

### **Nội dung sự việc 1:**

Tàu được thuê khứ hồi theo mẫu hợp đồng ASBATANK VOY để chở dầu thô đến cảng đến và nhận dầu fuel để vận chuyển về cảng xuất phát. Trong hợp đồng các bên đã thoả thuận là thời gian bắt đầu làm hàng phải được tính ngay sau khi tàu trao TBSS hợp lệ.

Tại cảng đến, sau khi dỡ xong dầu thô, thuyền trưởng đã trao TBSS vào hồi 10h ngày 29/6 nhưng trong thực tế vào thời gian đó tàu vẫn chưa sẵn sàng xếp hàng vì các tầng chứa dầu vẫn còn chưa được tẩy rửa xong hoàn toàn.

8h 30 ngày 5/7 thuyền trưởng điện báo cho đại lý và người nhận hàng (đồng thời cũng là người phải xếp lô hàng mới) với nội dung sau: "Tàu đã thu gom tất cả những hàng còn sót lại trên tàu, sau khi đã làm vệ sinh tẩy rửa các tầng có thể chứa được 300m<sup>3</sup>. Sẵn sàng giao tại bờ khi tàu vào cầu để bù vào số lượng đã báo thiếu như đã thoả thuận với các ông khi hoàn thành dỡ hàng".

Giữa hai bên xảy ra tranh chấp về việc tính thời gian bắt đầu làm hàng. Chủ tàu cho rằng thời gian làm hàng sẽ được tính từ khi trao TBSS còn người thuê không đồng ý vì khi đó tàu chưa tẩy rửa xong lô hàng cũ. Tranh chấp được đưa ra trọng tài London.

#### **Phán quyết của trọng tài:**

- Tàu được coi là sẵn sàng xếp hàng để có thể trao được TBSS hợp lệ khi các tầng chứa dầu đã được tẩy rửa sạch sẽ, nước và cặn dầu thô đã được thu dọn vào các tầng chứa riêng.
- Thuyền trưởng đã trao TBSS vào ngày 29/6. Tuy nhiên, từ thời gian này trở đi, người xếp hàng cũng như đại lý đều biết rằng tàu đang neo đậu và tẩy rửa các tầng chứa dầu trước khi nhận lô hàng mới xếp xuống tàu theo hợp đồng đã dự kiến. Hơn nữa, vào ngày 5/7, thuyền trưởng lại gửi cho đại lý và người xếp hàng (cũng là người đã nhận lô dầu thô tàu đã chở tới trước đó) bức điện như đã trích dẫn ở trên. Với bức điện này, thuyền trưởng đã tự nhận là tàu chưa được tẩy rửa cho tới ngày 5/7.
- Trong thực tế thì tàu chỉ sẵn sàng xếp lô dầu fuel ngay trước khi bức điện ngày 5/7 được gửi đi. Do vậy, TBSS xếp hàng trao ngày 29/6 là không hợp lệ mà bức điện ngày 5/7 mới được coi là TBSS.

Đây là một trường hợp "giấu đầu hở đuôi". Thuyền trưởng đã trao TBSS vào ngày 29/6 và cố chứng minh là mọi hoạt động chuẩn bị để tàu có thể trao TBSS đã hoàn thành vào chiều tối ngày 28/6. Nhưng đến ngày 5/7 thuyền trưởng lại đánh đi bức điện có nội dung trái ngược hẳn và như vậy chính họ đã tự nhận rằng TBSS trước đó không hợp lệ.

### **Nội dung sự việc 2:**

Tàu NOTOS được thuê chuyển theo mẫu STB để chở dầu từ vịnh Pecxich đi Mohamedia (Maroc). Theo điều 6 của hợp đồng thuê tàu, tàu được phép trao TBSS ngay sau khi đến cảng dỡ, bất luận có cầu hay không có cầu (berth or not berth). Điều 8 nói rõ thêm nếu vì nguyên nhân bất kỳ nào đó ngoài ý muốn của người thuê, tàu không làm hàng được thì thời gian đó không được tính như thời gian chờ cầu.

Ngay sau khi đến cảng dỡ, tàu trao TBSS, nhưng vì đang có bão tố trong khu vực nên tàu không cập cầu dỡ hàng được. Thời kỳ (I) này kéo dài trong suốt 20 ngày.

Sau khi thời tiết cho phép, chiếc cầu chuyên dụng duy nhất của cảng đó lại bị một tàu khác chiếm mất 3 ngày - thời kỳ (II). Sau 3 ngày đó, tàu NOTOS mới chính thức được vào cầu dỡ hàng.

Tiếp theo thời kỳ (III) biến lại động và tàu NOTOS phải rời cầu ra phao chờ mất 5 ngày. Sau đó thời tiết trở lại bình thường, tàu mới vào cầu lại được và dỡ hết hàng.

Thời gian làm hàng vượt quá thời gian cho phép. Chủ tàu đòi người thuê phải trả tiền phạt trên cơ sở tính cả 3 thời kỳ nói trên vào thời gian làm hàng. Ngược lại, người thuê không đồng ý nên vụ việc được đưa ra trọng tài.

Trọng tài đã xem xét mọi tình tiết và kết luận rằng chủ tàu không được tính thời kỳ (I) vào thời gian làm hàng nhưng được tính toàn bộ thời kỳ (II) và 1/2 thời kỳ (III).

Theo luật Anh năm 1975 về trọng tài hàng hải, hai bên tiếp tục kháng án lên toà sơ thẩm. Toà đồng ý với cách xét xử của trọng tài về thời kỳ (I) và (II), nhưng thời kỳ (III) không được tính vào thời gian làm hàng.

Chủ tàu kháng án lên đến toà chung thẩm và tiếp đó lên toà tối cao Hoàng gia. Kháng án của chủ tàu bị bác bỏ và toà tối cao y án của toà sơ thẩm.

Toà án ở cả 3 cấp đều nhất trí trong việc đánh giá hiệu lực của điều khoản 6 và 8 trong hợp đồng thuê tàu. Theo đó, người thuê được miễn trách trong hai thời kỳ (I) và (III), riêng thời kỳ (II) cầu bị tàu khác chiếm, coi như ụn tàu, thời gian chờ được tính vào thời gian làm hàng. Trong vụ tranh chấp trên, người thuê tàu đã gặp 3 tình huống bất lợi dẫn đến 3 thời kỳ không tiến hành việc dỡ hàng được. Dựa trên các điều khoản trong hợp đồng, trọng tài và toà án đã quyết định thời kỳ nào được tính vào thời gian làm hàng, thời kỳ nào không tính. Ngoài 3 tình huống trên (tàu không vào được cầu để dỡ hàng), có trường hợp tàu vào được cầu rồi nhưng do đình công nên cũng không thể xếp hàng được như vụ tranh chấp sau:

### **Nội dung sự việc 3:**

Ngày 4/11/1988, BLACK SWAN ký hợp đồng với người thuê tàu là CASTLE SUPPLY & MARKETING Inc để cho thuê con tàu ALTUS chở dầu thô từ Skikda (Angieria) đi Mỹ. Hợp đồng được ký theo mẫu ASBATANKVOY.

Vào lúc 6 giờ 36 phút ngày 6/11, tàu đã đến và neo ở vùng Skikda nhưng tại thời điểm đó xảy ra một cuộc đình công của đội tàu lai dắt, tất cả các hoạt động ở cảng đều ngừng.

Ngày 9/11, thuyền trưởng tàu ALTUS đã thông báo cho chủ tàu (BLACK SWAN) là trong các cầu cảng, không có đội tàu nào làm hàng và hiện nay có 5 tàu khác đang neo đậu đợi đến lượt vào cầu.

Thuyền trưởng đã trao thông đạt sẵn sàng vào lúc nửa đêm ngày 11/11. Thời gian xếp dỡ bắt đầu tính từ lúc 6.00 giờ ngày 12/11. Vào lúc này, người cung cấp (người bán) đã tuyên bố bất khả kháng với người thuê tàu (người mua) vì đình công.

Đình công chấm dứt lúc 8.00 giờ ngày 14/11. Tàu cuối cùng trong số những tàu vào trước tàu ALTUS đã rời cầu lúc 19.00 giờ ngày 16/11. Nhưng việc vào cầu của tàu ALTUS đã bị chậm trễ đến 7.40 giờ sáng hôm sau, do cảng hạn chế hoạt động vào ban đêm.

Sau khi hoàn thành việc xếp dỡ, người thuê tàu (CASTLE) đã từ chối trả tiền phạt theo hoá đơn thu của chủ tàu. Tại phiên xét xử của trọng tài thì chủ tàu đòi người thuê tàu phải trả tiền phạt 25920 USD. Trên cơ sở tính cả thời gian đình công của đội tàu lai dắt.

Người thuê tàu đã bác bỏ khiếu nại của chủ tàu với lập luận rằng vì có đình công cho nên thời gian chậm trễ do ùn tàu tăng lên cũng không được tính vào. Do vậy, người thuê tàu không bị phạt.

Điều 6 của hợp đồng quy định rằng: khi tàu đến vùng neo quy định tại mỗi cảng..., thuyền trưởng hoặc đại lý của chủ tàu phải thông báo cho người thuê hoặc đại lý của người thuê tàu... là tàu sẵn sàng xếp hàng hoặc dỡ hàng, bất luận có cầu hay không có cầu. Thời gian làm hàng sẽ bắt đầu tính sau 6 giờ kể từ khi người thuê hoặc đại lý của người thuê nhận được thông đạt sẵn sàng hoặc khi tàu đã vào cầu tùy theo điều kiện nào xảy ra trước. Tuy nhiên tàu bị chậm vào cầu sau khi trao NOR vì bất kỳ nguyên nhân nào đó ngoài sự kiểm soát của người thuê tàu, thì sự chậm trễ đó sẽ không được coi là thời gian làm hàng đã sử dụng. Trong bất kỳ trường hợp nào người thuê tàu sẽ được hưởng 6 giờ sau khi trao NOR tại cảng xếp và dỡ ngay cả trong trường hợp tàu đang bị phạt.

Trong khi đó điều 8 quy định rằng: người thuê tàu phải trả tiền phạt cho toàn bộ thời gian xếp và dỡ nếu vượt quá thời gian làm hàng cho phép. Tuy nhiên, nếu bị phạt do nguyên nhân đình công trong hoặc xung quanh nhà máy của người thuê tàu mức phạt sẽ được giảm đi một nửa. Người thuê tàu sẽ không chịu trách nhiệm về bất kỳ khoản tiền phạt nào vì chậm trễ gây ra bởi đình công, bế xưởng, lẫn công của thuyền trưởng, sĩ quan, thủy thủ của tàu hoặc tàu lai dắt hoặc các hoa tiêu.

Hội đồng trọng tài nhận thấy rằng điều 6 của hợp đồng ASBATANKVOY đã đề cập đến các yêu cầu liên quan đến thời gian làm hàng và điều khoản 8 chỉ đề cập đến vấn đề phạt, bao gồm cả điều khoản đình công được giảm tiền phạt.

Trọng tài cho rằng: bản thân điều khoản loại trừ đình công chỉ được áp dụng khi thời gian làm hàng đã chấm dứt và tàu đang bị phạt. Trọng tài tuyên bố rằng điều 6 quy định thời gian làm hàng ngừng tính vì tàu chậm vào cầu do những nguyên nhân ngoài sự kiểm soát của người thuê sẽ không được áp dụng cho đình công bởi vì không thể ngừng tính thời gian làm hàng khi mà thời hạn cho phép đã hết rồi.

Hội đồng trọng tài cho rằng người thuê tàu không được quyền loại trừ thời gian đình công ra khỏi laytime theo điều khoản 6. Họ chỉ ra rằng việc loại trừ đình công của điều khoản 6 là nhằm bảo vệ quyền lợi của người thuê tàu đối với một số trường hợp không biết và không đoán trước được vào thời gian ký hợp đồng. Trong khi đó theo điều khoản 8 các bên đã đưa ra biện pháp rõ ràng nhằm xử lý tình huống này.

Vấn đề trọng tâm là liệu điều khoản 8 chỉ áp dụng cho khoảng thời gian đình công hay còn có nghĩa là bao gồm cả hậu quả của cuộc đình công. Hội đồng trọng tài đã xác định cụm từ "chậm trễ gây ra bởi đình công" không nên hiểu là bao gồm tất cả những hậu quả của một cuộc đình công, kể cả ùn tàu ở cảng do đình công.

Cách diễn đạt cho dễ hiểu hơn về cuộc đình công qua cụm từ "trong hoặc xung quanh nhà máy" đã không được sử dụng đối với các cuộc đình công của tàu lai dắt.

Hội đồng trọng tài đã công nhận toàn bộ tiền phạt trong khiếu nại của chủ tàu.

#### **Nội dung sự việc 4:**

Cuối năm 1994, Tổng công ty VSC Việt Nam nhập của hãng ROY ở Châu Âu 1470 tấn thép góc. Hàng được mua theo điều kiện CIF - INCOTERMS 1990 cảng HP.

Sau khi hợp đồng mua bán bắt đầu có hiệu lực, ROY thuê tàu GAN của hãng tàu CHER ở Châu Âu chở số hàng trên sang Việt Nam. 1470 tấn thép góc được xếp trên 4 sà lan, sau đó 4 sà lan này được bốc lên tàu GAN. Trước khi tàu đến Việt Nam, Tổng công ty VSC đã mở thư tín dụng qua Ngân hàng ngoại thương

Việt Nam (VIETCOMBANK) để thanh toán toàn bộ tiền hàng trong đó ghi rõ chứng từ phải nộp bao gồm cả vận đơn "cước trả trước".

Khi hàng được bốc lên tàu, dù chưa nhận được tiền cước nhưng chủ tàu vẫn cấp vận có dấu "cước đã trả" cho hãng ROY và hãng này chuyển cho NH để được thanh toán.

Khi tàu đến Hải Phòng, Tổng công ty VSC xuất trình vận đơn cùng các chứng từ hợp lệ khác để nhận hàng thì chủ tàu từ chối giao hàng với lý do là họ chưa nhận được tiền cước mặc dù vận đơn ghi rõ cước đã trả trước. Họ còn cho biết rằng sở dĩ cước chưa thu xong vì người thuê tàu yêu cầu đẩy nhanh tốc độ bốc hàng rồi sẽ trả đủ cước nên chủ tàu đồng ý ghi vào vận đơn là cước đã trả. Sau này qua điều tra chủ tàu cho biết hãng ROY đang trên bờ vực phá sản, vì vậy họ khó lòng thanh toán cước cho chủ tàu. Xuất phát từ tình hình đó hãng CHER quyết định bắt giữ toàn bộ 1470 tấn thép của VSC tại Hải Phòng và yêu cầu VSC trả toàn bộ tiền cước thì mới nhận được hàng.

Với hành động bắt giữ hàng như trên chủ tàu đã mắc phải một sai lầm vì theo thông lệ hàng hải quốc tế, một khi vận đơn đã ghi rõ cước trả trước rồi và đã chuyển giao cho người mua thì chủ tàu không còn quyền nói là cước chưa trả (dù cho trên thực tế chủ tàu có thể chưa thu được cước. Cũng vì thế mà chủ tàu không được phép bắt giữ hàng.

Việc ghi cước đã trả trên vận đơn là việc của chủ tàu à người thuê, còn người nhận hàng không cần biết quan hệ thanh toán đó thực hư ra sao. Điều 94 Bộ luật hàng hải Việt Nam quy định nếu hàng hoá được chuyên chở theo vận đơn thì người nhận hàng chỉ phải thanh toán các chi phí như đã ghi trong vận đơn. Trong trường hợp này, vận đơn nói rõ cước đã trả rồi (freight prepaid) vì vậy VSC không có nghĩa vụ phải trả bất cứ một khoản nào nữa.

Tổng công ty VSC đã nhiều lần thuyết phục CHER trả hàng song họ vẫn khăng khăng từ chối. Ngoài ra VSC còn cử một đoàn cán bộ sang tận trụ sở chủ tàu CHER ở Châu Âu đấu tranh trực tiếp với chủ tàu yêu cầu trả ngay 1470 tấn hàng cho mình. Trước những lý luận sắc bén, hợp lý hợp tình của VSC chủ tàu đã xuống thang đồng ý trả hàng trên 3 sà lan song vẫn giữ lại 371 tấn trên sà lan thứ tư và tuyên bố chỉ trả nốt 371 tấn hàng khi nào thu hồi được toàn bộ tiền cước.

Với sự giúp đỡ của các chuyên gia luật hàng hải ở Trung tâm trọng tài quốc tế Việt Nam (VIAC), Hội bảo trợ chủ tàu của CHER ở London (UK - P&I) cũng đã lên tiếng ủng hộ VSC. Tuy vậy, CHER vẫn phớt lờ tất cả mọi lập luận trên và tiếp tục giữ bất hợp pháp 371 tấn thép góc trị giá 99501 USD của Tổng công ty VSC.

Trước tình hình nói trên, với sự giúp đỡ của các chuyên gia luật hàng hải VIAC, VSC đã khởi kiện hãng tàu CHER tại toà án Hải Phòng về việc bắt giữ hàng trái luật. Ngày 14/10/1995, bằng Quyết định số 101/QĐ Toà án Hải Phòng đã ra lệnh cưỡng chế yêu cầu hãng tàu CHER và đại lý của họ tại Việt Nam phải trả hàng cho Tổng công ty VSC. Cho đến nay quyết định nói trên của toà án đã được các bên thi hành nghiêm chỉnh.

### **Nội dung sự việc 5:**

Tàu Fupitar chở 17 ô tô từ Boocđô đến Đacca. Người chuyên chở là DELMAS, người nhận hàng là PAYRISME. Trên vận đơn ghi "kiện để trần". Khi nhận hàng, cả 17 ô tô bị bẹp và bong sơn. PAYRISME kiện tại toà án. Ngày 1/4/1960, tòa án SEINE xử DELMAS thua phải bồi thường 2109 Fr.

DELMA đã chống án với lý lẽ: chữ thiếu sót của bao bì không có nghĩa là không có hoặc thiếu bao bì; mà theo điều 4 khoản 5 luật 1936 của Pháp thì người chuyên chở được miễn trách về thiếu sót của bao bì. Do đó, DELMAS được miễn trách.

Chủ hàng là người hiểu biết rõ tính chất của hàng hoá của mình, và khi đã quyết định chở ô tô để trần tức là đã chấp nhận trách nhiệm về những rủi ro xảy ra do ô tô để trần. Câu "kiện để trần" được ghi vào vận đơn tức là người chuyên chở đã đề phòng sự sơ xuất của chủ hàng chứ không phải là lỗi của người chuyên chở. Người chủ hàng không chứng minh được lỗi của người chuyên chở thì Carrier được miễn trách.

DELMAS còn viện lẽ rằng câu ghi chú "*kiện để trần*" trong vận đơn là một nhận xét về thực trạng hàng hoá, có tác dụng về pháp lý và đảo ngược nghĩa vụ chứng minh lỗi. Nghĩa là đáng lý ra là phải chứng minh không có lỗi, nhưng vì có câu ghi chú đó vào vận đơn, nên chủ hàng phải chứng minh tàu có lỗi.

Toà phúc thẩm Paris xử ngày 19/12/1961 như sau: Điều 4 khoản 5 luật 1936 của Pháp phải hiểu là gồm có trường hợp bao bì không đầy đủ và trường hợp không có bao bì. Nhưng không nhất thiết nếu không có bao bì thì có hư hại và người chuyên chở sẽ được miễn trách. Trên thế giới vẫn thường chở ô tô để trần mà hàng vẫn tốt nếu có dụng cụ xếp dỡ tốt và có bảo quản chu đáo. Người chuyên chở muốn được miễn trách vì hàng để trần, thì phải có mối liên quan từ nguyên nhân đến kết quả. Nghĩa là nguyên nhân hàng để trần đã dẫn đến hậu quả là hàng bị hư hại. Nói cách khác là hư hại phải là hậu quả trực tiếp của tình trạng không có bao bì, và người chuyên chở có trách nhiệm chứng minh mối liên quan đó chứ không phải là trách nhiệm của chủ hàng.

Theo điều 9 luật năm 1936, thì tất cả những điều khoản nào của vận đơn có ý định giảm nhẹ trách nhiệm cho người chuyên chở hoặc làm đảo ngược nghĩa vụ chứng minh trái với pháp luật, coi như vô giá trị. Như vậy, câu ghi "kiện để trần" trong vận đơn chỉ đơn thuần là một nhận xét rằng hàng không có bao bì mà thôi, nó không có tác dụng làm đảo ngược nghĩa vụ chứng minh.

Toà phúc thẩm y án sơ thẩm, buộc DELMAS bồi thường cho PAYRISME 2109 Fr.