

3.2. Phương thức thuê tàu chuyến (Voyage Chartering)

3.2.1. Khái niệm

3.2.2. Đặc điểm

3.2.3. Các hình thức thuê tàu chuyến

3.2.4. Trình tự các bước tiến hành thuê tàu chuyến

3.2.5. Hợp đồng thuê tàu chuyến

3.2.1. Khái niệm

- Tàu chuyến: là tàu chuyên chở hàng hóa giữa hai hay nhiều cảng theo yêu cầu của chủ hàng trên cơ sở một hợp đồng thuê tàu.
- Thuê tàu chuyến: là việc chủ hàng liên hệ với chủ tàu hoặc đại diện của chủ tàu yêu cầu thuê lại toàn bộ con tàu để chuyên chở hàng hóa theo yêu cầu của mình trên cơ sở một hợp đồng thuê tàu được ký giữa hai bên.

3.2.2. Đặc điểm

- Về lịch trình: chạy theo yêu cầu của chủ hàng.
- Về hàng hóa vận chuyển: thường vận chuyển đầy tàu 1 hoặc vài loại hàng có khối lượng lớn, tính chất hàng tương đối thuần nhất
- Về tàu vận chuyển: thường có 1 boong, miệng hầm rộng, tốc độ chậm 14-16 hải lý/h, trọng tải trung bình 10.000 - 20.000 DWT, tàu chuyên dùng/ tàu tổng hợp

3.2.2. Đặc điểm

- Về cơ sở pháp lý điều chỉnh mối quan hệ giữa các bên:
 - + Hợp đồng thuê tàu chuyến (Charter Party – C/P): quan hệ giữa người thuê tàu với chủ tàu (= người chuyên chở)
 - + Vận đơn đường biển (Bill of Lading – B/L): quan hệ giữa người chuyên chở với người gửi hàng, người nhận hàng/ người cầm giữ vận đơn
- Về điều kiện chuyên chở: kết quả thương lượng, thỏa thuận giữa hai bên trong hợp đồng thuê tàu.
- Về cước phí: do hai bên thỏa thuận trong hợp đồng. Giá cước có thể bao gồm chi phí xếp dỡ hoặc không do thỏa thuận của hai bên. Đơn vị tính cước có thể là: MT/cft, DWT/GT (thuế bao tàu – Lumpsum)

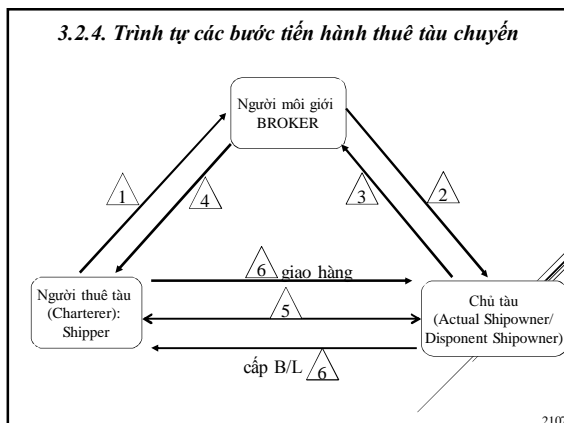
3.2.2. Đặc điểm

➔ Ưu nhược điểm đối với chủ hàng khi thuê tàu chuyến?

- o Ưu điểm:
 - Chủ hàng có thể chủ động trong việc lựa chọn thời gian và cảng xếp dỡ hàng.
 - Có thể thương lượng về cước phí chuyên chở
 - Có thể thỏa thuận mọi điều khoản trong hợp đồng
 - Thời gian chuyên chở hàng hóa nhanh
- o Nhược điểm:
 - Không kinh tế khi chở lượng hàng nhỏ.
 - Kỹ thuật và nghiệp vụ thuê tàu phức tạp,
 - Giá cước biến động

3.2.3. Các hình thức thuê tàu chuyến

- Thuê chuyến một (Single Trip) – thuê tàu chở hàng từ một cảng đến cảng khác.
 - Thuê chuyến khứ hồi (Round Trip) – thuê tàu chở hàng đến một cảng rồi chở hàng khác từ cảng đó về cảng khởi hành
 - Thuê chuyến một liên tục (Consecutive Voyage) – thuê tàu chở hàng từ một cảng này đến cảng khác nhiều chuyến liên tiếp nhau
- ➔ sử dụng hợp đồng thuê tàu chở hàng COA (Contract of Affreightment)
- Thuê bao (Lumpsum charter) – thuê nguyên cả tàu trong một thời gian nhất định, cước phí tính theo trọng tải hoặc dung tích của tàu (Lumpsum Freight)



- 3.2.4. Trình tự các bước tiến hành thuê tàu chuyển**
- (1) Người thuê tàu ủy thác cho người môi giới tìm tàu để vận chuyển hàng hóa
 - (2) Người môi giới chào tàu
 - (3) Đàm phán giữa người môi giới và chủ tàu về các điều khoản của hợp đồng thuê tàu
 - (4) Người môi giới liên hệ với chủ hàng để chủ hàng chuẩn bị cho việc ký kết hợp đồng thuê tàu.
 - (5) Ký kết hợp đồng thuê tàu
 - (6) Thực hiện hợp đồng thuê tàu: người thuê tàu giao hàng cho người chuyên chở, người chuyên chở cấp phát B/L (B/L to charter party)
- 8

- 3.2.5. Hợp đồng thuê tàu chuyển (Charter Party – C/P)**
- 3.2.5.1. Khái niệm và nguồn luật điều chỉnh C/P
 - 3.2.5.2. Các hợp đồng thuê tàu mẫu
 - 3.2.5.3. Mối quan hệ giữa C/P và B/L
 - 3.2.5.4. Nội dung chủ yếu của C/P
- 9

- 3.2.5.1. Khái niệm và nguồn luật điều chỉnh C/P**
- KN: “C/P- là hợp đồng chuyên chở hàng hóa bằng đường biển trong đó chủ tàu hoặc người chuyên chở cam kết chuyên chở hàng hóa từ một hay nhiều cảng và giao cho người nhận tại một hay nhiều cảng khác, người thuê tàu cam kết trả cước phí theo mức thỏa thuận của hợp đồng”.
 - Nguồn luật điều chỉnh C/P: luật hàng hải của các quốc gia
 - Hình thức hợp đồng thuê tàu chuyển:
 - Theo hợp đồng tự do (fixture note)
 - Theo hợp đồng thuê tàu mẫu (standard form of charter parties)
- 10

3.2.5.2. Hợp đồng thuê tàu mẫu

Nhóm tổng hợp: dùng để thuê tàu chở hàng bách hóa và những mặt hàng không có mẫu riêng.

Mẫu HĐ “GENCON” do Công hội Hàng hải quốc tế và Baltic (BIMCO) phát hành năm 1922 và được sửa đổi 1974, 1976, 1994 → phổ biến

1. Shipbroker	RECOMMENDED THE BALTIMORE AND INTERNATIONAL MARITIME COUNCIL UNIFORM GENERAL CHARTER AS REVISED 1922, 1976 and 1994 (To be used for charter for which no specially approved form is in force) CODE NAME: “GENCON”
2. Place and date	Part I
3. Owners/Place of business (Cl. 1)	4. Charterers/Place of business (Cl. 1)
It is mutually agreed that this Contract shall be performed subject to the conditions contained in this Charter Party which shall include Part I as well as Part II. In the event of a conflict of conditions, the provisions of Part I shall prevail over those of Part II to the extent of such conflict.	
Signature (Owners)	Signature (Charterers)

Printed by The BIMCO Charter Party Editor

11

- 3.2.5.2. Hợp đồng thuê tàu mẫu**
- Nhóm chuyên dụng: dùng cho một mặt hàng nhất định hay trên một tuyến đường nhất định.
 - + Mẫu HĐ chở gỗ của Nga 1933 (RUSSWOOD)
 - + Mẫu hợp đồng chở than của Balan 1971 (POLCOAL)
 - + Mẫu hợp đồng chở đường của Cuba (CUBASUGAR)
 - + Mẫu hợp đồng chở xi măng của Mỹ 1922 (CEMENCO)
 - + Mẫu hợp đồng chở dầu của Mỹ (EXONVOY, MOBILVOY)
 - + Mẫu hợp đồng chở quặng của Liên Xô cũ 1950 (SOVORECON)
 - + Mẫu hợp đồng chở ngũ cốc của Hiệp hội môi giới và đại lý Mỹ (NORGRAIN 89).
- 12

3.2.5.3. Mối quan hệ giữa C/P và B/L

- C/P: điều chỉnh mối quan hệ giữa người chuyên chở và người thuê tàu
- B/L: điều chỉnh mối quan hệ giữa người chuyên chở với người gửi hàng, người nhận hàng/ người cầm giữ vận đơn hợp pháp.
- C/P và B/L: khác nhau, độc lập với nhau trừ trường hợp B/L quy định dẫn chiếu đến các điều khoản của C/P → trên B/L ghi “được sử dụng với hợp đồng thuê tàu chuyển” (to be used with charter party).
- Cơ sở giải quyết tranh chấp: người cầm giữ B/L và người chuyên chở:
- Nếu người cầm giữ B/L = người thuê tàu → C/P
- Nếu người cầm giữ B/L ≠ người thuê tàu → B/L (Đ.100 Bộ luật HHVN 2005)

13

3.2.5.4. Nội dung của C/P

- (1) Về chủ thể của hợp đồng
- (2) Quy định về tàu
- (3) Quy định về cảng xếp hàng, cảng dỡ hàng
- (4) Quy định về thời gian tàu đến cảng xếp hàng (LAYCAN)
- (5) Quy định về hàng hóa
- (6) Quy định về cước phí và chi phí xếp dỡ
- (7) Quy định về thời gian làm hàng và thưởng phạt xếp dỡ
- (8) Quy định về luật lệ và trọng tài
- (9) Các quy định khác

14

(1) Về chủ thể của hợp đồng

- Chủ thể của hợp đồng: tham gia ký kết hợp đồng, chịu trách nhiệm thực hiện hợp đồng.
- Người cho thuê tàu: chủ tàu (shipowner)
- + chủ sở hữu thực sự (Actual Shipowner) → chủ tàu thực sự = người chuyên chở
- + chủ tàu danh nghĩa (Disponent Shipowner): người thuê tàu định hạn = người chuyên chở (carrier) ≠ chủ tàu thực sự
- Người thuê tàu (Charterer): chủ hàng (shipper)
- + người xuất khẩu: CIF, CFR, CIP, CPT, DAT, DAP, DDP
- + người nhập khẩu: EXW, FCA, FOB, FAS

15

(2) Quy định về tàu

- Tên tàu và/ hoặc tàu thay thế (Vessel's name or/and Substitute sister ship)
- Cờ tàu
- Cảng đăng ký
- Năm đóng tàu và cấp hạng
- Hô hiệu (call sign)
- Đặc điểm kỹ thuật của tàu khác như chiều dài, chiều rộng, mớn nước, DWG/ DWAT, GT/NT, hệ số xếp hàng của tàu, động cơ, tốc độ của tàu.
- Trang thiết bị xếp dỡ có trên tàu
- Vị trí của tàu (present position)
- Bảo hiểm trách nhiệm dân sự của chủ tàu

16

(4) Quy định về cảng xếp hàng, cảng dỡ hàng

- Cách quy định:
- + 1 cảng xếp/dỡ, 1 cầu cảng cụ thể
- + nhiều cảng xếp/ dỡ, nhiều cầu cảng
- + 1 vùng/ khu vực cảng (range of port)
- Yêu cầu đối với cảng xếp/dỡ:
- + An toàn về mặt hàng hải: tàu có thể ra vào, neo đậu an toàn và luôn nổi (Always Afloat) hoặc chìm đáy nhưng vẫn an toàn (Safely Aground).
- + An toàn về mặt chính trị xã hội: không nằm trong khu vực có chiến tranh chiến sự và nếu có thì chủ tàu không chịu trách nhiệm về những thiệt hại do chiến tranh, chiến sự đó gây ra

17

(3) Quy định về thời gian tàu đến cảng xếp hàng

- Thời gian tàu đến cảng xếp hàng (LAYCAN): là khoảng thời gian tàu phải có mặt tại cảng xếp hàng và sẵn sàng xếp dỡ hàng.
- Tàu đã đến cảng và sẵn sàng xếp dỡ hàng:
- + tàu đã cập cầu cảng quy định (HĐ bến – Berth charter) hoặc tàu đã neo đậu tại khu vực vẫn thường chờ xếp dỡ hàng hay khu vực mà tàu thường chờ cầu (HĐ cảng – Port charter)
- + tàu sẵn sàng xếp dỡ về mọi mặt
- + tàu đã trao thông báo sẵn sàng xếp dỡ (NOR) một cách thích hợp
- Cách quy định về thời gian tàu đến cảng xếp hàng:
- + quy định một ngày cụ thể
- + quy định một khoảng thời gian cụ thể

18

(3) **Quy định về thời gian tàu đến cảng xếp hàng (LAYCAN)**

- Ngày hủy hợp đồng (Cancelling date): là ngày cuối cùng của thời gian tàu đến cảng xếp hàng, nếu tàu không có mặt hoặc chưa sẵn sàng để xếp hàng trước hoặc vào ngày này thì người thuê tàu có quyền hủy hợp đồng và chủ tàu phải chịu mọi chi phí liên quan.

→ Không hủy nếu:

- + tàu gặp sự cố nhưng chủ tàu phải thông báo
- + tàu đến chậm nhưng không phương hại đến lợi ích của hai bên
- + chủ tàu cam kết đền bù tổn thất

19

(3) **Quy định về thời gian tàu đến cảng xếp hàng (LAYCAN)**

- Thông báo dự kiến ngày tàu đến cảng – ETA (Expected/ Estimated Time Arrival): do thuyền trưởng gửi cho người thuê tàu trong một khoảng thời gian ngắn (7,5,3 ngày) trước khi tàu đến cảng xếp/dỡ → mục đích đảm bảo đủ thời gian làm thủ tục cho tàu ra vào cảng và chuẩn bị xếp/dỡ hàng theo quy định trong C/P

- Thông báo sẵn sàng xếp/dỡ - NOR (Notice Of Readiness) do thuyền trưởng gửi cho người thuê tàu thông báo việc tàu đã đến cảng và sẵn sàng cho việc xếp/ dỡ hàng

20

(3) **Quy định về thời gian tàu đến cảng xếp hàng (LAYCAN)**

- Thời điểm trao NOR phụ thuộc vào đk tàu đến bến:

+ Nếu C/P quy định Tàu đến lượt (In Turn) hoặc HĐ bến (berth charter) → chỉ trao khi tàu đã cập cầu

+ Nếu C/P quy định Miễn đến lượt (Free Turn) hay Thời gian chờ cầu cũng tính (time waiting for berth to count) → trao khi tàu đã sẵn sàng (người thuê tàu phải chịu TN về thời gian tàu chờ để cập cầu)

+ Nếu C/P quy định Đến lượt không quá 48h (In turn not exceeding 48 hours) → đến lượt cập cầu nhưng tàu vẫn chưa cập cầu thì có thể trao NOR sau 48h (tàu chỉ chờ tối đa 48h, thời gian còn lại người thuê tàu chịu TN)

21

(5) **Quy định về hàng hóa**

→ Thể hiện đầy đủ các chi tiết về hàng hóa: tên hàng, loại bao bì, số lượng, các đặc điểm, các tính chất nguy hiểm (nếu có).

- Tên hàng: “và/hoặc” → nhiều loại hàng hoặc thay thế hàng

- Lượng hàng hóa vận chuyển

+ Số lượng (cái, con, chiếc...)

+ Theo khối lượng hàng (MT, LT, ST)

+ Theo thể tích hàng (m³, cft)

- Cách quy định lượng hàng vận chuyển:

+ con số tuyệt đối, chính xác

+ theo dung sai

+ số lượng tối đa và tối thiểu

22

(6) **Quy định về cước phí và chi phí xếp dỡ**

➢ Mức giá cước (Freight Rate):

- Đồng tiền tính cước

- Đơn vị tính cước (Freight Unit):

+ theo trọng lượng (hàng nặng): MT, LT (long ton), ST (short ton)

+ theo thể tích (hàng nhẹ cồng kềnh): m³, cft

+ theo kiểu thuê bao tàu: GT (NRT)/ DWT (DWCC)

- Quy định về chi phí xếp/dỡ: chi phí xếp/ dỡ/ sắp đặt/ san hàng có nằm trong đơn giá tính cước phí hay không?

23

(6) **Quy định về cước phí và chi phí xếp dỡ**

→ Các ĐK phân chia chi phí xếp dỡ, san cào, sắp đặt hàng hóa:

+ ĐK tàu chợ (Liner Terms): TN thuộc về chủ tàu

+ ĐK miễn chi phí xếp/dỡ FIO (free in and out): trách nhiệm xếp/dỡ thuộc về bên thuê tàu

+ ĐK miễn chi phí xếp FI (free in) hay FILO (free in liner out):

+ ĐK miễn chi phí dỡ FO (free out) hay FOLI (free out liner in)

+ Miễn chi phí san cào hàng hóa (trimmed): FIOT, FIT, FOT

+ Miễn chi phí sắp đặt hàng hóa (stowed): FIOS, FIS, FOS

+ Miễn chi phí xếp/dỡ, sắp đặt và san cào FIOT (free in and out, stowed and trimmed).

→ Lưu ý: chi phí phân chia TN và chi phí giữa người thuê tàu/ chủ tàu

24

(6) Quy định về cước phí và chi phí xếp dỡ

- Trọng lượng, khối lượng tính cước:
 - + Lượng hàng thực xếp lên tàu tại cảng đi (Intaken Quantity) → B/L
 - + Lượng hàng thực giao tại cảng đến (Delivered Quantity) → Biên bản kết toán giao nhận hàng - ROROC (Report on Receipt of Cargo)
- Thanh toán cước phí:
 - + Cước trả trước (Freight Prepaid)
 - + Cước trả sau (Freight to Collect): trả tiền mới cấp lệnh giao hàng – D/O (delivery order)
 - + Trả trước một phần

25

(7) Quy định về thời gian làm hàng và thưởng phạt xếp dỡ

- Khái niệm thời gian làm hàng (Laytime/ Laydays): là thời gian cho phép để người thuê tàu thực hiện công việc xếp dỡ hàng hoá lên xuống tàu theo quy định của hợp đồng.

26

(7) Quy định về thời gian làm hàng và thưởng phạt xếp dỡ

- Cách quy định về thời gian làm hàng (3 cách):
 - (a) Quy định theo một số ngày cụ thể:
 - Quy định tổng số ngày xếp dỡ hàng
 - Quy định số ngày xếp hàng, dỡ hàng riêng
 - (b) Quy định theo mức xếp dỡ
 - Quy định mức xếp dỡ cho toàn tàu trong một ngày
 - Quy định mức xếp dỡ cho một máng (miệng hầm tàu) hoạt động được trong một ngày
 - (c) Quy định theo tập quán của cảng - Customary Quick Despatch
 - bốc dỡ theo mức nhanh thường lệ của cảng
 - theo tốc độ thông thường của cảng
 - không xác định được laytime

27

(7) Quy định về thời gian làm hàng và thưởng phạt xếp dỡ

- Đơn vị tính thời gian xếp dỡ:
 - Ngày liên tục theo lịch (running days) → lợi cho chủ tàu
 - Ngày làm việc (working days)
 - Ngày làm việc 24 tiếng (working days of 24 hours)
 - Ngày làm việc 24 tiếng liên tục (working days of 24 consecutive hours)
 - Ngày làm việc thời tiết tốt - Weather Working Days (WWD)
- + Chủ nhật và ngày lễ có tính: 5 ngày làm việc thời tiết tốt, kể cả chủ nhật và ngày lễ → 5 WWD SH Inc (Sunday, Holiday included)
- + Chủ nhật và ngày lễ không tính: 5 ngày làm việc thời tiết tốt, không kể chủ nhật và ngày lễ → 5 WWD SHEX (Sunday, Holiday Excepted)
- + Chủ nhật, ngày lễ không tính, trừ phi có làm: 5 WWD SHEXUL (S, H Excepted Unless Used)
- + Chủ nhật, ngày lễ không tính dù có làm hay không : 5 WWD SHEXEU (S, H Excepted Even if Used)

28

(7) Quy định về thời gian làm hàng và thưởng phạt xếp dỡ

- Mốc tính thời gian làm hàng (Commencement of laytime) : phụ thuộc vào ngày giờ NOR được trao (tendered) hoặc được trao và chấp nhận (Tendered and Accepted)
 - Theo mẫu hợp đồng GENCON:
 - NOR được trao trước hoặc vào lúc 12h trưa thì tính từ 13h
 - NOR được trao vào giờ làm việc sau 12h trưa thì tính từ 6h sáng hôm sau
- Một số hợp đồng in sẵn Điều khoản cho phép bắt đầu tính thời gian làm hàng:
 - Cho dù tàu đã cập cảng hay chưa – WIPON (Whether input or not)
 - Cho dù tàu đã cập cầu hay chưa – WIBON (Whether in berth or not)
 - Cho dù tàu đã hoàn tất thủ tục kiểm dịch hay chưa – WIFPON (Whether in free, pratique or not)
 - Cho dù tàu đã hoàn tất thủ tục thông quan hay chưa – WICCON (Whether in clear customs or not)
- điều khoản 4W (người thuê tàu nên gạch bỏ và đưa vào 3 đk thông thường)

29

(7) Quy định về thời gian làm hàng và thưởng phạt xếp dỡ

- Khái niệm thưởng phạt xếp dỡ:
 - Tiền phạt xếp dỡ (Demurrage): là số tiền mà người thuê tàu phải trả cho chủ tàu do việc xếp dỡ hàng hoàn thành muộn hơn thời hạn cho phép.
 - Tiền thưởng xếp dỡ (Despatch Money): là số tiền mà chủ tàu phải trả cho người thuê tàu về việc xếp dỡ hàng hóa được hoàn thành trước thời hạn cho phép.

30

(7) Quy định về thời gian làm hàng và thưởng phạt xếp dỡ

- Phạt xếp dỡ chậm:
 - Thời gian tính phạt: đã bị phạt là phạt liên tục → tính ngày liên tục theo lịch
 - Mức phạt:
 - + quy định chung cho cả tàu/ ngày: 2000 USD/ ngày
 - + quy định cho 1 tấn trọng tải hay 1 tấn dung tích đăng ký/ ngày: 2 USD/ GRT/ ngày
- Thưởng xếp dỡ nhanh:
 - Thời gian tính thưởng:
 - + thưởng cho toàn bộ thời gian tiết kiệm được (despatch on all time saved)
 - + thưởng cho thời gian làm việc tiết kiệm được (despatch on all working time saved)
 - Mức thưởng: thông thường = 1/2 mức phạt

31

(7) Quy định về thời gian làm hàng và thưởng phạt xếp dỡ

- Cách tính thưởng phạt xếp dỡ:
 - Nghiên cứu nội dung C/P để xác định:
 - + thời gian làm hàng (thời gian xếp dỡ hay mức xếp dỡ) cho phép
 - + mốc tính thời gian làm hàng
 - + các khoảng thời gian không tính vào thời gian làm hàng
 - Căn cứ vào Biên bản Sự kiện - SOF (Statement of Facts) lập bảng tính thưởng phạt xếp dỡ nhanh chậm (Time Sheet)
 - Tính tổng số ngày bị phạt (Days on Demurrage) hay tổng số ngày được thưởng (Despatch Days)
 - Tính tiền phạt xếp dỡ chậm/ thưởng xếp dỡ nhanh: tích của mức phạt/ thưởng x số ngày bị phạt/ được thưởng

32

(8) Quy định về luật lệ và trọng tài

- Trong các hợp đồng mẫu:
 - Tranh chấp thường được xét xử bằng trọng tài
 - Trọng tài tại Luân Đôn theo Luật Anh
 - Hoặc Trọng tài tại New York theo Luật Hoa Kỳ
- Nên quy định xét xử tranh chấp:
 - Tại Trung tâm Trọng tài Quốc tế bên cạnh Phòng Thương mại và Công nghiệp Việt Nam
 - Theo luật Việt Nam

33

(9) Các quy định khác

- Điều khoản ISM: đáp ứng yêu cầu của Bộ luật Quản lý an toàn quốc tế (International Safety Management Code) nhằm đảm bảo an toàn hàng hải và phòng ngừa ô nhiễm môi trường do tàu biển gây ra (có hiệu lực từ 1998)
- Điều khoản hai tàu đâm va nhau đều có lỗi (Both to blame Collision Clause): cho phép chủ tàu không phải chịu trách nhiệm đối với tổn thất của hàng hóa do tai nạn đâm va giữa hai tàu gây ra trong trường hợp cả hai tàu đều có lỗi
- Điều khoản tổn thất chung (General Average)
- Điều khoản New Jason (New Jason Clause): cho phép chủ tàu được quyền đòi lại tiền đóng góp tổn thất chung ngay cả khi tổn thất xảy ra là do lỗi bất cẩn trong điều khiển tàu

34