

Chương 5

Một số vấn đề pháp lý về

HĐ chuyên chở hàng hoá xuất nhập khẩu bằng đường biển

Tài liệu tham khảo bắt buộc

1. Giáo trình “Pháp luật trong hoạt động KTĐN” Chương 4.
2. Bộ luật hàng hải Việt Nam được QH Khoá XI, Kỳ họp thứ 7 thông qua ngày 14/6/2005, có hiệu lực thi hành kể từ ngày 1/1/2006.
3. Công ước quốc tế để thống nhất một số quy tắc về vận đơn đường biển ký tại Brucxen ngày 25/8/1924 (CU' Brucxen 1924)
4. Nghị định thư 1968 sửa đổi Công ước Brucxen 1924 (Nghị định thư Visby 1968)
5. Nghị định thư 1979 bổ sung Công ước Brucxen 1924 (gọi tắt là SDR Protocol 1979)
6. Công ước Liên hợp quốc về chuyên chở hàng hoá bằng đường biển 1978 (CU' Hamburg)
7. Quy tắc Rotterdam.

I. Khái quát chung

1. Khái niệm

HĐCCHHXNK bằng đường biển là sự thoả thuận được ký kết giữa người chuyên chở và người thuê chở, theo đó người chuyên chở có nghĩa vụ dùng tàu biển để chở hàng từ một cảng này đến cảng khác nhằm thu tiền cước do người thuê chở trả.

2. Các loại HĐCCHHXNK bằng đường biển

Ba hình thức hợp đồng thuê tàu chính là:

- Hợp đồng thuê tàu chuyến
- Hợp đồng thuê tàu chợ
- Hợp đồng thuê tàu định hạn

II. Hợp đồng thuê tàu chuyến (voyage charter party □ v.c/p)

1. Khái niệm

Tàu chuyến (tramp) là tàu kinh doanh chuyên chở hàng hóa không theo một lịch trình định trước. Nó thường hoạt động chuyên chở theo yêu cầu của người thuê tàu và trong một khu vực địa lý nhất định.

HD thuê tàu chuyển là sự thoả thuận, theo đó người chuyên chở có nghĩa vụ dành cả hoặc một phần chiếc tàu để chở hàng từ cảng này tới cảng khác và người thuê chở có nghĩa vụ trả tiền cước chuyên chở.

2. Luật điều chỉnh

Đến nay chưa có ĐUQT nào điều chỉnh HĐCC hàng hoá bằng tàu chuyển

a. Luật quốc gia

Luật quốc gia có thể là: Luật HD chuyên chở hàng hoá, Luật hợp đồng, Luật hàng hải, Luật hàng hải và thương mại...

➤ Trường hợp áp dụng

- ✓ Khi HD lựa chọn
- ✓ Khi toà án và trọng tài lựa chọn

➤ Nguyên tắc ưu tiên khi áp dụng luật quốc gia

Luật pháp các nước đều cho phép các bên có quyền chọn luật để áp dụng cho HD đó. Trong trường hợp các bên không chọn luật lúc ký kết HD thì luật áp dụng cho HD sẽ là:

- ✓ áp dụng luật nước người thuê chở: tuy nhiên nhiều lúc luật nước người thuê chở bất cập, không áp dụng được.
- ✓ áp dụng luật cờ tàu: Tàu đăng ký cờ nước nào thì áp dụng luật nước đó.

b. Tập quán hàng hải quốc tế: tương tự chương 3

c. án lệ

d. Hợp đồng mẫu: được sử dụng rất phổ biến trong hàng hải quốc tế.

Để đơn giản hóa quá trình, rút bớt thời gian đàm phán và giảm bớt các tranh chấp, các bên thường dựa vào các HD mẫu (Standard Charter Party). HD thuê tàu chuyển mẫu do các tổ chức hàng hải quốc gia, quốc tế, các tổ chức luật pháp soạn thảo và đưa vào áp dụng trong nghiệp vụ thuê tàu chuyển.

Đến nay, trên thế giới đã có tới hơn 60 loại HD thuê tàu chuyển mẫu và được phân thành 2 nhóm:

- Nhóm 1: HĐ thuê tàu chuyển mang tính chất tổng hợp, tức là dùng vào việc thuê tàu chuyển chuyên chở các loại hàng bách hóa (general cargo):

+ Mẫu GENCON : là mẫu HĐ đã được sử dụng từ nhiều năm để áp dụng cho những tàu chuyên chở hàng bách hóa do Hội đồng hàng hải quốc tế Baltic (BIMCO) soạn thảo năm 1922 và đã qua nhiều lần sửa đổi, tu chỉnh vào những năm 1974, 1976, 1994. Mục đích của việc phát hành mẫu hợp đồng này là cố gắng loại trừ tối đa những chỗ mập mờ, nước đôi dễ dẫn đến tranh chấp để bảo vệ quyền lợi của các bên một cách tốt hơn.

+ Mẫu NUVOY 1964: là HĐ mẫu do Hội nghị đại diện các cơ quan thuê tàu và chủ tàu các nước thuộc khối CEV (trước đây) phát hành;

+ Mẫu SCANCON 1956: cũng do BIMCO phát hành

- Nhóm 2: HĐ thuê tàu chuyển mang tính chất chuyên dụng, tức là dùng vào việc chuyên chở một mặt hàng nhất định:

+ Mẫu NORGRAIN 89: của Hiệp hội môi giới và đại lý Mỹ dùng chở ngũ cốc

+ Mẫu SOVCOAL 1962: của Liên Xô cũ, POCOAL VOY 1971 (Chở than đá); SOVORECON 1950 (chở quặng); CEMENCON 1922 (chở xi măng)...

HĐ thuê tàu chuyển mẫu chỉ mang tính chất tùy ý, chứ không bắt buộc đối với các bên ký kết HĐ thuê tàu chuyển. Điều này có nghĩa là hai bên có quyền lựa chọn loại HĐ mẫu để làm căn cứ đàm phán, trong quá trình đàm phán hai bên có thể sửa đổi, gạch bỏ, bổ sung...các điều khoản in sẵn trong HĐ mẫu. Một khi, hai bên đã thống nhất ký kết HĐ thì nội dung của HĐ mới trở thành bắt buộc.

3. Một số nội dung chủ yếu của HĐ thuê tàu chuyển (giáo trình)

4. Nghĩa vụ các bên trong HĐ thuê tàu chuyển:

a. Người chuyên chở

*** Cung cấp tàu theo đúng như hợp đồng quy định**

*** Nghĩa vụ liên quan đến hàng**

*** Người chuyên chở phải cấp cho người gửi hàng một bộ B/L.**

*** Nghĩa vụ liên quan đến hành trình:**

* **Chịu mọi chi phí liên quan đến con tàu:** cảng phí, dầu nhớt, dầu chạy máy, phí hoa tiêu, phí đại lý môi giới...

b. Người thuê chở

* **Cung cấp hàng:** người chuyên chở phải cung cấp hàng hoá đúng như hợp đồng quy định

* **Nghĩa vụ bốc dỡ, san xếp hàng:** là nghĩa vụ của người thuê chở nếu hợp đồng quy định. Nếu HĐ không quy định thì người thuê chở cũng phải tiến hành và chịu chi phí về việc này.

* **Thanh toán cước phí chuyên chở theo đúng quy định hợp đồng:** đồng tiền thanh toán, phương thức thanh toán, thời gian và địa điểm thanh toán.

III. Hợp đồng thuê tàu chợ

1. Khái niệm

HĐ chuyên chở hàng hoá xuất nhập khẩu bằng tàu chợ là sự thoả thuận, theo đó người chuyên chở giành một phần chiếc tàu chợ để chở hàng của người thuê chở từ cảng này đến cảng khác, còn người thuê chở phải trả tiền cước.

2. Nguồn luật điều chỉnh

Luật điều chỉnh HĐCC hàng hoá XNK bằng tàu chợ là điều ước quốc tế, luật quốc gia và tập quán hàng hải, án lệ

a. Điều ước quốc tế (ĐƯQT)

- Trước 1924 chưa có ĐƯQT nào được ký kết để điều chỉnh hợp đồng thuê tàu. Vì vậy, người chuyên chở thường căn cứ vào luật nước mình đưa vào B/L các điều khoản về nghĩa vụ và trách nhiệm của người chuyên chở, do vậy gây khó khăn, phản ứng cho chủ hàng người thuê chở. Vì thế đòi hỏi phải có những nguyên tắc thống nhất về nghĩa vụ và trách nhiệm của người chuyên chở và người thuê chở.

- Ngày 25/8/1924 tại Brucxen (Bỉ) đại diện của 26 nước đã ký ☐ Công ước quốc tế để thống nhất một số quy tắc về vận đơn đường biển ☐ (The International Convention for Unification of certain of law relating to B/L) và thường gọi là Công ước Brucxen 1924 hoặc Quy tắc Hague.

- Ngày 30/3/1978 tại Hamburg đã ký kết ☐ Công ước Liên hợp quốc về chuyên chở hàng hoá bằng đường biển (United Nation Convention on the Carriage of goods by sea) thường gọi là Công ước Hamburg 1978 hay là Quy tắc Hamburg.

b. Luật quốc gia

Ngoài hai công ước trên, luật quốc gia của mỗi nước đều có thể trở thành nguồn luật điều chỉnh hợp đồng chuyên chở hàng hoá xuất nhập khẩu bằng tàu chợ.

- **Trường hợp áp dụng**

+ Do B/L quy định

+ Nếu B/L không quy định khi có tranh chấp phát sinh, đưa ra toà án hoặc trọng tài thì sẽ do Toà án hoặc trọng tài chọn

- **Cách áp dụng:** như trong HĐMBHHQT, áp dụng luật chuyên ngành. Chẳng hạn, Bộ Luật Hàng hải Việt Nam 2005, Luật chuyên chở hàng hoá bằng đường biển 1924 của Anh, 1936 của Mỹ...Nếu không có luật chuyên ngành thì áp dụng các quy phạm dưới luật.

c. Tập quán hàng hải

Tập quán hàng hải là những thói quen hàng hải được lặp đi lặp lại nhiều lần, được nhiều nước công nhận và áp dụng liên tục đến mức nó trở thành một quy tắc mà các bên mặc nhiên tuân theo.

Có 3 loại tập quán hàng hải: Tập quán có tính chất quy tắc, tập quán hàng hải chung, tập quán hàng hải khu vực.

- Giá trị pháp lý của tập quán: có giá trị tùy ý, các bên có quyền thoả thuận khác.

2. Nghĩa vụ của các bên trong HĐ thuê tàu chợ

a. Nghĩa vụ của người thuê chở

***Cung cấp hàng hoá:**

***Trả tiền cước**

b. Nghĩa vụ của người chuyên chở

*** Liên quan đến tàu:**

Điều 3 Công ước Brucxen 1924 và Luật chuyên chở hàng hoá bằng đường biển của các nước đều quy định:

+ NCC phải có sự cẩn mẫn hợp lý trước và lúc bắt đầu chuyến đi để:

- Làm cho tàu có đủ khả năng đi biển
- Biên chế trang bị và cung ứng đầy đủ cho tàu;
- Làm cho các hầm hàng, buồng lạnh và các bộ phận khác của tàu vẫn dùng để chứa hàng thích ứng và đủ điều kiện cho việc tiếp nhận.

+ NCC phải đưa tàu đến đúng cảng bốc hàng quy định và đúng thời gian.

*** Liên quan đến hàng hoá:**

*** Liên quan đến B/L**

3.Trách nhiệm của người chuyên chở đối với hàng hoá

a. Phạm vi trách nhiệm:

*** Về không gian:**

+ Công ước Brucxen 1924 (Điều 2, Điều 3 khoản 2): NCC chịu trách nhiệm về hàng hoá bắt đầu từ khi bốc hàng lên tàu cho đến khi dỡ hàng ra khỏi tàu. Thực tế, trách nhiệm này được tính từ Cầu đến Cầu.

+ Công ước Hamburg 1978 (Điều 5): kể từ khi nhận hàng đến khi giao xong cho người nhận hàng (đặt hàng hoá dưới sự định đoạt của người nhận, phù hợp với HĐ hay Luật lệ hay tập quán tại cảng dỡ; hoặc cơ quan hay người thứ ba theo luật áp dụng tại cảng dỡ)

+ Bộ luật hàng hải Việt Nam (Điều 74 khoản 1): Trách nhiệm của người vận chuyển phát sinh từ khi người vận chuyển nhận hàng tại cảng nhận hàng, được duy trì trong suốt quá trình vận chuyển và chấm dứt khi kết thúc việc trả hàng tại cảng trả hàng.

***Về thời gian:**

Các công ước quốc tế không đưa ra thời hạn khiếu nại mà chỉ đưa ra thời hiệu khởi kiện:

+ Công ước Brucxen (Điều 3 khoản 6): 1 năm kể từ ngày giao hàng hoặc kể từ ngày đáng lẽ hàng phải giao.

+ Công ước Hamburg (Điều 20 khoản 2): 2 năm kể từ khi NCC giao toàn bộ hay một phần hàng hoá hoặc từ ngày hàng hoá đáng lẽ phải được giao.

+ Bộ luật hàng hải Việt Nam (Điều 97): Thời hiệu khởi kiện về hư hỏng, mất mát hàng hoá vận chuyển theo chứng từ vận chuyển là một năm, kể từ ngày trả hàng hoặc lẽ ra phải trả hàng cho người nhận hàng

b. Giới hạn trách nhiệm bồi thường của người chuyên chở (giáo trình)

c. Trách nhiệm của NCC trong một số trường hợp cụ thể

*** Tồn thất do nước mưa:**

+ Nếu tàu không có phương tiện che chắn — Lỗi hàng vận: NCC

+ Nếu tàu có phương tiện che chắn mà NCC không che chắn — Lỗi thương mại: NCC

+ Nếu tàu có phương tiện che chắn và NCC đã đóng nắp, hàng trong nắp hầm không bị, hàng ở cầu cảng đi bị: TN thuộc về ai là tùy luật định.

*** Tồn thất do hàng bị hấp hơi:**

Về nguyên tắc khi chở hàng dễ hấp hơi, NCC phải thoả mãn 2 điều kiện:

➤ Tàu phải có phương tiện thông hơi, thông gió. Nếu không có hoặc có mà bật không chạy thì thuộc TH tàu không đủ khả năng đi biển.

➤ Xếp hàng theo một cách thức đặc biệt, hợp lý: nếu không thì mắc lỗi chất xếp.

Nếu đã đủ các điều kiện trên mà đến cảng hàng vẫn bị hấp hơi thì NCC không phải chịu trách nhiệm do NCC đã làm hết khả năng. Tồn thất là do bản chất của hàng.

*** Tổn thất do hàng không có bao bì:**

Về nguyên tắc, đối với hàng không có bao bì, NCC vẫn phải chịu trách nhiệm trừ khi NCC CM được tổn thất là do hàng không có bao bì. Ví dụ: ô tô bị han gỉ do không khí mặn, có muối. NCC không chịu trách nhiệm.

*** Tổn thất do xếp hàng trên boong**

+ Nếu trong B/L không ghi hàng hoá được xếp trên boong và NCC tự xếp: NCC chịu trách nhiệm.

+ Nếu người gửi hàng đồng ý xếp hàng trên boong và B/L ghi rõ: tổn thất xảy ra NCC vẫn phải chịu trách nhiệm trừ khi NCC chứng minh được nguyên nhân gây tổn thất chính là do việc xếp hàng trên boong.

***Tổn thất do chở hàng nguy hiểm**

+ Hàng nguy hiểm được chuyên chở khi:

- NCC đồng ý và người gửi hàng có khai báo đầy đủ về hàng nguy hiểm.
- Lúc gửi hàng lên tàu, người gửi hàng phải ghi chú đầy đủ ký mã hiệu và tính chất của hàng nguy hiểm.

IV. Tàu chở hàng huỷ bỏ hành trình và nghĩa vụ các bên đương sự (giáo trình)