



## Tóm tắt về việc đình thuê tàu

### 1. Các nguyên tắc chung

Các hợp đồng thuê tàu định hạn luôn luôn có điều khoản đình thuê quy định các trường hợp ngoại lệ người thuê tàu được miễn nghĩa vụ phải trả tiền cước từ thời điểm nhận cho đến khi trả tàu. Các thuật ngữ cụ thể của điều khoản đình thuê sẽ xác định liệu bất kỳ trường hợp cụ thể nào có trao quyền cho người thuê tàu đặt tàu vào tình trạng đình thuê không, và trong bao lâu.

Việc sử dụng hợp đồng thuê tàu thông thường như NYPE'46 ví dụ, người thuê tàu cần ghi nhớ các nguyên tắc chung dưới đây khi đưa ra khiếu nại về việc đình thuê:

- Khoảng thời gian ngừng trệ đối với người thuê tàu (trừ trường hợp điều khoản đình thuê là điều khoản về thiệt hại tiền thuê theo thời hạn – xem đoạn 4A) dưới đây)
- Thiệt hại xảy ra do những nguyên nhân được liệt kê trong hợp đồng thuê tàu
- Sự cố đó phải “ngăn cản hoạt động thông suốt của tàu”
- Gánh nặng đối với người thuê tàu là chứng minh rằng sự cố đó nằm trong phạm vi của điều khoản đình thuê.
- Điều khoản đình thuê được xem là trường hợp ngoại lệ đối với quyền của chủ tàu được thanh toán tiền cước từ thời điểm giao tàu đến khi nhận trả tàu và vì vậy sự cố đình thuê được hiểu có thể chống lại người thuê tàu
- Việc đình thuê không phụ thuộc vào bất kỳ sự vi phạm hay lỗi nào của chủ tàu.
- Các quy định ngoại lệ chung trong hợp đồng thuê tàu thường không có hiệu lực đối với điều khoản đình thuê, trừ khi có quy định rõ ràng khác.
- Sự cố đình thuê phải ngẫu nhiên, cụ thể không phải là hậu quả do tuân thủ lệnh của người thuê tàu
- Trong một số trường hợp, các sự cố đình thuê do người thuê tàu gây ra có thể cản trở người thuê tàu viện dẫn điều khoản đình thuê

Khi giải quyết vấn đề đình thuê, quan trọng là phải cân nhắc các bước sau:

### 2. Bước 1: kiểm tra hợp đồng thuê tàu xem xét danh sách sự cố người thuê tàu khiến tàu rơi vào tình trạng đình thuê

Một con tàu sẽ chỉ bị đình thuê nếu một sự cố xảy ra được nêu cụ thể trong danh sách sự cố trong điều khoản đình thuê. Các sự cố được thảo luận dưới đây là một số sự cố đình thuê chính được liệt kê trong khoản 15 của mẫu NYPE'46 tiêu chuẩn.

- Thiếu hụt nhân lực: đề cập đến bất kỳ việc thiếu sỹ quan và thuyền viên (không phải nhân công làm hợp đồng) và không phải bất kỳ loại thiếu hụt nào khác hay sự từ chối thực hiện các yêu cầu. Thêm từ “vắng mặt” chắc chắn sẽ bao gồm các trường hợp trong đó thuyền viên từ chối thực hiện các lệnh đúng luật và hợp pháp của người thuê tàu (lưu ý: NYPE'93 quy định “sự thiếu hụt và/hoặc vắng mặt và/hoặc đình công của sỹ quan hoặc thuyền viên”).
- Vỡ nứt thân tàu, máy móc hoặc thiết bị: điều này không phải giải thích gì thêm. Từ “vỡ nứt” (breakdown) sẽ được hiểu theo nghĩa thông dụng và hợp lý, như bao gồm các khiếm khuyết khi phát hiện, tàu sẽ cần vào xưởng để sửa chữa theo đánh giá cần trọng của điều hành tàu.
- Hư hỏng thân tàu, máy móc hoặc thiết bị: chắc hẳn đó sẽ không phải là sự cố dẫn đến đình thuê nếu hư hỏng gây ra do việc sử dụng tàu của người thuê tàu (xem ví dụ bài viết về vỏ tàu bị hà bám)
- Tàu bị tạm giữ do sự cố tổn thất cho tàu và hàng hóa: nhìn chung điều này có nghĩa là các sự cố được bảo hiểm thông thường. Sự cố tổn thất không nhất thiết có nghĩa là tổn thất chung mà các sự cố tổn thất chung có thể được bảo hiểm trong một số trường hợp. Từ “tạm giữ” nghĩa là tàu hoạt động hạn chế về cơ sở vật chất hay vùng hoạt động đối với các dịch vụ mà tàu cung cấp theo hợp đồng thuê tàu”. Như vậy, thiệt hại đối với hàng hóa khiến cho hoạt động dỡ hàng bị chậm trễ (trái với việc bắt giữ tàu) sẽ không cấu thành việc tạm giữ. Vì vụ việc đó vẫn tuân thủ lệnh của người thuê tàu, có án lệ là vụ việc cướp biển giam giữ tàu sẽ không phải là sự cố dẫn đến đình thuê tàu theo điều khoản này.



- Tạm giữ do bắt tàu, (trừ khi việc bắt tàu đó do các sự cố mà người thuê tàu, giúp việc của người thuê tàu, đại lý hoặc người thuê lại tàu phải chịu trách nhiệm) – chỉ có trong NYPE '93: người thuê lại tàu, người vận chuyển, người nhận hàng được cho là đại diện của người thuê tàu và bất kỳ việc bắt tàu nào của các bên này sẽ không làm cho tàu bị đình thuê.
- Hoặc do bất kỳ nguyên nhân nào làm cản trở hoạt động của tàu: bất kỳ khiếu nại nào là sự cố đình thuê tàu do “bất kỳ nguyên nhân nào khác” phải là cùng loại sự cố như đã được liệt kê cụ thể ở phần trên của điều khoản này. Sự cố đó có thể bao gồm chẳng hạn, hành động pháp lý hoặc quyết định hành chính của cảng hay cơ quan luật pháp nào khác (hành động hợp thức và hợp lý) liên quan đến điều kiện, hiệu quả của tàu hoặc thuyền viên (điều này hạn chế “Bất kỳ nguyên nhân nào khác” – dưới đây).
- “Bất kỳ nguyên nhân nào khác” (đôi khi quy tắc bảo hiểm này được bổ sung trong khoản 15): điều này có nghĩa là một khiếu nại là sự cố đình thuê tàu do “bất kỳ nguyên nhân nào khác” không phải là cùng loại sự cố như đã được liệt kê cụ thể trong phần trên của điều khoản này. Vì vậy, nếu sửa đổi bổ sung thì các sự cố đình thuê có thể bao gồm bất kỳ sự cố nào gây ra thời gian đình trệ và ngăn cản hoạt động thông suốt của tàu ví dụ: bên có quyền lợi về hàng hóa bắt tàu, hành động bắt thường của chính quyền địa phương, hoặc do cướp biển giam giữ.

### 3. Bước 2: kiểm tra xem sự cố đó có ngăn cản hoạt động thông suốt của tàu không

Khi người thuê tàu viện dẫn một trong các sự cố được liệt kê trong điều khoản đình thuê tàu xảy ra, thì sau đó họ phải chứng minh sự cố đó ngăn cản tàu hoạt động tiếp để đáp ứng yêu cầu của dịch vụ thuê tàu tại thời điểm đó.

#### Hoạt động tiếp để đáp ứng yêu cầu của dịch vụ thuê tàu là gì?

Đây là vấn đề thực tế và đôi khi có thể khó xác định, dẫn đến tranh chấp. Vấn đề không phải là dịch vụ mà người thuê tàu hy vọng hoặc mong muốn tàu có thể thực hiện, nhưng dịch vụ mà họ thực sự cần khi sự cố đình thuê xảy ra là gì. Nhìn chung, tàu không bị cản trở hoạt động nếu, để thực hiện các lệnh của người thuê tàu, tàu đang hoạt động thông thường theo người thuê tàu định hạn yêu cầu. Tàu sẽ không bị cản trở hoạt động nếu để thực hiện các lệnh của người thuê tàu, chủ tàu phải để tàu hoạt động

theo cách thông thường trước tiên, sau đó là hoạt động do người thuê tàu yêu cầu.

Vì thế nếu các dịch vụ như tiếp nhận nhiên liệu, bơm dằn ballast, chuyển tải và vệ sinh hầm hàng được yêu cầu tiếp thì tàu sẽ được tính là cung cấp dịch vụ thuê khi tiến hành các hoạt động này thậm chí tại thời điểm đó người thuê tàu mong muốn tàu thực hiện dịch vụ khác hơn như là xếp hàng. Một số ví dụ như sau.

#### Ví dụ: Dịch vụ yêu cầu tiếp theo

1. Bị chậm trễ tại cảng xếp vì thuyền viên vệ sinh hầm hàng không sạch. Các hầm hàng cần được dọn vệ sinh sạch hơn để có thể xếp hàng. Dịch vụ tiếp theo được yêu cầu không phải là xếp hàng, mà là vệ sinh sạch hơn cho các hầm hàng. Theo NYPE '46, tàu sẽ không bị đình thuê.
2. Thuyền trưởng được yêu cầu xếp hàng càng nhiều càng tốt để có đủ mớn nước để tàu đi qua Kênh đào Panama nhưng xếp quá nhiều hàng một cách cẩu thả, đòi hỏi tàu phải giảm tải bớt hàng hóa. Theo NYPE '46, tàu sẽ không trong tình trạng đình thuê, vì tàu sẽ không bị cản trở hoạt động thông suốt: trong trường hợp này, dịch vụ yêu cầu tiếp theo sẽ là chuyển tải tàu.

### 4. Bước 3: Tàu có thể bị đình thuê trong bao lâu?

Có hai loại điều khoản; điều khoản tổn thất tiền thuê tàu đình hạn và điều khoản tổn thất tiền thuê tàu rỗng.

#### A) Điều khoản về thời hạn

Theo các loại điều khoản này, việc tính thời hạn đình thuê tàu tương đối dễ hiểu. Tàu sẽ chỉ đình thuê từ lúc bắt đầu sự cố đình thuê cho đến khi chấm dứt sự cố đình thuê, dù có thời gian bị ngừng trệ hay không.

#### B) Thời gian tàu bị ngừng trệ

Loại điều khoản này được dùng phổ biến nhất và có thể được thấy trong NYPE '46, các hợp đồng thuê tàu Balttime and Shelltime 4. Những người thuê tàu sẽ chỉ có thể đặt tàu vào tình trạng đình thuê tại thời điểm tàu bị tổn thất thực tế trong suốt thời gian đó tàu bị cản trở hoạt động thông suốt.

Những khó khăn có thể phát sinh khi tính thời gian bị ngừng trệ bao lâu, nếu có. Chẳng hạn, nếu tàu có 4 cần cầu và một trong số đó bị gãy, người thuê tàu có thể giả định rằng tàu bị đình thuê trong 1/4 thời gian để hoàn tất hoạt động làm hàng. Tuy nhiên có thể không bị như thế nếu không có sự chậm trễ nào thực sự xảy ra vì các cầu

hàng đang hoạt động khác được dùng để hoàn tất hoạt động làm hàng mà không bị bất kỳ thiệt hại thời gian nào.

Khi người thuê tàu giải thích rằng một trong các sự cố được liệt kê trong điều khoản đình thuê tàu xảy ra, thì sau đó họ phải chứng minh rằng sự cố đó ngăn cản tàu thực hiện hoạt động tiếp theo mà dịch vụ thuê tàu cần đến tại thời điểm đó.

Phần thứ hai của khoản 15 của hợp đồng thuê tàu NYPE '46 quy định cụ thể rằng nếu tốc độ tàu giảm do khuyết tật hay hư hỏng thân tàu, máy móc hoặc thiết bị, người thuê tàu có quyền giảm tiền thuê tàu do thời gian bị ngưng trệ và bất kỳ nhiên liệu tiêu hao thêm và bất kỳ chi phí nào phát sinh. (Để được tư vấn thêm về việc khấu trừ yêu cầu bồi thường tốc độ và mức tiêu thụ nhiên liệu của tàu, vui lòng xem bài viết riêng về vấn đề này của chúng tôi).

### **C) Thiệt hại ròng về thời gian: người thuê tàu có tính đến thời gian bị ngưng trệ bổ sung không?**

Ví dụ: - Một con tàu bị đình thuê trong một khoảng thời gian ngắn vì hỏng máy. Vì thế, tàu đã không kịp dòng thủy triều hoặc mất chỗ để cập cầu. Theo khoản 15 của NYPE '46, tàu sẽ chỉ bị đình thuê trong thời hạn khi hoạt động thông suốt của tàu bị cản trở (nghĩa là cho đến khi máy tàu được sửa chữa và tàu có thể tiếp tục hoạt động tiếp theo). Bất kỳ sự chậm trễ phát sinh do sự cố đình thuê – như là không kịp dòng thủy triều – thường sẽ không thuộc một phần của thời hạn đình thuê.

### **D) Thiệt hại ròng về thời gian: người thuê tàu có tính đến thời gian được bù lại?**

Nhìn chung, các chủ tàu không thể đòi bồi thường cho bất kỳ thời gian nào được bù lại sau sự cố đình thuê. Chẳng hạn: một tàu có hành trình đi từ Philippine đến Thượng Hải; tàu bị hỏng tại Philippine là sự cố đình thuê, và cần đi đến Hồng Kông để sửa chữa. Điều gây tranh cãi trong tính toán giá trị đình thuê theo khoản 15 của NYPE '46 là tàu vẫn đình thuê trong thời gian dành ra cho hành trình Philippine-Hồng Kông do sự cố đình thuê, dù là thời gian đó được bù lại vào giai đoạn sau đó. Có nơi cho rằng là tàu sẽ không thực hiện được dịch vụ yêu cầu tiếp theo của mình, chỉ vì tàu đang hoạt động phù hợp với việc thực hiện dịch vụ đó – vì vậy trong ví dụ này, không thích hợp cho các mục đích xác định liệu tàu có đình thuê hay không phần hành trình mà tàu đi đến Hồng Kông để sửa chữa đan xen với hành trình đến Thượng Hải. Việc điều khiển tàu theo hướng đến cảng dự kiến của người thuê tàu có thể không được Tòa án Anh coi là giống với việc điều khiển tàu tới cảng đến đó. Tuy nhiên, trong ví dụ này, nếu

Hồng Kông là cảng đến tiếp theo dự kiến thì kết quả có thể khác.

### **E) Thiệt hại ròng về thời gian: các chủ tàu có tranh cãi rằng không có tổn thất về thời gian nếu trong khoảng thời gian ngưng trệ, tàu không thể neo đậu trong bất kỳ trường hợp nào?**

Nếu, một con tàu trôi dạt trong vùng hải phận quốc tế bên ngoài phạm vi của cảng trong 11 ngày do sự cố đình thuê, sẽ không thích hợp cho các mục đích đình thuê theo khoản 15 của NYPE '46 rằng nếu tàu đến cảng sớm hơn 11 ngày thì tàu sẽ không thể cập cầu trước khi kết thúc thời hạn 11 ngày vì tắc nghẽn. Trong trường hợp này, dịch vụ yêu cầu tiếp theo sẽ là điều khiển tàu trực tiếp đến cảng, và không để trôi dạt trong vùng hải phận quốc tế khi đợi sửa chữa – theo đó tàu bị đình thuê trong 11 ngày.

### **Cản trừ: Các sự cố khác không được liệt kê trong điều khoản đình thuê cho phép người thuê tàu cản trừ từ tiền thuê**

Nếu người thuê tàu khiếu nại đối với chủ tàu do vi phạm hợp đồng thuê tàu và phải chịu thiệt hại hoặc gánh chịu chi phí, nhưng sự vi phạm không phải là sự cố được liệt kê trong điều khoản đình thuê, người thuê tàu vẫn có thể giữ lại toàn bộ hoặc một phần khoản thanh toán tiền thuê cho số tiền yêu cầu bồi thường. Người thuê tàu sẽ có quyền cản trừ trong trường hợp:-

- Chủ tàu vi phạm hợp đồng thuê tàu xâm phạm hoặc phương hại đến quyền sử dụng (một phần hoặc toàn bộ) con tàu của người thuê tàu .
- Người thuê tàu thiện chí thực hiện quyền của mình và trên cơ sở hợp lý (chẳng hạn bằng cách cản trừ số tiền ước bồi thường hợp lý).
- Người thuê tàu chứng minh được rằng có sự vi phạm hợp đồng của chủ tàu.

### **A) Người thuê tàu có thể có quyền cản trừ số tiền khiếu nại từ các khoản thanh toán tiền thuê đối với các khiếu nại dưới đây:-**

- Vi phạm sự bảo đảm tốc độ
- Lỗi từ phía chủ tàu không xếp hết toàn bộ hàng gây mất thời gian, hoặc
- Mất thời gian vì lỗi của chủ tàu không thực hiện nghĩa vụ vệ sinh hầm hàng gây mất thời gian.



## B) Ví dụ về các khiếu nại thường không phát sinh quyền cản trở từ các khoản thanh toán tiền thuê (danh sách này chưa đầy đủ):-

- Khiếu nại đòi bồi thường hàng hóa
- Tổn thất hàng hóa dự kiến được xếp lên tàu của người thuê tàu.
- Thuyền viên gian lận với nhà cung cấp nhiên liệu.
- Khiếu nại về cung cấp nhiên liệu.

## Các biện pháp khắc phục khác có sẵn đối với người thuê tàu

Quan trọng cần nhớ rằng theo khoản 15 của NYPE '46, tàu sẽ chỉ đình thuê trong thời hạn mà thời gian bị ngưng trệ và hoạt động của tàu bị cản trở. Tuy nhiên nếu trong trường hợp phát sinh sự cố đình thuê do vi phạm hợp đồng của chủ tàu thì người thuê tàu có thể đòi bồi thường cho:

- thời gian thiệt hại khác hoặc các tổn thất khác phải gánh chịu do vi phạm hợp đồng thuê tàu
- trong trường hợp tàu không đình thuê, tiền bồi thường cho thời gian bị ngưng trệ tương đương với tiền thuê trong thời hạn đó

Người thuê tàu phải chứng minh sự vi phạm hợp đồng thuê tàu do lỗi của chủ tàu. Người thuê tàu sẽ phải chứng minh rằng, do vi phạm của chủ tàu, mà họ bị cản trở việc sử dụng tàu hoặc bị tổn hại trong việc sử dụng tàu, trong thời hạn liên quan. Điều này khác với việc đặt tàu vào tình trạng đình thuê (người thuê tàu không cần chứng minh việc vi phạm dẫn đến tàu vào bị đình thuê).

Chẳng hạn, bất kỳ sự cố đình thuê nào khiến cho tàu bị mất thời gian do không kịp dòng thủy triều, mất chỗ cập cầu hoặc chịu tổn thất do mất hợp đồng chuyển. Nếu các tổn thất này phát sinh do vi phạm hợp đồng thuê tàu thì người thuê tàu có thể khiếu nại đòi bồi thường. Tuy nhiên một khiếu nại sẽ phải tuân thủ các điều khoản sau:-

- Người thuê tàu phải chứng minh được sự vi phạm hợp đồng thuê tàu của chủ tàu (lưu ý rằng một số nghĩa vụ

của chủ tàu là không chặt chẽ, như là trách nhiệm bảo dưỡng tàu của chủ tàu. Một số nghĩa vụ có thể quy định thực hiện nghĩa vụ “mẫn cán hợp lý”, chẳng hạn nghĩa vụ về khả năng đi biển trong khiếu nại hàng hóa khi các Quy tắc US COGSA hoặc Hague/Hague Visby là một phần cấu thành hợp đồng), và

- Chủ tàu có thể biện hộ - chẳng hạn, nếu các Quy tắc US COGSA hoặc Hague/Hague Visby hợp nhất hợp đồng theo Điều 4, quy tắc 2(a), chủ tàu có thể được bảo vệ nếu tổn thất xảy ra là do hành động, bất cẩn hoặc lỗi của thuyền trưởng, thuyền viên, hoa tiêu hoặc người giúp việc của chủ tàu, trong hành hải hoặc quản lý tàu.
- Trong trường hợp hợp đồng chuyển (sub-fixture) bị mất, người thuê tàu phải chứng minh rằng vi phạm của chủ tàu khiến cho người thuê tàu phải chịu thiệt hại đối với hợp đồng chuyển bị mất, và các thiệt hại đối với hợp đồng chuyển đó không có mối liên hệ (chẳng hạn, nếu ngày hủy hợp đồng thuê tàu theo hợp đồng chuyển bị mất và hợp đồng chuyển sau đó bị hủy do thời gian bị ngưng trệ lâu hơn do phát sinh thêm sự cố khác, xảy ra sau khi chủ tàu vi phạm, như việc tàu không kịp dòng thủy triều, sẽ gây tranh cãi khi đòi yêu cầu bồi thường do mất hợp đồng chuyển, đây không phải là kết quả trực tiếp từ việc vi phạm của chủ tàu và có tính liên hệ để bồi hoàn thiệt hại).
- Lưu ý rằng liệu yêu cầu bồi thường có thể thu hồi được không là một đề tài chuyên môn trong luật pháp nước Anh, đặc biệt là đối với thiệt hại gây ra và quy tắc có mối liên hệ, trong trường hợp đó có thể cần đến sự tư vấn chi tiết.

Tháng 5/2016

*Bài viết này được soạn thảo bởi Julien Rabeux thuộc văn phòng Hồng Kông của Hội với sự hỗ trợ từ Holman Fenwick Willan (Singapore).*

**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.**