



## Tóm Tắt về Vỏ Tàu bị hà bám

Vỏ tàu bị hà bám là một vấn đề thường gặp gây ảnh hưởng đến các tàu hoạt động tại các cảng nước ấm và xảy ra do sự phát triển của các sinh vật biển bám trên vỏ tàu. Nó có thể dẫn tới giảm hiệu suất hoạt động của tàu cũng như mất thêm thời gian và chi phí để làm sạch vỏ tàu.

Thông thường, sẽ có những điều khoản bảo vệ trong hợp đồng thuê tàu để xử lý tình huống này. Tuy nhiên những điều khoản đó thỉnh thoảng sẽ không được đưa vào hoặc có thể không đủ để bao quát hết các tình huống cụ thể. Luật Anh quốc đã có quy định về những vấn đề này và các mẫu hợp đồng thuê tàu được sử dụng phổ biến nhất sẽ được xem xét dưới đây.

### 1) Nghĩa vụ của chủ tàu trong việc bảo trì:

Điều 1 của mẫu NYPE 1946 (điều 6 của mẫu 1993) quy định nhiệm vụ quan trọng nhất của chủ tàu khi bảo trì tàu. Các chi phí liên quan đến việc làm sạch vỏ tàu hay công việc sơn sửa thường được tính cho chủ tàu như là một phần của nghĩa vụ bảo trì tàu. Cũng cần chú ý thêm điều 21 của mẫu NYPE 1946 (thường bị xóa) trong đó quy định rõ cho phép tàu lên đà ít nhất sáu tháng một lần để làm sạch và sơn lại đáy tàu.

### 2) Các yêu cầu bồi thường của chủ tàu có thể phát sinh:

#### **a) Chủ tàu có thể khiếu nại tổn thất và/hoặc yêu cầu bồi thường đối với người thuê tàu khi xảy ra tổn thất do làm theo yêu cầu của người thuê tàu hay không?**

Điều này phụ thuộc vào yêu cầu của người thuê tàu có hợp pháp hay không. Nói một cách khác, liệu người thuê tàu có yêu cầu tàu hoạt động tại cảng, nơi neo đậu, bến hoặc một địa điểm an toàn trong giới hạn hoạt động cho phép hay không?

- Vỏ tàu bị hà bám xảy ra do các yêu cầu không hợp pháp: Khi vỏ tàu bị hà bám được chứng minh là hậu quả trực tiếp của việc tuân theo yêu cầu của người thuê tàu, ví dụ như

yêu cầu tàu hoạt động ngoài các giới hạn cho phép của hợp đồng thuê tàu, người thuê tàu sẽ được xem là vi phạm hợp đồng thuê tàu và phải chịu chi phí làm sạch vỏ tàu và các chi phí tăng thêm do mất thời gian cho việc làm sạch đó. Chủ tàu cũng phải chỉ ra được mối liên hệ thông thường giữa việc vi phạm và việc vỏ tàu bị hà bám. Ngược lại, người thuê tàu sẽ phải chứng minh rằng yêu cầu không hợp pháp của họ không gây ra hà bám vỏ tàu.

Thậm chí nếu người thuê tàu đưa ra các yêu cầu không hợp pháp, người thuê tàu vẫn có thể tranh luận rằng chủ tàu đã đồng ý thực hiện theo yêu cầu không hợp pháp đó và rằng chủ tàu do đó từ bỏ quyền lợi của họ đối với tổn thất. Tuy nhiên, theo quy tắc chung, việc thực hiện theo các yêu cầu không hợp pháp của người thuê tàu sẽ không được xem là chủ tàu từ bỏ quyền yêu cầu bồi thường đối với các tổn thất và mất mát phát sinh. Để thận trọng, chủ tàu nên thông báo rõ ràng đến người thuê tàu rằng chủ tàu sẽ không từ bỏ quyền yêu cầu bồi thường đối với người thuê tàu khi thực hiện theo các yêu cầu không hợp pháp của người thuê tàu (TheKanchenjunga [1990]).

- Vỏ tàu bị hà bám xảy ra do yêu cầu hợp pháp:

Mẫu NYPE không quy định rõ ràng về việc bồi thường của người thuê tàu cho chủ tàu (khác với mẫu Baltime).

Hơn nữa, chủ tàu sẽ không có quyền khiếu nại đối với người thuê tàu dưới dạng một khoản bồi thường ngụ ý khi mà tổn thất và chi phí phải chịu là hậu quả của việc thực hiện theo các yêu cầu làm việc thông thường và hợp pháp của người thuê tàu. Ví dụ, chi phí làm sạch vỏ tàu và chi phí sơn sửa sẽ tính cho chủ tàu như là một rủi ro mà họ đã đồng ý gánh chịu khi ký kết hợp đồng thuê tàu. Vỏ tàu bị hà bám được xem như có thể dự đoán trước tại thời điểm ấn định tàu và trở thành một phần nghĩa vụ của chủ tàu trong việc cung cấp tàu, đặc biệt khi tàu được phép hoạt động trong vùng nước ấm theo các điều khoản của hợp đồng.

Tuy nhiên, trong một số tình huống hạn chế, khoản bồi thường cho vỏ tàu bị hà bám có thể được ngầm hiểu.



Khoản bồi thường như vậy nhìn chung sẽ được ngầm hiểu là đối với các trách nhiệm, tổn thất hoặc chi phí không lường trước được mà chủ tàu phải gánh chịu như là hậu quả trực tiếp của việc tuân theo các yêu cầu của người thuê tàu (The Island Archon [1994]), hoặc khi việc bị hà bá m xảy ra do ngẫu nhiên hoặc không dự tính trước.

Khoản bồi thường sẽ không được ngầm hiểu là cho chủ tàu hưởng khi: thời gian dừng tại cảng nước ấ m là bình thường và được dự kiến trước cho một cảng cụ thể (xem The Kitsa [2005]); sự phát triển của các sinh vật biển là bình thường và đã được dự báo trước ở cảng đó tại thời điểm nhất định trong năm; hoặc nếu một trong hai bên đã được biết về các yếu tố môi trường thường xảy ra tại cảng trước khi tàu hoạt động ở đó.

Trong thực tiễn, chủ tàu nên cùng người thuê tàu thống nhất trước một điều khoản toàn diện trong hợp đồng thuê tàu hơn là dựa vào các khoản bồi thường ngụ ý ít chắc chắn hơn.

### **b) Liệu chủ tàu có thể yêu cầu người thuê tàu bồi thường do không thể bàn giao lại con tàu “trong tình trạng tốt”?**

Nghĩa vụ của người thuê tàu là bàn giao lại tàu được dỡ hàng hoàn toàn, sạch sẽ và không còn hàng hóa. Tuy nhiên, chủ tàu không thể khiếu nại rằng người thuê tàu đã vi phạm nghĩa vụ bàn giao lại tàu do sự tăng lên của hà bá m trên vỏ tàu trong trường hợp tàu được thuê cho một hoạt động kinh doanh cụ thể, lúc này sự tăng lên của lượng hà bá m trên vỏ tàu được xem là “hao tổn thông thường” mà người thuê tàu không cần phải chịu trách nhiệm (The Pamphilos [2002]).

Tóm lại, chủ tàu có nghĩa vụ bảo trì tàu và sẽ không được quyền yêu cầu bồi thường đối với những khiếu nại phát sinh trong suốt thời hạn hợp đồng thuê tàu hoặc đối với việc người thuê tàu không thể bàn giao lại tàu “trong tình trạng tốt” nếu:

- Tổn thất phát sinh do thực hiện theo các yêu cầu công việc thông thường và hợp pháp; và/hoặc
- Mất mát/tổn thất có thể dự đoán trước tại thời điểm ấn định tàu.

### **3) Các yêu cầu khiếu nại của người thuê tàu có thể phát sinh:**

#### **a) Liệu người thuê tàu có thể yêu cầu bồi thường do**

#### **đình thuê và/hoặc do tàu hoạt động kém hiệu quả hay không?**

Nếu hiệu suất hoạt động của tàu bị ảnh hưởng do vỏ tàu bị hà bá m trước hoặc vào ngày giao tàu, người thuê tàu sẽ có thể đình thuê bất cứ lúc nào (*The “Ioanna”* [1985]).

Nếu vỏ tàu bị hà bá m trong suốt thời hạn hiệu lực của hợp đồng thuê tàu, người thuê tàu có thể tranh luận rằng tàu phải bị đình thuê bằng cách khiếu nại rằng vỏ tàu bị hà bá m là: “... nguyên nhân ngăn cản tàu hoạt động hết công suất” và/hoặc “một khiếm khuyết trên thân tàu” (điều 15 NYPE). Tuy nhiên, khi tàu hoạt động kém hiệu quả và mất thời gian do vỏ tàu bị hà bá m và các mảng bám xuất hiện như là hệ quả tự nhiên của dịch vụ theo hợp đồng thuê tàu, tàu đó sẽ không thể bị xem như phải đình thuê theo điều 15.

Tương tự, trừ khi tốc độ và mức tiêu thụ của tàu được bảo đảm trong suốt thời hạn hợp đồng thuê tàu (và không chỉ tại lúc giao tàu theo hợp đồng), người thuê tàu cũng sẽ không thể yêu cầu bồi thường vì tàu hoạt động kém hiệu quả do các bảo đảm chỉ được đưa ra khi giao tàu trong khi vỏ tàu bị hà bá m xảy ra như một hệ quả tự nhiên khi tàu hoạt động trong suốt thời hạn hợp đồng thuê tàu.

Người thuê tàu có thể yêu cầu bồi thường theo điều khoản bảo trì của chủ tàu nếu người thuê tàu chứng minh được rằng chủ tàu đã vi phạm nghĩa vụ bảo trì tàu khi không thể tuân thủ kế hoạch chống hà bá m phù hợp trong suốt thời hạn hiệu lực của hợp đồng hoặc khi không thể làm sạch thân tàu trong thời gian hợp lý. Tuy nhiên, nếu hoạt động kinh doanh của người thuê tàu khiến cho chủ tàu không có cơ hội để làm sạch thân tàu, người thuê tàu sẽ không thể khiếu nại rằng chủ tàu đã vi phạm điều khoản cung cấp và/hoặc rằng tàu hoạt động kém hiệu quả.

#### **b) Liệu người thuê tàu có thể yêu cầu bồi thường cho việc mất thời gian làm sạch thân tàu?**

Trong khi chủ tàu chịu chi phí làm sạch thân tàu, người thuê tàu phải chịu tiêu tốn thời gian làm sạch thân tàu theo hợp đồng do tàu sẽ không bị ngừng thuê theo điều 15. Tuy nhiên, để cẩn thận, chủ tàu nên thỏa thuận với người thuê tàu cả thời gian và địa điểm làm sạch.

Nếu hợp đồng thuê tàu có điều khoản đi lệch hướng, nó sẽ thường cho phép tàu được xem như đình thuê trong một khoảng thời gian nhất định khi chủ tàu điều khiển tàu đi lệch hướng hành trình để phục vụ cho các mục đích riêng của

## Defence Guides

chính chủ tàu, ví dụ như làm sạch thân tàu. Khi tàu được xếp đầy hàng hóa, việc điều khiển tàu đi chệch hướng để thực hiện làm sạch cũng có thể được xem như là “chệch hướng” theo Quy Tắc Hague/Hague-Visby, và điều này có thể gây ảnh hưởng đến việc bảo hiểm của Hội P&I. Hội cần được thông báo khi xảy ra những trường hợp như vậy.

Tóm lại:

- Tàu sẽ không bị đình thuê do thời gian tiêu tốn (ví dụ, do tàu giảm tốc độ) từ hậu quả trực tiếp của vỏ tàu bị hà bám xảy ra như một hệ quả tự nhiên của dịch vụ được cung cấp theo hợp đồng thuê tàu;
- Chủ tàu có nghĩa vụ bảo trì tàu và làm sạch tàu trong thời gian hợp lý nếu rõ ràng tàu bị hà bám;
- Tàu có thể bị đình thuê khi chủ tàu thực hiện bảo trì/làm sạch thân tàu trong thời hạn hiệu lực hợp đồng thuê tàu.

#### 4) Các điều khoản bảo vệ

Để tránh rủi ro trì hoãn tại các vùng nước nhiệt đới, thông thường các hợp đồng thuê tàu định hạn sẽ bao gồm các điều khoản bảo vệ. Tuy nhiên, các điều khoản này không phải lúc nào cũng được soạn thảo phù hợp và nhiều khi không cung cấp được sự bảo vệ mà chủ tàu kỳ vọng.

Trong quá trình đàm phán, chủ tàu và người thuê tàu có thể đưa ra nội dung hợp đồng riêng của họ. Điều khoản đôi lúc có thể dẫn đến một số hậu quả không lường trước. Chủ tàu nên cẩn thận với những điểm sau (đây không phải là danh sách đầy đủ những điều cần lưu ý):

- Điều khoản này áp dụng ở đâu? Liệu điều khoản có áp dụng khi tàu tại bến, cảng, nơi neo đậu, khi tàu đang trôi dạt ra ngoài giới hạn cảng đợi xếp/dỡ hàng hoặc tại bất kỳ các địa điểm nào khác mà tại đó tàu được lệnh chờ để phục vụ cho việc kinh doanh của người thuê tàu?
- Điều khoản được áp dụng trong khoảng thời gian nào (ví dụ, “tàu ở nơi neo đậu hoặc tại cảng trong hơn hai mươi lăm (25) ngày”)? Sẽ như thế nào nếu tàu, ví dụ, đợi trong 10 ngày tại nơi neo đậu và 15 ngày tại cảng, hoặc nếu tàu được lệnh rời bến trong một khoảng thời gian để ưu tiên cho tàu khác?
- Sau bao nhiêu ngày điều khoản sẽ có hiệu lực? Sẽ tốt hơn nếu điều khoản đó quy định phân biệt giữa vùng nước nhiệt đới và phi nhiệt đới. (Bám hà có thể xảy ra nhanh hơn tại vùng nước ấm và cạn.)

- “Vùng nước nhiệt đới” nghĩa là gì? Cần thiết nên định nghĩa vùng địa lý hoặc phạm vi vĩ độ và nhiệt độ mà tại đó điều khoản sẽ được áp dụng.

- Sẽ thế nào nếu việc trì hoãn của tàu không hoàn toàn diễn ra trong khoảng thời gian nhiều ngày liên tiếp?

Sẽ thế nào nếu tàu di chuyển giữa các cảng và vì thế việc trì hoãn bị gián đoạn do tàu cần di chuyển để giảm sự hấp hối trong một vài giờ ở hầm hàng (ví dụ “Việc ở lại sẽ không bị gián đoạn do Tàu di chuyển giữa các địa điểm đợi và/hoặc các bến đợi, và cũng không bị gián đoạn bởi (các) hành trình dưới [12] tiếng”)? Thông thường người thuê tàu sẽ yêu cầu tàu di chuyển nội địa theo các hành trình ngắn để chia nhỏ các giai đoạn chờ và vì vậy ngăn chặn việc trì hoãn diễn ra trong các ngày liên tiếp.

- Liệu người thuê tàu có nghĩa vụ tuyệt đối với việc làm sạch thân tàu hay không (ví dụ, “Người thuê tàu phải làm sạch tàu và gánh chịu chi phí và thời gian, nếu không lời tuyên bố của chủ tàu về tốc độ và mức tiêu thụ của tàu là vô nghĩa.”)? Sẽ như thế nào nếu đây là chuyến tàu định hạn?

Điều khoản trên không áp đặt nghĩa vụ làm sạch khi điều khoản chỉ nêu rằng người thuê tàu sẽ không thể yêu cầu bồi thường với việc tàu hoạt động kém hiệu quả. Sẽ như thế nào nếu đây là chuyến tàu cuối cùng và thân tàu bị bám hà tại cảng bàn giao lại tàu?

- Mặc dù chi phí làm sạch do người thuê tàu chịu, nhưng ai sẽ chịu trách nhiệm cho việc làm sạch? Nên để cho chủ tàu hay người thuê tàu thực hiện việc làm sạch?

- Bằng chứng: trên giác độ của chủ tàu, tốt nhất nên có một điều khoản trong đó hoàn toàn quy định người thuê tàu phải làm sạch thân tàu sau khi ở lại cảng nhiệt đới mà không yêu cầu thêm chủ tàu phải chứng minh có hà bám trên thân tàu đó. Tuy nhiên, trong thực tế, người thuê tàu có thể không đồng ý với các điều khoản như vậy. Trong trường hợp đó, liệu chủ tàu có phải cung cấp bằng chứng? Còn tùy thuộc liệu người thuê tàu có đảo ngược được các bằng chứng không và chỉ ra rằng vỏ tàu bị hà bám đã có trước khi tàu ở lại trong thời gian dài tại vùng nước ấm? Về phía chủ tàu, tốt nhất trong điều khoản nên quy định trách nhiệm người thuê tàu phải chứng minh được rằng sự gia tăng của hà bám trên vỏ tàu không phải do việc ở lại cảng bị kéo dài mà do sự bảo trì không thích đáng của chủ tàu.

Tóm lại:

- Nếu điều khoản đưa ra không hiệu quả, các bên sẽ dựa

vào án lệ như đã được thảo luận ở trên;

- Chủ tàu sẽ cần phải chứng minh rằng việc ở lại kéo dài gây ra hà bám.

## 5) Bằng chứng

Khi xảy ra tranh chấp về việc liệu thời gian ở lại kéo dài có gây ra vỏ tàu bị hà bám hay không (liệu điều khoản thời gian ở lại kéo dài có được đưa vào hợp đồng hay không), kết luận dường như sẽ dựa trên tính hữu ích của các bằng chứng sẵn có. Khiếu nại việc vỏ tàu bị hà bám có thể gặp trở ngại do thiếu các bằng chứng xác thực chứng minh rằng hà bám xuất hiện là do hậu quả của sự trì hoãn cụ thể và không tồn tại trước đó. Quan trọng, người thuê tàu phải có bằng chứng chỉ ra được địa điểm và thời gian mà vỏ tàu bị hà bám cụ thể xuất hiện (ví dụ, các bức ảnh và các mẫu vỏ tàu bị hà bám). Người thuê tàu sẽ nỗ lực quả quyết rằng hà bám đã tồn tại trước đó hoặc thân tàu bị bám hà trong phạm vi rộng hơn mức cho phép bằng việc tranh luận rằng chủ tàu đã không sơn chống hà hợp lý và hiệu quả của sơn đã bị giảm đi theo thời gian và rằng tàu cần được sơn lại như là một phần của kế hoạch lên đà.

Mẹo cho chủ tàu:

- Khi có thể dự đoán hợp lý được sự trì hoãn hoặc bị hà bám, hãy chụp các bức ảnh thân tàu ngay khi cập cảng. Có được bằng chứng tốt và đồng thời về điều kiện của thân tàu trước chuyến đi sẽ tốt hơn dựa vào sự tái hiện lại sau khi sự việc đã xảy ra;
- Lưu giữ hồ sơ làm sạch tàu và lịch sử sơn sửa tàu;
- Điều quan trọng là có bằng chứng có lợi về trạng thái ban đầu và phạm vi vỏ tàu bị hà bám trước khi làm sạch, lý tưởng nhất là bằng giám định dưới nước chất lượng.
- Một khi bị hà bám được phát hiện, có thể mời một chuyên gia để suy luận từ các bằng chứng sẵn có nhằm xác định về thời gian xuất hiện của hà. Vì vậy nên yêu cầu giám định viên dưới nước lấy mẫu.

Một Điều Khoản Mới của BIMCO nay có thể tìm thấy tại:

[https://www.bimco.org/Chartering/Clauses\\_and\\_Documents/Clauses/Hull\\_Fouling\\_Clause\\_for\\_Time\\_Charter\\_Parties.aspx](https://www.bimco.org/Chartering/Clauses_and_Documents/Clauses/Hull_Fouling_Clause_for_Time_Charter_Parties.aspx)

*Bài viết này được viết bởi Julien Rabeux tại văn phòng Hồng Kông của Hội với sự bổ sung của Smyth & Co tại Hồng Kông*

**Lưu ý đây chỉ là hướng dẫn chung và không nên dựa vào như là tư vấn pháp lý. Nếu Hội viên cần lời khuyên cụ thể cho các tình huống cụ thể, xin hãy liên hệ với Hội P&I.**