

Tóm tắt về Trả tàu Sớm

Thời điểm nào được xem là trả tàu sớm?

Một bên thuê tàu có nghĩa vụ bàn giao tàu theo quy định về trả tàu của hợp đồng thuê tàu. Việc xác định thời gian trả tàu chủ yếu sẽ phụ thuộc vào thời hạn của hợp đồng thuê tàu.

Một hợp đồng thuê tàu định hạn thường rơi vào hai loại:

1. Thời hạn cố định có thể là một khoảng thời hạn không đổi, ví dụ, “1 năm” hoặc một khoảng thời gian cho đến một ngày xác định, ví dụ, “đến ngày 15/7”.
2. Thời hạn không cố định (ví dụ, “từ 11 đến 14 tháng” hoặc “6 tháng \pm 15 ngày”).

1. Thời hạn cố định

Ngay cả khi từ “khoảng” (about) không được đưa vào thời gian trả tàu, “có một giả định rằng một ngày xác định cho việc chấm dứt hợp đồng thuê tàu chỉ nên được xem như ngày ước định” (London Explorer 1971). Ngày chính xác được thỏa thuận cho việc trả tàu có nghĩa là “khoảng ngày đó”. Bên thuê tàu được phép có chênh lệch hợp lý trước và sau ngày xác định này.

Biên chênh lệch là bao lâu?

Biên chênh lệch của thời gian trả tàu sẽ phụ thuộc vào nhiều yếu tố. Ví dụ, một tàu được trả vào 8,4 ngày sau thời hạn 6 tháng quy định, thời hạn 20 ngày có thể được xem là hợp lý (xem phần thảo luận về “khoảng” dưới đây).

2. Thời hạn không cố định

Thường có hai loại: “từ 11 đến 14 tháng” hoặc “6 tháng \pm 15 ngày”.

- (i) “6 tháng \pm 15 ngày”: ở đây các bên đã thỏa thuận một thời hạn cố định với dung sai định sẵn. Vì vậy, không có hạn định ngầm cho phép.
- (ii) “từ 11 đến 14 tháng”: ở đây câu trả lời là không chắc chắn. Hạn định ngầm có được cho phép hay không phụ thuộc vào khoảng thời gian chênh lệch.

Nếu chênh lệch là 15 ngày “6 đến 6 ½ tháng”), luật có thể cho phép dung sai ngụ ý. Nếu khoảng chênh lệch dài (“từ 11 đến 14 tháng”), trọng tài và thẩm phán ít có khả năng cho phép dung sai ngụ ý.

Sẽ không có dung sai ngụ ý nếu phạm vi được xác định bởi một thời hạn tối thiểu và/hoặc tối đa (“tối thiểu 6 tháng, tối đa 7 tháng”).

“Khoảng” (About)

Ví dụ, hợp đồng thuê tàu NYPE thường làm cho thời hạn của hợp đồng thuê tàu đủ tiêu chuẩn với từ “khoảng”. Không có quy tắc cứng nhắc và nhanh chóng nào để xác định biên độ của từ “khoảng”. Việc này chủ yếu phụ thuộc vào thời hạn của hợp đồng và bất kỳ hoàn cảnh thực tế cụ thể nào phản ánh ý định của các bên.

Ví dụ, trong một trường hợp, một tàu được thuê trong “khoảng 4 đến 6 tháng” và 5 ngày là biên chênh lệch cho phép. Tuy nhiên, 12 ngày không được xem là hợp lý trong một hợp đồng thuê tàu đối với “khoảng 6 tháng”.

Nếu từ “khoảng” được xóa đi, thẩm phán/trọng tài có thể xét đến việc này để phản đối một biên độ dung sai.

Hợp đồng thuê tàu định hạn theo chuyển với thời hạn “không đảm bảo”

Nếu, ví dụ, hợp đồng thuê tàu quy định một hành trình giữa 2 cảng trong thời hạn “70/80 ngày WOG”, không có thời hạn tối thiểu hoặc tối đa miễn là việc ước tính được thực hiện dựa trên nguyên tắc trung thực tuyệt đối. Ví dụ, nếu trong ví dụ trên hành trình kéo dài 150 ngày do một số tình huống không lường trước, thì bên thuê tàu sẽ không phải chịu trách nhiệm về việc trả tàu chậm và sẽ chỉ phải tiếp tục trả tiền thuê theo giá thuê đã thỏa thuận

Trả tàu sớm

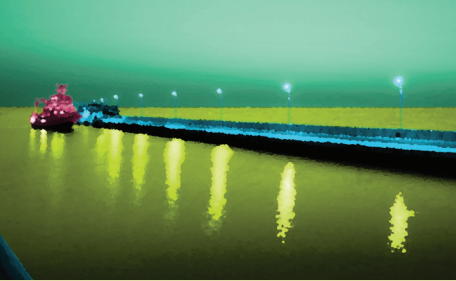
Khi bên thuê tàu giao tàu sớm, chủ tàu có hai lựa chọn:

- Chấp nhận trả tàu và yêu cầu bồi thường thiệt hại
- Từ chối việc trả tàu với tàu vẫn đang được thuê mà chủ tàu không phải giảm thiểu tổn thất.

Chủ tàu từ chối nhận bàn giao tàu

Tuy nhiên, việc từ chối này chỉ thực hiện được nếu chủ tàu “không có lợi ích pháp lý” (no legitimate interest) khi tiếp tục thực hiện hợp đồng. Nếu việc tiếp tục hợp đồng thuê tàu của chủ tàu là “hoàn toàn vô lý” (lưu ý nhấn mạnh từ “hoàn toàn”), chủ tàu sẽ không thể khiếu nại toàn bộ việc thuê tàu.

Trong phần lớn trường hợp thường không nên để tàu nằm không và chờ cho đến khi kết thúc hợp đồng thuê tàu bởi chủ tàu sẽ phải bù phần tiền thuê tàu mà đáng lẽ họ được



hường. Thông thường, tốt nhất là nên chấp nhận nhận bàn giao tàu sớm và bắt đầu giao dịch tàu lại.

Như thế nào là “hoàn toàn vô lý”?

Hành vi vô lý đơn thuần của chủ tàu sẽ là không đủ. Ở đây phải là “hoàn toàn” vô lý. Như thế nào được xem là hoàn toàn vô lý phụ thuộc vào từng trường hợp. Nếu tàu được trả sớm hơn 10 ngày, rất có khả năng là chủ tàu sẽ có thể từ chối việc trả tàu và đòi tiền thuê được thanh toán cho đến ngày trả tàu tối thiểu. Tuy nhiên, nếu ngày trả tàu sớm hơn 2 năm, có thể sẽ không có “lợi ích pháp lý” khi chủ tàu kháng kháng yêu cầu bên thuê tàu tiếp tục thực hiện hợp đồng thuê tàu.

Chủ tàu có thể được bồi thường bao nhiêu?

Quy định chung là chủ tàu sẽ có thể yêu cầu bồi thường phần chênh lệch giữa giá thuê tàu theo hợp đồng và giá thuê tàu “hiện hành trên thị trường” nếu tàu được thuê lại ngay cho thời hạn còn lại của hợp đồng thuê tàu.

(Giá thuê theo hợp đồng – Giá thuê hiện hành trên thị trường) x số ngày trả tàu sớm = thiệt hại.

Yếu tố cấu thành giá thuê “hiện hành trên thị trường”?

Giá thuê “hiện hành trên thị trường” sẽ được xác định bằng cách tham khảo thị trường giống với thị trường trong hợp đồng thuê tàu gốc, nghĩa là cùng một khu vực địa lý, giao dịch và cho thời hạn thuê tàu tương ứng với phần còn lại của hợp đồng thuê tàu gốc.

Nếu tàu được thuê trong 12 tháng trong thị trường Đại Tây Dương và được trả sau 7 tháng, thì thị trường liên quan sẽ là thị trường cho một hợp đồng thuê tàu 5 tháng (phần còn lại của hợp đồng thuê tàu gốc trong thị trường Đại Tây Dương).

Trường hợp chủ tàu thuê tàu lại trên một thị trường khác

Lấy ví dụ trên, nếu chủ tàu quyết định dịch chuyển tàu từ thị trường Đại Tây Dương sang châu Á thì sao? Không có điều

gì cản trở chủ tàu làm việc này, tuy nhiên chủ tàu có thể phải gánh chịu rủi ro. Nếu rớt cuộc chủ tàu thu được tiền thuê tại thị trường Châu Á thấp hơn với tiền thuê tại thị trường Đại Tây Dương, thiệt hại vẫn sẽ được căn cứ vào giá thuê “hiện hành trên thị trường”. Chủ tàu sẽ không thể yêu cầu bồi thường cho phần chênh lệch giữa thị trường hiện có và thị trường khác.

Trường hợp chủ tàu tìm được một thị trường khác được thanh toán tốt hơn “thị trường hiện hành”

Việc chủ tàu chịu tổn thất nhỏ hơn so với thị trường hiện hành là không liên quan đến nhau. Tổn thất vẫn sẽ được tính bằng cách tham khảo “thị trường hiện hành”. Chủ tàu có thể có lợi nhuận và vẫn yêu cầu bồi thường tổn thất từ bên thuê tàu.

Trường hợp không có thị trường hiện hành

Trong tình huống này, chủ tàu sẽ được quyền nhận các khoản tiền mà sẽ đặt chủ tàu vào vị thế tài chính giống như khi hợp đồng thuê tàu đã được thực hiện.

Trường hợp xảy ra sự kiện cho phép chấm dứt hợp đồng thuê tàu gốc sau khi trả tàu nhưng trước khi kết thúc thời hạn tối thiểu

Trong tình huống một sự kiện xảy ra (sau khi trả tàu nhưng trước khi kết thúc thời hạn tối thiểu) có nghĩa là bên thuê tàu có thể chấm dứt sớm hợp đồng thuê tàu (chiến tranh, v.v.), chủ tàu sẽ chỉ có thể yêu cầu bồi thường thiệt hại tính đến ngày xảy ra sự kiện thúc đẩy việc chấm dứt hợp đồng.

Lấy ví dụ trên đây (hợp đồng thuê tàu 12 tháng, trả tàu sau 7 tháng), nếu một sự kiện cho phép chấm dứt hợp đồng thuê tàu xảy ra vào tháng thứ 9, chủ tàu sẽ chỉ có thể yêu cầu bồi thường thiệt hại cho thời gian 2 tháng thay vì 5 tháng.

Tháng 6/2015

Bài viết này được soạn thảo bởi Julien Rabeux thuộc văn phòng Hồng Kông của Hội với dữ liệu đầu vào bổ sung từ Ince & Co (Hồng Kông)

Lưu ý đây chỉ là hướng dẫn chung và không nên dựa vào như là sự tư vấn pháp lý. Nếu Hội viên cần tư vấn cụ thể về một tình huống cụ thể, xin vui lòng liên hệ với Hội.