



## Hướng dẫn nộp hồ sơ khiếu nại tàu buộc phải đi chệch hướng

Các chi phí thực tế phát sinh trong trường hợp tàu buộc phải đi chệch hướng để đưa người trốn theo tàu hoặc thuyền viên bị bệnh hoặc bị thương lên bờ hoặc tham gia tìm kiếm cứu hộ hoặc cứu chữa nạn nhân rơi xuống biển sẽ được Hội bồi thường. Tuy nhiên, đôi khi việc kiểm tra những hồ sơ khiếu nại này lại gặp khó khăn do thiếu thông tin, dẫn đến chậm trễ trong việc hoàn tất các hồ sơ bồi thường. Hướng dẫn Bồi thường này nhằm mục đích làm rõ những trường hợp nào được bồi thường, những thông tin nào cần cung cấp cho Hội để giải quyết các yêu cầu bồi thường, và đưa ra một ví dụ đơn giản về các tính toán cần thiết.

Đi chệch hướng được bảo hiểm theo Quy tắc 2, Các Rủi Ro được bảo hiểm, Mục 5 – Chi phí tàu buộc phải đi chệch hướng

*Chi phí thực tế của Hội viên (vượt quá và ngoài những chi phí thông thường trong trường hợp buộc phải thay đổi tuyến đường hay buộc phải chậm trễ) về nhiên liệu, bảo hiểm, tiền lương, dự trữ, lương thực thực phẩm và cảng phí:-*

- (a) trong lúc tàu được bảo hiểm buộc phải đi chệch hướng một cách hợp lý nhằm mục đích tìm kiếm cứu hộ nạn nhân rơi xuống biển, hoặc nhằm mục đích đảm bảo việc chữa trị cần thiết trên bờ cho người bị bệnh hoặc bị thương trên tàu được bảo hiểm, hoặc để đưa những người trốn theo tàu, người tị nạn hoặc nạn nhân cứu được trên biển, hay thi thể lên bờ; hoặc
- (b) trong khi chờ thay thế một thuyền viên bị bệnh hoặc bị thương đã được đưa vào bờ để chữa trị, nếu theo ý kiến Các Quản Lý của Hội việc thay thế đó là hợp lý.

Các chi phí trên được bồi thường cho giai đoạn tính từ thời điểm và vị trí tàu bắt đầu buộc phải đi chệch hướng cho đến khi tàu quay trở lại tuyến đường ban đầu của mình, trừ đi

chi phí tàu sẽ phải chịu nếu đi hành trình ban đầu giữa vị trí bắt đầu buộc phải đi chệch hướng đến vị trí tàu quay trở lại tuyến đường ban đầu.

### Thông tin cần cung cấp cho Hội

Để Hội có thể giải quyết một khiếu nại bồi thường đi chệch hướng, cần phải cung cấp các thông tin sau đây:

1. Báo cáo đầy đủ của Thuyền trưởng về tình huống buộc phải đi chệch hướng bao gồm cả cảng cuối và cảng đích, và một sơ đồ của tuyến đường đi chệch.



2. Bản kê khai chi tiết của tất cả các chi phí khiếu nại, được xác thực bởi thông tin chi tiết về các chi phí hoạt động trung bình hàng ngày của tàu, bao gồm cả khẩu phần ăn hàng ngày của thuyền viên (được sử dụng để tính toán chi phí lương thực thực phẩm tiêu thụ), phí bảo hiểm và một danh sách thuyền viên gồm có mức



lượng theo ngày;

3. Thời gian (giờ GMT/UTC), vị trí và dầu nhiên liệu còn lại trên tàu (ROBs) đối với việc:
  - a) Đi chệch khỏi hành trình đã định sẵn;
  - b) Đến cảng đi chệch tuyến đường, bao gồm chi tiết về hoạt động của tàu tại cảng chệch hướng tức là việc tàu neo đậu, trôi dạt, đi chậm;
  - c) Rời khỏi cảng chệch hướng;
  - d) Quay lại tuyến đường đã định sẵn ban đầu;
4. Bản sao hóa đơn toàn bộ nhiên liệu được sử dụng trong thời gian tàu buộc phải đi chệch hướng;
5. Bản sao hóa đơn dầu bôi trơn tiêu thụ trong lúc tàu buộc phải đi chệch hướng; và
6. Bản sao hóa đơn của các chi phí phát sinh thêm do việc tàu buộc phải đi chệch hướng: cảng phí và lệ phí/ chi phí đại lý.

Cần lưu ý rằng các chi phí phát sinh trong lúc tàu buộc phải đi chệch hướng liên quan đến việc bảo dưỡng tàu, khấu hao và tàu bị đình thuê (off hire) không được Hội bồi thường.

Hai trong những yếu tố chính để xác định các chi phí tàu buộc phải đi chệch hướng là thời gian bị kéo dài và nhiên liệu tiêu thụ thêm trong lúc đi chệch hướng. Ví dụ sau đây cho thấy những chi phí này được tính toán như thế nào.

**Ví dụ:**

### **Cách tính khoảng cách và thời gian**

Tham khảo bảng tính toán trên trang 4; thời gian từ lúc đi chệch tuyến đường đã định sẵn tại điểm A và trở lại hành trình ban đầu tại điểm C xác định theo thực tế.

Thời gian để tàu chạy giữa các điểm A và C phải được tính toán bằng cách sử dụng Tốc độ Trung bình (GAS) trong lúc đi chệch hướng. Chênh lệch thời gian ở 2 hành trình trên là thời gian sử dụng thêm để đi chệch hướng.

Để tính toán GAS trong lúc đi chệch hướng, xác định thời gian mất thêm, và từ đó tính toán chi phí vận hành tàu có thể được bồi thường, chúng ta cần biết khoảng cách giữa các điểm A, B và C, và khoảng cách giữa điểm A và C.

## Claims Guides

Điểm A tới Điểm B	:	337 hải lý	0 ngày 22,5	Giờ
Chờ /Điều động tàu/	:	2 hải lý	0 ngày 1,6	Giờ
Trôi giạt tại Điểm B:				
Điểm B tới Điểm C	:	962 hải lý	2 ngày 16,1	Giờ
Tổng khoảng cách và thời gian:	:	1301 hải lý	3 ngày 16,2	Giờ
Tốc độ trung bình đi chệch hướng	:	1299 hải lý /86,6 giờ		
		(Tổng khoảng cách/thời gian) = 15 hải lý		

Khoảng cách và thời gian nếu tàu duy trì hành trình ban đầu:

Điểm A tới Điểm C	:	803 hải lý với tốc độ 15 hải lý	2 ngày 5,5	Giờ
-------------------	---	---------------------------------	------------	-----

Do đó thời gian mất thêm cho việc đi chệch hướng để tính toán các chi phí chạy tàu của việc đi chệch hướng sẽ là:

3 ngày 16,2 giờ – 2 ngày 5,5 giờ = 1 ngày 10,7 giờ

### Nhiên liệu tiêu thụ

Dầu nhiên liệu còn lại trên tàu đã biết tại lúc xuất phát từ điểm A, đến và khởi hành từ điểm B, và đến điểm C. Lượng tiêu thụ thực tế dầu nhiên liệu trung bình mỗi ngày trong lúc hành trình với tốc độ trung bình có thể được tính toán và sử dụng để xác định lượng nhiên liệu tiêu thụ thêm trong lúc đi chệch tuyến đường.

Dầu nhiên liệu (FO) và dầu Diesel (DO) còn lại trên tàu:

	FO (Nồng độ Sulphur cao)	FO (Nồng độ Sulphur thấp)	DO
Khởi hành từ Điểm A	: 350,00 tấn	150,00 tấn	100,00 tấn
Đến Điểm B	: 328,40 tấn	150,00 tấn	99,91 tấn
Khởi hành từ Điểm B	: 327,40 tấn	150,00 tấn	99,90 tấn
Đến Điểm C	: 265,97 tấn	150,00 tấn	99,60 tấn
Nhiên liệu sử dụng để đi chệch hướng	: 84,03 tấn	0,00 tấn	0,40 tấn

Lượng nhiên liệu tiêu thụ trung bình trong lúc tàu buộc phải đi chệch hướng với tốc độ trung bình từ Điểm A tới B và từ B tới C:

Dầu FO:  $83,03 \text{ tấn} / 86,6 \text{ giờ} \times 24 \text{ giờ} = 23,00 \text{ tấn/ngày (tpd)}$

Dầu DO:  $0,39 \text{ tấn} / 86,6 \text{ giờ} \times 24 \text{ giờ} = 0,11 \text{ tpd}$

Nhiên liệu sẽ tiêu thụ nếu tàu duy trì hành trình ban đầu:

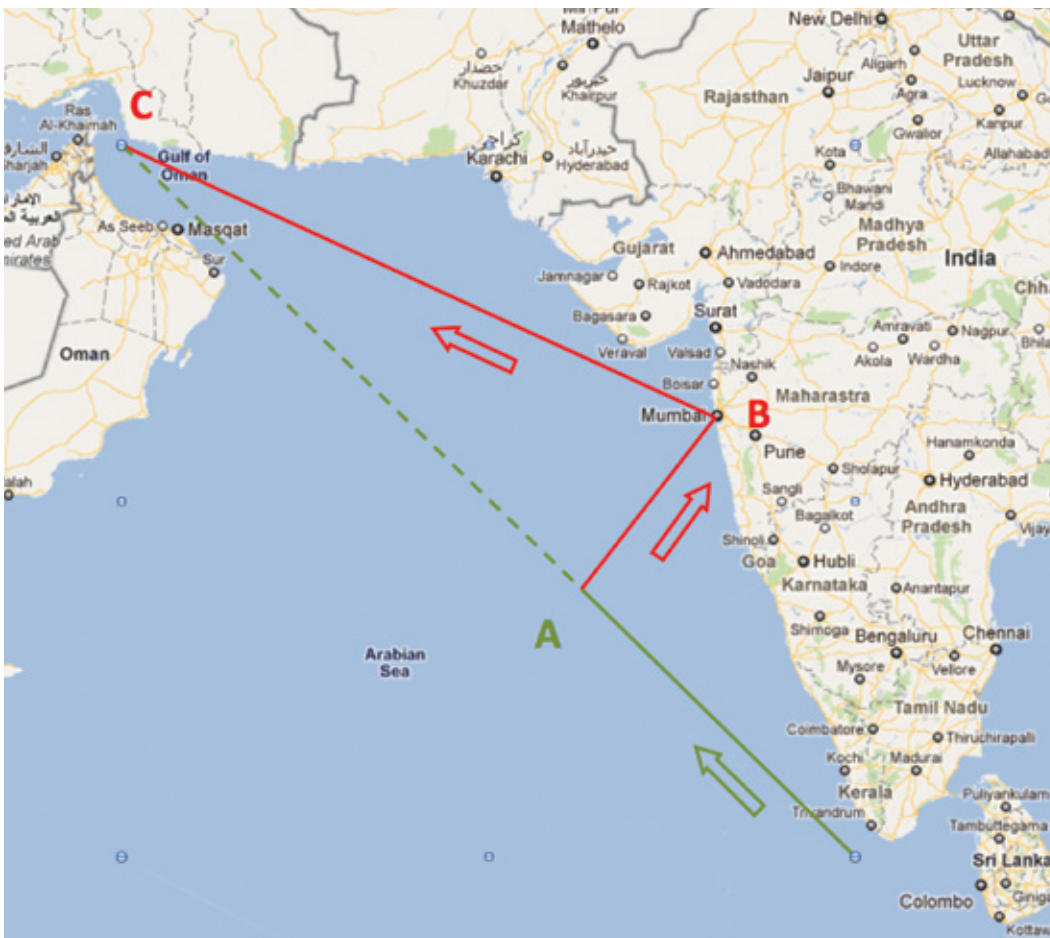
Dầu FO: 2 ngày 5,5 giờ với  $23,00 \text{ tấn/ngày} = 23,00 \text{ tấn/ngày} / 24 \text{ giờ} \times 53,5 \text{ giờ} = 51,27 \text{ tấn}$

Dầu DO: 2 ngày 5,5 giờ với  $0,11 \text{ tpd} = 0,11 \text{ tpd} / 24 \text{ giờ} \times 53,5 \text{ giờ} = 0,25 \text{ tấn}$

Do đó lượng nhiên liệu tiêu thụ khi đi chệch hướng có thể được bồi thường:

Dầu FO:  $84,03 \text{ tấn} - 51,27 \text{ tấn} = 32,76 \text{ tấn}$

Dầu DO:  $0,40 \text{ tấn} - 0,25 \text{ tấn} = 0,15 \text{ tấn}$



**Đường kẻ đậm:**

Tuyến đường ban đầu



Tuyến đi chệch đường



**A** Điểm đi chệch đường

**B** Cảng đi chệch đường

**C** Điểm quay lại tuyến đường ban đầu