

PHƯƠNG THỨC THUÊ TÀU CHUYẾN (VOYAGE CHARTER)

1. Khái niệm

a. Khái niệm tàu chuyến

Tàu chuyến là tàu không chạy thường xuyên trên một tuyến đường nhất định, không ghé qua những cảng nhất định và không theo một lịch trình định trước.

b. Đặc điểm của tàu chuyến

Căn cứ vào hoạt động của tàu chuyến, chúng ta có thể rút ra những đặc điểm của tàu chuyến như sau

:* Đối tượng chuyên chở của tàu chuyến
Tàu chuyến thường chuyên chở những loại hàng có khối lượng lớn, tính chất của hàng hoá chuyên chở tương đối thuần nhất và thường chở đầy tàu.

* Tàu vận chuyên

Tàu vận chuyên theo phương thức chuyến thường có cấu tạo một boong, miệng hầm lớn để thuận tiện cho việc bốc hàng.

* Điều kiện chuyên chở

Khác với tàu chợ, đối với tàu chuyến, điều kiện chuyên chở, cước phí, chi phí dỡ hàng hoá lên xuống được quy định cụ thể trong hợp đồng thuê tàu do người thuê và người cho thuê thoả thuận

. * Cước phí

Cước tàu chuyến khác với cước tàu chợ, cước tàu chuyến do người thuê và người cho thuê thoả thuận đưa vào hợp đồng, nó có thể bao gồm cả chi phí xếp dỡ hoặc không tùy quy định.

Cước tàu chuyến thường biến động hơn cước tàu chợ

* Thị trường tàu chuyến

Thị trường tàu chuyến thường được người ta chia ra làm các thị trường khu vực căn cứ vào phạm vi hoạt động của tàu

2. Phương thức thuê tàu chuyến

a. Khái niệm phương thức thuê tàu chuyên:

Thuê tàu chuyên (Voyage) là chủ tàu (Ship-owner) cho người thuê tàu (Charterer) thuê toàn bộ hay một phần chiếc tàu để chuyên chở hàng hóa từ cảng này đến cảng khác.

Trong phương thức thuê tàu chuyên, mối quan hệ giữa người thuê tàu (chủ hàng) với người cho thuê tàu (chủ tàu) được điều chỉnh bằng một văn bản gọi là hợp đồng thuê tàu chuyên (Voyage charter party) viết tắt là C/P. Hợp đồng thuê tàu do hai bên thoả thuận ký kết.

b. Trình tự các bước tiến hành thuê tàu chuyên

Thuê tàu chuyên có thể chia ra thành sáu bước như sau:

+ Bước 1: Người thuê tàu thông qua người môi giới (Broker) yêu cầu thuê tàu để vận chuyển hàng hoá cho mình.

ở bước này người thuê tàu phải cung cấp cho người môi giới tất cả các thông tin về hàng hoá như: tên hàng, bao bì đóng gói, số lượng hàng, hành trình của hàng.... để người môi giới có cơ sở tìm tàu.

+ Bước 2:

Người môi giới chào hỏi tàu

Trên cơ sở những thông tin về hàng hoá do người thuê tàu cung cấp, người môi giới sẽ tìm tàu, chào tàu thuê cho phù hợp với nhu cầu chuyên chở hàng hoá.

+ Bước 3:

Người môi giới đàm phán với chủ tàu. Sau khi chào hỏi tàu, chủ tàu và người môi giới sẽ đàm phán với nhau tất cả các điều khoản của hợp đồng thuê tàu như điều kiện chuyên chở, cước phí, chi xếp dỡ....

+Bước 4:

Người môi giới thông báo kết quả đàm phán với người thuê tàu:

Sau khi có kết quả đàm phán với chủ tàu, người môi giới sẽ thông báo kết quả đàm phán cho người thuê tàu để người thuê tàu biết và chuẩn bị cho việc ký kết hợp đồng thuê tàu.

+ Bước 5: Người thuê tàu với chủ tàu ký kết hợp đồng

Trước khi ký kết hợp đồng người thuê tàu phải rà soát lại toàn bộ các điều khoản của hợp đồng.

Hai bên sẽ gạch bỏ hoặc bổ sung những điều đã thoả thuận cho phù hợp vì thuê tàu chuyển, hợp đồng mẫu mới chỉ nêu những nét chung.

+ Bước 6:

Thực hiện hợp đồng. Sau khi hợp đồng đã được ký kết, hợp đồng thuê tàu sẽ được thực hiện.

Người thuê tàu vận chuyển hàng hoá ra cảng để xếp lên tàu.

Khi hàng hoá đã được xếp lên tàu, chủ tàu hoặc đại lý của tàu sẽ cấp vận đơn cho người thuê tàu, vận đơn này được gọi là vận đơn theo hợp đồng thuê tàu (bill of lading to charter party)

3. Hợp đồng thuê tàu chuyên

a. Khái quát về hợp đồng thuê tàu chuyên

Hợp đồng thuê tàu chuyên là một dạng của hợp đồng thuê tàu, chúng ta có thể đưa ra khái niệm về hợp đồng thuê tàu chuyên như sau:

Hợp đồng thuê tàu chuyên là hợp đồng chuyên chở hàng hoá bằng đường biển, trong đó người chuyên chở cam kết sẽ chuyên chở hàng hoá từ một hay một số cảng này đến một hay một số cảng khác giao cho người nhận còn người thuê tàu cam kết sẽ thanh toán cước phí theo đúng như thoả thuận của hợp đồng.

Người chuyên chở (carrier) trong hợp đồng thuê tàu chuyên có thể là chủ tàu (ship-owner) nhưng cũng có thể không phải là chủ tàu mà chỉ là người thuê tàu của người khác để kinh doanh lấy cước.

Còn người thuê tàu để chuyên chở hàng hoá có thể là người xuất khẩu và cũng có thể là người nhập khẩu theo điều kiện và cơ sở giao hàng được áp dụng trong hợp đồng mua bán ngoại thương.

Song trên thực tế người thuê tàu và người cho thuê tàu rất ít khi trực tiếp ký hợp đồng với nhau.

Trong thuê tàu nói chung và thuê tàu chuyên nói riêng, người ta hay thông qua đại lý hoặc người môi giới để tiến hành việc thuê tàu.

Người môi giới hay đại lý thường là những người có chuyên môn, am hiểu về thị trường thuê tàu, luật hàng hải, tập tục của các cảng... chính vì vậy khi thay mặt cho người thuê hay người cho thuê tàu để ký kết hợp đồng chuyên chở sẽ bảo đảm quyền lợi cho người uỷ thác tốt hơn.

b. Mối quan hệ giữa hợp đồng thuê tàu chuyển với vận đơn

Khi chuyên chở hàng hoá bằng tàu chuyển, chúng ta cần phân biệt hợp đồng thuê tàu (C/P) với vận đơn theo hợp đồng thuê tàu.

Hai loại chứng từ này đều liên quan tới hàng hoá chuyên chở nhưng có sự khác nhau.

Theo thông lệ Hàng hải quốc tế và Bộ luật Hàng hải của Việt Nam(điều 71-1), hợp đồng thuê tàu là cơ sở pháp lý xác định trách nhiệm và nghĩa vụ giữa người thuê tàu và người chuyên chở.

Sau khi hàng hoá được xếp lên tàu, người chuyên chở hoặc đại diện của họ có nghĩa vụ ký phát vận đơn (B/L) cho người giao hàng. Người giao hàng (người bán) dùng vận đơn để có cơ sở đòi tiền người mua.

Trong luật Hàng hải quốc tế cũng như điều 81-3 bộ luật Hàng hải Việt nam thì vận đơn là cơ sở pháp lý để điều chỉnh quan hệ giữa người chuyên chở và người nhận hàng ở cảng đến.

Như vậy, khi chuyên chở hàng hoá được bán theo điều kiện CIF hay CFR người chuyên chở trở thành chủ thể của hai mối quan hệ pháp lý khác nhau và độc lập với nhau. Theo cuốn “Carriage by sea” (trang 350 - London 1973) của luật sư người Anh (Carver) thì người nhận hàng nhận vận đơn từ người bán hàng và vận đơn đó quy định trách nhiệm của chủ tàu với người cầm giữ vận đơn (ở cảng đích), nó độc lập với hợp đồng thuê tàu, trừ trường hợp hai bên quy định rõ trong vận đơn có ghi chú và đưa nội dung hợp đồng thuê tàu vào đó.

Chính vì vậy mặc dù người cầm giữ vận đơn có thể nhận biết qua vận đơn rằng có tồn tại một hợp đồng thuê tàu như thế nhưng vận đơn khi đã chuyển cho người nhận hàng (người cầm giữ vận đơn) thì nó sẽ tạo ra một hợp đồng mới ràng buộc chủ tàu với người có vận đơn theo các điều kiện ghi trên vận đơn.

Thông thường, trong hợp đồng thuê tàu quy định nếu có tranh chấp sẽ giải quyết tại Trọng tài nước nào. Ngược lại trong vận đơn cũng có điều khoản trọng tài nói rõ khi có tranh chấp giữa người chuyên chở và người nhận hàng, tranh chấp đó sẽ được giải quyết ở đâu, theo luật nào (thường dẫn chiếu tới quy tắc Hague -Visby).

Như vậy không thể lấy điều khoản trọng tài trong hợp đồng thuê tàu để giải quyết tranh chấp phát sinh từ vận đơn và ngược lại (trừ vận đơn có quy định áp dụng điều khoản của hợp đồng thuê tàu) vì điều khoản trọng tài trong hai chứng cứ pháp lý này điều chỉnh hai loại quan hệ và chủ thể pháp lý khác nhau

Thực tế trong quá trình chuyên chở, nếu có tranh chấp phát sinh thì người ta sẽ giải quyết tranh chấp đó dựa vào vận đơn hoặc dựa vào hợp đồng thuê tàu tùy theo các trường hợp sau đây:

+ Trường hợp 1:

Người nhận hàng đồng thời là người ký hợp đồng thuê tàu, khi có tranh chấp phát sinh đối với người chuyên chở sẽ lấy hợp đồng thuê tàu để giải quyết tranh chấp.

+ Trường hợp 2:

Người nhận hàng không phải là người ký hợp đồng thuê tàu, khi có tranh chấp phát sinh đối với người chuyên chở sẽ lấy vận đơn để giải quyết tranh chấp

+ Trường hợp 3: Vận đơn đã chuyển nhượng cho người khác, khi có tranh chấp phát sinh giữa người chuyên chở với người cầm vận đơn sẽ lấy vận đơn để giải quyết tranh chấp.

+ Trường hợp 4:

Vận đơn có dẫn chiếu đến các điều khoản của hợp đồng thuê tàu thì sẽ lấy các điều khoản của hợp đồng thuê tàu để giải quyết tranh chấp.

Đối với loại vận đơn này thường trên vận đơn người ta ghi rõ “vận đơn dùng với hợp đồng thuê tàu” - Bill of lading to be used with charter party,.

c. Nguồn luật điều chỉnh hợp đồng thuê tàu.

Hợp đồng thuê tàu chuyên là kết quả đàm phán giữa người thuê và người cho thuê tàu.

Trong hợp đồng người ta quy định rất rõ và cụ thể quyền lợi và nghĩa vụ của người thuê và người cho thuê bằng các điều khoản ghi trên hợp đồng. Chính vì thế, trong quá trình thực hiện hợp đồng nếu có tranh chấp xảy ra giữa người chuyên chở và người thuê người ta sẽ lấy hợp đồng để giải quyết các tranh chấp.

Tất cả các điều khoản quy định trong hợp đồng đều có giá trị pháp lý để điều chỉnh hành vi giữa các bên.

Các điều khoản này buộc các bên ký kết phải thực hiện đúng như nội dung của nó. Bên nào thực hiện không đúng những quy định của hợp đồng có nghĩa là vi phạm hợp đồng.

Khi vi phạm những điều khoản đã cam kết, bên vi phạm sẽ phải chịu hoàn toàn trách nhiệm đối với những hậu quả do hành động vi phạm của mình gây ra. Nguồn luật điều chỉnh CP là luật quốc gia chứ không phải các quy tắc quốc tế điều chỉnh vận đơn.

Trong các mẫu hợp đồng thuê tàu chuyến đều có điều khoản quy định rằng nếu có những tranh chấp phát sinh ngoài hợp đồng thì sẽ tham chiếu đến luật hàng hải của nước nào đó; tham chiếu đến luật hàng hải nước nào và xử tại hội đồng

Trọng tài nào do hai bên thoả thuận. Thường các mẫu hợp đồng thuê tàu chuyến dẫn chiếu đến luật hàng hải Anh hoặc Mỹ.d. Nội dung chủ yếu của hợp đồng thuê tàu chuyến Hợp đồng thuê tàu chuyến là hợp đồng rất phức tạp có nhiều điều khoản khác nhau để xác định rõ trách nhiệm và quyền lợi của các bên.

Hợp đồng thuê tàu chuyến có nhiều loại, song nhìn chung nội dung của hợp đồng bao gồm các điều khoản chủ yếu sau đây:

* Chủ thể của hợp đồng: Chủ thể của hợp đồng thuê tàu chuyến bao gồm: chủ tàu (hoặc người chuyên chở) và người thuê tàu (người xuất khẩu hoặc người nhập khẩu).

Trong hợp đồng thuê tàu cần ghi rõ tên, địa chỉ của các bên. Những đại lý hoặc người môi giới là người được uỷ thác để ký hợp đồng thuê tàu thì phải ghi rõ ở cuối hợp đồng chữ “chỉ là đại lý - as Agent Only” mục đích để xác định tư cách của người ký hợp đồng.

* Điều khoản về tàu

Tàu là công cụ để vận chuyển hàng hoá nên ở điều khoản này người ta quy định cụ thể các đặc trưng cơ bản của con tàu mà hai bên đã thoả thuận như: tên tàu, quốc tịch tàu, chất lượng, động cơ, trọng tải, dung tích, mớn nước, vị trí của tàu.... Trường hợp chủ tàu muốn giành được quyền thay thế tàu thì bên cạnh tên con tàu sẽ ghi thêm: “hoặc một tàu được thay thế khác - or/and Subssitute sister ship”. Khi phải thay thế tàu, chủ tàu phải báo trước cho người thuê biết và đảm bảo tàu thay thế phải có những đặc điểm kỹ thuật tương tự như tàu đã quy định trong hợp đồng.

* Điều khoản về thời gian tàu đến cảng xếp hàng Là thời gian tàu phải đến cảng xếp hàng nhận hàng để chuyên chở theo quy định. Như vậy ở điều khoản này chủ tàu phải có trách nhiệm điều tàu đến cảng xếp hàng đúng thời gian quy định trong tư thế sẵn sàng nhận hàng để xếp.

Có nhiều cách quy định thời gian tàu đến cảng xếp hàng như: quy định cụ thể, quy định khoảng hoặc quy định sau.

Trường hợp tàu đến trước thời gian quy định, người thuê tàu không nhất thiết phải giao hàng, nhưng nếu giao hàng thời gian sẽ tính vào thời gian làm hàng, ngược lại tàu đến mà chưa có hàng để giao thì số ngày tàu phải chờ đợi sẽ tính vào thời gian làm hàng.

Khi ký hợp đồng, tàu được thuê đang ở gần cảng xếp hàng, hai bên có thể thoả thuận theo các điều khoản sau: Prompt: Nghĩa là tàu sẽ đến cảng xếp hàng vài ba ngày sau khi ký hợp đồng. Promptismo: Nghĩa là tàu sẽ xếp hàng ngay trong ngày ký hợp đồng. Spot prompt: Nghĩa là tàu sẽ xếp hàng ngay một vài giờ sau khi ký hợp đồng. Chủ tàu phải thông báo cho người thuê tàu biết dự kiến thời gian tàu đến cảng xếp hàng (estimated time of arrival- ETA)+ Ngày huỷ hợp đồng:

Ngày huỷ hợp đồng thường là ngày cuối cùng của thời gian tàu phải đến cảng xếp hàng. Cũng có trường hợp người ta quy định ngày huỷ hợp đồng muộn hơn một chút. Về mặt pháp lý việc tàu đến muộn là vi phạm hợp đồng, mọi chi phí đưa tàu đến cảng xếp hàng là chủ tàu phải tự gánh chịu. Song thực tế không phải tàu đến muộn là người thuê tàu huỷ hợp đồng, việc huỷ hợp đồng hay không người ta còn căn cứ vào từng trường hợp cụ thể

* Điều khoản về hàng hoá:

Khi thuê tàu chuyên chở một khối lượng hàng hoá nhất định, thì hai bên phải quy định rõ tên hàng, loại bao bì, các đặc điểm của hàng hoá.

Người thuê chở hai loại hàng hoá trên cùng một chuyến tàu thì chú ý ghi chú vào hoặc tránh việc tranh chấp sau này. Quy định như vậy có nghĩa là người đi thuê tàu muốn giành quyền lựa chọn hàng (cargo option). Về số lượng hàng hoá, có thể thuê chở theo trọng lượng hoặc theo thể tích, tùy đặc điểm của mặt hàng. Rất ít khi người ta quy định chính xác về số lượng hàng hoá thuê chuyên chở, mà thường ghi kèm theo tỷ lệ hơn kém (dung sai). Khi gửi thông báo sẵn sàng xếp hàng, thuyền trưởng sẽ tuyên bố chính thức số lượng hàng hoá chuyên chở. Người thuê tàu có trách nhiệm xếp đầy đủ toàn bộ số lượng hàng hoá đã được thông báo (Full and complete cargo). Nếu giao và xếp lên tàu ít hơn số lượng quy định, người chuyên chở sẽ thu tiền cước không (Dead freight). Ngược lại, người chuyên chở không nhận hết số lượng quy định thì người thuê tàu có quyền lợi đòi bồi thường những chi phí liên quan đến việc tàu bỏ lại hàng.

* Điều khoản về cảng bốc dỡ

Hai bên thoả thuận tên một cảng hoặc một vài cảng xếp hàng (loading port). Cảng bốc dỡ quy định trong hợp đồng phải là cảng an toàn (safe port) đối với tàu về mặt hàng hải và chính trị xã hội. Để mở rộng quyền hạn của mình về việc thay đổi cảng xếp dỡ khi cần thiết, chủ tàu thường đưa thêm câu hoặc nơi nào gần đấy mà tàu có thể đến được một cách an toàn và luôn luôn đậu nổi vào hợp đồng (or so near thereto as ship may safely get and lie always afloat).

Khi ký kết hợp đồng, ta nên thỏa thuận gạch bỏ bớt đoạn này. Riêng thuật ngữ always afloa (luôn luôn đầu nổi) nên thêm vào or safe aground (chạm đất an toàn) nhất là khi cảng bốc/ dỡ chịu ảnh hưởng của phù sa bồi lấp và thủy triều. Trong trường hợp chưa xác định được cảng bốc/ dỡ thì có thể quy định cảng bốc dỡ theo sự lựa chọn của người thuê tàu. Nếu quy định một số cảng bốc dỡ hoặc khu vực cảng bốc dỡ (Range of port), thì phải quy định thêm thứ tự địa lý của cảng xếp dỡ (port to be in Geographical rotain) để giảm thời gian và chi phí đi lại của tàu, thứ tự địa lý của cảng xếp phụ thuộc vào luồng tàu chạy và sự lựa chọn của chủ tàu.

Số lượng cảng bốc dỡ có ảnh hưởng trực tiếp đến mức cước thuê tàu. Vì vậy, người thuê tàu cần cố gắng xác định rõ cảng xếp dỡ cụ thể, tránh ký kết chung chung về cảng xếp dỡ

* Điều khoản về cước phí thuê tàu:

Cước phí thuê tàu chuyển (Freight) do chủ tàu và người thuê tàu thương lượng và quy định rõ trong hợp đồng thuê tàu. đây là một điều khoản quan trọng của hợp đồng thuê tàu chuyển. Hai bên thoả thuận những nội dung sau

:+ Mức cước (Rate of freight): là tiền cước tính cho mỗi đơn vị cước (Freight unit). Đơn vị tính cước có thể là đơn vị trọng lượng (tấn phổ thông, tấn Anh, tấn Mỹ) đối với hàng nặng (weight cargo) hay đơn vị thể tích (mét khối, cubic feet) đối với hàng cồng kềnh (measurement cargo) hoặc một đơn vị tính cước khác như: Standard (hàng gỗ), gallon (dầu mỏ), Bushels (lúa mì) v.v., mức cước thuê bao (lumpsum freight) không phụ thuộc vào loại và số lượng hàng hoá chuyên chở mà tính theo đơn vị trọng tải hoặc dung tích tàu.

Bên cạnh mức cước thuê tàu, hai bên còn phải thoả thuận chi phí xếp dỡ thuộc về ai.

+ Số lượng hàng hoá tính tiền cước:

Tiền cước có thể tính theo số lượng hàng hoá xếp lên tàu ở cảng gửi hàng (intaken quantity) hay còn gọi là tiền cước tính theo số lượng hàng hoá ghi trên vận đơn (Bill of lading quantity), hoặc tính theo số lượng hàng giao tại cảng (Delivery quantity).

Khi chuyên chở hàng rời, giá trị thấp như quặng sắt, than đá việc cân lại hàng ở bến cảng đến rất tốn kém, nên trong hợp đồng thường quy định cước phí tính theo số lượng ghi trên vận đơn nhưng khấu trừ 1- 2% tổng tiền cước phí để dùng cho chi phí không cân lại hàng (2% discount in lieu of weighting)

+ Thời gian thanh toán tiền cước: cước phí thanh toán tại cảng bốc hàng (Freight payable at port of loading), tức là toàn bộ chi phí phải thanh toán khi ký vận đơn (on signing of loading) hoặc sau khi ký vận đơn vài ngày. Cước phí thanh toán tại cảng dỡ hàng (Freight payable at the port of desination) hay còn gọi là cước phí trả sau (Freight to collect).

Thời gian thanh toán cước phí cảng dỡ có thể quy định cụ thể hơn như: cước phí trả trước khi dỡ hàng (Freight payable before breaking bulk); cước phí trả sau khi đã hàng xong (Freight payable after complete of discharge); cước phải trả cùng với việc bốc dỡ hàng trong mỗi ngày (Freight payable concurrent with discharge)v.v..Nhưng cách tốt nhất là quy định cước phí thuê tàu, cước phí trả trước một phần, trả sau một phần. Với quy định này, người thuê tàu giữ lại được một phần cước phí để sau này bù trừ vào việc tính tiền thưởng phạt (nếu có).

Về nguyên tắc, người chuyên chở chỉ được thanh toán cước phí thuê tàu khi hàng hoá thực sự được chuyên chở đến cảng dỡ hàng quy định. Nhưng trong vận đơn hoặc hợp đồng thuê tàu thường ghi câu: cước phí được coi như tiền thu nhập về chuyên chở khi bốc hàng lên tàu và trả không phụ thuộc vào việc tàu hoặc hàng hoá bị mất hay không mất. (Freight to be considered as earned upon shipment and must be paid ship and/ or cargo lost or not lost).

+ Ngoài ra trong điều khoản cước phí hai bên còn thoả thuận về địa điểm thanh toán, tỷ giá hối đoái của đồng tiền thanh toán, phương thức thanh toán, tiền cước phí ứng trước (advance freight)v.v....

* Điều khoản về chi phí bốc dỡ:

Chi phí bốc dỡ chiếm một tỷ trọng khá lớn trong giá cước chuyên chở hàng hoá. Trong trường hợp thuê tàu chuyến bao giờ cũng có điều khoản quy định về phân chia chi phí bốc dỡ giữa chủ tàu và người đi thuê tàu, trong thực tiễn đi thuê tàu, thường áp dụng nhiều công thức mẫu về phân chia chi phí bốc dỡ. Song các điều kiện dưới đây thường được áp dụng phổ biến nhất:

+ Theo điều kiện miễn chi phí bốc dỡ hàng (Free in = FI), tức là chủ tàu được miễn chi phí xếp hàng lên tàu, nhưng chịu chi phí bốc dỡ hàng khỏi tàu. Để phân định chính xác và cụ thể hơn đối với chi phí sắp đặt (Stowage) và san hàng (Trimming) trong hầm tàu cần ghi “Free in and Stowage” (F.I.S) hoặc “Free in and Trimming” (F.I.T)+ Theo “điều kiện miễn chi phí dỡ hàng” (Free out = FO), tức là chủ tàu được miễn chi phí dỡ hàng khỏi tàu, nhưng phải chịu chi phí bốc hàng lên tàu. Người nhận hàng phải chịu toàn bộ chi phí dỡ hàng từ hầm tàu lớn của cảng. Cụ thể thường ghi “Cargo to be taken by receivers out of ship’s free expense to the vessel”

.+ Theo “điều kiện miễn cả chi phí xếp dỡ hàng” (Free in and out - FIO) tức là chủ tàu được miễn chi phí bốc dỡ hàng lên tàu, lẫn chi phí dỡ hàng khỏi tàu.

Ngoài ra còn quy định miễn thêm cả chi phí sắp đặt, san hàng bằng cách ghi: F.I.O.S hoặc F.I.O.T.Việc lựa chọn điều kiện và chi phí bốc dỡ nào trong hợp đồng thuê tàu, trước hết phải phụ thuộc vào điều kiện cơ sở giao hàng trong hợp đồng mua bán ngoại thương.

Mục đích của việc lựa chọn này là để phân định rõ ràng trách nhiệm của các bên tránh trả chi phí bốc dỡ hàng hai lần (cho người chuyên chở và người bán hàng); trả những chi phí không thuộc trách nhiệm của mình, thuận lợi cho công việc tổ chức bốc dỡ hàng ở cảng.

* Điều khoản về thời gian bốc dỡ:

Là khoảng thời gian do hai bên thoả thuận dành cho người đi thuê tàu tiến hành công việc bốc dỡ hàng lên tàu hoặc dỡ hàng khỏi tàu gọi là “thời gian cho phép” (allowed time).

Nếu người đi thuê tàu hoàn thành công việc bốc hàng hoặc dỡ hàng sớm hơn thời gian cho phép, thì được hưởng tiền thưởng bốc hoặc dỡ hàng nhanh (Despatch money).

Ngược lại, người đi thuê tàu hoàn thành công việc bốc hoặc dỡ hàng chậm hơn thời gian cho phép, thì bị phạt bốc dỡ hàng chậm (Demurrage)

.Để tính thời gian cho phép bốc dỡ hàng, trong hợp đồng có thể quy định: một số ngày cố định (ví dụ: 15 ngày bốc và 12 ngày dỡ) hoặc quy định mức bốc dỡ trung bình (loading/and/discharging rate) cho cả tàu trong một ngày. Khái niệm về “ngày” trong việc tính thời gian bốc dỡ hàng của hợp đồng thuê tàu chuyển được hiểu theo nghĩa sau đây:

+ Ngày (days) là ngày theo lịch.

+ Ngày liên tục (Runing days), những ngày kế tiếp nhau trên lịch kể cả ngày lễ, ngày chủ nhật.

+ Ngày làm việc (working days) là những ngày làm việc chính thức tại các cảng do luật pháp của từng nước quy định.

+ Ngày làm việc 24 giờ liên tục (Woking days of 24 consecutive hours) là ngày làm việc 24 giờ, chứ không phải là ngày làm việc 8 giờ. Một ngày làm việc liên tục được tính từ nửa đêm hôm trước đến nửa đêm hôm sau.

+ Ngày làm việc tốt trời (Weather woking days) là những ngày thời tiết tốt cho phép tiến hành công việc bốc hoặc dỡ hàng. Ngày mưa, gió, bão là thời tiết xấu không thể tiến hành bốc hoặc dỡ hàng nên không tính

.+ Ngày chủ nhật (Sundays) là ngày nghỉ cuối tuần do luật pháp của từng nước quy định. Ngày chủ nhật thường là ngày nghỉ làm việc, nhưng cũng có thể tiến hành bốc dỡ được, tùy theo quy định của hợp đồng.

+ Ngày lễ (holidays) bao gồm những ngày lễ quốc gia và ngày lễ quốc tế. Trong ngày lễ này thường nghỉ làm việc, nhưng cũng có thể tiến hành bốc dỡ hàng tùy theo quy định của hợp đồng. Từ những khái niệm về ngày nói trên, ta thấy được thời gian cho phép bốc

dỡ hàng khác hẳn so với ngày tính trên lịch thông thường. Chẳng hạn quy định thời gian cho phép bốc dỡ hàng trong hợp đồng thuê tàu chuyển theo các cách sau

- Thời gian cho phép bốc và dỡ hàng là 10 ngày làm việc tốt trời 24 giờ liên tục, không kể chủ nhật và ngày lễ, trừ phi có sử dụng (cargo to be loaded and discharge in 10 weather working days of 24 consecutive hours, Sundays, holidays excepted, unless used= WWD, S, H, E, X, U, U).

- Thời gian cho phép có thể quy định riêng cho bốc dỡ hàng, tức là tính thưởng phạt riêng cho từng cảng, hoặc quy định thời gian cho phép chung cả bốc dỡ hàng, tức là sau khi hoàn thành việc dỡ hàng mới tính thưởng phạt.

Thời gian cho phép bốc dỡ hàng bắt đầu tính từ khi nào? Mốc để bắt đầu tính thời gian cho phép bốc dỡ mỗi hợp đồng thuê tàu quy định một khác nhưng đều căn cứ vào thời gian đưa hoặc chấp nhận thông báo sẵn sàng bốc dỡ theo quy định của hợp đồng.

Trong hợp đồng cũng phải quy định rõ: thời gian tàu phải chờ bến đậu (time lost in waiting for berth) có tính vào thời gian cho phép bốc dỡ hay không? Tiền thưởng bốc dỡ nhanh (despatch money) là số tiền mà chủ tàu thưởng cho người đi thuê tàu khi họ hoàn thành công việc bốc dỡ hàng trước thời gian cho phép.

Tiền phạt bốc dỡ chậm (Demurrage money) là tiền mà người đi thuê tàu bị phạt khi họ hoàn thành việc bốc dỡ hàng sau thời gian cho phép.

Mức tiền thưởng thông thường chỉ bằng 1/2 mức tiền phạt.

Nguyên tắc của phạt bốc dỡ chậm là “Khi bị phạt thì luôn luôn bị phạt” (once on demurrage, always on demurrage), tức là một khi đã phạt thì những ngày tiếp theo kể cả ngày chủ nhật, ngày lễ, ngày xấu trời đều bị phạt. Nhưng tiền thưởng lại quy định theo 2 trường hợp: thưởng cho tất cả thời gian tiết kiệm được (all time saved) hoặc chỉ thưởng cho thời gian làm việc tiết kiệm được (working time saved).

* Điều khoản về trách nhiệm và miễn trách của người chuyên chở:

Trong hợp đồng thuê tàu đều quy định người chuyên chở có trách nhiệm đối với những hư hỏng, mất mát của hàng hoá trong các trường hợp sau

- Do thiếu sự cẩn mẫn hợp lý (Due Diligence) làm cho tàu không đủ khả năng đi biển.

- Do xếp đặt hàng hoá không tốt (Bad stowage), do bảo quản hàng hoá không chu đáo. Người chuyên chở cũng được miễn trách nhiệm (exemptions from liability) đối với những hư hỏng, mất mát của hàng hoá do các nguyên nhân và trường hợp sau

: - Do thiên tai, tai nạn bất ngờ ngoài biển, cướp biển- Do ăn tỳ của tàu và máy móc- Do bản chất của hàng hoá

- Do cháy, nhưng không do lỗi của sĩ quan thuỷ thủ trên tàu.- Do chiến tranh và các hoạt động bị bắt, tịch thu của chính phủ.

* Các điều khoản khác Trong hợp đồng thuê tàu, có nhiều các điều khoản khác trong đó cần lưu ý: điều khoản về Trọng tài (arbitration clause), điều khoản về hai tàu đâm và nhau cùng có lỗi (Both to blame conlison clause), điều kiện thông báo tàu ETA (expected time of arrival), điều khoản kiểm đếm (tally clause).

Các loại hợp đồng mẫu:

Hợp đồng thuê tàu chuyển là một văn bản pháp lý ký kết giữa chủ tàu và người đi thuê tàu để chuyên chở hàng hoá.

Hợp đồng thuê tàu chuyển ký kết nhằm thực hiện hợp đồng mua bán ngoại thương. Vì vậy nội dung, các điều khoản qui định của hợp đồng thuê tàu chuyển phải phù hợp với những quy định về thuê tàu của hợp đồng mua bán.

Nghiệp vụ thuê tàu chuyển khá phức tạp như đã trình bày ở trên. Chính vì vậy để đi đến việc ký kết hợp đồng chủ tàu cũng như người thuê tàu phải tốn phí nhiều thời gian để giao dịch đàm phán. Để đơn giản hoá các thủ tục hành chính, giảm bớt thời gian giao dịch đàm phán, đồng thời hạn chế các tranh chấp xảy ra trong quá trình thực hiện, các tổ chức hàng hải quốc tế và quốc gia, các luật sư đã quan tâm đặc biệt đến việc tiêu chuẩn hoá hợp đồng thuê tàu, phát hành những hợp đồng thuê tàu chuyển mẫu để sử dụng trong thuê tàu.

Sau khi thống nhất, người lập hợp đồng chỉ cần điền thêm những điều khoản cụ thể vào chỗ trống đồng thời để gạch đi những câu những từ không có thoả thuận và bổ sung theo những điều không có trong mẫu. Hợp đồng thuê tàu chuyển mẫu chỉ mang tính bắt buộc khi hai bên đã thống nhất ký kết quốc tế.