

WEST.



Tóm tắt

Hướng dẫn Biện hộ

Mục lục

06	Hình thành hợp đồng	96	Tranh chấp về Chất lượng Nhiên liệu
14	Thông báo giao tàu	102	Tốc độ và mức tiêu thụ phần 1
24	Cảng và cầu tàu an toàn	112	Tốc độ và mức tiêu thụ phần 2
34	Vệ sinh hầm hàng	120	Thông báo trả tàu
42	Hà bát thân tàu	126	Trả tàu sớm và trễ hạn
52	Định thuê tàu	134	Trả tàu
64	Quyền cầm giữ hàng hóa	138	Gián đoạn & ngoại lệ đối với thời gian làm hàng
70	Quyền cầm giữ cước phí cho thuê lại	144	Cước khổng
76	Rút tàu về và đình chỉ dịch vụ của tàu	150	Chấm dứt hợp đồng vì lý do khách quan & bất khả kháng
88	Khiếu nại về nhiên liệu		

Giới thiệu

Mục đích của cuốn sách này là cung cấp một bản tóm tắt rõ ràng và ngắn gọn cho ngành vận tải biển về các tranh chấp phổ biến nhất về hợp đồng thuê tàu. Đối với nhiều chủ tàu và người thuê tàu, luật pháp liên quan đến những tranh chấp này có thể có vẻ phức tạp và khó hiểu. Vì vậy, cuốn sách này chủ yếu nhằm mục đích làm cho những vấn đề pháp lý có vẻ phức tạp trở nên dễ hiểu bằng cách chia nhỏ từng chủ đề thành các nguyên tắc cốt lõi và giải thích các nguyên tắc đó một cách đơn giản, rõ ràng và không mang tính pháp lý.

Cuốn sách này chủ yếu do Julien Rabeux biên soạn với sự hỗ trợ của Eugene Cheng.



Julien Rabeux

Trưởng phòng Khiếu nại (Singapore),
West P&I

Ông Julien là Trưởng phòng Khiếu nại tại Văn phòng Singapore của West. Ông học luật ở Pháp và Anh, sau đó đủ tiêu chuẩn làm luật sư cho một công ty luật về vận tải biển ở London. Ông Julien đã làm việc tại Văn phòng Hồng Kông của West of England trong 5 năm rồi chuyển đến Singapore khi Hội mở văn phòng tại đó. Trước khi gia nhập Hội, ông Julien đã làm việc cho một Hội IG khác ở London trong 7 năm.



01 Hình thành hợp đồng



Hình thành hợp đồng

Hợp đồng thuê tàu có cần phải tuân theo mẫu cụ thể nào không?

Hợp đồng thuê tàu không cần phải được lập theo bất kỳ mẫu cụ thể nào.

Thỏa thuận miệng về việc thuê tàu cũng có hiệu lực ràng buộc các bên. Mẫu của hầu hết các hợp đồng thuê tàu bao gồm bản tóm tắt các thỏa thuận, các điều khoản chính và các phụ lục.

Thuật ngữ “tùy thuộc”

Nếu trong quá trình đàm phán, hợp đồng thuê tàu có thuật ngữ “tùy thuộc”, điều đó có nghĩa là các bên chưa có ý định ký kết một hợp đồng ràng buộc. Do đó, các bên không có ý định tạo ra quan hệ pháp lý nào và không tồn tại một hợp đồng ràng buộc.

Một hợp đồng ràng buộc chỉ được lập ra khi các bên đồng ý rõ ràng rằng tất cả các điều kiện “subject” đều được gỡ bỏ. Trong (“The Junior K” [1988]), 2 Lloyd’s Rep 583, các cuộc đàm phán của các bên đã dẫn đến một bức điện tín nêu rõ “sub dets Gencon CP” (tùy thuộc vào chi tiết của Hợp đồng Thuê tàu Gencon). Mặc dù điện tín có đầy đủ các điều khoản thiết yếu của hợp đồng thuê tàu và không có vấn đề hoạt động nào chưa được giải quyết giữa các bên, vẫn không có hợp đồng ràng buộc vì hợp đồng vẫn còn tùy thuộc vào các chi tiết của hợp đồng thuê tàu GENCON đang được hoàn thiện và điều kiện tùy thuộc đó vẫn chưa được gỡ bỏ.

Các bên có thể được coi là đã từ bỏ các điều kiện “tùy thuộc” nếu họ đã bắt đầu thực hiện hợp đồng thuê tàu. Ví dụ: việc giao và nhận tàu sẽ được coi là thực hiện hợp đồng.

Việc thực hiện như vậy sẽ dẫn đến một hợp đồng có hiệu lực ràng buộc ngay cả khi hợp đồng thuê tàu đã được lập với điều kiện phải ký kết một thỏa thuận, xem (“The Botnica” [2007]), 1 Lloyd’s Rep 37.

Lưu ý thận trọng: quan điểm nêu trên theo luật pháp của Anh có thể khác với luật pháp Hoa Kỳ vốn tập trung điều tra vào sự tồn tại của các điều khoản “thiết yếu” hoặc “chính” của hợp đồng thuê tàu.

Ví dụ và tác dụng của thuật ngữ “tùy thuộc”

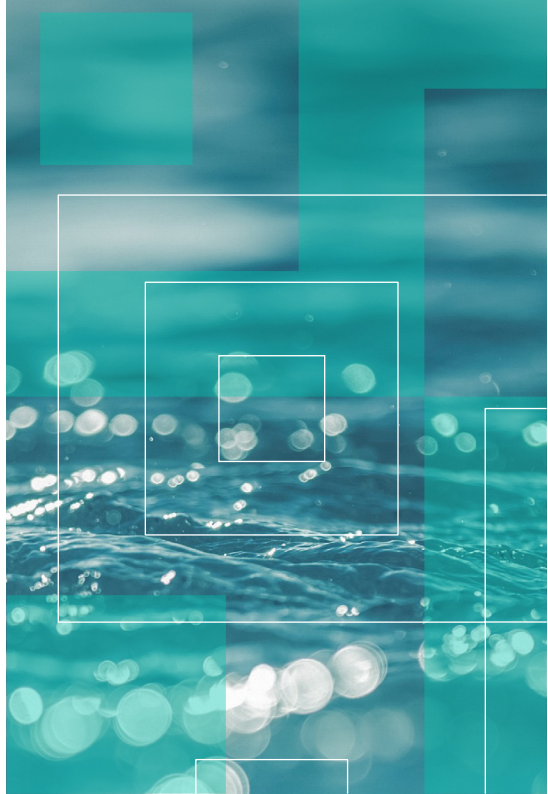
Thuật ngữ “tùy thuộc” có thể xuất hiện dưới nhiều hình thức khác nhau. Các dạng này bao gồm “tùy thuộc vào hợp đồng”, “tùy thuộc vào các chi tiết”, “tùy thuộc vào” một điều kiện hoặc yêu cầu cụ thể¹.

“Tùy thuộc vào hợp đồng” hoặc “thỏa thuận sẽ được hoàn thiện” cho biết phải ký kết một thỏa thuận chính thức thì hợp đồng mới được coi là có hiệu lực ràng buộc. Điều này thường được hiểu là điều kiện tiên quyết của hợp đồng, có tác dụng ngăn cản việc hình thành một hợp đồng ngay từ đầu. Tuy nhiên, như đã đề cập ở trên, việc thực hiện hợp đồng có thể tước bỏ quyền của một bên trong việc dựa vào thuật ngữ “tùy thuộc vào hợp đồng”.

Khi một hợp đồng “tùy thuộc” vào một điều kiện hoặc yêu cầu cụ thể, tính chất và nội dung đàm phán của các bên sẽ quyết định xem điều kiện đó là điều kiện tiên quyết hay điều kiện thực hiện.

Nếu đó là điều kiện tiên quyết thì không có hợp đồng nào tồn tại và hợp đồng chỉ có hiệu lực ràng buộc khi điều kiện liên quan được đáp ứng. Nếu đó là điều kiện thực hiện, tồn tại một hợp đồng có hiệu lực ràng buộc và các bên có nghĩa vụ phải thực hiện điều kiện đó. Có thể khó xác định một điều kiện tùy thuộc là điều kiện tiên quyết hay điều kiện thực hiện và có nhiều quan điểm khác nhau trong án lệ. Trong ("Astra Trust v Adams" [1969]), 1 Lloyd's Rep 89, cụm từ "tùy thuộc vào kết quả giám định" được coi là điều kiện tiên quyết và hợp đồng có hiệu lực ràng buộc chỉ tồn tại khi hoàn thành giám định đáp ứng. Tuy nhiên, trong ("The Merak" [1976]), 2 Lloyd's Rep 250, cụm từ này lại được coi là điều kiện thực hiện. Điều này có nghĩa là đã có sẵn một hợp đồng có hiệu lực ràng buộc và các bên có nghĩa vụ thực hiện việc giám định. Nếu sau đó việc giám định không được thực hiện hoặc không được thực hiện theo cách phù hợp, tức là kết quả giám định không đáp ứng, điều này có thể dẫn đến việc chấm dứt hợp đồng.

Một "điều kiện" có nhiều khả năng là một điều kiện tiên quyết nếu điều kiện đó yêu cầu một trong các bên đưa ra đánh giá cá nhân hoặc thương mại. Ví dụ: nếu "điều kiện" phụ thuộc vào việc một bên ký kết hợp đồng với một bên thứ ba thì điều kiện này có thể được coi là điều kiện tiên quyết. Do đó, điều kiện "Chấp thuận của Nhà cung cấp" được coi là điều kiện tiên quyết



vì nó đòi hỏi phải có đánh giá, cụ thể là lựa chọn nhà cung cấp bên thứ ba, bên cảng cũng như hàng hóa. Do đó, người ta thấy rằng không có hợp đồng ràng buộc nào được lập khi "điều kiện" như vậy chưa được dỡ bỏ, xem ("Nautica Marine Ltd v Trafigura Trading LLC (The Leonidas)" [2020]), EWHC 1986.

¹ Ví dụ: "tùy thuộc vào giám định", "tùy thuộc vào việc có đủ nguyên vật liệu (STEM)", "tùy thuộc vào việc hoàn thành hai chuyến đi thử nghiệm" v.v.

Trong một số trường hợp nhất định, ngay cả khi điều kiện được đáp ứng, các bên vẫn phải đạt được một thỏa thuận bổ sung trước khi hợp đồng được coi là có hiệu lực ràng buộc. Ví dụ: trong ("The John S Darbyshire" [1977]), 2 Lloyd's Rep 457, cụm từ "tùy thuộc vào việc hoàn thành thỏa đáng hai chuyến đi thử nghiệm" có nghĩa là hợp đồng có hiệu lực ràng buộc chỉ tồn tại sau khi đã hoàn thành các chuyến đi thử nghiệm và các bên đã đồng ý giao kết hợp đồng. Việc sử dụng các chuyến đi thử nghiệm cho thấy rằng bên thuê tàu sẽ có cơ hội đánh giá tàu và điều này có nghĩa là hợp đồng không được tự động ký kết sau khi các chuyến đi thử nghiệm kết thúc.

Có phải cả chủ tàu và bên thuê tàu đều phải ký hợp đồng thuê tàu?

Một hợp đồng thuê tàu không cần phải được ký thì mới có hiệu lực ràng buộc. Theo thông luật, cần phải có ba thành phần để hợp đồng có hiệu lực ràng buộc. Ba thành phần đó là (i) việc các bên đưa ra và chấp nhận các điều khoản, (ii) ý định tạo quan hệ pháp lý và (iii) quyền lợi của các bên. Sự hiện diện của ba thành phần này sẽ tạo ra một hợp đồng có hiệu lực ràng buộc ngay cả khi hợp đồng không được ký.

Điều gì sẽ xảy ra nếu có các điều khoản mâu thuẫn trong bản tóm tắt các thỏa thuận, các điều khoản chính và các phụ lục?

Một số mẫu hợp đồng thuê tàu tiêu chuẩn có một điều khoản quy định rằng một phần cụ thể của hợp đồng thuê tàu sẽ được ưu tiên áp dụng so với các phần khác. Ví dụ: GENCON 1994 quy định rằng các điều khoản tại Phần I sẽ được ưu tiên áp dụng so với các điều khoản tại Phần II.

Trong một ví dụ khác, NYPE 2015 quy định rằng các điều khoản của các phụ lục và các điều khoản bổ sung sẽ được ưu tiên áp dụng so với các điều khoản chính.

Trừ khi có quy định khác, các điều khoản và sửa đổi trong các phụ lục sẽ thay thế các điều khoản chính và bản tóm tắt các thỏa thuận sẽ thay thế các phụ lục bởi vì bản tóm tắt các thỏa thuận được xem là phiên bản mới nhất của thỏa thuận giữa các bên. Tuy nhiên, tòa án sẽ cố gắng dung hòa các điều khoản có vẻ mâu thuẫn với nhau trong khả năng có thể.

Mặc dù vậy, nếu một hợp đồng thuê tàu chính thức cuối cùng được soạn thảo và ký kết giữa các bên thì các điều khoản của hợp đồng thuê tàu đã ký sẽ được ưu tiên áp dụng. Bản tóm tắt các thỏa thuận vẫn sẽ phù hợp để hỗ trợ giải thích các điều khoản cuối cùng của thỏa thuận đã ký kết.

Các cuộc đàm phán trước hợp đồng cũng có thể làm sáng tỏ ý định của các bên về việc liệu một số phần nhất định của hợp đồng thuê tàu có thay thế những phần khác hay không, tuy nhiên, những phần này sẽ không thay thế các điều khoản của hợp đồng thuê tàu.



Các bên của hợp đồng

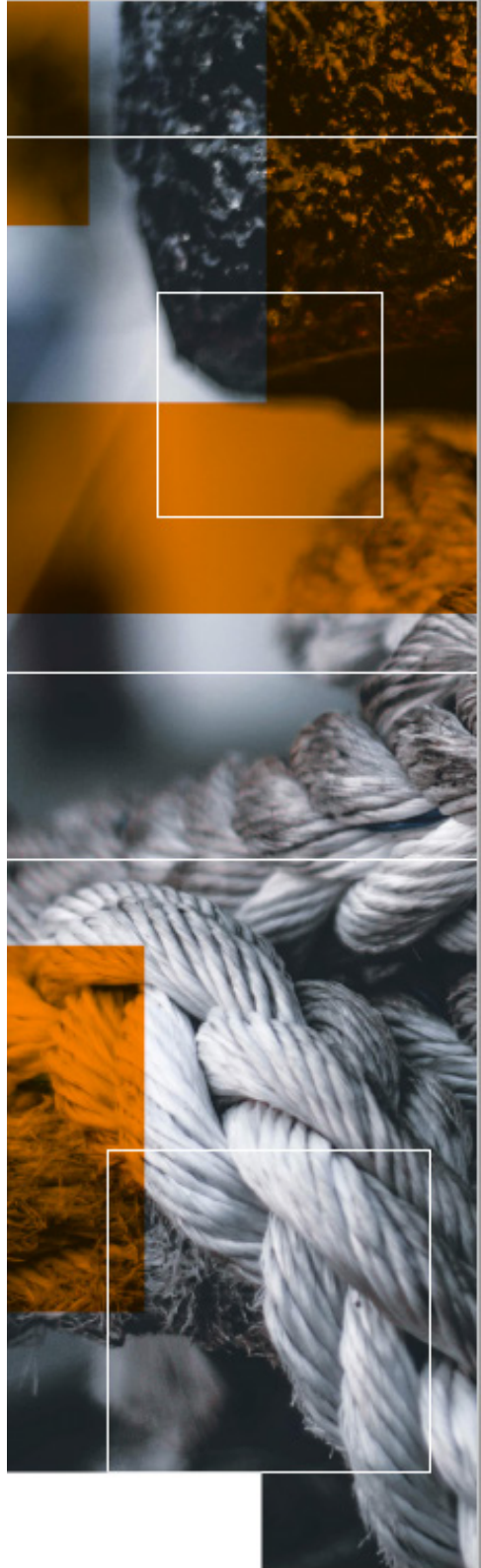
Điều gì sẽ xảy ra nếu có sự nhầm lẫn về danh tính của các bên? Có phải hợp đồng thuê tàu vẫn sẽ có hiệu lực ràng buộc không?

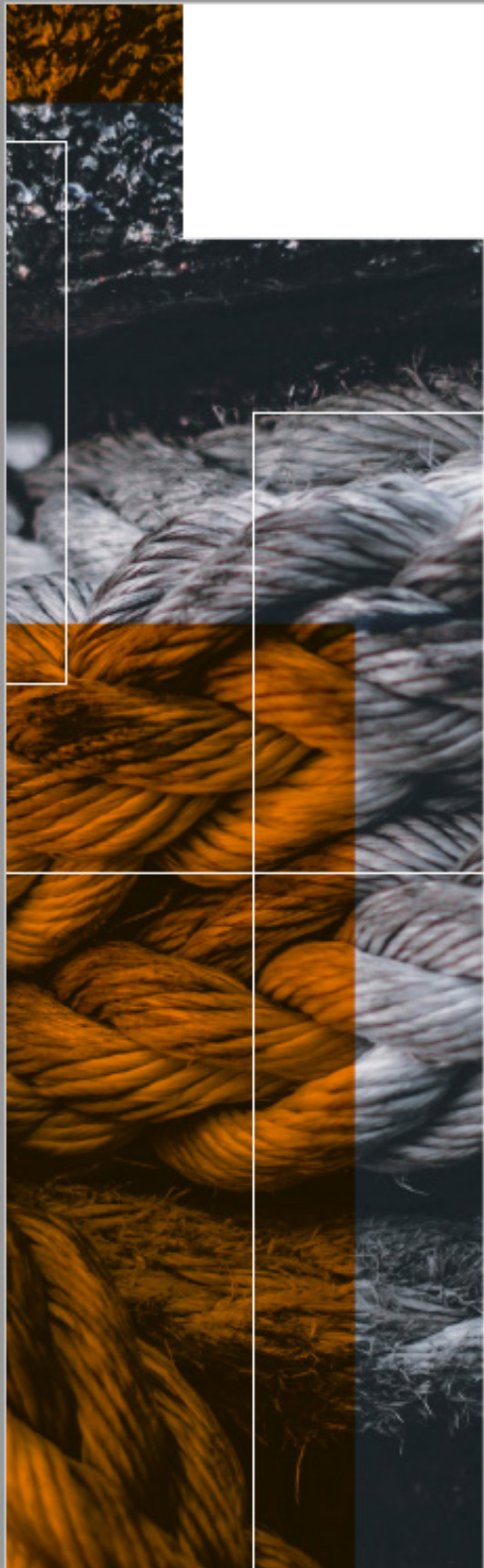
Nếu các điều khoản của hợp đồng thuê tàu không đủ để xác định các bên thì thông tin cơ bản thực tế liên quan, bao gồm thư từ trao đổi giữa các bên, sẽ là chìa khóa để giải quyết mọi điều không chắc chắn. Có thể bỏ qua một sai sót và hiểu một hợp đồng thuê tàu như thể hợp đồng đã sử dụng đúng tên.

Ví dụ: trong ("The Double Happiness" [2007]), 2 Lloyd's Rep 131, hợp đồng thuê tàu đã nhầm tên bên thuê tàu danh nghĩa là Front Carriers Inc thay vì Front Carriers Ltd. Tòa án đã phán quyết có một hợp đồng ràng buộc bởi vì Front Carriers Ltd đã cố gắng sửa lỗi ngay sau khi ký kết hợp đồng và bên thuê tàu đã không phản đối kịp thời.

Bên bảo lãnh có phải là một bên của hợp đồng thuê tàu không?

Bên bảo lãnh không phải là một bên của hợp đồng thuê tàu. Văn kiện bảo lãnh là một hợp đồng riêng biệt giữa bên bảo lãnh và chủ tàu. Trong trường hợp bên thuê tàu không thực hiện nghĩa vụ, quyền truy đòi của chủ tàu đối với bên bảo lãnh là thông qua thư bảo lãnh chứ không phải thông qua hợp đồng thuê tàu.





Có cần phải ký kết hoặc tích hợp hợp đồng bảo lãnh vào hợp đồng thuê tàu không?

Nói chung, bảo lãnh cần phải được lập thành văn bản và ký tên. Tuy nhiên, thư bảo lãnh có hiệu lực thi hành ngay cả khi được ký điện tử bởi một bên môi giới, miễn là môi giới đó có thẩm quyền từ người ủy thác của họ.

Thư bảo lãnh vẫn có hiệu lực thi hành ngay cả khi không có một tài liệu đơn lẻ nào bao gồm toàn bộ hợp đồng bảo lãnh. Ví dụ: trong ("Golden Ocean Group Ltd v Salgaocar Mining Industries Pvt Ltd and Another" [2012]), 1 Lloyd's Rep, các điều khoản của thư bảo lãnh và hợp đồng thuê tàu được tìm thấy gói gọn trong hai email riêng biệt do bên môi giới gửi cho chủ tàu.

Khi lập một thư bảo lãnh cho hợp đồng thuê tàu, chủ tàu cần đảm bảo rằng thư bảo lãnh được phát hành hợp lệ và họ không đơn thuần chỉ nhận được cam kết của bên thuê tàu về việc phát hành một thư bảo lãnh. Trong ("The Anangel Express" [1996]), 2 Lloyd's Rep 299, nội dung hợp đồng bao gồm dòng "Bên thuê tàu đồng ý bảo lãnh thực hiện hợp đồng theo mẫu của Chủ tàu trên giấy tiêu đề là ... và được ký bởi...". Đây được coi là cam kết của bên thuê tàu về việc phát hành thư bảo lãnh chứ không phải là bảo lãnh có hiệu lực thực tế.

Mặc dù luật pháp Anh có thể linh hoạt nhưng các bên muốn yêu cầu bảo lãnh phải luôn kiểm tra xem quốc gia cư trú/đăng ký của bên bảo lãnh có những yêu cầu gì để bảo lãnh có hiệu lực thi hành. Một số quốc gia có thể yêu cầu đăng ký bảo lãnh.

02 Thông báo giao tàu



Thông báo giao tàu

Thông báo Giao tàu ("NOR") là một thông báo của tàu về việc tàu đã sẵn sàng bắt đầu dịch vụ thuê tàu (tính từ thời điểm gửi) hoặc sẵn sàng để xếp hoặc dỡ hàng. Việc gửi NOR có hai mục đích: (i) thông báo cho người thuê tàu biết rằng tàu thuộc toàn quyền sử dụng của họ; và (ii) bắt đầu tính thời gian thuê hoặc thời hạn làm hàng. Tranh chấp thường xảy ra liên quan đến hiệu lực của NOR, đặc biệt là với các hợp đồng thuê tàu chuyển.

1) Các yêu cầu chung đối với NOR hợp lệ:

Có ba yêu cầu cần đáp ứng để gửi một NOR hợp lệ:

- a) Tàu đã đến địa điểm thỏa thuận (nghĩa là một "tàu đã đến nơi");
- b) Tàu phải "sẵn sàng trên thực tế"; và
- c) Tàu phải "sẵn sàng về mặt pháp lý".

a) Tàu đã đến địa điểm thỏa thuận:

Để tàu được coi là "tàu đã đến nơi", NOR phải được gửi khi tàu đã đến địa điểm bàn giao, xếp hoặc dỡ hàng theo hợp đồng. Hợp đồng thuê tàu thường sẽ quy định địa điểm của tàu trước khi một thông báo giao tàu hợp lệ có thể được gửi đi.

Tàu phải thuộc toàn quyền sử dụng của người thuê tàu trên thực tế và ngay lập tức, đã neo đậu tại địa điểm mà tàu có thể

được mô tả là "tàu đã đến nơi". Địa điểm này phụ thuộc vào các điều khoản đã thỏa thuận trong hợp đồng thuê tàu. Trong trường hợp đơn giản nhất, địa điểm đó sẽ là tên cảng, bến tàu hoặc cầu tàu.

Hợp đồng Thuê tàu đến Cảng

Trong hợp đồng thuê tàu đến cảng, một "cảng" có thể bao gồm khu vực pháp lý, tài chính và hành chính của cảng và không giới hạn ở khu vực thương mại của cảng ("The Johanna Oldendorff" [1974]). Nếu có sẵn cầu tàu được chỉ định, tàu phải đến ngay cầu tàu đó và gửi thông báo giao tàu khi đến đó. Nếu không có cầu tàu, tàu thường phải đến một vị trí trong cảng nơi các tàu chờ thường nằm bờ ("The Johanna Oldendorff" [1974]). Thuyền trưởng không thể gửi NOR ngay khi tàu đi qua ranh giới cảng.

Hợp đồng Thuê tàu đến Cầu tàu

Trong hợp đồng thuê tàu đến cầu tàu, chủ tàu chỉ có thể gửi NOR khi tàu đã thực sự đến cầu tàu. Trong trường hợp giao kết hợp đồng thuê tàu đến cảng mà không có cầu tàu thì tàu thường phải đến vị trí trong cảng nơi các tàu chờ thường đậu. Về vấn đề này, khu vực chờ thông thường không nhất thiết phải là "khu vực thương mại của cảng" mà có thể là "khu vực pháp lý, tài chính, hành chính của cảng".

So sánh Hợp đồng Thuê tàu đến Cảng và đến Cầu tàu

Trong trường hợp cụ thể của hợp đồng thuê tàu chuyển, đôi khi khó xác định được địa điểm khi hợp đồng thuê tàu đề cập đến cả cảng và cầu tàu. Đây luôn là vấn đề cách giải thích về điểm đến thỏa thuận là cảng hay cầu tàu. Ví dụ, một hợp đồng thuê tàu mô tả điểm đến là “một cầu tàu an toàn, London” là một hợp đồng thuê tàu đến cầu tàu, nhưng một hợp đồng thuê tàu mô tả điểm đến là “London, một cầu tàu an toàn” là một hợp đồng thuê tàu đến cảng (dẫn chiếu đến cầu tàu sẽ được hiểu là đảm bảo cầu tàu an toàn).

WIBON/WIPON và các biến thể hợp đồng khác

Nếu khu vực chờ thông thường nằm ngoài ranh giới của cảng thì không thể gửi thông báo giao tàu hợp lệ. Một số hợp đồng thuê tàu (ví dụ: Gencon) mở rộng địa điểm chờ ra ngoài cảng. Tuy nhiên, các nguyên tắc cơ bản trên có thể được thay đổi theo các điều khoản “cho dù đã vào cầu tàu hay chưa” (“WIBON”) hoặc “cho dù đã vào cảng hay chưa” (“WIPON”). Cụm từ “cho dù đã vào cầu tàu hay chưa” chuyển đổi hợp đồng thuê tàu đến cầu tàu thành hợp đồng thuê tàu đến cảng và đảm bảo rằng theo hợp đồng thuê tàu đến cầu tàu, NOR



có thể được gửi ngay khi tàu đã vào trong khu vực thương mại của cảng. Tuy nhiên, trường hợp này chỉ xảy ra khi không thể tiếp cận được cầu tàu do tắc nghẽn và không phải do thời tiết xấu. (Điều này là bởi vì hợp đồng thuê tàu đặt rủi ro chậm trễ hành hải cho chủ tàu và chậm trễ thương mại cho người thuê tàu.)

Cụm từ “cho dù đã vào cảng hay chưa” được cho rằng sẽ có nghĩa là NOR có thể được gửi bên ngoài ranh giới của cảng miễn là tàu đang ở trong khu vực chờ thông thường của cảng. Ngoài ra, một số hợp đồng thuê tàu chuyển thường có các ngoại lệ khác và, ví dụ như, sẽ quy định thời gian xếp dỡ hàng sẽ bắt đầu “Cho dù đã Thông quan hay Chưa” (WCCON) và “Cho dù đã kiểm dịch hay chưa” (WIFPON).

b) Tàu phải sẵn sàng được giao trên thực tế:

Để ở trạng thái sẵn sàng, tàu phải được chuẩn bị sao cho có thể bắt đầu hoạt động làm hàng ngay và tuân thủ theo yêu cầu của người thuê tàu bất cứ khi nào yêu cầu được đưa ra. Vì vậy, tàu phải “sẵn sàng trên thực tế” và “sẵn sàng về mặt pháp lý”. Yêu cầu tàu phải sẵn sàng trên thực tế sẽ bao gồm có các hầm hàng phù hợp để nhận hàng theo hợp đồng thuê tàu.

Ví dụ: đối với hợp đồng thuê tàu định hạn, khi bàn giao, các mẫu hợp đồng NYPE (1946) yêu cầu tại thời điểm bàn giao, tàu phải “sẵn sàng để nhận hàng... với hầm hàng được quét dọn sạch sẽ và kín, chắc chắn, kiên cố và phù hợp dưới mọi hình thức cho dịch vụ”.



Các dòng 25 và 26 của mẫu hợp đồng Baltime yêu cầu tàu phải “phù hợp dưới mọi hình thức cho dịch vụ chở hàng thông thường”. Các điều khoản phụ khác thường bổ sung cho các điều khoản tiêu chuẩn và áp dụng thêm các yêu cầu khác. Tàu thường cần phải sẵn sàng ở mọi khía cạnh cho việc xếp hoặc dỡ toàn bộ hàng hóa. Điều này mở rộng cho tất cả các thiết bị cần có cho hoạt động làm hàng (chẳng hạn như nấp hầm hàng, thiết bị làm hàng và thiết bị khác v.v.). Điều này không có nghĩa là, ví dụ như, nấp hầm hàng phải mở trước khi một NOR hợp lệ có thể được gửi đi. Điều đó nghĩa là tàu phải sẵn sàng và có thể đáp ứng ngay dịch vụ thuê tàu cần thiết khi người thuê tàu ra lệnh xếp hoặc dỡ hàng. Trong trường hợp có nhiều hợp đồng thuê tàu chuyển liên quan đến

một con tàu, không được để hàng hóa xếp chồng lên nhau (liên quan đến một hợp đồng thuê tàu khác) vì hầm hàng phải luôn có thể tiếp cận được.

Liên quan đến việc vệ sinh hầm hàng, vui lòng tham khảo hợp đồng thuê tàu cụ thể về chủ đề này.

c) Sẵn sàng về mặt pháp lý:

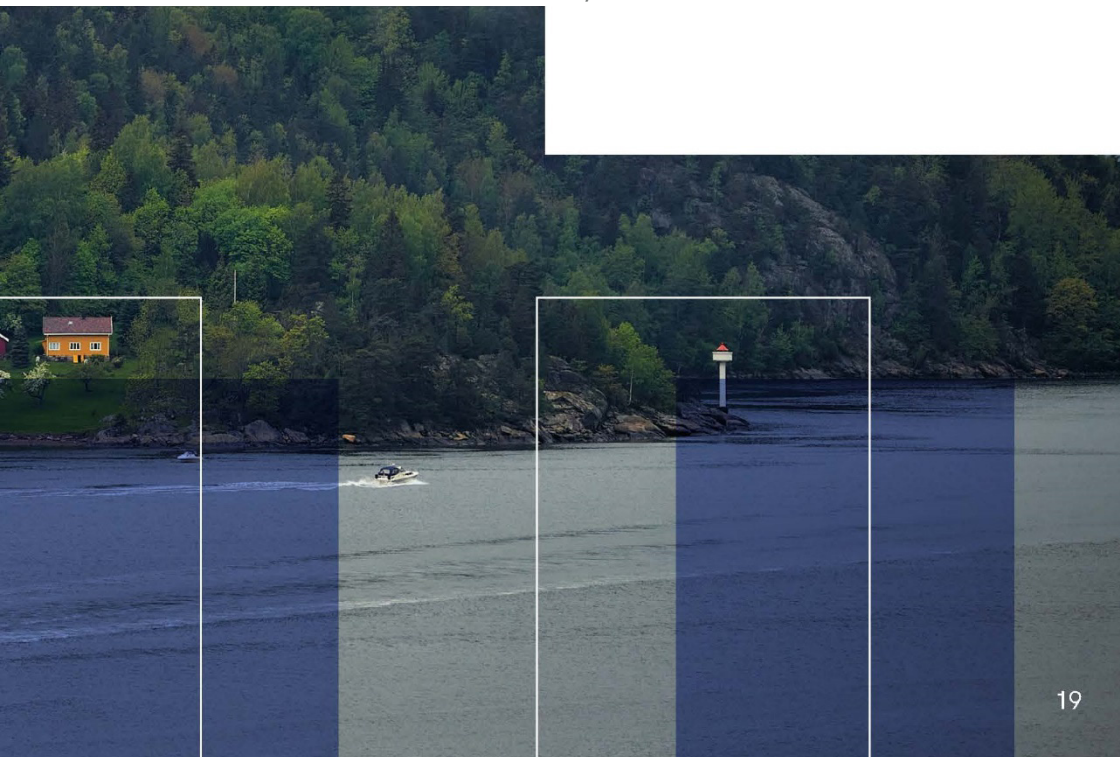
Để gửi đi một NOR hợp lệ, tàu (không phải hàng hóa) phải sẵn sàng về mặt pháp lý. Yêu cầu này sẽ bao gồm:

- Thông quan hoặc khai báo hải quan;

- Được nhập cảnh và được cảnh sát phê duyệt; và

- Giấy chứng nhận đảm bảo an toàn sức khỏe và hoàn thành kiểm dịch .

Tất cả các giấy tờ cần thiết để bắt đầu dịch vụ thuê tàu, xếp hoặc dỡ hàng phải có, để tàu ở trạng thái sẵn sàng về mặt pháp lý.



Nếu người thuê tàu phải chuẩn bị một tài liệu hoặc chứng nhận nào đó trước khi tàu có thể tiến hành hoạt động làm hàng, người thuê tàu phải làm việc này nhanh chóng hợp lý để tạo điều kiện cho chủ tàu gửi một NOR hợp lệ. Một NOR được gửi đi sau thời gian hợp lý này có thể vẫn sẽ hợp lệ nếu tất cả các yêu cầu khác đã được đáp ứng.

Giấy chứng nhận hoàn thành kiểm dịch

Cho đến gần đây Giấy chứng nhận hoàn thành kiểm dịch từng được coi là “thủ tục đơn thuần” và mang tính thường lệ. Trong trường hợp đó, có thể gửi NOR mà không cần có các giấy phép cần thiết. Tuy nhiên, khi có một vấn đề đã biết hoặc nghi ngờ, ngoại lệ “thủ tục đơn thuần” này đối với nguyên tắc chung về việc sẵn sàng giao tàu sẽ không được áp dụng.

2) Định dạng của NOR:

Theo luật định, không có biểu mẫu quy định nào về việc gửi NOR. Đây đơn thuần là một tuyên bố tàu đã sẵn sàng để bàn giao hoặc xếp hoặc dỡ hàng, tùy từng trường hợp. NOR phải nêu chính xác về việc tàu đã sẵn sàng trên thực tế. Ngoài ra không có yêu cầu nào khác, trừ khi hợp đồng thuê tàu có quy định khác. Tuy nhiên, các hợp đồng thuê tàu thường có các quy định rõ ràng về mẫu và nội dung của NOR

3) Yêu cầu bổ sung trong hợp đồng thuê tàu:

a) NOR khi bàn giao tàu theo hợp đồng thuê tàu – điều khoản vệ sinh hầm hàng:

Các hợp đồng thuê tàu thường có quy định về vệ sinh hầm hàng. Ví dụ: các hợp đồng

thuê tàu định hạn thường có điều khoản về vệ sinh hầm hàng quy định: “khi giao tàu, tất cả hầm hàng phải được vệ sinh sạch sẽ, được quét dọn, không có hàng hóa dư thừa... nếu không tàu sẽ bị đình thuê từ ngày và giờ không đáp ứng quy định trên cho đến ngày và giờ được giám định viên kiểm tra và chấp thuận”.

Với điều khoản này, có sự tranh cãi về việc tàu sẽ bị “đình thuê” như quy định, tàu trước hết phải được chấp nhận thì NOR mới hợp lệ. Điều này ngụ ý rằng các hầm hàng không cần phải sẵn sàng thì NOR mới hợp lệ và nếu hầm hàng không sạch sẽ khi bàn giao, người thuê tàu sẽ phải nhận tàu và biện pháp khắc phục duy nhất của người thuê tàu là đặt tàu vào tình trạng đình thuê. Ngược lại, đối với hợp đồng thuê tàu chuyển, nếu hầm hàng không sẵn sàng, có thể tàu sẽ không ở tình trạng sẵn sàng trên thực tế và bất kỳ NOR nào đã được gửi đi đều không hợp lệ.

b) NOR đã gửi phải được gửi trong giờ làm việc:

Một số hợp đồng thuê tàu quy định NOR phải được gửi trong giờ làm việc (ví dụ: “thông báo giao tàu phải được gửi trong khoảng từ 06h00 đến 17h00 theo giờ địa phương”). Bản thân việc NOR được gửi ngoài khung giờ này (ví dụ như 21h00) sẽ không làm cho NOR bị vô hiệu. Trừ khi hợp đồng thuê tàu có quy định khác, NOR được gửi tại thời điểm đó sẽ được xem là được gửi vào ngày làm việc tiếp theo tại thời điểm bắt đầu giờ làm việc.

4) Điều gì xảy ra nếu NOR không hợp lệ nhưng có các yếu tố gây chậm trễ khác?

Chủ tàu có thể lập luận rằng mặc dù tàu không sẵn sàng, do một số yếu tố khác (ví dụ như tắc nghẽn cảng), trên thực tế không có sự chậm trễ nào do tàu chưa sẵn sàng. Việc tàu có thực sự bị chậm trễ trong việc tiến hành các hoạt động làm hàng hay không là không liên quan. Vấn đề quan trọng là tàu có sẵn sàng hay không tại thời điểm gửi NOR. Nếu tàu không sẵn sàng (ngoài các vấn đề nhỏ và thường gặp) thì NOR sẽ không hợp lệ.

5) Một NOR không hợp lệ có trở thành hợp lệ khi tất cả các yêu cầu được đáp ứng không?

Không. Nếu NOR được gửi trước khi tàu đến được điểm đến theo hợp đồng hoặc không "sẵn sàng" thì NOR này không hợp lệ. Một NOR không hợp lệ sẽ không bao giờ trở thành hợp lệ. Vì vậy, chủ tàu phải gửi một NOR mới khi các điều kiện đã được đáp ứng để hợp đồng thuê tàu không bị hủy bỏ hoặc không phải chịu rủi ro thời gian đó không được tính. Nếu có nghi ngờ, nên gửi các NOR mới mà không làm ảnh hưởng đến các NOR trước đó.



6) Ảnh hưởng của việc gửi đi một NOR không hợp lệ?

a) NOR được gửi đi khi bàn giao tàu – từ chối tàu và hủy bỏ hợp đồng thuê tàu:

Nếu khi bàn giao, chủ tàu gửi đi một NOR không hợp lệ, tàu sẽ được xem là không sẵn sàng và không được bàn giao và nếu tàu không sẵn sàng khi kết thúc thời hạn làm hàng, người thuê tàu sẽ có lựa chọn hủy hợp đồng thuê tàu. Tuy nhiên, người thuê tàu không có quyền hủy trước ngày hủy hợp đồng mặc dù tàu không có cách nào để trở nên sẵn sàng cho đến ngày hủy hợp đồng (mặc dù nếu người thuê tàu có thể chỉ ra là tàu sẽ không sẵn sàng cho đến ngày hủy hợp đồng, chủ tàu vẫn không thể chứng minh bất kỳ tổn thất/thiệt hại nào đối với người thuê tàu).

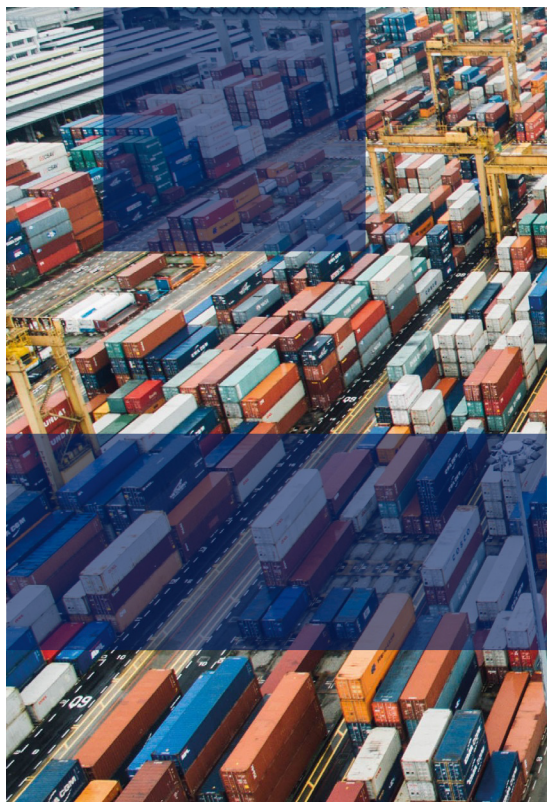
Trong trường hợp là hợp đồng thuê tàu chuyển, có lập luận rằng nếu thiết bị làm hàng (không phải là hầm hàng) không sẵn sàng, điều này là không đủ để hủy bỏ hợp đồng thuê tàu. Tình huống này không giống với hợp đồng thuê tàu định hạn vì, ví dụ như, các mẫu hợp đồng NYPE quy định rằng tàu phải “phù hợp cho dịch vụ dưới mọi hình thức”.

b) NOR được gửi trong khi thuê tàu – bắt đầu thời hạn làm hàng và thuê tàu

Về việc tính thời gian làm hàng hoặc thuê tàu, nếu NOR không hợp lệ, thời gian sẽ không bắt đầu được tính. Tuy nhiên, nếu người thuê tàu bắt đầu sử dụng tàu (xếp hoặc dỡ hàng), có lập luận cho rằng thời gian sẽ bắt đầu được tính từ thời điểm đó.

7) Điều gì xảy ra nếu người thuê tàu chấp nhận một NOR không hợp lệ?

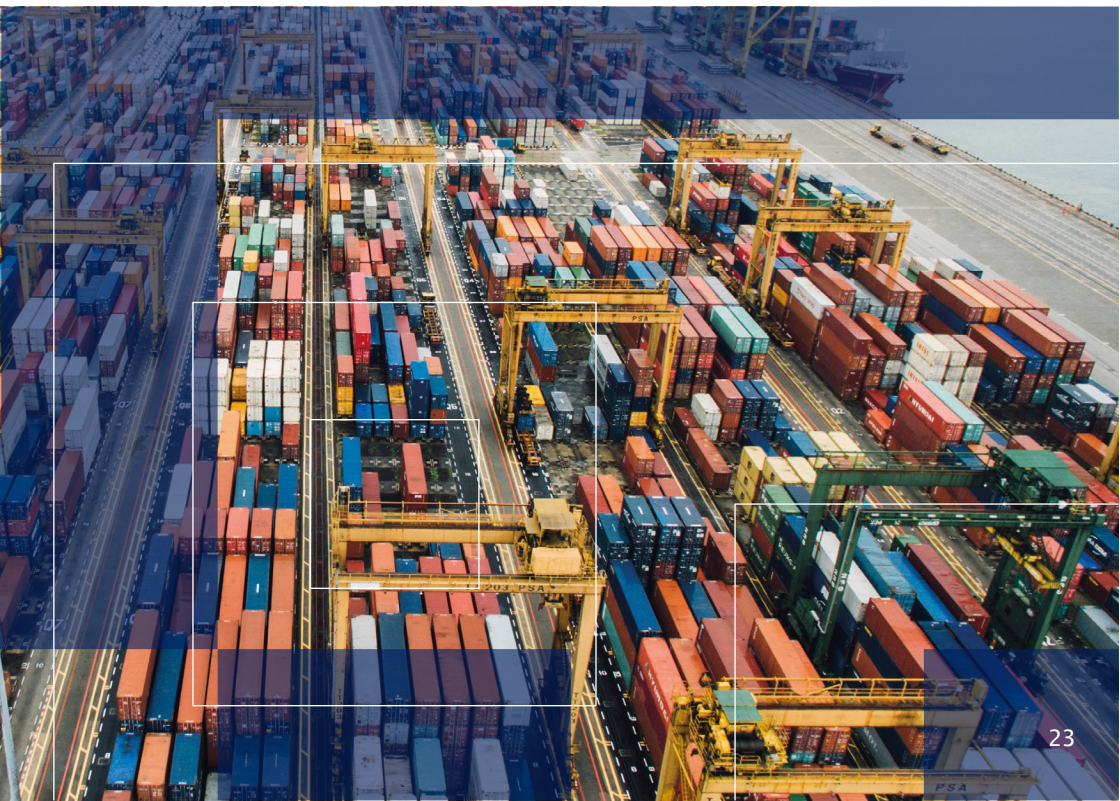
Mặc dù, như đã nêu ở trên, một NOR không hợp lệ sẽ không bao giờ trở thành hợp lệ, người thuê tàu có thể được xem là đã chấp nhận một NOR không hợp lệ một cách rõ ràng hoặc bằng hành động, trong trường hợp này, người thuê tàu có thể mất quyền lập luận rằng NOR không hợp lệ. Cụ thể là, điều này sẽ diễn ra như vậy nếu người thuê tàu có cơ hội hợp lý để khẳng định tình trạng thực tế của tàu. Chấp nhận bằng hành động có thể được chứng minh nếu bản thân người thuê tàu đã thể hiện rằng họ có ý định chịu ràng buộc bởi hợp đồng thuê tàu (ví dụ như ra lệnh xếp hàng hóa lên tàu).



Một NOR không hợp lệ có thể được chấp nhận bởi người gửi hàng hoặc người nhận hàng, là những người được xem là đại lý của người thuê tàu.

Vì vậy, để không bị mất quyền lợi, người thuê tàu nên chấp nhận một NOR có khả năng không hợp lệ trên cơ sở “không phương hại tới hợp đồng thuê tàu”. Việc người thuê tàu đã chấp nhận một NOR không hợp lệ không có nghĩa là họ đã từ bỏ quyền yêu cầu bồi thường cho bất kỳ tổn thất nào mà người thuê tàu phải chịu. Tuy nhiên, người thuê tàu, bằng hành vi của mình, có thể bị từ chối yêu cầu bồi thường thiệt hại. Ví dụ: nếu chủ tàu phải giao tàu sạch nhưng không thực hiện (do

có dư lượng than trong hầm hàng) và người thuê tàu vẫn chấp nhận tàu và NOR của chủ tàu vì người thuê tàu định xếp các tập thép như là hàng hóa đầu tiên, nếu người thuê tàu không bảo lưu quyền yêu cầu bồi thường thiệt hại và chỉ đơn giản là chấp nhận con tàu, họ có thể mất quyền yêu cầu bồi thường cho thời gian và chi phí bỏ ra để làm sạch hầm hàng trước khi xếp hàng hóa thứ hai nếu thời gian và chi phí này phát sinh là do dư lượng than còn sót lại trong hầm hàng.



03 Cảng và cầu tàu an toàn



Thông thường một cảng có thể được cho là không an toàn do (danh sách không đầy đủ):

- Bãi cạn và vùng nước nông.
- Các vật cản như xác tàu.
- Hệ thống ở cảng không đầy đủ (chẳng hạn các cảnh báo thời tiết, hệ thống thả neo và tàu lai sẵn có) để một tàu có thể rời cảng khi điều kiện thời tiết thay đổi khiến cho việc lưu tại cầu tàu trở nên không an toàn.
- Không có đủ đệm chắn tại cầu tàu hoặc cầu tàu không được bảo vệ khỏi sóng/các yếu tố khác.
- Tình hình chính trị hoặc chiến tranh.
- Thiệt hại do trì hoãn quá mức gây ra bởi các vật cản tạm thời hoặc lâu dài.
- Bùng phát dịch bệnh.

I) Nghĩa vụ chỉ định một cảng/ cầu tàu an toàn đến từ đâu?

a) Có thuật ngữ ngầm định nào về độ an toàn của cảng/cầu tàu không?

Nếu hợp đồng thuê tàu không có điều khoản đoạn kết về cảng/cầu tàu an toàn thì chủ tàu sẽ không thể thực hiện một khiếu nại về cảng an toàn.

b) Bảo đảm cầu tàu an toàn nhưng không bảo đảm cảng an toàn

Mặc dù nghĩa vụ cập bến an toàn sẽ bao hàm bảo đảm cầu tàu an toàn, điều này lại không đúng ở chiều ngược lại.

Trường hợp không có nghĩa vụ về cảng an toàn, bảo đảm cầu tàu an toàn sẽ chỉ áp dụng cho các hoạt động di chuyển bên trong cảng và sẽ không mở rộng cho việc tiếp cận cảng.

II) Cảng và cầu tàu an toàn:

Định nghĩa

Một cảng hoặc cầu tàu sẽ không an toàn trừ khi “trong một khoảng thời gian thích hợp, con tàu cụ thể có thể đến đó, sử dụng nơi đó và quay trở lại từ đó mà không gặp phải nguy hiểm vốn không thể tránh được bằng việc điều hướng và điều khiển tàu tốt, trừ một số sự cố bất thường” (“The Eastern City” [1958]), 2 Loyds Rep 127.

a) Đến cảng hoặc cầu tàu

Một cảng hoặc cầu tàu sẽ không an toàn nếu tàu không thể cập cảng an toàn. Ví dụ, một cảng có thể được coi là không an toàn ngay cả khi tàu bị hư hỏng trong quá trình di chuyển trên sông hoặc kênh lạch khi đến gần cảng. Quãng đường này có thể kéo dài đến hơn 100 dặm (chẳng hạn như sông Mississippi) và không nhất thiết phải ở ngay gần cảng. Ví dụ: một cảng sẽ không an toàn nếu tàu được yêu cầu phải làm nhẹ hàng hóa hoặc có chiều cao tính không vượt quá khoảng không cho phép dưới một cây cầu mà tàu phải đi qua trong khi tiến vào cảng. Nguy cơ bị thể lực thủ địch chiếm giữ hoặc tấn công trong quá trình tàu tiếp cận cảng chỉ định có thể khiến cảng không an toàn, tuy nhiên nguy cơ bị tấn công đó phải đủ thực tế.



b) An toàn của cảng

Cảng phải an toàn cho một tàu cụ thể và trong suốt thời gian tàu lưu trú. Ví dụ: một con tàu có thể vào một cảng an toàn và sau đó trở nên không an toàn, chẳng hạn như do thời tiết bất lợi. Một cảng vẫn sẽ an toàn nếu tàu có thể rời cảng một cách an toàn vì lý do cảng đã trở nên nguy hiểm. Điều làm cho một cảng không an toàn về cơ bản là một vấn đề thực tế: thời tiết, cơ sở vật chất cập bến và neo đậu không phù hợp, các vật cản và thiết bị hỗ trợ điều hướng bị lỗi có thể khiến cảng không an toàn.

Tuy nhiên, các tiêu chí phải được áp dụng để xác định độ an toàn của một cảng lại là vấn đề pháp lý. Nguy hiểm, dù hữu hình hay không, có thể tránh được bằng việc điều hướng và khả năng điều khiển tàu tốt thông thường sẽ không làm cho cảng trở nên mất an toàn.

■ Ảnh hưởng của thời tiết đến sự an toàn của cảng là yếu tố sẽ được tính đến khi xác định sự an toàn của cảng. Thông thường, người ta sẽ xem xét liệu có cảnh báo về thời tiết địa phương cho thuyền trưởng về thời tiết bất lợi hay không cũng như liệu tàu có thể rời cảng an toàn khi thời tiết xấu bắt đầu hay không.

- Cảng có thể trở nên không an toàn nếu cơ sở vật chất cập bến và neo đậu không đầy đủ (đệm chống va chạm bị hư hỏng hoặc thiếu/cọc buộc tàu bị hư hỏng).
- Việc cảng an toàn cho tàu đi vào là chưa đủ nếu cảng có thể trở nên không an toàn cho tàu ở lại đó.

c) Rời cảng

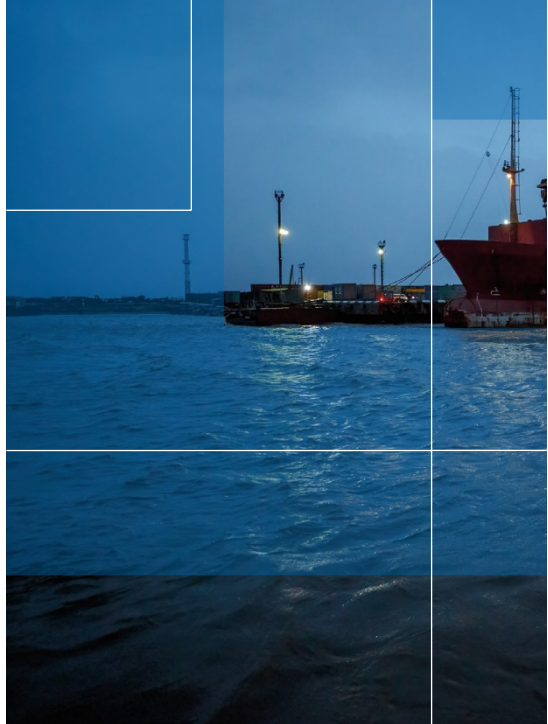
Cảng phải an toàn để một tàu cụ thể ở tình trạng phù hợp có thể khởi hành. Một cảng sẽ không an toàn nếu tàu gặp nguy hiểm khi rời cảng. Ví dụ: nếu băng đã hình thành khi tàu khởi hành và thân tàu bị hư hỏng khi rời cảng thì cảng sẽ không an toàn.

III) Quyền và nghĩa vụ theo hợp đồng thuê tàu

Người thuê tàu trước hết có nghĩa vụ chỉ định một cảng an toàn. Nếu cảng trở nên không an toàn sau lần chỉ định đầu tiên, người thuê tàu có nghĩa vụ chỉ định một cảng (an toàn) khác.

a) Nghĩa vụ chỉ định cảng an toàn của người thuê tàu

- Người thuê tàu có nghĩa vụ tuyệt đối trong việc chỉ định một cảng có triển vọng sẽ an toàn.
- Việc người thuê tàu không biết về mối nguy hiểm một cách hợp lý là không có cơ sở bào chữa.
- Cảng không cần phải an toàn vào thời điểm chỉ định.
- Tuy nhiên, cảng phải trở nên an toàn khi tàu đến, đậu và rời cảng.



b) Điều gì xảy ra nếu cảng trở nên không an toàn sau khi cảng được chỉ định?

Trong tình huống như vậy:

- Trong trường hợp hợp đồng thuê tàu định hạn, người thuê tàu sẽ phải hủy lệnh ban đầu và chỉ định một cảng an toàn.
- Nếu tàu đang ở cảng thì người thuê tàu phải lệnh cho tàu rời cảng (nếu vẫn có thể tránh được nguy hiểm).
- Trong trường hợp hợp đồng thuê tàu chuyển, nếu cảng đã được chỉ định, quan điểm là người thuê tàu không có nghĩa vụ hoặc quyền chung để chỉ định lại. Nếu hợp đồng thuê tàu (và vận đơn) có điều khoản tùy chọn (ví dụ: "gần nơi mà tàu có thể đến một cách an toàn") thì chủ tàu có thể dỡ hàng tại một cảng nào đó khác.



c) Quyền của chủ tàu

- Tuy nhiên, chủ tàu có quyền hành động với thiện chí rằng người thuê tàu đã chỉ định một cảng an toàn và tiến đến cảng mà không cần phải hỏi thêm.
- Thuyền trưởng không cần phải tuân theo lệnh của người thuê tàu ngay lập tức nếu họ nghi ngờ rằng cảng có tiềm ẩn nguy cơ không an toàn. Họ sẽ có thời gian hợp lý để đưa ra câu hỏi.
- Chủ tàu có quyền ngừng thực hiện lệnh của người thuê tàu và từ chối tiến vào cảng hoặc tiếp tục ở lại cảng.
- Nếu người thuê tàu không đưa ra một chỉ định hợp lệ trong thời gian quy định thì chủ tàu có quyền được bồi thường thiệt hại do sự chậm trễ trong việc chờ đợi chỉ định hợp lệ.

- Nếu người thuê tàu vẫn tiếp tục đưa ra mệnh lệnh, chủ tàu có thể có quyền chấm dứt hợp đồng thuê tàu. Tuy nhiên, cần lưu ý rằng cảng được phát hiện là không mất an toàn, chủ tàu có thể phải chịu trách nhiệm về mọi tổn thất và chi phí phát sinh do chủ tàu từ chối tuân theo lệnh của người thuê tàu.

d) Điều gì xảy ra nếu chủ tàu chấp nhận mệnh lệnh của người thuê tàu dù biết đầy đủ về sự mất an toàn của cảng?

- Trong trường hợp đó, chủ tàu có thể đã từ bỏ quyền từ chối tuân theo lệnh của người thuê tàu.
- Việc thuyền trưởng đồng ý ghé vào một cảng không an toàn không có nghĩa là chủ tàu từ bỏ quyền được bồi thường thiệt hại.
- Tuy nhiên, chủ tàu có thể bị tước quyền yêu cầu bồi thường thiệt hại nếu họ tuyên bố rõ ràng với người thuê tàu rằng họ sẽ không coi lệnh này là vi phạm hợp đồng thuê tàu hoặc đã không hành động một cách hợp lý trong việc cố gắng giảm thiểu thiệt hại cho tàu.

IV) Biện hộ của người thuê tàu đối với khiếu nại về cảng không an toàn

a) Sự bất cẩn của thuyền viên

Sự bất cẩn của thuyền viên sẽ có giá trị biện hộ đối với khiếu nại về cảng không an toàn nếu chứng minh được rằng nó phá vỡ chuỗi quan hệ ràng buộc.

Lỗi bất cẩn của thuyền trưởng luôn là một vấn đề tranh luận. Tòa án thường sẽ xem xét cả 2 trường hợp mà ở đó thuyền trưởng tự quyết định có vào cảng hay không và thường cho rằng nếu thuyền trưởng hành động hợp lý (ngay cả khi bị nhầm) thì nguyên nhân của thiệt hại vẫn xuất phát từ việc tuân theo lệnh của người thuê tàu.

Nhìn chung tòa án sẽ hiếm khi chấp nhận lập luận của người thuê tàu rằng thuyền trưởng phải biết được rằng cảng đó không đảm bảo an toàn, rằng quyết định tiếp tục tiến vào cảng là nguyên nhân chính gây ra tổn thất. Người thuê tàu thường không thể dựa vào sự lơ là, sao nhãng của chính họ để giành quyền khiếu nại.

b) Một cảng định tên trong hợp đồng thuê tàu. Điều này có giành được quyền khiếu nại không?

Đây là tình huống thường phát sinh trong hợp đồng thuê chuyển. Nếu, ví dụ như, hợp đồng thuê tàu định tên một cảng duy nhất như “cảng an toàn, Hamburg”, thì chủ tàu sẽ không từ bỏ quyền khiếu nại về cảng không an toàn dù là họ đã biết hoặc được biết rằng cảng đó không an toàn.

c) Các sự cố bất thường

Người thuê tàu sẽ chỉ phải chịu trách nhiệm nếu tàu bị hư hỏng do các đặc tính

hiện có của cảng.

Vì thế một cảng vốn sẽ an toàn nếu tổn thất xảy ra do vụ việc bất thường như sóng thần. Một vụ việc xảy ra khác thường chưa chắc đã được xem là một sự cố bất thường. Liệu một vụ việc có là sự cố bất thường hay không thực tế vẫn đang tranh luận và đôi khi có thể khó xác định vụ việc này rơi vào loại nào.

Sự bùng nổ đột ngột của chiến tranh sẽ không phải là đặc tính của cảng. Vụ việc này sẽ là sự cố bất thường và người thuê tàu sẽ không vi phạm nghĩa vụ cảng an toàn. Tuy nhiên, nếu chiến tranh vẫn cứ dai dẳng thì điều này có thể trở thành đặc tính của cảng liên quan đến các trường hợp chỉ định cảng đó trong thời gian sau này. Nhằm mục đích xác định liệu người thuê tàu có vi phạm đoạn kết hay không, thời điểm đánh giá liệu sự cố có “bất thường” không khi người thuê tàu đưa ra lệnh.

Nếu một sự cố là bất thường tại thời điểm đưa ra lệnh (vì thế lệnh của người thuê tàu có hiệu lực) nhưng trở nên bình thường trước thời điểm tàu ghé cảng, trường hợp này sẽ là một trong các trường hợp không an toàn ngoài ý muốn [và người thuê tàu sẽ không có nghĩa vụ phải thực hiện các lệnh tàu chuyển thay thế - xem mục b) ở trên].

Sự cố bất thường đôi khi khó có thể xác định. Sự minh họa tốt của vấn đề này có thể được tìm thấy trong trường hợp Tàu OCEAN VICTORY [2015]: Tàu OCEAN VICTORY, dỡ hàng tại cảng Kashima Nhật Bản khi cầu tàu chịu ảnh hưởng của sóng lừng do cơn sóng dài và những đợt gió mạnh lên đến Cấp 9 theo thang đo sức gió Beaufort.

Thuyền trưởng sau đó quyết định tẩu rời cầu tàu đến vùng nước thoáng, nhưng do cường độ gió giật mạnh làm tàu mất kiểm soát trong luồng lạch khi rời cảng và đẩy tàu lùi về phía đê chắn sóng. Tàu này đã chịu tổn thất toàn bộ.

Lúc đầu, tòa án thấy rằng cảng Kashima không an toàn vì không có hệ thống an toàn để đảm bảo rằng những tàu đang cần rời cảng trong điều kiện thời tiết xấu này (không được xem là “sự cố bất thường”) có thể rời cảng được an toàn và điều khiển tàu an toàn ra khỏi cảng cần thiết hơn là chỉ có nghiệp vụ đi biển và hàng hải tốt.

Tuy nhiên, dựa vào kháng cáo, tòa án kết luận rằng “sự cố đồng thời” của (i) sóng lừng tại cầu tàu từ các con sóng dài gây nguy hiểm cho tàu neo đậu tại Cảng Nguyên vật liệu; và (ii) cường độ gió giật mạnh từ hướng bắc/đông-bắc trong luồng lạch kh-iến cho cảng Kashima chịu ảnh hưởng là rất hiếm và vì thế là “sự cố bất thường”.

Vì vậy, trong trường hợp này, không có sự vi phạm đoạn kết đảm bảo cảng an toàn.



V) Giới hạn trách nhiệm

Người thuê tàu có thể giới hạn trách nhiệm đối với các kh-iếu nại liên quan đến việc ô nhiễm hoặc tổn thất hàng hóa theo các công ước quốc tế. Trách nhiệm của người thuê tàu đối với chủ tàu về thiệt hại của bản thân con tàu do sự vi phạm nghĩa vụ cảng an toàn của người thuê tàu không được giới hạn theo các công ước quốc tế, mặc dù người thuê tàu có thể có giới hạn theo hợp đồng.

Những điều quan trọng cần nhớ:

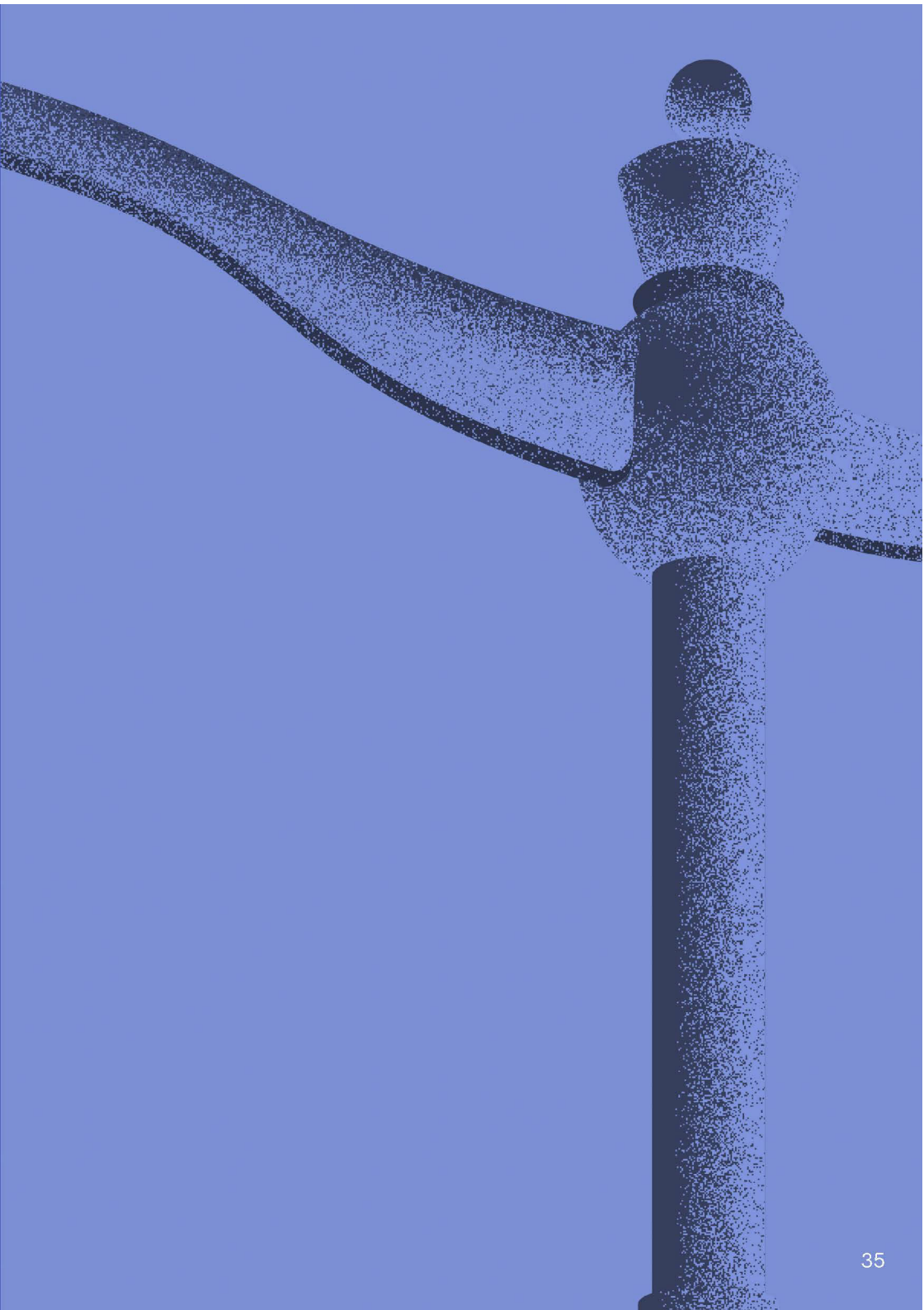
- Một cảng hoặc cầu tàu tàu sẽ không an toàn trừ khi, “trong khoảng thời gian có liên quan, một tàu cụ thể có thể đến cảng hoặc cầu tàu, sử dụng cảng hoặc cầu tàu và quay trở lại từ đó mà không, trừ khi có một số sự cố bất thường, phải đối mặt với nguy cơ không thể tránh khỏi bằng khả năng điều hướng và đi biển tốt”.
- Điều khiến cầu tàu/cảng không an toàn là một câu hỏi thực tế.
- Thuyền trưởng không phải tuân thủ ngay lập tức lệnh của người thuê tàu nếu họ nghi ngờ về sự an toàn của cảng. Thuyền trưởng sẽ có thời gian hợp lý để điều tra.
- Chủ tàu có quyền ngừng thực hiện lệnh của người thuê tàu và từ chối tiến vào cảng hoặc tiếp tục ở lại cảng.
- Điều quan trọng là thuyền trưởng cần ghi lại bằng chứng tại thời điểm xảy ra sự kiện (LOP, hình ảnh, âm thanh).
- Người thuê tàu có hai cách biện hộ: Cầu tàu/cảng sẽ không mất an toàn nếu hư hỏng là do (i) một sự cố bất thường hoặc (ii) sơ suất của thuyền viên.





04 Vệ sinh hầm hàng

(hợp đồng thuê tàu định hạn)



Vệ sinh hầm hàng (hợp đồng thuê tàu định hạn)

1) Khi giao tàu:

Trong trường hợp không có bất kỳ điều khoản cụ thể nào, dòng 22 NYPE yêu cầu tàu phải "sẵn sàng nhận hàng với các hầm hàng được quét dọn sạch sẽ", tức là tàu sẵn sàng để bắt đầu xếp hàng ngay.

Bên thuê tàu có thể từ chối tàu nếu hầm hàng không sạch sẽ?

Nếu tàu không đảm bảo tình trạng theo yêu cầu thì bên thuê tàu có quyền từ chối nhận tàu/từ chối tàu và thời hạn thuê tàu sẽ không bắt đầu. Nếu chủ tàu không khắc phục được tình trạng này của tàu trước ngày hủy hợp đồng thì bên thuê tàu có thể có quyền hủy hợp đồng thuê tàu.

Tuy nhiên, hợp đồng thuê tàu có thể bao gồm điều khoản sau đây "Tàu khi đến cảng xếp hàng đầu tiên phải có tất cả các hầm hàng sạch sẽ,... Tàu giám định không đạt sẽ bị đình thuê cho đến khi vượt qua được toàn bộ giám định " trong trường hợp đó tàu sẽ không bị từ chối và NOR hợp lệ được cho là có thể được gửi vì biện pháp khắc phục sẽ là đình thuê tàu.

Điều gì sẽ xảy ra nếu người thuê tàu vẫn chấp nhận tàu mặc dù tình trạng hầm hàng không đạt yêu cầu?

Trong trường hợp người thuê tàu chấp nhận giao tàu và hầm tàu không ở tình trạng yêu cầu thì chủ tàu có thể phải chịu trách nhiệm bồi thường thiệt hại theo bất kỳ Điều khoản Tối cao nào hoặc biện pháp bảo vệ khác dành cho chủ tàu được quy định trong hợp đồng thuê tàu.

(Tuy nhiên, người thuê tàu nên cẩn thận để không từ bỏ quyền của mình.)

Nếu người thuê tàu chấp nhận giao tàu trong những tình huống mà chủ tàu không giao tàu theo đúng hợp đồng đồng nghĩa với việc người thuê tàu bị tước bỏ cơ bản toàn bộ quyền lợi của người thuê tàu, thì người thuê tàu vẫn có quyền chấm dứt hợp đồng thuê tàu, tuy nhiên, người thuê tàu có trách nhiệm phải chứng minh rằng những khiếm khuyết/ tình trạng của hầm hàng đã ngăn cản người thuê tàu thực hiện hoạt động thương mại được yêu cầu đối với tàu và người thuê tàu đã không từ bỏ quyền chấm dứt hợp đồng thuê tàu. (Nếu khiếm khuyết/tình trạng của hầm hàng chỉ dẫn đến sự chậm trễ và/hoặc chi phí bổ sung thì điều này khó có thể cho phép người thuê tàu hủy hợp đồng thuê tàu. Thay vào đó, người thuê tàu sẽ bị hạn chế trong việc yêu cầu bồi thường thiệt hại đối với chủ tàu vì sự chậm trễ và/hoặc các chi phí bổ sung đó (tùy thuộc bất kỳ Điều khoản Tối cao nào hoặc biện pháp bảo vệ khác dành cho chủ tàu được đưa vào hợp đồng thuê tàu).

Người thuê tàu có thể yêu cầu bồi thường thiệt hại nếu họ bỏ lỡ thời hạn tàu đến cảng bốc hàng không?

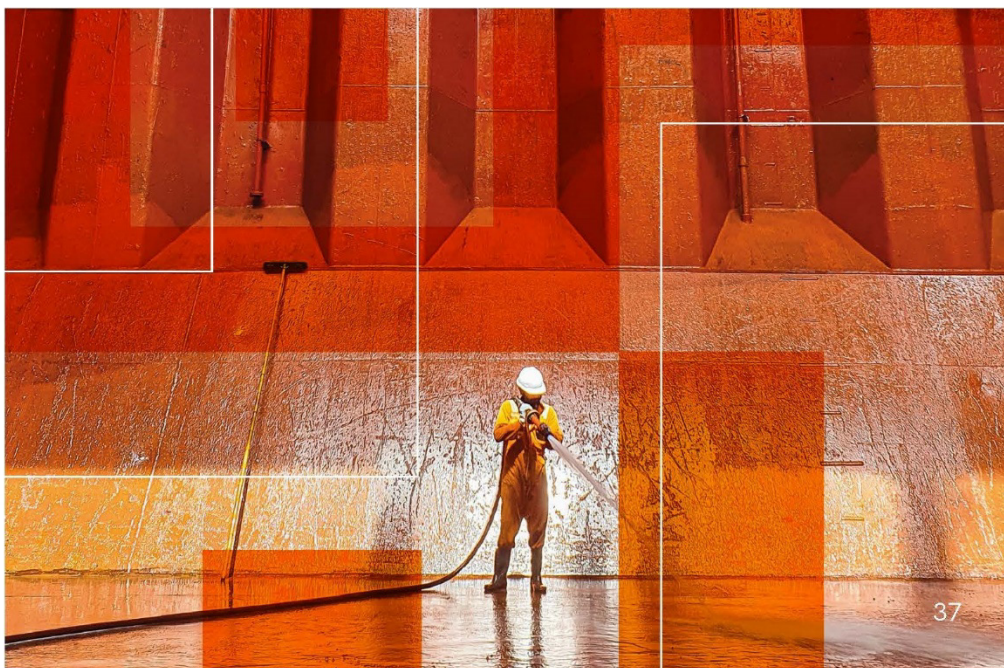
Người thuê tàu có thể chứng minh một vi phạm của chủ tàu khiến tàu lỡ thời hạn tàu đến cảng bốc hàng do từ chối hầm hàng, về nguyên tắc, tiền bồi thường thiệt hại cho tổn thất của người thuê lại có thể được

bồi thường (tùy thuộc vào bất kỳ Điều khoản Tối cao nào hoặc biện pháp bảo vệ khác dành cho chủ tàu được đưa vào hợp đồng thuê tàu). Có thể có những tranh luận về nguyên nhân (tức là, đây có phải là lý do duy nhất dẫn đến lỗi thời hạn đến cảng bốc hàng không?) và mối liên hệ (tức là, có thể đoán trước một cách hợp lý rằng vi phạm như vậy sẽ dẫn đến những thiệt hại như vậy không?). Tuy nhiên, sau khi cân nhắc mọi yếu tố, chủ tàu sẽ được cho là biết rằng (giả sử có quyền tự do cho thuê lại trong hợp đồng thuê tàu) chủ tàu danh nghĩa sẽ cho thuê lại tàu với các điều khoản về điều kiện hầm hàng khi giao tàu, tùy thuộc vào các lập luận về mối liên hệ, tức là liệu chủ tàu có chịu bất kỳ trách nhiệm nào đối với những tổn thất đó hay không.

2) Vệ sinh hầm hàng trong chuyến đi:

Chủ tàu có nghĩa vụ duy trì tàu trong suốt thời hạn thuê. Trừ khi có thỏa thuận khác (ví dụ: trong trường hợp hàng hóa được bốc lên tàu không phải là hàng hóa được cho phép theo hợp đồng thuê tàu nhưng chủ tàu đã đồng ý vận chuyển với chi phí/rủi ro do người thuê tàu chịu và việc vận chuyển dẫn đến cần phải vệ sinh hầm hàng bổ sung), chủ tàu cũng phải thanh toán mọi chi phí vệ sinh hầm hàng trong lúc tàu hành trình trên biển.

Trường hợp không có điều khoản vệ sinh hầm hàng trong chuyến đi, chủ tàu có trách nhiệm phải thể hiện sự thận trọng



Có ba điều khoản riêng biệt phát sinh trong hợp đồng thuê tàu về vấn đề này:

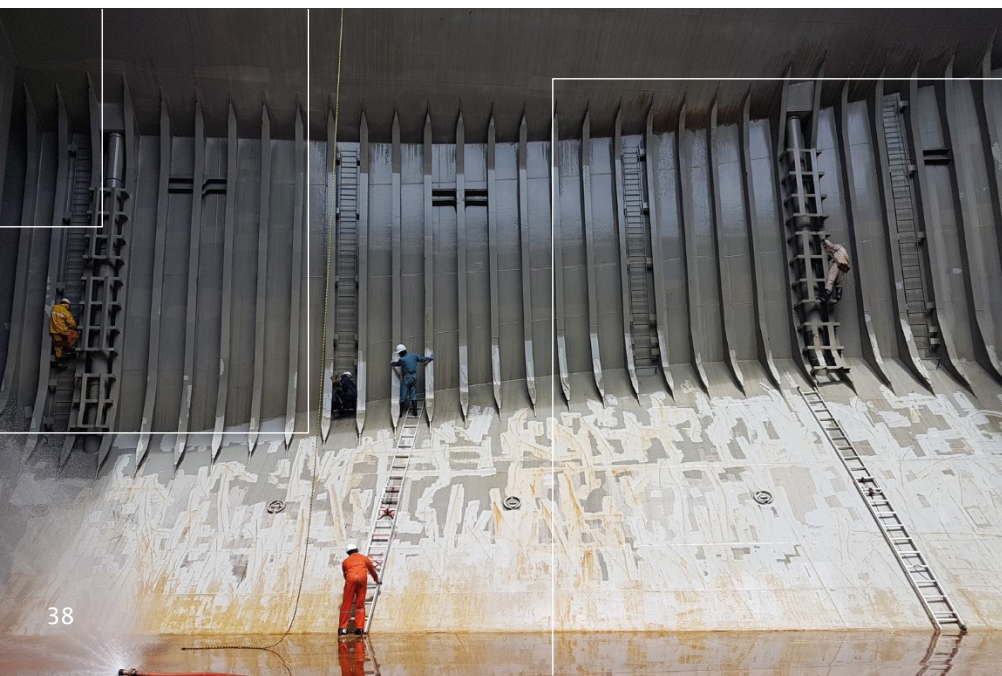
- Điều khoản bảo dưỡng (ví dụ: dòng 21-24 và khoản 1 của NYPE 1946);
- Nghĩa vụ của chủ tàu trong việc cung cấp mọi sự hỗ trợ thông thường cho thủy thủ đoàn của tàu (điều 8 NYPE);
- Điều khoản ngầm định về việc thủy thủ đoàn phải thực hiện công việc của mình với sự thận trọng hợp lý.

Vấn đề về mức độ vệ sinh mà thủy thủ đoàn có thể đạt được một cách hợp lý là một vấn đề thực tế. Vệ sinh các hầm hàng bao gồm loại bỏ lớp gỉ sét bong tróc và lớp sơn bong tróc, luôn tùy thuộc vào thời gian và điều kiện thời tiết ôn hòa. Thủy thủ đoàn không được coi là những người làm vệ sinh có tay nghề và do đó, có giới hạn về những gì có thể thực hiện được trong quá trình vệ sinh một cách hợp lý khi ở trên biển.

Vệ sinh hầm hàng & trợ giúp thông thường không bao gồm:

- Loại bỏ các vết rỉ sét cứng và các mảng rỉ sét lớn.
- Làm bong rỉ sét.
- Các hoạt động cạo rỉ đòi hỏi phải có các dụng cụ phức tạp (búa khí nén, tia nước áp suất cao, thiết bị phun cát).

Khi cần vệ sinh đặc biệt do người thuê tàu lựa chọn hàng hóa (trừ khi các bên đã thỏa thuận rằng hàng hóa này sẽ do chủ tàu vận chuyển, tức là chủ tàu chịu rủi ro và chi phí), các chi phí hợp lý của chủ tàu sẽ được thu hồi từ người thuê tàu theo điều khoản bồi thường ngầm định.



3) Các vấn đề thường gặp với các điều khoản của hợp đồng thuê tàu:

Tòa án sẽ xem xét cách diễn đạt của các điều khoản và diễn giải các điều khoản này theo nghĩa đen. Cụm từ “khô ráo, không có vảy/rỉ sét và dư lượng của hàng hóa trước” sẽ không có nghĩa là hầm hàng có thể bị từ chối nếu tìm thấy “dấu vết” của hàng hóa được vận chuyển trước đó, mặc dù có các quyết định trọng tài mâu thuẫn nhau về vấn đề này.

“Tàu sẵn sàng nhận bất kỳ loại hàng hóa nào được cho phép theo hợp đồng thuê tàu đáp ứng yêu cầu của một giám định viên độc lập”

■ “Hàng hóa được cho phép theo hợp đồng thuê tàu” có thể có nghĩa là các hầm hàng sẽ phải đáp ứng tiêu chuẩn rất cao (chẳng hạn như hợp đồng thuê tàu cho phép vận chuyển ngũ cốc hoặc urê. Nếu các hầm hàng không tuân thủ tiêu chuẩn về độ sạch này thì việc các hầm hàng không đạt tiêu chuẩn có còn ở trạng thái thích hợp để xếp loại hàng hóa cụ thể nào hay không cũng không còn ý nghĩa; người thuê tàu vẫn có quyền từ chối hầm hàng và yêu cầu rằng những hầm hàng này được làm sạch theo tiêu chuẩn đã thỏa thuận trước khi người thuê tàu nhận giao tàu.

“Giám định viên độc lập” thường có nghĩa là một công ty hoặc tổ chức hoạt động độc lập với chủ tàu hoặc người thuê tàu hoặc người nhận hàng (“The Protank Orinoco” [1997]).

“Vệ sinh Hầm hàng trong chuyến đi: Sau khi hoàn thành việc dỡ từng hàng hóa, thủy thủ đoàn sẽ hỗ trợ theo

chuẩn bị cho hàng hóa tiếp theo, nếu Người thuê tàu yêu cầu Chủ tàu sẽ

cố gắng thực hiện việc làm sạch đó một cách tốt nhất có thể nhưng không có bất kỳ sự đảm bảo nào về việc các hầm hàng sẽ được làm sạch đầy đủ và được chấp nhận khi đến cảng xếp hàng và Chủ tàu sẽ không chịu trách nhiệm về bất kỳ hậu quả nào phát sinh từ việc thủy thủ đoàn được thuê để vệ sinh hầm hàng”.

Điều khoản này làm rõ rằng người thuê tàu chịu rủi ro và trách nhiệm đảm bảo hầm hàng vượt qua được cuộc kiểm tra hầm hàng cho cảng xếp hàng tiếp theo, bất kể việc vệ sinh đã được thủy thủ đoàn thực hiện tốt thế nào (“Trọng tài London” [6/07]).

■ “Nếu tàu không vượt qua bất kỳ cuộc kiểm tra hầm hàng nào, tàu sẽ bị đình thuê cho đến khi tàu vượt qua cuộc kiểm tra tương tự và mọi chi phí/thời gian phát sinh từ đó sẽ thuộc trách nhiệm của Chủ tàu.”

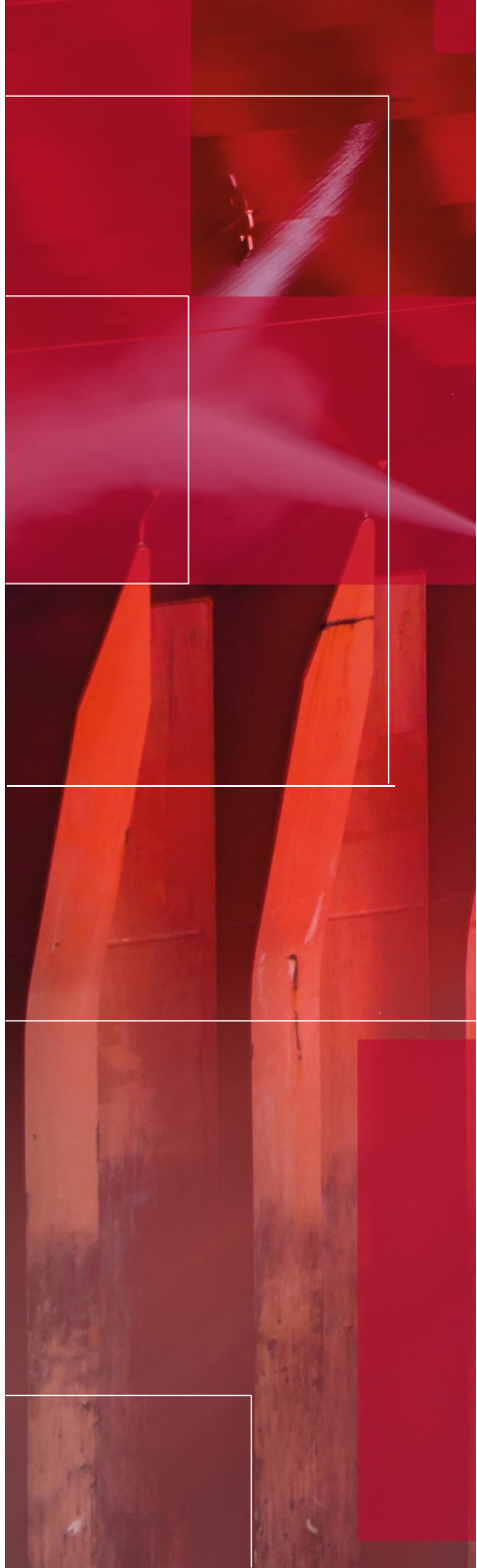
Người thuê tàu có một nghĩa vụ ngầm định là phải kiểm tra lại các hầm hàng ngay lập tức sau khi tàu không vượt qua được kiểm tra, tuy nhiên, tàu sẽ không được thuê trở lại ngay sau khi Thuyền trưởng thông báo rằng các hầm hàng đã sạch sẽ. Tàu sẽ được cho thuê trở lại khi việc kiểm tra lại được thực hiện nếu cả hai bên đã thực hiện sự cẩn mẫn hợp lý để đảm bảo việc kiểm tra diễn ra không chậm trễ. (“The DL

Khi giao lại tàu, các hợp đồng thuê tàu thường sẽ bao gồm một điều khoản rằng người thuê tàu phải trả lại tàu ở tình trạng tương tự như khi được giao.

Người thuê tàu cũng sẽ có quyền chọn thanh toán một lần Thay Cho Việc Làm Sạch Hầm Hàng (ILOHC). Điều khoản này chỉ nhằm mục đích đảm bảo việc làm sạch hầm hàng khi các mảnh vụn và cặn còn sót lại bên trong. Điều khoản này không mở rộng đến số lượng lớn hàng hóa bị bỏ lại trong hầm hàng đã bị người nhận từ chối. Trong trường hợp này, người thuê tàu sẽ phải bồi thường cho chủ tàu những chi phí dọn dẹp đặc biệt.

Các sự kiện cần xem xét khi giải quyết khiếu nại:

- Tuổi của tàu.
- Kết cấu hầm hàng của tàu (chiều cao và khả năng tiếp cận).
- Về việc vệ sinh hầm hàng trong chuyến đi: thời lượng và điều kiện thời tiết và biển có đủ hợp lý để thủy thủ đoàn có thể vệ sinh hầm hàng không? Những hàng hóa trước đây và khối lượng công việc vệ sinh là bao nhiêu? Đặc biệt, trước đây có vận chuyển hàng hóa bẩn như than cốc hoặc than đá không?
- Tiêu chuẩn vệ sinh được yêu cầu trong hợp đồng thuê tàu (ví dụ: "sạch sẽ hoàn toàn" (grain clean)).
- (Các) Lý do khiến (các) hầm hàng không vượt qua được cuộc kiểm tra là gì (việc loại bỏ rỉ sét mềm không bám dính là nhiệm vụ của thủy thủ đoàn, thủy thủ đoàn không thể thực hiện được việc loại





05 Hà bám thân tàu



Hà bám thân tàu

Tóm tắt về Hà bám Thân tàu

Hà bám thân tàu là một vấn đề phổ biến ảnh hưởng đến các tàu giao dịch ở các cảng nước ấm và là kết quả của sự phát triển của sinh vật biển trên thân tàu. Hà bám thân tàu có thể dẫn đến giảm hiệu suất của tàu cũng như tốn thêm chi phí và mất thời gian làm sạch thân tàu. Thông thường, sẽ có những điều khoản bảo vệ trong hợp đồng thuê tàu để giải quyết tình huống này. Tuy nhiên, những điều khoản như vậy đôi khi bị bỏ qua hoặc có thể không đủ để bao hàm một tình huống cụ thể. Luật pháp Anh đã giải quyết những vấn đề này và các hình thức hợp đồng thuê tàu thường được sử dụng nhất sẽ được xem xét tại đây.

1) Nghĩa vụ bảo trì của chủ tàu:

Điều 1 của mẫu NYPE 1946 (điều 6 của mẫu 1993) quy định nghĩa vụ quan trọng nhất của chủ tàu trong việc bảo trì tàu. Chi phí làm sạch hà bám trên thân tàu, sửa chữa lớp sơn thường do chủ tàu chịu như một phần của nghĩa vụ bảo trì. Cũng cần lưu ý điều 21 của mẫu NYPE 1946 (mặc dù thường bị xóa bỏ) quy định rõ ràng rằng tàu phải được đưa vào xưởng cạo ít nhất sáu tháng một lần để làm sạch và sơn đáy.

2) Khiếu nại của chủ tàu có thể phát sinh:

a) Chủ tàu có thể yêu cầu người thuê tàu bồi thường thiệt hại và/hoặc bồi thường do đã thực hiện yêu cầu của người thuê tàu không?

Điều này phụ thuộc vào việc yêu cầu của người thuê tàu là hợp pháp hay bất hợp pháp. Nói cách khác, người thuê tàu có ra lệnh cho tàu di chuyển đến cảng, nơi neo đậu, bến hoặc địa điểm an toàn trong giới hạn giao dịch được phép hay không?

Hà bám thân tàu do yêu cầu bất hợp pháp:

Trong trường hợp hà bám được chứng minh là kết quả trực tiếp của việc tuân theo yêu cầu của người thuê tàu, chẳng hạn như liên quan đến việc tàu giao dịch ngoài giới hạn giao dịch của hợp đồng thuê tàu, thì người thuê tàu sẽ vi phạm hợp đồng thuê tàu và có thể phải chịu trách nhiệm về chi phí cho việc làm sạch thân tàu và thời gian thực hiện công việc làm sạch.



Chủ tàu vẫn phải chứng minh được mối liên hệ nhân quả giữa hành vi vi phạm và hà bám thân tàu. Ngược lại, người thuê tàu cần chứng minh rằng yêu cầu bất hợp pháp của họ không gây ra hiện tượng hà bám thân tàu.

Ngay cả khi người thuê tàu đưa ra yêu cầu bất hợp pháp, người thuê tàu có thể lập luận rằng chủ tàu đã đồng ý tuân theo yêu cầu bất hợp pháp của người thuê tàu và do đó chủ tàu đã từ bỏ quyền đòi bồi thường thiệt hại. Tuy nhiên, theo nguyên tắc chung, việc tuân theo các yêu cầu bất hợp pháp của người thuê tàu sẽ không đồng nghĩa với việc chủ tàu từ bỏ quyền yêu cầu bồi thường thiệt hại hoặc tổn thất phát sinh. Để thận trọng, chủ tàu nên thông báo rõ ràng cho người thuê tàu rằng chủ tàu không từ bỏ quyền khiếu nại đối với người thuê tàu do yêu cầu bất hợp pháp của người thuê tàu ("The Kanchenjunga" [1990]).

Hà bám thân tàu do yêu cầu hợp pháp:

Mẫu NYPE không bao gồm khoản bồi thường rõ ràng từ người thuê tàu cho chủ tàu (không giống như mẫu Baltime).

Ngoài ra, chủ tàu sẽ không có quyền yêu cầu người thuê tàu khoản bồi thường ngầm định khi phát sinh tổn thất và chi phí do tuân thủ các yêu cầu công việc hợp pháp và thông thường của người thuê tàu. Ví dụ: chi phí làm sạch hà bám trên thân tàu và sửa chữa lớp sơn thuộc về chủ tàu là một rủi ro



mà chủ tàu đã đồng ý chịu khi ký kết hợp đồng thuê tàu. Việc hà bám như vậy được coi là có thể thấy trước tại thời điểm chọn tàu và thuộc về nghĩa vụ bảo trì tàu của chủ tàu, đặc biệt khi tàu được phép giao dịch ở vùng nước ấm theo các điều khoản của hợp đồng thuê tàu.

Tuy nhiên, trong một số trường hợp hạn chế, có thể phải bồi thường cho trường hợp hà bám thân tàu. Khoản bồi thường như vậy nói chung sẽ là ngầm định đối với các trách nhiệm, tổn thất hoặc chi phí không lường trước được mà chủ tàu phải gánh chịu do hậu quả trực tiếp của việc tuân thủ yêu cầu của người thuê tàu ("The Island Archon" [1994]), ngoài ra hoặc theo cách khác, khi hà bám là việc ngẫu nhiên hoặc xảy ra các sự kiện không lường trước được.

Một khoản bồi thường sẽ không thể được ngầm định vì lợi ích của chủ tàu khi: thời gian ở một cảng nước ấm là bình thường và được dự kiến đối với một cảng cụ thể, xem ("The Kitsa" [2005]); sự phát triển của sinh vật biển trong nước là bình thường và được dự kiến tại nơi đó vào thời điểm đó trong năm; hoặc nếu một trong hai bên đã nhận thức được các yếu tố môi trường phổ biến tại địa điểm đó trước khi tàu giao dịch ở đó.

Một thông lệ tốt là nên thỏa thuận trước một điều khoản toàn diện trong hợp đồng thuê tàu thay vì dựa vào các khoản bồi thường ngầm định ít chắc chắn hơn.

b) Chủ tàu có được khiếu nại người thuê tàu do không giao lại tàu "ở tình trạng tốt như khi nhận tàu" không?

Người thuê tàu có nghĩa vụ giao lại tàu đã dỡ toàn bộ hàng hóa, sạch sẽ và không chứa hàng hóa trước đó. Tuy nhiên, chủ tàu không thể khiếu nại rằng người thuê tàu vi phạm nghĩa vụ giao lại tàu do sự phát triển của sinh vật trên thân tàu nếu đối với hoạt động thương mại cụ thể mà tàu được thuê, sự phát triển của sinh vật trên thân tàu như vậy là "hao mòn thông thường" không thuộc trách nhiệm của người thuê tàu ("The Pamphilos" [2002]).

Tóm lại, chủ tàu có nghĩa vụ bảo trì tàu và sẽ không có quyền yêu cầu bồi thường đối với những tổn thất phát sinh trong hợp đồng thuê tàu hoặc do việc người thuê tàu không giao lại tàu "ở tình trạng tốt như khi nhận tàu" nếu: Thiệt hại phát sinh từ việc tuân theo các yêu cầu công việc hợp pháp và thông thường; và/hoặc có thể thấy trước tổn thất/thiệt hại tại thời điểm ấn định tàu.

c) Chủ tàu có thể yêu cầu người thuê tàu bồi thường thiệt hại đối với một khiếu nại về hiệu suất kém trong một hợp đồng thuê tàu tiếp theo không?

Điều này sẽ phụ thuộc vào các điều khoản của hợp đồng thuê tàu. Tuy nhiên, nếu trong hợp đồng thuê tàu có điều khoản về hà bám thân tàu, theo đó, việc làm sạch thân tàu phải được thực hiện với thời gian, rủi ro và chi phí của người thuê tàu nhưng nếu người thuê tàu không làm sạch thân tàu trước khi giao lại thì chủ tàu có thể yêu cầu thanh toán chi phí làm sạch thân tàu và khoản khấu trừ do hoạt động kém hiệu quả tiếp theo sau đó. Tuy nhiên, điều này tùy thuộc vào việc tàu không có đủ thời gian để tiến hành vệ sinh kỹ lưỡng trước khi giao tàu theo hợp đồng thuê tàu tiếp theo ("Trọng tài London" [25/17]).



3) Khiếu nại của người thuê tàu có thể phát sinh:

a) Người thuê tàu có thể đình thuê và/hoặc khiếu nại do hoạt động kém hiệu quả không?

Nếu hoạt động của con tàu bị ảnh hưởng do thân tàu bị hà bám trong hoặc trước khi giao hàng, thì người thuê tàu sẽ có thể đình thuê trong bất kỳ khoảng thời gian nào bị mất ("The Ioanna" [1985]).

Nếu thân tàu bị hà bám trong thời gian hiệu lực của hợp đồng thuê tàu, người thuê tàu có thể lập luận rằng tàu bị đình thuê khi cho rằng hà bám thân tàu là một: "... nguyên nhân ngăn cản hoạt động bình thường của tàu" và/hoặc "khiếm khuyết của thân tàu" (điều 15 NYPE). Tuy nhiên, trong trường hợp tàu hoạt động kém hiệu quả và bị mất thời gian do hà bám thân tàu và hà bám đó phát sinh do hậu quả tự nhiên của dịch vụ theo hợp đồng thuê tàu thì tàu không thể bị coi là bị đình thuê theo điều 15.

Tương tự, trừ khi tốc độ và mức tiêu thụ dầu của tàu là những bảo đảm được áp dụng trong thời gian thuê tàu (chứ không chỉ khi giao tàu theo hợp đồng thuê tàu), người thuê tàu cũng sẽ không thể đưa ra khiếu nại về hoạt động kém hiệu quả vì các bảo đảm chỉ được đưa ra khi giao tàu trong khi việc hà bám xảy ra là kết quả tự nhiên của việc tàu hoạt động trong thời gian thuê tàu.

Người thuê tàu có thể đưa ra yêu cầu bồi thường theo điều khoản bảo trì của chủ tàu nếu người thuê tàu có thể chứng minh được rằng chủ tàu đã vi phạm nghĩa vụ bảo trì tàu do không tuân thủ chương trình chống hà bám thích hợp trong thời gian thuê tàu hoặc không làm sạch thân tàu trong thời gian hợp lý. Tuy nhiên, nếu hoạt động thương mại của tàu của người thuê tàu không tạo cơ hội cho chủ tàu làm sạch thân tàu thì người thuê tàu không thể khiếu nại về việc chủ tàu vi phạm điều khoản bảo trì và/hoặc hoạt động kém hiệu quả.

b) Người thuê tàu có thể yêu cầu bồi thường cho thời gian bị mất khi vệ sinh thân tàu không?

Mặc dù chủ tàu phải chịu chi phí làm sạch thân tàu nhưng thời gian làm sạch thân tàu trong thời gian thuê tàu thường sẽ do người thuê tàu chịu vì tàu sẽ không bị đình thuê theo điều 15. Tuy nhiên, vì vấn đề thận trọng, cần có sự đồng ý của người thuê tàu về thời gian và địa điểm làm sạch.



Nếu hợp đồng thuê tàu có điều khoản đi chệch đường, điều khoản này thường cho phép tàu bị đình thuê trong khoảng thời gian chủ tàu cho tàu đi chệch đường vì mục đích riêng của chủ tàu, chẳng hạn như để làm sạch thân tàu. Khi tàu chờ hàng, việc đi chệch đường để tiến hành làm sạch cũng có thể cấu thành việc “đi chệch đường” theo Quy tắc Hague/Hague-Visby, do đó có thể ảnh hưởng đến quyền lợi bảo hiểm của Hội. Nên liên hệ với Hội trong những trường hợp như vậy.

Tóm lại:

- Tàu sẽ không bị đình thuê cho thời gian bị mất (ví dụ: do chạy chậm) là kết quả trực tiếp của hà bá m thân tàu phát sinh như một hậu quả tự nhiên của dịch vụ theo hợp đồng thuê tàu;
- Chủ tàu có nghĩa vụ bảo dưỡng tàu và phải làm sạch thân tàu trong khoảng thời gian hợp lý nếu thấy rõ có hiện tượng hà bá m;
- Tàu có thể bị đình thuê trong khi chủ tàu tiến hành bảo trì/vệ sinh thân tàu trong thời gian thuê tàu.

4) Điều khoản bảo vệ

Để tránh rủi ro chậm trễ ở vùng biển nhiệt đới, thông thường các hợp đồng thuê tàu định hạn sẽ bao gồm các điều khoản bảo vệ. Tuy nhiên, những điều khoản này không phải lúc nào cũng được soạn thảo đầy đủ và thường không mang lại sự bảo vệ mà chủ tàu mong đợi.

Trong quá trình đàm phán, chủ tàu và người thuê tàu có thể đưa ra cách diễn đạt riêng.

Điều khoản đôi khi có thể gây ra những hậu quả ngoài ý muốn. Chủ tàu nên cẩn thận với những điểm sau (đây không phải là danh sách đầy đủ):

- Điều khoản này được áp dụng trong trường hợp nào? Có áp dụng khi tàu neo đậu tại bến, cảng, nơi neo đậu, trôi dạt ngoài ranh giới cảng nhưng đang chờ xếp/dỡ hàng hoặc tại bất kỳ địa điểm nào khác mà tàu được lệnh chờ công việc của người thuê tàu?
- Điều khoản này được áp dụng trong khoảng thời gian nào (ví dụ: “tàu đang neo đậu hoặc ở cảng trong hơn hai mươi lăm (25) ngày”)? Điều gì sẽ xảy ra nếu tàu đang chờ, chẳng hạn như 10 ngày neo đậu và 15 ngày tại cảng, hoặc nếu tàu được lệnh rời bến một thời gian để nhường chỗ cho tàu ưu tiên?
- Sau bao nhiêu ngày thì điều khoản có hiệu lực? Điều khoản này nên phân biệt giữa các vùng nước nhiệt đới và các vùng nước phi nhiệt đới (Hà bá m có thể xảy ra nhanh chóng ở vùng nước ấm và nóng).
- “Vùng nước nhiệt đới” là gì? Nên xác định một khu vực địa lý hoặc phạm vi vĩ độ và nhiệt độ mà điều khoản này áp dụng.
- Điều gì sẽ xảy ra nếu sự chậm trễ xảy ra trong nhiều ngày liên tiếp? Điều gì sẽ xảy ra nếu tàu di chuyển giữa các cầu tàu và do đó thời gian chậm trễ bị gián đoạn bằng cách chạy tải vài giờ đến kho nhiên liệu (ví dụ: “Thời gian lưu trú sẽ không bị gián đoạn do Tàu di chuyển giữa các điểm chờ và/hoặc các cầu tàu,

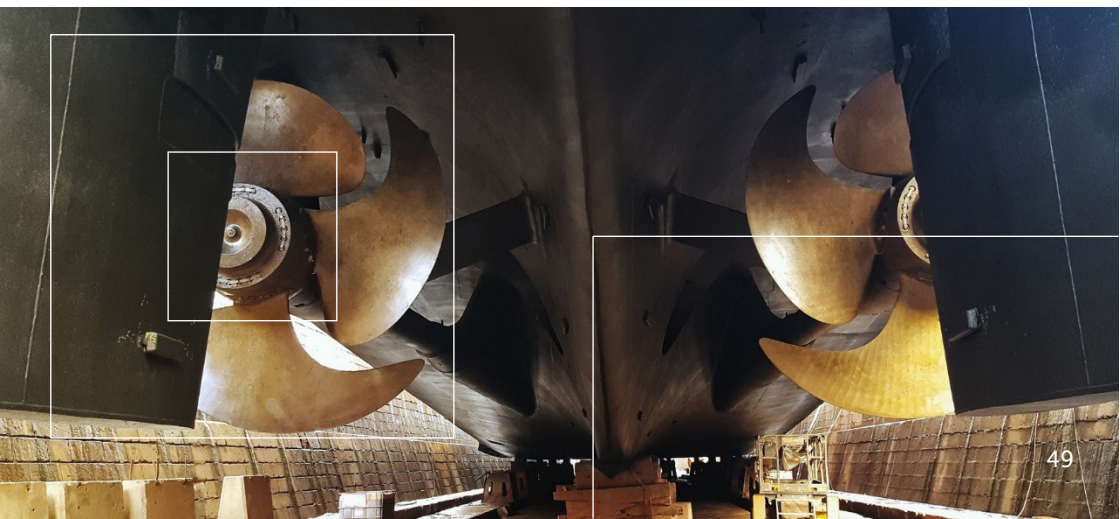
cũng như bởi (các) hành trình dưới [12 giờ]”? Thông thường người thuê tàu sẽ yêu cầu tàu thực hiện một hành trình ngắn tại địa phương để gián đoạn thời gian chờ và do đó ngăn chặn tình trạng chậm trễ xảy ra trong nhiều ngày liên tiếp?

- Có nghĩa vụ nghiêm ngặt nào với người thuê tàu trong việc làm sạch thân tàu không (ví dụ: “Người thuê tàu phải làm sạch Tàu bằng thời gian và chi phí của họ, nếu không, tuyên bố của chủ tàu về tốc độ/mức tiêu thụ của tàu sẽ không có hiệu lực...”)? Nếu đây là chuyến đi theo hợp đồng thuê tàu định hạn thì sao? Điều khoản trên không áp đặt nghĩa vụ làm sạch mà chỉ nêu rõ rằng người thuê tàu sẽ không thể đưa ra khiếu nại về hoạt động kém hiệu quả. Điều gì sẽ xảy ra nếu đây là chuyến đi cuối cùng và thân tàu bị hà bám tại cảng trả tàu?
- Mặc dù chi phí làm sạch là do người thuê tàu chi trả nhưng ai là người chịu trách nhiệm làm sạch? Chủ tàu hay người thuê tàu đảm nhận việc làm sạch sẽ tốt hơn?
- Bằng chứng: từ quan điểm của chủ tàu, tốt nhất là nên có

một điều khoản chỉ đơn giản là quy định người thuê tàu phải làm sạch thân tàu sau khi lưu trú tại một cảng nhiệt đới mà không cần bổ sung yêu cầu chủ tàu phải chứng minh bất kỳ vết hà bám thân tàu nào như vậy. Tuy nhiên, trên thực tế, người thuê tàu có thể không đồng ý với những điều khoản đó. Trong trường hợp như vậy, chủ tàu có phải cung cấp bằng chứng không? Người thuê tàu có quyền đảo ngược trách nhiệm chứng minh và chứng minh rằng hà bám xảy ra trước khi tàu ở lại vùng nước ấm trong thời gian dài không? Từ góc độ chủ tàu, tốt nhất là điều khoản nên quy định người thuê tàu có trách nhiệm phải thể hiện rõ ràng rằng sự phát triển của hà bám thân tàu không phải do thời gian ở cảng kéo dài mà là do chủ tàu bảo trì không đầy đủ.

Tóm lại:

- Nếu một điều khoản trở thành vô hiệu thì các bên sẽ dựa vào án lệ như đã thảo luận ở trên;
- Chủ tàu vẫn cần chứng minh rằng việc lưu trú trong thời gian dài đã gây ra tình trạng hà bám.



5) Bảng chứng

Khi có tranh chấp về việc liệu việc lưu trú trong thời gian dài có khiến thân tàu bị hà bám hay không (điều khoản lưu trú kéo dài có được đưa vào hợp đồng thuê tàu hay không), kết quả có thể sẽ phụ thuộc vào chất lượng của bảng chứng có sẵn. Khiếu nại về hà bám thân tàu có thể bị cản trở do thiếu bảng chứng đáng tin cậy cho thấy hiện tượng hà bám phát sinh do một sự chậm trễ cụ thể và không tồn tại từ trước. Điều quan trọng là phải có bảng chứng chỉ ra địa điểm và thời điểm xảy ra một trường hợp hà bám cụ thể (ví dụ: có ảnh và mẫu về trường hợp hà bám thân tàu). Người thuê tàu sẽ cố gắng viện dẫn những vết hà bám từ trước hoặc thân tàu bị hà bám ở mức độ lớn hơn mức cần thiết bằng cách lập luận rằng chủ tàu đã không sơn đủ lớp sơn chống hà hoặc hiệu quả của sơn đã giảm theo thời gian và rằng tàu cần được sơn lại như một phần của kế hoạch đưa tàu vào ụ cạn.

Lời khuyên dành cho chủ tàu:

- Nếu có thể dự đoán trước một cách hợp lý rằng có thể có sự chậm trễ và hà bám, hãy chụp ảnh thân tàu khi cập cảng. Bảng chứng tốt vào thời điểm đó về tình trạng thân tàu trước chuyến đi sẽ tốt hơn là dựa vào việc tái tạo sau khi xảy ra;
- Lưu giữ hồ sơ đầy đủ về lịch sử làm sạch và sơn tàu
- Điều quan trọng là phải có bảng chứng rõ ràng về tính chất và mức độ hà bám trước khi làm sạch, lý tưởng nhất là bằng một cuộc khảo sát dưới nước có chất lượng tốt;
- Có thể nhờ chuyên gia suy luận từ các bảng chứng sẵn có, sau khi phát hiện ra vết hà bám, để xác định xem vết hà bám có thể đã tồn tại trong bao lâu. Do đó, nên nhờ chuyên gia giám định dưới nước lấy mẫu.



06 Đình thuê tàu



Đình thuê tàu

Các nguyên tắc chung

Các hợp đồng thuê tàu định hạn luôn luôn có điều khoản đình thuê quy định các trường hợp ngoại lệ người thuê tàu được miễn nghĩa vụ phải trả tiền cước từ thời điểm nhận cho đến khi trả tàu. Các thuật ngữ cụ thể của điều khoản đình thuê sẽ xác định liệu bất kỳ trường hợp cụ thể nào có trao quyền cho người thuê tàu đặt tàu vào tình trạng đình thuê không, và trong bao lâu. Việc sử dụng hợp đồng thuê tàu thông thường như NYPE' 46 ví dụ, người thuê tàu cần ghi nhớ các nguyên tắc chung dưới đây khi đưa ra khiếu nại về việc đình thuê:

- Khoảng thời gian ngừng trệ đối với người thuê tàu (trừ trường hợp điều khoản đình thuê là điều khoản về thiệt hại tiền thuê theo thời hạn – xem đoạn 4A) dưới đây).
- Thiệt hại xảy ra do những nguyên nhân được liệt kê trong hợp đồng thuê tàu.
- Sự cố đó phải “ngăn cản hoạt động thông suốt của tàu”.
- Gánh nặng đối với người thuê tàu là chứng minh rằng sự cố đó nằm trong phạm vi của điều khoản đình thuê.
- Điều khoản đình thuê được xem là trường hợp ngoại lệ đối với quyền của chủ tàu được thanh toán tiền cước từ thời điểm giao tàu đến khi nhận trả tàu và vì vậy sự cố đình thuê được hiểu có thể chống lại người thuê tàu.
- Việc đình thuê không phụ thuộc vào bất kỳ vi phạm hay lỗi nào của chủ tàu.

■ Các quy định ngoại lệ chung trong hợp đồng thuê tàu thường không có hiệu lực đối với điều khoản đình thuê, trừ khi có quy định rõ ràng khác.

■ Sự cố đình thuê phải ngẫu nhiên, cụ thể không phải là hậu quả do tuân thủ lệnh của người thuê tàu.

■ Trong một số trường hợp, các sự cố đình thuê do người thuê tàu gây ra có thể cản trở người thuê tàu viện dẫn điều khoản đình thuê.

Khi giải quyết vấn đề đình thuê, quan trọng là phải cân nhắc các bước sau:

Bước 1: kiểm tra hợp đồng thuê tàu xem danh sách sự cố cho phép người thuê tàu đình thuê

Tàu sẽ chỉ bị đình thuê nếu xảy ra một sự kiện được đề cập cụ thể trong danh sách các sự kiện trong điều khoản đình thuê. Các sự kiện được thảo luận dưới đây là một số sự kiện đình thuê chính được liệt kê trong điều 15 của biểu mẫu NYPE '46 tiêu chuẩn.

Thiếu hụt nhân lực: điều này nói đến bất kỳ thiếu hụt nào về số lượng thuyền viên cấp cao và thuyền viên (nhưng không phải là các nhà thầu) chứ không phải bất kỳ loại thiếu sót nào khác hoặc việc họ từ chối thực hiện mệnh lệnh.

Vi phạm của con người (NYPE 1993)

bao gồm trường hợp thuyền viên cấp cao, thuyền viên từ chối thực hiện toàn bộ hoặc một phần nhiệm vụ của mình đối với chủ tàu và/hoặc từ chối thực hiện mệnh lệnh chính đáng, hợp pháp của người thuê tàu.

Tuy nhiên, những từ này có ý nghĩa hạn chế và không bao gồm việc mất thời gian do thuyền viên sơ suất hoặc vô tình thực hiện không đúng hoặc không tốt nhiệm vụ của mình, (“The Saldanha” [2011]).

Hư hỏng thân tàu, máy móc hoặc thiết bị: điều này rất dễ hiểu. Từ “hư hỏng” sẽ được hiểu theo nghĩa phổ biến và hợp lý, chẳng hạn như bao gồm những khiếm khuyết mà khi được phát hiện sẽ khiến một người khai thác thận trọng nghĩ rằng tàu cần phải đến bến cảng để sửa chữa. Hư hỏng thân tàu, máy móc hoặc thiết bị: có thể sẽ không phải là sự kiện đình thuê nếu thiệt hại xảy ra do người thuê tàu sử dụng tàu (ví dụ: xem bài viết của chúng tôi về hà bám thân tàu).

Tạm giữ do tai nạn trên biển đối với tàu hoặc hàng hóa: điều này nói chung được hiểu là các sự kiện thường được bảo hiểm chi trả. Một sự cố tai nạn xảy ra trên biển không nhất thiết có nghĩa là tổn thất chung nhưng các sự cố tổn thất chung có thể được bảo hiểm trong một số trường hợp. Từ “giữ tàu” có nghĩa là phải có “một số hạn chế về vật lý hoặc địa lý đối với việc di chuyển của tàu liên quan đến hoạt động của tàu theo hợp đồng thuê tàu”. Như vậy, thiệt hại cho hàng hóa khiến hoạt động dỡ hàng bị trì hoãn (trái ngược với việc bắt giữ tàu) sẽ không cấu thành việc lưu giữ.

Vì sự kiện đó không phải là kết quả của việc tuân thủ thông thường với mệnh lệnh của người thuê tàu nên có án lệ cho rằng việc cướp biển giữ tàu sẽ không phải là sự kiện đình thuê theo điều khoản này.

Tạm giữ do bắt giữ tàu (trừ khi việc bắt giữ đó là do các sự kiện thuộc trách nhiệm của người thuê tàu, người làm công cho họ, đại lý hoặc nhà thầu phụ của họ) - chỉ trong NYPE '93: người thuê lại tàu, người gửi hàng, người nhận hàng được coi là đại lý của người thuê tàu và bất kỳ sự bắt giữ nào bởi các bên này sẽ không khiến tàu bị đình thuê với điều kiện là hành động hoặc sơ suất của các đại lý hoặc đại diện này là trong khi thực hiện nghĩa vụ liên quan theo hợp đồng thuê tàu (“The Global Santosh” [2016]).



Hoặc do bất kỳ nguyên nhân nào khác cản trở hoạt động bình thường của tàu:

tàu: bất kỳ sự kiện nào được tuyên bố là sự kiện đình thuê theo “bất kỳ nguyên nhân nào khác” phải cùng loại sự kiện như được đề cập cụ thể ở phần trước của điều khoản này. Điều này có thể bao gồm, ví dụ như, hành động pháp lý hoặc đạo luật hành chính của cảng hoặc cơ quan có thẩm quyền hợp pháp khác (hành động đúng đắn và hợp lý) liên quan đến tình trạng, hiệu quả hoạt động của tàu hoặc thủy thủ đoàn (“The Laconian Confidence [1997]” (điều này hạn chế hơn “Bất kỳ nguyên nhân nào khác”- bên dưới).

“Bất kỳ nguyên nhân nào khác” (đôi khi quy tắc bảo hiểm này được thêm vào điều 15): điều này có nghĩa là một sự kiện được tuyên bố là sự kiện đình thuê theo “bất kỳ nguyên nhân nào khác” không nhất thiết phải là cùng một loại sự kiện như được đề cập cụ thể trong phần trước của điều khoản. Do đó, nếu phần bổ sung này được thực hiện, các sự kiện đình thuê có thể bao gồm bất kỳ sự kiện nào gây mất thời gian và cản trở hoạt động bình thường của tàu – ví dụ: người có quyền lợi về hàng hóa bắt giữ tàu, hành động thất thường của chính quyền địa phương hoặc cướp biển giữ tàu.

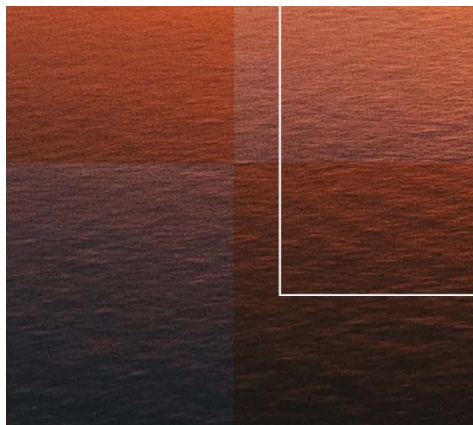
Bước 2: kiểm tra xem sự kiện có cản trở hoạt động bình thường của tàu hay không.

Khi người thuê tàu đã chứng minh được một trong các sự kiện liệt kê trong điều khoản đình thuê đã xảy ra, họ phải chứng minh rằng sự kiện đó đã ngăn cản tàu thực hiện hoạt động tiếp theo mà dịch vụ thuê tàu yêu cầu vào thời điểm đó.

Hoạt động tiếp theo mà dịch vụ thuê tàu yêu cầu là gì?

Đây là vấn đề thực tế và đôi khi khó xác định, dẫn đến tranh chấp. Câu hỏi không phải là người thuê tàu hy vọng hay kỳ vọng con tàu có thể thực hiện dịch vụ gì mà là họ thực sự yêu cầu dịch vụ gì vào thời điểm xảy ra sự kiện đình thuê. Nói chung, tàu không bị ngăn cản hoạt động nếu, để thực hiện mệnh lệnh của người thuê tàu, tàu đang thực hiện một hoạt động mà theo cách thông thường là một hoạt động được người thuê tàu định hạn yêu cầu. Tàu sẽ không bị ngăn cản hoạt động nếu để thực hiện mệnh lệnh của người thuê tàu, trước tiên chủ tàu phải thực hiện một hoạt động mà theo cách thông thường là hoạt động do người thuê tàu yêu cầu.

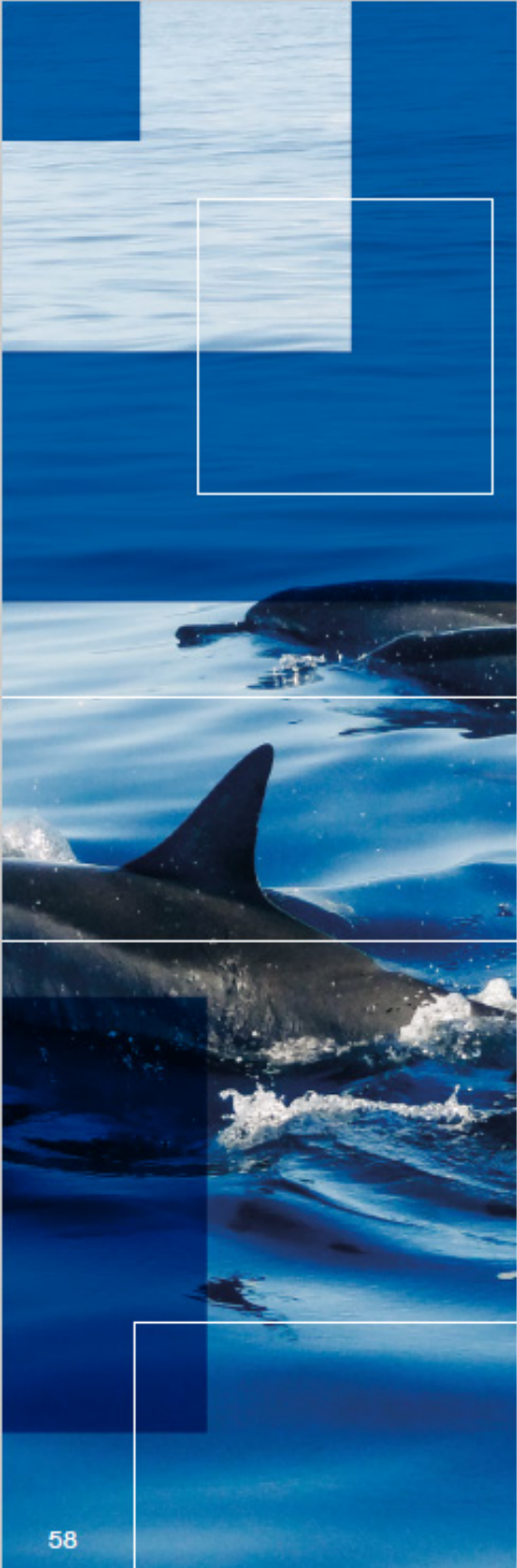
Do đó, tàu sẽ thực hiện dịch vụ được thuê khi nạp nhiên liệu, dẫn tàu, làm nhẹ và làm sạch hầm hàng, nếu những dịch vụ này được yêu cầu tiếp theo vào thời điểm đó, ngay cả khi người thuê tàu muốn tàu thực hiện một dịch vụ khác, chẳng hạn như xếp hàng. Dưới đây là một số ví dụ.



Ví dụ: Dịch vụ được yêu cầu tiếp theo

1. Sự chậm trễ tại cảng xếp hàng xảy ra do thủy thủ đoàn vệ sinh hầm hàng không đạt yêu cầu. Các hầm hàng cần được làm sạch thêm để có thể xếp hàng. Dịch vụ được yêu cầu tiếp theo không phải là xếp hàng mà là làm sạch thêm các hầm hàng. Theo NYPE '46, tàu sẽ không bị đình thuê.
2. Thuyền trưởng được yêu cầu chất càn nhiều hàng càn tốt để đạt yêu cầu về mức nước để vào Kênh đào Panama nhưng lại sơ suất chất quá nhiều hàng, buộc tàu phải giảm nhẹ lượng hàng hóa. Theo NYPE '46, tàu sẽ không bị đình thuê vì tàu sẽ không bị ngăn cản hoạt động bình thường: trong trường hợp này, dịch vụ được yêu cầu tiếp theo sẽ là làm nhẹ tàu. ("The Aquacharm" [1980]).





Bước 3: tàu có thể bị đình thuê trong bao lâu?

Có hai loại điều khoản; các điều khoản về tổn thất kỳ hạn thuê và các điều khoản về tổn thất tiền thuê rỗng.

a) Các điều khoản về kỳ hạn

Theo các loại điều khoản này, việc tính toán thời gian đình thuê tương đối đơn giản. Con tàu sẽ bị đình thuê từ khi bắt đầu sự kiện đình thuê cho đến khi sự kiện đình thuê chấm dứt, cho dù có bất kỳ khoảng thời gian nào bị ngừng trệ hay không.

b) Mất thời gian thực

Loại điều khoản này được sử dụng phổ biến nhất và có thể tìm thấy trong các hợp đồng thuê tàu NYPE '46, Baltime và Shelltime 4. Người thuê tàu chỉ có thể đình thuê tàu trong khoảng thời gian thực sự bị mất trong khoảng thời gian hoạt động bình thường của tàu bị ngăn cản. Khó khăn có thể nảy sinh khi tính toán lượng thời gian đã mất, nếu có. Ví dụ: nếu một tàu có 4 cần cẩu và một trong các cần cẩu đó bị hỏng thì người thuê tàu có thể cho rằng tàu bị đình thuê trong 1/4 thời gian để hoàn thành công việc làm hàng. Tuy nhiên, điều này có thể không xảy ra nếu không có sự chậm trễ nào thực sự xảy ra do các cần cẩu đang hoạt động khác đã được sử dụng để hoàn thành công việc vận chuyển hàng hóa mà không bị mất thời gian.

Phần thứ hai của điều 15 trong hợp đồng thuê tàu NYPE '46 quy định cụ thể rằng nếu tốc độ của tàu bị giảm do thiếu hụt hoặc hư hỏng của thân tàu, máy móc hoặc thiết bị thì người thuê tàu có quyền giảm tiền thuê cho thời gian đã mất và bất kỳ nhiên liệu bổ sung nào đã tiêu thụ và các

chi phí phát sinh thêm. (Để được tư vấn thêm về cách khấu trừ các yêu cầu bồi thường về tốc độ và việc tiêu thụ nhiên liệu, vui lòng xem bài viết riêng của chúng tôi).

c) Mất thời gian thực: người thuê tàu có tính đến thời gian bị ngưng trệ bổ sung/do hậu quả không?

Ví dụ: Một con tàu bị đình thuê trong một thời gian ngắn do hỏng động cơ. Vì thế, tàu đã không kịp dòng thủy triều hoặc mất chỗ để cập cầu. Theo điều 15 của NYPE '46, tàu sẽ chỉ bị đình thuê trong khoảng thời gian mà tàu không thể hoạt động bình thường (tức là cho đến khi động cơ được sửa chữa và tàu có thể tiếp tục dịch vụ tiếp theo được yêu cầu). Bất kỳ sự chậm trễ mang tính hậu quả nào phát sinh từ sự kiện đình thuê - chẳng hạn như không kịp dòng thủy triều - thường sẽ không được tính vào thời gian đình thuê.

d) Mất thời gian thực: người thuê tàu có tính đến thời gian được bù lại?

Nhìn chung, các chủ tàu không thể đòi bồi thường cho bất kỳ thời gian nào được bù lại sau sự cố đình thuê. Ví dụ: một tàu có hành trình đi từ Philippine đến Thượng Hải; tàu bị hỏng tại Philippine là sự cố đình thuê, và cần đi đến Hồng Kông để sửa chữa. Điều gây tranh cãi trong tính toán giá trị đình thuê theo khoản 15 của NYPE '46 là tàu vẫn đình thuê trong thời gian dành ra cho hành trình Philippine-Hồng Kông do sự cố đình thuê, ngay cả khi đi đến Hồng Kông để sửa chữa, tàu vẫn tiếp tục chuyến đi của mình đến Thượng Hải từ một địa điểm gần điểm đến Thượng Hải hơn.

Có căn cứ cho rằng tàu đang không thực hiện dịch vụ tiếp theo được yêu cầu chỉ vì tàu đang hoạt động theo cách thức phù hợp với việc thực hiện dịch vụ đó - vì vậy, trong ví dụ này, có thể sẽ không phù hợp cho các mục đích xác định liệu tàu có bị đình thuê hay không trên phần tuyến đường mà tàu đi đến Hồng Kông để sửa chữa trùng với tuyến đường đến Thượng Hải. Việc đi tới điểm đến dự định của người thuê tàu có thể không được Tòa án hoặc Hội đồng Xét xử của Anh coi là giống như việc di chuyển đến điểm đến đó. Tuy nhiên, trong ví dụ này, nếu Hồng Kông là điểm đến tiếp theo dự định thì kết quả có thể khác.

e) Mất thời gian thực: chủ tàu có thể lập luận rằng đã không xảy ra việc mất thời gian nếu trong khoảng thời gian bị mất, tàu không thể cập bến trong bất kỳ trường hợp nào?

Trường hợp tàu trôi dạt ở vùng biển quốc tế ngoài cảng trong 11 ngày do một sự kiện đình thuê ("vi phạm của Thuyền trưởng"), sẽ không phù hợp cho các mục đích của việc đình thuê theo điều 15 của NYPE '46 rằng đáng lẽ nếu tàu đã đi đến cảng 11 ngày trước đó thì tàu sẽ không có khả năng cập bến trước khi kết thúc thời gian 11 ngày vì ùn tắc. Trong trường hợp này, dịch vụ được yêu cầu tiếp theo sẽ là đi thẳng đến cảng và không trôi dạt trên biển quốc tế - theo đó, tàu sẽ bị đình thuê trong 11 ngày. ("Athena" [2013]).

Cản trở công bằng: Các sự cố khác không được liệt kê trong điều khoản đình thuê cho phép người thuê tàu cản trở từ tiền thuê

Trường hợp người thuê tàu yêu cầu chủ tàu bồi thường về việc vi phạm hợp đồng thuê tàu và bị thiệt hại hoặc phát sinh chi phí từ việc đó, nhưng vi phạm không phải là một sự kiện được liệt kê trong điều khoản đình thuê, người thuê tàu vẫn có thể giữ lại số tiền mà họ yêu cầu bồi thường từ toàn bộ hoặc một phần các khoản tiền thuê. Người thuê tàu sẽ có quyền cản trở như vậy khi:-

- Việc chủ tàu vi phạm hợp đồng đã làm mất khả năng sử dụng hoặc gây phương hại đến việc sử dụng (một phần hoặc toàn bộ) tàu của người thuê tàu.
- Người thuê tàu thực hiện quyền của mình một cách thiện chí và trên cơ sở hợp lý (ví dụ: bằng cách khấu trừ một số tiền được ấn định hợp lý cho yêu cầu bồi thường).
- Người thuê tàu chứng minh được chủ tàu đã vi phạm hợp đồng thuê tàu.

a) Người thuê tàu có thể có quyền bù trừ khiếu nại một yêu cầu bồi thường thiệt hại từ tiền thuê đối với các khiếu nại sau:

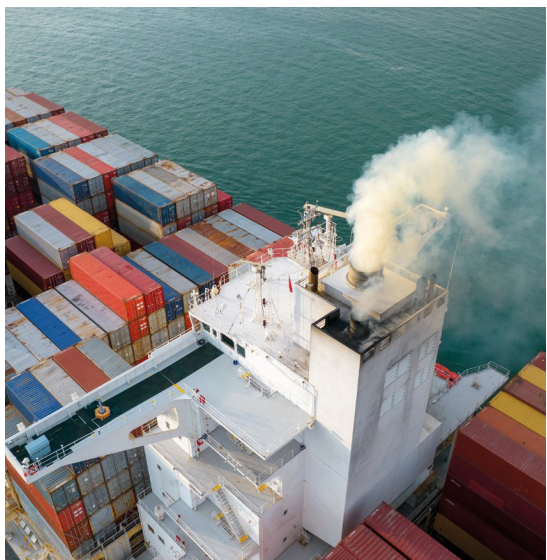
- Vi phạm bảo đảm về tốc độ.
- Chủ tàu không chất đầy đủ hàng hóa gây mất thời gian, hoặc
- Mất thời gian do chủ sở hữu không thực hiện đúng nghĩa vụ dọn dẹp của mình, gây mất thời gian.

b) Ví dụ về các khiếu nại thường không dẫn đến quyền được bù trừ từ các khoản thanh toán tiền thuê (danh sách này không đầy đủ):

- Khiếu nại về thiệt hại đối với hàng hóa.
- Mất hàng hóa dự kiến sẽ được người thuê tàu xếp lên tàu.
- Thuyền viên tham gia một vụ gian lận với các nhà cung cấp nhiên liệu.
- Khiếu nại về nhiên liệu.

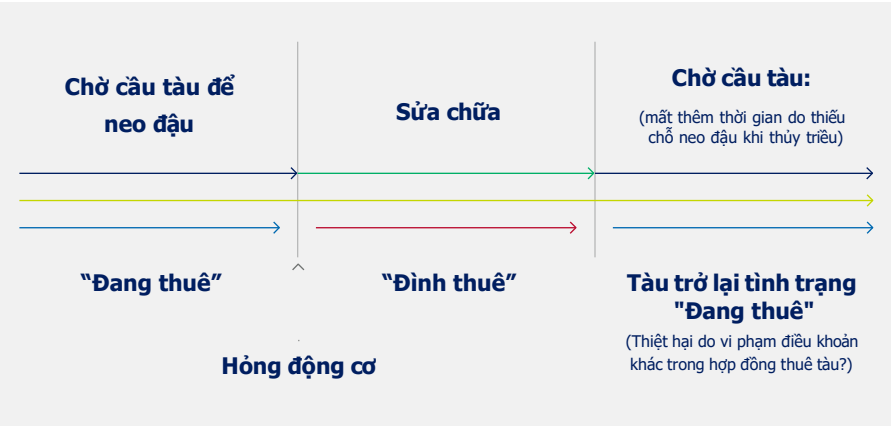
Các biện pháp khắc phục khác dành cho người thuê tàu

Điều quan trọng cần nhớ là theo điều 15 của NYPE '46, tàu sẽ chỉ bị đình thuê trong khoảng thời gian mà thời gian bị mất và hoạt động bình thường của tàu bị ngăn cản. Ví dụ: một sự kiện đình thuê có thể khiến tàu bị mất thời gian do lỗi thủy triều, mất vị trí neo đậu hoặc bị tổn thất do thiếu thiết bị cố định. Nếu những tổn thất này phát sinh do vi phạm hợp đồng thuê tàu thì người thuê tàu có thể khiếu nại yêu cầu bồi thường thiệt hại.



Do đó, người thuê tàu có thể yêu cầu bồi thường thiệt hại cho:

- Thời gian bị mất thêm hoặc các tổn thất khác phát sinh do vi phạm hợp đồng thuê tàu.
- Trong trường hợp tàu không bị đình thuê, thiệt hại về thời gian bị mất tương đương với tiền thuê trong thời gian đó. Người thuê tàu phải xác định hành vi vi phạm hợp đồng thuê tàu của chủ tàu. Người thuê tàu sẽ phải chứng minh rằng do vi phạm của chủ tàu, họ đã bị ngăn cản việc sử dụng tàu hoặc bị gây tổn hại trong việc sử dụng tàu trong khoảng thời gian liên quan. Điều này khác với việc đình thuê tàu (người thuê tàu không cần phải chứng minh một vi phạm thì mới có thể đình thuê tàu).



Tuy nhiên, yêu cầu bồi thường như vậy sẽ tùy thuộc vào những điều sau:

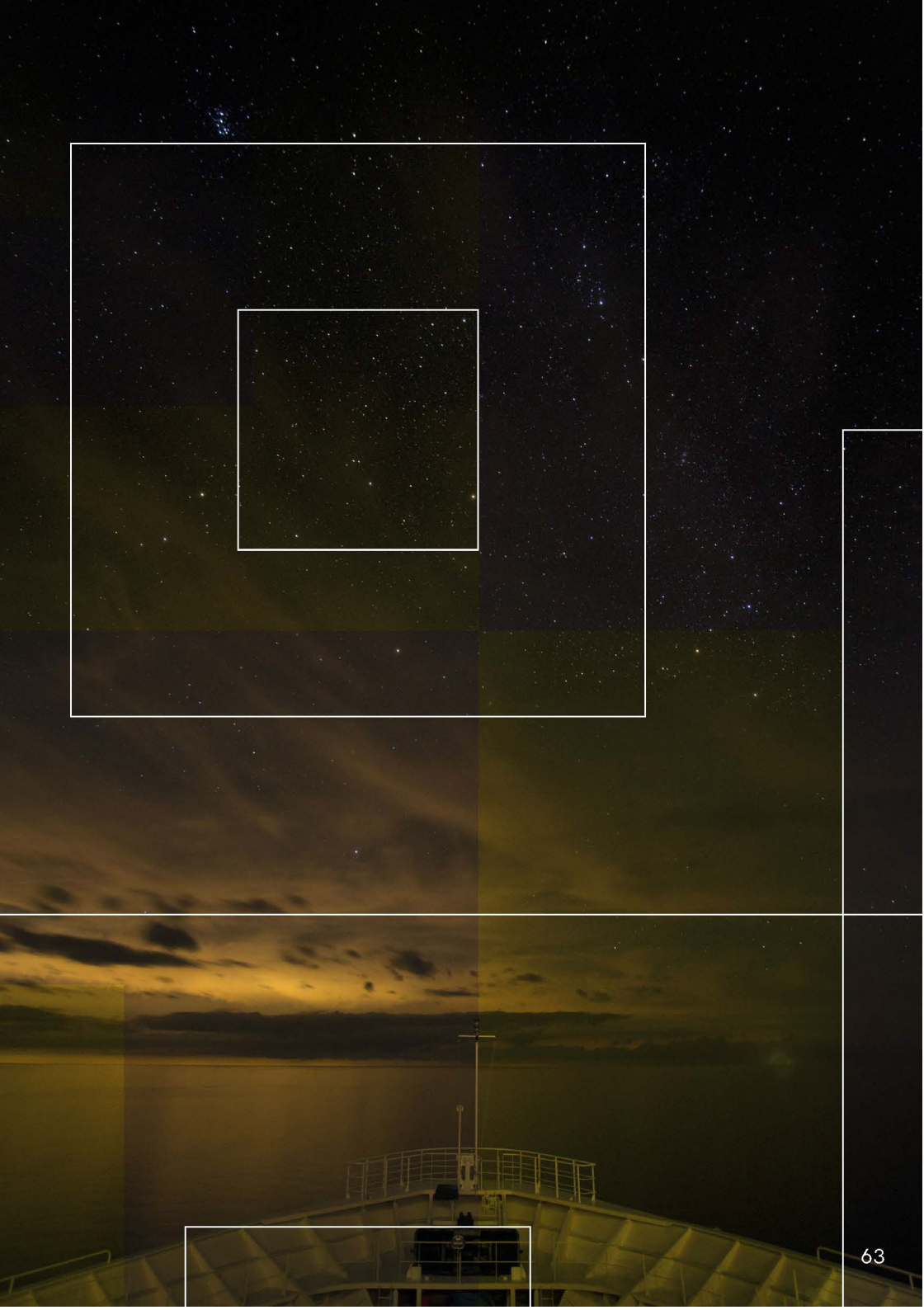
- Người thuê tàu phải chứng minh chủ tàu vi phạm hợp đồng thuê tàu (lưu ý rằng một số nghĩa vụ của chủ tàu không nghiêm ngặt, chẳng hạn như là nghĩa vụ của chủ tàu trong việc bảo trì tàu. Một số nghĩa vụ có thể được xác định bằng nghĩa vụ thực hiện sự “thận trọng hợp lý”, ví dụ: nghĩa vụ về khả năng đi biển đối với các khiếu nại về hàng hóa trong đó COGSA của Hoa Kỳ hoặc Quy tắc Hague/Hague-Visby được đưa vào hợp đồng thuê tàu), và
- Chủ tàu có thể có những cách biện hộ – ví dụ: nếu COGSA của Hoa Kỳ hoặc Quy tắc Hague/Hague-Visby được đưa vào hợp đồng thuê tàu, theo Điều 4 quy tắc 2(a), chủ tàu có thể có một cách biện hộ nếu tổn thất xảy ra do hành động, sơ suất hoặc vi phạm của thuyền trưởng, thủy thủ, hoa tiêu hoặc người làm công của chủ tàu trong việc điều hướng hoặc quản lý tàu, (“The Aquacharm” [1980]).
- Trong trường hợp thiết bị phụ bị mất, người thuê tàu phải chứng minh vi phạm của chủ tàu đã khiến người thuê tàu phải chịu thiệt hại đối với thiết bị phụ bị mất và những thiệt hại liên quan đến đó không quá xa xôi (ví dụ: nếu ngày hủy bỏ theo điều khoản về thiết bị phụ bị bỏ lỡ và thiết bị đó sau đó bị hủy vì mất thêm thời gian do một sự kiện can thiệp riêng biệt xảy ra sau vi phạm của chủ tàu, ví dụ như tàu bị lỡ thủy triều, có thể lập luận rằng yêu cầu bồi thường cho

thiết bị bị mất không phải là kết quả trực tiếp của vi phạm của chủ tàu và quá xa để có thể được bồi thường thiệt hại).

- Lưu ý rằng liệu một yêu cầu bồi thường thiệt hại có được chi trả hay không là một chủ đề chuyên ngành trong luật Anh, đặc biệt là khi liên quan đến quan hệ nhân quả và mối liên hệ, trường hợp này có thể cần lời khuyên chi tiết.

Tóm tắt: khi giải quyết một khiếu nại đình thuê, đây là các bước luôn cần phải tuân theo:

1. Kiểm tra điều khoản đình thuê: sự kiện có được liệt kê trong điều khoản đình thuê không? (Nếu sự kiện không được liệt kê, tôi có thể khiếu nại vì vi phạm hợp đồng thuê tàu không - có xảy ra vi phạm không?)
2. Có điều khoản cụ thể nào liên quan đến sự kiện này (hầm hàng khi đến nơi, hư hỏng cần trục) cung cấp một “bộ quy tắc hoàn chỉnh” không?
3. Kiểm tra xem sự kiện có ngăn cản hoàn toàn hoạt động bình thường của tàu không.
4. Tàu có thể bị đình thuê trong bao lâu (việc đình thuê không giải quyết được thời gian bị mất do hậu quả)?
5. Nếu sự kiện này không phải là sự kiện đình thuê, tôi vẫn có thể khấu trừ tiền thuê bằng cách bù trừ công bằng?
6. Tôi có thể yêu cầu bồi thường thiệt hại về thời gian bị mất do hậu quả bằng cách chứng minh một vi phạm riêng biệt (tiến hành ngay, bảo trì, v.v...) không
7. Nếu tôi khiếu nại về một vi phạm của hợp đồng, chủ tàu có quyền biện hộ không (COGSA của Hoa Kỳ hoặc quy tắc 2(a) Điều 4 của bộ Quy tắc Hague/



07 Quyền cầm giữ hàng hóa



Quyền cầm giữ hàng hóa

Trường hợp người thuê tàu chưa trả tiền thuê/cước phí vận chuyển cho chủ tàu thì chủ tàu có thể có quyền cầm giữ hàng hóa đã được vận chuyển, tức là không giao hàng cho người nhận, trong khi chờ thanh toán số tiền thuê/cước phí còn thiếu. Khi nào chủ tàu có thể thực hiện quyền cầm giữ?

Theo luật Anh, hợp đồng phải có quy định về quyền cầm giữ.

Chủ tàu chỉ có thể cầm giữ hàng hóa của người thuê tàu nếu hợp đồng thuê tàu giữa chủ tàu và người thuê tàu có điều khoản về quyền cầm giữ, chẳng hạn như điều khoản 18 của mẫu NYPE.

Điều khoản về quyền cầm giữ trong hợp đồng thuê tàu phải được đưa vào vận đơn

Để chủ tàu có thể cầm giữ hàng hóa không thuộc sở hữu của người thuê tàu, tức là người giữ vận đơn của bên thứ ba, điều khoản quyền cầm giữ theo hợp đồng thuê tàu của chủ tàu phải được đưa vào vận đơn (rõ ràng hoặc bằng cách tham chiếu). Mặt khác, mặc dù việc thực hiện quyền cầm giữ có thể là hợp pháp đối với người thuê tàu theo hợp đồng thuê tàu, điều này có thể là trái pháp luật đối với người nhận hàng theo vận đơn. Cách diễn đạt chung của phần được đưa vào vận đơn, chẳng hạn như mẫu Congenbill, "tất cả các điều khoản và điều kiện, quyền tự do và ngoại lệ của hợp đồng thuê tàu" sẽ chỉ bao gồm điều khoản về quyền cầm giữ theo

hợp đồng thuê tàu định hạn nếu vận đơn xác định hợp đồng thuê tàu định hạn như hợp đồng có các điều khoản được đưa vào. Tuy nhiên, nếu vận đơn không ghi rõ hợp đồng thuê tàu định hạn thì giả định thông thường là các điều khoản của hợp đồng thuê tàu hợp đồng thuê tàu chuyển cuối cùng mà theo đó việc vận chuyển theo vận đơn đang được thực hiện sẽ được đưa vào chứ không phải hợp đồng thuê tàu định hạn chính.

Chủ tàu danh nghĩa có quyền cầm giữ hàng hóa không?

Trong trường hợp chủ tàu danh nghĩa bị người thuê tàu nợ cước vận chuyển/tiền thuê nhưng vận đơn do chủ tàu chính phát hành, tức là chủ tàu là người vận chuyển theo hợp đồng, thì chủ tàu danh nghĩa không thể thực hiện quyền cầm giữ hàng hóa theo vận đơn vì họ không phải là một bên trong hợp đồng vận chuyển theo chứng từ vận chuyển. Không rõ liệu chủ tàu danh nghĩa có quyền yêu cầu chủ tàu chính thực hiện quyền cầm giữ trong những trường hợp này hay không.

Mặc dù chủ tàu danh nghĩa có thể không có quyền cầm giữ hàng hóa đối với người có quyền lợi về hàng hóa, họ vẫn có thể thực hiện quyền cầm giữ đối với người thuê lại bằng cách ra lệnh cho thuyền trưởng không giải phóng hàng hóa ("The Aegnoussiotis" [1977]), mặc dù cũng có quan điểm trái ngược nhau, xem ("The Agios Giorgis" [1976]).

Quyền cầm giữ có thể được thực hiện trong trường hợp nào và như thế nào?

Thông thường, quyền cầm giữ phải được thực hiện khi tàu đang neo đậu tại hoặc ngoài cảng dỡ hàng hoặc trên bờ nếu hàng hóa có thể được dỡ và lưu giữ trong kho dưới sự kiểm soát của chủ tàu (mặc dù chi phí lưu kho sẽ do chủ sở hữu chịu trừ khi có một điều khoản rõ ràng trong hợp đồng thuê tàu về việc thu hồi chi phí). Sau khi hàng hóa được giao cho người nhận (tức là không còn nằm dưới sự kiểm soát của chủ tàu), quyền cầm giữ sẽ bị mất.

Chủ tàu thường không thể thực hiện quyền này bằng cách dừng tàu trên đường đến cảng dỡ hàng, ví dụ: khi tiếp nhiên liệu. Tuy nhiên, có thể có những trường hợp đặc biệt trong đó (nếu có thể chứng minh được rằng không thể thực hiện quyền cầm giữ tại cảng dỡ hàng và bất kỳ việc vận chuyển nào tiếp theo sẽ dẫn đến việc mất quyền sở hữu/quyền cầm giữ hàng hóa sau khi hàng hóa đến cảng), thì quyền cầm giữ có thể được thực hiện sớm hơn tại cảng dỡ hàng.



Quyền cầm giữ hàng hóa có được công nhận theo luật pháp địa phương không?

Ngay cả khi có quyền cầm giữ theo hợp đồng theo luật Anh, quyền cầm giữ phải có khả năng - cả về mặt pháp lý và trên thực tế, được thực hiện tại khu vực pháp lý địa phương, tức là nơi dỡ hàng. Quyền cầm giữ theo hợp đồng sẽ cần phải được công nhận và có hiệu lực thi hành theo luật pháp địa phương (ví dụ: theo lệnh của tòa án). Nhiều khu vực pháp lý như Trung Quốc, không công nhận quyền cầm giữ hàng hóa, trừ khi hàng hóa đó thuộc sở hữu của người nợ, vì vậy trừ khi hàng hóa thuộc sở hữu của người thuê tàu, chủ tàu không thể cầm giữ hàng hóa.

Nếu chủ tàu thực hiện quyền cầm giữ trái với luật pháp địa phương, chủ tàu có thể bị yêu cầu bồi thường thiệt hại do chậm trễ và mất lợi nhuận/bắt giữ tàu từ người giữ vận đơn.

Xử lý hàng hóa bị cầm giữ

Sau khi thực hiện quyền cầm giữ hàng hóa, chủ tàu vẫn có nghĩa vụ trông coi hàng hóa với tư cách là người nhận giữ hàng hóa. Nếu người thuê tàu vẫn chưa thanh toán cước vận chuyển/tiền thuê thì chủ tàu có thể muốn bán hàng hóa để thu hồi tiền cước/tiền thuê từ tiền bán hàng. Trừ khi có quy định rõ ràng, điều khoản về quyền cầm giữ sẽ không trao cho chủ sở hữu quyền tự động bán hàng hóa. Kể cả khi có quy định rõ ràng trong điều khoản về quyền cầm giữ, vẫn có thể cần hoặc nên xin lệnh từ tòa án địa phương.

Cần phải luôn tham khảo ý kiến về luật pháp địa phương trước khi thực hiện quyền lưu giữ hàng hóa.

Quyền cầm giữ áp dụng đối với những khoản nợ nào?

Khi đã xác định được rằng chủ tàu có quyền cầm giữ hàng hóa theo hợp đồng, chủ tàu phải chứng minh rằng số tiền thực tế đã đến hạn và chưa được thanh toán vào thời điểm quyền lưu giữ được thực hiện và loại yêu cầu thanh toán đó được điều chỉnh bởi điều khoản về quyền lưu giữ. Ví dụ: trong trường hợp không có bất kỳ từ ngữ cụ thể nào, quyền cầm giữ đối với việc không thanh toán cước vận chuyển sẽ không bao gồm yêu cầu thanh toán tiền phạt lưu giữ tàu quá hạn hoặc bất kỳ khoản tiền nào phải trả theo hợp đồng thuê tàu, ngoài cước phí vận chuyển. (tuy nhiên, hãy xem Điều 8 của hợp đồng thuê tàu Gencon 1994, được soạn thảo rộng rãi và mở rộng quyền lưu giữ đối với nhiều yêu cầu bồi thường: "chủ tàu có quyền cầm giữ hàng hóa và tất cả các khoản cước phí phụ, tiền phạt lưu giữ tàu quá hạn, yêu cầu bồi thường thiệt hại và tất cả các khoản tiền khác phải trả theo hợp đồng thuê tàu này, bao gồm cả chi phí thu hồi các khoản tiền đó").

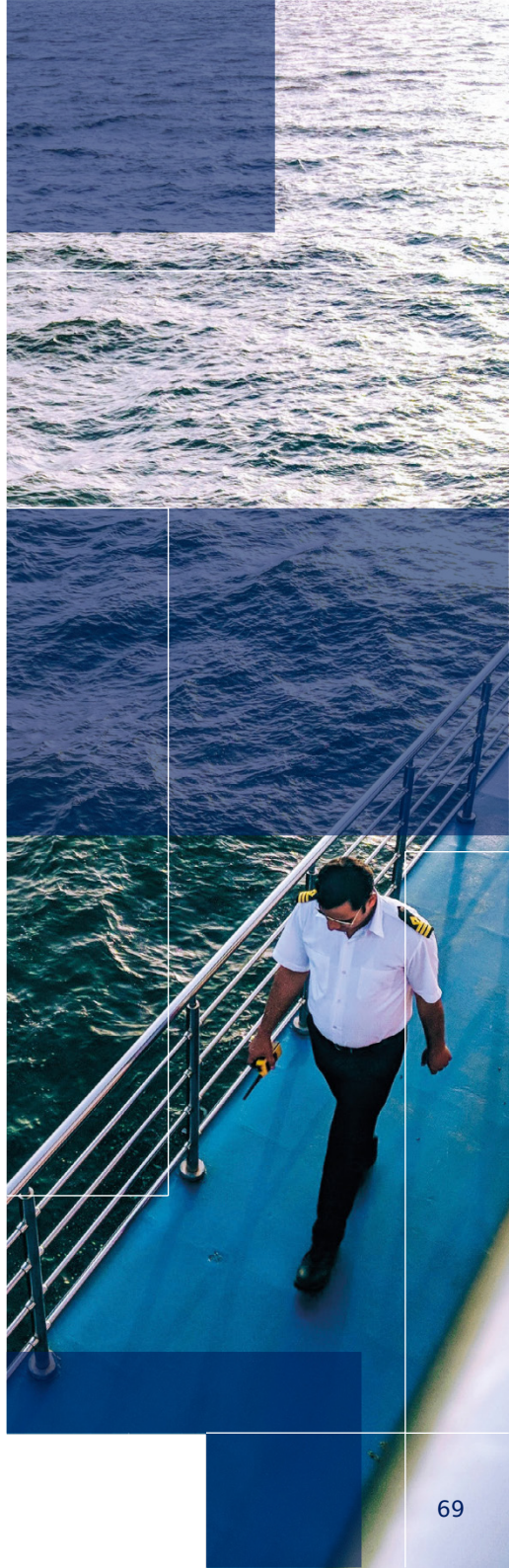
Liệu thời gian bị mất có thuộc trách nhiệm của người thuê tàu không?

Theo các điều khoản trong hợp đồng thuê tàu định hạn, tàu phải tiếp tục được thuê trong khi chủ tàu thực hiện quyền cầm giữ theo hợp đồng. Tương tự, đối với một hợp đồng thuê tàu chuyển, thời gian xếp hàng, lưu giữ tàu quá hạn, giữ tàu phải do người thuê tàu chịu trách nhiệm.

Tuy nhiên, chủ tàu phải hành động hợp lý và nếu, ví dụ như, có sẵn một giải pháp thiết thực và tiết kiệm chi phí hơn nhưng giải pháp đó không được tuân theo (lưu kho thay vì từ chối dỡ hàng) thì thời gian có thể bị tạm dừng.

Danh sách kiểm tra khi xem xét quyền cầm giữ hàng hóa

- Có quyền cầm giữ theo hợp đồng không (Kiểm tra hợp đồng thuê tàu)?
- Hàng hóa có thể bị cầm giữ đối với loại khiếu nại nào (cước phí vận chuyển, tiền phạt lưu giữ tàu quá hạn, giữ tàu, bồi thường thiệt hại)?
- Các khoản tiền này đến hạn chưa?
- Quyền cầm giữ trong hợp đồng thuê tàu có được đưa vào hợp đồng vận chuyển không (kiểm tra hợp đồng thuê tàu nào được đưa vào vận đơn – của chủ tàu hay của người thuê tàu)?
- Chủ tàu danh nghĩa thường không thể cầm giữ hàng hóa trừ khi họ là người vận chuyển theo vận đơn?
- Hàng hóa có thể được cầm giữ ở đâu?
- Luật pháp địa phương có cho phép cầm giữ hàng hóa không?
- Hãy nhớ rằng một khi hàng hóa đã bị cầm giữ, người cầm giữ sẽ kiểm soát/ chịu trách nhiệm/chi phí/phí tổn của hàng hóa đó.



08 Quyền cầm giữ cước phí cho thuê lại



Quyền cầm giữ cước phí cho thuê lại

Chủ tàu có thể thu hồi tiền thuê tàu như thế nào trong trường hợp người thuê tàu không trả đủ tiền thuê theo hợp đồng thuê tàu định hạn? Chủ tàu có thể thu hồi tàu hoặc thậm chí kiện người thuê tàu. Tuy nhiên, điều này sẽ tốn thời gian, tiền bạc và có thể không hiệu quả, đặc biệt nếu người thuê tàu không có tài sản.

Một giải pháp là sử dụng nguồn thu nhập của người thuê tàu:

- a) Người thuê tàu có thể tự mình vận chuyển hàng hóa;
- b) Việc người thuê tàu sử dụng tàu có thể tạo ra thu nhập bằng các cách sau:
 - i) Thu cước vận chuyển theo vận đơn;
 - ii) Thu cước vận chuyển theo hợp đồng thuê tàu chuyển phụ; hoặc
 - iii) Thu tiền thuê theo hợp đồng thuê tàu định hạn phụ.

Có được quyền cầm giữ đối với cước phí cho thuê lại là một cơ chế cho phép chủ tàu chặn khoản thu nhập trả cho người thuê tàu bằng cách yêu cầu người có quyền lợi về hàng hóa hoặc người thuê lại phải trả cho chủ tàu bất kỳ khoản cước vận chuyển hoặc tiền thuê lại nào (như quy định tại đoạn b. ở trên) mà lẽ ra họ phải trả cho người thuê tàu vi phạm. (Đối với cước vận chuyển theo vận đơn, hãy xem phần sau).

Quyền cầm giữ đối với cước phí cho thuê lại chỉ có thể phát sinh như một quyền theo hợp đồng (và không tồn tại trong thông luật). Cách diễn đạt điển hình của một điều khoản về quyền cầm giữ là như sau:

“Chủ tàu sẽ có quyền cầm giữ đối với tất cả hàng hóa và tất cả các khoản cước phí cho thuê lại đối với bất kỳ số tiền nào phải trả theo Hợp đồng thuê tàu này và Người thuê tàu có quyền giữ tàu đối với tất cả các khoản tiền đã trả trước và không phát sinh...” (NYPE 1946, điều 18). Xem thêm NYPE 1993, điều 23 và Baltime 1939, điều 17.

Quyền cầm giữ theo hợp đồng đối với cước phí cho thuê lại có bao gồm cước phí cho thuê lại nhiều lần không?

Theo hợp đồng thuê tàu NYPE, chủ tàu có quyền cầm giữ cước phí cho thuê lại. Về khía cạnh đó, hợp đồng thuê tàu phụ cũng nên có một điều khoản về quyền lưu giữ đối lập với điều khoản trong hợp đồng thuê tàu phía trên, do đó cung cấp một chuỗi các điều khoản về quyền cầm giữ không bị gián đoạn trong khuôn khổ của chuỗi hợp đồng thuê tàu.

Quyền cầm giữ sẽ không áp dụng cho các khoản cước phí cho thuê lại nhiều lần nếu từ ngữ được sử dụng có chỉ dẫn khác. Ví dụ: điều khoản về quyền cầm giữ trong hợp đồng thuê tàu Baltime đề cập đến cước phí cho thuê lại là “thuộc về người thuê tàu định hạn”.

Quyền cầm giữ theo hợp đồng đối với cước phí cho thuê lại có bao gồm tiền thuê theo hợp đồng thuê tàu định hạn phụ không?

Điều 18 của NYPE 1946 quy định rằng “Chủ tàu sẽ có quyền cầm giữ đối với tất cả hàng hóa và tất cả các khoản cước phí cho thuê lại....”. Có những quyết định mâu thuẫn của tòa án về việc liệu điều khoản trên có bao gồm tiền cho thuê lại hay không. Tuy nhiên, quan điểm gần đây nhất dường như là quyền lưu giữ đối với “cước phí cho thuê lại” không bao gồm quyền lưu giữ đối với tiền thuê lại (“The Bulk Chile” [2013]). Tất nhiên, cách diễn đạt rõ ràng sẽ thay đổi tình thế, ví dụ như điều 23 của NYPE 1993: “quyền cầm giữ tất cả hàng hóa và tất cả các khoản cước phí cho thuê lại và/hoặc tiền thuê lại”.

Chủ tàu có quyền cầm giữ cước phí vận chuyển theo vận đơn khi trong vận đơn có quy định “cước phí vận chuyển được trả theo hợp đồng thuê tàu (chuyển phụ)”?

Đúng. Điều khoản quy định cước phí vận chuyển “phải trả theo hợp đồng thuê tàu” (không phải là hợp đồng thuê tàu của chủ tàu) không loại trừ quyền đó. Cước phí vận chuyển vẫn thuộc về chủ tàu, mặc dù có thể phải trả cho một bên khác (“The Bulk Chile” [2013]).

Khi nào chủ tàu có thể thực hiện quyền cầm giữ?

Cần phải phân biệt giữa cước phí vận chuyển theo hợp đồng thuê tàu và theo vận đơn.

Liên quan đến cước phí vận chuyển theo hợp đồng thuê tàu, chủ tàu chỉ được phép cầm giữ cước phí vận chuyển cho đến khi thực tế có vi phạm nghĩa vụ thanh toán cho chủ tàu. Việc vi phạm nghĩa vụ thanh toán có thể xảy ra hoặc không thể tránh khỏi (trong tương lai) là chưa đủ (“The Spiros C” [2000]).

Liên quan đến cước phí vận chuyển theo vận đơn, người ta tin rằng có một điều khoản ngụ ý hạn chế quyền của chủ tàu đối với việc cầm giữ cước phí vận chuyển theo vận đơn trừ khi tiền thuê và/hoặc các khoản tiền khác đến hạn theo Hợp đồng thuê tàu (“The Bulk Chile” [2013]). Tuy nhiên, gần đây người ta cho rằng không có thuật ngữ ngụ ý nào tồn tại và không có hạn chế nào đối với chủ tàu. Do đó, chủ tàu có thể thu cước phí vận chuyển theo vận đơn dù người thuê tàu có vi phạm hay không (“The Smart” [2021]).

Khi nào quyền này bị mất?

Quyền cầm giữ phải được thực hiện theo yêu cầu phải được nhận trước khi người thuê tàu lại thanh toán cước vận chuyển cho người thuê tàu, hoặc cho đại lý của họ (“Samsun Logix v Oceantrade” [2008]).

Thủ tục thực hiện quyền cầm giữ

Bằng cách thông báo cho công ty về việc thanh toán cước phí cho thuê lại. Thông báo này không cần phải theo bất kỳ hình thức cụ thể nào. Tuy nhiên, thông báo phải nêu rõ rằng:

- Người thuê tàu không trả được tiền thuê;
- Nguồn gốc của quyền cầm giữ;
- Yêu cầu thanh toán, nên được định lượng càng chính xác càng tốt;
- Hậu quả của việc không tuân thủ thông báo cầm giữ, cụ thể là bên nhận được thông báo cầm giữ có thể phải trả tiền thuê/cước phí vận chuyển đang bị cầm giữ hai lần.

Nên yêu cầu luật sư soạn thảo thông báo để tuân thủ tất cả các yêu cầu.

Có thể giữ lại bao nhiêu?

Theo quyền cầm giữ, chủ tàu chỉ có thể giữ lại những khoản tiền đến hạn phải trả bởi người thuê tàu định hạn ("Samuel v West Hartlepool" [1906]), com. Cas. 115. Ví dụ: nếu quyền cầm giữ đối với cước phí cho thuê lại được thực hiện vào ngày 15 tháng 5 thì quyền cầm giữ sẽ chỉ có hiệu lực đối với tiền thuê chưa thanh toán phải được trả trước ngày đó, nhưng không có hiệu lực đối với tiền thuê đến hạn vào ngày 20 tháng 5. Tương tự, quyền cầm giữ không mở rộng đến yêu cầu bồi thường thiệt hại của chủ tàu theo hợp đồng thuê tàu định hạn.

Sau khi trừ đi số tiền phải trả, chủ tàu phải hạch toán số dư còn lại với người thuê tàu. Tuy nhiên, nếu có:

- a) Khoản tiền thuê chưa trả và không được bảo đảm bởi quyền cầm giữ (xem phần trước); hoặc
- b) Chủ tàu yêu cầu người thuê tàu bồi thường thiệt hại,

Chủ tàu có thể có quyền bù trừ và yêu cầu thanh toán ngược lại trên số dư đối với số tiền đến hạn phải trả hoặc yêu cầu bồi thường thiệt hại ("Samuel v West Hartlepool").

Vận đơn "cước phí trả trước"

Vận đơn có nội dung "cước phí trả trước" không nhất thiết có nghĩa là chủ hàng sẽ bị ngăn cầm giữ cước phí cho thuê lại. Thực tế quan trọng cần xác định là liệu cước phí vận chuyển đã thực sự được thanh toán hay chưa. Đôi khi cước phí chỉ được thanh toán một phần hoặc hoàn toàn chưa được thanh toán, mặc dù vận đơn ghi rõ đó là "cước phí trả trước".

Điều gì sẽ xảy ra nếu người thuê lại bỏ qua thông báo về quyền cầm giữ?

Nếu người thuê lại bỏ qua thông báo cầm giữ và tiếp tục trả cước phí vận chuyển cho người thuê tàu vi phạm, người thuê lại sẽ có trách nhiệm thanh toán số cước phí vận chuyển đó cho chủ tàu mặc dù người thuê tàu lại đã trả số tiền tương tự cho người thuê tàu cấp trên trong chuỗi hợp đồng thuê tàu.



09 Rút tàu về & đình chỉ dịch vụ của tàu



Rút tàu về & đình chỉ dịch vụ của tàu

Khi người thuê tàu không trả tiền đúng hạn, chủ tàu có nhiều biện pháp khắc phục. Họ có thể chọn cầm giữ hàng hóa, cước phí vận chuyển (cước phí cho thuê lại) và/hoặc tiền thuê (tiền thuê lại) (xem các bài viết trước). Ngoài ra, chủ tàu có thể có quyền rút tàu khỏi hợp đồng thuê tàu hoặc đình chỉ dịch vụ của tàu và thủy thủ đoàn đối với người thuê tàu.

Dưới đây là 10 yếu tố cần xem xét. (Lưu ý rằng các yếu tố 4, 5, 6, 7 và 9 dưới đây chỉ áp dụng liên quan đến việc rút tàu về, tức là không đình chỉ dịch vụ do người thuê tàu chậm hoặc không thanh toán tiền thuê.)

1) Chủ tàu có quyền rút tàu khỏi hợp đồng thuê tàu hoặc đình chỉ dịch vụ không?

Trừ khi được quy định trong hợp đồng thuê tàu, luật pháp Anh không quy định quyền rút tàu khỏi hợp đồng thuê tàu cũng như đình chỉ dịch vụ do không trả hoặc chậm trả tiền thuê. Đúng hơn, trong trường hợp không trả hoặc chậm trả tiền thuê, chủ tàu chỉ có quyền yêu cầu thanh toán số tiền thuê còn nợ cộng với lãi suất trên số tiền trả chậm.

a) Trường hợp chủ tàu có quyền rõ ràng

NYPE 1946 – Dòng 61-62, NYPE 1993 Dòng 150-151 và Baltime – Điều 6 / Dòng 86 đều quy định rõ ràng quyền rút tàu về vì chậm thanh toán.

Chỉ có hợp đồng thuê tàu NYPE 1993 tiêu chuẩn mới trao quyền rõ ràng cho chủ tàu để đình chỉ dịch vụ. Các hợp đồng thuê tàu khác sẽ cần phải có một điều khoản phụ để cấp quyền này, chẳng hạn như “điều khoản không thanh toán tiền thuê đối với các hợp đồng thuê tàu định hạn” của Bimco.

b) Trường hợp chủ tàu không có quyền rõ ràng

Nếu không có quyền rõ ràng rút tàu về và chủ tàu mong muốn lấy lại tàu từ hợp đồng thuê tàu thì chủ tàu phải đối mặt với con đường khó khăn hơn. Việc thanh toán tiền thuê không phải là một điều kiện và do đó việc không thanh toán tiền thuê sẽ không phải là một vi phạm nghiêm trọng (“The Astra” [2016]).

Trong những trường hợp như vậy, chủ tàu sẽ cần phải chứng minh việc người thuê tàu không trả tiền thuê cũng được coi là vi phạm nghiêm trọng hợp đồng thuê tàu mà một khi được chủ tàu chấp nhận, sẽ chấm dứt hợp đồng thuê tàu. Vấn đề khó khăn mà chủ tàu gặp phải trong tình huống này là không thanh toán bao nhiêu khoản tiền thuê sẽ cấu thành một vi phạm nghiêm trọng.

2) Tiền thuê có thực sự bị chậm trả không?

a) Quy tắc nửa đêm

Hợp đồng thuê tàu sẽ rất hiếm khi đặt ra thời hạn/thời gian thanh toán. Trong trường hợp không có thỏa thuận rõ ràng hoặc theo thông lệ đã định trước, người thuê tàu có thời hạn đến nửa đêm vào ngày đến hạn để thanh toán ("The Afvos"). Như vậy:

- Thời điểm tàu được giao theo hợp đồng thuê tàu là không liên quan; và
- Sẽ không có vấn đề gì nếu ngân hàng đóng cửa và đã quá muộn để chuyển tiền.

b) Khi nào việc thanh toán được coi là được thực hiện?

Nguyên tắc chung là việc thanh toán được thực hiện khi ngân hàng của chủ tàu quyết định ghi có vào tài khoản. Như vậy:

- Lệnh chuyển tiền của người thuê tàu không tương ứng với việc thanh toán.
- Một lệnh không hủy ngang cho ngân hàng về việc thanh toán tiền thuê có thể được coi là đã thanh toán sau khi ngân hàng của chủ tàu nhận được và xác thực lệnh chuyển tiền.



c) Tiền thuê đến hạn vào một ngày không phải là ngày ngân hàng làm việc

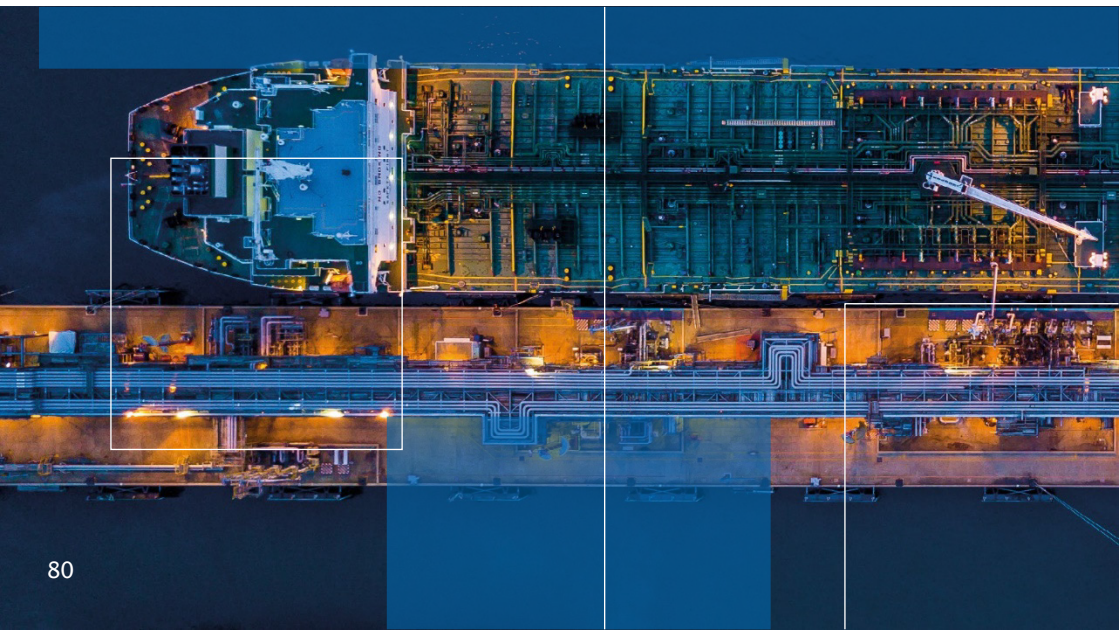
Đối với tiền thuê “phải trả trước”, nếu tiền thuê đến hạn vào ngày không phải là ngày ngân hàng làm việc, việc thanh toán phải được thực hiện sớm hơn, mặc dù chủ tàu vẫn phải đợi cho đến khi việc thanh toán bị trễ vào ngày đến hạn chính thức trước khi rút tàu về (“The Laconia”).

Ví dụ: nếu tiền thuê đến hạn vào ngày Chủ nhật (nếu Chủ nhật không phải là ngày làm việc của ngân hàng), người thuê tàu phải thanh toán trước thứ Sáu (ngày làm việc cuối cùng của ngân hàng), nhưng chủ tàu chỉ có thể rút tàu về hoặc bắt đầu quá trình rút tàu về (tùy theo thời hạn thuê tàu chính xác) sau nửa đêm Chủ Nhật. Chủ tàu cũng phải cẩn thận trong trường hợp hội đồng xét xử thấy rằng đã có một thông lệ được giải quyết về việc chủ tàu chấp nhận thanh toán trễ trong suốt lịch sử của hợp đồng thuê tàu.

3) Người thuê tàu thanh toán một phần/không thanh toán tiền thuê liên quan đến tranh chấp hợp đồng thuê tàu. Chủ tàu có thể rút tàu về hoặc đình chỉ dịch vụ nếu thanh toán không đủ?

Trường hợp chủ tàu có quyền rõ ràng để rút tàu về hoặc đình chỉ việc thuê tàu thì họ có thể rút tàu khỏi hợp đồng thuê tàu hoặc đình chỉ dịch vụ khi người thuê tàu không thanh toán, chậm thanh toán hoặc thanh toán không đầy đủ. Tuy nhiên, trong một số trường hợp nhất định, người thuê tàu có quyền khấu trừ tiền thuê. Nếu, do kết quả của quyền như vậy, tiền thuê không còn nợ thì chủ tàu sẽ không có quyền rút tàu về. Có hai câu hỏi phát sinh:

- a) Người thuê tàu có quyền khấu trừ trong trường hợp nào?
- b) Người thuê tàu được khấu trừ bao nhiêu tiền thuê?



a) Người thuê tàu có quyền khấu trừ hay không?

Trong một số trường hợp nhất định, người thuê tàu có quyền khấu trừ tiền thuê khi có i) quyền theo hợp đồng ii) sự kiện đình thuê, hoặc iii) quyền “bù trừ”.

Nếu không có quyền khấu trừ thì việc người thuê tàu tin tưởng một cách trung thực và hợp lý rằng họ có quyền khấu trừ sẽ không ngăn cản chủ tàu thực hiện quyền rút tàu về hoặc đình chỉ dịch vụ của mình một cách hợp lệ.

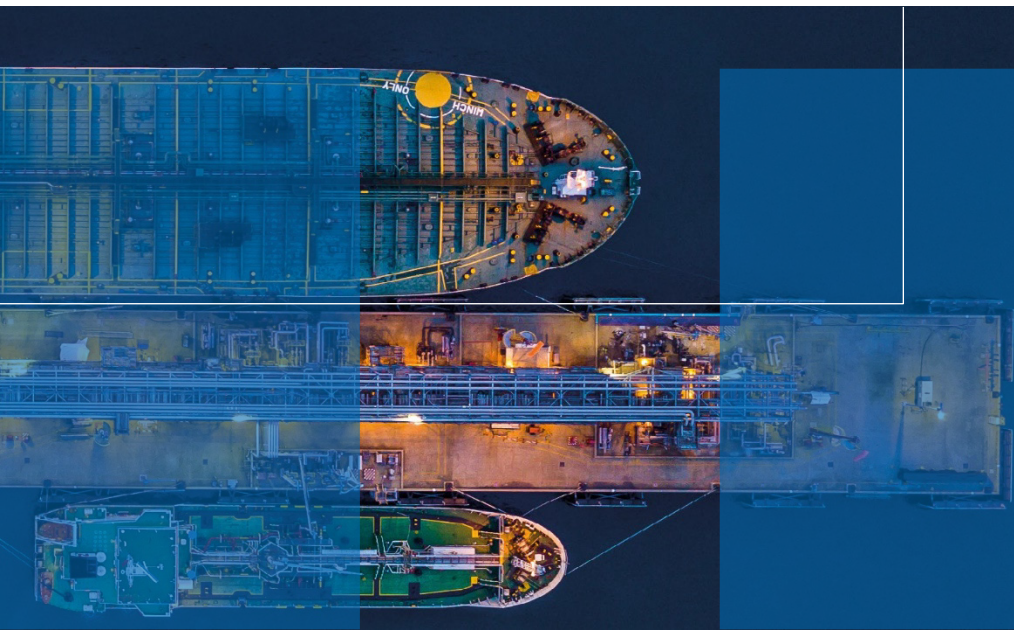
b) Người thuê tàu được khấu trừ bao nhiêu tiền thuê?

Nếu có quyền khấu trừ và người thuê tàu định lượng tổn thất của họ bằng một đánh giá hợp lý được thực hiện một cách thiện chí — và chỉ khấu trừ số tiền đã định lượng — thì họ không vi phạm pháp luật và chủ tàu khi đó sẽ không có quyền rút tàu về hoặc đình chỉ dịch vụ (“The Nanfri”).

4) Chủ tàu có được rút tàu ngay khi chậm thanh toán không?

Phải phân biệt theo việc liệu hợp đồng thuê tàu có quy định/điều khoản “phản kỹ thuật” (anti-technicality) hay không.

- a) Trong trường hợp có quyền rút tàu về rõ ràng và không có điều khoản phản kỹ thuật, chủ tàu có thể rút tàu về ngay khi việc thanh toán tiền thuê bị trễ và/hoặc quá hạn.
- b) Trong trường hợp có quyền rút tàu về rõ ràng nhưng hợp đồng thuê tàu có quy định phản kỹ thuật thì chủ tàu sẽ phải tuân thủ các thủ tục nhất định và cho người thuê tàu một thời gian ân hạn trước khi họ có thể thực hiện quyền rút tàu về (xem đoạn 5 dưới đây).





5) Quy định “phản kỹ thuật”

Biểu mẫu tiêu chuẩn của NYPE 93 (không phải phiên bản năm 1946) có chứa điều khoản “phản kỹ thuật”. (Lưu ý rằng nếu mẫu hợp đồng thuê tàu tiêu chuẩn không bao gồm điều khoản như vậy thì thông thường sẽ tìm thấy điều khoản đó trong các điều khoản phụ.) Nếu chủ tàu không thực hiện đúng thủ tục hoặc rút tàu về sớm hơn thời hạn quy định trong thời gian ân hạn thì bản thân chủ tàu sẽ vi phạm nghiêm trọng hợp đồng thuê tàu, điều này cho phép người thuê tàu giữ nguyên hợp đồng thuê tàu, hoặc xem như hợp đồng thuê tàu đã chấm dứt (trong trường hợp này chủ tàu sẽ không phản đối) và yêu cầu chủ tàu bồi thường thiệt hại do chấm dứt hợp đồng thuê tàu. Do đó, điều quan trọng là phải tuân thủ quy trình phản kỹ thuật đến từng chi tiết.

a) Điều khoản “phản kỹ thuật”: cách diễn đạt của thông báo do chủ tàu đưa ra

Thông báo phải được diễn đạt dứt khoát và rõ ràng. Nên tránh những từ như “chủ tàu sẽ cân nhắc việc rút tàu về/có thể rút tàu về/sẽ dựa vào quyền của mình để rút tàu về/sẽ tạm thời rút tàu về”.

Cách diễn đạt của thông báo phải làm rõ rằng:

1. Tiền thuê chưa được trả đúng hạn và đầy đủ; và
2. Chủ tàu đưa ra tối hậu thư rằng toàn bộ số tiền thuê phải được trả trong thời gian ân hạn quy định, nếu không chủ tàu “sẽ rút” tàu về.

b) Quy định “phản kỹ thuật”: thời điểm thông báo

Thông báo không thể được đưa ra cho đến khi quá hạn thanh toán tiền thuê, tức là sau nửa đêm của ngày hết hạn. Nhưng “nửa đêm” được tính theo múi giờ nào? Ví dụ: giả sử chủ tàu là người Nhật và người thuê tàu có trụ sở tại Singapore, tàu đang xếp hàng ở Brazil, thanh toán tiền thuê được thực hiện bằng Đô-la Mỹ (do đó được thực hiện thông qua Ngân hàng thanh toán bù trừ New York) và tài khoản ngân hàng của chủ tàu ở London.

Chủ tàu có xem thời gian bằng cách tham khảo:

- Địa điểm kinh doanh của người thuê tàu?
- Địa điểm kinh doanh của chủ tàu?
- Vị trí của tàu?
- Vị trí của tài khoản ngân hàng thanh toán (hoặc nhận)? (Nếu việc thanh toán được thực hiện bằng Đô-la Mỹ, hãy cẩn thận với các múi giờ khác nhau ở Hoa Kỳ).

Theo luật pháp Anh, câu trả lời cho câu hỏi này là không rõ ràng. Vì vậy, để đảm bảo an toàn, chủ tàu nên thông báo vào ngày/giờ muộn nhất có thể áp dụng.

c) Quy định “phản kỹ thuật”: thời hạn của Thông báo

Rất thường xuyên, điều khoản phản kỹ thuật sẽ quy định thời gian ân hạn bằng cách tham chiếu đến ngày làm việc hoặc các ngày làm việc của ngân hàng. Khi tính toán thời hạn, phải đặc biệt thận trọng đối với “ngày ngân hàng làm việc/ngày làm việc” vì các ngày này thường khác với ngày theo lịch.

Điều này có thể khó tính toán vì sẽ phải tính đến nhiều khu vực pháp lý (như trên liên quan đến việc xác định thời điểm thông báo) đối với:

- Ngày lễ; và
- Ngày cuối tuần (những ngày này có thể khác nhau ở các quốc gia khác nhau).

Một lần nữa, cần thận trọng. Nếu chủ tàu rút tàu về trước khi kết thúc thời gian ân hạn thì họ sẽ có hành vi vi phạm nghiêm trọng.

6) Thông báo rút tàu về

Không cần có biểu mẫu hoặc cách diễn đạt cụ thể nào cho thông báo rút tàu về. Tuy nhiên, thông báo này phải:

- Làm rõ rằng chủ tàu coi việc không trả tiền thuê là chấm dứt hợp đồng thuê; (“Aegnoussiotis” [1977]) và
- Được gửi cho người thuê tàu (chủ tàu không thể chỉ đưa cho thuyền trưởng) (“The Georgios C.” [1971]).

7) Các cân nhắc khác: Từ bỏ bằng hành vi hoặc từ ngữ

Mặc dù chủ tàu có thể có được quyền rút tàu về, họ có thể bị mất quyền này trong một số trường hợp nhất định nếu hành vi tiếp theo của họ dẫn đến việc từ bỏ. Chủ tàu phải cẩn thận để lời nói và hành động của họ không cấu thành việc chủ tàu từ bỏ việc thực hiện quyền rút tàu về.



a) Từ bỏ: chủ tàu có thể từ bỏ quyền rút tàu khỏi hợp đồng thuê tàu nếu họ trì hoãn việc rút tàu về không?

Khi hết thời gian ân hạn, chủ tàu phải rút tàu về trong một thời gian hợp lý. Việc không rút tàu về trong một thời gian hợp lý có thể dẫn đến việc từ bỏ quyền này. Thế nào là thời gian hợp lý về cơ bản là một câu hỏi thực tế. Chủ tàu sẽ được phép có thời gian để kiểm tra xem đã nhận được tiền chưa và yêu cầu tư vấn pháp lý nhanh. ("The Laconia" [1977]).

Nói chung, câu hỏi là: liệu chủ tàu đã hành động theo cách để cho người thuê tàu biết rằng họ đã chọn tiếp tục hợp đồng thuê tàu và do đó từ bỏ quyền rút tàu về hay chưa (ví dụ: bằng cách chấp nhận trả tiền thuê trễ – xem bên dưới)?

b) Từ bỏ: chủ tàu có thể chấp nhận chậm thanh toán toàn bộ và sau đó rút tàu về không?

Nếu số tiền được chấp nhận mà không có bất kỳ tiêu chuẩn nào, tức là "như thể" tiền thuê đã được trả đúng hạn thì chủ tàu sẽ không thể rút tàu về ("The Brimnes"). Việc từ bỏ có thể được hiểu là chống lại chủ tàu nếu tiền được giữ lại trong một thời gian dài mà không rút tàu về. Tuy nhiên, việc ngân hàng đã nhận được tiền và đang xử lý sẽ không tự nó (mà không nhiều hơn) cấu thành việc chủ tàu chấp nhận tiền thuê và từ bỏ quyền rút tàu về ("The Laconia").

c) Từ bỏ: chủ tàu có thể giữ số tiền nhận được sau khi gửi thông báo rút tàu về hợp lệ không?

Bản thân việc chủ tàu giữ lại số tiền này sẽ không được coi là xác nhận hợp đồng hoặc việc chủ tàu từ bỏ quyền rút tàu về hoặc việc chủ tàu đã rút tàu về. Tuy nhiên, chủ tàu phải hết sức cẩn thận không sử dụng ngôn ngữ hoặc hành động theo cách để phát sinh hợp đồng thuê tàu mới sau khi chủ tàu đã rút tàu về. Nếu chủ tàu muốn giữ lại số tiền đó thì họ nên làm rõ rằng số tiền này được giữ lại không phải như là tiền thuê mà để đảm bảo cho các yêu cầu bồi thường thiệt hại khác theo hợp đồng thuê tàu, chẳng hạn như ("The Brimnes").

d) Từ bỏ: chủ tàu có thể chấp nhận thanh toán một phần tiền thuê và vẫn rút tàu về không?

Nếu người thuê tàu trả tiền thuê đúng thời hạn nhưng không đầy đủ thì việc chấp nhận khoản thanh toán đó không có khả năng cấu thành việc chủ tàu từ bỏ quyền rút tàu về của mình. Tuy nhiên, chủ tàu nên ghi nhớ điểm c) ở trên và cũng tiến hành rút tàu về trong một "thời gian hợp lý".

8) Chủ tàu có được đình chỉ hoạt động của tàu/thuyền viên nếu người thuê tàu chậm trả tiền thuê tàu không?

Rút tàu về là một biện pháp khắc phục hà khắc và khi thị trường sa sút, đó thường là một động thái mà chủ tàu không muốn thực hiện. Thay vào đó, chủ tàu có thể muốn tạm dừng việc thực hiện hợp đồng thuê tàu cho đến khi người thuê tàu trả đủ tiền thuê.

Tuy nhiên, trừ khi hợp đồng thuê tàu (hoặc điều khoản hợp đồng khác) cấp cho chủ tàu quyền đình chỉ thực hiện hợp đồng thuê tàu, chủ tàu sẽ không thể đình chỉ dịch vụ và nếu chủ tàu làm như vậy khi không có quyền đó thì chủ tàu có thể vi phạm các điều khoản khác của hợp đồng thuê tàu, ví dụ như nghĩa vụ phải tuân theo mệnh lệnh hợp pháp của người thuê tàu. Từ đó, điều này có thể cho phép người thuê tàu đình thuê hoặc khiếu nại chủ tàu về việc vi phạm hợp đồng thuê tàu.

Nếu hợp đồng thuê tàu cấp cho chủ tàu quyền đình chỉ dịch vụ thì nhìn chung đây sẽ là quyền thường chỉ phát sinh sau thời gian ân hạn trong các quy định phản kỹ thuật trong điều khoản rút tàu về. Chủ tàu phải kiểm tra các điều khoản đó một cách cẩn thận và không đình chỉ hoạt động quá sớm.

Một yếu tố khác cần tính đến là nếu tàu có hàng hóa trên tàu thì chủ tàu nói chung cũng sẽ là một bên trong hợp đồng vận chuyển theo chứng từ vận chuyển và sẽ có nhiệm vụ là người nhận giữ hàng hóa và có thể vi phạm nghĩa vụ gửi hàng đúng hạn cho người có quyền lợi về hàng hóa cũng như phải đối mặt với các khiếu nại về sự chậm trễ nếu họ đình chỉ việc thực hiện hợp đồng thuê tàu.

9) Các cân nhắc khác: đây có phải là thời điểm thích hợp để rút tàu về? Có hàng hóa trên tàu không?

Sau khi rút tàu về, hợp đồng thuê tàu sẽ kết thúc. Tuy nhiên, chủ tàu có quyền và nghĩa vụ gì nếu tàu vẫn đang tiếp tục một hành trình và/hoặc vẫn đang chở hàng? Nếu tàu vẫn chở hàng thì chủ tàu vẫn có nghĩa vụ theo hợp đồng vận chuyển là phải giao hàng cho người có quyền lợi về hàng hóa.

Vì hợp đồng đã hết hạn nên mọi chi phí đến hạn do người thuê tàu chi trả cho việc xếp/dỡ/ nhận nhiên liệu) sẽ do chủ tàu chịu.

Chủ tàu chỉ có thể được hưởng thù lao cho những dịch vụ được cung cấp sau khi rút tàu về. Họ cũng có thể có một yêu cầu thanh toán “công bằng” đối với cước phí theo vận đơn nếu tàu được rút về trước khi cước phí vận chuyển đến hạn. Việc lấy lại số tiền này có thể sẽ tốn kém và không có kết quả nếu người thuê tàu bị mất khả năng thanh toán.

10) Các cân nhắc khác: Tiền bồi thường thiệt hại

Trừ khi hành vi của người thuê tàu trong việc không trả tiền thuê cũng cấu thành một vi phạm nghiêm trọng, chủ tàu không thể tin tưởng rằng họ cũng sẽ có yêu cầu bồi thường thiệt hại về tiền thuê trong thời hạn chưa hết hạn của hợp đồng thuê tàu. Luật pháp Anh hiện có các vụ việc mâu thuẫn nhau về điểm này (và xem phần liên quan trước đó (“The Astra” [2013]) để so sánh với phán quyết trước đó trong (“The Brimnes” [1974])). Như hiện tại, theo luật Anh, chủ tàu chỉ có thể tự tin sẽ thu hồi

được tiền thuê chưa thanh toán cho đến thời điểm rút tàu về và không còn thêm gì nữa. Vì vậy, trên thực tế, việc rút tàu về sau một lần không thanh toán/chậm thanh toán sẽ hấp dẫn hơn đối với chủ tàu trong bối cảnh thị trường cho thuê tàu đang phát triển.

Nếu hợp đồng thuê tàu bị chấm dứt hợp pháp khi thị trường đi xuống do hậu quả của một vi phạm nghiêm trọng của người thuê tàu thì biện pháp thích hợp để bồi thường thiệt hại trực tiếp sẽ là chênh lệch giữa giá thuê tàu ban đầu và giá thị trường hiện hành cho hoạt động kinh doanh tương đương tại thời điểm vi phạm. Tuy nhiên, vấn đề về việc tổn thất nào có thể được bồi thường dưới dạng bồi thường thiệt hại và cách tính toán thiệt hại là trọng tâm của nhiều vụ việc theo luật pháp Anh và nằm ngoài phạm vi của ấn phẩm này.

NYPE 2015

Điều 11 của NYPE 2015 đề cập đến quyền rút tàu về và đình chỉ của chủ tàu trong trường hợp không thanh toán tiền thuê. Đối với việc đình chỉ hoạt động của tàu, hiện nay không cần phải phát hành thông báo phản kỹ thuật (như trong phiên bản 1993 trước đó). Ngay sau khi tiền thuê bị nợ, chủ tàu có quyền đình chỉ việc thực hiện hợp đồng thuê tàu.

Nếu chủ tàu muốn rút tàu về và chấm dứt hợp đồng thuê tàu do không trả tiền thuê, chủ tàu sẽ phải gửi thông báo trong vòng 3 ngày làm việc để khắc phục sai sót (thời gian ân hạn). Bản thân thông báo này không phải là thông báo “phản kỹ thuật”. Không giống như hợp đồng thuê tàu NYPE 1993, một thông báo có thể được gửi theo

NYPE 2015 cho dù việc không trả tiền thuê kịp thời có phải là do “thiếu sót, sai sót hoặc sơ suất của Người thuê tàu hoặc ngân hàng của họ” hay không. Bây giờ điều này không còn tuyệt đối nữa, có nghĩa là bất kể lý do gì khiến người thuê tàu không trả tiền thuê tàu đúng thời hạn, họ sẽ vi phạm hợp đồng thuê tàu, điều này cho chủ tàu quyền gửi thông báo khắc phục vi phạm và nếu vi phạm không khắc phục trong thời gian ân hạn thì chủ tàu có quyền chấm dứt hợp đồng thuê tàu. Quy định mới đơn giản hóa thủ tục, tránh việc chủ tàu phải đưa ra lý do chậm trả tiền thuê.

Ngoài quyền rút tàu về theo hợp đồng thuê tàu vì không trả tiền thuê, theo NYPE 2015, chủ tàu còn có quyền yêu cầu bồi thường thiệt hại đối với bất kỳ tổn thất nào do việc chấm dứt hợp đồng thuê tàu trước hạn trong thời gian còn lại của hợp đồng thuê tàu. Chủ tàu không cần phải chứng minh vi phạm là nghiêm trọng. Trên các phiên bản NYPE khác, nếu không có “vi phạm nghiêm trọng”, biện pháp khắc phục duy nhất của chủ tàu là yêu cầu bồi thường tiền thuê đến hạn vào thời điểm rút tàu về. Điều này cung cấp một phương tiện bồi thường rõ ràng cho chủ tàu nếu họ phải chịu mức giá thị trường thấp hơn giá cho thuê do kết thúc hợp đồng thuê tàu trước hạn.

Những điểm chính cần cân nhắc khi rút tàu về/đình chỉ hoạt động

- 1) Chủ tàu có quyền rút tàu khỏi hợp đồng thuê tàu hoặc đình chỉ dịch vụ không?
- 2) Tiền thuê có thực sự bị chậm trả không?
- 3) Chủ tàu có thể rút tàu về hoặc đình chỉ dịch vụ do thanh toán không đủ không? (quyền khấu trừ của người thuê tàu?)
- 4) Quy định “phản kỹ thuật”?
- 5) Từ bỏ bằng hành vi hoặc lời nói.
- 6) Tàu có chất đầy hàng không? (khi tàu được rút về, chủ tàu phải đảm nhận nghĩa vụ của người thuê tàu).
- 7) Tiền bồi thường thiệt hại (chủ tàu sẽ nhận được những khoản tiền bồi thường thiệt hại nào nếu họ rút tàu về - chi tiền thuê chưa thanh toán? Các khoản bồi thường thiệt hại bổ sung?)



10 **Khiếu nại về nhiên liệu**

Quyền sở hữu và số lượng

nhiên liệu khi giao tàu và trả tàu
theo hợp đồng thuê tàu định hạn



Khiếu nại về nhiên liệu

1) Đặc tính của nhiên liệu

Theo NYPE 1946, 1993 và 2015, khi giao tàu, người thuê tàu “tiếp quản” nhiên liệu từ chủ tàu và khi trả tàu, số nhiên liệu còn lại được chủ tàu nhận lại. Về lý thuyết, quyền sở hữu nhiên liệu được trao cho người thuê tàu trong thời hạn thuê tàu. Chủ tàu sẽ chỉ sở hữu nhiên liệu với tư cách là người nhận giữ hàng hóa.

Các vấn đề có thể phát sinh về việc quyền sở hữu có được hoàn trả lại cho chủ tàu hay không nếu nhiên liệu được cung cấp trong thời hạn cho thuê tàu vẫn thuộc quyền sở hữu của nhà cung cấp và chưa được người thuê tàu thanh toán. Vấn đề này đề cập đến những tranh luận pháp lý phức tạp và sẽ không được xem xét trong ấn phẩm này. Xem (“Res Cogitans” [2016]).

Ai sở hữu hoặc nhận nhiên liệu nếu tàu bị rút về hoặc hợp đồng thuê tàu bị chấm dứt sớm bằng cách nào đó?

Trong hợp đồng thuê tàu định hạn, người thuê tàu thường “sở hữu” nhiên liệu trong suốt quá trình thuê tàu. Nếu tàu được thuê lại theo hợp đồng thuê tàu định hạn thì nhiên liệu sẽ thuộc sở hữu của người thuê tàu lại.

Nếu hợp đồng thuê tàu bị chấm dứt trước hạn, đây sẽ là vấn đề về cách diễn giải hợp đồng thuê tàu để xác định liệu quyền sở hữu nhiên liệu có được trả lại cho chủ tàu hay không.

Ví dụ: cơ chế của NYPE 1946 và 1993 chỉ áp dụng cho việc giao tàu và trả tàu theo hợp đồng và không áp dụng khi rút tàu về hoặc chấm dứt hợp đồng thuê tàu trước hạn. Trong tình huống này, mặc dù chủ tàu sẽ có quyền sở hữu nhưng người thuê tàu vẫn có quyền sở hữu và quyền sở hữu nhiên liệu sẽ không được trả lại cho chủ tàu. (“SPAN TERZA” [1984]). NYPE 2015 khắc phục tình trạng này và quyền sở hữu nhiên liệu sẽ được hoàn trả cho chủ tàu sau “bất kỳ trường hợp chấm dứt nào”.

Ngược lại, điều 15 của Shelltime 4 nêu rõ rằng: “Người thuê tàu phải chấp nhận và thanh toán cho tất cả nhiên liệu trên tàu tại thời điểm nhận bàn giao tàu và Chủ tàu (cho dù vào cuối thời hạn thuê tàu hay khi chấm dứt hợp đồng thuê tàu này trước hạn) phải tiếp nhận và thanh toán cho tất cả các nhiên liệu còn lại trên tàu tại thời điểm nhận bàn giao lại tàu.” Điều này làm rõ rằng quyền sở hữu được chuyển từ người thuê tàu sang chủ tàu khi hợp đồng thuê tàu chấm dứt vì bất kỳ lý do gì.

Tranh chấp có thể phát sinh về giá cả và số lượng nhiên liệu được người thuê tàu và chủ tàu tiếp nhận trong cả hai trường hợp.

2) Tranh chấp liên quan đến số lượng nhiên liệu

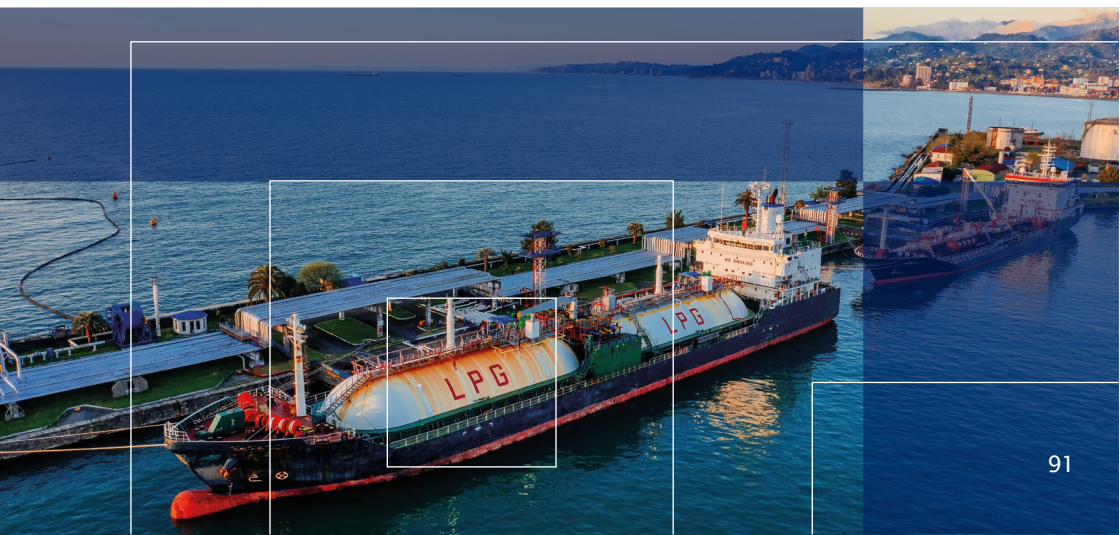
a) Trách nhiệm của chủ tàu trong việc hợp tác với người thuê tàu về việc tiêu thụ nhiên liệu của tàu

Liên quan đến số lượng nhiên liệu mà người thuê tàu phải cung cấp trong thời hạn của hợp đồng thuê tàu, chủ tàu có nghĩa vụ chung là hợp tác và cung cấp cho người thuê tàu tất cả các thông tin liên quan. Xem ("The Patapsco" [1903]). Điều này nên bao gồm mức tiêu thụ trước đây và hiện tại cũng như bất kỳ đặc điểm cụ thể nào của tàu để cho phép người thuê tàu cung cấp nhiên liệu cần thiết. Chủ tàu phải cung cấp thông tin chính xác. Xem ("The Captain Diamantis" [1977]).

b) Nhiên liệu khi giao tàu:

Không đủ nhiên liệu

Khi giao tàu, nếu tàu có ít nhiên liệu trên tàu hơn số lượng tối thiểu được yêu cầu trong hợp đồng thuê tàu thì người thuê tàu sẽ không có quyền từ chối nhận tàu, với điều kiện là sự thiếu hụt này không làm cho tàu không đủ khả năng hoạt động và tàu có đủ nhiên liệu để di chuyển an toàn đến cảng tiếp theo. Thay vào đó, phần thiếu hụt này sẽ được tính đến khi trả tàu và người thuê tàu sẽ được quyền trả tàu với số lượng thiếu hụt tương đương với số lượng khi giao tàu. Khi điều khoản của hợp đồng thuê tàu quy định số lượng nhiên liệu trên tàu khi giao tàu bằng từ "khoảng", chủ tàu có nghĩa vụ đưa ra ước tính trung thực dựa trên những căn cứ hợp lý.



Quá nhiều nhiên liệu

Nếu chủ tàu giao nhiều hơn số nhiên liệu theo hợp đồng nhưng người thuê tàu dự định cấp nhiên liệu ở một cảng khác với giá rẻ hơn thì người thuê tàu vẫn phải trả tiền nhiên liệu khi giao tàu và sau đó yêu cầu bồi thường thiệt hại do chênh lệch giá. Xem ("The Pantanassa" [1958]).

c) Lấn cấp nhiên liệu cuối cùng của người thuê tàu trước khi trả tàu

Nếu trước khi trả tàu, người thuê tàu đặt mua quá nhiều nhiên liệu không cần thiết cho dịch vụ mà tàu được thuê thực hiện và ý định của người thuê tàu là chỉ nhận số nhiên liệu bổ sung này để kiếm lợi nhuận trong giao dịch sau đó, thuyền trưởng có quyền từ chối yêu cầu của người thuê tàu. Xem ("The Captain Diamantis" [1977]).

Tuy nhiên, nếu người thuê tàu trả tàu với số lượng nhiên liệu nhiều hơn quy định trong hợp đồng thuê tàu thì chủ tàu sẽ không được từ chối việc trả tàu hoặc số lượng nhiên liệu vượt mức trên tàu.

d) Người thuê tàu trả tàu với "khoảng" số lượng tương đương. Ý nghĩa của từ "khoảng" là gì?

Không có tỷ lệ phần trăm cố định cho ý nghĩa của từ "khoảng". Từ này thường được hiểu là $\pm 5\%$ (Trọng tài London 13/03). Tuy nhiên điều này sẽ phụ thuộc vào tình huống của vụ việc. Ví dụ: lần cấp nhiên liệu cuối cùng là ở đâu và khi nào? Cảng trả tàu cách cảng nạp nhiên liệu cuối cùng bao xa?





Ví dụ: có thể cần dung sai 5% để tính đến thời tiết bất ngờ khi cảng tiếp nhiên liệu cuối cùng cách cảng trả tàu một khoảng cách đáng kể. Ngược lại, nếu tàu có thể cấp nhiên liệu ngay trước khi trả tàu, dung sai 5% có thể ít chính đáng hơn. Trong Trọng tài London15/13, nếu tàu có thể nạp nhiên liệu ngay trước khi được trả lại, tòa án chỉ sẵn sàng chấp nhận dung sai 2%.

3) Tranh chấp liên quan đến giá nhiên liệu

a) Nếu giá nhiên liệu không được quy định trong hợp đồng thuê tàu

Khi hợp đồng thuê tàu không có quy định nào về giá nhiên liệu phải trả khi giao tàu hoặc trả tàu, giá thị trường tại địa phương sẽ được áp dụng vào ngày giao tàu/trả tàu mà không tính đến giá thực tế đã thanh toán. ("The Good Helmsman" [1981]).

b) Nếu giá nhiên liệu được quy định trong hợp đồng thuê tàu

Một số mẫu hợp đồng thuê tàu nhất định nêu rõ giá hoặc cung cấp cơ chế xác định giá. Ví dụ: biểu mẫu Shelltime 4 (dòng 290) quy định: "Giá này phải được chứng minh bằng hóa đơn đã thanh toán". Ngoài ra, ví dụ như, người thuê tàu có thể nêu rõ "nhiên liệu khi trả tàu khoảng tương tự như nhiên liệu khi giao tàu, số lượng nhiên liệu khi giao tàu là khoảng 1600 MT vlsfo và khoảng 60 MT mdo. giá nhiên liệu 726 đô-la Mỹ mỗi MT đối với vlsfo và 1000 đô-la Mỹ mỗi MT đối với mdo..."

Trong các loại điều khoản này, người thuê tàu có nghĩa vụ giao lại “khoảng” cùng số lượng nhiên liệu. Nếu người thuê tàu hoàn thành nghĩa vụ của mình thì giá thỏa thuận trong hợp đồng thuê tàu sẽ được áp dụng. (Điều này có nghĩa là rủi ro giá nhiên liệu tăng hoặc giảm trong thời hạn của hợp đồng thuê tàu lần lượt thuộc về người thuê tàu và chủ tàu.) Thỏa thuận trả mức giá tương đương cho nhiên liệu khi giao tàu (BOD) giống như nhiên liệu khi trả tàu (BOR) có nghĩa là miễn là người thuê tàu giao lại với “khoảng” (xem phần trước về điều này) số lượng tương tự khi giao tàu giống như khi trả tàu, không có vấn đề gì phát sinh. Tuy nhiên, các vấn đề sẽ phát sinh nếu tàu được trả với tình trạng dư thừa hoặc thiếu hụt nhiên liệu trên tàu. Giá nhiên liệu được tính như thế nào đối với số nhiên liệu vượt quá hoặc thiếu hụt quá giới hạn 5%?

Khi người thuê tàu giao lại ít hơn số lượng theo hợp đồng thuê tàu

Khi người thuê tàu trả tàu với ít nhiên liệu hơn quy định trong hợp đồng thuê tàu thì người thuê tàu sẽ phải bồi thường cho chủ tàu để đảm bảo chủ tàu ở tình thế tương tự như chủ tàu sẽ gặp nếu người thuê tàu tuân thủ các nghĩa vụ của mình theo hợp đồng thuê tàu:

- Nếu giá thị trường khi trả tàu cao hơn giá theo hợp đồng thuê tàu thì người thuê tàu sẽ phải trả cho chủ tàu phần chênh lệch giữa giá theo hợp đồng thuê tàu và giá thị trường đối với phần thiếu hụt về số lượng.
- Nếu giá thị trường khi trả tàu thấp hơn giá theo hợp đồng thuê tàu thì chủ tàu không thể yêu cầu bồi thường

đối với sự thiếu hụt ở giá theo hợp đồng thuê tàu. Nếu yêu cầu bồi thường của chủ tàu là bồi thường thiệt hại, họ sẽ bị hạn chế yêu cầu bồi thường phần thiếu hụt trên cơ sở giá thị trường. Tuy nhiên, chủ tàu có thể yêu cầu bồi thường sự thiếu hụt theo mức giá của hợp đồng thuê tàu bằng cách đưa ra hành động pháp lý về khoản “nợ” nếu, chẳng hạn như, hợp đồng thuê tàu quy định rằng các bên “...sẽ tiếp nhận và thanh toán cho...” (ví dụ: Điều 3 NYPE 46) số lượng nhiên liệu đã thỏa thuận.

Trong trường hợp này, người thuê tàu thường sẽ không phải trả tiền khi nhận bàn giao tàu mà sẽ thực hiện bù trừ khi trả tàu. Nếu người thuê tàu bàn giao lại tàu ít hơn số lượng nhiên liệu đã nhận thì phần thiếu hụt sẽ được tính theo giá của hợp đồng thuê tàu như thể nhiên liệu đã được thanh toán khi nhận bàn giao tàu. Việc yêu cầu bồi thường là cho “thiệt hại” hay “nợ” sẽ phụ thuộc rất nhiều vào cách diễn đạt của hợp đồng thuê tàu.

Khi người thuê tàu bàn giao lại nhiều hơn số lượng theo hợp đồng thuê tàu

Nếu giá thị trường của nhiên liệu tăng lên trong thời hạn thuê, chủ tàu sẽ chỉ mua lượng nhiên liệu thừa theo giá trong hợp đồng thuê tàu và người thuê tàu sẽ không thể kiếm lợi nhuận kinh doanh trên lượng nhiên liệu thừa.



11 Tranh chấp về chất lượng nhiên liệu



Tranh chấp về chất lượng nhiên liệu

1) Nghĩa vụ hợp đồng theo hợp đồng thuê tàu định hạn:

Hợp đồng thuê tàu thường sẽ quy định những thông số tiêu chuẩn mà nhiên liệu phải tuân thủ (ví dụ: ISO 8217 2005/2010/2017).

Nếu không tuân thủ, người thuê tàu sẽ vi phạm hợp đồng. Tuy nhiên đây không phải là toàn bộ vấn đề. Nhiên liệu có thể tuân thủ tiêu chuẩn ISO nhưng làm hỏng động cơ tàu, trong trường hợp đó người thuê tàu sẽ vi phạm.

Theo luật Anh, khi hợp đồng thuê tàu sử dụng các điều khoản của hợp đồng thuê tàu định hạn thông thường, ví dụ: NYPE, Shelltime 4 hoặc Baltime, thường chấp nhận rằng bên thuê tàu có nghĩa vụ tuyệt đối trong việc cung cấp nhiên liệu có chất lượng hợp lý, phù hợp với động cơ, và máy tàu. Nghĩa vụ "tuyệt đối" này có nghĩa là nếu chỉ sử dụng các nhà cung cấp đáng tin cậy thì sẽ không đủ (những nhà cung cấp này sau đó cung cấp nhiên liệu không đạt tiêu chuẩn). Người thuê tàu phải cung cấp nhiên liệu có chất lượng phù hợp.

Tuy nhiên, người thuê tàu sẽ không có nghĩa vụ đáp ứng bất kỳ yêu cầu bất thường nào của động cơ vượt quá những yêu cầu thông thường của loại động cơ được quy định trong hợp đồng thuê tàu trừ khi điều này được chủ tàu thông báo cho người thuê tàu.

2) Trong trường hợp nào Thuyền trưởng có thể từ chối làm nóng nhiên liệu không đạt tiêu chuẩn?

Chủ tàu có thể từ chối làm nóng nhiên liệu nếu họ đánh giá một cách hợp lý rằng việc làm nóng nhiên liệu có thể nguy hiểm - tức là việc làm nóng nhiên liệu có thể làm phát sinh nguy cơ hư hỏng tàu. Trong bối cảnh này, điểm khởi đầu là nhắc lại các điều khoản cơ bản của hợp đồng thuê tàu định hạn.

- 1) Chủ tàu đồng ý cung cấp cho người thuê tàu các dịch vụ của tàu và thuyền bộ. Họ làm điều đó bằng cách cho người thuê tàu tùy ý sử dụng các khoang chở hàng của tàu và đảm bảo Thuyền trưởng tuân theo mệnh lệnh hành trình của người thuê tàu và thuyền viên cung cấp mọi sự hỗ trợ thông thường. Những dịch vụ đó hoàn toàn phải được cung cấp với kỹ năng và sự cẩn trọng chuyên nghiệp hợp lý.
- 2) Tuy nhiên, chủ tàu vẫn chịu trách nhiệm điều hướng tàu và mọi vấn đề khác. Đặc biệt, Thuyền trưởng chịu trách nhiệm về sự an toàn của Tàu: xem ("The Hill Harmony" [2001]).
- 3) Hơn nữa, chủ tàu có nghĩa vụ với người thuê tàu là phải thực hiện sự cẩn trọng hợp lý để duy trì con tàu hoạt động tốt.

Làm thế nào để áp dụng các nguyên tắc này cho câu hỏi khi nào và liệu Thuyền trưởng có thể từ chối làm nóng nhiên liệu trên tàu của họ hay không?

- 1) Nhiệm vụ của Thuyền trưởng là xem xét việc nếu họ tiếp tục hành trình theo yêu cầu thì nhiên liệu được đề cập có thực sự gây hại cho tàu hay không.
- 2) Khi đưa ra nhận định đó, Thuyền trưởng đang thực hiện các dịch vụ mà chủ tàu đã đồng ý cung cấp theo các điều khoản của Hợp đồng thuê tàu, và do đó họ phải đưa ra quyết định đó với sự cẩn thận và kỹ năng chuyên môn hợp lý.
- 3) Nếu họ kết luận một cách hợp lý rằng nhiên liệu đang hoặc có thể gây nguy hiểm cho tàu, họ có quyền dừng và yêu cầu thực hiện mọi biện pháp cần thiết để xác định hoặc giảm thiểu nguy hiểm. Tất nhiên họ phải đưa ra quyết định hợp lý dựa trên những dữ kiện có sẵn một cách hợp lý. Nhưng nếu họ làm như vậy và nếu họ kết luận rằng có hoặc có thể có nguy hiểm thì họ không có nghĩa vụ phải tiếp tục.

3) Bằng chứng

Thành công trong việc biện hộ hoặc đưa ra khiếu nại về chất lượng nhiên liệu sẽ phụ thuộc rất nhiều vào bằng chứng chuyên môn và thực tế. Do đó, điều quan trọng là phải sử dụng Kỹ sư hàng hải và Nhà hóa học để tư vấn cho các Hội viên ngay từ đầu.

Chủ tàu có thể chứng minh rằng nhiên liệu không đạt tiêu chuẩn và đã thực sự gây ra/sẽ gây ra thiệt hại (Causation) không? Người thuê tàu sẽ lập luận rằng sự cố là do bảo dưỡng kém chứ không phải do nhiên liệu. Hồ sơ bảo dưỡng tàu sẽ rất quan trọng đối với chủ tàu và người thuê tàu.

Người thuê tàu cũng có thể cáo buộc rằng nhiên liệu không đạt tiêu chuẩn không phải do họ cung cấp hoặc nhiên liệu đã bị thay đổi: Nhiên liệu có bị trộn lẫn không? Các bên nên kiểm tra:

- Hồ sơ chuyển giao nhiên liệu.
- Phân tích nhiên liệu trên tàu và so sánh với các mẫu được niêm phong.

Cần đặc biệt chú ý đến hợp đồng thuê tàu vì hợp đồng thuê tàu có thể đặt ra quy trình mà phòng thí nghiệm (thuộc danh sách hoặc được các bên cùng chỉ định) có thể sử dụng hoặc mẫu nhiên liệu nào sẽ được phân tích (ví dụ: mẫu BDN). Việc không tuân thủ các yêu cầu của hợp đồng thuê tàu có thể làm mất hiệu lực của kết quả kiểm tra và bằng chứng có thể không được dùng làm căn cứ.

4) Giảm thiểu thiệt hại

Nếu chủ tàu đã chứng minh được rằng nhiên liệu không đạt tiêu chuẩn thì họ cũng phải chứng minh rằng họ không làm trầm trọng thêm tổn thất của mình. Ví dụ: nếu chủ tàu được thông báo rằng nhiên liệu không đạt tiêu chuẩn hoặc có dấu hiệu sớm về các vấn đề với nhiên liệu, họ có thận trọng khi sử dụng nhiên liệu không?

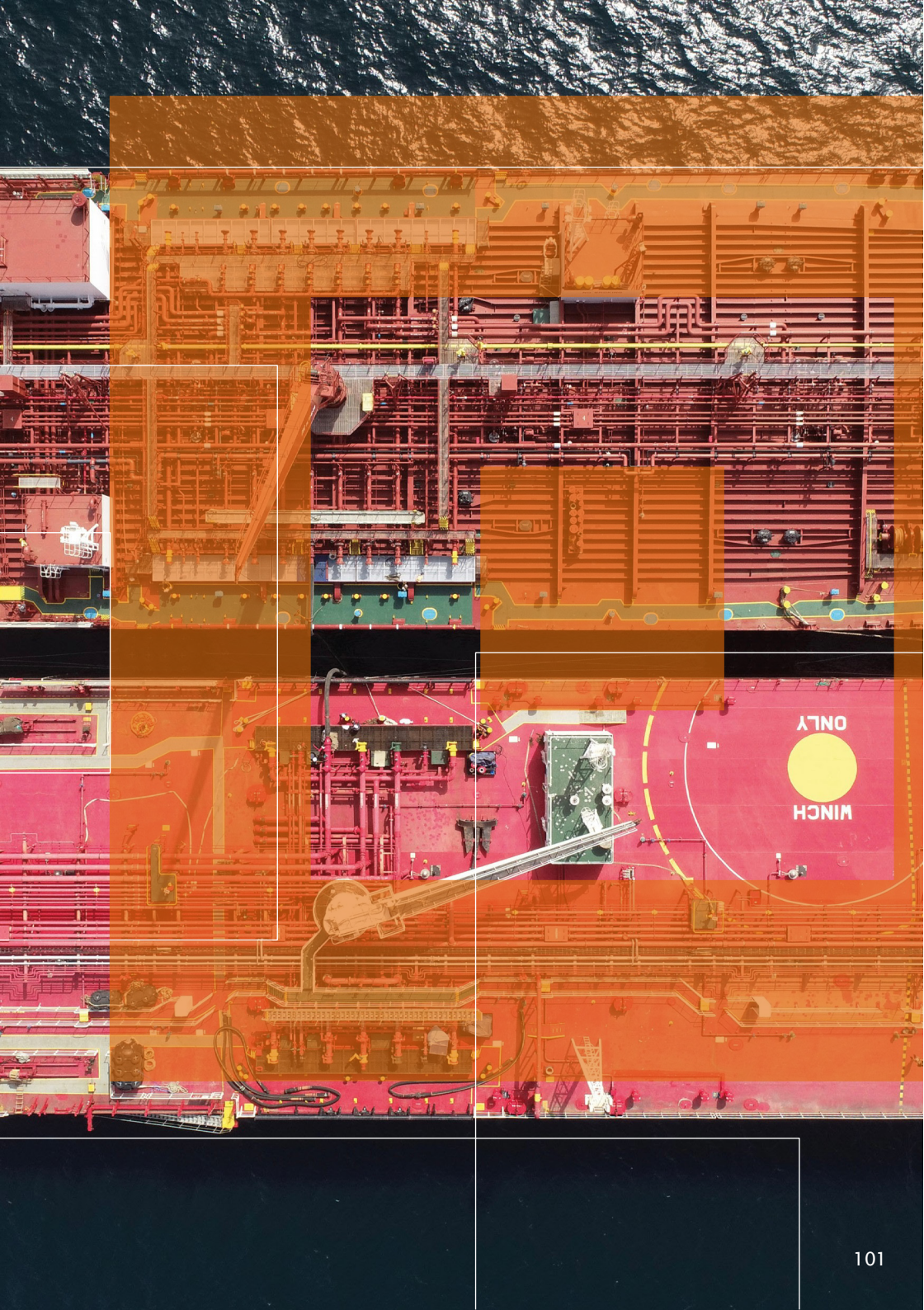
Liên quan đến các biện pháp khắc phục, chủ tàu cũng phải xử lý nhiên liệu không đạt tiêu chuẩn theo cách tiết kiệm chi phí nhất. Các Hội viên có nhất thiết phải thải bỏ nhiên liệu không? Liệu vẫn có thể tiêu thụ nhiên liệu bằng cách sử dụng các chất phụ gia hoặc làm sạch nhiên liệu không? Phương án ít tổn kém nhất là gì? Nếu chủ tàu thải bỏ nhiên liệu nhưng có nhiều cách tiết kiệm chi phí hơn để xử lý nhiên liệu thì họ có thể không đòi được tiền bồi thường cho tổn thất từ người thuê tàu.

5) Các vấn đề cụ thể liên quan đến người thuê tàu

Người thuê tàu không phải lúc nào cũng có thể ở thế thuận lợi khi họ gặp vấn đề với nhiên liệu không đạt tiêu chuẩn. Trên thực tế, yêu cầu bồi thường của họ có thể được đưa ra đối với nhà cung cấp nhiên liệu chứ không phải là người thuê lại. Lý tưởng nhất là các điều khoản về trách nhiệm trong hợp đồng cung cấp phải giống như trong hợp đồng thuê tàu, tuy nhiên hầu như không phải lúc nào cũng như vậy. Người thuê tàu có thể gặp trở ngại trong việc yêu cầu bồi thường theo hợp đồng đối với các nhà cung cấp trong khi vẫn phải chịu trách nhiệm đối với chủ tàu. Thông thường các điều khoản này như sau:

- Thời hạn thông báo nhanh để thông báo vấn đề với nhiên liệu.
- Thời hiệu ngắn hơn.
- Các mẫu cần phân tích có thể khác với các mẫu trong hợp đồng thuê tàu (mẫu sà lan chở dầu thường sẽ có hiệu lực ràng buộc).
- Việc phân tích phải được thực hiện tại phòng thí nghiệm mong muốn của nhà cung cấp, có thể khác với phòng thí nghiệm do chủ tàu và người thuê tàu cùng chỉ định.
- Giới hạn trách nhiệm.
(giới hạn giá trị của nhiên liệu, v.v.).





12 Khiếu nại về tốc độ và mức tiêu thụ

(Phần 1)



Khiếu nại về tốc độ và mức tiêu thụ (phần 1)

Khiếu nại về tốc độ và mức tiêu thụ của tàu cho phép người thuê tàu khấu trừ từ tiền thuê tàu (bằng cách đối trừ) mọi chi phí tăng thêm do mất thêm thời gian và nhiên liệu để thực hiện hành trình. Khiếu nại này tuy nhiên không tương đương với đình thuê vì cách thức tính toán có thể dẫn đến các kết quả khác. (Nên nhớ rằng tàu chỉ có thể bị đình thuê nếu sự giảm tốc độ xảy ra do nguyên nhân được nêu ra trong điều khoản “đình thuê” của hợp đồng thuê tàu).

Khi xem xét những khiếu nại này, những điều cần kiểm tra đầu tiên bao gồm:

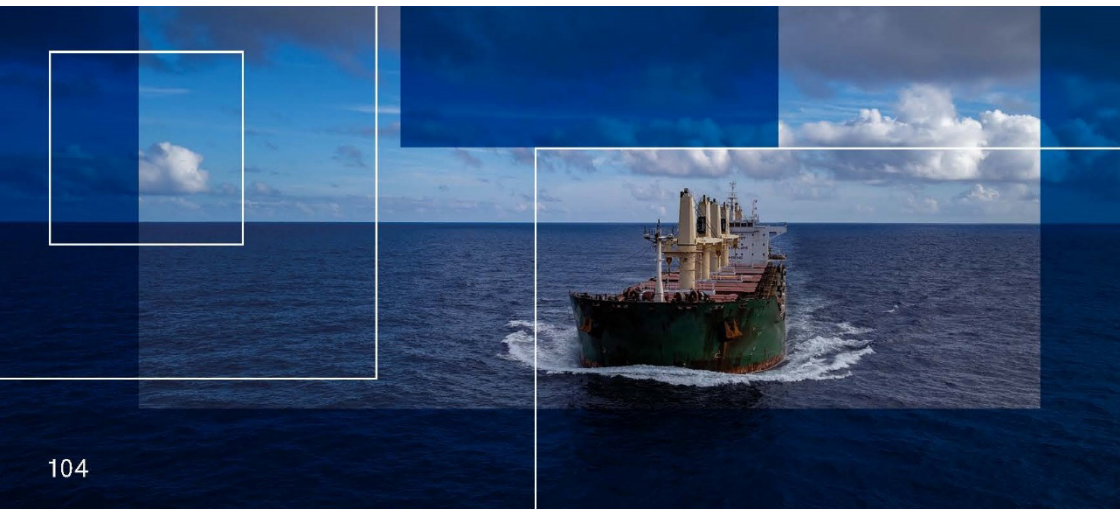
- Hợp đồng thuê tàu và chính xác những điều gì đã được bảo đảm.
- Bảng chứng.
- Việc tính toán phù hợp với bảng chứng.
- Bất kỳ biện pháp biện hộ nào khả dĩ.

Bước 1: kiểm tra hợp đồng thuê tàu

1) Có bất kỳ bảo đảm nào được đưa ra không?

Mô tả về hiệu suất của tàu sẽ được nêu trong dòng 9-10 của hợp đồng thuê tàu NYPE (dòng 18-20 NYPE 93) hoặc/và trong điều khoản mô tả trong các điều khoản phụ.

Nếu mô tả về tàu được đưa ra trên cơ sở “không có bảo đảm” thì sẽ không có bảo đảm và khiếu nại về hiệu suất có thể sẽ không thành công. Tuy nhiên, điều này phụ thuộc vào tuyên bố được đưa ra với thiện chí. Việc thể hiện sự thiếu thiện chí nói chung là rất khó trừ khi, chẳng hạn như, tàu đã liên tục hoạt động kém hiệu quả trong các chuyến đi trước đó trước khi giao tàu.



2) Có bảo đảm nào trong suốt thời hạn thuê tàu không?

Có những quyết định trái ngược nhau về việc liệu bảo đảm chỉ được đưa ra khi giao tàu ("The Al Bida" [1987]), 1 Lloyd's Rep. 124 hay chỉ đề cập đến công suất của tàu vào ngày của hợp đồng thuê tàu ("The Didymi"). Trong mọi trường hợp, trừ khi hợp đồng thuê tàu quy định rằng bảo đảm là "liên tục", bảo đảm sẽ không áp dụng trong suốt thời hạn của hợp đồng thuê tàu. Tuy nhiên, điều này tùy thuộc vào nghĩa vụ của chủ tàu trong việc duy trì tàu ở trạng thái hoạt động hiệu quả.

3) Bảo đảm có phụ thuộc vào các yếu tố thời tiết không

Bảo đảm thường sẽ tùy thuộc vào điều kiện thời tiết tốt. Hợp đồng thuê tàu có thể định nghĩa điều này có nghĩa là gì, tuy nhiên, trong trường hợp không có bất kỳ chi tiết cụ thể nào, "thời tiết tốt" có thể sẽ được coi là những khoảng thời gian mà gió không vượt quá mức Beaufort 4 (11-16 hải lý) (Trọng tài London 15/06) .

Nếu hợp đồng thuê tàu không nêu rõ rằng bảo đảm tùy thuộc vào "thời tiết tốt" thì sẽ không có điều khoản ngụ ý như vậy và bảo đảm cũng sẽ áp dụng cho những ngày thường được coi là những ngày thời tiết xấu.

4) Bảo đảm có được đưa ra với từ "khoảng" không?

Nếu thông tin chi tiết được đưa ra với từ "khoảng", sẽ được phép có một số tỷ lệ sai sót. Tỷ lệ sai sót là vấn đề thực tế và sẽ phụ thuộc vào hình dạng, kích cỡ, mớn nước, cách sắp xếp, v.v. của tàu ("The Al Bida"). Trên thực tế, chi phí tranh luận những chi tiết như vậy có thể vượt quá con số đang tranh chấp nhưng nó thường được hiểu là 0,5 hải lý/giờ và mức tiêu thụ nhiên liệu 5%.

5) Có thể xem xét dùng từ "khoảng" hai lần không?

Khi hợp đồng thuê tàu quy định rằng một con tàu có khả năng (ví dụ) "khoảng 13,00 hải lý trên khoảng 28,50 tấn", không có sự đồng thuận nào về việc liệu chủ tàu có thể hưởng lợi hai lần từ từ "khoảng" không và từ đó hoạt động ở tốc độ 12,5 hải lý/giờ và tiêu thụ 29,9 mt nhiên liệu mà không vi phạm bảo đảm (xem Trọng tài London 12/85 và 2/87), mặc dù trong 10 đến 15 năm qua, các tòa án có xu hướng (ít nhất là trong các phán quyết đã công bố) mang lại lợi ích gấp đôi như vậy cho chủ tàu (Trọng tài London 10/01 và 15/07). Tuy nhiên, khi lợi ích gấp đôi như vậy được trao cho chủ tàu, người ta tranh cãi liệu tòa án có trao toàn bộ 5% cộng với 0,5 hải lý hay không vì điều này cuối cùng có thể trở thành kết quả hào phóng quá mức đối với chủ tàu, vì việc giảm tốc độ sẽ tự nó làm giảm mức tiêu thụ thực tế của tàu. Để làm rõ,



chúng tôi khuyến nghị các Thành viên xác định rõ ràng dung sai của từ “khoảng” được đưa ra trong hợp đồng thuê tàu, ví dụ như nêu rõ rằng tàu có khả năng đạt “khoảng 13,00 hải lý trên khoảng 28,50 mt nhiên liệu trong đó “khoảng” có nghĩa là $\pm 0,5$ hải lý và tiêu thụ $\pm 5\%$, cả hai dung sai được áp dụng”.

6) Tốc độ trung bình

Trong trường hợp bảo đảm của hợp đồng thuê tàu quy định tốc độ trung bình, tốc độ trung bình thường được xác định trong một khoảng thời gian quy định. Trường hợp hợp đồng thuê tàu không có bất kỳ thời hạn xác định nào, số liệu trung bình sẽ được lấy trong quá trình thực hiện các chuyến đi riêng lẻ (“The Al Bida”). Người ta cho rằng “trung bình” không thể thay thế cho “khoảng” và không được phép có dung sai 0,5 hải lý và mức tiêu thụ nhiên liệu 5% (Trọng tài London 13/97).

7) Tác động của dòng chảy có được xem xét không?

Vấn đề này không được giải quyết và có những quyết định trọng tài mâu thuẫn nhau về việc tác động của dòng chảy có được tính đến hay không khi hợp đồng thuê tàu không đề cập đến điểm này. Nhiệm vụ của trọng tài là đưa ra một điều khoản để giải thích ý định của các bên. Quan điểm phù hợp hơn là nên xem xét các dòng chảy (xem Trọng tài London 21/04 không áp dụng dòng chảy và Trọng tài London 15/05 có áp dụng dòng chảy).

Bước 2: xem xét bằng chứng

Khi đánh giá hoạt động của tàu, chủ yếu có hai nguồn thông tin: nhật ký và báo cáo định tuyến theo thời tiết. Giá trị bằng chứng của những tài liệu này sẽ phụ thuộc vào nội dung trong hợp đồng thuê tàu.

1) Hợp đồng thuê tàu quy định những gì?

Một số hợp đồng thuê tàu quy định cụ thể rằng kết luận của công ty định tuyến theo thời tiết sẽ có hiệu lực ràng buộc các bên. Tuy nhiên, điều này thường không xảy ra.

Những điều khoản như vậy phải được soạn thảo cẩn thận để có hiệu lực yêu cầu (Trọng tài London 21/04, “dữ liệu do các công ty định tuyến Đường biển cung cấp sẽ được coi là có hiệu lực ràng buộc đối với cả hai bên”, trong đó chỉ có “nguyên liệu thô” được sử dụng trong tính toán là có hiệu lực ràng buộc chứ không phải bản thân phép tính).

2) Định tuyến theo thời tiết so với nhật ký boong

Nếu có sự khác biệt về dữ liệu giữa công ty định tuyến theo thời tiết và sổ nhật ký, trọng tài thường ưu tiên sử dụng sổ nhật ký. Lý do đằng sau điều này rất đơn giản: những người đi biển được Cơ quan Khí tượng Thế giới công nhận là những nhà quan sát thời tiết đã qua đào tạo.

Ngoài ra, thông tin được thu thập theo hai cách riêng biệt. Các công ty định tuyến theo thời tiết sẽ sử dụng thông tin từ phao thời tiết và vệ tinh. Ví dụ: phao thời tiết có diện tích khoảng 300 m² và có thể ở xa vị trí thực tế của tàu và điều kiện thời tiết có thể khác. Nhật ký của tàu sẽ ghi lại các điều kiện thời tiết thực tế mà tàu gặp phải.

Tuy nhiên, người thuê tàu có thể lập luận rằng nhật ký tàu không đáng tin cậy. Bất kỳ bằng chứng nào về các mục ghi không chính xác (hoặc gian lận) trong sổ nhật ký có thể khiến trọng tài viên nghi ngờ, cho dù có liên quan đến khiếu nại hay không. Ví dụ: chuyển động của dẫn tàu có thể được ghi lại không chính xác để tạo ra ấn tượng rằng việc thay đổi dẫn tàu đã diễn ra. Có thể nghi ngờ các mục ghi nhật ký bằng cách so sánh chúng với các bản ghi trên máy tính về độ ổn định và nhật ký dẫn tàu. Tương tự, nếu hoạt động của tàu kém do sai lệch trái phép, thì có thể so sánh vị trí nhật ký với dữ liệu AIS và nhật ký vị trí ECDIS. Khi kiểm tra thời tiết do tàu ghi lại, cần xác nhận xem tàu đó có phải là Tàu Quan sát Tự nguyện hay không. Những tàu như vậy nên lập các báo cáo tình hình thời tiết chi tiết hơn để gửi tới cơ quan khí tượng quốc gia thay vì chỉ ghi trong nhật ký boong.

Nếu có thông tin thường phải được ghi lại nhưng đôi khi bị bỏ qua, điều này có thể tạo thêm sức thuyết phục cho lập luận rằng Thuyền trưởng và các thuyền viên cấp cao không hoàn toàn cẩn trọng trong việc hoàn thành nhật ký. Những mâu thuẫn trong thời tiết được ghi lại thường có thể được tìm thấy bằng cách so sánh thông tin thời tiết được ghi trong các ô liên quan với các chi tiết về thời tiết được nhập trong phần tường thuật.



Ví dụ: thang đo Beaufort mô tả mức 3 được đặc trưng là có độ cao nước biển là 0,6-1,0m. Nếu nội dung mô tả có chứa các từ để tạo hiệu ứng: “biển ôn hòa” (độ cao nước biển theo thang Beaufort là 2,0 -2,5m) được ghi lại cùng lúc, thì có thể nghi ngờ khả năng của nhân viên ghi chép với tư cách là người quan sát thời tiết.

Bước 3: tính toán hiệu suất của tàu

1) Nhìn vào những khoảng thời gian “thời tiết tốt”

Tòa án và trọng tài sẽ xem xét “những ngày thời tiết tốt” và xem xét hoạt động của tàu vào những ngày cụ thể này. Nếu tàu tuân thủ bảo đảm vào những ngày này thì tàu cũng được coi là tuân thủ trong toàn bộ hành trình. Điều ngược lại sẽ được áp dụng nếu tàu không tuân thủ trong những ngày thời tiết tốt. (“The Didymi” [1987]), 2 Lloyd’s Rep. 166 và (“The Gas Enterprise” [1993]), 2 Lloyd’s Rep. 352.

Mặc dù về nguyên tắc, một phương pháp thay thế có thể được chấp nhận nhưng sẽ phải chứng minh được phương pháp đó là đáng tin cậy và nhất quán nếu muốn thay thế phương pháp “thời tiết tốt” dựa trên thực tế. Trong (“Eastern Pacific Chartering Inc -v- Pola Maritime Ltd” [2022]), đánh giá hiệu suất theo phương pháp thay thế bằng cách tham khảo RPM đo được của động cơ đã bị từ chối vì “rất lý thuyết” và không đáng tin cậy.

Khi xác định những ngày thời tiết tốt, nên xem nhật ký boong hơn là xem các trích đoạn/tóm tắt nhật ký. Trên thực tế, nhật ký boong cung cấp bức tranh chính xác hơn về hoạt động của tàu vì vị trí của tàu phải được ghi lại ít nhất hai giờ một lần, thời tiết ít nhất bốn giờ một lần và khoảng cách đi được cũng như tốc độ trung bình của ngày hôm trước, và của chuyến đi cho đến nay, vào mỗi buổi trưa cũng như khi hoàn thành chuyến đi. Một số tàu cũng có thể có thông tin liên quan đến tốc độ đạt được trong nước (dữ liệu nhật ký tốc độ), có thể so sánh với tốc độ đạt được so với mặt đất và có thể giúp cho thấy tàu đã gặp phải dòng chảy bất lợi và/hoặc thủy triều. Hơn nữa, số liệu "độ trượt" cao trong nhật ký động cơ chính cũng có thể cho thấy đã có thủy triều và/hoặc dòng chảy bất lợi. (Độ trượt là chênh lệch giữa khoảng cách lý thuyết mà cánh quạt phải di chuyển (bước nhân với số vòng quay thực hiện) so với khoảng cách thực tế đạt được trên mặt đất trong cùng khoảng thời gian).

Đây không phải lúc nào cũng là phương pháp được các công ty định tuyến theo thời tiết sử dụng, họ thường tính toán tốc độ trung bình, bao gồm cả những ngày mà điều kiện thời tiết không "tốt". Sau đó, hệ số thời tiết được áp dụng vào tính toán tổng thể để ước tính mức độ các điều kiện rõ ràng gặp phải ảnh hưởng đến tốc độ của tàu.

2) Có cần thiết phải xác định "ngày thời tiết tốt" không?

Trừ khi hợp đồng thuê tàu có quy định khác, không cần thiết phải xác định một hoặc nhiều "ngày" thời tiết tốt (theo nghĩa là khoảng thời gian 24 giờ liên tục) để có thể đánh giá hiệu suất của tàu. Các khoảng thời gian ngắn hơn có thể được xem xét nếu chúng là mẫu có đủ tính đại diện để có thể xác định được vi phạm. Đây sẽ là một câu hỏi thực tế mà tòa án/hội đồng xét xử cần tìm ra. Vì vậy, nếu trong một hành trình tàu chỉ gặp hai khoảng thời gian "thời tiết tốt" là 14 và 16 giờ thì hội đồng xét xử nên xem xét liệu tổng các khoảng thời gian này có phải là một mẫu đủ tính đại diện hay không và chúng không nên tự động bị loại trừ vì mỗi khoảng thời gian đó ít hơn một "ngày". ("The Ocean Virgo" [2015]).

3) Hiệu suất được tính toán trong một chuyến đi

Khi đánh giá hiệu suất của tàu, hiệu suất thường sẽ được đánh giá trên từng chuyến đi riêng lẻ.

4) Tính toán

a) Tốc độ và mức tiêu thụ

Hiệu suất của tàu trong chuyến đi phải được đo lường trong chuyến đi có thời tiết tốt, cụ thể là bằng cách chia quãng đường đã đi cho thời gian thực hiện (điều chỉnh đối với dòng chảy nếu thích hợp). Điều này sẽ cho ra "tốc độ trong thời tiết tốt" của tàu. Nếu "tốc độ trong thời tiết tốt" không tốt bằng tốc độ được đảm bảo trong hợp đồng thuê tàu thì tàu thường

được cho là hoạt động kém ở mức độ tương tự trong các chuyến đi thời tiết xấu. Một tính toán tương tự được thực hiện đối với mức tiêu thụ nhiên liệu của tàu.

b) Tiêu thụ nhiên liệu: ngân khoản cho việc tiêu thụ dưới mức bình thường?

Nếu tốc độ chậm hơn dẫn đến việc tiêu thụ dưới mức bình thường rõ ràng đối với một hoặc cả hai loại nhiên liệu được sử dụng, chủ tàu có thể bù trừ phần nhiên liệu tiêu thụ dưới mức bình thường đối với yêu cầu bồi thường thiệt hại về thời gian đã mất ("The Ioanna" [1985]), 2 Lloyd's Rep . 164.

Câu hỏi tiếp theo được đặt ra là bao nhiêu ngân khoản sẽ được cấp cho việc tiêu thụ dưới mức bình thường? Nếu hợp đồng thuê tàu quy định rằng tàu có thể hoạt động với mức tiêu thụ "khoảng" 40 mt (để lập luận, "khoảng" là 5%) và tàu tiêu thụ ít hơn mức này, thì khoản tiết kiệm được tính bằng cách tham khảo con số "khoảng" thấp hơn là 38 mt, con số "khoảng" cao hơn là 42 mt hay chỉ là 40 mt? Theo phán quyết ("GAZ ENERGY" [2012]) (đối với chủ tàu) rằng bất kỳ "hiệu suất vượt mức" nào cũng phải được tính toán bằng cách tham chiếu đến con số được bảo đảm tốt nhất, tức là trong ví dụ này, ngân khoản cho "hiệu suất vượt mức" của tàu sẽ chỉ phát sinh khi tàu tiêu thụ ít hơn 38 mt.

c) Việc vi phạm bảo đảm là một khiếu nại yêu cầu bồi thường "thiệt hại" chứ không phải là khiếu nại "đình thuê"

Việc vi phạm bảo đảm đơn thuần sẽ không khiến tàu bị ngừng thuê. Một con tàu chỉ có thể bị đình thuê nếu việc

giảm tốc độ là do một sự kiện được liệt kê trong điều khoản "đình thuê" của hợp đồng thuê tàu. Nếu có nội dung liệt kê như vậy và tàu bị đình thuê, người thuê tàu sẽ có thể khấu trừ thời gian bổ sung và mức tiêu thụ nhiên liệu tương đương với thời gian đình thuê. Phương pháp tính toán này có thể dẫn tới số tiền yêu cầu bồi thường cao hơn số tiền mà người thuê tàu được quyền yêu cầu bồi thường thiệt hại do vi phạm bảo đảm về hiệu suất. Khi tốc độ của tàu bị giảm do máy tàu bị hà bám, chủ tàu có thể có biện pháp bảo chữa, đặc biệt khi việc hà bám phát sinh trong thời hạn của hợp đồng thuê tàu – xem chương về Hà bám thân tàu.

Bước 4: Biện hộ

Khi biện hộ cho một khiếu nại về hiệu suất, tùy theo cách diễn đạt trong hợp đồng thuê tàu, chúng ta đã thấy rằng chủ tàu thường sẽ được hưởng lợi từ dung sai "khoảng" và thực tế là bảo đảm về hiệu suất có thể không phải là bảo đảm liên tục.

Hoạt động dưới hiệu suất cũng có thể là do người thuê tàu cung cấp nhiên liệu kém chất lượng hoặc đơn giản là do hà bám ở đáy tàu xảy ra như một hệ quả tự nhiên của việc tuân theo mệnh lệnh của người thuê tàu. Trong những trường hợp như vậy, chủ tàu có thể biện hộ trước khiếu nại của người thuê tàu – xem chương về Hà bám thân tàu.

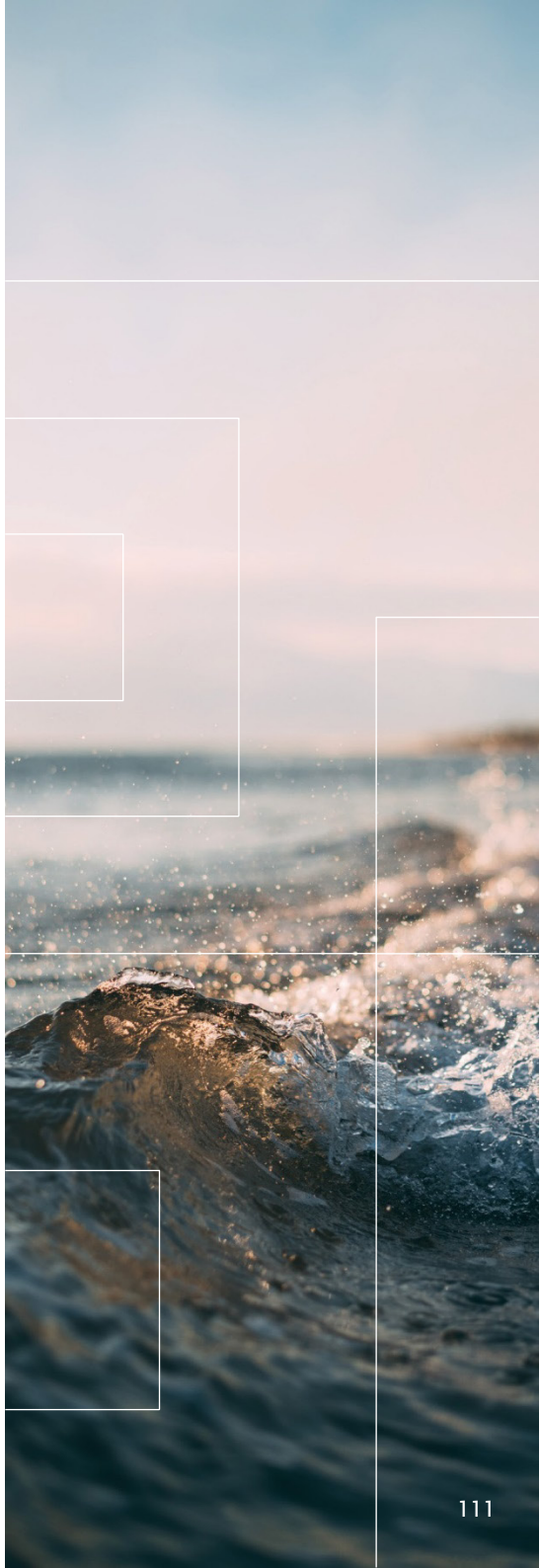
NYPE 2015

NYPE 2015 có một điều khoản mới (điều 12) đề cập đến các vấn đề về tốc độ và mức tiêu thụ. Khác biệt đáng kể nhất giữa điều khoản này và điều khoản trong hợp đồng thuê tàu NYPE 1993 là ở chỗ

các bảo đảm về tốc độ và mức tiêu thụ được đưa ra trong NYPE 2015 là các bảo đảm liên tục và phải được tuân thủ trong suốt thời hạn thuê tàu chứ không chỉ khi giao tàu (theo NYPE 1993). Điều khoản này cũng quy định thủ tục giải quyết các khiếu nại này. Chủ tàu phải cung cấp bản sao nhật ký boong, sau đó vấn đề sẽ được chuyển đến một chuyên gia độc lập hoặc cơ quan thời tiết thay thế được lựa chọn theo thỏa thuận chung. Báo cáo của chuyên gia độc lập sẽ là báo cáo cuối cùng và có tính ràng buộc đối với các bên. Chi phí lập một báo cáo chuyên môn như vậy sẽ được chia đều. Mục đích là cố gắng đạt được giải pháp nhanh chóng và tiết kiệm chi phí cho các yêu cầu về tốc độ và hiệu suất. Tuy nhiên, nếu các bên không thống nhất về một chuyên gia độc lập thì một trong hai bên có thể được tự do khiếu kiện thông qua trọng tài.

Những điểm chính:

- Luôn bắt đầu bằng việc kiểm tra những gì được cam kết trong hợp đồng thuê tàu (WOG, “thời tiết tốt”, dòng chảy, v.v...).
- Cam kết có hiệu lực trong suốt thời hạn của hợp đồng thuê tàu hay chỉ khi giao tàu?
- Người thuê tàu đã cân nhắc “các khoảng” chưa?
- Hợp đồng thuê tàu có nêu rõ bằng chứng nào sẽ được ưu tiên áp dụng (Định tuyến theo thời tiết so với nhật ký boong).
- Đừng quá dựa vào các báo cáo định tuyến theo thời tiết vì các trọng tài viên/ thẩm phán thường ưu tiên nhật ký boong hơn.
- Chủ tàu có cách biện hộ nào không (hà bám thân tàu)?



13 **Khiếu nại về tốc độ và mức tiêu thụ**

(Phần 2) phân tích báo cáo
thời tiết



Khiếu nại về tốc độ và mức tiêu thụ (phần 2)

Tòa án và hội đồng sẽ xem xét “những ngày thời tiết tốt” và đánh giá hiệu suất của tàu vào những ngày cụ thể này. Nếu tàu hoạt động phù hợp với điều khoản cam kết vào những khoảng thời gian/ ngày này thì tàu cũng sẽ được coi là tuân thủ điều khoản cam kết trong toàn bộ hành trình. Điều ngược lại sẽ được áp dụng nếu tàu hoạt động không phù hợp trong những ngày thời tiết tốt. (“The Didymi” [1987]) và (“The Gas Enterprise” [1993]).

Mặc dù về nguyên tắc, một phương pháp thay thế có thể được chấp nhận nhưng sẽ phải chứng minh được phương pháp đó là đáng tin cậy và nhất quán nếu muốn thay thế phương pháp “thời tiết tốt” dựa trên thực tế. Trong (“The Divinegate” [2022]), đánh giá hiệu suất theo phương pháp thay thế bằng cách tham chiếu đến tốc độ vòng quay RPM đo được của động cơ đã bị tòa án bác bỏ vì “rất lý thuyết” và không đáng tin cậy.

Để xem kỹ hơn các khiếu nại về tốc độ và mức tiêu thụ, vui lòng tham khảo chương trước.

Phân tích báo cáo hiệu suất

Người thuê tàu thường sẽ chứng minh cho khiếu nại về việc không đạt hiệu suất bằng cách tham chiếu đến báo cáo hiệu suất. Khi xem báo cáo hiệu suất, điều cần thiết là phải hiểu đúng nội dung và kiểm tra xem tất cả các tiêu chí trong hợp đồng thuê tàu đã được áp dụng hay chưa.

Một điều khoản phổ biến cam kết về hiệu suất là: “KHOẢNG 13 Hải lý/giờ trên Khoảng 25 MT, TỐC ĐỘ/ MỨC TIÊU THỤ TRONG ĐIỀU KIỆN THỜI TIẾT TỐT TỨC LÀ: GIÓ KHÔNG VƯỢT QUÁ MỨC 4 THANG BEAUFORT, ĐIỀU KIỆN BIỂN / SÓNG KHÔNG VƯỢT QUÁ MỨC 3 THEO THANG DOUGLAS, / SÓNG LỚN 1,25 M KHÔNG CÓ DÒNG DÒNG CHẢY NGƯỢC.”

Sau đây là những mẹo sẽ cho phép người đọc báo cáo nhanh chóng phát hiện ra bất kỳ sai sót nào.

Bước 1: kiểm tra xem báo cáo hiệu suất có tính đến thực tế là cam kết được đưa ra trên cơ sở “khoảng” hay không. Không có gì lạ khi thấy rằng một báo cáo đã bỏ qua việc giảm tốc độ và mức tiêu thụ cơ sở khi thời tiết tốt sai số 0,5 hải lý và mức tiêu thụ 5% (xem hướng dẫn của chúng tôi để biết thêm chi tiết về định nghĩa “khoảng”).

Bước 2: kiểm tra tổng thời gian và khoảng cách vận chuyển trong toàn bộ chuyến đi và trong những ngày thời tiết tốt. Đôi khi những dữ liệu này có thể khác nhau vì công ty thời tiết có thể chỉ xác định vị trí của các con tàu trên cơ sở báo cáo buổi trưa và ước tính khoảng cách giữa hai điểm. Các tàu không phải lúc nào cũng đi theo một đường thẳng giữa hai điểm và khoảng cách ước tính này có thể không phản ánh khoảng cách thực tế mà tàu đã đi. Sự khác biệt giữa nhật ký của tàu và dữ liệu của cơ quan thời tiết sẽ dẫn đến sự khác biệt về hiệu suất (xem hình 1 bên dưới).

Điều kiện Chất đầy hàng	Hiệu suất Tổng thể	Hiệu suất khi "Thời tiết Tốt" Gió: thấp hơn 4 Beaufort Sóng lớn 1,25M/thấp hơn DSS(3)	
Khoảng cách Vận chuyển: Thời gian Vận chuyển:	6518,29 NM 565,30 Giờ	1208,47 NM 99,90 Giờ	
Tốc độ Trung bình:	11,53 Hải lý	12,10 Hải lý	(Khoảng cách/Thời gian)
Hệ số Thời tiết: Hệ số Dòng chảy:		0,00 Hải lý	Loại trừ Dòng chảy ngược
Tốc độ Hoạt động: Tốc độ Được phép theo HDTT:	-0,50 Hải lý Áp dụng cho ĐK Chất đầy hàng Tốc độ theo HDTT là 13,00 Hải	12,10 Hải lý 12,50 Hải lý	(Tốc độ được Điều chỉnh đối với các hệ số trên)
Thời gian Thực hiện: Thời gian Được phép theo HDTT:		538,70 Giờ 521,46 Giờ	(Thời gian được tính bằng Khoảng cách chia cho tốc độ)

Bước 3: kiểm tra xem tất cả các yếu tố trong định nghĩa về thời tiết tốt trong hợp đồng thuê tàu đã được tính đến chưa. Trong ví dụ hiện tại, điều này có nghĩa là để tính khoảng thời gian có thời tiết tốt thì phải có:

- Gió không vượt quá thang Beaufort Mức 4.
- Sóng không vượt quá thang Douglas Mức 3.
- Chiều cao sóng lớn không quá 1,25 m.
- Không có dòng chảy bất lợi.

Không có gì lạ khi thấy một báo cáo đã bỏ qua một trong các tiêu chí trên.

Bước 4: kiểm tra để đảm bảo tất cả các khoảng thời gian có thời tiết tốt được báo cáo chỉ bao gồm các khoảng thời gian đáp ứng tất cả các tiêu chí trước đó. Không phải là hiếm khi thấy một báo cáo nêu rằng chỉ cần phần lớn thời gian chạy tàu trong ngày (tức là ít nhất 12 giờ trong ngày) đáp ứng tiêu chí thời tiết tốt của hợp đồng thuê tàu trong toàn bộ 24 giờ sẽ được tính là "ngày thời tiết tốt". Vì lý do này, công ty thời tiết chỉ có thể gửi bản tóm tắt trong 24 giờ như sau:

Trong bảng tính trang 117, ngày 2 và 3 tháng 3 được coi là những ngày có thời tiết tốt.



Ngày/giờ (UTC)		24/02/21 19:30	25/02/21 07:00	26/02/21 06:30	27/02/21 06:30	28/02/21 08:00	01/03/21 08:00	02/03/21 08:00	03/03/21 09:00
Vĩ độ		Kandla	21,99 B	19,82 B	17,60 B	15,20 B	13,45 B	11,97 B	15,63 B
Kinh độ		Kandla	67,72 Đ	63,38 Đ	59,07 Đ	54,40 Đ	49,80 Đ	45,03 Đ	41,63 Đ
Loại Vị trí		ATD	A	A	A	A	A	A	A
Điều kiện tải (Chất đầy hàng)		Chất đầy hàng	Chất đầy hàng	Chất đầy hàng	Chất đầy hàng	Chất đầy hàng	Chất đầy hàng	Chất đầy hàng	Chất đầy hàng
Dòng chảy	Thời gian (giờ)	- - -	11,5	23,5	24,0	25,5	24,0	24,0	25,0
	Khoảng cách (nm)	- - -	139,4	277,1	280,4	306,2	289,8	294,6	316,4
Tốc độ	Thời gian (giờ)	- - -	12,12	11,79	11,68	12,01	12,08	12,27	12,65
	Khoảng cách (nm)	13,00	13,00	13,00	13,00	13,00	13,00	13,00	13,00
Gió - Beaufort	Hướng	T	T	T	T	ĐN	ĐĐB	ĐĐB	NĐN
	Tốc độ (hải lý)	11	6	8	7	8	9	10	14
	Thang đo	4	2	3	3	3	3	3	4
Biển	Sóng (m)	0,7	0,4	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5
	Hướng	T	NTN	NTN	N	ĐĐB	ĐĐB	ĐĐB	ĐĐB
	Độ cao (m)	0, 75	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50
Bảo cáo tàu	Hướng	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
	Tốc độ (bf)	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
Hệ số dòng chảy (hải lý)		-0,14	-0,09	-0,09	-0,10	-0,05	0,00	0,18	0,45

Điều này sai ở hai điểm:

1) Đầu tiên, khoảng thời gian thời tiết tốt không nhất thiết phải kéo dài 24 giờ. Trừ khi hợp đồng thuê tàu có quy định khác, không cần thiết phải xác định một hoặc nhiều “ngày” thời tiết tốt (theo nghĩa là khoảng thời gian 24 giờ liên tục) để có thể đánh giá hiệu suất của tàu. Các khoảng thời gian ngắn hơn có thể được xem xét nếu chúng là mẫu có đủ tính đại diện để có thể xác định được vi phạm. Đây sẽ là một câu hỏi thực tế mà tòa án/trọng tài xét xử cần tìm ra. Vì vậy, nếu trong một hành trình tàu chỉ gặp hai khoảng thời gian “thời tiết tốt” là 14 và 16 giờ thì hội đồng xét xử nên xem xét liệu tổng các khoảng thời gian này có phải là một mẫu đủ tính đại diện hay không và chúng không nên tự động bị loại trừ vì mỗi khoảng thời gian đó ít hơn một “ngày”. (“The Ocean Virgo” [2015]).

2) Thứ hai, chỉ những khoảng thời gian đáp ứng được tất cả các tiêu chí về “thời tiết tốt” mới có thể được tính là khoảng thời gian thời tiết tốt. Một ngày thời tiết tốt không thể được coi là như vậy khi phần lớn thời gian trong ngày chạy máy (tức là ít nhất 12 giờ trong ngày chạy máy), đáp ứng tiêu chí thời tiết tốt trong hợp đồng thuê tàu (ví dụ: xem Trọng tài London 22/18). Với tóm tắt trên thì không thể biết được chỉ tính đến những khoảng thời gian thời tiết tốt hay chỉ phần lớn thời gian trong ngày là một “ngày thời tiết tốt”. Nên yêu cầu chia nhỏ ngày thành các khoảng thời gian ít nhất 6 giờ (xem bảng tính bên dưới).

Khi phân tích dữ liệu, có thể thấy rằng một khoảng thời gian vào ngày 2 và 3 tháng 3 không đáp ứng được tiêu chí thời tiết tốt. Những khoảng thời gian này nên được loại trừ khỏi các khoảng thời gian thời tiết tốt.

01/03 12:00	13,20B	49,00Đ	T	ĐĐB	10	3	0,50	ĐĐB	0,50	ĐĐB	0,69	0,69
01/03 18:00	12,83B	47,81Đ	T	ĐĐB	9	3	0,10	ĐĐB	0,50	Đ	0,66	0,64
02/03 00:00	12,46B	46,62Đ	T	ĐĐB	12	4	0,50	ĐĐB	0,50	BTB	0,75	0,03
02/03 06:00	12,09B	45,43Đ	T	Đ	10	3	0,50	ĐĐB	0,50	NTN	0,88	-0,52
02/03 08:00	11,97B	45,03Đ	T	Đ	11	4	0,50	ĐĐB	0,50	ĐN	0,34	0,30
02/03 08:00	11,97B	45,03Đ	A	ĐĐB	10	3	0,50	B	0,50	ĐĐB	0,20	0,18
02/03 12:00	12,28B	44,24Đ	T	ĐĐB	8	3	0,10	Đ	0,50	ĐĐN	0,62	0,62
02/03 18:00	12,93B	43,21Đ	T	ĐN	16	4	0,50	ĐĐN	0,50	ĐN	0,63	0,66
03/03 00:00	13,93B	42,47Đ	T	NĐN	17	5	0,75	NĐN	0,75	NĐN	0,61	0,57
03/03 06:00	15,09B	41,95Đ	T	N	15	4	0,50	NĐN	0,50	N	0,13	0,12
03/03 09:00	15,63B	41,63Đ	T	N	11	4	0,50	NĐN	0,50	NĐN	0,22	0,20
03/03 09:00	15,63B	41,63Đ	A	NĐN	14	4	0,50	B	0,50	ĐN	0,41	0,45

Bước 5: kiểm tra để đảm bảo hệ số dòng chảy không bị trừ vào kết quả tính toán thời tiết tốt cuối cùng. Khi cam kết quy định rằng phải “Không có dòng chảy bất lợi”, hệ số dòng chảy sẽ không được trừ vào tốc độ thời tiết tốt cuối cùng (“The Divinegate” [2022]). Tuy nhiên, phần lớn các báo cáo sẽ loại trừ hệ số dòng chảy nếu tổng thể tàu được hưởng lợi từ dòng chảy thuận lợi trong suốt hành trình.

Bước 6: hiệu suất thường sẽ được đánh giá trên mỗi chuyến đi riêng lẻ, (“The Al Abida” [1985]). Một số hợp đồng thuê tàu sẽ quy định hiệu suất phải được đánh giá bằng cách xem xét tốc độ trung bình trong suốt thời gian thuê tàu. Trong trường hợp sau, điều này có nghĩa là việc phân tích cho một hợp đồng thuê tàu định hạn có hai chặng sẽ phải đánh giá tốc độ trung bình trên cả hai chặng gộp lại.

Thời tiết tốt

Tổng quãng đường đi thuyền khi thời tiết tốt	4950,72 nm
Thời gian trên biển khi thời tiết tốt	374,00 giờ
Tốc độ trung bình	13,24 hải lý
Hệ số dòng chảy	+0,28 hải lý
Tốc độ thực hiện	12,95 hải lý
Thời gian cho phép theo HĐ thuê tàu	358,88 giờ
Tổn thất thời gian theo dõi	15,12 giờ
Tổn thất thời gian theo dõi	34,33 giờ

14 Thông báo trả tàu



Thông báo trả tàu

Mục đích của thông báo trả tàu là để chủ tàu có đủ thời gian sửa chữa tàu cho công việc tiếp theo. Thông thường hợp đồng thuê tàu sẽ quy định, ví dụ như, “Người thuê tàu phải thông báo trước cho Chủ tàu ít nhất khoảng 20/15/10/7 ngày về ngày dự kiến trả tàu, cảng có thể trả tàu và thông báo rõ ràng trước 5/3/2/1 ngày về việc trả tàu”.

Việc gửi thông báo trả tàu có phải là điều kiện tiên quyết để trả tàu không?

Điều quan trọng cần lưu ý là người thuê tàu có thể trả tàu cho chủ tàu mà không cần đưa ra thông báo trả tàu. Mặc dù người thuê tàu sẽ vi phạm hợp đồng nhưng chủ tàu sẽ không thể từ chối việc nhận tàu và yêu cầu tiếp tục hợp đồng thuê tàu.

Thông báo gần đúng có cần phải chính xác không?

Thông báo trả tàu gần đúng ngụ ý rằng không có nghĩa vụ tuyệt đối phải trả tàu vào ngày dự kiến đã cho. Thông báo trả tàu gần đúng không có hiệu lực ràng buộc theo hợp đồng hay là điều kiện tiên quyết khi trả tàu, trừ khi hợp đồng thuê tàu và/hoặc thông báo có quy định khác.

Mặc dù thông báo gần đúng về việc trả tàu không cần phải chính xác nhưng phải được đưa ra một cách trung thực và

trên cơ sở hợp lý.

Chủ tàu sẽ không thể yêu cầu bồi thường thiệt hại nếu thời điểm thông báo không chính xác nhưng đã được cho là hợp lý và được đưa ra một cách trung thực vào thời điểm thông báo được phát hành. Nhiều sự kiện có thể phát sinh giữa thông báo đầu tiên (20 ngày trong ví dụ trước) và thời điểm trả tàu thực tế (tắc nghẽn cảng, v.v.).

Thông báo trả tàu rõ ràng

Một thông báo rõ ràng sẽ phải có nội dung chính xác.

Nếu người thuê tàu trả tàu trong thời hạn cho phép của hợp đồng thuê tàu nhưng đưa ra thông báo trả tàu rõ ràng với khung thời gian ngắn hơn thời gian yêu cầu trong hợp đồng thuê tàu và/hoặc không gửi bất kỳ thông báo nào thì chủ tàu sẽ có quyền đòi bồi thường thiệt hại, mặc dù chủ tàu sẽ vẫn có nghĩa vụ nhận tàu.

Vi phạm sẽ chỉ xảy ra vào ngày trả tàu chứ không phải trước đó, ngay cả khi hiển nhiên người thuê tàu sẽ vi phạm hợp đồng.

Người thuê tàu có thể đơn phương rút lại thông báo trả tàu không?

Luật Anh quy định rằng các bên không bị ràng buộc bởi các tuyên bố được đưa ra là “WP” hoặc “WOG”. Do đó, nếu người thuê tàu đưa ra thông báo trả tàu với các điều khoản bảo lưu như “AGW, WP, WOG”, chủ tàu sau đó đã sửa chữa con tàu cho công

việc tiếp theo nhưng trái với thông báo này, người thuê tàu quyết định thuê tàu cho một chuyến đi khác (trong thời hạn thuê tàu được phép), chủ tàu sẽ không thể từ chối lệnh đó cũng như yêu cầu bồi thường thiệt hại về lợi nhuận khi hủy công việc được ấn định tiếp theo ("The Zenovia" [2009]). Để tránh rủi ro này, chủ tàu nên yêu cầu người thuê tàu đưa ra thông báo không điều kiện.

Tiền bồi thường thiệt hại

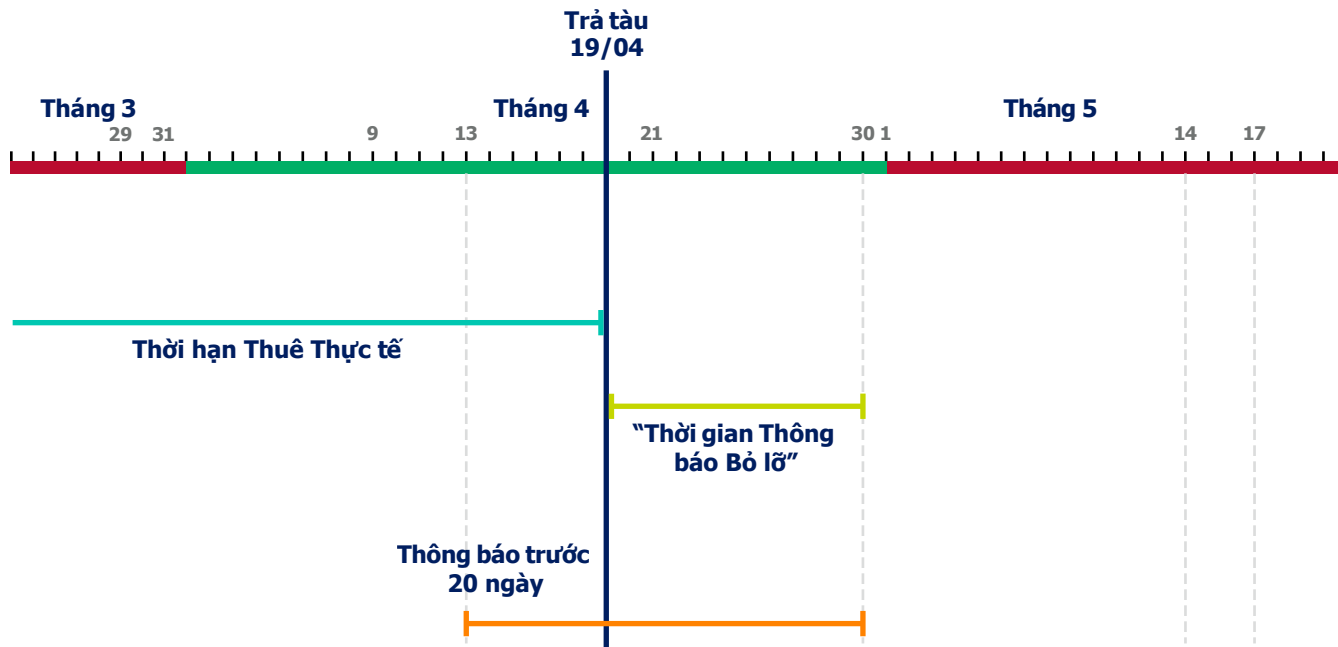
Số tiền bồi thường thiệt hại mà người thuê tàu phải trả sẽ được tính bằng cách đặt chủ tàu vào tình thế lẽ ra họ đã không bị thiệt hại nếu (các) thông báo được gửi hợp lệ, xem ("The Great Creation" [2014]).

Trường hợp người thuê tàu trả lại tàu

mà chưa gửi (các) thông báo trả tàu theo yêu cầu của hợp đồng thuê tàu và/hoặc trả tàu sớm hơn thời hạn thông báo trong hợp đồng thuê tàu, chủ tàu sẽ được hưởng số tiền thuê đáng lẽ phải kiếm được trong thời gian còn lại của thời hạn thông báo sau khi người thuê tàu trả tàu trên thực tế (trước hạn). Ví dụ: nếu cần thông báo trước 20 ngày và người thuê tàu chỉ đưa ra thông báo 7 ngày trước khi trả tàu thì thời điểm bắt đầu đối với thiệt hại sẽ là số tiền thuê mà chủ tàu sẽ kiếm được trong 13 ngày sau khi trả tàu trên thực tế. Sau đó, số tiền thuê kiếm được bởi chủ tàu sẽ được tính cho người thuê tàu trong bất kỳ hợp đồng thuê tàu tiếp theo nào nhằm giảm thiểu tổn thất một cách hợp lý.



Dòng thời gian của “Great Creation”





Trường hợp người thuê tàu gửi thông báo trả tàu theo hợp đồng nhưng sau đó trả tàu muộn thì chủ tàu sẽ có quyền yêu cầu bồi thường thiệt hại theo giá thuê trong hợp đồng thuê tàu trong thời gian “vượt mức”. Trong mọi trường hợp, chủ tàu thường không thể yêu cầu bồi thường thiệt hại bổ sung do mất cơ hội kinh doanh/lợi nhuận liên quan đến công việc tiếp theo thực tế hoặc tiềm năng đã bị mất do người thuê tàu trả tàu muộn. Những loại tổn thất này không được coi là có thể được bồi thường vì chúng

không nằm trong phạm vi xem xét của các bên tại thời điểm ký kết hợp đồng thuê tàu. Tuy nhiên, nếu khi ấn định hợp đồng thuê tàu, chủ tàu cũng đang ký kết một hợp đồng tiếp theo và chủ tàu đã thông báo điều này với người thuê tàu tại thời điểm ký kết, chủ tàu có thể yêu cầu bồi thường thiệt hại đối với việc mất công việc tiếp theo đó, ví dụ: nếu công việc tiếp theo có giá cao hơn giá thị trường tại thời điểm ấn định.

15 Trả tàu sớm & trễ hạn



Trả tàu sớm & trễ hạn

Khi nào tàu được trả lại sớm?

Người thuê tàu có nghĩa vụ trả tàu theo đúng quy định của hợp đồng thuê tàu. Thời điểm trả tàu chủ yếu sẽ phụ thuộc vào thời hạn của hợp đồng thuê tàu.

Thông thường hợp đồng thuê tàu định hạn sẽ rơi vào hai loại:

- 1) Một khoảng thời gian cố định có thể là một khoảng thời gian cố định, ví dụ như "1 năm" hoặc một khoảng thời gian cho đến một ngày nhất định, ví dụ như "cho đến ngày 15 tháng 7".
- 2) Một khoảng thời gian thay đổi (ví dụ: "11 đến 14 tháng" hoặc "6 tháng, nhiều hơn hoặc ít hơn 15 ngày").

1) Khoảng thời gian cố định

Ngay cả khi từ "khoảng" không được đưa vào thời hạn trả tàu, "có thể giả định rằng ngày xác định cho việc chấm dứt hợp đồng thuê tàu chỉ nên được coi là gần đúng" ("London Explorer" [1971]). Ngày chính xác được thỏa thuận cho việc trả tàu có nghĩa là "khoảng ngày đó". Người thuê tàu được phép có một chênh lệch hợp lý trước và sau ngày chính xác này.

Mức chênh lệch lớn đến mức nào?

Khoảng thời gian để trả tàu sẽ phụ thuộc vào nhiều yếu tố. Ví dụ: một con tàu được trả lại quá thời hạn quy định 6 tháng là 8,4 ngày khoảng thời gian 20 ngày có thể

được coi là hợp lý (xem thêm phần thảo luận "khoảng" bên dưới).

2) Khoảng thời gian thay đổi

Nhìn chung có hai loại: "11 đến 14 tháng" hoặc "6 tháng, nhiều hơn hoặc ít hơn 15 ngày".

- i) "6 tháng, 15 ngày hoặc ít hơn": ở đây các bên đã thỏa thuận một khoảng thời gian cố định có kèm theo điều khoản dung sai. Do đó không có dung sai ngầm định nào
- ii) "11 đến 14 tháng": ở đây câu trả lời không hề đơn giản. Việc một dung sai ngầm định có được cho phép hay không sẽ tùy thuộc vào khoảng thời gian chênh lệch. Nếu mức chênh lệch là 15 ngày ("6 đến 6.5 tháng") luật có thể cho phép dung sai ngầm định. Nếu chênh lệch lớn ("11 đến 14 tháng") thì các trọng tài và thẩm phán ít có khả năng cho phép một dung sai ngầm định. Sẽ không có dung sai ngầm định nếu phạm vi được xác định bởi mức tối thiểu và/hoặc thời gian tối đa ("tối thiểu 6 tháng, tối đa 7 tháng").

"Khoảng"

Ví dụ, hợp đồng thuê tàu NYPE thường xác định thời hạn của hợp đồng thuê tàu bằng từ "khoảng". Không có quy tắc cứng nhắc và nhanh chóng nào để xác định mức dung sai được nhập bởi từ "khoảng". Điều này phần lớn phụ thuộc vào thời hạn của hợp đồng thuê tàu và bất kỳ hoàn cảnh thực tế cụ thể nào phản ánh ý định của các bên.



Ví dụ: trong một trường hợp, một con tàu được thuê trong “khoảng 4 đến 6 tháng” và 5 ngày là mức dung sai cho phép. Tuy nhiên, 12 ngày không được coi là hợp lý trong hợp đồng thuê tàu đối với trường hợp “khoảng 6 tháng.”

Nếu từ “khoảng” bị xóa, thẩm phán/trọng tài viên có thể tính đến điều này để từ chối mức dung sai.

Hợp đồng thuê tàu chuyển định hạn với thời gian “không có bảo đảm”

Ví dụ: nếu hợp đồng thuê tàu cung cấp chuyển đi giữa 2 cảng trong thời gian “70/80 ngày WOG” thì không có khoảng thời gian tối thiểu hoặc tối đa miễn là ước tính được đưa ra một cách thiện chí. Ví dụ: nếu trong ví dụ trên chuyển đi kéo dài 150 ngày do một số trường hợp bất khả kháng thì người thuê tàu sẽ không chịu trách nhiệm về việc trả tàu trễ mà chỉ phải tiếp tục trả tiền thuê theo mức đã thỏa thuận.

Trả tàu sớm

Khi người thuê tàu trả tàu sớm thì chủ tàu có hai lựa chọn:

- Chấp nhận việc trả tàu và yêu cầu bồi thường thiệt hại.
- Từ chối trả tàu với con tàu vẫn đang được thuê mà chủ tàu không phải giảm nhẹ tổn thất.

Chủ tàu từ chối nhận lại tàu

Tuy nhiên, hành động này tùy thuộc vào việc chủ sở hữu “không có lợi ích chính đáng” trong việc tiếp tục thực hiện hợp đồng. Nếu hành vi của chủ tàu trong việc tiếp tục thực hiện hợp đồng thuê là “hoàn toàn không hợp lý” (lưu ý nhấn mạnh vào từ “hoàn toàn”) thì chủ tàu sẽ không thể yêu cầu thanh toán toàn bộ tiền thuê.

Trong hầu hết các trường hợp, thông thường không nên để tàu đứng yên và đợi cho đến khi kết thúc hợp đồng thuê tàu vì chủ tàu sẽ phải thu hồi tiền thuê phải trả cho họ. Thông thường tốt nhất là chấp nhận giao lại sớm và bắt đầu giao dịch tàu trở lại.

"Hoàn toàn vô lý" là gì?

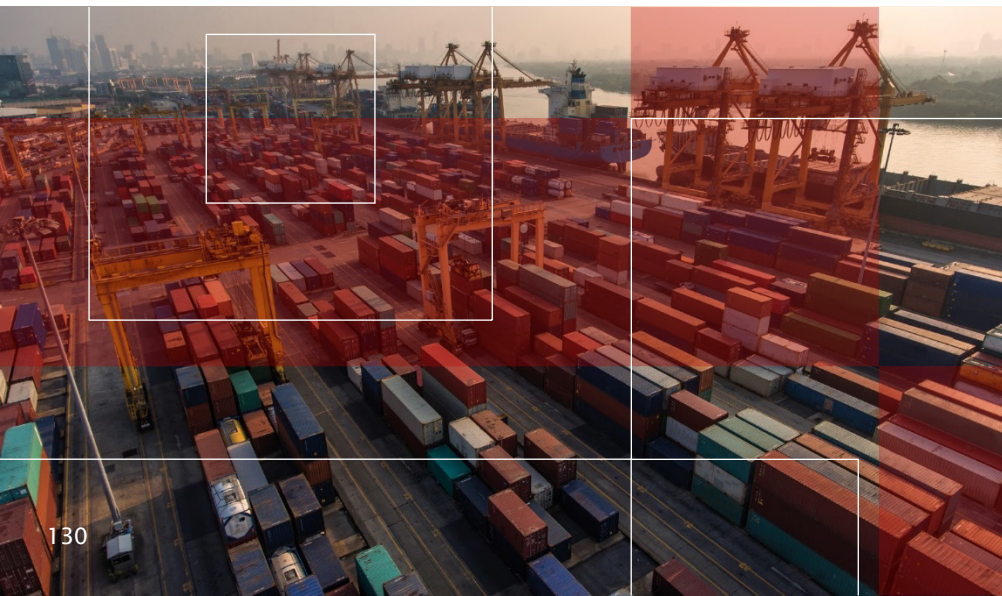
Chỉ hành vi vô lý của chủ tàu sẽ là không đủ. Hành vi đó phải "hoàn toàn" vô lý. Như thế nào được coi là hoàn toàn vô lý sẽ tùy thuộc vào tình huống. Nếu tàu được trả sớm 10 ngày thì rất có thể chủ tàu sẽ từ chối việc trả tàu và yêu cầu phải trả tiền thuê cho đến ngày trả tàu tối thiểu. Tuy nhiên, nếu ngày trả tàu sớm hơn 2 năm thì có lẽ sẽ không có "lợi ích chính đáng" khi chủ tàu nhất quyết yêu cầu người thuê tàu tiếp tục thực hiện hợp đồng thuê tàu.

Chủ tàu có thể được bồi thường bao nhiêu thiệt hại?

Nguyên tắc chung là chủ tàu có thể yêu cầu phần chênh lệch giữa giá thuê và giá "có sẵn trên thị trường" nếu tàu được cho thuê lại kịp thời trong thời gian còn lại của thời hạn thuê. (Giá theo hợp đồng thuê tàu – Giá có sẵn trên thị trường) x số ngày trả tàu sớm = tiền bồi thường thiệt hại.

Điều gì cấu thành giá "có sẵn trên thị trường"?

Giá "có sẵn trên thị trường" sẽ được xác định bằng cách tham khảo cùng thị trường với hợp đồng thuê tàu ban đầu, tức là cùng khu vực địa lý, giao dịch và trong thời hạn thuê tàu tương ứng với phần còn lại của hợp đồng thuê tàu ban đầu. Nếu một con tàu được thuê trong 12 tháng trên tuyến Đại Tây Dương và được trả lại sau 7 tháng thì thị trường liên quan sẽ là cho hợp đồng thuê tàu có thời hạn 5 tháng (thời hạn còn lại của hợp đồng thuê tàu ban đầu) trong tuyến thương mại Đại Tây Dương.



Điều gì sẽ xảy ra nếu chủ tàu cho thuê lại trên một thị trường khác?

Lấy ví dụ trên, nếu chủ tàu quyết định chuyển tàu từ Đại Tây Dương sang tuyến thương mại châu Á thì sao? Không có gì ngăn cản chủ tàu làm như vậy, mặc dù họ phải chịu rủi ro. Nếu chủ tàu kiếm được tiền thuê ở châu Á ít hơn so với mức họ có thể kiếm được ở Đại Tây Dương thì thiệt hại vẫn sẽ dựa trên mức giá “có sẵn trên thị trường”. Chủ tàu sẽ không thể yêu cầu phần chênh lệch giữa thị trường có sẵn và thị trường khác.

Điều gì sẽ xảy ra nếu chủ tàu tìm thấy một thị trường khác được trả tiền thuê cao hơn “thị trường có sẵn”?

Việc chủ tàu chịu ít tổn thất hơn so với trên thị trường có sẵn là không phù hợp. Tổn thất vẫn sẽ được tính bằng cách tham khảo “thị trường có sẵn”. Chủ tàu có thể kiếm được lợi nhuận nhưng vẫn đòi bồi thường thiệt hại từ người thuê tàu.

Nếu không tồn tại thị trường có sẵn thì sao?

Trong những trường hợp như vậy, chủ tàu sẽ được hưởng số tiền mà sẽ đưa họ vào tình trạng tài chính tương tự như khi hợp đồng thuê tàu đã được thực hiện.

Điều gì sẽ xảy ra nếu một sự kiện cho phép chấm dứt hợp đồng thuê tàu ban đầu xảy ra sau khi trả tàu nhưng trước khi kết thúc thời hạn tối thiểu?

Trong tình huống xảy ra sự kiện (sau khi trả tàu nhưng trước khi kết thúc thời hạn tối thiểu), điều đó có nghĩa là người thuê tàu

có thể chấm dứt hợp đồng trước hạn (do chiến tranh, v.v...), chủ tàu sẽ chỉ có thể yêu cầu bồi thường thiệt hại tối đa đến ngày xảy ra sự kiện có thể dẫn đến việc chấm dứt hợp đồng.

Lấy ví dụ trước (hợp đồng thuê tàu 12 tháng, trả lại tàu sau 7 tháng), nếu sự kiện cho phép chấm dứt hợp đồng thuê xảy ra vào tháng thứ 9 thì chủ tàu chỉ có quyền yêu cầu bồi thường thiệt hại cho thời gian 2 tháng thay vì 5 tháng.

Trả tàu muộn

Người thuê tàu có nghĩa vụ trả tàu trong thời hạn thuê tàu (bao gồm cả mức dung sai).

Chủ tàu có thể làm gì nếu người thuê tàu ra lệnh thực hiện chuyển đi cuối cùng vốn không thể được hoàn thành một cách hợp lý trong thời hạn thuê tàu?

Đây còn được gọi là “mệnh lệnh cuối cùng bất hợp pháp”. Trong những trường hợp như vậy, chủ tàu có quyền từ chối thực hiện mệnh lệnh đó và nhất quyết yêu cầu mệnh lệnh mới.

Nếu người thuê tàu từ chối đưa ra mệnh lệnh mới thì sao?

Nếu người thuê tàu từ chối đưa ra mệnh lệnh mới thì chủ tàu có thể coi hợp đồng thuê tàu là bị từ bỏ và yêu cầu bồi thường thiệt hại. Chủ tàu và người thuê tàu phải đảm bảo rằng quyết định từ bỏ hợp đồng thuê tàu hoặc khẳng định theo lệnh của họ là đúng vì hậu quả của quyết định của họ có thể rất tốn kém.

Một lệnh “hợp pháp” có thể trở thành “bất hợp pháp” không?

Nghĩa vụ đảm bảo các lệnh hành trình là hợp pháp vẫn tiếp diễn. Nếu có sự thay đổi hoàn cảnh thì phải đưa ra hướng dẫn mới.

Thời điểm xác định tính hợp pháp

Ngày cần lưu ý là ngày đến hạn thực hiện các lệnh đến hạn. Người thuê tàu sẽ đưa ra mệnh lệnh trước khi thực hiện. Nếu vào bất kỳ thời điểm nào trước khi thực hiện mà tình hình thay đổi, mệnh lệnh hợp pháp sẽ trở thành bất hợp pháp và chủ tàu có quyền yêu cầu mệnh lệnh mới. Nếu tình hình thay đổi sau khi thực hiện thì chủ tàu sẽ phải thực hiện mệnh lệnh và yêu cầu bồi thường thiệt hại.

Điều gì sẽ xảy ra nếu chủ tàu cố tình chấp nhận một mệnh lệnh “bất hợp pháp”?

Chủ tàu sẽ được coi là đã từ bỏ quyền từ chối thực hiện mệnh lệnh. Tuy nhiên, chủ tàu sẽ không từ bỏ quyền đòi bồi thường thiệt hại. Sự chấp nhận của chủ tàu phải rõ ràng mặc dù chủ tàu phải cẩn thận để không ngầm chấp nhận mệnh lệnh vì trong một số trường hợp, im lặng có thể cấu thành sự đồng ý.

Tiền bồi thường thiệt hại

Nếu người thuê tàu gửi tàu đi chuyển cuối cùng hợp pháp (hoặc bất hợp pháp) và sau đó tàu bị trì hoãn vì bất kỳ lý do nào

(không phải do lỗi của chủ tàu) để được trả lại sau thời hạn cuối cùng thì người thuê tàu sẽ phải trả tiền thuê cho đến khi trả tàu cùng với các khoản bồi thường thiệt hại. (“The PEONIA” [1991]).

Biện pháp bồi thường thiệt hại thông thường là chênh lệch giữa tiền thuê kiểm được theo hợp đồng thuê tàu và số tiền đáng lẽ phải kiếm được trên thị trường trong khoảng thời gian quá hạn: (Giá thị trường – Giá theo HĐTT) x thời gian quá hạn = Tiền bồi thường thiệt hại

Làm thế nào để tính thời gian quá hạn?

Thời gian quá hạn là số ngày kể từ ngày gần nhất mà tàu có thể được trả lại và ngày trả tàu thực tế. Khoảng thời gian này không bắt đầu tính từ ngày đáng lẽ tàu được trả lại nếu lệnh cuối cùng không phải là “bất hợp pháp”.



Giá thị trường

Giá thị trường sẽ được tính toán trên cơ sở hợp đồng thuê tàu cho khoảng thời gian/ khu vực/hoạt động thương mại tương tự như hợp đồng thuê tàu ban đầu. Nếu hợp đồng thuê tàu ban đầu là hợp đồng “10 đến 12 tháng trên tuyến thương mại Đại Tây Dương” thì giá thị trường sẽ là giá cho hợp đồng thuê tàu “10 đến 12 tháng” trên tuyến thương mại Đại Tây Dương” (xem sự khác biệt với việc trả tàu sớm trước đó).

Chủ tàu có thể yêu cầu bồi thường thiệt hại do không thể thực hiện hoạt động tiếp theo không?

Trừ khi người thuê tàu biết thời hạn tàu đến cảng bốc hàng của HĐTT tiếp sau tại thời điểm giao kết hợp đồng, chủ tàu sẽ không thể yêu cầu bồi thường tổn thất lợi nhuận trong hoạt động tiếp theo. (“The Achileas” [2008]).



16 Trả tàu



Trả tàu

Người thuê tàu phải trả tàu vào thời gian đã thỏa thuận (xem chương trước về trả tàu sớm và trễ hạn) và địa điểm mà tàu phải được trả lại với tình trạng như ban đầu.

a) Địa điểm trả tàu

Nếu tàu không được trả tại địa điểm đã thỏa thuận theo hợp đồng thì chủ tàu cũng không được từ chối việc nhận lại tàu. Lựa chọn duy nhất của chủ tàu là kiện đòi bồi thường thiệt hại. Mức độ bồi thường thiệt hại là lợi nhuận mà chủ tàu đáng lẽ phải kiếm được trong chuyến hành trình cuối cùng đến địa điểm gần nhất đã thỏa thuận trừ đi bất kỳ khoản lợi nhuận thực tế nào kiếm được từ việc sử dụng tàu thay thế.

Liệu rằng quy tắc này có được áp dụng hay không nếu chuyến đi cuối cùng đến địa điểm theo hợp đồng gần nhất có hậu quả là trả tàu trễ hạn: điều này sẽ dẫn đến việc bồi thường thiệt hại do giao tàu sai địa điểm bằng cách đặt chủ tàu vào tình thế như thể người thuê tàu đã trả tàu trễ hạn (vi phạm khác) nhưng đúng điểm đến.

b) Tình trạng tàu khi được trả lại

Các hợp đồng thuê tàu NYPE và Baltime bắt buộc người thuê tàu phải giao lại tàu "trong tình trạng tốt như khi nhận tàu, không tính đến hao mòn thông thường". Có thể có khó khăn trong việc phân biệt giữa những gì thuộc trách nhiệm bảo trì của chủ tàu và nghĩa vụ của người thuê tàu trong việc trả tàu ở tình trạng tốt như khi nhận tàu.

Về cơ bản, nghĩa vụ của người thuê tàu theo hợp đồng thuê tàu có nghĩa là người thuê tàu sẽ phải bồi thường cho chủ tàu mọi thiệt hại phát sinh từ việc tuân thủ mệnh lệnh của người thuê tàu (ngoại trừ hao mòn tự nhiên). Nghĩa vụ này cũng có nghĩa là tàu phải được dỡ hết hàng, sạch sẽ và không còn hàng hóa trước đó. Một ví dụ rõ ràng là tàu bị hư hỏng bởi công nhân bốc xếp. Tuy nhiên, có thể có nhiều tranh luận về ý nghĩa của khái niệm "hao mòn tự nhiên".

Hà bám thân tàu: Chủ tàu có được khiếu nại do không giao lại tàu "ở tình trạng tốt như khi nhận tàu" không?

Người thuê tàu có nghĩa vụ giao lại tàu không có hư hỏng, đã dỡ toàn bộ hàng hóa, sạch sẽ và không chứa hàng hóa trước đó. Tuy nhiên, chủ tàu không thể khẳng định rằng người thuê tàu vi phạm nghĩa vụ trả tàu do hà bám thân tàu vì đó là "hao mòn tự nhiên" mà người thuê tàu không phải chịu trách nhiệm ("The Pamphilos" [2002]).

Người thuê tàu có thể phải chịu trách nhiệm trước chủ tàu nếu sau khi trả tàu, chủ tàu phải đối mặt với yêu cầu bồi thường về tốc độ và mức tiêu thụ nhiên liệu từ người thuê tàu tiếp theo nếu người thuê tàu không làm sạch thân tàu vi phạm điều khoản về hà bám thân tàu (xem Trọng tài London 25/17).

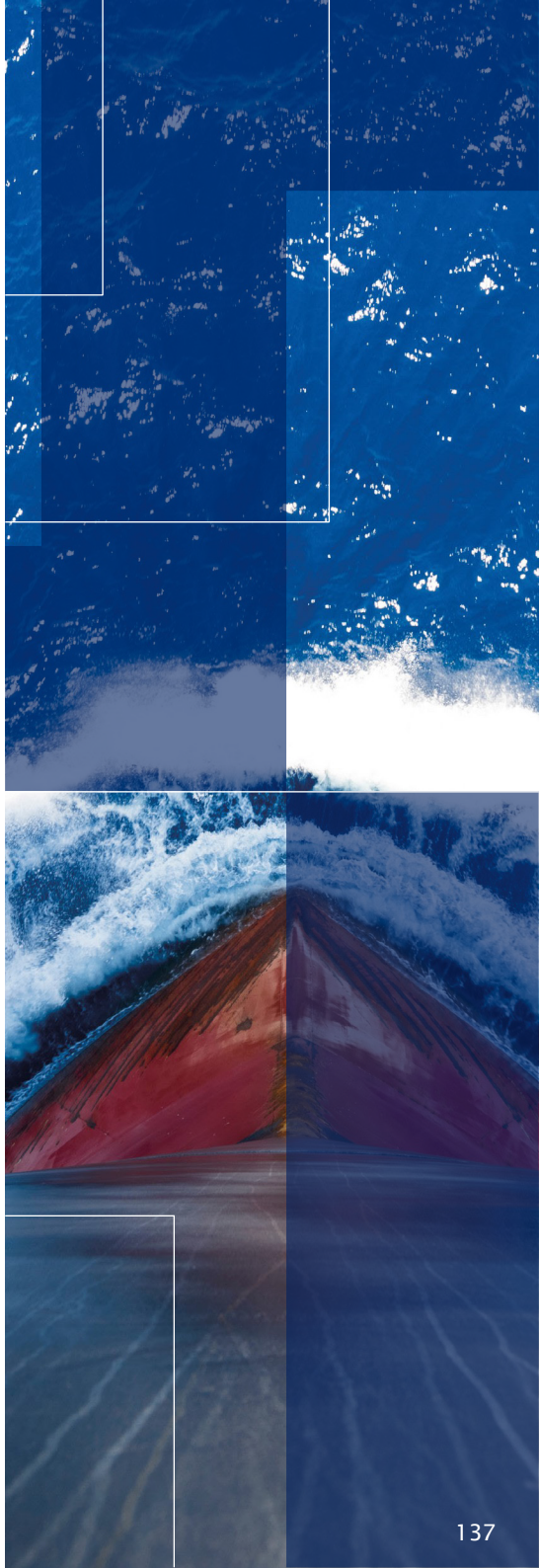
Điều khoản ILOHC và nghĩa vụ trả tàu “ở tình trạng tốt như khi nhận tàu”

Khi giao lại tàu, hợp đồng thuê tàu thường sẽ bao gồm một điều khoản rằng người thuê tàu phải trả lại tàu ở tình trạng tương tự như khi được giao. Người thuê tàu cũng sẽ có quyền tùy chọn thanh toán một khoản tiền trọn gói thay cho việc Làm sạch Hầm hàng (ILOHC).

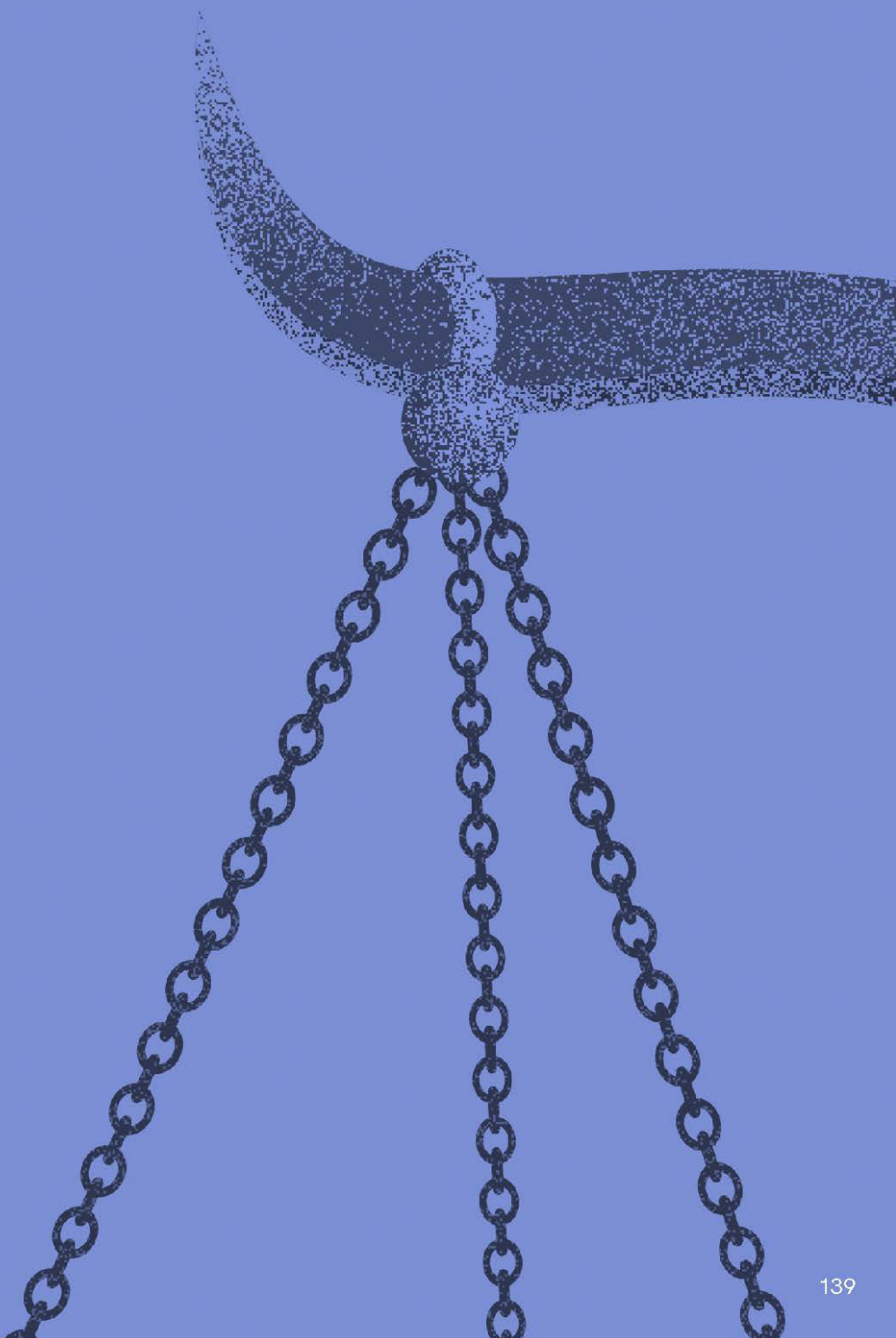
Điều khoản này chỉ nhằm mục đích đảm bảo việc làm sạch hầm hàng khi các mảnh vụn và cặn còn sót lại bên trong. Điều khoản này không mở rộng đến số lượng lớn hàng hóa bị bỏ lại trong hầm hàng đã bị người nhận từ chối. Trong trường hợp này, người thuê tàu sẽ phải bồi thường cho chủ tàu những chi phí dọn dẹp đặc biệt.

Chủ tàu có thể từ chối việc trả lại một con tàu không ở “tình trạng tốt như khi nhận tàu” không?

Nếu tàu được trả lại cho chủ tàu trong tình trạng hư hỏng, chủ tàu không được từ chối việc nhận lại tàu và nhất quyết tiếp tục cho thuê tàu cho đến khi tàu được sửa chữa. Chủ tàu sẽ phải chấp nhận việc trả tàu và sau đó yêu cầu bồi thường thiệt hại.



17 Gián đoạn & ngoại lệ đối với thời gian làm hàng



Gián đoạn & ngoại lệ đối với thời gian làm hàng

1) Khác biệt giữa gián đoạn và ngoại lệ đối với thời gian làm hàng

Gián đoạn đối với thời gian làm hàng bao gồm khoảng thời gian không được tính do không thuộc định nghĩa về thời gian làm hàng như được nêu trong điều khoản về thời gian làm hàng. Một ví dụ phổ biến là khoảng thời gian làm hàng “Ngày làm việc thời tiết tốt” (WWD).

Một ngoại lệ đối với thời gian làm hàng đề cập đến khoảng thời gian nằm trong định nghĩa về thời gian làm hàng nhưng bị loại trừ bởi một điều khoản ngoại lệ.

Sự khác biệt cơ bản giữa hai điều này là với ngoại lệ về thời gian làm hàng thì cần phải chỉ ra mối liên hệ nhân quả giữa cái bị loại trừ và việc không làm hàng, trong khi với sự gián đoạn về thời gian làm hàng, tất cả những gì cần được chứng minh cho nguyên nhân là tình trạng bị loại trừ tồn tại ở nơi hàng hóa lẽ ra đã được xử lý.

Ví dụ:

- Tàu A có hợp đồng thuê vận chuyển đến cảng có thời gian làm hàng bị gián đoạn được thể hiện bằng “Ngày Làm việc Thời tiết Tốt”.
- Tàu B có hợp đồng thuê tàu tương tự nhưng thời gian làm hàng được tính bằng số ngày làm việc và điều khoản bổ sung loại trừ thời gian bị mất do thời tiết bất lợi.
- Nếu cả hai đều đang chờ neo đậu ở cầu tàu, đối với tàu A thì thời gian trời mưa trong ngày làm việc sẽ không được tính

vào thời gian làm hàng, nhưng điều này không đúng trong trường hợp tàu B. Điều này là do mưa không làm trì hoãn hoạt động vận chuyển hàng hóa.

2) Gián đoạn thời gian làm hàng

Có rất nhiều sự kiện gián đoạn thời gian làm hàng. Phổ biến nhất là Ngày làm việc thời tiết tốt và Chủ nhật và ngày lễ đều được loại trừ.

a) Ngày Làm việc Thời tiết Tốt

Ý nghĩa của từ “thời tiết” phải được xác định như một vấn đề thực tế. Điều gì có thể cấu thành thời tiết xấu đối với một con tàu sẽ không nhất thiết phải giống đối với một con tàu khác, mặc dù cả hai đều ở cùng một cảng trong cùng một lúc. Một khoảng thời gian mưa có thể ngăn cản việc dỡ hàng gạo chứ không phải hàng dầu thô.

Ngày thời tiết tốt: Tuyên bố về Thực tế (SOF) có mang tính ràng buộc không?

SOF thường ghi lại điều kiện thời tiết tại cảng và do đại lý lập. Văn bản này thường được ký bởi thuyền trưởng. Mặc dù SOF là bằng chứng thuyết phục nhưng lại không hề mang tính ràng buộc. Một bên có thể bác bỏ thông tin trong SOF, chẳng hạn như bằng chứng từ trạm thời tiết địa phương. Nếu chủ tàu có bất kỳ nghi ngờ nào về tính khách quan SOF của đại lý, chúng tôi khuyến nghị nên chỉ định một đại lý bảo vệ để đảm bảo thông tin trong SOF là chính xác.

b) Chủ nhật và ngày lễ được loại trừ

Mặc dù Chủ nhật không gây ra bất kỳ vấn đề gì trong việc giải thích nó, nhưng trong một số trường hợp, từ “ngày lễ” có thể khó xác định hơn. Một ngày có phải là ngày lễ hay không là một vấn đề thực tế sẽ được quyết định bằng cách xem xét các quy định, tập quán và phong tục. Chính quyền địa phương có thể quyết định ngày nghỉ lễ và chỉ áp dụng cho cảng và khu vực địa phương bất kể công việc trên thực tế có được thực hiện hay không.

3) Ngoại lệ đối với thời gian làm hàng

Có thể tìm thấy một ví dụ về các trường hợp ngoại lệ đối với thời gian làm hàng trong hợp đồng thuê tàu Gencon: “Điều khoản Chung về Đình công” và “Điều khoản Chung về Băng”.

a) Thời hạn áp dụng ngoại lệ đối với thời gian làm hàng

- Điều khoản ngoại lệ thường chỉ áp dụng cho thời gian làm hàng.
- Điều khoản này sẽ không bảo vệ người thuê tàu sau khi tàu bị lưu giữ quá hạn, trừ khi có quy định rõ ràng như vậy.
- Nghĩa vụ của người thuê tàu là đảm bảo hàng hóa tại nơi xếp hàng sẵn sàng để vận chuyển vào đúng thời điểm là một nghĩa vụ tuyệt đối.
- Các điều khoản ngoại lệ sẽ được giới hạn trong khoảng thời gian khi hoạt động xếp và dỡ hàng đang diễn ra, trừ khi điều khoản đó chỉ rõ nó cũng áp dụng cho

hoạt động đưa hàng hóa xuống nơi xếp hàng hoặc tháo dỡ sau khi dỡ hàng.

b) Điều khoản này sẽ được giải thích theo nghĩa hẹp

- Các điều khoản ngoại lệ được hiểu là chống lại bên có lợi ích được bao gồm trong hợp đồng thuê tàu.
- Các ngoại lệ về thời gian làm hàng sẽ được hiểu một cách nghiêm ngặt và một điều khoản không rõ ràng sẽ không mang lại sự bảo vệ nào.

c) Người thuê tàu phải sử dụng các biện pháp hợp lý để khắc phục trở ngại

Người thuê tàu không thể tận dụng điều khoản ngoại lệ nếu họ có thể vượt qua trở ngại bằng nỗ lực hợp lý. Trường hợp cảng vụ ra lệnh tạm dừng xếp hàng tại một cầu tàu nhưng còn có một cầu tàu khác nơi hàng hóa có thể được xếp lên, mặc dù việc làm như vậy sẽ gây tốn thêm thời gian và chi phí cho người thuê tàu thì điều khoản này sẽ không bảo vệ người thuê tàu.

d) Các điều khoản ngoại lệ có áp dụng cho thời gian làm hàng và tiền phạt lưu giữ tàu quá hạn không?

Có nghi ngờ rằng một điều khoản ngoại lệ chung sẽ áp dụng cho thời gian làm hàng và tiền phạt lưu giữ tàu quá hạn trừ khi có quy định cụ thể. Một ví dụ điển hình là tại khoản 19 Phần II của Asbatankvoy trong đó cách diễn đạt quá chung chung và các điều khoản về thời gian làm hàng và tiền phạt lưu giữ tàu quá hạn có quy tắc riêng với những ngoại lệ hạn chế hơn.

Tuy nhiên, có lập luận cho rằng điều khoản đó có thể tạo thành một ngoại lệ đối với thời gian làm hàng và tiền phạt lưu giữ tàu quá hạn nếu một điều khoản ngoại lệ chung đề cập đến việc chậm trễ trong việc bốc hoặc dỡ hàng và không có quy tắc riêng nào khác về ngoại lệ đối với thời gian làm hàng và tiền phạt lưu giữ tàu quá hạn.

4) Lỗi của chủ tàu

a) Người thuê tàu có thể yêu cầu bồi thường cho khoảng thời gian nào?

Thời gian làm hàng và tiền phạt lưu giữ tàu quá hạn sẽ không được áp dụng khi việc chậm trễ là do lỗi của chủ tàu. Tuy nhiên, sự chậm trễ và nguyên nhân của sự chậm trễ phải diễn ra đồng thời và sẽ không bao gồm sự chậm trễ do hậu quả. Chỉ khi người thuê tàu bị tước quyền sử dụng tàu vào thời điểm họ muốn sử dụng tàu đó thì thời gian mới được tạm dừng. Ví dụ: trường hợp mất thời gian do không còn cầu tàu nào khả dụng do lỗi trước đó của chủ tàu, người thuê tàu sẽ không được tạm dừng thời gian xếp hàng hoặc tiền phạt lưu giữ tàu quá hạn trong thời gian

chờ cầu tàu. Tuy nhiên, người thuê tàu có thể yêu cầu bồi thường thiệt hại do vi phạm nghĩa vụ riêng theo hợp đồng thuê tàu.

b) "Lỗi" nghĩa là gì?

Việc chủ tàu bằng một số hành động của mình ngăn cản việc xếp hoặc dỡ hàng liên tục là không đủ để làm gián đoạn việc tính thời gian làm hàng; cũng cần phải chứng tỏ rằng:

- Phải có sự "vi phạm nghĩa vụ" của chủ tàu về việc tàu sẵn sàng cho hoạt động làm hàng.
- Việc "vi phạm nghĩa vụ" không nhất thiết phải dẫn đến vi phạm một điều khoản trong hợp đồng thuê tàu.
- Lỗi là hành động/vi phạm của chủ tàu khiến tàu không được sử dụng bởi người thuê tàu cho các mục đích của chủ tàu. Chủ tàu không được tự nguyện làm gì để ngăn cản việc tàu luôn sẵn sàng cho hoạt động làm hàng (trừ khi vì sự an toàn của thuyền viên/tàu/hàng hóa).
- Sự chậm trễ phải liên quan đến nghĩa vụ mà họ phải chịu trách nhiệm trực tiếp theo hợp đồng thuê tàu hoặc họ đã ủy thác trách nhiệm của mình.
- Lỗi phải là nguyên nhân duy nhất hoặc có tác động duy nhất gây ra sự chậm trễ. Việc chậm trễ không được nằm ngoài khả năng kiểm soát của chủ tàu và chủ tàu không được tự nguyện làm gì để ngăn cản tàu tiếp tục hoạt động làm hàng.

Ví dụ:

Nếu theo hợp đồng thuê tàu, chủ tàu chịu trách nhiệm đối với người bốc xếp thì mọi thời gian bị mất do sơ suất của người bốc xếp sẽ do chủ tàu chịu. Tuy nhiên, nếu nguyên nhân của sự chậm trễ nằm ngoài tầm kiểm soát của chủ tàu, chẳng hạn như cuộc đình công của công nhân bốc xếp, chủ tàu sẽ không chịu trách nhiệm về sự chậm trễ.

Nếu việc tháo nước dẫn hoặc dẫn tàu làm trì hoãn hoạt động làm hàng và không cần thiết phải thực hiện các hoạt động này nhưng được thực hiện để thuận tiện cho chủ tàu thì thời gian mất đi đó sẽ do lỗi của chủ tàu và không được tính.

Nếu tàu bị mắc cạn do sơ suất của thủy thủ đoàn thì thời gian sẽ bị tạm dừng. Ngược lại, thời gian sẽ được tính nếu việc mắc cạn không phải do sơ suất của thủy thủ đoàn.

Thời gian bị mất do không xuất trình vận đơn tại cảng dỡ hàng sẽ không được tính trừ khi người thuê tàu bắt buộc chủ tàu phải chấp nhận LOI.

c) Có thể loại trừ lỗi của chủ tàu?

Lỗi của chủ tàu có thể được loại trừ tuy nhiên điều khoản này sẽ phải được diễn đạt rất rõ ràng. Các điều khoản kết hợp USCOGSA hoặc các điều khoản ngoại lệ chung quy định chủ tàu không chịu trách nhiệm về sự chậm trễ phát sinh từ hành vi, sơ suất của thuyền trưởng và những người làm công khác của họ trong việc điều khiển hoặc quản lý tàu sẽ không đủ để loại trừ lỗi của chủ tàu ("The Union Amsterdam" [1982]).

Tóm tắt

- Sự kiện có được liệt kê là "gián đoạn" hay "ngoại lệ" đối với thời gian làm hàng không.
- Nếu là "gián đoạn" thì không cần chứng minh sự kiện đó gây ra chậm trễ.
- Trừ khi có quy định khác, các ngoại lệ chỉ áp dụng cho thời gian làm hàng và không áp dụng cho tiền phạt lưu giữ tàu quá hạn.
- Lỗi của chủ tàu cũng có thể tạm dừng thời gian làm hàng, tuy nhiên việc chậm trễ và nguyên nhân của việc chậm trễ phải diễn ra đồng thời và sẽ không bao gồm sự chậm trễ do hậu quả.
- Lỗi là hành động/vi phạm của chủ tàu khiến tàu không thể phục vụ người thuê tàu vì các mục đích của chủ tàu.



18 Cước khổng



Cước khổng

Nghĩa vụ cung cấp hàng hóa của người thuê tàu là tuyệt đối và không thể ủy quyền. Khiếu nại về cước khổng phát sinh khi người thuê tàu không thực hiện nghĩa vụ cung cấp đủ hàng hóa để xếp lên tàu theo số lượng quy định trong hợp đồng.

Cước khổng là gì?

Cước khổng là tên khoản bồi thường thiệt hại mà chủ tàu có quyền yêu cầu đối với người thuê tàu nếu người thuê tàu không xếp đủ số lượng hàng hóa theo quy định trong hợp đồng thuê tàu. Yêu cầu bồi thường về cước khổng chỉ có trong các hợp đồng thuê tàu chuyển, nơi cước phí được tính dựa trên số lượng hàng hóa được vận chuyển.

Mức cước khổng là gì?

Trong một số hợp đồng thuê tàu (ví dụ "ASBATANKVOY" và "ASBAGASVOY"), giá cước khổng được quy định rõ ràng. Trong những trường hợp như vậy, yêu cầu bồi thường về cước khổng sẽ được ước tính và chi trả đầy đủ ở mức quy định mà không tính đến việc chủ tàu tiết kiệm được chi phí trong chuyển đi.

Một số biểu mẫu hợp đồng thuê tàu chuyển tiêu chuẩn khác ("GENCON" [1994]) không có điều khoản quy định cụ thể mức cước khổng. Nếu vậy, về bản chất, yêu cầu bồi thường cước khổng của chủ tàu sẽ không được ước tính và những thiệt hại đó thường được tính bằng cách tham chiếu đến cước vận

chuyển mà đáng lẽ đã thu được từ việc vận chuyển hàng hóa được xếp thiếu trừ đi các chi phí mà chủ tàu phải chịu khi vận chuyển hàng hóa đó.

Nếu số lượng hàng hóa được nêu trong hợp đồng dưới dạng một phạm vi tùy theo lựa chọn của người thuê tàu thay vì một số lượng cố định thì số lượng tối thiểu của phạm vi đó sẽ là số lượng hàng hóa theo hợp đồng phải được tải. Ví dụ: nếu hợp đồng thuê tàu quy định "50.000 MT – 55.000 MT sẽ được xếp theo lựa chọn của người thuê tàu", thì người thuê tàu chỉ có nghĩa vụ xếp 50.000 MT nên số tiền yêu cầu bồi thường của chủ tàu sẽ được tính trên số lượng nhỏ hơn này và do đó sẽ thấp hơn tương ứng.

Việc tính toán cước khổng có bị ảnh hưởng bởi việc tiền phạt lưu giữ tàu quá hạn không?

Trong một hợp đồng thuê tàu mà thời gian làm hàng được tính tỷ lệ thuận với lượng hàng hóa được xếp lên và không có mức cước khổng ấn định, yêu cầu bồi thường cước khổng của chủ tàu sẽ cần phải tính đến tiền phạt lưu giữ tàu tăng lên mà chủ tàu được hưởng cũng như tiền thưởng cho thời gian làm hàng nhanh vì lượng hàng xếp ít hơn khối lượng công bố theo hợp đồng ("The Ionian Skipper" [1977]), 2 Lloyd's Rep 273.

Chủ tàu có nghĩa vụ giảm nhẹ tổn thất trong yêu cầu bồi thường cước không không?

Chủ tàu có nghĩa vụ thực hiện các biện pháp hợp lý để có số hàng hóa xếp đủ trên tàu nếu số cước phí vận chuyển bổ sung thu được vượt quá chi phí bốc, vận chuyển và dỡ toàn bộ số hàng xếp đủ đó. Trên thực tế, chủ tàu có quyền đi chênh hướng ở mức độ hợp lý, nhằm thực hiện nghĩa vụ giảm thiểu tổn thất của mình. Tùy thuộc vào bất kỳ điều khoản trái ngược nào trong hợp đồng thuê tàu, quyền có sự sai lệch hợp lý như vậy là một điều khoản ngầm định. Ví dụ: trong ("Wallem Rederi A/S v WM H Muller & Co" [1927]), 2 KB 99, tàu được thuê để bốc hàng tại Surabaya và dỡ hàng tại Madras, Alexandria và Bristol. Tàu được xếp thiếu hàng và chủ tàu đã xếp thêm hàng ở Alexandria để dỡ hàng ở Avonmouth. Người thuê tàu cố gắng lập luận rằng chủ tàu không có quyền yêu cầu bồi thường về cước khổng vì họ đã đi chênh hướng trái luật và vi phạm nghĩa vụ hoàn thành chuyến đi với thời gian gửi hàng hợp lý. Chủ tàu được cho là đã hành động hợp lý theo một điều khoản ngầm định cho phép đi chênh hướng nhằm giảm thiểu thiệt hại cho họ.

Điều quan trọng cần lưu ý là hàng hóa thay thế sẽ được dỡ tại Avonmouth, về mặt kỹ thuật là một cảng ở Bristol. Do đó, việc áp dụng vụ việc có thể chỉ giới hạn ở

những tình huống trong đó hàng hóa thay thế dự kiến sẽ được dỡ tại cảng dỡ hàng ban đầu của chuyến đi chứ không phải tại cảng dỡ hàng nằm ngoài dự tính của các bên hoặc của chuyến đi. Hơn nữa, nếu tàu đi chênh đến một cảng dỡ hàng ngoài dự tính của các bên hoặc chuyến đi thì sẽ có các vấn đề về bảo hiểm của Hội phát sinh từ việc đi chênh đường đó. Cũng cần lưu ý rằng sai lệch được phép theo hợp đồng thuê tàu có thể không nhất thiết tương đương với sai lệch cho phép theo hợp đồng vận chuyển (được chứng minh bằng vận đơn) vì các điều khoản của hợp đồng vận chuyển có thể khác với các điều khoản trong hợp đồng thuê tàu.

Liệu chủ tàu vẫn có thể yêu cầu bồi thường cước không nếu tàu đã xếp hàng chưa đầy đủ mà đã được lệnh rời cảng không?

Điều này phụ thuộc vào việc lệnh khởi hành có phải là lệnh thuộc trách nhiệm của người thuê tàu hay không. Nếu lệnh khởi hành do người thuê tàu đưa ra thì chủ tàu sẽ có quyền yêu cầu bồi thường cước khổng. Mặt khác, nếu có lệnh của cảng vụ hoặc bến cảng mà người thuê tàu không kiểm soát được quyết định đó thì không có vi phạm từ phía người thuê tàu ("The Johnny K" [2006]), 1 Lloyd's Rep 666.

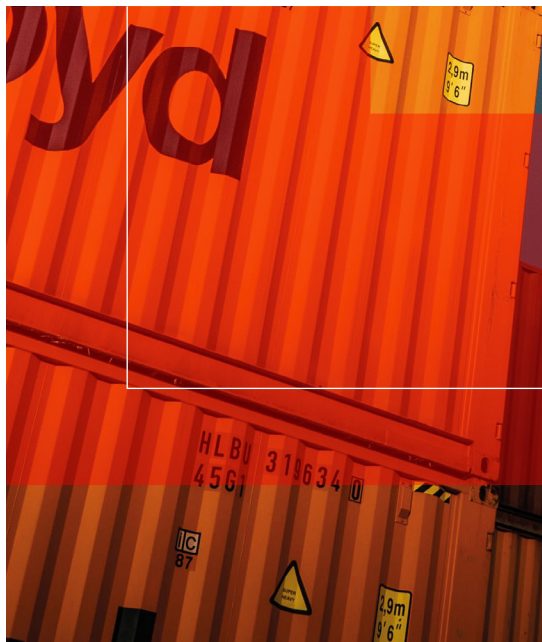
Chủ tàu có thể thực hiện quyền lưu giữ đối với khiếu nại cước khổng không?

Chủ tàu phải chứng minh rằng điều khoản quyền lưu giữ trong hợp đồng thuê tàu bao gồm các khiếu nại về cước khổng. Trong trường hợp không có bất kỳ cách diễn đạt cụ thể nào, quyền lưu giữ đối với việc không thanh toán cước phí vận chuyển sẽ không bao gồm yêu cầu bồi thường cước khổng vì đây là hai loại yêu cầu bồi thường khác nhau. (Xem Hướng dẫn Biện hộ - Tóm tắt về quyền lưu giữ hàng hóa).

Chủ tàu có thể yêu cầu bồi thường cước khổng ngoài tiền phạt lưu giữ tàu quá hạn không?

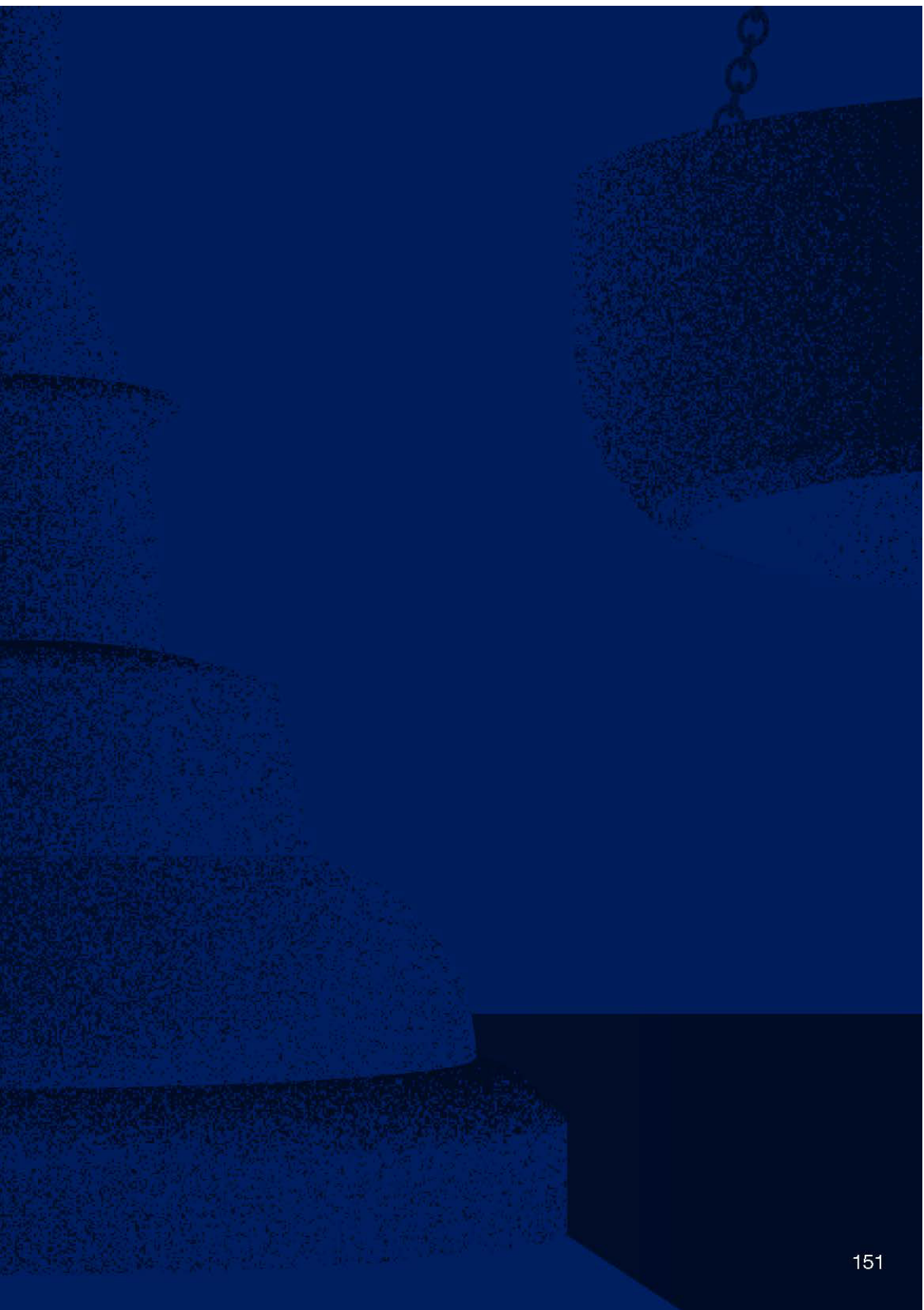
Trong một thời gian, người ta đặt ra câu hỏi liệu cước khổng có thể được yêu cầu bồi thường ngoài tiền phạt lưu giữ tàu quá hạn hay không vì có phán quyết trong vụ án ("Reidar v Arcos" [1926]), KB 352. Trong trường hợp liên quan đến yêu cầu bồi thường cước khổng và tiền phạt lưu giữ tàu quá hạn, người ta thấy rằng người thuê tàu chỉ vi phạm một lỗi duy nhất, đó là không hoàn thành việc xếp hàng trong thời gian làm hàng. Hành vi vi phạm nghĩa vụ xếp hàng đầy đủ đã không xảy ra.

Tuy nhiên, trong thời gian gần đây, ("The Eternal Bliss" [2022]), 1 Lloyd's Rep 12 đã làm rõ rằng việc ("Reidar v Arcos") nhận thấy rằng không có hành vi vi phạm nghĩa vụ xếp hàng đầy đủ trong một vụ việc liên quan đến cước khổng và tiền phạt lưu giữ tàu quá hạn là chính xác. Người ta còn xác định thêm rằng nếu chủ tàu muốn đòi bồi thường thiệt hại ngoài tiền phạt lưu giữ tàu quá hạn thì chủ tàu phải chứng minh được có vi phạm một nghĩa vụ riêng. Do đó, chủ tàu có quyền nhận cước khổng miễn là họ có thể chứng minh được rằng đã có hành vi vi phạm riêng trong việc xếp hàng đầy đủ theo quy định trong hợp đồng.





19 Chấm dứt hợp đồng vì lý do khách quan & bất khả kháng



Chấm dứt hợp đồng vì lý do khách quan & bất khả kháng

Chấm dứt hợp đồng vì lý do khách quan

Chấm dứt hợp đồng vì lý do khách quan xảy ra khi, dù một trong hai bên không vi phạm, việc thực hiện hợp đồng được cho là không thể hoặc làm thay đổi mục đích chính của một bên khi ký kết hợp đồng khiến nó trở nên "hoàn toàn khác biệt" ("Davis Contractors V. Fareham UDC" [1956]), A.C. 696.

Điều gì làm cho một hợp đồng "hoàn toàn khác biệt" là một câu hỏi thực tế và sẽ phụ thuộc vào nhiều yếu tố. Tình huống mà trong đó có thể viện dẫn việc chấm dứt hợp đồng vì lý do khách quan sẽ được tòa án kiểm soát chặt chẽ và chỉ riêng chi phí, sự chậm trễ hoặc phiền toái thôi là chưa đủ.

Các yếu tố phải được xem xét bao gồm các điều khoản của hợp đồng, sự cân nhắc của các bên (đặc biệt là rủi ro tại thời điểm ký hợp đồng), bản chất của sự kiện bất ngờ và những tính toán hợp lý và khách quan của các bên về khả năng thực hiện hợp đồng trong tình hình mới ("The Sea Angel" [2007]), 2 LLR 517.

Thực tế là sự kiện đã được các bên dự tính tại thời điểm ký kết hợp đồng là có liên quan và có khả năng (mặc dù không tự động) phủ nhận yêu cầu bồi thường về việc mất hiệu lực hợp đồng.

Nguyên nhân: sai sót, lựa chọn và sơ suất

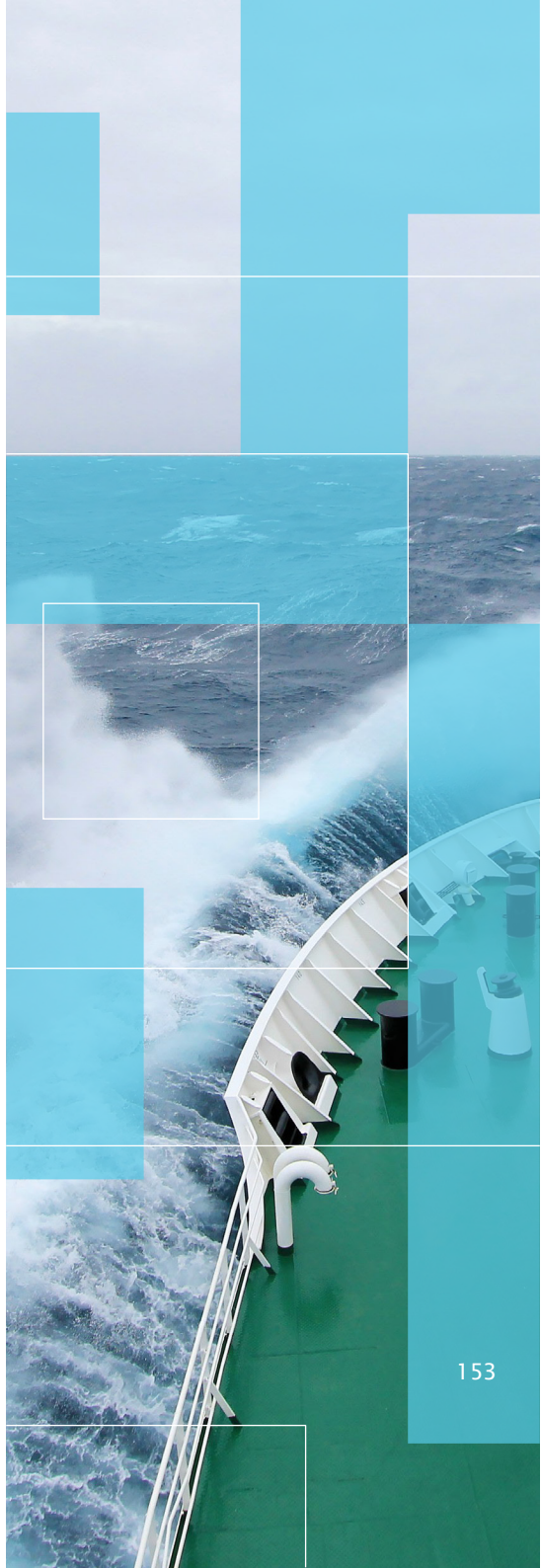
Một sự kiện chấm dứt hợp đồng vì lý do khách quan không thể tự gây ra. Nếu sự kiện chấm dứt hợp đồng vì lý do khách quan được cho là do hành động hoặc lựa chọn có chủ ý của một trong các bên, các bên sẽ không được phép dựa vào học thuyết về chấm dứt hợp đồng vì lý do khách quan. Một bên tham gia hợp đồng thuê tàu sẽ không thể dựa vào học thuyết về chấm dứt hợp đồng vì lý do khách quan nếu sự kiện khiến không thể tiếp tục thực hiện hợp đồng được gây ra do họ vi phạm hợp đồng thuê tàu hoặc do sơ suất của chính họ.

Tổn thất tài chính

Mặc dù một sự kiện chấm dứt hợp đồng vì lý do khách quan chắc chắn sẽ gây ra tổn thất tài chính cho một bên nếu hợp đồng thuê tàu được tiếp tục, bản thân tổn thất tài chính không khiến hợp đồng thuê tàu bị chấm dứt vì lý do khách quan. "Thực tế sự việc có trở nên nặng nề hay tổn kém hơn suy nghĩ của một bên hợp đồng thì cũng không đủ để chấm dứt hợp đồng đó. Nó phải nhiều hơn việc chỉ nặng nề hoặc tổn kém. Chắc chắn là bất công khi ràng buộc các bên" ("The Eugenia" [1963]), 2 Lloyd's Rep 381. Ví dụ: thực tế là việc không có sẵn tuyến đường dự định thường sẽ không làm chấm dứt hợp đồng thuê tàu vì lý do khách quan.

Một ngoại lệ đối với tổn thất thương mại: hư hỏng tàu

Tuy nhiên, một loạt các vụ việc xảy ra trước đó cho thấy một ngoại lệ đối với quy tắc này, phát sinh khi một con tàu bị hư hỏng trong hành trình và chi phí sửa chữa tàu ở mức cần thiết để tàu có thể hoàn thành chuyến đi (và do đó việc sửa chữa có thể là tạm thời) sẽ vượt quá giá trị được sửa chữa, đến mức không chủ tàu bình thường nào sẽ chịu chi phí đó. Trong trường hợp đó, tình huống được xử lý theo cách tương tự như thể việc sửa chữa là không thể thực hiện được và hiện được coi là một loại chấm dứt hợp đồng vì lý do khách quan ("The Kyla" [2012]), EWHC 3522 (Comm). Tuy nhiên, ngoại lệ này sẽ không áp dụng khi hợp đồng thuê tàu quy định chủ tàu có nghĩa vụ duy trì một mức bảo hiểm thân tàu nhất định, từ số tiền thu được để trang trải chi phí sửa chữa; trong trường hợp đó, chủ tàu không thể tuyên bố rằng họ không thể dự kiến một cách hợp lý để tài trợ cho chi phí sửa chữa, miễn là chi phí đó nằm trong số tiền bảo hiểm đã thỏa thuận ("The Kyla").



Chậm trễ

Một hợp đồng thuê tàu có thể bị chấm dứt vì lý do khách quan nếu việc thực hiện hợp đồng thuê tàu bị chậm trễ đáng kể. Yếu tố chính là liệu sự gián đoạn sẽ (hoặc có thể sẽ) đáng kể so với thời gian còn lại của thời hạn thuê tàu hay không. Độ dài và ảnh hưởng của sự gián đoạn phải được đánh giá tại thời điểm mà nguyên nhân gây chậm trễ xảy ra và việc nhận thức được điều đó không mang lại lợi ích gì. Nếu ngay từ đầu khi xảy ra một sự kiện, sự chậm trễ dường như chỉ diễn ra trong thời gian ngắn, hợp đồng sẽ bị chấm dứt vì lý do khách quan khi sau đó có vẻ như sự chậm trễ sẽ kéo dài quá mức bình thường. Loại sự kiện chậm trễ có khả năng gây ra việc chấm dứt hợp đồng vì lý do khách quan là:

- Trưng thu.
- Chiến tranh.
- Đình công.
- Băng giá.

Sự kiện tương tự có thể khiến một hợp đồng thuê tàu chuyển bị chấm dứt vì lý do khách quan nhưng không đúng với trường hợp hợp đồng thuê tàu định hạn

Ví dụ: chiến tranh, băng giá hoặc đình công có thể không nhất thiết khiến hợp đồng thuê tàu bị chấm dứt vì lý do khách quan tùy thuộc vào các điều khoản của hợp đồng thuê tàu. Chiến tranh hoặc tổng đình công có thể làm ảnh hưởng đến một hợp đồng thuê tàu chuyển trong khi những điều này có thể không ảnh hưởng gì đến hợp đồng thuê tàu định hạn với phạm vi thương mại rộng hơn. Chẳng hạn, việc một người thuê tàu định hạn có ý định giao dịch tàu giữa UAE và Yemen (một đất nước đang có chiến tranh) không phải là vấn đề quan trọng; nếu hợp đồng thuê tàu cho phép tàu đi lại giữa các nơi khác thì hợp đồng thuê tàu sẽ không bị chấm dứt vì lý do khách quan dù người thuê tàu có thể khó tìm được công việc cho tàu.



Các sự kiện được đề cập trong hợp đồng thuê tàu

Như đã thấy ở trên, các cuộc đình công, băng giá và chiến tranh có thể khiến hợp đồng thuê tàu bị chấm dứt vì lý do khách quan. Vị trí mà hợp đồng thuê tàu đã quy định những tình huống này là gì?

Liệu hợp đồng thuê tàu vẫn có thể bị chấm dứt vì lý do khách quan hay việc hợp đồng đã giải quyết những sự kiện này đã ngăn cản một bên yêu cầu chấm dứt vì lý do khách quan? Quan điểm đã được chứng minh là điều đó có liên quan nhưng không mang tính quyết định. Trừ khi có điều khoản loại trừ cụ thể việc áp dụng học thuyết chấm dứt hợp đồng vì lý do khách quan và là một điều khoản hoàn chỉnh, một bên sẽ có thể khiếu nại về việc chấm dứt hợp đồng vì lý do khách quan nếu hợp đồng được cho là “hoàn toàn khác biệt”. Như đã nói trong vụ việc (“Fibrosa v. Fairbairn” [1943]), AC 32: “khi các sự kiện bất ngờ dẫn đến không thể thực hiện hợp đồng vô thời hạn và không có cam kết nào có hiệu lực ràng buộc trong bất kỳ sự kiện nào thì việc hợp đồng bị chấm dứt vì lý do khách quan xảy ra ngay cả khi các bên có thể đã quy định trường hợp gián đoạn hạn chế”.

Hư hỏng, chậm nhận hàng

Người thuê tàu có nghĩa vụ tuyệt đối và không thể ủy quyền trong việc cung cấp hàng hóa để xếp hàng (“The Nikmary” [2003]), EWCA Civ. 1715 và nếu họ không thể làm như vậy do nhà cung cấp đã chọn không cung cấp hàng hóa thì sự kiện đó hiếm khi trở thành một sự kiện gây chấm dứt hợp đồng vì lý do khách quan

hoặc một sự kiện nằm ngoài tầm kiểm soát của người thuê tàu (“The Mary Nour” [2008]), 2 Lloyd’s Rep. 526.

Nếu hàng hóa dự kiến bị hư hỏng trước khi vận chuyển, hợp đồng sẽ không bị chấm dứt vì lý do khách quan trừ khi nó liên quan đến một hàng hóa cụ thể. Người thuê tàu sẽ phải tìm nguồn hàng khác. Điều tương tự cũng xảy ra nếu người thuê tàu bị chậm trễ trong việc tìm được nguồn hàng dự định. Tuy nhiên, nếu không có hàng hóa thay thế khác thì hợp đồng có thể bị chấm dứt vì lý do khách quan.

Những điểm quan trọng cần nhớ:

- Việc thực hiện được cho là không thể hoặc hợp đồng trở nên “hoàn toàn khác biệt”.
- Bản thân tổn thất tài chính không làm cho hợp đồng thuê tàu bị chấm dứt vì lý do khách quan.
- Một sự kiện chấm dứt hợp đồng vì lý do khách quan không thể tự mình xảy ra (dù là do vi phạm hay sơ suất).
- Sự kiện tương tự có thể khiến một hợp đồng thuê tàu chuyển bị chấm dứt vì lý do khách quan nhưng không đúng với hợp đồng thuê tàu định hạn.



Bất khả kháng

Bất khả kháng là một khái niệm luật dân sự không tồn tại trong thông luật. Nó rất giống với việc chấm dứt hợp đồng vì lý do khách quan nhưng có phạm vi rộng hơn. Theo luật dân sự, một sự kiện bất khả kháng sẽ khiến hợp đồng chấm dứt và các bên sẽ được miễn thực hiện các nghĩa vụ của mình. Ba yếu tố phải được chứng minh để xác lập trường hợp bất khả kháng:

- Ngoại ứng.
- Không thể chống lại được.
- Không thể đoán trước được.

Bởi vì bất khả kháng không phải là một khái niệm trong thông luật nên các bên sẽ cố gắng tái tạo lại nó theo hợp đồng và thiết lập trước một danh sách các sự kiện mà khi đó bất khả kháng có thể được viện dẫn. Hầu hết các hợp đồng thuê tàu chuyển sẽ có các điều khoản bất khả kháng như: "Các cuộc đình công hoặc bế xưởng của con người, hoặc bất kỳ tai nạn hoặc tắc nghẽn nào trên Đường sắt và/hoặc Kênh đào, và/hoặc Sông do băng hoặc sương giá, hoặc bất kỳ nguyên nhân bất khả kháng nào khác bao gồm sự can thiệp của Chính phủ, xảy ra ngoài tầm kiểm soát của Người gửi hàng hoặc Người nhận hàng, có thể cản trở hoặc trì hoãn việc xếp và dỡ hàng của tàu, luôn được loại trừ" (Sugar Charterparty 1969).

Bất khả kháng theo luật Anh chỉ có hai trong ba yếu tố của khái niệm luật dân sự.

Ngoại ứng

Điều khoản bất khả kháng chỉ có thể được viện dẫn nếu sự kiện xảy ra mà không có sự can thiệp của bất kỳ bên nào khác. Một bên muốn căn cứ vào bất khả kháng phải chứng minh được việc không thực hiện là do tình huống nằm ngoài tầm kiểm soát.

Tính không chống lại được và nghĩa vụ của các bên trong việc nỗ lực hợp lý để khắc phục trở ngại

Bên căn cứ vào tình huống bất khả kháng phải chứng minh rằng họ không thể áp dụng biện pháp hợp lý nào để tránh hoặc giảm thiểu tình huống hoặc hậu quả của tình huống đó và phải sử dụng các phương thức hợp lý để khắc phục trở ngại, cho dù điều này có gây ra tổn thất cho bên căn cứ vào điều khoản bất khả kháng hay không. Ví dụ: nếu cảng vụ ra lệnh tạm dừng xếp hàng tại một cầu tàu nhưng còn có một cầu tàu khác nơi hàng hóa có thể được xếp lên, mặc dù việc làm như vậy sẽ gây tổn thêm thời gian và chi phí cho người thuê tàu thì điều khoản này sẽ không có tác dụng bảo vệ.

Điều này gần đây đã được minh họa trong một vụ việc ("Classic Maritime Inc v. Limbungan Makmur SDN BHD" [2019]), EWCA Civ 1102. Người thuê tàu đã có hợp đồng cung cấp dài hạn với hai công ty khai thác mỏ của Brazil là Samarco và Vale. Theo COA, người thuê tàu có quyền lựa chọn vận chuyển từ cảng nơi Samarco xuất khẩu hoặc cảng khác nơi Vale xuất khẩu. Sau vụ vỡ đập, hoạt động sản xuất tại mỏ do Samarco điều hành đã dừng lại

và kết quả là người thuê tàu không thể mua bất kỳ hàng hóa nào từ nhà cung cấp này.

Người thuê tàu không thể mua hàng từ Vale. Tòa án cho rằng tất cả những gì người thuê tàu phải làm là thực hiện mọi nỗ lực hợp lý để vận chuyển khỏi cảng thay thế. Nếu người thuê tàu đã thực hiện các biện pháp hợp lý để cung cấp hàng hóa nhưng vẫn không thành công thì trường hợp bất khả kháng là nguyên nhân khiến người thuê tàu không thực hiện nghĩa vụ và trong trường hợp đó, điều khoản bất khả kháng sẽ giúp người thuê tàu biện hộ trước yêu cầu bồi thường thiệt hại của chủ tàu do không cung cấp hàng hóa, theo đó chủ tàu không đưa ra yêu cầu phán quyết cho hưởng tiền bồi thường thiệt hại đáng kể.

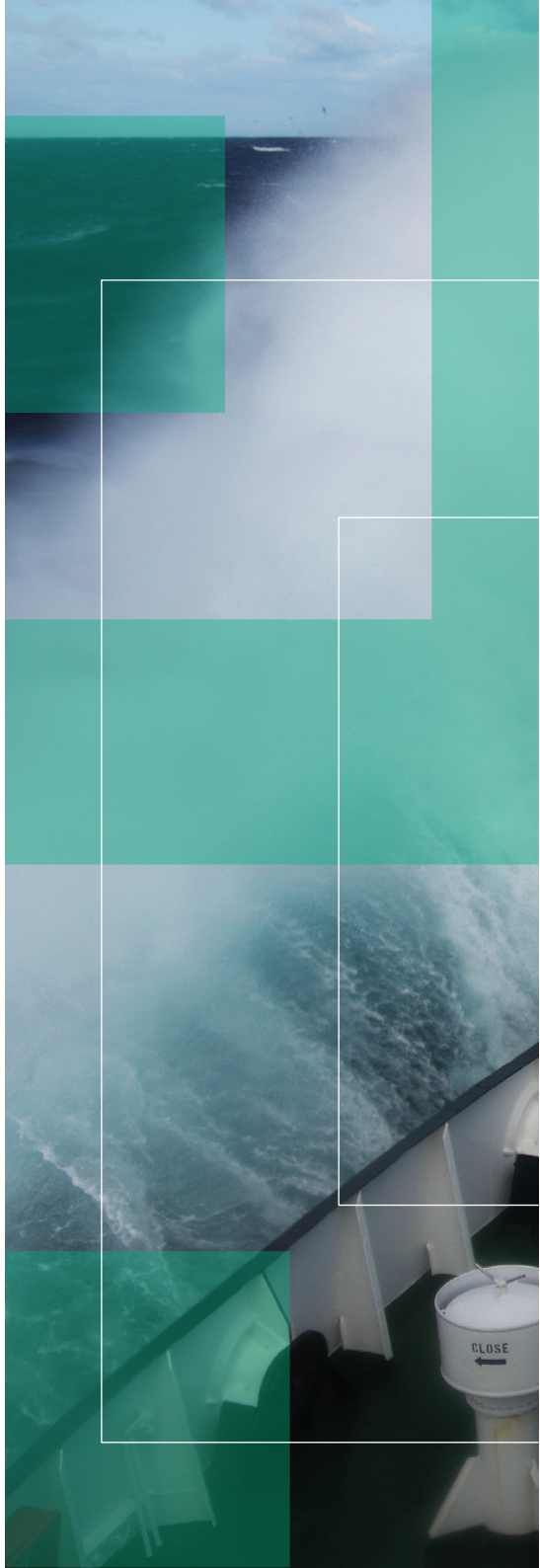
Một ví dụ khác về "nỗ lực hợp lý" để vượt qua trở ngại được minh họa trong ("MUR Shipping v RTI" [2022]), trong đó MUR viện dẫn điều khoản bất khả kháng trong COA, tuyên bố rằng việc tiếp tục thực hiện COA trong hoàn cảnh các lệnh trừng phạt khiến MUR không thể nhận được khoản thanh toán bằng đô-la từ RTI sẽ cấu thành việc vi phạm các biện pháp trừng phạt. RTI đã đề xuất thực hiện thanh toán bằng Euro, điều này đã bị MUR từ chối. Tòa phúc thẩm cho rằng "tình trạng" này có thể được khắc phục bằng cách MUR chấp nhận thanh toán bằng Euro (mặc dù đây có thể là một thay đổi so với hợp đồng).

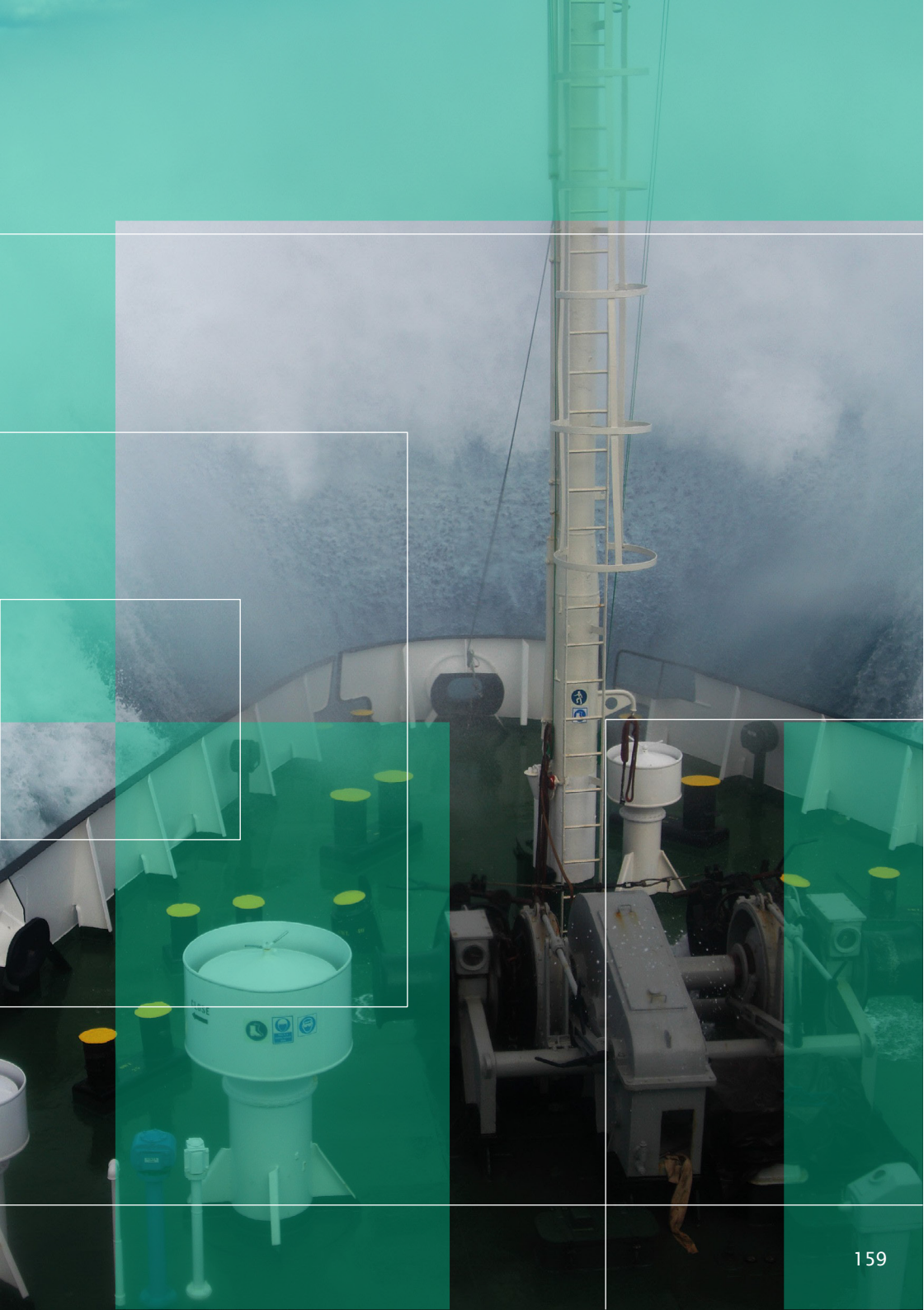
Tính không thể đoán trước và cách giải thích hạn hẹp của tòa án đối với những điều khoản đó

Đây là điểm mà luật pháp Anh khác với luật dân sự. Bất khả kháng sẽ chỉ được viện dẫn nếu sự kiện được liệt kê trong điều khoản bất khả kháng, tức là một sự kiện có thể thấy trước. Các điều khoản bất khả kháng sẽ được hiểu đối với bên yêu cầu quyền lợi theo hợp đồng thuê tàu và sẽ được hiểu một cách nghiêm ngặt. Bất kỳ điều khoản mơ hồ nào cũng sẽ không mang lại tác dụng bảo vệ. Nói rộng ra, các điều khoản đó sẽ được giải thích giống như bất kỳ điều khoản ngoại lệ nào trong hợp đồng thuê tàu chuyển.

Những điểm quan trọng cần nhớ:

- Bất khả kháng không phải là một khái niệm thông luật.
- Chỉ có hợp đồng mới quy định điều gì cấu thành một sự kiện bất khả kháng (đọc kỹ điều khoản này).
- Một bên phải chứng minh rằng không có biện pháp hợp lý nào mình có thể thực hiện để tránh/giảm thiểu tình huống để khắc phục trở ngại.
- Các điều khoản bất khả kháng sẽ được hiểu đối với bên yêu cầu quyền lợi theo hợp đồng thuê tàu và sẽ được hiểu một cách nghiêm ngặt.





WEST.

The West of England Ship Owners Mutual Insurance Association (Luxembourg)

Văn phòng tại Anh One Creechurch Place, Creechurch Lane, London EC3A 5AF

Tel +44 20 7716 6000 **Email** mail@westpandi.com **www.westpandi.com**