

Tóm tắt về Yêu Cầu Bồi Thường Tốc Độ và Mức Tiêu Thụ của tàu

Yêu cầu bồi thường về tốc độ hoặc mức tiêu thụ của tàu cho phép người thuê tàu khấu trừ từ tiền thuê tàu (bằng cách đối trừ) các chi phí tăng thêm do mất thêm thời gian và nhiên liệu để thực hiện hành trình. Yêu cầu bồi thường này tuy nhiên không tương đương với đình thuê vì cách thức tính toán có thể dẫn đến các kết quả khác. (Nên nhớ rằng tàu chỉ có thể bị đình thuê nếu sự giảm tốc độ xảy ra do nguyên nhân được nêu ra trong điều khoản “đình thuê” của hợp đồng thuê tàu).

Khi xem xét những yêu cầu bồi thường này, những điều cần kiểm tra đầu tiên bao gồm:

- Hợp đồng thuê tàu và chính xác những quy định trong điều khoản cam kết (warranty)
- Bằng chứng liên quan
- Tính toán bồi thường dựa trên bằng chứng
- Bất kì sự bào chữa nào có thể xảy ra

Bước 1: kiểm tra hợp đồng thuê tàu

1. Liệu có các điều khoản cam kết hay không?

Mô tả về hoạt động của tàu sẽ được đưa ra tại dòng 9-10 của hợp đồng thuê tàu mẫu NYPE (dòng 18-20 mẫu NYPE 93) hoặc/và trong điều khoản mô tả thuộc nhóm các điều khoản bổ sung.

Nếu mô tả về tàu được đưa ra trên cơ sở “không có cam kết”, tàu sẽ không được bảo đảm và yêu cầu bồi thường liên quan đến hoạt động của tàu gần như sẽ không được chấp nhận. Tuy nhiên điều này còn phụ thuộc vào tuyên bố được đưa ra một cách có thiện chí. Thể hiện thiếu thiện chí nhìn chung rất khó trừ khi, ví dụ, tàu đã thường hoạt động kém trong các hành trình trước đó trước khi bàn giao.

2. Liệu có phải điều khoản cam kết chỉ được áp dụng trong khoảng thời gian nhất định của thời hạn hợp đồng thuê tàu?

Có những đánh giá khác nhau gây tranh cãi về việc liệu điều khoản cam kết chỉ được áp dụng khi bàn giao (The Al

Bida [1987] 1 Lloyd’s Rep. 124) hay chỉ áp dụng đối với hiệu suất của tàu tại ngày hợp đồng có hiệu lực (The Didymf). Trong mọi trường hợp, việc thực hiện điều khoản cam kết sẽ không được áp dụng trong suốt thời hạn hợp đồng, trừ khi hợp đồng quy định rõ ràng rằng bảo đảm “tiếp tục”.

Tuy nhiên điều này phụ thuộc vào nghĩa vụ của chủ tàu trong việc duy trì tàu ở trạng thái hoạt động hiệu quả.

3. Liệu điều khoản cam kết có phụ thuộc vào yếu tố thời tiết?

Việc thực hiện điều khoản cam kết thông thường sẽ áp dụng trong điều kiện thời tiết tốt. Hợp đồng sẽ diễn giải rõ thời tiết tốt là như thế nào, tuy nhiên nếu trong diễn giải thiếu một số chi tiết cụ thể, “thời tiết tốt” sẽ được hiểu là khi sức gió không vượt quá cấp 4 (11 - 16 hải lý) (London Arbitration 15/06).

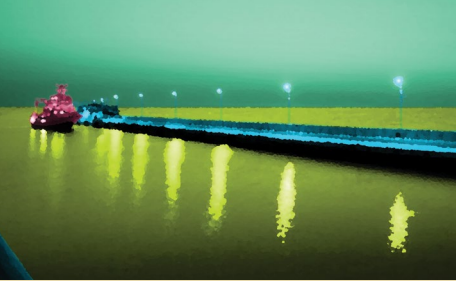
Nếu hợp đồng không quy định điều khoản cam kết chỉ được áp dụng trong điều kiện “thời tiết tốt”, sẽ không có điều khoản nào tương tự quy định như vậy và điều khoản cam kết cũng sẽ được áp dụng trong cả những điều kiện thời tiết thường được xem là bất lợi.

4. Liệu điều khoản cam kết có được quy định một cách “tương đối”?

Nếu các chi tiết được đưa ra một cách tương đối, một số sai sót cận biên sẽ có thể được cho phép. Sai sót cận biên là một vấn đề thực tế và sẽ phụ thuộc vào kết cấu của tàu, kích thước, chương trình hoạt động, sự xoay buồm theo đúng hướng gió của tàu.(The Al Bida). Trong thực tiễn, chi phí phát sinh do tranh cãi về các chi tiết trên có thể vượt qua số tiền tranh chấp nhưng thông thường sai số cận biên sẽ được hiểu là 0.5 hải lý và 5% mức tiêu thụ nhiên liệu.

5. Liệu “mức tương đối” có được xem xét lần hai?

Khi hợp đồng quy định rằng tàu có khả năng (ví dụ) “đi được khoảng 13 hải lý với mức tiêu thụ khoảng 28,5 mt”, sẽ



không có sự đồng thuận về liệu chủ tàu có được lợi lần hai từ “mức tương đối” này hay không và do đó hoạt động tại mức 12,5 hải lý với mức tiêu thụ là 29,9 sẽ không bị coi là vi phạm điều khoản cam kết (xem London Arbitration 12/85 và 2/87).

6. Tốc độ trung bình

Khi điều khoản cam kết trong hợp đồng đưa ra tốc độ trung bình, con số này thường được quy định trong một khoảng thời gian nhất định. Nếu không quy định về khoảng thời gian trong hợp đồng thuê tàu, các mức trung bình sẽ được tính theo thời gian của các hành trình riêng lẻ (The Al Bida).

“Mức trung bình” được xem là không thể thay thế cho “mức tương đối” và sẽ không được phép có sai số cận biên 0,5 hải lý và 5% mức tiêu thụ nhiên liệu. (London Arbitration 13/97)

7. Liệu có xem xét đến ảnh hưởng của các dòng chảy?

Vấn đề này vẫn chưa được giải quyết và vẫn có các quyết định tranh cãi từ phía trọng tài về liệu có nên xem xét đến ảnh hưởng của các dòng chảy khi hợp đồng không quy định về vấn đề này. Nhiệm vụ của các trọng tài là phải đưa ra một điều khoản diễn giải ý định của các bên. Tốt hơn hết là các dòng chảy nên được xem xét (xem London Arbitration 21/04 không xem xét đến các dòng chảy và London Arbitration 15/05 có xem xét các dòng chảy).

Bước 2: Xem xét bằng chứng

Khi đánh giá về khả năng hoạt động của tàu, có 2 nguồn thông tin chính: nhật ký tàu và các báo cáo tuyến đường thời tiết. Giá trị làm chứng của các tài liệu này phụ thuộc vào quy định của hợp đồng thuê tàu.

1. Hợp đồng thuê tàu quy định như thế nào?

Một số hợp đồng thuê tàu sẽ quy định rõ ràng báo cáo tuyến đường thời tiết sẽ ràng buộc các bên. Tuy nhiên trường hợp này ít khi xảy ra.

Các điều khoản này nên được soạn thảo cẩn thận để có tính hiệu lực cần thiết (London Arbitration 21/04, “dữ liệu

cung cấp bởi các ghi chép về tuyến đường biển sẽ được dùng để ràng buộc các bên”, trong đó “điều kiện ban đầu” để tính toán là sự ràng buộc chứ không chỉ là sự tính toán đó).

2. So sánh ghi chép tuyến đường thời tiết và nhật ký boong tàu

Nếu xảy ra sự khác biệt giữa dữ liệu trong ghi chép tuyến đường thời tiết và nhật ký boong tàu, tòa án sẽ thường dựa theo nhật ký boong tàu để phán xét. Lý do rất đơn giản: thủy thủ được Trung Tâm Khí Tượng Thủy Văn Quốc Tế công nhận là những nhà quan sát khí tượng có kỹ năng. Thêm vào đó, thông tin từ các tài liệu này được thu thập bằng hai cách khác nhau. Các công ty ghi chép tuyến đường thời tiết sẽ sử dụng thông tin từ phao khí tượng (weather buoys) và vệ tinh. Phao khí tượng, ví dụ, có thể bao quanh các khu vực khoảng 300 m² và có thể đặt xa vị trí thực tế của tàu, vì thế điều kiện thời tiết có thể sẽ khác đi. Trong khi đó, nhật ký boong tàu sẽ ghi lại được về điều kiện thời tiết mà tàu đó thực sự phải đối mặt.

Tuy nhiên người thuê tàu cũng có thể tranh luận rằng nhật ký boong tàu không đáng tin cậy. Bất cứ bằng chứng nào về sự không chính xác (hoặc gian dối) của dữ liệu được ghi chép trong nhật ký, dù có liên quan đến yêu cầu bồi thường hay không, đều có thể dẫn đến nghi ngờ của trọng tài. Ví dụ, việc chạy ba-lat thường được ghi chép một cách không chính xác nhằm thể hiện rằng việc đổi ba-lat đã diễn ra. Điều này sẽ có thể làm giảm mức độ tin cậy của ghi chép trong nhật ký nếu bị phát hiện khi so sánh với ghi chép về ba-lat và các lưu trữ về tính ổn định trong máy tính. Tương tự, nếu tàu hoạt động kém do đi chệch hướng khi không được phép, các ghi chép về vị trí với dữ liệu AIS nên được so sánh với các ghi chép ECDIS về vị trí. Khi kiểm tra về điều kiện thời tiết được lưu trữ bởi tàu, cần xác nhận liệu nó có phải là một Tàu Quan Sát Tự nguyện hay không. Nếu có, các tàu đó cần phải ghi chép về tình hình thời tiết cụ thể hơn khi được ghi chép tại nhật ký boong tàu để gửi đến cơ quan khí tượng thủy văn quốc gia.

Nếu bỏ sót một số thông tin mà đáng lẽ ra nên được ghi chép, lợi thế sẽ nghiêng về tranh luận rằng Thuyền Trưởng và thủy thủ đã không đủ cẩn thận trong việc hoàn thành ghi chép. Sự mâu thuẫn về điều kiện thời tiết được ghi chép lại có thể được phát hiện bằng cách so sánh thông tin thời

tiết được ghi lại trong các bản ghi tương đương với chi tiết về điều kiện thời tiết ở các mục tường thuật. Ví dụ, thang sức gió Beaufort mô tả cấp 3 là mức mà sóng biển có độ cao 0.6-1.0m. Nếu phần tường thuật có các từ mang nghĩa “mức sóng biển trung bình” (độ cao sóng 2.0 - 2.5m theo thang sức gió Beaufort) được ghi nhận tại cùng một thời điểm, thì khả năng của thuyền viên quan sát thời tiết ghi chép cần phải được xem xét lại.

Bước 3: tính toán về khả năng hoạt động của tàu

1. Xem xét “ngày thời tiết tốt”

Toà Án và Hội Đồng sẽ nhìn vào “ngày thời tiết tốt” và khả năng hoạt động của tàu vào những ngày này. Nếu tàu hoạt động phù hợp điều khoản cam kết trong những ngày này, tàu cũng sẽ được xem như phù hợp với điều khoản cam kết trong toàn bộ hành trình. Sẽ là ngược lại nếu hoạt động của tàu không phù hợp trong những ngày thời tiết tốt. (The *Didymi* [1987] 2 Lloyd’s Rep. 166 and The *Gas Enterprise* [1993] 2 Lloyd’s Rep. 352).

Khi xác định ngày thời tiết tốt, xem xét nhật ký boong tàu sẽ tốt hơn là xem xét các bản ghi chép tóm tắt/ hoặc được trích lại. Nhật ký boong tàu sẽ cung cấp một bức tranh chính xác hơn về hoạt động của tàu do vị trí của tàu cần phải được ghi lại ít nhất hai tiếng một lần và điều kiện thời tiết phải được ghi lại ít nhất bốn tiếng một lần, cùng với khoảng cách thích hợp cũng như tốc độ trung bình của ngày trước đó và toàn bộ hành trình vào các buổi trưa cũng như khi kết thúc hành trình. Một số tàu cũng có thể xử lý thông tin liên quan đến tốc độ thu được từ nước biển (nhật ký tốc độ) là những thông tin mà có thể dùng để so sánh với tốc độ được thu thập trên mặt đất, và có thể giúp để chứng minh rằng tàu đã phải đối mặt với các dòng chảy và/hoặc thủy triều bất lợi. Thêm vào đó, các số liệu “trượt” cao trong nhật ký buồng máy chính cũng có thể cho thấy thủy triều và/hoặc các dòng chảy bất lợi. (Số liệu trượt ở đây là sự khác nhau giữa khoảng cách trên lý thuyết mà chân vịt di chuyển được (bằng tốc độ quay nhân với số vòng quay) so với khoảng cách thực tế được thu thập trên mặt đất trong cùng một khoảng thời gian).

Đây không phải bao giờ cũng là phương pháp được sử

dụng bởi các công ty tuyến đường thời tiết, họ nhiều khi tính tốc độ trung bình bao gồm những ngày điều kiện thời tiết không “tốt”. Một hệ số thời tiết sau đó được áp dụng cho tổng giá trị tính toán để ước lượng mức độ mà tốc độ của tàu bị ảnh hưởng bởi điều kiện thời tiết gặp phải.

2. Khả năng hoạt động được tính toán theo hành trình

Khi đánh giá khả năng hoạt động của tàu, khả năng hoạt động sẽ thường được đánh giá trên từng hành trình riêng lẻ.

3. Tính toán

a. Tốc độ và mức tiêu thụ

Khả năng hoạt động của con tàu trên suốt hành trình nên được đo trong hành trình có điều kiện thời tiết tốt, cụ thể bằng cách chia khoảng cách đi được cho thời gian phải đi (điều chỉnh về dòng chảy nếu thích hợp). Điều này sẽ cung cấp cho bạn dữ liệu về “tốc độ tàu trong điều kiện thời tiết tốt”. Nếu “tốc độ tàu trong điều kiện thời tiết tốt” này không bằng tốc độ đảm bảo trong hợp đồng thuê tàu, tàu sẽ được xem như là hoạt động kém hiệu quả trong mức độ tương tự trên hành trình trong điều kiện thời tiết bất lợi. Tính toán tương tự cho mức tiêu thụ nhiên liệu của tàu.

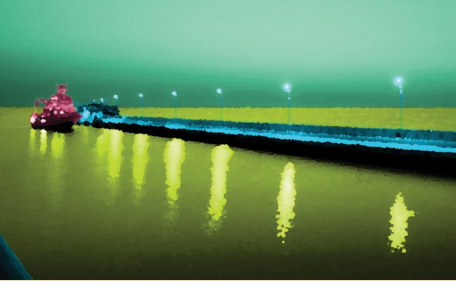
b. Mức tiêu thụ: ghi hoàn có khi dùng nhiên liệu dưới mức tiêu thụ?

Nếu việc giảm tốc độ dẫn tới sự tiêu thụ dưới mức rõ ràng của một hoặc cả hai loại nhiên liệu sử dụng, chủ tàu có thể bù trừ phần nhiên liệu sử dụng dưới mức đối với yêu cầu bồi thường cho tổn thất gây ra do chậm trễ thời gian (The *Ioanna* [1985] 2 Lloyd’s Rep. 164).

c. Yêu cầu bồi thường do vi phạm cam kết là yêu cầu bồi thường về “tổn thất”, không phải là yêu cầu bồi thường “đình thuê”

Chỉ đơn thuần là vi phạm về điều khoản cam kết sẽ không khiến cho tàu bị đình thuê.

Tàu chỉ có thể bị đình thuê khi sự giảm tốc độ gây ra do các nguyên nhân được nêu ra trong điều khoản “đình thuê” của hợp đồng thuê tàu. Nếu vi phạm cam kết cũng được quy định trong điều khoản “đình thuê” và tàu bị ngừng thuê,



người thuê tàu sẽ có thể khấu trừ chi phí phát sinh do thời gian và mức tiêu thụ nhiên liệu tăng thêm trong thời gian đình thuê. Cách tính toán này khiến cho số tiền yêu cầu bồi thường có thể cao hơn mức mà người thuê tàu có quyền đòi bồi thường nếu như chỉ yêu cầu bồi thường do tổn thất đối với vi phạm về cam kết hoạt động của tàu.

Khi tốc độ của tàu giảm do đáy tàu bị bám bẩn, chủ tàu có thể được bảo vệ, đặc biệt khi bám bẩn phát sinh trong thời hạn hiệu lực của hợp đồng, tham khảo <http://www.westpandi.com/globalassets/about-us/claims/claims-guides/west-of-england-defence-guide---hull-fouling-in-a-nutshell.pdf>.

Bước 4: Bảo chữa

Khi bảo chữa cho yêu cầu bồi thường về khả năng hoạt động, tùy thuộc vào cách diễn giải của hợp đồng, chúng ta đều thấy chủ tàu sẽ được lợi từ việc cho phép sử dụng từ ngữ chỉ “mức tương đối” và điều khoản cam kết khả năng hoạt động sẽ không phải là cam kết liên tục.

Khả năng hoạt động kém hiệu quả cũng có thể xảy ra do nhiên liệu kém chất lượng mà người thuê tàu sử dụng hoặc đơn giản do bám bẩn đáy tàu xảy ra như một hệ quả tự nhiên của việc tuân theo yêu cầu của người thuê tàu. Trong những trường hợp đó, chủ tàu sẽ có lý do để bảo chữa đối với yêu cầu bồi thường của người thuê, xem <http://www.westpandi.com/globalassets/about-us/claims/claims-guides/west-of-england-defence-guide---hull-fouling-in-a-nutshell.pdf>.

NYPE 2015

NYPE 2015 có một điều khoản mới (khoản 12) đề cập đến các vấn đề về tốc độ và mức tiêu thụ của tàu. Điểm khác biệt lớn nhất giữa điều khoản này và điều khoản trong hợp đồng thuê tàu NYPE 1993 là các cam kết về tốc độ và mức tiêu thụ của tàu được đưa ra tại NYPE 2015 được đảm bảo tiếp tục, trong đó các cam kết này phải được tuân thủ trong suốt thời hạn hợp đồng và không chỉ tại thời điểm bàn giao (theo NYPE 1993). Điều khoản này cũng quy định quy trình giải quyết khiếu nại về các vấn đề này. Chủ tàu sẽ phải cung cấp bản sao nhật ký boong tàu sau đó vấn đề sẽ được chuyển cho một chuyên gia độc lập hoặc công ty cung cấp dịch vụ thời tiết tương tự được lựa chọn theo thỏa thuận giữa hai bên. Báo cáo của chuyên gia độc lập sẽ là báo cáo cuối cùng và ràng buộc các bên. Chi phí cho báo cáo của chuyên gia sẽ do hai bên chia sẻ theo tỷ lệ 50/50. Mục đích là nhằm cố gắng giải quyết các khiếu nại về tốc độ và hoạt động một cách nhanh chóng và tiết kiệm chi phí. Tuy nhiên, nếu các bên không thống nhất được một chuyên gia độc lập chung, thì một trong hai bên có thể đưa khiếu nại ra trọng tài giải quyết.

Bài viết được viết bởi Julien Rabeux tại văn phòng Hồng Kông của Hội với sự hỗ trợ của Smyth & Co. (Hồng Kông)

Lưu ý rằng bài viết này chỉ là hướng dẫn chung và không nên dựa vào như là tư vấn pháp lý. Nếu Hội viên cần tư vấn cụ thể cho các tình huống thực tế, hãy liên hệ với Hội P&I.