

BÀI TẬP CHƯƠNG VẬN TẢI ĐƯỜNG BIỂN

Nguyên đơn là một doanh nghiệp miền Trung Việt Nam, bị đơn là một công ty Ấn Độ.

Ngày 6/11/2005, nguyên đơn và bị đơn đã ký hợp đồng số CF-5/2005 theo đó bị đơn bán cho nguyên đơn 5000 MT $\pm$ 4% bột mỳ Ấn Độ với giá 272 USD/MT CFR cảng thành phố Hồ Chí Minh. Kiểm tra phẩm chất và số lượng do SGS Ấn Độ tiến hành tại cảng bốc hàng là quyết định. Bị đơn (người xuất khẩu) phải thuê tàu dưới 20 tuổi, nếu thuê tàu từ 15 đến 20 tuổi thì bị đơn phải trả cho nguyên đơn 2000 USD phụ phí tàu già.

Thực hiện hợp đồng, bị đơn đã thuê tàu, bốc 5200 MT bột mỳ lên tàu và lấy vận đơn hoàn hảo.

Khi giao hàng tại cảng thành phố Hồ Chí Minh, tàu đã ký biên bản hàng đổ vỡ hư hỏng do tàu gây ra (COR) ngày 20/1/2006 xác nhận 8929 bao bột mỳ bị ướt, cứng, rách vỡ...

Sau khi dỡ hàng xong, ngày 24/12/2006, nguyên đơn đã mời Vinacontrol thành phố Hồ Chí Minh làm giám định tổn thất số hàng ghi trong COR. Vinacontrol cấp biên bản giám định tổn thất số 160-G3 đề ngày 12/2/2006, trong đó kết luận có 222 MT bị tổn thất, tổn thất xảy ra trên tàu trước khi dỡ hàng do nước ngọt gây ra.

Tiếp đó, ngày 14/2/2006, nguyên đơn lại mời Vinacontrol thành phố Hồ Chí Minh đến làm giám định bột mỳ đang để trong kho của nguyên đơn. Vinacontrol đã cấp biên bản giám định số 160A-G3, trong đó kết luận 57,4 MT bột mỳ bị cứng, vón cục trước khi bốc xếp xuống hầm tàu tại cảng bốc hàng.

Nguyên đơn còn nêu là bị đơn đã thuê tàu 23 tuổi để chở hàng do đó góp phần làm tăng mức độ thiệt hại cho nguyên đơn.

Nguyên đơn đã tiến hành khiếu nại ngay bị đơn và hãng tàu đòi bồi thường thiệt hại. Qua nhiều lần thương lượng, nhưng không được bị đơn cũng như hãng tàu bồi thường, nguyên đơn đã khởi kiện tới Trung tâm trọng tài quốc tế Việt Nam đòi bị đơn phải trả số tiền thiệt hại là 84.767,39 USD.

Trong văn bản tự bảo vệ đề ngày 25/11/2006, bị đơn đã trình bày như sau:

Bị đơn đã thực hiện đầy đủ nghĩa vụ hợp đồng, hàng hóa lúc bốc lên tàu có phẩm chất đúng như quy định của hợp đồng, điều này được xác nhận bằng Giấy chứng nhận phẩm chất số 2364/05/2005 do SGS India Limited cấp ngày 24/12/2005, tình trạng bên ngoài của hàng hóa tốt nên tàu đã cấp vận đơn hoàn hảo.

Biên bản giám định của Vinacontrol số 160-G3 ngày 12/2/2006 nêu hàng bị tổn thất ở trên tàu trước khi dỡ hàng do nước ngọt gây ra. Vì thế người bán (bị đơn) không chịu trách nhiệm mà trách nhiệm bồi thường phải thuộc về người chuyên chở.

Về biên bản giám định của Vinacontrol số 160A-G3, bị đơn cho rằng việc giám định được tiến hành sau 2 tuần kể từ ngày dỡ hàng xong, trong thời gian đó, hàng hóa thuộc sự chăm sóc và quản lý của nguyên đơn, chứ không phải của bị đơn, cho nên không có bằng chứng để chứng minh rằng tổn thất xảy ra trước khi bốc hàng lên tàu.

Mặt khác, bị đơn còn lập luận rằng giấy chứng nhận phẩm chất do SGS India cấp có giá trị cuối cùng nên nó ràng buộc trách nhiệm cả hai bên và là văn bản có giá trị quyết định cho việc giải quyết vấn đề phẩm chất hàng hóa. Về tuổi tàu: bị đơn cho rằng không có đủ bằng chứng để xác định là độ tuổi của tàu là nguyên nhân gây nên tổn thất cho hàng hóa. Tuổi tàu chỉ có ảnh hưởng tới việc mua bảo hiểm mà thôi.

Nếu là trọng tài viên Trung tâm trọng tài quốc tế Việt Nam, anh/chị có yêu cầu bị đơn bồi thường cho nguyên đơn không? Tại sao?

*Hoàng Thị Đoan Trang- Bộ môn Vận tải và Bảo hiểm- Khoa Kinh tế và
Kinh doanh quốc tế*

Quyết định của trọng tài:

- Về tổn thất theo biên bản giám định của Vinacontrol số 160-G3 cấp ngày 12-2-2006

Đây là tổn thất của 8919 bao bột mỳ đã được ghi trong biên bản hàng đổ vỡ hư hỏng-COR. Khi nhận hàng tại cảng bốc hàng, vận đơn được cấp là vận đơn hoàn hảo, lúc giao hàng cho người nhận tại cảng dỡ hàng, tàu (Ship's officer) đã ký COR xác nhận 8919 bao bột mỳ bị ướt, ẩm, rách vỡ... Do vậy, tổn thất 222MT bột mỳ theo biên bản giám định này không thuộc trách nhiệm của người bán. Từ đó, nguyên đơn đòi bị đơn bồi thường thiệt hại về tổn thất này là không có cơ sở và không hợp lý.

- Về số hàng kém phẩm chất theo biên bản giám định của Vinacontrol số 160A-GA

Điều 6 hợp đồng mua bán do hai bên ký quy định rằng kiểm tra phẩm chất và số lượng do SGS Ấn Độ làm tại cảng bốc hàng là quyết định. Vì vậy, giấy chứng nhận phẩm chất do SGS Ấn Độ cấp tại cảng bốc hàng có tính chất quyết định, ràng buộc cả bị đơn và nguyên đơn. Tuy vậy, khi hàng về tới cảng đến, nguyên đơn (người mua) phát hiện hàng kém phẩm chất thì vẫn có quyền mời cơ quan giám định chuyên nghiệp đến làm giám định. Trong trường hợp này, nguyên đơn đã mời Vinacontrol làm giám định và biên bản giám định số 160A-G3 do Vinacontrol cấp, kết luận 2310 bao bột mỳ bị cứng, vón cục trước lúc bốc hàng lên tàu tại cảng bốc hàng, tức bột mỳ kém phẩm chất. Nguyên đơn hoàn toàn có quyền dùng biên bản giám định này để khiếu nại và đi kiện bị đơn (người bán). Nếu bị đơn chấp nhận biên bản giám định này thì bị đơn bị ràng buộc và yêu cầu của nguyên đơn được thỏa mãn. Nhưng trong vụ tranh chấp này bị đơn không thừa nhận kết quả giám định của biên bản giám định phẩm chất do Vinacontrol cấp tại cảng dỡ hàng.

*Hoàng Thị Đoan Trang- Bộ môn Vận tải và Bảo hiểm- Khoa Kinh tế và
Kinh doanh quốc tế*

Khi hợp đồng đã quy định kiểm tra phẩm chất được tiến hành tại cảng đi là quyết định thì xét về mặt pháp lý biên bản giám định do 1 cơ quan giám định được người mua mời làm giám định cấp tại cảng đến không có giá trị bác bỏ giấy chứng nhận phẩm chất có tính quyết định được cấp ở cảng đi, tức không ràng buộc người bán. Người mua muốn quy kết đến cùng trách nhiệm cho người bán về hàng kém phẩm chất thì phải tiếp tục yêu cầu người bán sang nước người mua xem xét lại hàng, làm giám định đối tịch hoặc 2 bên cùng chỉ định giám định thứ 3, tức giám định quốc tế làm giám định lại lô hàng. Nếu biên bản giám định đối tịch hay biên bản giám định quốc tế kết luận hàng kém phẩm chất thì giấy chứng nhận phẩm chất có tính quyết định được cấp ở cảng đi sẽ lập tức bị bác bỏ và người bán phải chịu trách nhiệm.

Trong vụ tranh chấp này, nguyên đơn không yêu cầu bị đơn làm giám định đối tịch hoặc làm giám định quốc tế lại lô hàng, do đó biên bản giám định phẩm chất do Vinacontrol cấp tại cảng dỡ hàng không có giá trị bác bỏ giấy chứng nhận phẩm chất có tính quyết định do SGS Ấn Độ cấp tại cảng bốc hàng. Vì vậy, yêu cầu của nguyên đơn đòi bị đơn chịu trách nhiệm 57,40MT bột mỳ kém phẩm chất là không hợp lý.

- Về độ tuổi của tàu:

Nguyên đơn quy kết bị đơn thuê tàu 23 tuổi là vi phạm khoản "g" điều 6 hợp đồng mua bán và tàu này góp phần làm tăng mức độ thiệt hại. Mặt khác, theo điều 21 hợp đồng thuê tàu thì trước khi xếp hàng, người thuê tàu (bị đơn) phải yêu cầu giám định viên hàng hải giám định hầm tàu để đảm bảo hầm tàu khô ráo, sạch, không có mùi vị, tình trạng của tàu phù hợp với mục đích chuyên chở bột mỳ. Trong thực tế, bị đơn không thực hiện nghĩa vụ này vì không cung cấp được biên bản giám định hầm tàu trước lúc xếp hàng. Tuy bị đơn có vi phạm hợp đồng ở 2 điểm nêu trên, nhưng nguyên đơn không cung cấp được 1 bằng chứng nào chứng minh tàu già 23 tuổi, cũng như việc

không giám định hầm tàu trước khi xếp hàng là nguyên nhân trực tiếp gây ra tổn thất cho hàng hóa. Do vậy, không đủ căn cứ bắt bị đơn chịu trách nhiệm về tổn thất hàng hóa.

Theo điều 6 hợp đồng mua bán, nếu bị đơn thuê tàu chở hàng từ 15 đến 20 tuổi thì phải trả cho nguyên đơn 2000 USD về phí bảo hiểm tàu già. Nguyên đơn nêu rằng bị đơn đã thuê tàu 23 tuổi nhưng bị đơn không phản đối và cũng không đưa ra bằng chứng chứng minh tàu do bị đơn thuê dưới 15 tuổi. Vì vậy, bị đơn phải trả cho nguyên đơn phí bảo hiểm tàu già 23 tuổi theo thông lệ về phí bảo hiểm tàu già trên thị trường bảo hiểm Việt Nam là 4.125 USD.

Căn cứ vào sự phân tích nêu trên, trọng tài quyết định buộc bị đơn phải trả cho nguyên đơn 4.125 USD, đồng thời bác các yêu cầu trong đơn kiện của nguyên đơn.

Lưu ý:

- Khi đã cấp vận đơn hoàn hảo thì người chuyên chở phải chịu trách nhiệm về tổn thất do đổ vỡ hư hỏng rõ rệt ở cảng đến. Vì vậy, khi tàu đã ký COR (biên bản dỡ hàng) thì về nguyên tắc, người nhập khẩu (người nhận hàng) phải tiến hành khiếu nại và đi kiện người chuyên chở để đòi bồi thường tổn thất. Người xuất khẩu giao hàng lên tàu lấy được vận đơn hoàn hảo thì sẽ không chịu trách nhiệm về tổn thất do đổ vỡ hư hỏng hàng ở cảng đến. Nếu hàng đổ vỡ hư hỏng là do tàu già gây ra và việc người xuất khẩu thuê tàu già là vi phạm hợp đồng xuất nhập khẩu thì lúc đó người xuất khẩu mới phải chịu trách nhiệm về tổn thất.

- Muốn bắt người xuất nhập khẩu bồi thường thiệt hại đối với đổ vỡ, hư hỏng hàng hóa do người xuất khẩu thuê tàu già thì người nhập khẩu phải có đủ bằng chứng để chứng minh cho được tàu già đã trực tiếp gây ra đổ vỡ, hư hỏng hàng hóa, hoặc làm cho hàng hóa bị giảm sút về phẩm chất. Nếu không

có bằng chứng thì không nên đi kiện, bởi vì trọng tài (hoặc tòa án) sẽ bác yêu cầu đơn kiện vì thiếu bằng chứng, thiếu cơ sở pháp lý để quy trách nhiệm.