

CHƯƠNG 4

MỘT SỐ VĂN BẢN PHÁP LƯU VẬT

HÀNG CHUYỂN CHỞ HÀNG HOA XUẤT NHẬP KHẨU BẰNG TÀU BIỂN

Tài liệu tham khảo bổ sung

1. Giáo trình “Pháp luật trong hoạt động KTĐN” Chương 4.
2. Bộ luật hàng hải Việt Nam được QH Khóa 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 (CƯ Brucxen 1924)
4. Nghị định tháng 1968 sửa đổi Công ước Brucxen 1924 (Nghị định tháng Visby 1968)
5. Nghị định tháng 1979 bổ sung Công ước Brucxen 1924 (gọi tắt là SDR Protocol 1979)
6. Công ước Liên hợp quốc về chuyên chở hàng hóa bằng đường biển 1978 (CƯ Hamburg)

I. KHÁI QUÁT CHUNG

1. Khái niệm

Hàng CCHHXNK bằng đường biển là sự thỏa thuận giữa các bên về việc thuê tàu chuyên chở và người thuê tàu chuyên chở hàng hóa và người thuê tàu chuyên chở hàng hóa vận chuyển hàng hóa bằng đường biển để chuyên chở hàng hóa theo thỏa thuận này và các bên phải tuân thủ các quy định của pháp luật.

2. Các loại Hàng CCHHXNK 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 CHUYỂN (VOYAGE CHARTER PARTY – V.C/P)

1. Khái niệm

Tàu chuyển (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.

HĐ thuê tàu chuyển là s^h tho^h thuận, theo ^hng^h chuyển ch^h c^h ngh^h v^h dành c^h hoặc m^h ph^h chi^h tàu ^hợ ch^h hàng t^h c^hng này t^h c^hng kh^h và ng^h thuê ch^h c^h ngh^h v^h tr^h ti^h c^h chuyển ch^h

2. Luật ^hủ ch^h

^hn nay ch- a c^h ^hQT nào ^hu ch^h H^hCC hàng ho^h b^hng tàu chuyển

a. Luật qu^h gia

Luật quốc gia có thể là: Luật HĐ chuyên chở hàng hoá, Luật hợp đồng, Luật hàng hải, Luật hàng hải và th- ơng mại...

➤ Tr- ờng h^h p^h d^hng

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

➤ Nguyên t^h - u ti^h khi p^h d^hng luật qu^h gia

Luật pháp các n- ớc đều cho phép các bên có quyền chọn luật để áp dụng cho HĐ đó. Trong tr- ờng hợp các bên không chọn luật lúc ký kết HĐ thì luật áp dụng cho HĐ sẽ là:

- ✓ p^h dụng luật n- ớc ng- ời thuê chở: tuy nhiên nhiều lúc luật n- ớc ng- ời thuê chở bất cập, không áp dụng đ- ợc.
- ✓ p^h dụng luật cờ tàu: Tàu đăng ký cờ n- ớc nào thì áp dụng luật n- ớc đó.

b. T^hp qu^h hàng h^h qu^h t^h t^hng t^h ch^hng 3

c. ^hn l^h

d. H^h p^hng m^hu: ^hh^h s^h d^hng rất ph^h bi^h trong hàng h^h qu^h t^h

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

Đến nay, trên thế giới đã có tới hơn 60 loại HĐ thuê tàu chuyển mẫu và đ- ợc phân thành 2 nhóm:

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

+ Mẫu GENCON : là mẫu HĐ đã đ- ợc 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, n- ớc đôi để dẫn đến tranh chấp để bảo vệ quyền lợi của các bên một cách tốt hơn.

+ Mẫu NVOY 1964: là HĐ mẫu do Hội nghị đại diện các cơ quan thuê tàu và chủ tàu các n- ớc thuộc khối CEV (tr- ớc đây) phát hành;

+ Mẫu SCANCON 1956: cũng do BIMCO phát hành

- Nhóm 2: HĐ thuê tàu chuyên 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, POVOAL VOY 1971 (Chở than đá); SOVORECON 1950 (chở quặng); CEMENCON 1922 (chở xi măng)...

HĐ thuê tàu chuyên mẫu chỉ mang tính chất tùy ý, chứ không bắt buộc đối với các bên ký kết HĐ thuê tàu chuyên. 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 chuyên (gi- ới thiệu)

4. Nghĩa vụ của các bên trong HĐ thuê tàu chuyên:

a. Nghĩa vụ chuyển chở

* **Cung cấp tàu theo đúng nh- h- ợp đúng quy định**

* **Nghĩa vụ liên quan đến hàng**

* **Ng- ười chuyển chở phải cấp cho ng- ười g- ửi hàng một bộ B/L.**

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

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

b. Ng-ời thuê ch-ở

* **Cung cấp hàng:** ng-ời chuyên chở phải cung cấp hàng hoá đúng nh- như hợp đồng quy định

* **Nghĩa vụ của ng-ời thuê ch-ở nếu hợp đồng quy định.** Nếu HĐ không quy định thì ng-ời thuê ch-ở cũng phải tiến hành và chịu chi phí về việc này.

* **Thanh toán các phí chuyển ch-ở theo quy định hợp lệ:** đồng tiền thanh toán, ph-ương thức thanh toán, thời gian và địa điểm thanh toán.

III. HỢP ĐỒNG THUÊ TÀU CH-Ở

1. Khái niệm

Hợp chuyển ch-ở hàng hoá xuất nhập khẩu bằng tàu ch-ở là sự thoả thuận, theo đó ng-ời chuyển ch-ở giành một phần chi-ếm tàu ch-ở để ch-ở hàng của ng-ời thuê ch-ở. Hợp này ảnh hưởng đến ng-ời thuê ch-ở phải tuân thủ.

2. Nguồn luật của hợp đồng

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

a. Luật quốc tế (CQQT)

- Tr-ước 1924 ch-ưa có ĐUQT nào đ-ợc ký kết để điều chỉnh hợp đồng thuê tàu. Vì vậy, ng-ời chuyên chở thường căn cứ vào luật n-ớc mình đ-ưa vào B/L các điều khoản về nghĩa vụ và trách nhiệm của ng-ời chuyên chở, do vậy gây khó khăn, phản ứng cho chủ hàng ng-ời thuê ch-ở. Vì thế đòi hỏi phải có những nguyên tắc thống nhất về nghĩa vụ và trách nhiệm của ng-ời chuyên chở và ng-ời thuê ch-ở.

- Ngày 25/8/1924 tại Brucxen (Bỉ) đại diện của 26 n-ớc đã ký “Cảng các quy tắc về thống nhất một số quy tắc về vận tải 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 “Cảng Liên hợp quy tắc về chuyển ch-ở 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 n-ớc đều có thể trở thành nguồn luật điều chỉnh hợp đồng chuyên chở hàng hoá xuất nhập khẩu bằng tàu ch-ở.

- Tr- ñng h- p- p d- ñng

+ Do B/L quy định

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

- **C- ch- p d- ñng:** nh- trong HĐMBHHQT, áp dụng luật chuyên ngành. Chẳng hạn, Bộ Luật Hàng hải Việt Nam 2005, Luật chuyên chở hàng hoá bằng đ- ờng biển 1924 của Anh, 1936 của Mỹ...Nếu không có luật chuyên ngành thì áp dụng các quy phạm d- ới luật.

c. T- ếp qu- h hàng h- i

Tập quán hàng hải là những thói quen hàng hải đ- ợc lặp đi lặp lại nhiều lần, đ- ợc nhiều n- ớc 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. Ngh- ã v- c- a c- c b- n trong H- ã thu- ã tàu ch- i

a. Ngh- ã v- c- a ng- i thu- ã ch- i

***Cung c- ớp hàng ho- i:**

***Tr- i- i- n c- i- c**

b. Ngh- ã v- c- a ng- i chuy- n ch- i

*** Li- n quan i- n tàu:**

Điều 3 Công ước Brucxen 1924 và Luật chuyên chở hàng hoá bằng đ- ờng biển của các n- ớc đều quy định:

+ NCC ph- i- c- s- c- n m- n h- p l- tr- i- c và l- c b- i- i- u chuy- n i- i- ợ:

- 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 ph- i- a tàu i- n i- ñng c- ững b- c hàng quy i- nh và i- ñng th- i gian.

*** Li- n quan i- n hàng ho- i**

*** Li- n quan i- n B/L**

3.Tr- i- ch nhi- m c- a ng- i chuy- n ch- i i- v- i hàng ho- i

a. Ph- m vi tr- i- ch nhi- m:

*** V- kh- ăng gian:**

+ Công - ớc Brucxen 1924 (Điều 2, Điều 3 khoản 2): *NCC ch□ tr□ch nhi□m v□ hàng ho□ b□t □□u t□ khi b□c hàng lần tàu cho □n khi d□ hàng ra kh□i tàu. Th□c t□, tr□ch nhi□m này □□□c t□nh t□ C□u □n C□u.*

+ Công - ớc Hamburg 1978 (Điều 5): *kợ tị khi nhốn hàng ăh khi giao xong cho ng[] nhốn hàng (ăđt hàng ho[] d[] s[] ăh h ăo[] c[]a ng[] nhốn, ph[] h[]p v[] H[] hay Luốt [] hay t[]p qu[]n t[] c[]ng d[]; hođc c[] quan hay ng[] th[] ba theo luốt []p d[]ng t[] c[]ng d[]*

+ Bộ luật hàng hải Việt Nam (Điều 74 khoản 1): *Trách nhiệm của người vốn chuyển phớt sinh từ khi người vốn chuyển nhốt hàng từ công nhốt hàng, đến duy trì trong suốt quá trình vận chuyển và chấm dứt khi kết thúc việc trả hàng từ công trả hàng.*

***V□th□i qian:**

Các công - ớc quốc tế không đ- a ra thời hạn khiếu nại mà chỉ đ- a ra thời hiệu khởi kiện:

+ Công - ớc Brucxen (Điều 3 khoản 6): 1 nơ m kợ t□ ngày giao hàng hoặ c kợ t□ ngày ã□ hq lĩ hàng ph□ giao.

+ Công - ớc Hamburg (Điều 20 khoản 2): 2 nwm kợ t□ khi NCC giao toàn b□ hay m□ ph□n hàng ho□ hoặc t□ ngày hàng ho□ ấ□ng lỗ ph□ ấ□c giao.

+ Bộ luật hàng hải Việt Nam (Điều 97): Thời hiệu khởi kiện về hàng hải, 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. Giữ gìn trật tự nghiêm chỉnh trong các ngày chuyển đổi (giỗ, tang)

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

* Tấn thốt do n□□c m□□a:

+ Nếu tàu không có ph- ơng tiện che chắn – Lỗi hàng vãn: NCC

+ Nếu tàu có ph-ơng tiện che chắn mà NCC không che chắn – Lỗi th-ơng mại: NCC

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

*** Tấn thốt do hàng b□hộp h□i:**

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

➤ Tàu phải có ph-ơng 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. Tổn thất là do bản chất của hàng.

*** Tồn thất do hàng không có bao bì**

Vũ 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.

*** Tồn thất do xếp hàng trần boong**

+ Nếu trong B/L khẳng định hàng không có xếp trần boong và NCC từ chối: NCC chịu trách nhiệm.

+ Nếu ngược lại gửi hàng không có xếp trần 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.

*** Tồn thất do chất 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 CHẤT HÀNG HƯỞNG BÊN HÀNH TRÌNH VÀ NGHỊ ĐỊNH CÁC BẢNG SƠ ĐỒ (GIỚI THIỆU)