

BÀI TẬP TRANH CHẤP VỀ TÀU BIỂN CHUYÊN CHỞ HÀNG HÓA

I. Một vụ tranh chấp được đưa ra ở tòa án Mỹ với nội dung như sau:

Công ty California Sugar thuê hãng tàu Colombia Steamship chở 12.000 MT đường từ Hawaii đi vịnh Mexique trên tàu C.Brewer, được 1 ngày thì tàu mắc cạn tại vùng biển Caribe. Tàu phải gọi cứu hộ của hãng Lloyd's Salvage thì mới thoát cạn, một số hàng bị tổn thất.

Người thuê tàu khởi kiện người chuyên chở với lý do tàu không đủ khả năng đi biển. Người thuê tàu đã đưa ra 4 điểm sau để chứng minh:

- La bàn và radio không thích hợp
- Máy đo độ sâu hoạt động kém
- Trong phòng hải đồ không có chỉ dẫn về hướng đi
- Tàu không có hải đồ chi tiết cỡ lớn

Tuy nhiên, trước tòa, chủ tàu đã xuất trình đầy đủ chứng cứ chứng tỏ tàu đủ khả năng đi biển khi bắt đầu chuyến đi.

Người đi kiện đã không chứng minh được điều mình muốn kiện để quy lỗi cho tàu và hành vi nào của tàu là nguyên nhân trực tiếp gây tổn thất cho hàng hóa.

Theo anh/chị, tòa sẽ xét xử như thế nào?

Quyết định của tòa án:

Tòa đã công nhận lập luận của chủ tàu là tàu mắc cạn do sơ suất của thuyền trưởng, do đó tàu được miễn trách.

II. Vụ tàu Romashka chở bột mì

Ngày 22/11/2005, công ty sản xuất-kinh doanh Sài Gòn-Daklak (SADACO) đã ký hợp đồng thuê tàu chuyên theo mẫu GENCON với công ty TNHH Đại lý và Dịch vụ vận tải Sài Gòn (TRANCOSI). TRANCOSI ký hợp đồng thuê

tàu với công ty Delta Hà Nội, sau đó công ty Delta lại ký hợp đồng với công ty Katran Shipping để thuê tàu Romashka chở hàng từ cảng Bombay về cảng Sài Gòn. Hàng hóa chuyên chở là bột mỳ. Katran Shipping là 1 công ty có địa chỉ tại Hongkong và thuộc sở hữu của Ucraina. Giá thuê chở là 25 USD/MT. Thực hiện hợp đồng thuê tàu chuyển đã ký, tàu Romashka đã được điều động đến cảng Bombay và đến ngày 13/1/2006 đã xếp được 9125 MT bột mỳ và chấm dứt nhận hàng. Thuyền trưởng tàu Romashka đã ký và phát hành vận đơn sạch nhưng chưa thể mở hành trình về cảng Sài Gòn do một số trục trặc về giấy tờ pháp lý.

Cũng nhằm đề phòng rủi ro, SADACO đã mua bảo hiểm cho lô hàng tại công ty bảo hiểm Bảo Minh theo điều kiện mọi rủi ro. Trị giá hợp đồng bảo hiểm là 2.234.969,01 USD, ghi trách nhiệm bảo hiểm bắt đầu từ lúc hàng đã xếp xuống tàu tại cảng Bombay cho đến khi hàng được dỡ khỏi tàu tại cảng Sài Gòn.

Trong khi tàu Romashka còn đang neo đậu tại cảng Bombay thì bị đứt dây do gió mùa mạnh, dạt vào bờ cảng Worli, Mumbai, thuộc cảng Bombay khiến cho tàu bị mắc cạn, nước biển tràn vào ngập các hầm hàng và nhấn chìm sâu dưới nước 9125 MT bột mỳ đóng bao cùng với 224 MT dầu FO.

Theo hợp đồng thuê tàu, khi người chuyên chở không thực hiện được hợp đồng và đã gây ra tổn thất cho người thuê tàu là SADACO, phía SADACO có quyền kiện người chuyên chở đòi bồi thường thiệt hại tổn thất. Vì SADACO đã mua bảo hiểm nên SADACO đã khởi kiện Bảo Minh.

Bảo Minh sau khi bồi thường cho hàng bột mỳ đã khiếu nại người chuyên chở.

Theo anh/chị, người chuyên chở có bồi thường cho Bảo Minh không?

Nếu Bảo Minh đã tập hợp được các chứng từ chứng minh tàu Romashka đã 31 tuổi.

Trả lời: Qua những nội dung nêu trên, ta thấy rằng lỗi của phía tàu là rõ ràng. Phía chủ hàng kiện phía tàu về việc tàu không đủ điều kiện đi biển (unseaworthiness) là có căn cứ.

Qua vụ việc này, ta cũng rút ra được kinh nghiệm là trước khi kí hợp đồng thuê tàu chuyển, người thuê tàu phải tìm hiểu và quy định kỹ về con tàu để đảm bảo an toàn cho hàng hóa; nên tìm hiểu, lựa chọn hãng tàu có uy tín để thuê.