kết đóng góp tổn thất chung của chủ hàng (Lloyd's Average Bond), bảo lãnh tổn thất chung của người bảo hiểm hàng (Average Guarantee) và bản khai trị giá hàng (Valuation Form) kèm theo hóa đơn thương mại (Commercial Invoice);
7. Các biên bản giám định tàu, giám định hàng và các hóa đơn thu phí giám định;
8. Các khiếu nại về tổn thất của hàng hóa (nếu có);
9. Đơn bảo hiểm tàu;

10. Văn bản định giá tàu của tổ chức thẩm định giá trị tài sản hoặc của hãng môi giới mua bán tàu;
11. Các đặc điểm kỹ thuật của tàu (Ship's particulars);
12. Bản kê lượng dầu FO, DO còn lại trên tàu và các hóa đơn mua dầu FO, DO;
13. Hợp đồng cứu hộ và các chứng từ, tài liệu liên quan (trong trường hợp cứu hộ);
14. Chứng từ chi phí sửa chữa các tổn thất của tàu và các chứng từ, tài liệu liên quan;
15. Bản kê chi phí vật tư của tàu sử dụng vào việc cứu hộ (nếu có) và các tài liệu, chứng từ liên quan.
16. Cảng phí, đại lý phí, bảng lương và tiền ăn của thuyền viên trong trường hợp tàu ghé vào cảng lánh nạn.

Ngoài những tài liệu, chứng từ nêu trên, tùy từng trường hợp cụ thể, chủ tàu sẽ phải cung cấp thêm các chứng từ, tài liệu liên quan khác theo yêu cầu của người phân bổ tổn thất chung.

Câu hỏi 92: Tổn thất chung đ- ợc phân bổ nh- thế nào?

Trả lời:

Tổn thất chung được phân bổ cho các tài sản liên quan tỷ lệ thuận với trị giá thực tế của từng tài sản tại thời điểm và địa điểm kết thúc hành trình, trên cơ sở tỷ lệ của trị giá tổn thất chung trên tổng trị giá các tài sản cứu được trong hành trình đó. Để dễ hiểu, xin lấy một ví dụ đơn giản minh họa cho việc phân bổ tổn thất chung.

Tàu chở hàng từ cảng A đến cảng B. Trên hành trình tàu bị mắc cạn. Chủ tàu đã phải thuê cứu hộ để đưa tàu cùng hàng hóa trên tàu ra khỏi cạn. Chi phí cứu hộ chủ tàu trả cho người cứu hộ là 60.000 USD. Trị giá tàu là 1.000.000 USD. Trị giá hàng 470.000 USD. Cước phí chủ hàng phải trả cho chủ tàu ở cảng đến là 30.000 USD. Vụ tổn thất chung này được phân bổ như sau:

- Trị giá tổn thất chung: 60.000 USD

TÀU

- Trị giá tàu:	1.000.000 USD	đóng góp tổn thất chung	40.000 USD
----------------	------------------	-------------------------	---------------

HÀNG

- Trị giá hàng:	470.000 USD	đóng góp tổn thất chung	18.800 USD
-----------------	----------------	-------------------------	---------------

TIỀN CƯỚC

- Cước thu ở cảng đến:	30.000 USD	đóng góp tổn thất chung	1.200 USD
------------------------	---------------	-------------------------	--------------

Tổng trị giá các tài sản:	1.500.000 USD	đóng góp tổn thất chung	60.000 USD
------------------------------	------------------	----------------------------	---------------

Câu hỏi 93: Xác định trị giá chịu đóng góp tổn thất chung (contributory value) của tàu và hàng nh- thể nào?

Trả lời:

Việc xác định trị giá chịu đóng góp tổn thất chung (contributory value) của tàu và hàng là trách nhiệm của người phân bổ tổn thất chung. Tuy nhiên, chủ tàu và chủ hàng cũng nên biết về cách xác định trị giá chịu đóng góp tổn thất chung của tàu và hàng hóa để trong trường hợp xảy ra tổn thất chung, có thể tự ước tính sơ bộ được số tiền phải đóng góp tổn thất chung của tàu và hàng.

Theo quy định tại Quy tắc XVII Quy tắc York Antwerp các tài sản phải đóng góp tổn thất chung theo giá trị thực tế cứu được tại thời điểm và địa điểm kết thúc hành trình, cộng thêm phần hy sinh tổn thất chung của tài sản đó.

Để có trị giá của tàu tại cảng kết thúc hành trình, thông thường chủ tàu phải đề nghị một hãng môi giới mua bán tàu định giá tàu trên cơ sở các thông số kỹ thuật của tàu và căn cứ vào giá cả của thị trường mua bán tàu. Ở Việt Nam hiện nay chưa có hãng môi giới mua bán tàu, vì vậy chủ tàu có thể lấy xác nhận về giá trị tàu của tổ chức thẩm định giá. Trong

trường hợp tàu bị hư hỏng thì khi xác định trị giá của tàu phải trừ các chi phí sửa chữa.

Trị giá thực tế của hàng được xác định theo hóa đơn thương mại hoặc nếu không có hóa đơn thương mại thì theo giá hàng lúc xếp hàng. Trị giá của hàng sẽ phải cộng thêm phí bảo hiểm, tiền cước (nếu tiền cước được trả trước) và phải trừ đi bất kỳ mất mát hoặc tổn thất nào của hàng hóa trước hoặc tại thời điểm dỡ hàng.

Để dễ hiểu xin lấy một ví dụ đơn giản minh họa về cách xác định trị giá chịu đóng góp tổn thất chung (contributory value) của tàu và hàng:

Trên hành trình vận chuyển 1.000 tấn hàng từ cảng C đến cảng D, tàu bị mắc cạn. Chủ tàu thuê tàu cứu hộ để kéo tàu và hàng thoát khỏi cạn. Trong quá trình cứu hộ, có một số hàng bị ném xuống biển nhằm làm nhẹ tàu.

Tại cảng dỡ hàng, 950 tấn hàng được dỡ và giao cho chủ hàng, trong số đó có một số hàng bị ướt nước biển do nắp hầm hàng không kín nước. Theo biên bản giám định tổn thất hàng hóa, có 50 tấn hàng bị ném xuống biển nhằm làm nhẹ tàu trong quá trình cứu hộ và 30 tấn hàng bị ướt nước biển giảm giá trị thương mại 40%. Chủ tàu đã thuê thợ lặn kiểm tra đáy tàu, phát hiện có một số giải tôn bị lõm hoặc móp méo do vào cạn, cần phải sửa chữa.

Theo xác nhận của hãng môi giới mua bán tàu thì giá của tàu trong trạng thái tốt (sound value) là 1.500.000 USD. Theo hóa đơn thương mại, đơn giá CIF một tấn hàng là 450 USD và tổng trị giá CIF của lô hàng là 450.000 USD. Khi

tàu lên đà sửa chữa, chi phí sửa chữa tổn thất đáy tàu do vào cạn là 20.000 USD. Trị giá chịu đóng góp tổn thất chung của tàu và hàng được xác định như sau:

TÀU

- Giá tàu trong trạng thái tốt : 1.500.000 USD
- Trừ chi phí sửa chữa tổn thất đáy tàu: 20.000 USD

Trị giá chịu đóng góp tổn thất chung của tàu: 1.480.000 USD

HÀNG

- Trị giá hàng cứu được:
950T x 450USD/T = 427.500 USD
- Trừ tổn thất của hàng:
30T x 450USD/T x 40% = 5.400 USD
- Cộng hy sinh tổn thất chung của hàng: 22.500 USD
- 50T x 450USD/T =

Trị giá chịu đóng góp tổn thất chung của hàng: 444.600 USD

Câu hỏi 94: Chủ hàng có phải đóng góp tổn thất chung hay không khi tổn thất chung xảy ra do tàu không đủ khả năng đi biển?

Trả lời:

Trong thực tiễn hàng hải, có nhiều vụ tổn thất chung xảy ra do tàu không đủ khả năng đi biển. Nhiều người lầm tưởng rằng một khi tàu không đủ khả năng đi biển thì chủ tàu đương nhiên có lỗi, vì vậy, trong tất cả các trường hợp này chủ hàng không phải đóng góp tổn thất chung cho chủ tàu. Thực tế thì có những trường hợp chủ hàng phải đóng góp tổn thất chung và cũng có những trường hợp chủ hàng không phải đóng góp tổn thất chung.

Theo quy định của Bộ luật hàng hải Việt Nam, luật và tập quán hàng hải quốc tế thì chủ tàu không phải chịu trách nhiệm đối với tổn thất, mất mát của hàng hóa do tàu không đủ khả năng đi biển gây ra, nếu họ đã miễn cán hợp lý để trước và khi bắt đầu chuyến đi, tàu có đủ khả năng đi biển. Quy định này áp dụng cho cả trường hợp hàng hóa bị thiệt hại do phải đóng góp tổn thất chung.

Để được hưởng miễn trách nêu trên, khi có tổn thất chung xảy ra do tàu không đủ khả năng đi biển, trách nhiệm của chủ tàu là phải chứng minh về việc chủ tàu đã miễn cán hợp lý trong việc chăm sóc để tàu có đủ khả năng đi biển.

Nếu chủ tàu chứng minh được rằng họ đã miễn cán để trước và khi bắt đầu chuyến đi, tàu có đủ khả năng đi biển thì chủ tàu được miễn trách đối với việc không đủ khả năng đi

biển của tàu và chủ hàng phải đóng góp tổn thất chung cho chủ tàu.

Trường hợp chủ tàu không chứng minh được rằng họ đã miễn cán trong việc chăm sóc để tàu có đủ khả năng đi biển, khi đó chủ hàng sẽ không phải đóng góp tổn thất chung. Dưới đây là vụ tổn thất chung tàu Hellenic Glory đăng tại tạp chí Fairplay số ra ngày 14/06/1979 làm ví dụ minh họa cho việc này.

Tàu Hellenic Glory chở hàng từ Mỹ đi vịnh Péc Xíc, Ấn Độ và Pakistan. Sau khi rời cảng xếp hàng, máy chính của tàu bị hỏng, tàu mất chủ động phải thả trôi trên biển. Chủ tàu đã thuê tàu lai kéo tàu vào cảng New York để sửa chữa. Sau khi sửa chữa, tàu tiếp tục hành trình đi trả hàng.

Chủ tàu đã tuyên bố tổn thất chung và yêu cầu các chủ hàng ký quỹ tổn thất chung trước khi giao hàng cho họ. Để được nhận hàng, các chủ hàng đã buộc phải ký quỹ tổn thất chung cho chủ tàu với số tiền tương đương với phần tổn thất chung ước tính phân bổ cho hàng hóa.

Việc phân bổ tổn thất chung được thực hiện bởi người phân bổ tổn thất chung do chủ tàu chỉ định. Sau khi nhận được Bản phân bổ tổn thất chung, các chủ hàng thấy rằng nguyên nhân máy chính của tàu bị hỏng là do trục chuyên đi thuyền viên đã tháo bạc số 4 để kiểm tra, sau đó lắp lại, nhưng quên không lắp chốt định vị.

Một số chủ hàng và người bảo hiểm hàng đã khởi kiện tại Tòa án Mỹ yêu cầu chủ tàu trả lại họ số tiền đã ký quỹ tổn

thất chung vì tổn thất chung xảy ra do tàu không đủ khả năng đi biển.

Chủ tàu lập luận rằng việc thiếu chốt định vị trong máy là một ẩn tật mà họ đã miễn cán hợp lý trong việc chăm sóc để tàu có đủ khả năng đi biển, nhưng không phát hiện ra được. Vì vậy, theo quy định của Quy tắc Hague và Luật vận chuyển đường biển của Mỹ họ được miễn trách và có quyền yêu cầu các chủ hàng đóng góp tổn thất chung. Tuy nhiên, chủ tàu đã không đưa ra được bất kỳ bằng chứng nào chứng minh cho sự miễn cán của mình.

Tòa cho rằng với việc thiếu chốt định vị bên trong máy tàu, tàu đã không đủ khả năng đi biển trước và khi bắt đầu hành trình. Việc kiểm tra xem máy tàu có thiếu chốt định vị hay không là thuộc trách nhiệm của chủ tàu. Thực tế trước chuyến đi, chủ tàu đã không có bất kỳ kiểm tra nào đối với máy tàu và thậm chí còn không thử máy sau khi thuyền viên kiểm tra bạc số 4 của máy tàu. Điều đó cho thấy chủ tàu đã thiếu miễn cán trong việc chăm sóc để tàu có đủ khả năng đi biển. Vì vậy, Tòa phán quyết buộc chủ tàu hoàn lại cho các chủ hàng số tiền họ đã ký quỹ tổn thất chung.

Câu hỏi 95: Chủ hàng có phải đóng góp tổn thất chung hay không khi tổn thất chung xảy ra do xếp hàng không thích hợp (bad stowage)?

Trả lời:

Theo quy định của Bộ luật hàng hải Việt Nam, luật và tập quán hàng hải quốc tế, chủ tàu có trách nhiệm xếp hàng, dỡ hàng cẩn thận và thích hợp, chăm sóc chu đáo hàng hóa trong quá trình vận chuyển. Nếu hàng hóa bị hư hỏng do việc xếp hàng không thích hợp (bad stowage) gây ra thì chủ tàu phải chịu trách nhiệm đối với tổn thất của hàng hóa, kể cả trường hợp hàng hóa bị thiệt hại do phải đóng góp tổn thất chung.

Qua quy định trên có thể thấy rằng chủ tàu là người phải chịu trách nhiệm về việc xếp hàng không thích hợp. Vì vậy, khi xảy ra tổn thất chung do việc xếp hàng không thích hợp gây ra thì chủ hàng không phải đóng góp tổn thất chung cho chủ tàu. Dưới đây là ví dụ minh họa.

Tàu Ba Đình thuộc Công ty Vận tải đường biển Hà Nội, chở 1.027 T hàng bách hóa từ Singapore về cảng Hải Phòng. Trên hành trình thời tiết nắng nóng. Khoảng 17g15 ngày 09/05/1988, tại tọa độ 9.51'N và 108.22'E, sĩ quan trực ca phát hiện có khói xếp ra từ hầm hàng. Thuyền trưởng đã báo động cứu hỏa, lệnh cho thuyền viên đóng tất cả các cửa thông gió của hầm hàng và yêu cầu thủy thủ trưởng mặc bộ quần áo chống cháy, đeo mặt nạ chui vào hầm hàng để tìm nơi phát ra đám cháy, nhưng do hàng xếp sát nhau và khói đen đậm đặc nên thủy thủ trưởng không thể chui sâu được vào hầm hàng.

Thuyền trưởng buộc phải cho mở hầm hàng. Từ 17g30 đến 18g00 thuyền viên dùng bốn vòi rồng cứu hỏa bơm nước

biển liên tục vào hầm hàng, nhưng vẫn không thể dập tắt được đám cháy, mà có nguy cơ bùng phát to hơn do nắp hầm hàng mở cung cấp thêm ô xy cho đám cháy. Thuyền trưởng đã lệnh đóng nắp hầm hàng và đổi hướng, tiến về phía giàn khoan xin cứu hộ.

Khoảng 19g00 cùng ngày, tàu liên lạc được với giàn khoan của Liên doanh dầu khí Việt Xô. Tàu cứu hộ Kỳ Vân 01 đã cập mạn tàu, cùng thuyền viên tiếp tục bơm nước vào hầm hàng, nhưng vẫn không thể dập tắt được đám cháy. Thuyền trưởng quyết định đưa tàu về cảng Vũng Tàu để xin sự trợ giúp của các lực lượng cứu hỏa ở trong bờ. Trên đường đi, tàu cứu hộ Kỳ Vân 01 liên tục bơm nước biển để hạ nhiệt ở trên boong và nắp hầm hàng của tàu.

Khoảng 07g00 ngày 10/05/1988, tàu về tới Vũng Tàu và vào cập cầu cảng Dầu khí Vũng Tàu. Thuyền viên lại tiếp tục công việc cứu hỏa với sự trợ giúp của ba tàu cứu hộ Kỳ Vân 01, Kỳ Vân 02 và Bến Đình thuộc Liên doanh dầu khí Việt Xô và ba xe cứu hỏa của Công an PCCC Vũng Tàu. Đến 24g00 ngày 12/05/1988 các lực lượng cứu hỏa đã dập tắt hoàn toàn đám cháy. Sau đó, tàu Ba Đình tiếp tục hành trình ra cảng Hải Phòng để trả hàng.

Chủ tàu đã tuyên bố tổn thất chung và chỉ định Ban Phân bổ tổn thất chung bên cạnh Phòng Thương mại và Công nghiệp Việt Nam làm người phân bổ tổn thất chung. Để được nhận hàng, các chủ hàng đã cung cấp bảo đảm tổn thất chung (Lloyd's Average Bond, Valuation Form, Average Guarantee) đầy đủ cho chủ tàu.

Một số chủ hàng đã khởi kiện tại Tòa Singapore yêu cầu chủ tàu bồi thường các tổn thất của hàng hóa. Theo các giám định viên của chủ hàng thì nguyên nhân gây ra cháy là do thuyền trưởng đã xếp hàng Hydrogen peroxide trong hầm hàng bên trên các kiện bông. Trên hành trình, dưới tác động của sóng gió và thời tiết nắng nóng, Hydrogen peroxide rò rỉ xuống các kiện bông và phát cháy.

Việc xếp hàng của tàu như vậy là không thích hợp bởi vì Hydrogen peroxide là chất dễ xếp cháy. Theo quy định của Bộ luật xếp hàng nguy hiểm của Tổ chức hàng hải quốc tế (IMO) thì loại hàng này phải xếp ở trên boong, không được xếp dưới hầm hàng và phải cách xa các hàng dễ bén lửa.

Chủ tàu đã ủy quyền cho Hội bảo hiểm P&I giải quyết vụ tranh chấp trên với các chủ hàng. Do việc xếp hàng của tàu không thích hợp nên trách nhiệm của chủ tàu là rõ ràng, không cần phải bàn cãi. Vì vậy, để tránh việc ra Tòa phát sinh thêm chi phí tốn kém, Hội bảo hiểm P&I đã thương lượng và thay mặt chủ tàu bồi thường cho các chủ hàng các tổn thất của hàng hóa.

Sau khi Bản phân bổ tổn thất chung được Ban Phân bổ tổn thất chung bên cạnh Phòng Thương mại và Công nghiệp Việt Nam lập xong, chủ tàu đã gửi cho các chủ hàng và yêu cầu họ đóng góp tổn thất chung. Tuy nhiên, các chủ hàng đã từ chối đóng góp tổn thất chung cho chủ tàu vì nguyên nhân gây ra tổn thất chung là do tàu xếp hàng không thích hợp

(xếp Hydrogen peroxide trong hầm hàng bên trên các kiện bông, không đúng với các quy định của Tổ chức hàng hải quốc tế về xếp hàng nguy hiểm).

Do không thể đòi được các chủ hàng đóng góp tổn thất chung vì nguyên nhân gây ra tổn thất chung là do tàu xếp hàng không thích hợp, chủ tàu đã khiếu nại Hội bảo hiểm P&I. Căn cứ vào Quy tắc bảo hiểm, Hội bảo hiểm P&I đã bồi thường cho chủ tàu phần tổn thất chung phân bổ cho hàng hóa.

Qua ví dụ nêu trên có thể thấy rằng theo quy định của Bộ luật hàng hải Việt Nam, pháp luật và tập quán hàng hải quốc tế, khi xảy ra tổn thất chung do việc xếp hàng không thích hợp (bad stowage) gây ra thì chủ hàng không phải đóng góp tổn thất chung cho chủ tàu.

Câu hỏi 96: Vì sao phải thêm Điều khoản New Jason trong vận đơn hay hợp đồng thuê tàu?

Trả lời:

Theo Đạo luật Harter, chủ tàu của bất kỳ tàu nào mà vận chuyển hàng hóa đến hoặc đi từ bất kỳ cảng nào của Mỹ, sẽ được miễn trách đối với tổn thất, mất mát của hàng hóa xảy ra do lỗi hay sai sót trong việc điều khiển hoặc quản trị tàu, nếu chủ tàu miễn cán hợp lý trong việc chăm sóc làm cho con tàu về mọi phương diện có đủ khả năng đi biển, có thuyền bộ thích hợp, được trang bị trang thiết bị và cung ứng vật phẩm dự trữ đầy đủ.

Tuy nhiên, trong các trường hợp tổn thất chung phát sinh do sơ suất trong việc điều khiển hoặc quản trị tàu, Tòa án Mỹ có quan điểm rằng miễn trách nêu trên không hàm ý rằng chủ tàu được quyền yêu cầu các chủ hàng đóng góp tổn thất chung. Vì vậy, các chủ tàu đã đưa thêm Điều khoản New Jason vào vận đơn và hợp đồng thuê tàu để quy định rõ trách nhiệm đóng góp tổn thất chung của các chủ hàng. Nội dung của điều khoản này được dịch sang tiếng Việt như sau:

“Trong trường hợp tai nạn, nguy hiểm, tổn thất hoặc thảm họa trước hay sau khi bắt đầu chuyến đi, phát sinh từ bất kỳ nguyên nhân nào, cho dù có hay không có sơ suất mà chủ tàu được miễn trách đối với sơ suất đó hoặc hậu quả của nó, theo luật hay theo hợp đồng hay các quy định khác, thì hàng hóa, người gửi hàng, người nhận hàng hoặc chủ hàng sẽ đóng góp tổn thất chung cho chủ tàu để trang trải cho bất kỳ hy sinh, mất mát hay chi phí xảy ra mang bản chất của tổn thất chung và sẽ trả chi phí cứu hộ hoặc các khoản chi phí đặc biệt khác liên quan đến hàng hóa. Nếu tàu cứu hộ cũng thuộc quyền sở hữu hay khai thác của cùng chủ tàu của tàu bị nạn, thì chi phí cứu hộ vẫn được thanh toán đầy đủ như là tàu cứu hộ đó thuộc người khác. Nếu có yêu cầu thì trước khi chủ tàu trả hàng, hàng hóa, người gửi hàng, người nhận hàng hoặc chủ hàng phải ký quỹ cho chủ tàu với số tiền mà chủ tàu hay đại lý của họ cho rằng đủ để trang trải dự toán phần đóng góp tổn thất chung của hàng hóa và bất kỳ chi phí cứu hộ và các chi phí đặc biệt khác”.

Câu hỏi 97: Tàu chạy không hàng có tổn thất chung hay không?

Trả lời:

Nhiều người cho rằng sẽ không có tổn thất chung nếu trên tàu không có hàng hóa. Nhận định này có vẻ đúng vì trong thực tế, đa số các vụ tổn thất chung xảy ra khi hàng hóa đều có ở trên tàu. Mặt khác, nếu không có hàng thì ai sẽ là người đóng góp tổn thất chung cho chủ tàu?

Tuy nhiên, theo pháp luật và tập quán hàng hải quốc tế, vẫn có thể có những trường hợp tuy không có hàng hóa trên tàu nhưng vẫn có tổn thất chung. Trước hết, chúng ta xem xét các quy định về tổn thất chung trong Luật bảo hiểm hàng hải Anh 1906 và trong Quy tắc York-Antwerp.

Điều 66 của Luật bảo hiểm hàng hải Anh 1906 quy định:

“(1) Tổn thất chung là tổn thất xảy ra do hoặc là hậu quả trực tiếp của hành động tổn thất chung. Nó bao gồm cả chi phí tổn thất chung và hy sinh tổn thất chung.

(2) Có hành động tổn thất chung khi có bất kỳ hy sinh hay chi phí bất thường được thực hiện hay gánh chịu tại thời điểm có hiểm họa vì mục đích bảo toàn tài sản đang lâm vào tình trạng nguy hiểm trong một hành trình chung”.

Theo quy định của Quy tắc York-Antwerp thì: “Có hành động tổn thất chung khi và chỉ khi có hy sinh và chi phí bất thường được thực hiện hoặc gánh chịu một cách chủ ý và

hợp lý nhằm bảo toàn tài sản thoát khỏi hiểm họa vì an toàn chung trong một hải trình” (Quy tắc A) và “Hy sinh tổn thất chung và chi phí tổn thất chung sẽ do các bên khác nhau đóng góp trên cơ sở quy định dưới đây” (Quy tắc B).

Với các quy định như trên có thể thấy rằng pháp luật và tập quán hàng hải quốc tế không quy định nhất thiết phải có hàng hóa, mà chỉ quy định tài sản nói chung. Tài sản (property) có thể là nhiên liệu hoặc các trang thiết bị trên tàu. Bất kỳ người nào có tài sản trên tàu được cứu thoát khỏi hiểm họa trong một hành trình chung, đều phải đóng góp tổn thất chung.

Do vậy, trong những trường hợp tàu chạy không hàng (chạy ballast) dưới đây vẫn có thể có tổn thất chung:

- Tàu đang cho thuê định hạn, nhiên liệu trên tàu thuộc sở hữu của người thuê tàu định hạn.

- Các trang thiết bị trên tàu không thuộc sở hữu của chủ tàu (chủ tàu thuê của người khác).

- Tàu và các trang thiết bị trên tàu được bảo hiểm riêng biệt tại nhiều công ty bảo hiểm khác nhau, mà trong các hợp đồng bảo hiểm có điều khoản quy định phải phân bổ tổn thất chung.

Câu hỏi 98: Phí phân bổ tổn thất chung do ai trả?

Trả lời:

Khi xảy ra tổn thất chung, có một số chủ tàu Việt Nam cho rằng họ chỉ định người phân bổ tổn thất chung, nhưng việc giải quyết tổn thất chung là vấn đề chung của các bên liên quan nên phí phân bổ tổn thất chung phải do cả chủ tàu và chủ hàng cùng ứng trả cho người phân bổ tổn thất chung. Một số khác lại cho rằng tổn thất chung là rủi ro được bảo hiểm trong đơn bảo hiểm, vì vậy việc ứng phí phân bổ tổn thất chung thuộc trách nhiệm của người bảo hiểm.

Do có các quan niệm sai lầm như trên nên có những trường hợp, khi người phân bổ tổn thất chung thông báo về ước tính phí phân bổ tổn thất chung và yêu cầu tạm ứng phí phân bổ tổn thất chung, nhưng chủ tàu không ứng phí phân bổ tổn thất chung cho người phân bổ tổn thất chung. Trong trường hợp này, người phân bổ tổn thất chung cho rằng chủ tàu đã không chấp nhận phí phân bổ tổn thất chung do họ đưa ra, nên đã đình chỉ việc phân bổ tổn thất chung và gửi trả lại hồ sơ cho chủ tàu.

Theo quy định của Bộ luật hàng hải Việt Nam, luật và tập quán hàng hải quốc tế thì chủ tàu là người chỉ định người phân bổ tổn thất chung. Vì vậy, chủ tàu là người phải ứng phí phân bổ tổn thất chung. Tuy nhiên, điều này không có nghĩa là phí phân bổ tổn thất chung do chủ tàu trả.

Trong Bản phân bổ tổn thất chung, phí phân bổ tổn thất chung được tính vào trị giá tổn thất chung và được phân bổ cho các bên liên quan cùng gánh chịu. Chủ tàu sẽ đòi chủ hàng trả lại cho họ phí phân bổ tổn thất chung trong phần tổn

thất chung phân bổ cho hàng hóa. Dưới đây là ví dụ đơn giản để minh họa:

Tàu chở hàng từ cảng A đến cảng B. Trên hành trình tàu bị mắc cạn. Chủ tàu đã phải thuê cứu hộ để đưa tàu cùng hàng hóa trên tàu ra khỏi cạn. Chi phí cứu hộ chủ tàu trả cho người cứu hộ là 60.000 USD. Trị giá tàu là 1.000.000 USD. Trị giá hàng 470.000 USD. Cước phí chủ hàng phải trả cho chủ tàu ở cảng đến là 30.000 USD. Vụ tổn thất chung này được phân bổ như sau:

- Chi phí cứu hộ: 60.000 USD

- Phí phân bổ tổn thất chung: 4.800 USD

Trị giá tổn thất chung: 64.800 USD

Phân bổ tổn thất chung:

TÀU

- Trị giá tàu:	1.000.000 USD	đóng góp tổn thất chung	43.200 USD
----------------	------------------	----------------------------	---------------

HÀNG

- Trị giá hàng:	470.000 USD	đóng góp tổn thất chung	20.304 USD
-----------------	----------------	----------------------------	---------------

TIỀN CƯỚC

- Cước thu ở	30.000	đóng góp tổn	1.296
--------------	--------	--------------	-------

cảng đến:	USD	thất chung	USD
-----------	-----	------------	-----

Tổng trị giá các tài sản:	1.500.000 USD	đóng góp tổn thất chung	64.800 USD
---------------------------	---------------	-------------------------	------------

Qua ví dụ trên có thể thấy rằng phí phân bổ tổn thất chung do chủ tàu ứng trước cho người phân bổ tổn thất chung sau đó đòi các bên liên quan trả lại cho mình theo Bản phân bổ tổn thất chung.

Câu hỏi 99: Trong trường hợp tàu từ bỏ hành trình, chủ tàu có quyền yêu cầu chủ hàng đóng góp tổn thất chung hay không?

Trả lời:

Thông thường, hành trình kết thúc khi tàu dỡ xong hàng ở cảng đích. Nếu vì lý do nào đó mà tàu từ bỏ hành trình thì hành trình được kết thúc tại cảng mà tàu từ bỏ hành trình. Trong trường hợp này, khi yêu cầu chủ hàng cung cấp bảo đảm tổn thất chung, ngoài Lloyd's Average Bond, Valuation Form và Average Guarantee, chủ tàu còn yêu cầu chủ hàng ký thêm một tài liệu nữa đó là Non-Separation Agreement. Nội dung của tài liệu này được dịch sang tiếng Việt như sau:

“Được thỏa thuận rằng trong trường hợp toàn bộ hàng hóa hoặc một phần hàng hóa trên tàu được gửi lên một hay nhiều tàu khác hoặc các phương tiện vận tải khác để chở đến cảng đích thì quyền và nghĩa vụ trong tổn thất chung sẽ

không bị ảnh hưởng bởi việc gửi hàng đi tiếp. Điều đó chủ định đặt các bên liên quan vào vị thế như là không có việc gửi hàng và tàu vẫn tiếp tục hành trình, tới chừng mực hợp lý theo luật áp dụng hoặc hợp đồng vận chuyển.

Việc đóng góp tổn thất chung của tài sản liên quan trên cơ sở trị giá của nó ở cảng đích, trừ phi bị bán hoặc bị xử lý bằng cách nào khác trước khi tới cảng đích, nhưng trong trường hợp không có hàng tiếp tục vận chuyển trên tàu thì tàu sẽ đóng góp tổn thất chung trên cơ sở trị giá thực tế của tàu vào ngày mà kết thúc dỡ hàng khỏi tàu”.

Việc cung cấp bảo đảm tổn thất chung theo yêu cầu của chủ tàu, trong đó có Non-Separation Agreement là điều kiện tiên quyết để được nhận hàng, nên chủ hàng không thể từ chối việc ký Non-Separation Agreement. Bằng việc ký thỏa thuận này, chủ hàng đồng ý rằng quyền lợi và nghĩa vụ của các bên liên quan trong tổn thất chung không bị ảnh hưởng bởi việc tàu từ bỏ hành trình và chủ hàng sẽ đóng góp tổn thất chung cho chủ tàu như là tàu vẫn tiếp tục chở hàng đến cảng đích.

Vì vậy, trong thực tiễn hàng hải, khi xảy ra sự cố hoặc tai nạn hàng hải dẫn đến tổn thất chung mà tàu buộc phải từ bỏ hành trình thì chủ hàng vẫn phải đóng góp tổn thất chung cho chủ tàu. Dưới đây là ví dụ minh họa:

Tàu Hà Nội 01 thuộc Công ty Vận tải đường biển Hà Nội xếp 500 tấn lạc nhân đóng bao, rời cảng Cửa Cấm, Hải

Phòng đi cảng Cửa Lò ngày 07/09/1984. Tàu hành trình trong điều kiện thời tiết xấu, gió mùa đông bắc cấp 5, 6. Khoảng 22g40 cùng ngày, tàu bị mắc cạn ở cửa Ba Lat, tại tọa độ 20. 13'N và 106. 36'8"E. Tàu đã lùi hết máy nhưng không thể thoát ra khỏi cạn.

Ngày 08/09/1984, phát hiện có nước rò vào hầm hàng, thuyền trưởng lệnh bơm nước khỏi hầm hàng, ném một số hàng xuống biển để làm nhẹ tàu và thúc máy cho tàu giã cạn, nhưng mọi cố gắng đều không đạt được kết quả. Thuyền trưởng điện cho chủ tàu xin tàu cứu hộ kéo tàu ra khỏi cạn. Chủ tàu đã ký hợp đồng cứu hộ với Xí nghiệp Trục vớt cứu hộ 4, Hải Phòng.

Việc cứu hộ được tiến hành từ ngày 09/09/1984 khi tàu lai Hòn Gai rời cảng Hải Phòng đi cửa Ba Lat và kết thúc vào ngày 22/09/1984, khi tàu lai trên kéo tàu Hà Nội 01 về cảng Cửa Cẩm an toàn. Trong quá trình cứu hộ, khoảng 300 tấn hàng được dỡ xuống xà lan và sau đó được đưa lên kho cảng Cửa Cẩm.

Mặc dù đã được cứu ra khỏi cạn, nhưng tàu Hà Nội 01 bị hư hỏng nặng ở đáy tàu, không còn đủ khả năng đi biển để tiếp tục hành trình. Chủ tàu đã buộc phải đưa tàu lên đà tại Nhà máy đóng tàu Phà Rừng để sửa chữa theo yêu cầu của Đăng kiểm Việt Nam và của Bảo Việt.

Do khối lượng công việc quá nhiều nên việc sửa chữa tại Nhà máy đóng tàu Phà Rừng dự kiến khoảng 4 tháng. Trong khi đó, hàng hóa (lạc nhân) là loại hàng dễ hỏng, khó

bảo quản, một số đã bị ướt cần được tái chế và sớm đưa về cảng đích. Nếu chờ tàu sửa chữa xong mới vận chuyển tiếp đi Singapore thì hàng hóa có thể sẽ bị hư hỏng hoàn toàn. Vì vậy, chủ tàu quyết định cho tàu Hà Nội 01 từ bỏ hành trình và gửi hàng hóa đi Singapore trên một con tàu khác.

Chủ tàu đã tuyên bố tổn thất chung và chỉ định Ban Phân bổ tổn thất chung bên cạnh Phòng Thương mại và Công nghiệp Việt Nam là người phân bổ tổn thất chung. Sau khi Ban Phân bổ tổn thất chung hoàn thành việc phân bổ tổn thất chung, chủ hàng đã đóng góp tổn thất chung đầy đủ cho chủ tàu.

Câu hỏi 100: Nội dung của Bản phân bổ tổn thất chung?

Trả lời:

Về hình thức các Bản phân bổ tổn thất chung do các tổ chức phân bổ tổn thất chung khác nhau lập ra có thể được trình bày khác nhau, tùy theo tập quán của mỗi nước. Tuy nhiên, về nội dung các Bản phân bổ tổn thất chung này là tương đối giống nhau và thường bao gồm các phần sau:

(1). Tóm tắt diễn biến sự việc:

Căn cứ vào hồ sơ tài liệu do chủ tàu thu thập và cung cấp, người phân bổ tổn thất chung phải tóm tắt một cách trung thực về diễn biến sự cố hoặc tai nạn hàng hải dẫn đến

tổn thất chung, các hành động xử lý sự cố hoặc tai nạn hàng hải của thuyền viên và của chủ tàu từ khi xảy ra sự cố cho đến khi kết thúc hành trình. Nếu có điểm gì chưa rõ ràng, người phân bổ tổn thất chung phải yêu cầu chủ tàu hoặc các bên liên quan xác nhận lại bằng văn bản.

(2). Phân tích của chuyên gia phân bổ tổn thất chung:

Đây là phần nhận định và phân tích của chuyên gia phân bổ tổn thất chung. Căn cứ vào các quy định của luật và tập quán hàng hải và căn cứ vào các tài liệu, chứng cứ hiện có, chuyên gia phân bổ tổn thất chung phân tích và xác định tổn thất chung, các quy tắc được áp dụng trong việc phân bổ tổn thất chung, các nguyên tắc xác định hy sinh và chi phí tổn thất chung. Ngoài ra, trong từng vụ việc cụ thể có thể có một số vấn đề liên quan khác mà chuyên gia phân bổ tổn thất chung thấy cần thiết phải phân tích để các bên liên quan hiểu rõ hơn về vụ tổn thất chung.

(3). Trích sao các tài liệu của tàu:

Người phân bổ tổn thất chung phải trích sao một cách trung thực các nhật ký của tàu, như nhật ký hàng hải, nhật ký máy và nhật ký thời tiết và phải đưa nguyên văn Kháng nghị hàng hải của thuyền trưởng vào Bản phân bổ tổn thất chung. Nếu Kháng nghị hàng hải được lập bằng ngôn ngữ khác với ngôn ngữ phân bổ tổn thất chung thì phải có bản dịch kèm theo.

(4). Các biên bản giám định tàu và hàng hóa:

Trong phần này người phân bổ tổn thất chung thường sao toàn bộ các biên bản giám định của tàu và hàng hoá. Đó

là những bằng chứng quan trọng làm cơ sở cho việc xác định các hy sinh và chi phí tổn thất chung của tàu và hàng. Qua các biên bản giám định các bên nắm được nguyên nhân gây ra sự cố hoặc tai nạn hàng hải, qua đó xác định ai là người có lỗi và phải chịu trách nhiệm về việc để xảy ra tổn thất chung.

(5). Xác định trị giá tổn thất chung:

Căn cứ vào quy tắc áp dụng cho việc phân bổ tổn thất chung, các biên bản giám định tàu và hàng, các tài liệu và hóa đơn, chứng từ liên quan, chuyên gia phân bổ tổn thất chung tính toán và xác định trị giá tổn thất chung và trị giá chịu phân bổ tổn thất chung của các tài sản. Công việc này khá phức tạp, đòi hỏi phải thật cẩn thận và tỉ mỉ. Chuyên gia phân bổ tổn thất chung không nhất thiết phải đưa toàn bộ các tính toán của mình vào Bản phân bổ tổn thất chung. Tuy nhiên, họ phải diễn giải sao cho rõ ràng và dễ hiểu.

(6). Phân bổ tổn thất chung:

Sau khi đã xác định được trị giá tổn thất chung và trị giá chịu phân bổ tổn thất chung của các tài sản, chuyên gia phân bổ tổn thất chung phân bổ tổn thất chung cho từng tài sản tỷ lệ thuận với trị giá chịu phân bổ tổn thất chung của tài sản đó, trên cơ sở tỷ lệ của trị giá tổn thất chung trên tổng trị giá chịu phân bổ tổn thất chung của các tài sản.

Trường hợp hàng hóa được vận chuyển theo nhiều vận đơn khác nhau và thuộc quyền sở hữu của nhiều chủ hàng khác nhau hoặc được bảo hiểm ở nhiều công ty bảo hiểm

khác nhau, thì sau khi phân bổ tổn thất chung cho tàu, hàng và cước, chuyên gia phân bổ tổn thất chung còn phải phân định cụ thể phần tổn thất chung phân bổ cho hàng hóa của từng vận đơn.

TÀI LIỆU THAM KHẢO CHÍNH

- BIMCO Bulletines, 1980-2008
- Bộ luật hàng hải Việt Nam 2005
- Carriage of Goods by Sea, 1998, by Jhon F Wilson
- Carver's Carriage by Sea, 1982, Vol. 1 & 2
- CIF and FOB Contract, 1984, by David M. Sassoon

- Combined Transport Documents, 2000, by Jhon Richardson, Fcii
- Laytime and Demurrage, 2005, by Jhon Schofield, M.A.
- Lloyd's Law Reports, 1980-1990
- Maritime Claims, 1993, by Chistof F. Luddeke
- Maritime Law, 1995, by Christopher Hill, Fourth Edition
- Rotterdam Rules, Hamburg Rules, Hague-Visby Rules
- Scrutton on Charter Parties and Bills of Lading, 1996
- Shipbroking and Chartering Practice, 2004, by Lars Gorton, Patrick Hillenius, Rolf Ihre and Arne Sandevan, Sixth Edition
- Tạp chí Hàng hải Việt Nam 1995-2009
- Tạp chí Visaba Times 1995-2005
- The Bill of Lading - A Document of Title to Goods, 1997, by Michaele D. Bools
- Vận tải - Giao nhận hàng hóa xuất nhập khẩu, GS-TS Hoàng Văn Châu
- Voyage Charters, 1993, by Julian Cook, Jhon d. Kimball, Timothy Young, David Martowski, Andrew Taylor and Leroy Lambert

NHÀ XUẤT BẢN LAO ĐỘNG

Số 175 Giảng Võ — Hà Nội

ĐT: 04. 37366214 — Fax: 04. 38515381

Chịu trách nhiệm xuất bản:

LÊ HUY HÒA

Biên tập: **Nguyễn Lan Anh**

Bìa và trình bày: **Nguyễn Trọng Liệu**

Sửa bản in: **Đinh Văn Tr- ờng**

*In 1.300 cuốn, khổ 14,5x20,5 cm, tại Công ty TNHH Dương Đông.
Quyết định xuất bản số: QĐXB/670/QĐLK-LĐ của Nhà xuất bản Lao
Động. Giấy ĐKKHXB số 20-113/LĐ ngày 30/7/2010.
In xong và nộp lưu chiểu tháng 8 năm 2010.*