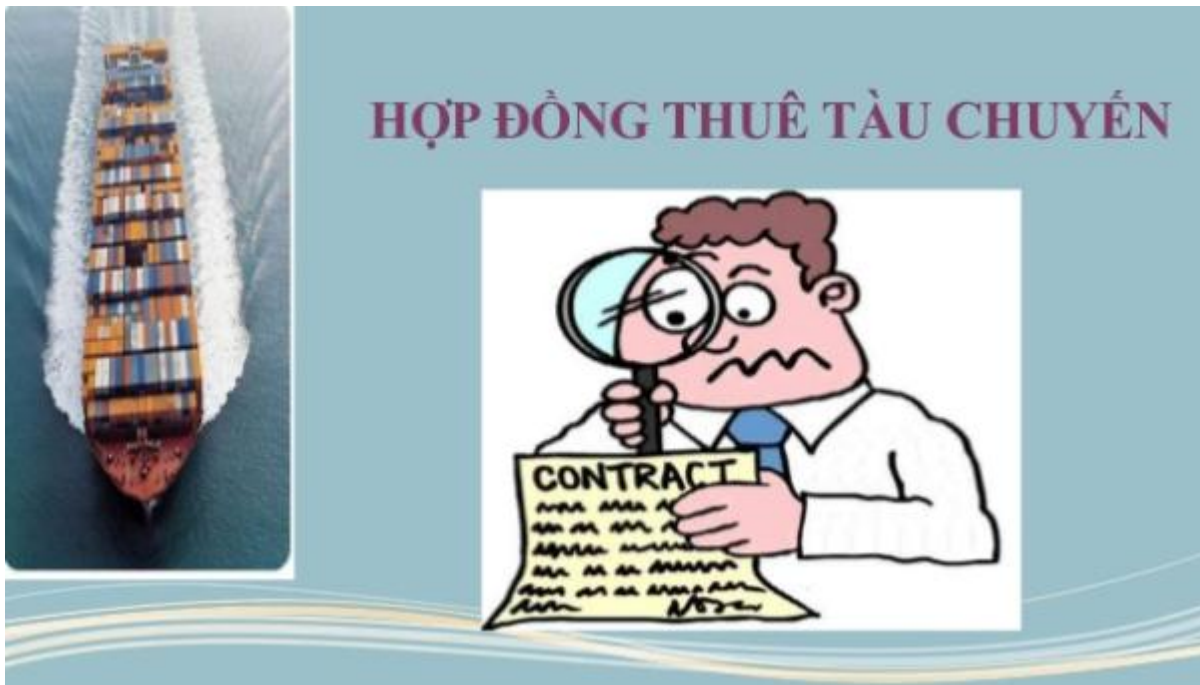


HỢP ĐỒNG VẬN CHUYỂN THEO CHUYẾN (VOYAGE CHARTER PARTY) THIỆT HẠI ĐƯỢC BỒI THƯỜNG NHƯ THẾ NÀO?



TÌNH HUỐNG:

Theo hợp đồng vận chuyển theo chuyến, tàu của chúng tôi đã đến cảng để bốc hàng (load) nhưng sau nhiều ngày chờ đợi, người thuê vận chuyển đề nghị chấm dứt hợp đồng vì không có hàng với lý do người mua hàng của họ không mở được L/C - thư tín dụng (người thuê vận chuyển bán hàng cho người mua của họ theo điều kiện CIF nên phải có nghĩa vụ thu xếp tàu vận chuyển). Chủ tàu/người vận chuyển đã cho tàu đi làm việc khác. Sau đó, họ thống kê toàn bộ tiền cước khổng, chi phí chờ đợi của tàu tại cảng, chi phí thuê xà lan đưa hàng đến cảng, chi phí thuê gầu ngoạm... và yêu cầu người thuê vận chuyển phải trả ngay. Tuy vậy, Người thuê vận chuyển cho biết, theo luật sư của họ, họ chỉ phải bồi thường phần lợi nhuận của chủ tàu/người vận chuyển sau khi đã trừ mọi chi phí liên quan. Ví dụ như, đơn giá cước nêu trong hợp đồng phải trừ chi phí về dầu nhiên liệu, cảng phí, đại lý phí... Đề nghị cho thiệt hại được bồi thường như thế nào?

TRẢ LỜI:

Có lẽ mọi chủ tàu/người vận chuyển lâu năm đều đã từng gặp một trong những trường hợp dưới đây khi đưa tàu đến cảng bốc hàng:

1. Khi tàu đang trên đường đến cảng, chủ tàu/người vận chuyển nhận được thông báo của người thuê vận chuyển là “không có hàng” vì một lý do nào đó (không phải bất khả kháng). Có chủ tàu/người vận chuyển sau một hồi “phản nản”, đành phải cho tàu đi làm việc khác và bảo lưu quyền đòi bồi thường thiệt hại.

2. Khi tàu đến cảng, người thuê vận chuyển báo ngay cho chủ tàu/người vận chuyển là không có hàng và đề nghị chấm dứt hợp đồng. Có chủ tàu/người vận chuyển cho tàu rời cảng, có chủ tàu/người vận chuyển cho tàu chờ thêm vài ngày, vừa để tìm hàng, vừa xem người thuê vận chuyển có “xoay chuyển được tình thế” (có hàng) hay không.

3. Tàu đến cảng một thời gian, sau nhiều lần yêu cầu người thuê vận chuyển bốc hàng lên tàu nhưng họ vẫn đề nghị tàu chờ thêm vì hàng chưa sẵn sàng. Tàu chờ thêm một thời gian nữa, vẫn không có hàng và chủ tàu/người vận chuyển đành phải cho tàu đi làm việc khác trong khi người thuê vẫn im lặng mặc dù nhận được “cảnh cáo” về việc sẽ đòi bồi thường thiệt hại.

Về mặt pháp lý, theo luật của nhiều nước, nếu người thuê vận chuyển vì lý do nào đó, ngoài những lý do hợp pháp theo hợp đồng quy định (như bất khả kháng chẳng hạn), mà đơn phương chấm dứt hợp đồng đã ký thì rõ ràng là họ đã vi phạm hợp đồng. Chủ tàu/người vận chuyển được luật pháp bảo vệ quyền lợi chính đáng sao cho lợi ích về mặt kinh tế của họ được bảo đảm như thể không có việc vi phạm hợp đồng của người thuê vận chuyển – tức là, coi như hợp đồng vẫn được thực hiện. Tuy vậy, luật pháp và lẽ công bằng cũng yêu cầu chủ tàu/người vận chuyển phải hành động sao cho hạn chế thiệt hại đến mức thấp nhất bằng cách tìm phương án kinh doanh, khai thác cho tàu trong thời gian sớm nhất.

Đánh giá thiệt hại do việc chấm dứt hợp đồng trước khi thực hiện hợp đồng đã được nhiều tòa án, trọng tài coi là vấn đề “nói thì dễ nhưng làm thì khó”. Vụ tranh chấp dưới đây về cách đánh giá thiệt hại khi chấm dứt hợp đồng mà tòa án Anh xét xử có thể coi là một vụ điển hình (vụ "tàu Concordia C" được nêu ở trang 8049 của tạp chí BIMCO Bulletin 3/85) để tham khảo.

Chủ tàu cho Rheinoel thuê tàu theo hợp đồng vận chuyển theo chuyến (voyage charter). Sau khi tàu đến cảng bốc hàng (load port), hàng vẫn không có để bốc cho tàu. Người thuê vận chuyển báo cho chủ tàu đề nghị của mình về việc chấm dứt hợp đồng nhưng không

được chủ tàu chấp nhận. Vài ngày sau đó, chủ tàu coi hành vi của người thuê vận chuyển là vi phạm hợp đồng và chấp nhận đề nghị chấm dứt hợp đồng của người thuê vận chuyển. Trên cơ sở này, chủ tàu đã ký một hợp đồng vận chuyển theo chuyến mới, thay thế cho hợp đồng đã bị chấm dứt, và cho tàu đi bốc dỡ hàng tại những cảng khác với những cảng của hợp đồng đã ký trước đây.

Thời hạn làm hàng (laytime) theo hợp đồng ban đầu (ký với Rheinoel) bắt đầu lúc 0 giờ 1 phút ngày 29/1/1982 và kết thúc vào lúc 0 giờ 1 phút ngày 1/2/1982. Ngày 2/2/1982, chủ tàu chấp nhận đề nghị chấm dứt hợp đồng của Rheinoel và ký hợp đồng vận chuyển theo chuyến với người thuê vận chuyển mới là Marathon. Tàu bắt đầu bốc hàng theo hợp đồng ký với Marathon lúc 0 giờ 1 phút ngày 13/2/1982 và kết thúc lúc 8 giờ ngày 15/2/1982. Lẽ ra, theo hợp đồng ký với Rheinoel, tàu đã có thể rời cảng trả hàng (discharge port) lúc 8 giờ ngày 16/2/1982 nếu hợp đồng (đã bị chấm dứt) vẫn được thực hiện.

Các trọng tài đã bác bỏ quan điểm bào chữa của Rheinoel về việc chấm dứt hợp đồng và quyết định cho chủ tàu được đòi bồi thường thiệt hại về các khoản chênh lệch tiền cước, tiền lưu tàu (detention) và chi phí đi chệch đường. Rheinoel kháng án về cách xác định thiệt hại (measure of damage).

Tòa quyết định rằng các trọng tài đã đúng trong việc đưa ra quyết định về nguyên tắc chủ đạo là thiệt hại của chủ tàu phải được xác định trên cơ sở họ được bảo đảm về mặt tài chính như thể là hợp đồng ký với Rheinoel không bị chấm dứt. Thế nhưng, nguyên tắc đó, nói thì dễ nhưng thường khó thực hiện. Họ đã phải làm một công việc phức tạp và đưa ra một giải pháp thích hợp. Đó là ký hợp đồng mới để tàu rời cảng đi bốc hàng và vận chuyển đến cảng trả hàng; chỉ có một khoảng thời gian ngắn bị trùng với một phần thời gian của hợp đồng đã bị chấm dứt (giả như hợp đồng ký với Rheinoel được thực hiện).

Nếu chủ tàu không thể tìm được phương án khai thác khác cho tàu (cho thuê tàu định hạn hay vận chuyển theo chuyến) trong khoảng thời gian mà hợp đồng ký với Rheinoel lẽ ra đã được thực hiện, thì thiệt hại của chủ tàu được suy đoán (prima facie) là phần thu nhập thuần (net revenue) của hợp đồng đã bị người thuê vận chuyển chấm dứt, mà các trọng tài đã đánh giá là 225.143,00 Đô La Mỹ. Giả như hợp đồng đã được thực hiện thì vào lúc 8 giờ ngày 16/2/1982, chủ tàu đã có được khoản lợi nhuận thuần (net profit) của số tiền đó cộng với việc tàu có thể sẵn sàng chờ một chuyến hàng tiếp theo vì đã dỡ xong hàng.

Rõ ràng là, chủ tàu không thể tìm phương án khai thác khác cho tàu trong khoảng cuối của giai đoạn đó. Thời hạn làm hàng (laytime) của hợp đồng thay thế đã bắt đầu từ lúc 0 giờ 1 phút ngày 13/2/1982. Để đưa chủ tàu về đúng vị trí như thể là hợp đồng với

Rheinoel đã được thực hiện, cần phải giảm thu nhập thuần (net revenues) mà chủ tàu lẽ ra đã được hưởng theo hợp đồng đó, bằng cách trừ đi số tiền tịnh (net amount) mà chủ tàu trên thực tế đã được hưởng trong quá trình thực hiện hợp đồng thay thế - hợp đồng với Marathon.

Do đó, trong tổng số tiền 225.143,00 Đô La Mỹ, phải trừ đi 31.195,44 Đô La Mỹ cho thời gian 3,3 ngày (từ 0 giờ 1 phút ngày 13/2/1982 đến 8 giờ ngày 16/2/1982, theo mức thu nhập thuần mỗi ngày (daily net revenue) của hợp đồng ký với Marathon, theo đánh giá của các trọng tài là 9.368,00 Đô La Mỹ/ngày. Chi phí cho tàu phải chạy thêm một quãng đường theo hợp đồng thay thế (ký với Marathon) là 10.399,00 Đô La Mỹ cũng được cộng vào số tiền đòi bồi thường thiệt hại.

Vì vậy, toà quyết định, tổng số thiệt hại mà chủ tàu có quyền được hưởng là 204.346,00 Đô La Mỹ. Con số này thấp hơn một chút so với phán quyết của các trọng tài trước đây.

Một số lưu ý:

1. Không nhất thiết là bên có lỗi (bên đơn phương chấm dứt hợp đồng) phải thông báo một cách rõ ràng cho phía bên kia về ý định không thực hiện nghĩa vụ của mình vào thời gian sắp thực hiện hợp đồng. Ý định (không thực hiện hợp đồng) đó có thể được hiểu thông qua những hành động cụ thể và tòa án hay trọng tài đều chấp nhận cách hiểu này. Trong vụ tranh chấp giữa công ty Omnium d'Entreprises và Sutherland (1919), Chủ tàu, tuy đã ký hợp đồng cho thuê tàu theo điều kiện người thuê tàu sẽ được nhận tàu để sử dụng ngay khi tàu thực hiện xong yêu cầu vận chuyển của chính phủ (Government service), lại đem tàu đi bán trong khi điều kiện mua tàu của bên thứ ba (người mua tàu) là tàu phải không bị các hợp đồng thuê tàu hoặc hợp đồng vận chuyển theo chuyên ràng buộc (free from charter engagement). Tòa ra phán quyết rằng, không cần phải đợi đến thời gian giao tàu, người thuê tàu vẫn có quyền kiện đòi bồi thường thiệt hại về việc chủ tàu không thực hiện hợp đồng là giao tàu cho người thuê tàu vì không hề hợp lý chút nào nếu cho rằng, đến thời gian phải giao tàu, chủ tàu có thể lấy lại tàu đã bán để giao cho người thuê tàu. (theo cuốn "A Handy Book for Shipowners and Masters", trang 335, in lần thứ 16 của H. Holman, năm 1964).

2. Sau khi nhận được đề nghị chấm dứt hợp đồng của bên vi phạm, bên bị vi phạm có thể không chấp nhận đề nghị đó và vẫn yêu cầu bên vi phạm phải thực hiện nghĩa vụ theo hợp đồng. Trong trường hợp này, hợp đồng vẫn tồn tại (subsist), hai bên vẫn cùng có quyền lợi và cùng chịu rủi ro về mọi mặt có liên quan của hợp đồng. Tuy vậy, nếu hợp đồng sau đó bị chấm dứt vì một nguyên nhân khác, không phải do bên vi phạm hợp đồng (bên đã đề nghị chấm dứt hợp đồng mà không được chấp nhận) gây ra thì bên có quyền

lợi bị vi phạm (do đề nghị chấm dứt hợp đồng của bên vi phạm) không có quyền khiếu nại đòi bồi thường thiệt hại vì một đề nghị chấm dứt hợp đồng không được chấp nhận sẽ không còn giá trị thi hành nếu nguyên nhân tiếp theo làm chấm dứt hợp đồng không thuộc trách nhiệm của bên đã đề nghị chấm dứt hợp đồng ban đầu. Vụ tranh chấp dưới đây giữa Avery và Bowden (năm 1855) sẽ minh họa cho quan điểm này.

Tàu đến cảng Odessa nhưng người thuê vận chuyển từ chối bốc hàng cho tàu và đề nghị chấm dứt hợp đồng. Thuyền trưởng, lẽ ra nên chấp nhận đề nghị đó và cho tàu rời cảng đi tìm hàng khác để hạn chế thiệt hại, lại vẫn cứ tiếp tục yêu cầu người thuê vận chuyển cung cấp hàng cho tàu. (Ngày nay, thuyền trưởng không có quyền quyết định như vậy mà phải báo cáo chủ tàu để xin chỉ thị). Tàu tiếp tục chờ hàng tại cảng và trước khi thời hạn làm hàng (laytime) chấm dứt, chiến tranh giữa Anh và Nga đã nổ ra. Theo thỏa thuận nêu trong hợp đồng thì hợp đồng vận chuyển hàng hóa sẽ chấm dứt khi có chiến tranh xảy ra vì việc thực hiện hợp đồng sẽ là bất hợp pháp. Tòa ra phán quyết rằng, vì chủ tàu, thông qua thuyền trưởng của mình, đã không chấp nhận đề nghị chấm dứt hợp đồng của người thuê vận chuyển trước khi chiến tranh xảy ra, nên chủ tàu không có quyền khiếu nại đòi bồi thường thiệt hại về việc không thực hiện hợp đồng của người thuê vận chuyển (Sách đã dẫn ở trên - “A Handy Book for Shipowners and Masters”, trang 334 và 335).

3. khi một bên trong hợp đồng thông báo cho phía bên kia về đề nghị không thực hiện nghĩa vụ theo hợp đồng của mình khi thời gian thực hiện hợp đồng đã đến, và phía bên kia chấp nhận đề nghị đó thì hợp đồng thuê tàu hoặc hợp đồng vận chuyển theo chuyên coi như bị chấm dứt ngay về mặt thực hiện nghĩa vụ theo hợp đồng, đồng thời bên bị vi phạm cũng có ngay quyền đòi bồi thường thiệt hại do việc không thực hiện hợp đồng của phía bên kia. Đó là phán quyết của tòa trong vụ tranh chấp giữa Hochster và de la Tour, năm 1853) - (Sách đã dẫn ở trên - “A Handy Book for Shipowners and Masters”, trang 334).

4. “Net revenue” (thu nhập thuần), “net profit” (lợi nhuận thuần), “net amount” (số lượng thuần) là những nhóm từ thường thấy trong các bản án, quyết định của tòa án, trọng tài, và đều có cùng một ý nghĩa. Đó là số tiền còn lại sau khi tất cả mọi chi phí (expenses) đã được loại trừ.

5. Đối với bên bị vi phạm, vấn đề quan trọng là phải đưa ra được bằng chứng về mức độ thiệt hại mà họ phải chịu (nếu có). Đối với bên vi phạm, để việc bồi thường được chính xác, cần đưa ra bằng chứng về việc bên bị vi phạm không thực hiện nghĩa vụ hạn chế thiệt hại (nếu có).

LS. Ngô Khắc Lễ, Vietfracht