

Tóm tắt về gián đoạn và loại trừ trong thời hạn làm hàng

1. Sự khác biệt giữa gián đoạn và loại trừ trong thời hạn làm hàng

Gián đoạn trong thời hạn làm hàng bao gồm khoảng thời gian không được tính do nằm ngoài định nghĩa thời hạn làm hàng được nêu trong điều khoản về thời hạn làm hàng. Ví dụ điển hình là thời hạn làm hàng tính theo “Ngày làm việc thời tiết tốt” (WWD).

Loại trừ trong thời hạn làm hàng, đề cập tới khoảng thời gian thuộc phạm vi định nghĩa thời hạn làm hàng, nhưng không được tính trong điều khoản loại trừ.

Khác biệt chính giữa hai khái niệm này là với trường hợp loại trừ trong thời hạn làm hàng, cần phải chỉ ra mối liên hệ ràng buộc giữa trường hợp được loại trừ và việc không thể làm hàng, trong khi đó với trường hợp gián đoạn trong thời hạn làm hàng, cần chỉ ra tất cả nguyên nhân dẫn đến loại trừ xảy ra tại nơi hàng hóa lễ ra đã được xếp dỡ.

Ví dụ:

- Tàu A có một hợp đồng thuê tàu đến cảng với trường hợp gián đoạn trong thời hạn làm hàng được tính theo “Ngày làm việc thời tiết tốt”
- Tàu B có hợp đồng thuê tàu đến cảng tương tự nhưng có thời hạn làm hàng được tính bằng các ngày làm việc và điều khoản bổ sung tính cả thời gian làm hàng trong điều kiện thời tiết xấu
- Nếu cả hai tàu đều đang đợi neo tại cầu, đối với tàu A, thời gian mưa vào các ngày làm việc sẽ không được tính trong thời hạn làm hàng nhưng sẽ được tính trong thời hạn làm hàng đối với tàu B. Điều này là bởi vì hiện tượng mưa không làm trì hoãn các hoạt động làm hàng.

2. Gián đoạn trong thời hạn làm hàng

Có vô số trường hợp gián đoạn trong thời hạn làm hàng. Phổ biến nhất là Ngày làm việc thời tiết tốt, và loại trừ Chủ Nhật cùng với các Ngày nghỉ lễ.

a. Ngày làm việc thời tiết tốt

Nghĩa của từ “thời tiết” sẽ được xác định theo thực tế. Những yếu tố có thể khiến tình hình thời tiết xấu đối với một tàu cụ thể không nhất định sẽ giống đối với một tàu khác, thậm chí khi cả hai tàu đang ở cùng một cảng, tại cùng một thời điểm. Khoảng thời gian mưa cũng có thể cản trở việc dỡ hàng gạo nhưng sẽ không ảnh hưởng đến hàng dầu thô.

Ngày thời tiết tốt: Liệu Biên bản làm hàng (SOF) có ràng buộc?

SOF thường ghi lại các điều kiện thời tiết tại cảng và được lập bởi đại lý tàu. SOF thường được thuyền trưởng ký

xác nhận. Mặc dù SOF là bằng chứng thuyết phục nhưng không có chút ràng buộc nào. Một bên có thể bác bỏ các thông tin trong SOF, ví dụ, đưa ra bằng chứng từ một trạm khí tượng địa phương.

Nếu các chủ tàu có bất kỳ nghi ngờ nào về tính khách quan của SOF của đại lý tàu, chủ tàu nên chỉ định một đại lý bảo hộ để đảm bảo các thông tin trong SOF là chính xác.

b. Chủ nhật và các Ngày nghỉ lễ được loại trừ

Mặc dù Chủ nhật không có bất kỳ vấn đề gì trong việc giải thích nghĩa, nhưng từ “Ngày nghỉ lễ” trong một số trường hợp có thể khó xác định hơn. Liệu một ngày có phải là Ngày nghỉ lễ hay không là một sự kiện thực tế sẽ được quyết định bằng việc tham khảo các quy định, thông lệ và tập quán. Một Ngày nghỉ lễ có thể theo quy định của chính quyền địa phương và có thể chỉ áp dụng với cảng và địa phương đó bất kể thực tế công việc có được thực hiện hay không.

3. Loại trừ trong thời hạn làm hàng

Ví dụ về loại trừ trong thời hạn làm hàng có thể được thấy trong Hợp đồng thuê tàu mẫu Gencon “Điều khoản đình công chung” và “Điều khoản đóng băng chung”.

a. Thời gian áp dụng các loại trừ trong thời hạn làm hàng

- Một điều khoản loại trừ thường sẽ chỉ áp dụng với thời hạn làm hàng
- Điều khoản loại trừ sẽ không bảo vệ người thuê tàu sau khi tàu làm hàng chậm, trừ khi được quy định rõ ràng như vậy.
- Trách nhiệm của người thuê tàu để hàng hóa tại điểm xếp hàng sẵn sàng được vận chuyển đúng thời hạn là một trách nhiệm tuyệt đối.
- Các điều khoản loại trừ sẽ được giới hạn trong thời gian việc xếp hàng và dỡ hàng được tiến hành liên tục, trừ khi điều khoản chỉ rõ ra rằng áp dụng với hoạt động bốc hàng tới nơi xếp hàng hoặc di rời đi sau khi đã dỡ hàng.

b. Điều khoản sẽ được hiểu theo nghĩa hẹp

- Các điều khoản loại trừ được hiểu là hạn chế lại quyền lợi được đưa vào trong hợp đồng thuê tàu.
- Các loại trừ trong thời hạn làm hàng sẽ được hiểu chặt chẽ và một điều khoản không rõ sẽ không có tác dụng bảo vệ.

c. Người thuê tàu phải sử dụng các phương tiện hợp lý để vượt qua cản trở

Người thuê tàu có thể không sử dụng điều khoản loại trừ nếu người này có thể vượt qua trở ngại với nỗ lực hợp lý. Nếu cảng vụ yêu cầu đình chỉ việc xếp hàng tại bến neo đậu nhưng có một bến neo khác mà tại đó hàng hóa có thể được xếp, dù việc làm như vậy có thể mất thêm thời gian và chi phí cho người thuê tàu, thì điều khoản loại trừ này sẽ không bảo vệ người thuê tàu.

d. Các điều khoản loại trừ chung liệu có được áp dụng với thời hạn làm hàng và lưu trữ lâu?

Có nghi ngờ rằng một điều khoản loại trừ chung sẽ được áp dụng với thời hạn làm hàng và lưu trữ lâu nếu không được quy định rõ ràng. Ví dụ điển hình được nêu trong khoản 19, Phần 2 của Asbatankvoy khi quy tắc bảo hiểm quá chung chung và các quy định về thời hạn làm hàng và lưu trữ lâu có quy tắc riêng về các loại trừ bị hạn chế hơn.

Tuy nhiên, cũng có tranh luận cho rằng điều khoản như vậy có thể là một loại trừ trong thời hạn làm hàng và lưu trữ lâu, nếu một điều khoản loại trừ chung đề cập tới việc trì hoãn xếp hàng hoặc dỡ hàng và không có quy tắc riêng nào khác về loại trừ trong thời hạn làm hàng và lưu trữ lâu.

4. Lỗi của chủ tàu

a. Người thuê tàu có thể khiếu nại cho thời gian nào?

Thời hạn làm hàng và lưu trữ lâu sẽ không có hiệu lực khi việc trì hoãn gây ra bởi sai sót của chủ tàu. Tuy nhiên, việc trì hoãn và nguyên nhân trì hoãn phải xảy ra đồng thời và sẽ không bao gồm trường hợp trì hoãn kéo theo. Chỉ khi người thuê tàu mất đi quyền sử dụng tại thời điểm họ muốn sử dụng tàu, thời gian sẽ được hoãn lại. Ví dụ, khi bị mất thời gian do không còn bến neo đậu bởi vì sai sót trước đó của chủ tàu, người thuê tàu sẽ không thể hoãn lại thời gian làm hàng hoặc lưu trữ bằng với khoảng thời gian chờ neo đậu. Tuy nhiên, người thuê tàu có thể khiếu nại đòi bồi thường do vi phạm một nghĩa vụ riêng theo hợp đồng thuê tàu.

b. “lỗi” nghĩa là gì?

Thực tế duy nhất rằng do một số hành động cản trở việc tiếp tục xếp hàng hoặc dỡ hàng của tàu từ phía chủ tàu không đủ để làm gián đoạn thời gian xếp dỡ liên tục; cũng cần phải chỉ ra rằng:

- Có một vi phạm đối với nghĩa vụ về phía chủ tàu.

- Việc trì hoãn phải vì một nhiệm vụ mà chủ tàu phải trực tiếp chịu trách nhiệm theo hợp đồng thuê tàu hoặc chủ tàu đã được ủy quyền.
- Lỗi phải là nguyên nhân duy nhất hoặc có hiệu lực duy nhất đối với việc trì hoãn.
- Việc trì hoãn phải không nằm ngoài tầm kiểm soát của chủ tàu và chủ tàu không tự nguyện làm gì để ngăn tàu làm hàng liên tục.
- Ngoài ra, thời hạn làm hàng hoặc thời gian lưu trữ sẽ không có hiệu lực nếu chủ tàu cố ý ngăn tàu làm hàng liên tục, bất kể các hoạt động như vậy có được lên kế hoạch bởi người thuê tàu hay không.

Ví dụ:

Nếu theo hợp đồng thuê tàu, chủ tàu chịu trách nhiệm liên quan tới người bốc dỡ hàng, bất kỳ lãng phí thời gian nào do sơ suất của người bốc dỡ hàng sẽ được tính cho chủ tàu. Tuy nhiên, nếu nguyên nhân trì hoãn nằm ngoài tầm kiểm soát của chủ tàu, chẳng hạn việc người bốc dỡ đình công, chủ tàu sẽ không phải chịu trách nhiệm cho việc trì hoãn.

Nếu việc tháo dỡ hoặc dỡ hàng làm trì hoãn các hoạt động làm hàng và các hoạt động dỡ hay tháo dỡ này không cần được tiến hành nhưng lại được tiến hành vì sự thuận tiện của chủ tàu thì thời gian tổn thêm sẽ được coi là do lỗi của chủ tàu và sẽ không được tính.

Nếu một tàu mắc cạn do lỗi bất cẩn của thuyền viên thì thời gian sẽ tạm thời được ngưng. Ngược lại, thời gian sẽ được tính nếu việc mắc cạn không phải do lỗi bất cẩn của thuyền viên.

Thời gian tổn thêm do việc không trình vận đơn tại cảng dỡ hàng sẽ không được tính trừ khi hợp đồng thuê tàu buộc chủ tàu chấp nhận một LOI.

c. Liệu lỗi của chủ tàu có thể được loại trừ?

Lỗi của chủ tàu có thể được loại trừ, tuy nhiên, điều khoản loại trừ phải được diễn đạt thật rõ ràng. Các điều khoản cấu thành USCOGSA hoặc các điều khoản loại trừ chung khiến chủ tàu không phải chịu trách nhiệm cho việc trì hoãn phát sinh từ các hành động, bất cẩn của thuyền trưởng và các sỹ quan khác khi đi biển hoặc quản lý tàu sẽ không đủ để loại trừ lỗi của chủ tàu.

Tháng 07 năm 2016

Bài viết này được soạn thảo bởi Julien Rabeux thuộc văn phòng Hồng Kông của Hội với sự bổ sung từ Mark Doyle của Mills & Co.

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 về một tình huống cụ thể, xin vui lòng liên hệ với Hội.