

BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI
TRƯỜNG ĐẠI HỌC GIAO THÔNG VẬN TẢI TP. HỒ CHÍ MINH
KHOA HÀNG HẢI



LUẬN VĂN TỐT NGHIỆP

Đề tài:

TỒN THẤT CHUNG

TRƯỜNG ĐẠI HỌC GTVT TP.HCM
THƯ VIỆN

2035

GVHD : Th.S NGUYỄN ĐỨC HỌC

SVTH : TRẦN KIM HUNG

LỚP : HH07A

MSSV : 0751010045

Tp. Hồ Chí Minh, tháng 12 năm 2011

GIẢNG VIÊN HƯỚNG DẪN THỰC HIỆN LUẬN VĂN TỐT NGHIỆP

Giảng viên hướng dẫn: *Ths. NGUYỄN ĐỨC HỌC*

Nội dung hướng dẫn: *Đ tìm hiểu vấn đề tồn thất chung*

Nội dung và các yêu cầu cần phải giải quyết trong nhiệm vụ thực hiện luận văn tốt nghiệp (về lý luận, thực tiễn, tiến trình cần tính toán và hình vẽ)

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

Các số liệu cần thiết để thực hiện:

.....

.....

.....

.....

.....

.....

Nhiệm vụ thực hiện luận văn tốt nghiệp được giao ngày...5.....tháng..11.....năm 2011

Hoàn thành xong trước ngày..29.....tháng..12.....năm 2011

Sinh viên thực hiện luận văn tốt nghiệp

Phu
Trần Kim Hùng

Giảng viên hướng dẫn

Tp.Hồ Chí Minh, ngày..29..tháng..12..năm 2011

TM.HIỆU TRƯỞNG



TS. Lê Văn Uy
TRƯỞNG KHOA
TS. *Lê Văn Uy*

PHẦN NHẬN XÉT CỦA GIẢNG VIÊN HƯỚNG DẪN

1. Tinh thần, thái độ, sự cố gắng trong quá trình thực hiện luận văn tốt nghiệp của sinh viên

.....
.....
.....
.....
.....

2. Đánh giá về chất lượng của công trình luận văn tốt nghiệp (so với yêu cầu đã đề ra trên các mặt: lý luận, thực tiễn, tính toán giá trị sử dụng, chất lượng các bản vẽ ...)

.....
.....
.....
.....
.....

3. Cho điểm của giảng viên hướng dẫn
(điểm ghi số và chữ)

8,5

TP.HCM, ngày 17 tháng 12 năm 2011

Giảng viên hướng dẫn

(Chữ ký và họ tên)

.....
Nguyễn Đức Hòa

PHÂN NHẬN XÉT CỦA GIẢNG VIÊN PHẢN BIỆN

1. Tinh thần, thái độ, sự cố gắng trong quá trình thực hiện luận văn tốt nghiệp của sinh viên

.....

.....

.....

.....

.....

.....

2. Đánh giá về chất lượng của công trình luận văn tốt nghiệp (so với yêu cầu đã đề ra trên các mặt: lý luận, thực tiễn, tính toán giá trị sử dụng, chất lượng các bản vẽ ...)

Đáp ứng yêu cầu theo yêu cầu.....

Có các kết quả cụ thể.....

Tính toán kỹ, liệt kê rõ ràng.....

.....

.....

3. Cho điểm của giảng viên phản biện

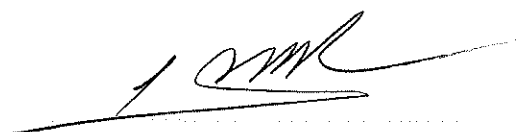
(điểm ghi số và chữ)

8
/ (Tốt)

TP.HCM, ngày 29 tháng 12 năm 2011

Giảng viên phản biện

(Chữ ký và họ tên)



LỜI CẢM ƠN

Em xin chân thành cảm ơn:

Các thầy cô giáo trường Đại học GTVT TP Hồ Chí Minh đã tận tình chỉ bảo, giảng dạy trong những năm qua.

Cảm ơn các thầy giáo khoa Hàng Hải đã tận tình chỉ bảo, truyền đạt những kiến thức chuyên ngành, những kinh nghiệm hàng hải thực tế và bản lĩnh của những con người hàng hải dày dạn. Với những kiến thức chung em đã được trang bị trong suốt thời gian còn ngồi trên ghế nhà trường, chắc chắn chúng em sẽ trở thành những con người hàng hải thực thụ tiếp bước các thế hệ đi trước cống hiến cho sự phát triển của ngành hàng hải nước nhà.

Đặc biệt em xin chân thành cảm ơn thầy Thạc sỹ Nguyễn Đức Học. Mặc dù rất bận nhưng thầy đã tận tình hướng dẫn, chỉ bảo và giúp đỡ em rất nhiều giúp em hoàn thành cuốn báo cáo này.

Em xin được biết ơn và kính chúc các thầy cô sức khỏe và hạnh phúc.

MỤC LỤC

LỜI CẢM ƠN	1
MỤC LỤC	2
LỜI MỞ ĐẦU	4
I. LÝ DO HÌNH THÀNH ĐỀ TÀI.....	4
II. MỤC ĐÍCH NGHIÊN CỨU	5
III. PHẠM VI NGHIÊN CỨU	5
PHẦN I : CƠ SỞ LÝ LUẬN.....	6
CHƯƠNG I - NHỮNG VẤN ĐỀ CHUNG VỀ TỖN THẤT.....	6
1. Khái niệm về tổn thất:.....	6
2. Phân loại tổn thất:.....	6
3. Tổn thất toàn bộ:.....	8
3.1 Tổn thất toàn bộ thực tế (Actual total loss):.....	8
3.2 Tổn thất toàn bộ ước tính (Constructive total loss).....	8
4. Tổn thất bộ phận (Partial Loss):.....	9
5. Tổn thất riêng (Partial Average Loss):.....	9
6. Chi phí cứu hộ (Salvage Charges):.....	10
7. Chi phí đặc biệt (Particular Charges).....	10
8. Chi phí tố tụng và đề phòng, hạn chế tổn thất (Sue and Labour Charges):.....	11
CHƯƠNG II - TỔN THẤT CHUNG (GENERAL AVERAGE – G/A).....	12
1. Khái niệm:.....	12
2. Định nghĩa:.....	13
3. Các nguyên tắc xác định tổn thất chung:.....	13
4. Nguy hiểm do một trong các bên tham gia gây ra:.....	15
5. Hy sinh tổn thất chung và chi phí tổn thất chung:.....	15
5.1 Hy sinh tổn thất chung (General Average Sacrifice):.....	15
5.2 Chi phí tổn thất chung (General Average Expenditures):.....	17
6. Tính toán phân chia tổn thất chung:.....	20
7. Những việc thuyền trưởng cần làm khi xảy ra tổn thất chung:.....	24
8. Thủ tục tuyên bố tổn thất chung:.....	25
(a) Đối với chủ tàu:.....	25
(b) Đối với chủ hàng:.....	28
(c) Đối với người bảo hiểm hàng hóa:.....	29
9. Những chứng từ cần thiết cho việc tính toán tổn thất chung:.....	29
10. Phân biệt tổn thất riêng và tổn thất chung:.....	30
CHƯƠNG III - CÁC NGUỒN LUẬT ĐIỀU CHỈNH VIỆC PHÂN CHIA TỔN THẤT CHUNG.....	33
1. Bộ luật hàng hải Việt Nam năm 2005:.....	33
2. Quy tắc York-Antwerp, 1994:.....	34
TUYÊN BỐ CỦA ĐOÀN ĐẠI BIỂU HIỆP HỘI LUẬT HÀNG HẢI HỢP CHỨNG QUỐC HOA KỲ	
1. Quy tắc York - Antwerp, 2004	

2. Điều khoản tổn thất chung về sơ suất (Negligence General Average Clause)....	63
3. Điều khoản New Jason (New Jason Clause).....	64
PHẦN II – TÍNH TOÁN PHÂN BỐ TỔN THẤT CHUNG ĐỐI VỚI MỘT VỤ TAI NẠN HÀNG HẢI.....	66
I. NHỮNG ĐẶC ĐIỂM VÀ THÔNG SỐ KỸ THUẬT TÀU ĐƯỢC BẢO HIỂM.....	64
II. DIỄN BIẾN SỰ VIỆC.....	66
III. KẾT QUẢ GIÁM ĐỊNH.....	67
IV. CHI PHÍ KHẮC PHỤC SỰ CỐ.....	70
V. PHÂN CHIA TỔN THẤT CHUNG.....	70
CÁC BIỂU MẪU LIÊN QUAN ĐẾN TỔN THẤT CHUNG.....	72
PHẦN III : KẾT LUẬN	77
TÀI LIỆU THAM KHẢO.....	78

LỜI MỞ ĐẦU

I. LÝ DO HÌNH THÀNH ĐỀ TÀI

Giao dịch hàng hải thương mại nói chung, vận chuyển hàng hải nói riêng ra đời rất sớm và ngày càng phát triển mạnh mẽ theo sự phát triển của nền kinh tế thế giới, đặc biệt trong bối cảnh hội nhập kinh tế quốc tế và toàn cầu hóa hiện nay. Tuy nhiên, bên cạnh ưu điểm là khối lượng vận chuyển lớn, giá cước thấp, vận chuyển hàng hải luôn phải đối phó với không ít rủi ro nhất là những vụ tai nạn hàng hải. Những tai nạn hàng hải có thể dẫn đến những tổn thất rất lớn do khối lượng hàng vận chuyển trên một con tàu rất là lớn. Trước những lợi nhuận mà ngành thương mại hàng hải mang lại cũng như mức độ và số lượng rủi ro phải ứng phó, các chủ tàu, các nhà buôn bán, những người vận tải luôn luôn tìm kiếm những hình thức đảm bảo an toàn cho quyền lợi của mình.

Xuất phát từ nhu cầu thực tế trên, bảo hiểm hàng hải đã ra đời, đánh dấu một dấu mốc quan trọng của bảo hiểm thương mại thế giới, nhằm đảm bảo các rủi ro cho hàng hóa vận chuyển, tàu biển và trách nhiệm dân sự của chủ tàu biển. Bảo hiểm nói chung và bảo hiểm hàng hóa bằng đường biển nói riêng đã ra đời và tồn tại là do có sự khách quan của rủi ro, nhưng xét đến cùng đó vẫn là sự phân chia rủi ro của một hay một số người cho tất cả những người cùng tham gia bảo hiểm gánh chịu. Ngành hàng hải càng phát triển đồng nghĩa với việc khối lượng và giá trị hàng hóa càng lớn, số lượt vận chuyển hàng hóa tăng, nhu cầu đảm bảo cho sự an toàn hàng hóa và tàu biển theo đó mà tăng dần... thì độ rủi ro càng lớn kéo theo đó tổn thất càng cao.

Trong trường hợp có một sự hy sinh mang tính chất tự nguyện hay chi phí bất thường được tiến hành một cách hữu ý hay hợp lý vì sự an toàn chung nhằm đảm bảo phần giá trị còn lại của con tàu và hàng hóa chuyên chở trong một hành trình trên biển khỏi hiểm nguy, thì vấn đề tổn thất chung lại có liên quan đến quyền lợi của rất nhiều người trên chuyến hành trình đó.

Tổn thất chung – một lĩnh vực nghiệp vụ đã có từ lâu đời trong thực tiễn kinh doanh hàng hải thế giới. Một sự thật quan trọng là tổn thất chung vẫn tồn tại và

được coi là hoàn toàn không phụ thuộc vào bảo hiểm hàng hải, nghĩa vụ đóng góp tổn thất chung không phụ thuộc vào việc chủ hàng có tham gia bảo hiểm hay không. Tuy nhiên trong điều kiện một nền thương mại hiện đại, các nhà bảo hiểm hàng hải vẫn bồi thường tổn thất chung và đóng góp theo tỷ lệ trên cơ sở đơn bảo hiểm những quyền lợi của họ trong tổn thất chung. Tổn thất chung là một thể chế được đặt ra để bồi thường những tổn thất hàng hải có chủ ý nhằm bảo vệ hành trình chung và được xây dựng trên nguyên tắc công bằng. Vậy làm thế nào để đảm bảo sự công bằng của những bên liên quan trên một chuyến hành trình khi có sự cố xảy ra?

Với ước muốn trang bị cho mình những kiến thức cơ bản cũng như góp một phần nhỏ công sức mình làm cho mọi người có thể hiểu hơn về vấn đề tổn thất chung nên em chọn đề tài **“tổn thất chung”** để nghiên cứu trong đợt làm luận văn này. Với kiến thức và trình độ có hạn nên cuốn luận văn này khó tránh khỏi những sai sót, em rất mong nhận được những góp ý và phê bình của thầy cô cùng các bạn, song em rất mong cuốn luận văn này có thể đem lại cho các bạn một sự hiểu biết nhỏ về vấn đề tổn thất chung trong hàng hải.

II. MỤC ĐÍCH NGHIÊN CỨU

- Tập hợp đưa ra những khái niệm, lý thuyết chung về tổn thất chung.
- Hệ thống lại các nguồn luật điều chỉnh việc phân chia tổn thất chung.
- Phân tích và sử dụng các quy tắc York - Antwerp và các nguồn luật, điều khoản để phân chia tổn thất chung cho các vụ tại nạn hàng hải hiện nay.

III. PHẠM VI NGHIÊN CỨU

- Sử dụng các kiến thức tổng hợp, quy tắc York – Antwerp, để phân chia tổn thất chung được trình bày ở trong cuốn luận văn này.
- Thời gian thực hiện đề tài từ ngày 5/11/2011 đến ngày 22/12/2011 với sự giúp đỡ tận tình của thầy giáo hướng dẫn Ths. Nguyễn Đức Học.

PHẦN I : CƠ SỞ LÝ LUẬN

CHƯƠNG I - NHỮNG VẤN ĐỀ CHUNG VỀ TỶN THẮT

1. Khái niệm về tỷn thất:

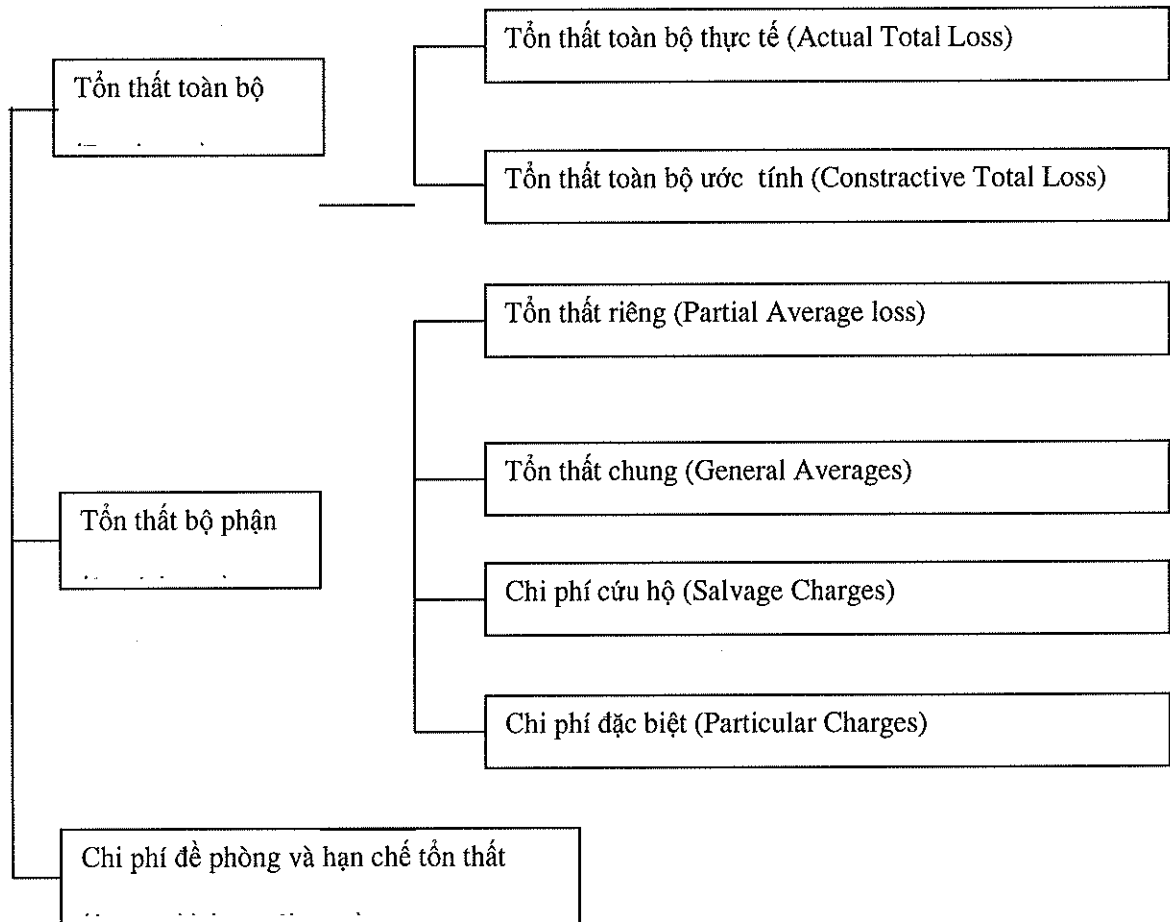
Tỷn thất là sự giảm bớt giá trị của vật sở hữu ngoài ý muốn của chủ sở hữu tài sản. Tỷn thất là hậu quả của rủi ro, còn rủi ro là nguyên nhân gây ra tỷn thất. Tàu chở hàng trong hành trình gặp tai nạn, sự cố ngoài ý muốn gây nên thiệt hại trực tiếp hoặc gián tiếp đối với tàu và hàng hóa gọi là tỷn thất.

2. Phân loại tỷn thất:

Chúng ta thấy trong tỷn thất hàng hải có hai mặt tỷn thất rõ nét là tỷn thất vật chất và tỷn thất chi phí. Tỷn thất vật chất như: tàu, hàng hóa,...; tỷn thất chi phí như: chi phí cứu hộ, chi phí tàu lai,... Nhưng tùy theo tính chất và mức độ của tỷn thất mà ta có thể phân ra các loại tỷn thất sau:

- Căn cứ theo mức độ, quy mô ta chia thành: tỷn thất bộ phận và tỷn thất toàn bộ.
- Căn cứ vào quyền lợi và trách nhiệm của các bên liên quan ta chia thành: tỷn thất riêng và tỷn thất chung.
- Ngoài ra các chi phí đặc biệt và chi phí cứu hộ cũng có thể được xem là thành phần của tỷn thất bộ phận. Còn chi phí đề phòng và hạn chế tỷn thất là chi phí được bồi thường theo điều khoản riêng không bao hàm trong tỷn thất bộ phận hay tỷn thất toàn bộ.

SƠ ĐỒ PHÂN LOẠI TỠN THẤT HÀNG HẢI



3. Tổn thất toàn bộ:

Theo điều 56 của Luật bảo hiểm Anh (Maritime Insurance Act 1906). Tổn thất toàn bộ có thể là một tổn thất toàn bộ thực tế (Actual total loss) hay một tổn thất toàn bộ ước tính (Constructive total loss).

3.1 Tổn thất toàn bộ thực tế (Actual total loss):

Tổn thất toàn bộ thực tế là tổn thất toàn bộ vật chất của đối tượng bảo hiểm.

Tổn thất toàn bộ thực tế xảy ra trong các trường hợp sau:

- Đối tượng bảo hiểm bị phá hủy hoàn toàn như cháy, nổ, đắm tàu.
- Đối tượng bảo hiểm bị tước đoạt không thể lấy lại được nữa như hàng bị rơi xuống biển, bị chiếm đoạt, tước đoạt...
- Đối tượng bảo hiểm bị hư hại đến mức không thể được coi là đối tượng bảo hiểm nữa, không thể sử dụng theo mục đích ban đầu nữa. Tổn thất này gọi là biến phẩm dạng như gạo bị ngâm nước lâu ngày bị chua mốc, đường biến thành mật, bông trắng biến thành nâu, xi măng đóng cứng thành đá. Tuy nhiên nếu hàng đúng nguyên loại nhưng mất ký mã hiệu, không nhận ra được thì không gọi là tổn thất toàn bộ.
- Tàu và hàng bị mất tích.

3.2 Tổn thất toàn bộ ước tính (Constructive total loss)

Tổn thất toàn bộ ước tính là tổn thất mà việc xảy ra tổn thất toàn bộ thực tế khó có thể tránh khỏi hay vì chi phí cứu, sửa chữa hay đưa đối tượng bảo hiểm trở lại trạng thái ban đầu có thể sẽ vượt quá giá trị bảo hiểm.

Điều 60 của Luật Bảo Hiểm Hàng Hải Anh (MIA) 1906 quy định một số trường hợp cụ thể có thể coi là tổn thất toàn bộ ước tính gồm:

(1) Người được bảo hiểm không còn khả năng sở hữu đối với tàu hay hàng hóa của họ do một rủi ro được bảo hiểm và:

- Tàu hay hàng hóa không thể lấy lại hay thu hồi được nữa.
- Chi phí cứu vớt hay thu hồi tàu hoặc hàng hóa có thể sẽ vượt quá giá trị còn lại khi thu hồi.

(2) Trong trường hợp tổn hại về tàu khi chi phí để sửa chữa của tàu vượt quá giá trị của tàu sau khi sửa chữa.

(3) Trong trường hợp tổn thất hàng hóa khi chi phí tu chỉnh, cứu vớt hàng tổn thất và đưa hàng về cảng đích vượt quá giá trị của chúng tại cảng đến.

Sở dĩ người ta đưa ra tổn thất toàn bộ ước tính là vì khi xảy ra tổn thất loại này, tổn thất toàn bộ là không thể tránh khỏi, hoặc chi phí sửa chữa, đưa đối tượng bảo hiểm về trạng thái ban đầu vượt quá giá trị bảo hiểm. Sau khi bồi thường tổn thất toàn bộ, người bảo hiểm được quyền sở hữu giá trị còn lại của đối tượng bảo hiểm. Người bảo hiểm có quyền bán hoặc bỏ ra một số chi phí để sửa chữa nhằm cứu vãn, thu hồi giá trị còn lại của đối tượng bảo hiểm bị tổn thất để giảm nhẹ số tiền bồi thường. Trong khi đó, người được bảo hiểm cũng mong được bồi thường toàn bộ giá trị bảo hiểm để tiếp tục kinh doanh.

Đối với người bảo hiểm, khi xảy ra tổn thất toàn bộ ước tính, người được bảo hiểm có thể khiếu nại hoặc như tổn thất bộ phận hoặc từ bỏ đối tượng bảo hiểm và khiếu nại như tổn thất toàn bộ thực tế.

Muốn bồi thường theo tổn thất toàn bộ ước tính, người được bảo hiểm phải làm thủ tục từ bỏ đối tượng bảo hiểm. Thông báo từ bỏ là sự thỏa thuận của chủ hàng về việc chuyển quyền sở hữu đối tượng bảo hiểm cho người bảo hiểm để được bồi thường tổn thất toàn bộ.

4. Tổn thất bộ phận (Partial Loss):

Tổn thất bộ phận là những tổn thất chỉ gây ra đối với một phần của đối tượng bảo hiểm hay là giảm giá trị của đối tượng bảo hiểm nhưng chưa đến mức độ mất hoàn toàn. Tổn thất bộ phận là những tổn thất không phải tổn thất toàn bộ.

5. Tổn thất riêng (Partial Average Loss):

Tổn thất riêng là những tổn thất chỉ liên quan đến quyền lợi của một bên hay một số bên nào đó có quyền lợi trên tàu. Tức là những tổn thất thiếu ít nhất một trong các đặc trưng của tổn thất chung. Tổn thất riêng cũng có thể là tổn thất bộ phận hoặc tổn thất toàn bộ. Để phân biệt tổn thất riêng với tổn thất khác người ta căn cứ vào hai điều kiện:

- Xem xét quyền lợi bảo hiểm, tổn thất riêng chỉ liên quan đến từng quyền lợi bảo hiểm riêng biệt.

- Nguyên nhân tổn thất là do thiên tai, tai nạn bất ngờ thuộc rủi ro được bảo hiểm.

Bảo hiểm thân tàu hay hàng hóa không những bồi thường giá trị thiệt hại vật chất của tổn thất riêng của tàu hay hàng hóa mà còn chi trả cả những chi phí hợp lý nhằm hạn chế tổn thất.

6. Chi phí cứu hộ (Salvage Charges):

Trong nhiều trường hợp rất dễ nhầm lẫn giữa tổn thất chung với chi phí cứu hộ vì tùy từng hoàn cảnh cụ thể mà người ta xem xét chi phí này có được xem là tổn thất chung hay không. Do đó người ta đặt ra một khoản riêng gọi là chi phí cứu hộ.

Chi phí cứu hộ là chi phí mà người cứu hộ có thể truy đòi theo luật hàng hải cho công cứu hộ của mình. Chúng không bao gồm những chi phí dịch vụ có tính chất cứu hộ do người được bảo hiểm, đại lý hay người làm công của họ thực hiện để ngăn ngừa tổn thất. Các chi phí này có thể truy đòi như chi phí đặc biệt hay chi phí tổn thất chung tùy theo từng tình huống.

Theo tập quán quốc tế hiện hành, hợp đồng cứu hộ thường được ký theo mẫu Lloyd's theo nguyên tắc "No cure no pay". Nội dung hợp đồng thường quy định những nguyên tắc chính và đưa ra giá trị cứu hộ ước tính do quá trình cứu hộ thường phát sinh những công việc bắt buộc phải thực hiện và những chi phí này khó dự kiến được trước.

7. Chi phí đặc biệt (Particular Charges)

Chi phí đặc biệt là những chi phí mà người được bảo hiểm phải gánh chịu nhằm mục đích phòng ngừa hay bảo vệ an toàn cho đối tượng bảo hiểm mà không phải là cho phí cứu hộ hay chi phí tổn thất chung. Chi phí đặc biệt không bao hàm trong tổn thất riêng. Chi phí đặc biệt bao gồm chi phí thuê giám định để chứng minh tổn thất, chi phí tu chỉnh, tái chế, đảo hàng, tách hàng và lưu kho vì mục đích tái chế v.v.

8. Chi phí tổ tụng và đề phòng, hạn chế tổn thất (Sue and Labour Charges):

Là những chi phí do người bảo hiểm phải gánh chịu để đề phòng, hạn chế tổn thất phát sinh đối với đối tượng bảo hiểm. Chi phí này không được tính vào tổn thất chung hay chi phí cứu hộ và chỉ những chi phí nhằm phòng tránh, giảm thiểu tổn thất cho những rủi ro được bảo hiểm mới được xem là chi phí đề phòng, hạn chế tổn thất.

Điều khoản đề phòng, hạn chế tổn thất được xem như một hợp đồng bổ sung cho hợp đồng bảo hiểm gốc, do vậy người được bảo hiểm có thể khiếu nại cho những chi phí này ngay cả khi có vượt quá giá trị bảo hiểm. Khi tổn thất toàn bộ xảy ra, các chi phí này cũng vẫn được bồi thường.

CHƯƠNG II - TỶ THẤT CHUNG (GENERAL AVERAGE – G/A)

1. Khái niệm:

Các quy tắc về tỷ thất chung được quy định trong chuyến đi chung của tàu, hàng hóa và cước phí. Mục đích của quy tắc này rất đơn giản. Nếu cộng đồng sở hữu bị đặt vào một sự nguy hiểm chung trong chuyến hành trình – chẳng hạn tàu bị nước vào và có nguy cơ bị chìm – thì những hy sinh bất thường và những chi phí phát sinh từ những cố gắng nhằm cứu con tàu sẽ được phân chia giữa cộng đồng sở hữu đó tương ứng với giá trị của mỗi lợi ích. Dưới hình thức này, tỷ thất chung có nguồn gốc lịch sử rất sâu xa. Nó bắt nguồn từ Hy Lạp cổ đại trong luật Rhodes và dần dần đi vào cơ cấu pháp luật hàng hải và được xây dựng hoàn hảo trong Bộ luật của đế chế La Mã, theo đó các bên liên quan đã chấp nhận phân chia những tỷ thất hàng hải mà chủ tàu hay chủ hàng phải gánh chịu gây ra do một hành động tự nguyện vì an toàn của một chuyến đi chung. Bản phận của việc phân chia tỷ thất này không được ràng buộc trong các hợp đồng thuê tàu mà được quy định trong điều luật chung của luật hàng hải.

Từ điều cốt lõi giản dị này – được gọi là nguyên tắc an toàn chung – quy tắc về tỷ thất chung đã phát triển theo thời gian. Sự phát triển quan trọng nhất là ngày nay những chi phí cho tỷ thất chung bao gồm cả những chi phí bất thường phát sinh vì lợi ích của chuyến đi, thậm chí cả trong trường hợp không thật cần thiết để tránh một nguy hiểm chung, mặc dù nó khá mơ hồ; nguyên tắc chỉ bao gồm vào một số rất ít những tình huống đặc biệt.

Trong thực tế thương mại hàng hải, tỷ thất chung là một vấn đề phức tạp và được điều chỉnh ở mỗi nước khác nhau gây bất tiện cho hoạt động kinh doanh hàng hải quốc tế. Để tránh những xung đột pháp luật về vấn đề này, người ta đã thoả thuận thống nhất và cho ra đời một quy tắc chung để xác định và phân bổ tỷ thất chung, đó là quy tắc York-Antwerp 1974. Là một nguồn của pháp luật, quy tắc về tỷ thất chung có vị trí độc tôn trong luật hàng hải. Nguồn luật chính là Quy tắc York – Antwerp.

2. Định nghĩa:

- Theo Điều 213 Bộ Luật Hàng Hải Việt Nam năm 2005, “Tổn thất chung là những hy sinh và chi phí bất thường được thực hiện một cách có ý thức và hợp lý vì sự an toàn chung nhằm cứu tàu, hàng hoá, hành lý, tiền cước vận chuyển hàng hoá, tiền công vận chuyển hành khách thoát khỏi hiểm họa chung”.

- Tổn thất chung bao gồm hy sinh tổn thất chung và chi phí tổn thất chung phát sinh từ hành động tổn thất chung. Theo quy tắc YORK – ANTWERP 1974/1994, hành động tổn thất chung được xác định: “có một hành động tổn thất chung khi và chỉ khi có sự hy sinh hoặc chi phí bất thường nào đó được thực hiện một cách có chủ ý và hợp lý, vì an toàn chung, nhằm mục đích bảo vệ tài sản có liên quan đến một hành trình chung thoát khỏi hiểm họa”.

Như vậy, tổn thất chung được xem là tổn thất chung khi nó phát sinh từ hành động tổn thất chung được xác định theo quy tắc dưới đây.

3. Các nguyên tắc xác định tổn thất chung:

(a) *Phải có nguy cơ đe dọa thật sự cho toàn bộ hành trình, sự hy sinh hay chi phí trong hoàn cảnh bất thường.*

Khi xảy ra hành động tổn thất chung, tai họa đe dọa hành trình phải mang tính cấp bách, hành động này nhằm tránh tai họa chung nhưng phải ở trong tình trạng có tai họa và tai họa mang tính khẩn cấp. Trường hợp phòng xa tai họa hoặc phòng tránh tai họa thì không được coi là hành động tổn thất chung.

Điều kiện bất thường có nghĩa là công việc phải ngoài nhiệm vụ chức trách của thuyền trưởng và của thủy thủ đoàn, những công việc mà thuyền viên phải làm theo nhiệm vụ chức trách thông thường thì không được tính vào tổn thất chung.

(b) *Sự hy sinh phải là hành động hy sinh tự nguyện, chủ ý, có suy xét.*

Điều này có nghĩa là nguyên nhân gây ra tổn thất phải mang tính chủ quan, do hành động cố ý và tự nguyện của con người trên tàu. Khi tiến hành hành động này, con người đã lường trước được tổn thất sẽ xảy ra, nhưng tổn thất này sẽ

mang lại lợi ích là cả tàu và hàng hóa thoát khỏi nguy cơ đe dọa tổn thất toàn bộ, đó là mục đích của hành động tổn thất chung.

(c) Hành động tổn thất chung phải chính đáng và hợp lý.

Các hành động được xem là hợp lý phải tùy thuộc vào trường hợp cụ thể. Tuy nhiên, nếu như để cứu tàu và hàng hóa thoát khỏi sự nguy hiểm chung có thể có nhiều cách xử lý khác nhau, thì cách xử lý hợp lý nhất được xem là cách cho phép cứu được nhiều giá trị tài sản nhất và thiệt hại và phí tổn phải bỏ ra là ít nhất. Ví dụ tàu bị thùng dưới mớn nước, hàng được vớt bớt xuống biển để lỗ thùng nổi lên, trọng lượng hàng và vị trí vớt hàng phải hợp lý. Tài sản bị hy sinh phải là nguyên lành. Ví dụ hàng bị cháy được vớt xuống biển để khỏi cháy to hơn, neo bị kẹt trong đá phải cắt bỏ neo chỉ xác định là tổn thất riêng.

(d) Hành động tổn thất chung phải đảm bảo vì an toàn chung của tất cả các quyền lợi có liên quan đến phiêu trình hàng hải.

Nguyên tắc này thể hiện ý chí của sự hy sinh. Mục đích và dụng ý của hành động hy sinh phải đặt quyền lợi an toàn chung lên trên hết và phải thực sự đem lại an toàn chung cho tất cả các quyền lợi có mặt trên tàu.

Nguyên tắc này còn thể hiện sự hy sinh tổn thất của một số ít, để cứu vãn an toàn cho quyền lợi của một số đông. Sự hy sinh mà không mang lại một lợi ích chung nào thì không được xem là tổn thất chung. Trường hợp tránh một tai họa đe dọa lại gặp một tai họa tương tự thì có thể coi là một hành động tổn thất chung.

(e) Hành trình phải được cứu vãn.

Tổn thất chung hiển nhiên vô ích nếu như hành trình sau đó bị tổn thất toàn bộ, vì tính túy của tổn thất chung là hy sinh của một người hoặc một số người để cứu tất cả quyền lợi, tài sản còn lại.

4. Nguy hiểm do một trong các bên tham gia gây ra:

Ta có thể nhận ra sự cần thiết cho hành động tổn thất chung được gây ra bởi lỗi của một trong các bên của chuyến đi – thông thường nhất là chủ tàu. Chẳng hạn, một con tàu không đủ khả năng đi biển ngay từ lúc khởi hành, và điều đó đều được cả thủy thủ đoàn biết và hậu quả là trong chuyến đi đó tàu này phải yêu cầu cứu hộ. Song liệu người ta có thể cho tiến hành tính toán tổn thất chung hay bên gây ra lỗi lầm phải gánh chịu chi phí một mình? Quy tắc D quy định rằng việc tính toán tổn thất chung được thực hiện, nhưng các bên vô tội có thể đòi bên phạm lỗi bồi thường cho khoản đóng góp vào tổn thất chung, miễn là điều đó phù hợp với hợp đồng vận chuyển hoặc với quy chế pháp lý quy định trách nhiệm của chủ tàu là người vận chuyển.

Theo luật pháp của Hoa Kỳ, chủ tàu không thể khiếu nại việc tính toán tổn thất chung nếu ông ta có lỗi. Nhưng, bằng cách kết hợp vào trong hợp đồng vận chuyển một điều khoản đặc biệt (thường gọi là “Điều khoản New Jason Clause”), chủ tàu có thể đủ tư cách để khiếu nại. Do đó điều khoản này thường có cả trong vận đơn và trong hợp đồng thuê tàu [xem hợp đồng TANKERVOY 87, điều 28 và hợp đồng NUVOYBILL 84, điều khoản 49 và hợp đồng NUVOYBILL 84, điều 5(b)].

5. Hy sinh tổn thất chung và chi phí tổn thất chung:

Tổn thất chung bao gồm hai loại: hy sinh tổn thất chung và chi phí tổn thất chung. Chỉ những tổn thất, tổn hại hay chi phí là kết quả trực tiếp của một hành động tổn thất chung mới được coi là tổn thất chung.

5.1 Hy sinh tổn thất chung (General Average Sacrifice):

Theo quy tắc York – Antwerp, sự hy sinh tổn thất chung bao gồm những tổn thất sau:

- Vứt bỏ hàng xuống biển (jettison of cargo – Rule I):

Chỉ những hàng hóa bị hy sinh được vận chuyển phù hợp với những quy định của công ước quốc tế về an toàn sinh mạng cũng như các quy định khác và phù hợp với tập quán hàng hải thì mới được xem là hy sinh tổn thất chung. Ví dụ: hàng siêu trường siêu trọng, container, hàng dễ cháy.v.v. xếp trên boong được vứt bỏ thì

được coi là hy sinh tổn thất chung vì phù hợp với tập quán hàng hải. Khi hàng gỗ xếp trên boong trong vận đơn có ghi “Người gửi hàng chịu mọi rủi ro đối với hàng xếp trên boong” – “*all lumber loaded on deck at shipper's risk*”, tuy nhiên điều khoản này không loại trừ khả năng của chủ hàng đòi bồi thường tổn thất chung do hàng do hàng được xếp theo đúng tập quán hàng hải. Hàng hóa khai man hay không kê khai thì không được xem là tổn thất chung (Rule XIX).

- *Tổn thất do việc vứt bỏ xuống biển và hy sinh vì an toàn chung (damage by jettison and sacrifice for the common safety – Rule II):*

Quy tắc này công nhận những tổn thất về tàu và hàng hóa hoặc một trong hai thứ đó do hy sinh hoặc hậu quả của việc hy sinh do việc vứt hàng xuống biển gây ra thì được công nhận là tổn thất chung. Ví dụ: cầu tàu bị hư hỏng và hàng hóa trên tàu bị nước tràn vào gây ướt trong quá trình vứt hàng xuống biển để làm nổi tàu.

Tuy nhiên theo điều khoản cắt bỏ hàng hư hại (*cutting away wreck – Rule IV*), những mất mát hoặc tổn thất do bỏ đi bộ phận của tàu bị nước cuốn đi hay cắt bỏ phần hư hại của tàu trước đó đã bị hư hỏng hoàn toàn do tai nạn đều không được thừa nhận là tổn thất chung.

- *Dập tắt đám cháy trên tàu (Extinguishing fire on board – Rule III):*

Quy tắc này quy định rằng những tổn thất đối với tàu và hàng hóa do việc dập tắt đám cháy bằng nước hay các phương tiện chữa cháy khác gây ra kể cả những thiệt hại do việc đưa tàu vào cạn hoặc phá thùng tàu đang cháy trong khi tiến hành dập lửa trên tàu được thừa nhận là hy sinh tổn thất chung, nhưng nếu tổn thất do khói hay nhiệt thì không được công nhận là tổn thất chung.

- *Tàu tự nguyện vào cạn (Voluntary stranding – Rule V):*

Điều này quy định, tàu khi chạy vào cạn một cách cố ý vì an toàn chung thì dù tàu có bị dạt vào cạn hay không, những mất mát hay hư hỏng do hành động này đều được bồi thường như tổn thất chung. Ví dụ: tàu bị thùng, để tránh nguy cơ bị chìm, thuyền trưởng đã quyết định cho tàu vào bãi cạn. Các tổn thất gây ra do tàu bị mắc cạn này được thừa nhận là hy sinh tổn thất chung.

- *Hư hại máy chính và nồi hơi (Damage to machinery and boiler – Rule VII)*

Điều này quy định rằng những tổn thất về máy chính và nồi hơi do hành động cứu hộ gây nên khi tàu bị mắc cạn được công nhận là tổn thất chung. Nhưng nếu tàu đang nổi thì những mất mát, hư hại do sử dụng máy chính và nồi hơi trong bất kỳ tình huống nào cũng đều không được chấp nhận là tổn thất chung. Ví dụ: tàu bị mắc cạn và đang trong tình trạng nguy hiểm, phải sử dụng máy chính và chân vịt để đưa tàu ra cạn thì những tổn thất đối với chân vịt và máy tàu được công nhận là tổn thất chung.

- *Nguyên vật liệu của tàu dùng để đốt thay nhiên liệu (Ship's Materials and Stores Burnt for Fuel – Rule IX)*

Khi gặp sự cố dẫn đến thiếu nhiên liệu để tiếp tục hành trình theo kế hoạch, tàu phải dùng nguyên vật liệu của tàu để đốt làm nhiên liệu. Các nguyên vật liệu này được xem là tổn thất chung. Ví dụ: trong quá trình hành trình, tàu gặp bão nên phải tìm nơi trú bão làm hành trình bình thường bị tăng lên gây thiếu nhiên liệu theo kế hoạch, phần nhiên liệu tàu phải cung cấp thêm để thực hiện tiếp hành trình được chấp nhận là tổn thất chung.

- *Hư hại hàng hóa trong việc dỡ hàng v.v. (Damage to cargo in discharging ect. – Rule XII)*

Những tổn thất về hàng hóa, nhiên liệu, hay đồ dự trữ gây ra do việc xếp, dỡ hàng, lưu kho, tái xếp hàng (tại cảng lánh nạn) được tính vào tổn thất chung khi và chỉ khi phí tổn của các xử lý này được công nhận là tổn thất chung.

5.2 Chi phí tổn thất chung (General Average Expenditures):

Chi phí tổn thất chung là những chi phí phát sinh do hành động tổn thất chung. Theo quan điểm của luật Anh, chỉ những biện pháp và chi phí nhằm mục đích bảo vệ an toàn chung mới là tổn thất chung. Theo York – Atwerp, khi đã công bố hành động tổn thất chung, tất cả những chi phí để bảo tồn hàng hóa và để tàu có thể hành trình được đều là tổn thất chung.

Các chi phí tổn thất chung có thể bao gồm:

- *Tiền công cứu hộ (Salvage remuneration – Rule VI)*

Quy tắc York – Antwerp 1994 quy định tiền công cứu hộ dù có ký kết hợp đồng hay không được thực hiện vì an toàn chung của phiêu trình hàng hải phải được

coi là tổn thất chung. Các bên liên quan phải đóng góp để trả tiền công cứu hộ theo tỉ lệ giá trị đã được cứu hộ.

- *Chi phí làm nhẹ tàu và các tổn thất liên quan khi mắc cạn (Expenses Lightening a ship when ashore and consequent Damage – Rule VIII).*

Điều này quy định khi tàu bị mắc cạn, phải dỡ hàng để làm nổi tàu thì các chi phí dỡ hàng và các tổn thất và mất mát đối với hàng hóa do hành động dỡ hàng này gây ra đều được chấp nhận là tổn thất chung.

- *Chi phí tại cảng lánh nạn.v.v. (Expenses at port of refuge, etc. – Rule X)*

+ Do hậu quả của tai nạn, tàu phải vào cảng lánh nạn và hành động này được xác định là tổn thất chung. Các chi phí ra vào cảng, cảng phí, nhiên liệu đã sử dụng tại cảng lánh nạn được chấp nhận là tổn thất chung, nhưng với điều kiện là sau đó tàu tiếp tục hành trình với hàng hóa ban đầu. Nếu hành trình bị hủy bỏ thì các chi phí trên không được tính vào tổn thất chung. Nếu tại cảng lánh nạn không có khả năng sửa chữa, tàu phải đi đến một cảng khác để sửa chữa và tiếp tục hành trình thì các chi phí nói trên được tính gộp vào cảng tiếp theo và xem đây là cảng lánh nạn, và các phí tổn di chuyển tàu, kể cả chi phí sửa chữa tạm thời và lai dắt được chấp nhận là tổn thất chung.

+ Các phí tổn về dịch chuyển hàng hàng trên tàu hay bốc dỡ hàng, nhiên liệu hay đồ dự trữ dù ở cảng hay nơi bốc hàng, ghé vào hay lánh nạn đều được công nhận là tổn thất chung, khi việc dịch chuyển hay dỡ hàng này là cần thiết cho an toàn chung hoặc tạo điều kiện để sửa chữa tổn hại cho tàu nếu chúng cần thiết để tàu tiếp tục hành trình an toàn. Các phí tổn này không được công nhận là tổn thất chung khi nó phát sinh vì mục đích nhằm xếp hàng hóa lại vì xô lệch trong hành trình, trừ khi việc sắp xếp lại hàng hóa là cần thiết cho an toàn chung.

+ Khi phí tổn dịch chuyển hay bốc dỡ hàng hóa, nhiên liệu, đồ dự trữ được chấp nhận là tổn thất chung, thì phí tổn kho bãi, kể cả bảo hiểm nếu là hợp lý cũng được chấp nhận là tổn thất chung. Trường hợp tàu không còn hoạt động được nữa hay không thể tiếp tục hành trình ban đầu thì chi phí kho bãi chỉ được tính vào tổn thất chung đến ngày tàu bị ngưng hoạt động hay từ bỏ hành trình, hay đến ngày

hoàn tất việc dỡ hàng nếu việc tàu bị ngưng hoạt động hay từ bỏ hành trình xảy ra trước.

- *Lương và chi phí duy trì thuyền viên và các chi phí đưa tàu vào cảng lánh nạn (Wages and Maintenance of Crew and other expense bearing up for and in a port of refuge ... - Rule XI).*

+ Theo quy tắc này, tiền lương và cung ứng cho thủy thủ và các chi phí khác phải gánh chịu do phải kéo dài thời gian hành trình để vào cảng hay nơi lánh nạn, hoặc trở lại cảng, nơi bốc hàng đều coi là tổn thất chung.

+ Tiền lương và cung ứng cho thủy thủ và các chi phí hợp lý khác phải gánh chịu trong thời gian tàu nằm cảng vì mục đích an toàn chung hoặc để tiến hành sửa chữa thiệt hại của tàu nhằm đảm bảo cho tàu tiếp tục hành trình an toàn được chấp nhận là tổn thất chung.

+ Khi tàu không hoạt động được nữa hay không tiếp tục hành trình ban đầu được thì các chi phí trên chỉ được chấp nhận là tổn thất chung đến ngày tàu ngưng hoạt động hay từ bỏ hành trình, hoặc cho đến ngày kết thúc dỡ hàng nếu việc ngưng hoạt động hay từ bỏ hành trình xảy ra trước. Cảng phí phải trả trong thời gian lưu lại đặc biệt này cũng được công nhận là tổn thất chung.

- *Sửa chữa tạm thời (Temporary Repairs – Rule XIV)*

Chi phí sửa chữa tạm thời do tàu gặp sự cố nhanh chóng thực hiện hành trình vì an toàn chung thì được tính vào tổn thất chung, nhưng không bị khấu trừ theo điều khoản “mới thay cũ” – “New for old”.

- *Tổn thất về cước phí (Loss of Freight – Rule XV)*

Quy tắc này quy định, nếu có tổn thất chung thì thiệt hại về cước phí cũng được coi là tổn thất chung. Chúng ta giả định rằng cước phí là một trong những quyền lợi hữu quan trong chuyến hành trình chung này và vì thế nó cũng tham gia vào sự đóng góp tổn thất chung. Cước phí thường được trả khi giao hàng. Cho nên việc vớt hàng xuống biển kéo theo việc thất thu trong thu cước phí và chủ tàu có quyền khiếu nại để yêu cầu tất cả các bên được hưởng lợi đóng góp vào. Trường hợp cước phí đã trả trước thì chủ tàu phải hoàn trả lại nếu ông ta không có quyền chính đáng

để thu cước. Nói cách khác, cước phí là rủi ro mà chủ tàu phải gánh chịu cho tới cuối hành trình, điều đó cũng có nghĩa là chủ tàu mong đạt được lợi ích từ những hoạt động để hoàn tất chuyến đi sau một tai nạn. Thông thường các bên thỏa thuận với nhau rằng cước phí được trả trước với hiệu lực chung cục, tức là cước phí được trả trước khi khởi hành và không được đòi lại bất kể là tàu hoặc/và hàng hóa bị mất. Trong những trường hợp đó, cước phí không còn là một lợi ích riêng rẽ trong tổn thất chung nữa mà nó đã được đưa vào trong giá trị của hàng hóa (theo Quy tắc XVII). Cho nên, khi xác định trị giá đóng góp của hàng hóa, người ta phải xét xem cước phí đã được trả trước với hiệu lực chung cục hay không - điều này sẽ dẫn tới trị giá đóng góp cao hơn của hàng hóa.

6. Tính toán phân chia tổn thất chung:

Việc giải quyết các tranh chấp về tổn thất chung thường do người phân bổ tổn thất chung lo liệu. Đó là một chuyên gia trong việc thu xếp tổn thất chung. Trong việc phân bổ tổn thất chung, người phân bổ tổn thất có nhiệm vụ:

- Tiến hành một cuộc điều tra để xác định xem vụ việc có thỏa mãn các điều kiện về tổn thất chung không.
- Tính toán xem những tổn thất, hư hỏng và các chi phí nào đủ điều kiện được coi là tổn thất chung.
- Xác định giá trị tài sản nào sẽ được dùng làm cơ sở cho việc tính mức đóng góp của 3 bên hữu quan (tàu, hàng hóa, cước phí).
- Tính toán mức đóng góp tương ứng của từng bên.

Tổn thất chung được phân bổ cho tất cả các bên có quyền lợi được cứu trên tàu. Đó là chủ tàu, chủ hàng và bên có cước phí vận chuyển. Tổn thất chung được phân bổ theo tỉ lệ tương ứng với giá trị tàu, hàng hóa, tiền cước vận chuyển, tiền công vận chuyển hành khách ở nơi và thời điểm mà tàu ghé vào cảng sau khi xảy ra tổn thất chung. Việc phân bổ tổn thất chung được tiến hành qua 5 bước như sau:

Bước 1: Xác định giá trị tổn thất chung.

Hành vi tổn thất chung có thể dẫn tới mất mát, thiệt hại cho tàu hay hàng hóa, hoặc tổn thất về cước phí. Chẳng hạn, người ta phải cắt bỏ một chỗ của thân tàu để dập lửa cháy trong hầm hàng, hoặc cho bơm xả ra ngoài một lượng dầu để con

tàu ra khỏi nơi mắc cạn. Ngoài ra, hành vi tổn thất chung có thể bao gồm hoặc dẫn đến các khoản chi phí bất thường – ví dụ khoản tiền phải trả cho công tác cứu hộ.

Xác định giá trị tổn thất chung là xác định giá trị tài sản hy sinh và các chi phí liên quan đến hành động tổn thất chung đã được trình bày ở phần trên theo quy tắc York – Antwerp.

- Tổn thất về hàng hóa:

Trị giá của hàng hóa tham gia phân bổ tổn thất chung được xác định dựa vào giá trị của hàng tốt vào lúc dỡ hàng theo hóa đơn thương mại giao cho người nhận hàng, hoặc theo giá trị của hàng lúc gửi hàng. Giá trị hy sinh tổn thất chung hàng hóa chính là mức giảm giá trị của hàng hóa tại thời điểm dỡ hàng và/hoặc giá trị của lượng hàng tốt bị thiếu hụt, mất mát (sau khi đã khấu trừ giá trị tổn thất riêng của hàng hóa trước khi xảy ra tổn thất chung).

Khi hàng hóa tổn thất đem bán thanh lý và mức độ tổn thất chưa được xác định bằng phương pháp thỏa thuận nào khác thì giá trị tổn thất của hàng hóa được xác định bằng số tiền chênh lệch theo giá hàng tốt và giá hàng bán thanh lý (sau khi đã khấu trừ giá trị tổn thất riêng của hàng hóa trước khi xảy ra tổn thất chung).

Hàng hóa xếp lên tàu bị kê sai thấp hơn giá trị thực thì giá trị tổn thất chung được xác định theo giá trị được khai.

- Tổn thất về tàu:

Giá trị tổn thất của tàu, máy móc, trang thiết bị trong hy sinh tổn thất chung được xác định như sau:

+ Khi sửa chữa hay thay thế: là phí tổn hợp lý khi sửa chữa hay thay thế được khấu trừ theo điều XII của quy tắc York – Antwerp, 1994.

+ Khi không sửa chữa, thay thế: là khoản giảm giá trị hợp lý của tàu bị tổn hại do hy sinh tổn thất chung, nhưng không vượt quá giá sửa chữa ước tính. Nếu tàu bị tổn thất toàn bộ thực tế hoặc khi phí tổn sửa chữa vượt quá giá trị tàu sau khi sửa chữa, số tiền tổn thất chung là khoản chênh lệch giữa giá trị của tàu ước tính lúc nguyên lành sau khi khấu trừ phí tổn sửa chữa ước tính cho phần tổn hại không phải tổn thất chung và giá trị tàu trong tình trạng bị tổn hại (có thể tính theo giá bán thực).

Bước 2: Xác định giá trị chịu phân chia tổn thất chung:

Là giá trị của tất cả các quyền lợi có mặt trên tàu ngay trước khi xảy ra hành động tổn thất chung. Các tổn thất riêng không phải tham gia đóng góp tổn thất chung, nhưng các tổn thất riêng xảy ra sau tổn thất chung thì phải chịu phân bổ tổn thất chung. Ngưng hàng hóa đã được tháo dỡ khỏi tàu trước khi hành động tổn thất chung hoặc được xếp lên tàu sau khi có hành động tổn thất chung và các hành lý đồ dùng cá nhân của hành khách không gói theo vận đơn thì không phải tham gia đóng góp phân bổ tổn thất chung. Hàng hóa kê khai man hay không kê khai thì không được xem là tổn thất chung nhưng vẫn phải chịu trách nhiệm đóng góp tổn thất chung. Hàng hóa được xếp lên tàu bị kê sai thấp hơn giá trị thực thì giá trị đóng góp tổn thất chung được xác định theo giá trị thực của hàng hóa, mặc dù giá trị tổn thất chung của hàng hóa này được tính theo giá trị khai báo.

Người ta tính toán giá trị phân bổ bằng hai cách:

Cách 1: Dựa vào giá trị của tàu và hàng trước khi tổn thất chung (lúc bắt đầu khởi hành an toàn):

$$\begin{array}{l} \text{Giá trị chịu} \\ \text{phân bổ tổn} \\ \text{thất chung} \end{array} = \begin{array}{l} \text{Giá trị của tàu và hàng khi} \\ \text{chưa có tổn thất, kể cả chi phí} \\ \text{sửa chữa tạm thời} \end{array} - \begin{array}{l} \text{Giá trị tổn thất riêng} \\ \text{xảy ra trước tổn thất} \\ \text{chung} \end{array}$$

Cách 2: Dựa vào giá trị của tàu và hàng lúc kết thúc hành trình:

$$\begin{array}{l} \text{Giá trị chịu} \\ \text{phân bổ tổn} \\ \text{thất chung} \end{array} = \begin{array}{l} \text{Giá trị tàu và} \\ \text{hàng khi tàu về} \\ \text{đến cảng} \end{array} + \begin{array}{l} \text{Giá trị hy} \\ \text{sinh tổn thất} \\ \text{chung} \end{array} + \begin{array}{l} \text{Giá trị tổn thất riêng} \\ \text{xảy ra sau tổn thất} \\ \text{chung} \end{array}$$

Trong đó:

- Giá trị của hàng hóa gồm cả chi phí bảo hiểm và cước phí vận chuyển. Chi phí sửa chữa tạm thời là chi phí tạm thời sửa chữa những hư hỏng do hành động tổn thất chung gây ra để đảm bảo cho hành trình về đến cảng đích hay nơi để tiến hành sửa chữa chính thức an toàn.

- Giá trị của tàu khi về đến cảng bao gồm giá trị của con tàu trong tình trạng hư hỏng cộng với chi phí sửa chữa tạm thời. Giá trị hàng hóa về đến cảng bao gồm giá trị hàng hóa thực nhận trong tình trạng nguyên vẹn và cả trạng thái hư hỏng.

- Giá trị tổn thất riêng và các chi phí liên quan đến tổn thất riêng được xác định theo nguyên nhân rủi ro tai nạn bất ngờ và hậu quả chỉ liên quan đến một vài quyền lợi trên tàu.

Bước 3: Tính tỉ lệ phân chia tổn thất chung

Những mất mát thiệt hại và các khoản chi phí được phép tính vào tổn thất chung được phân chia giữa các bên có quyền lợi liên quan dựa trên giá trị tương ứng của chúng. Một vấn đề quan trọng là những giá trị này được tính như thế nào.

Tỉ lệ phân bổ tổn thất chung là một tỉ lệ nhất định tính bình quân để phân bổ cho các quyền lợi có mặt trên tàu trước khi có hành động tổn thất chung (Quyền lợi chịu đóng góp tổn thất chung) tùy theo giá trị tài sản của mình lúc đó.

$$\text{Tỉ lệ phân bổ tổn thất chung} = \frac{\text{Giá trị hy sinh tổn thất chung và chi phí tổn thất chung}}{\text{Giá trị chịu phân bổ tổn thất chung}} \times 100\%$$

Khi đã xác định được giá trị tổn thất chung và đã tính toán được giá trị chịu phân chia tổn thất chung, người ta có thể xác lập việc đóng góp vào tổn thất chung. Giả sử chúng ta cho rằng tổn số tiền tổn thất chung là 100.000 USD và tổng cộng trị giá đóng góp là 1.000.000 USD, thì tỉ lệ tổn thất chung là 10%, tức là mỗi bên hữu quan phải trả 10% của trị giá tài sản cứu được như là phần đóng góp vào tổn thất chung.

Bước 4: Tính toán đóng góp tổn thất chung:

$$\text{Số tiền đóng góp tổn thất chung} = \text{Giá trị chịu phân bổ tổn thất chung của mỗi bên} \times \text{Tỉ lệ phân bổ tổn thất chung}$$

Trên hành trình của tàu, các bên có quyền lợi phải đóng góp bao gồm chủ tàu, chủ hàng với người thu tiền cước phí hoặc đã trả tiền cước phí vận tải.

Bước 5: Tính kết quả tài chính:

Là số tiền thực sự thu về hay bỏ ra sau khi trừ tiền đóng góp tổn thất chung của mỗi bên liên quan đến tổn thất chung.

$$\begin{array}{l} \text{Số tiền thu về hay bỏ ra} \\ \text{sau khi đóng góp tổn} \\ \text{thất chung} \end{array} = \begin{array}{l} \text{Số tiền đóng góp tổn} \\ \text{thất chung} \end{array} - \begin{array}{l} \text{Giá trị hy sinh tổn thất} \\ \text{chung và chi phí trong} \\ \text{tổn thất chung} \end{array}$$

Ghi chú:

- Nếu “số tiền đóng góp tổn thất chung” mà lớn hơn “giá trị hy sinh tổn thất chung” thì là số tiền bỏ ra. Còn ngược lại nếu “số tiền đóng góp tổn thất chung” mà nhỏ hơn “giá trị hy sinh tổn thất chung” thì là số tiền thu về.

- Ở bước 4 tổng số tiền góp của các chủ hàng và chủ tàu phải bằng giá trị tài sản và chi phí tổn thất chung.

- Ở bước 5 tổng số tiền các bên được quyền thu về phải bằng tổng số tiền các bên phải bỏ ra.

7. Những việc thuyền trưởng cần làm khi xảy ra tổn thất chung:

Tùy theo địa điểm, mức độ và tính chất của tổn thất chung mà thuyền trưởng cần phải có những hành động khác nhau, song trong hầu hết mọi trường hợp, thuyền trưởng phải tiến hành báo cáo cho chủ tàu những thông tin tối thiểu và thực hiện những công việc sau:

- Chi tiết những việc cần làm để cứu tàu, người và hàng hóa trên tàu khỏi một hiểm họa chung và các công việc phải thực hiện để đưa tàu đến bến an toàn. Hành động này có thể do tàu tự thực hiện hay phải gọi cứu hộ hay cứu hợp đồng cứu hộ.

- Toàn bộ khoảng thời gian và chi phí tại cảng lánh nạn.

- Mức độ và nguyên nhân tổn thất đối với tàu, những sửa chữa tạm thời cần thiết hay phải lên đà hoặc dỡ hàng.

- Khối lượng ước tính, trị giá và nguyên nhân của lượng hàng phải dỡ.

- Thực hiện những hành động cần thiết theo các yêu cầu của người bảo hiểm thân tàu hay bảo hiểm P & I hoặc giám định viên do bảo hiểm chỉ định.

- Số liệu về lượng hàng hóa có trên tàu và thời điểm xảy ra sự cố.

- Số liệu xác định hoặc dự đoán về tổn thất đối với hàng hóa.

- Trong trường hợp phải từ bỏ hành trình do phải sửa chữa tàu, việc sắp xếp để gọi tiếp hàng đến cảng đích hoặc khả năng bán hàng tại cảng lánh nạn như thế nào.

- Chi phí ước tính đã chi hoặc sẽ phải chi như chi phí cửa hộ, cảng phí, phí xếp dỡ, chuyển tải, lưu kho, chất xếp lại hàng, sửa chữa tạm thời, sửa chữa lâu dài, phí giảm định, phí đại lý, chi phí cho thuyền viên v.v...

8. Thủ tục tuyên bố tổn thất chung:

Khi có hành động tổn thất chung là có tổn thất chung. Tuy nhiên tổn thất chung chỉ thực sự có ý nghĩa khi nó được các bên có quyền lợi được cứu tham gia đóng góp. Trong luật pháp của nhiều nước, để đảm bảo sự đóng góp của các bên liên quan, chủ tàu phải chính thức tuyên bố tổn thất chung. Tuy nhiên trường hợp, tuyên bố tổn thất chung chính là quyết định của chủ tàu nhằm có được sự đảm bảo đóng góp từ phía chủ hàng. Việc tuyên bố tổn thất chung đôi khi chỉ là một tuyên bố đề phòng trước khi giao hàng khi mà việc đánh giá tổn thất chưa thể xác định được một cách thỏa đáng.

Tùy thuộc vào mỗi bên liên quan là chủ tàu, chủ hàng, hay người bảo hiểm hàng hóa mà việc tuyên bố tổn thất chung được thực hiện như sau:

(a) Đối với chủ tàu:

Chủ tàu có trách nhiệm cá nhân trong việc đóng góp cho giá trị của con tàu. Ngoài ra, phần đóng góp đó được bảo đảm bằng quyền cầm giữ hàng hải con tàu. Chủ hàng không có trách nhiệm cá nhân tương ứng trong phần đóng góp vào tổn thất chung, nhưng cũng như trên, bản thân hàng hóa lại có trách nhiệm, và người ta có quyền cầm giữ hàng hải đối với hàng hóa. Để đảm bảo rằng hàng hóa phải thực sự đóng góp, luật pháp của các quốc gia thường quy định rằng chủ tàu không được giao hàng cho chủ hàng trừ khi chủ hàng chấp nhận trách nhiệm cá nhân và cung cấp một sự bảo đảm cho việc đóng góp.

Khi xảy ra tổn thất chung, chủ tàu phải gửi tuyên bố tổn thất chung (General Average Declaration) cho các bên liên quan bằng văn bản nhằm yêu cầu việc đảm bảo đóng góp tổn thất chung trước khi giao hàng. Thông thường, chủ tàu yêu cầu chủ hàng ký giấy cam kết tổn thất chung (General Average Bond) và ký quỹ tổn thất chung (General Average Deposit) hoặc ký thư bảo lãnh tổn thất chung (General

Average Guarantee) và đề nghị chỉ định giám định viên (General Average Surveyor) và chuyên viên phân chia tổn thất chung (General Average Adjuster).

- **Giấy cam kết tổn thất chung (General Average Bond):** là một bản cam kết, theo đó chủ hàng đồng ý cho chủ tàu chỉ định giám định viên và chuyên viên phân chia tổn thất chung để xác định và phân chia tổn thất chung đồng thời đồng ý ký quỹ tổn thất chung hay nộp thư bảo lãnh tổn thất chung của người bảo hiểm hàng hóa. Cam kết tổn thất chung cùng với số tiền ký quỹ tổn thất chung hay thư bảo lãnh tổn thất chung phải được chủ hàng nộp cho chủ tàu trước khi tàu giao hàng. Giấy cam kết tổn thất chung được người nhận hàng ký trước khi xác định mức tỉ lệ đóng góp tổn thất chung, cũng có khi những người nhận hàng cùng ký, có khi từng người ký riêng. Nhưng nếu trước khi nhận hàng, người nhận hàng đã ký quỹ tổn thất chung hoặc người bảo hiểm hàng hóa đưa ra thư bảo lãnh tổn thất chung thì không nhất thiết phải ký giấy cam kết tổn thất chung. Trong vận tải thương mại quốc tế thường dùng mẫu General Average Bond của Lloyd's.

- **Ký quỹ tổn thất chung (General Average Deposit):** là biên bản cùng với số tiền mà chủ hàng phải nộp cho chủ tàu tương ứng với giá trị đóng góp tổn thất chung ước tính mà chủ hàng phải đóng góp. Căn cứ theo tập quán quốc tế, nếu người nhận hàng chưa đóng góp phần tiền được phân bổ cho tổn thất chung thì không thể giao hàng. Người vận tải có quyền áp dụng quyền cầm giữ đối với hàng hóa khi chưa nhận được sự đóng góp của người nhận hàng. Thuyền trưởng hoặc đại lý của tàu cần phải bảo đảm rằng số tiền ký quỹ như là vật bảo đảm cho hàng hóa ít nhất phải bằng với số tiền mà người nhận hàng rút cuộc phải có trách nhiệm trả vào phần đóng góp cho tổn thất chung, vì quyền cầm giữ hàng hải của chủ tàu đối với hàng hóa không còn nữa một khi nó được giao cho người nhận hàng.

Tuy nhiên, có những lô hàng, chỉ khi nào kiểm đếm xong thì mới xác định được tỉ lệ đóng góp tổn thất chung, đòi hỏi thời gian kéo dài. Nếu đợi phân chia phần đóng góp xong mới giao hàng thì có khả năng phát sinh tổn thất trực tiếp do hàng hóa hư hỏng, chi phí bảo quản... hoặc do giá cả thị trường biến động gây bất lợi cho người nhận hàng, trong trường hợp đó, người nhận hàng có thể ký quỹ (đặt cọc) tổn thất chung để nhận hàng, có nghĩa là dùng phương thức ký quỹ để thay thế cho việc lưu giữ hàng hóa. Quỹ đặt cọc tổn thất chung xác định dựa trên dự toán

phân chia tổn thất chung, thông thường điều vượt quá số tiền đóng góp, sau khi xác định số tiền đóng góp chính xác thì phần dư thừa được hoàn trả lại.

- **Thư bảo lãnh tổn thất chung (General Average Guarantee):** vì hàng hóa chuyên chở trên tàu đều được mua bảo hiểm, phần phân bổ tổn thất chung của hàng hóa do người bảo hiểm hàng hóa bồi thường. Do đó, trong nhiều trường hợp chủ tàu chấp nhận chủ hàng nộp thư bảo lãnh tổn thất chung thay cho việc ký quỹ tổn thất chung. Thư bảo lãnh tổn thất chung là bản cam kết do người bảo hiểm hàng hóa lập để đảm bảo sẽ đóng góp tổn thất chung sau khi giá trị phân bổ tổn thất chung đã được chuyên viên phân chia tổn thất chung xác định.

Tuy nhiên, thư bảo lãnh tổn thất chung được đưa ra trên cơ sở trách nhiệm bồi thường tổn thất trong hợp đồng bảo hiểm của nhà bảo hiểm, người bảo hiểm không thể chi ra số tiền đóng góp tổn thất chung vượt quá giới hạn trách nhiệm của họ. Vì vậy, thư bảo lãnh tổn thất chung không hoàn toàn hiệu quả như ký quỹ tổn thất chung. Thư bảo lãnh tổn thất chung mà công ty bảo hiểm đưa ra có hai loại:

+ **Bảo lãnh giới hạn (Limited Guarantee):** tiền phân bổ đóng góp vào tổn thất chung và tiền bảo hiểm hàng hóa mà người bảo hiểm phải trả thường không giống nhau. Nếu tiền đóng góp tổn thất chung nhỏ hơn tiền bồi thường bảo hiểm thì công ty bảo hiểm chỉ trả toàn bộ tiền đóng góp tổn thất chung, ngược lại thì công ty bảo hiểm chỉ bồi thường một phần theo tỉ lệ, phần còn lại phía hàng hóa gánh chịu. Limited Guarantee là một loại đảm bảo chi trả phần đóng góp phân bổ tổn thất chung theo tỉ lệ giữa tiền bồi thường bảo hiểm với tiền đóng góp tổn thất chung lấy tiền bồi thường bảo hiểm làm giới hạn.

+ **Bảo lãnh không giới hạn (Unlimited Guarantee):** cũng có khi công ty bảo hiểm chấp nhận thư bảo lãnh tổn thất chung với mức phân chia tổn thất chung không bị ràng buộc bởi số tiền bồi thường của bảo hiểm, sự bảo lãnh như vậy gọi là bảo lãnh không giới hạn. Công ty bảo hiểm có trách nhiệm chi trả toàn bộ phần đóng góp theo biên bản tính toán phân chia tổn thất chung của phía hàng hóa, sao đó công ty bảo hiểm đòi lại phía hàng hóa phần chênh lệch vượt quá trách nhiệm bồi thường của bảo hiểm đối với tổn thất chung.

(b) Đối với chủ hàng:

Khi nhận được tuyên bố tổn thất chung của chủ tàu, chủ hàng phải báo ngay cho người bảo hiểm hàng hóa biết đồng thời xem xét tuyên bố này có hợp lý không, nếu không thì phải tiến hành khiếu nại kịp thời. Muốn vậy trong quá trình giao dịch với chủ tàu, chủ hàng phải tìm hiểu kỹ các thông tin liên quan đến sự cố bao gồm: thời gian, địa điểm xảy ra sự cố, mức độ tổn thất về hàng hóa.

Trường hợp phải vớt hàng xuống biển, dỡ hàng bắt buộc để cứu tài sản chung, dỡ hàng lên kho bãi tại cảng lánh nạn hoặc phải chuyển tải sang tàu khác, chủ hàng phải yêu cầu chủ tàu cung cấp tình hình thực tế về tổn thất (số lượng mức độ) để có thể quyết định xem có nên từ bỏ hàng hay không.

Để được chủ tàu giao hàng nhằm giải phóng hàng, chủ hàng cần phải ký kết các chứng từ sau:

- *Giấy cam kết tổn thất chung.*
- *Ký quỹ tổn thất chung hay nộp thư bảo lãnh tổn thất chung.*
- *Bảng kê khai giá trị hàng (Valuation Form).* Đây là bảng kê khai hàng hóa tham gia phân bổ tổn thất chung của chủ hàng, trong đó nêu rõ giá trị của từng loại hàng hóa. Thông thường giá kê khai là giá CIF.
- *Thỏa thuận không thể tách rời (Non-separation agreement).* Đây là một chứng từ mà chủ tàu yêu cầu chủ hàng trong trường hợp sau sự cố tổn thất chung hàng được chuyển tải sang một phương tiện vận chuyển khác để đưa về cảng đích do tàu không thể tiếp tục hành trình hay cần phải thu xếp để đưa hàng về cảng đích sớm theo quy định. Trong quãng đường chuyển tải, giữa tàu ban đầu và hàng hóa không còn mối quan hệ vận chuyển nữa, do vậy để đảm bảo chủ hàng đóng góp tổn thất chung, chủ tàu yêu cầu chủ hàng phải ký thỏa thuận không thể tách rời trước khi hàng được chuyển tải sang phương tiện khác.

Hàng hóa chắc chắn là vật bảo đảm cho sự đóng góp của chủ hàng vào tổn thất chung cho đến khi người ta tính toán xong phần đóng góp cần thiết của từng bên. Tuy nhiên, hàng hóa có thể được giao cho người nhận nếu có giấy cam kết đóng góp tổn thất chung (General Average Bond) hoặc ký quỹ tổn thất chung bằng tiền mặt (theo đó người gửi sẽ được giao một biên nhận đã ký quỹ tổn thất chung) hay giấy bảo đảm của người bảo hiểm (General Average Guarantee) đều được xem

như một sự bảo đảm. Giấy cam kết đóng góp tổn thất chung có hai phần. Phần thứ nhất, thí dụ trong giấy cam kết đóng góp tổn thất của hãng Lloyd's (LAB 77) do người nhận hàng ký và gửi cho đại lý của tàu, người sẽ nhận hàng sau này. Sau khi người nhận hàng đã kiểm tra hàng hóa thì mới hoàn tất phần hai (tức là mẫu định giá) và gửi lại cho người tính toán và phân bổ tổn thất chung cùng với bản sao của bất cứ tài liệu hỗ trợ kèm theo nào.

(c) Đối với người bảo hiểm hàng hóa:

Trong trường hợp tổn thất chung để giải phóng hàng mà chủ tàu không phải ký quỹ tổn thất chung, nếu chủ tàu chấp nhận, người bảo lãnh phải ký thư bảo lãnh tổn thất chung cam kết thanh toán số tiền đóng góp tổn thất chung được phân bổ cho chủ hàng. Thư bảo lãnh do người bảo hiểm hoặc đại lý bồi thường của người bảo hiểm cấp.

Hiện nay trên thế giới người ta thường sử dụng các mẫu giấy cam kết tổn thất chung, ký quỹ tổn thất chung, thư bảo lãnh tổn thất chung, bảng kê khai giá trị hàng, thỏa thuận không thể tách rời theo mẫu của Lloyd's.

Trên thực tế, sự đóng góp của tàu vào trong tổn thất chung sẽ được người bảo hiểm thân tàu thanh toán; phần đóng góp của hàng hóa sẽ được thanh toán bởi bảo hiểm hàng hóa; phần đóng góp của cước phí – theo mức độ nó đóng góp như là một quyền lợi riêng, sẽ được thanh toán bởi bảo hiểm cước phí của hành trình.

9. Những chứng từ cần thiết cho việc tính toán tổn thất chung:

Chủ tàu có trách nhiệm thu thập đầy đủ hồ sơ cần thiết cho việc tính toán tổn thất chung và gửi cho chuyên viên phân bổ tổn thất chung. Hồ sơ này thường bao gồm các giấy tờ sau:

- Kháng nghị hàng hải và trích sao nhật ký boong, nhật ký máy.
- Hợp đồng thuê tàu, lược khai hàng hóa, vận tải đơn.
- Chứng từ về giá trị của tàu, đơn bảo hiểm thân tàu.
- Hóa đơn thu cước vận chuyển.
- Biên bản giám định tàu, hàng hóa.
- Biên nhận về phí giám định và các chi phí liên quan.
- Hóa đơn sửa chữa các tổn thất của tàu.

- Biên lai thu cảng phí, đại lý phí, hóa đơn mua nhiên liệu, lương thực và phụ cấp, cung ứng thuyền viên.
- Chi phí xếp dỡ hàng để làm nổi tàu, chi phí xếp dịch hay sắp xếp lại hàng hóa.
- Các chi phí phát sinh tại cảng lánh nạn.
- Hợp đồng cứu hộ và chi phí cứu hộ.
- Bảo đảm tổn thất chung của các chủ hàng (bao gồm giấy cam kết tổn thất chung, ký quỹ tổn thất chung, thư bảo lãnh tổn thất chung, bảng kê khai giá trị hàng, thỏa thuận không thể tách rời).
- Hóa đơn mua hàng, phí bảo hiểm hàng hóa và các khiếu nại về hàng hóa, chi phí cho chuyên gia đến hiện trường để chỉ đạo, giải quyết sự cố.

Ngoài các chứng từ trên, trong từng trường hợp cụ thể, chuyên viên phân bổ tổn thất chung có thể yêu cầu cung cấp thêm những số liệu và chứng từ cần thiết khác. Chủ tàu phải có trách nhiệm đáp ứng các yêu cầu này.

10. Phân biệt tổn thất riêng và tổn thất chung:

Trong các tổn thất, nếu không phải là tổn thất chung thì đều là tổn thất riêng. Tổn thất riêng là những tổn thất chỉ liên quan đến một hay một số bên có quyền lợi liên quan trên tàu. Một số điểm sau cho thấy sự hình thành tổn thất riêng:

- Tổn thất tàu, hàng hóa do những tác động bất khả kháng của thiên tai và sự cố ngoài dự kiến gây ra.
- Tổn thất do những bất cẩn và sơ suất của phía tàu, phía hàng hóa và các bên liên quan khác gây ra.
- Những tổn thất và chi phí gây nên bởi kết quả của những giải pháp áp dụng vì an toàn đơn phương của tàu hoặc hàng hóa.
- Tổn thất gây ra do kết quả của những đặc tính tự nhiên của hàng hóa.

Những tổn thất do những nguyên nhân nói trên dẫn đến tàu chở hàng hóa trên hành trình đột nhiên mắc cạn, chạm đá ngầm, đâm va, bốc cháy, hoặc do sơ suất, bất cẩn trong việc điều khiển và quản lý tàu đều thuộc phạm vi tổn thất riêng.

Tổn thất riêng và tổn thất chung thường đan xen lẫn nhau, cài đặt vào nhau rất phức tạp, tổn thất này phát sinh, phần lớn ở mức độ nào đó, là để cố đề phòng hoặc làm giảm tổn thất kia. Ví dụ, tàu chạm đá ngầm, tôn đáy bị hư hỏng, dĩ nhiên là tổn thất riêng, sau khi chạm đá ngầm thì tàu có nguy cơ bị chìm, đó là nguy cơ

thật sự tồn tại, phía tàu đã áp dụng giải pháp hợp lý là chủ động cho tàu vào cạn để tránh nguy cơ chìm tàu và khiến cho tôn đáy tiếp tục hư hỏng thêm, loại tổn thất này dĩ nhiên là tổn thất chung. Nhưng để phân biệt rạch ròi mức độ tổn thất riêng và tổn thất chung của phần tôn đáy tàu trước và sau khi lên cạn là một việc hết sức khó khăn. Chính vì vậy, sau khi một tàu chở hàng tuyên bố tổn thất chung cần phải tiến hành hàng loạt công việc giám định mới phân biệt được đâu là tổn thất riêng, đâu là tổn thất chung.

Tổn thất riêng do đơn phương gánh chịu, không phân chia cho bên khác. Ngoài các nguyên nhân nêu ra ở trên, tổn thất riêng còn bao gồm các khía cạnh sau đây, các khía cạnh này thường đan xen vào trong tổn thất chung, nên chúng ta cần hết sức chú ý.

- Tổn thất gián tiếp: sau khi phát sinh tổn thất chung, thời gian của chuyến bị kéo dài làm ảnh hưởng đến hoạt động kinh doanh của chuyến sau, khiến chuyến sau bị tổn thất, hoặc gây nên tổn thất hàng hóa do giá cả thị trường biến động. Tất cả tổn thất đó là tổn thất riêng.

- Một số loại hàng hóa, theo tập quán hàng hải, đáng lẽ phải xếp trong hầm, nhưng vì dung tích hầm hàng không đủ hoặc do những nguyên nhân khác, theo yêu cầu của chủ hàng bằng văn bản, hàng này được xếp trên boong; sau khi áp dụng các giải pháp cho tổn thất chung đã vớt bỏ hàng hóa trên boong này xuống biển. Loại hy sinh như vậy vẫn là tổn thất riêng, trừ khi chủ hàng đưa ra được bằng chứng, chứng minh loại hàng hóa này xếp trên boong là phù hợp với tập quán hàng hải.

- Tổn thất của các loại hàng hóa khai man: các loại hàng hóa xếp lên tàu không được người vận tải chấp nhận, hoặc các loại hàng hóa không mang đúng tên thật của nó, sau khi bị hy sinh không được đền bù bổ sung tổn thất chung, phải tự chịu tổn thất. Nhưng nếu các loại hàng hóa này được cứu thì phải chịu tổn thất và chi phí của tổn thất chung giống như các hàng hóa khác.

- Tổn thất do hy sinh tài sản mà trước đó đã mất giá trị: ví dụ tàu trong hành trình gặp nạn, để cứu tàu và hàng hóa, ta phải cắt bỏ các phụ kiện đã hư hỏng, vớt bỏ hàng hóa tự cháy, vớt bỏ hàng hóa hư hỏng đã bị ngấm nước,... đều là tổn thất riêng.

- Trong hành trình tàu gặp sóng to gió lớn, để đảm bảo an toàn cho tàu và hàng hóa, phía tàu cho tăng tốc máy chính vượt tải thời gian dài, nếu máy tàu bị hỏng thì đó là tổn thất riêng. Đây là công việc bình thường của phía tàu phải thực hiện, tổn thất không phải là đặc biệt. Nhưng trường hợp máy này khác với trường hợp hỏng máy do tăng tải để thoát nạn, đây là một hành động đặc biệt vì máy tàu không được thiết kế để thực hiện công việc này.

CHƯƠNG III - CÁC NGUỒN LUẬT ĐIỀU CHỈNH VIỆC PHÂN CHIA TỔN THẤT CHUNG

1. Bộ luật hàng hải Việt Nam năm 2005:

Điều 213. Tồn thất chung

1. Tồn thất chung là những hy sinh và chi phí bất thường được thực hiện một cách có ý thức và hợp lý vì sự an toàn chung nhằm cứu tàu, hàng hoá, hành lý, tiền cước vận chuyển hàng hoá, tiền công vận chuyển hành khách thoát khỏi hiểm họa chung.

2. Chỉ những mất mát, hư hỏng và chi phí là hậu quả trực tiếp của hành động gây ra tồn thất chung mới được tính vào tồn thất chung.

3. Mọi mất mát, hư hỏng và chi phí liên quan đến các thiệt hại đối với môi trường hoặc là hậu quả của việc rò rỉ hoặc thải các chất gây ô nhiễm từ tài sản trên tàu trong hành trình chung trên biển không được tính vào tồn thất chung trong bất kỳ trường hợp nào.

4. Tiền phạt do dỡ hàng chậm và bất kỳ tổn thất hay thiệt hại phải chịu hoặc các chi phí phải trả do chậm trễ dù trong hay sau hành trình và bất kỳ thiệt hại gián tiếp nào khác không được tính vào tồn thất chung.

5. Chi phí đặc biệt vượt quá mức cần thiết chỉ được tính vào tồn thất chung trong giới hạn hợp lý đối với từng trường hợp cụ thể.

Điều 214. Phân bổ tồn thất chung

1. Tồn thất chung được phân bổ theo tỷ lệ trên cơ sở giá trị phần tồn thất trong hành động gây ra tồn thất chung và phần cứu được tại thời điểm và nơi tàu ghé vào ngay sau khi xảy ra tồn thất chung.

2. Các quy định tại khoản 1 Điều này cũng được áp dụng đối với trường hợp hiểm họa phát sinh do lỗi của người cùng có lợi ích trong tồn thất chung hoặc của người thứ ba.

3. Việc phân bổ tồn thất chung không loại trừ quyền của người liên quan đòi người có lỗi phải bồi thường cho mình.

4. Các nguyên tắc dùng để xác định cụ thể giá trị tổn thất và giá trị phân bổ tổn thất chung do các bên thoả thuận trong hợp đồng. Trường hợp không có thoả thuận trong hợp đồng thì người phân bổ tổn thất chung căn cứ vào các quy định của Chương này và tập quán quốc tế để giải quyết.

Điều 215. Phân bổ tổn thất chung cho hàng hoá bốc lậu lên tàu

Tổn thất của hàng hoá bốc lậu lên tàu hoặc khai sai về chủng loại và giá trị không được tính vào tổn thất chung; nếu hàng hoá đó cũng được cứu thoát khỏi hiểm họa chung thì cũng phải chịu một giá trị phân bổ tương ứng.

Điều 216. Tổn thất riêng

Mọi tổn thất về tàu, hàng hoá, hành lý, tiền cước vận chuyển hàng hoá, tiền công vận chuyển hành khách không được tính vào tổn thất chung theo nguyên tắc quy định tại Điều 213 của Bộ luật này được gọi là tổn thất riêng. Người bị thiệt hại không được bồi thường, nếu không chứng minh được tổn thất xảy ra do lỗi của người khác.

Điều 217. Tuyên bố tổn thất chung và chỉ định người phân bổ tổn thất chung

1. Việc xác định tổn thất chung, giá trị tổn thất và phân bổ tổn thất chung do người phân bổ tổn thất chung thực hiện theo chỉ định của chủ tàu.

2. Chủ tàu là người duy nhất có quyền tuyên bố tổn thất chung và chỉ định người phân bổ tổn thất chung của mình chậm nhất là ba mươi ngày, kể từ ngày tuyên bố tổn thất chung.

Điều 218. Thời hiệu khởi kiện về tổn thất chung

Thời hiệu khởi kiện về tổn thất chung là hai năm, kể từ ngày xảy ra tổn thất chung. Thời gian tiến hành phân bổ tổn thất chung không tính vào thời hiệu khởi kiện về tổn thất chung.

2. Quy tắc York-Antwerp, 1994:

Quy tắc về tổn thất chung lần đầu tiên được thông qua tại York (Anh) năm 1864 - Quy tắc York. Quy tắc York Antwerp hình thành từ năm 1877 nhưng được tu chỉnh vào các năm 1890, 1924, 1950, 1974, 1990, 1994 và được bổ sung vào năm 2004. Văn bản năm 1990 loại bỏ khỏi quy định tổn thất chung việc thanh toán khoản tiền bồi thường đặc biệt cho những người cứu hộ không nhận được tiền

thường cứu hộ. Những quy tắc này không được tìm thấy trong một công ước quốc tế. Những Quy tắc này được áp dụng trong các hợp đồng tàu biển bằng sự kết hợp chúng vào vận đơn và vào hợp đồng thuê tàu cho nên chúng là bộ phận của hợp đồng (xem GENCON, điều 11 và CONLINEBILL, điều 4). Tại nhiều nước các quy tắc chung để xác định nguyên tắc cơ bản của tổn thất chung đã được đưa vào trong luật pháp hàng hải quốc gia. Đối với những quy tắc về điều chỉnh chi tiết, người ta thường tham khảo quy tắc York – Antwerp, chẳng hạn “trừ khi được thỏa thuận khác, khoản tiền chi cho tổn thất chung về hư hỏng, mất mát và chi phí và sự phân chia từ đó sẽ được xác định bằng Quy tắc York – Antwerp, 1994”. Vì thế thậm chí cả trong trường hợp hợp đồng vận chuyển không dẫn chiếu gì tới Quy tắc York – Antwerp, 1994, thì nó vẫn có thể được áp dụng khi cần.

Quy tắc York – Antwerp, 1994 gồm 7 quy tắc chung (còn gọi là các Quy tắc Chữ) và 22 quy tắc về lý luận (còn gọi là Quy tắc Số). Ngoài ra, Quy tắc về giải thích quy định rằng, khi có tranh chấp thì Quy tắc Số có ưu thế hơn Quy tắc Chữ. Các quy tắc này, xét về mặt cấu trúc, chẳng hề có hệ thống và cũng chẳng logic chút nào, cho nên rất khó mà hiểu hết được nội dung của chúng.

QUY TẮC YORK-ANTWERP

(Sydney, ngày 8-10-1994)

Nghị quyết

Các đại biểu đại diện cho Hiệp hội Quốc gia về luật hàng hải của các nước được nêu dưới đây:

1-Đã ghi nhớ và thông qua những sửa đổi với quy tắc York-Antwerp,1974

2-Đề xuất gọi bản mới là quy tắc York-Antwerp,1994.

3-Đề nghị quy tắc York-Antwerp,1994 nên nhanh chóng được áp dụng trong việc giải quyết các khiếu nại về tổn thất chung, từ sau ngày 31/12/1994.

Rule of Interpretation***Quy tắc giải thích***

In the adjustment of general average the following Rules shall apply to the exclusion of any Law and Practice inconsistent therewith.

Các Quy tắc sau đây áp dụng cho việc phân bổ tổn thất chung và loại trừ mọi luật hoặc tập quán mâu thuẫn với các quy tắc này.

Except as provided by the Rule Paramount and the numbered Rules, general average shall be adjusted according to the lettered Rules.

Trừ trường hợp có quy định theo Quy tắc Paramount và các Quy tắc đánh số, tổn thất chung sẽ được tính toán theo các Quy tắc ghi bằng chữ cái.

Rule Paramount***Quy tắc Paramount***

In no case shall there be any allowance for sacrifice or expenditure unless reasonably made or incurred.

Mọi hy sinh hoặc chi phí sẽ không được thừa nhận là tổn thất chung trong bất kỳ trường hợp nào trừ khi chúng được thực hiện hoặc phải chịu một cách hợp lý.

Rule A***Quy tắc A***

There is a general average act when, and only when, any extraordinary sacrifice or expenditure is intentionally and reasonably made or incurred for the

common safety for the purpose of preserving from peril the property involved in a common maritime adventure.

Có một hành động tổn thất chung khi và chỉ khi có sự hy sinh hay chi phí bất thường được thực hiện một cách có cố ý và hợp lý vì sự an toàn chung nhằm cứu tài sản trong một hành trình chung trên biển.

General average sacrifices and expenditures shall be borne by the different contributing interests on the basis hereinafter provided.

Các hy sinh và chi phí tổn thất chung sẽ được phân bổ cho các bên có quyền lợi liên quan dưới đây.

Rule B

Quy tắc B

There is a common maritime adventure when one or more vessels are towing or pushing another vessel or vessels, provided that they are all involved in commercial activities and not in a salvage operation.

Một hành trình chung trên biển tồn tại khi một hoặc nhiều tàu đang kéo hoặc đẩy một hay nhiều tàu khác, với điều kiện là tất cả các tàu này đều phải tham gia vào các hoạt động thương mại chứ không phải trong một hoạt động cứu hộ.

When measures are taken to preserve the vessels and their cargoes, if any, from a common peril, these Rules shall apply.

Khi các biện pháp được tiến hành để cứu các tàu và hàng hoá trên tàu, nếu có, khỏi một hiểm họa chung thì các Quy tắc này sẽ được áp dụng.

A vessel is not in common peril with another vessel or vessels if by simply disconnecting from the other vessel or vessels she is in safety; but if the disconnection is itself a general average act the common maritime adventure continues.

Một tàu sẽ không ở trong hiểm họa chung với một hoặc các tàu khác nếu chỉ cần tách ra khỏi tàu hoặc các tàu đó thì nó sẽ ở trong tình trạng an toàn; nhưng nếu bản thân việc tách ra đó là một hành động gây tổn thất chung thì rủi ro hành trình chung trên biển vẫn tiếp tục tồn tại.

Rule C

Quy tắc C

Only such losses, damages or expenses which are the direct consequence of the general average act shall be allowed as general average.

Chỉ những mất mát, hư hỏng hoặc chi phí là hậu quả trực tiếp của hành động gây tổn thất chung mới được thừa nhận là tổn thất chung.

In no case shall there be any allowance in general average for losses, damages or expenses incurred in respect of damage to the environment or in consequence of the escape or release of pollutant substances from the property involved in the common maritime adventure.

Mọi mất mát, hư hỏng hay chi phí liên quan đến các thiệt hại đối với môi trường hoặc là hậu quả của sự để thoát hoặc thải các chất gây ô nhiễm từ các tài sản trong hành trình chung trên biển sẽ không được thừa nhận là tổn thất chung trong bất kỳ trường hợp nào.

Demurrage, loss of market, and any loss or damage sustained or expense incurred by reason of delay, whether on the voyage or subsequently, and any indirect loss whatsoever, shall not be admitted as general average.

Tiền phạt do dỡ hàng chậm, việc mất thị trường và bất kỳ tổn thất hay thiệt hại phải chịu hoặc phí tổn nào phải chi do chậm trễ, dù trong hay sau hành trình, và bất kỳ một thiệt hại gián tiếp nào từ đó sẽ không được tính vào tổn thất chung.

Rule D

Quy tắc D

Rights to contribution in general average shall not be affected, though the event which gave rise to the sacrifice or expenditure may have been due to the fault of one of the parties to the adventure; but this shall not prejudice any remedies or defences which may be open against or to that party in respect of such fault.

Các quyền đối với đóng góp tổn thất chung sẽ không bị ảnh hưởng, dù cho sự kiện dẫn đến hy sinh hoặc chi phí có thể là do lỗi của một trong các bên trong hành trình chung trên biển; nhưng điều này không làm phương hại đến các hình thức bồi hoàn hay bào chữa có thể được tiến hành chống lại hoặc đối với bên có liên quan đến lỗi này.

Rule E

Quy tắc E

The onus of proof is upon the party claiming in general average to show that the loss or expense claimed is properly allowable as general average.

Bên khiếu nại trong tổn thất chung có nghĩa vụ chứng minh rằng mất mát hoặc chi phí mà mình khiếu nại có thể được thừa nhận là tổn thất chung.

All parties claiming in general average shall give notice in writing to the average adjuster of the loss or expense in respect of which they claim contribution within 12 months of the date of the termination of the common maritime adventure.

Tất cả các bên có khiếu nại trong tổn thất chung phải gửi cho chuyên viên phân bổ tổn thất chung thông báo bằng văn bản về mất mát hoặc chi phí liên quan đến khiếu nại đóng góp của họ trong vòng 12 tháng kể từ ngày kết thúc hành trình chung trên biển.

Failing such notification, or if within 12 months of a request for the same any of the parties shall fail to supply evidence in support of a notified claim, or particulars of value in respect of a contributory interest, the average adjuster shall be at liberty to estimate the extent of the allowance or the contributory value on the basis of the information available to him, which estimate may be challenged only on the ground that it is manifestly incorrect.

Nếu không thông báo, hoặc nếu trong vòng 12 tháng kể từ này có một yêu cầu tương tự không bên nào cung cấp bằng chứng làm căn cứ cho khiếu nại đã thông báo hoặc chi tiết phân bổ về giá trị của quyền lợi được đóng góp, chuyên viên phân bổ tổn thất chung sẽ có quyền ước tính phạm vi tổn thất chung hay giá trị trên cơ sở các thông tin mà mình có, dự tính này chỉ có thể bị khiếu nại vì lý do ước tính này rõ ràng là không chính xác.

Rule F

Quy tắc F

Any additional expense incurred in place of another expense which would have been allowable as general average shall be deemed to be general average and so allowed without regard to the saving, if any, to other interests, but only up to the amount of the general average expense avoided.

Mọi chi phí bổ sung để tránh một chi phí khác đáng lẽ được thừa nhận là tổn thất chung sẽ được coi là tổn thất chung và sẽ được thừa nhận như vậy mà không

phụ thuộc vào việc cứu các lợi ích khác nếu có, nhưng chi phí bổ sung không thể vượt quá trị giá tổn thất chung tránh được.

Rule G

Quy tắc G

General average shall be adjusted as regards both loss and contribution upon the basis of values at the time and place when and where the adventure ends.

Tổn thất chung được tính toán, liên quan đến cả tổn thất và đóng góp tổn thất chung, dựa trên cơ sở các giá trị vào thời điểm và tại nơi hành trình kết thúc.

This rule shall not affect the determination of the place at which the average statement is to be made up.

Quy tắc này không ảnh hưởng đến việc xác định nơi lập thông báo về tổn thất chung.

When a ship is at any port or place in circumstances which would give rise to an allowance in general average under the provisions of Rules X and XI, and the cargo or part thereof is forwarded to destination by other means, rights and liabilities in general average shall, subject to cargo interests being notified if practicable, remain as nearly as possible the same as they would have been in the absence of such forwarding, as if the adventure had continued in the original ship for so long as justifiable under the contract of affreightment and the applicable law.

Trường hợp tại cảng hoặc một nơi bất kỳ, tàu ở trong tình huống dẫn đến việc thừa nhận tổn thất chung theo các quy định tại Quy tắc X và XI, và hàng hóa hoặc một phần của hàng hóa được chuyển tới điểm đến bằng phương tiện khác thì các quyền và trách nhiệm trong tổn thất chung, theo các quyền lợi về hàng hóa đã được thông báo nếu có thể thông báo, sẽ được giữ nguyên đến mức có thể như trong trường hợp không có việc chuyển tiếp trên và như thể vẫn tiếp tục như tàu ban đầu miễn là điều này là hợp lý theo hợp đồng vận chuyển và theo luật áp dụng.

The proportion attaching to cargo of the allowances made in general average by reason of applying the third paragraph of this Rule shall not exceed the cost which would have been borne by the owners of cargo if the cargo had been forwarded at their expense.

Tỷ lệ hàng hóa được tính vào tổn thất chung khi áp dụng đoạn 3 Quy tắc này sẽ không được vượt quá chi phí mà chủ hàng đáng lẽ đã phải chịu nếu hàng hoá được chuyển tiếp với chi phí của họ.

Rule I - Jettison of Cargo

Quy tắc I. Vứt bỏ hàng hóa

No jettison of cargo shall be made good as general average, unless such cargo is carried in accordance with the recognised custom of the trade.

Việc vứt bỏ hàng hoá sẽ không được coi là tổn thất chung, trừ khi hàng hoá đó được chuyên chở phù hợp với tập quán thương mại được thừa nhận.

Rule II - Loss or Damage by Sacrifices for the Common Safety

Quy tắc II. Tổn thất hoặc thiệt hại từ việc hy sinh vì an toàn chung

Loss of or damage to the property involved in the common maritime adventure by or in consequence of a sacrifice made for the common safety, and by water which goes down a ship's hatches opened or other opening made for the purpose of making a jettison for the common safety, shall be made good as general average.

Mất mát hoặc hư hỏng đối với hàng hóa trong hành trình chung trên biển do hoặc là hệ quả của sự hy sinh vì an toàn chung, và do nước tràn vào miệng hầm tàu để ngỏ hoặc vào chỗ mở khác được thực hiện để vứt hàng xuống biển vì an toàn chung sẽ được coi là tổn thất chung.

Rule III - Extinguishing Fire on Shipboard

Quy tắc III. Dập tắt đám cháy trên tàu

Damage done to a ship and cargo, or either of them, by water or otherwise, including damage by beaching or scuttling a burning ship, in extinguishing a fire on board the ship, shall be made good as general average, except that no compensation shall be made for damage by smoke however caused or by heat of the fire.

Thiệt hại gây ra cho tàu hoặc hàng hoá, hoặc cho cả hai, bởi nước hoặc phương pháp chữa cháy khác, kể cả thiệt hại do đưa tàu vào cạn hoặc phá thùng tàu đang cháy trong khi dập tắt đám cháy trên tàu sẽ được coi là tổn thất chung, nhưng trường hợp hư hại do khói hoặc hơi nóng từ đám cháy sẽ không được bồi thường.

Rule IV - Cutting away Wreck

Quy tắc IV. Cắt bỏ phần hư hại

Loss or damage sustained by cutting away wreck or parts of the ship which have previously been carried away or are effectively lost by accident shall not be made good as general average.

Tổn thất hoặc thiệt hại do cắt bỏ phần hư hại hay những bộ phận của tàu đã bị cuốn trôi trước đó hoặc bị mất thực sự do ngẫu nhiên sẽ không được xem là tổn thất chung.

Rule V - Voluntary Stranding

Quy tắc V. Cố ý vào cạn

When a ship is intentionally run on shore for the common safety, whether or not she might have been driven on shore, the consequent loss or damage to the property involved in the common maritime adventure shall be allowed in general average.

Khi tàu cố ý vào cạn vì an toàn chung, dù tàu có thể đã bị đẩy dạt vào cạn hay không thì những tổn thất hoặc thiệt hại đối với tài sản trong một hành trình chung trên biển sẽ được tính vào tổn thất chung.

Rule VI - Salvage Remuneration

Quy tắc VI. Trả công cứu hộ

(a) Expenditure incurred by the parties to the adventure in the nature of salvage, whether under contract or otherwise, shall be allowed in general average provided that the salvage operations were carried out for the purpose of preserving from peril the property involved in the common maritime adventure.

(a) Chi phí cứu hộ mà các bên trong hành trình chung trên biển phải gánh chịu, dù theo hợp đồng hay không, sẽ được tính vào tổn thất chung với điều kiện các hoạt động cứu hộ được tiến hành nhằm cứu tài sản trong hành trình chung trên biển khỏi hiểm họa.

Expenditure allowed in general average shall include any salvage remuneration in which the skill and efforts of the salvors in preventing or minimising damage to the environment such as is referred to in Article 13 paragraph 1(b) of the International convention on Salvage, 1989 have been taken into account.

Chi phí được tính vào tổn thất chung bao gồm tiền công cứu hộ có tính đến kỹ năng và các nỗ lực của những người cứu hộ trong việc ngăn chặn hoặc, giảm thiểu thiệt hại đối với môi trường như được nêu tại Điều 13 đoạn I(b) Công ước quốc tế về Cứu hộ 1989.

(b) Special compensation payable to a salvor by the shipowner under Article 14 of the said Convention to the extent specified in paragraph 4 of that Article or under any other provision similar in substance shall not be allowed in general average.

(b) Khoản tiền công đặc biệt có thể được chủ tàu trả cho người cứu hộ theo Điều 14 khoản 4 Công ước nêu trên hoặc theo quy định khác tương tự về bản chất sẽ không được tính vào tổn thất chung.

Rule VII - Damage to Machinery and Boilers

Quy tắc VII. Hư hỏng đối với máy móc và các nồi hơi

Damage caused to any machinery and boilers of a ship which is ashore and in a position of peril, in endeavouring to refloat, shall be allowed in general average when shown to have arisen from an actual intention to float the ship for the common safety at the risk of such damage; but where a ship is afloat no loss or damage caused by working propelling machinery and boilers shall in any circumstances be made good as general average.

Hư hỏng gây ra cho máy móc và các nồi hơi của tàu đang mắc cạn hoặc đang trong tình trạng nguy hiểm trong khi cố gắng làm nổi tàu sẽ được tính vào tổn thất chung khi chứng minh được rằng sự việc đó là có chủ ý để làm nổi tàu vì an toàn chung với nguy cơ có thể có hư hại như vậy; nhưng với trường hợp tàu đang nổi thì các tổn thất hoặc hư hỏng do việc thúc đẩy máy, nồi hơi hoạt động sẽ không được coi là tổn thất chung trong mọi trường hợp.

Rule VIII - Expenses lightening a Ship when Ashore, and Consequent Damage

Quy tắc VIII. Các phí tổn để làm nhẹ tàu khi bị mắc cạn và thiệt hại hệ quả

When a ship is ashore and cargo and ship's fuel and stores or any of them are discharged as a general average act, the extra cost of lightening, lighter hire and

reshipping (if incurred), and any loss or damage to the property involved in the common maritime adventure in consequence thereof, shall be admitted as general average.

Khi tàu bị mắc cạn, hàng hoá, nhiên liệu và các vật phẩm dự trữ bị dỡ ra như là một hành động tổn thất chung, chi phí phụ thêm để làm nhẹ tàu, thuê xà lan và chuyển sang tàu khác (nếu có), và tái chuyển lên tàu (nếu có), và bất kỳ mất mát hay hư hỏng nào đối với tài sản trong hành trình chung trên biển là hậu quả của việc này, sẽ được thừa nhận là tổn thất chung.

Rule IX - Cargo, Ship's Materials and Stores used for Fuel

Quy tắc IX. Hàng hoá, các nhiên liệu và các vật phẩm dự trữ của tàu được sử dụng thay cho nhiên liệu

Cargo, ship's materials and stores, or any of them, necessarily used for fuel for the common safety at a time of peril shall be admitted as general average, but when such an allowance is made for the cost of ship's materials and stores the general average shall be credited with the estimated cost of the fuel which would otherwise have been consumed in prosecuting the intended voyage.

Hàng hoá, vật liệu của tàu và các vật phẩm dự trữ của tàu, hoặc một trong số đó, cần thiết được sử dụng làm nhiên liệu vì an toàn chung vào thời điểm có hiểm họa sẽ được thừa nhận là tổn thất chung, nhưng khi chi phí cho các vật liệu và các vật phẩm dự trữ của tàu được thừa nhận là tổn thất chung thì tổn thất chung phải trừ đi phần chi phí nhiên liệu dự tính mà đáng lẽ đã phải tiêu thụ để thực hiện hành trình dự kiến.

Rule X - Expenses of Port of Refuge, etc.

Quy tắc X. Các chi phí tại cảng lánh nạn, v.v..

(a) When a ship shall have entered a port or place of refuge or shall have returned to her port or place of loading in consequence of accident, sacrifice or other extraordinary circumstances which render that necessary for the common safety, the expenses of entering such port or place shall be admitted as general average; and when she shall have sailed thence with her original cargo, or a part of it, the corresponding expenses of leaving such port or place of refuge consequent upon such entry or return shall likewise be admitted as general average.

(a) Khi tàu phải ghé vào một cảng hoặc nơi lánh nạn hoặc phải quay trở lại cảng hoặc nơi xếp hàng do có tai nạn, hy sinh hoặc các hoàn cảnh bất thường khác, và việc này là cần thiết vì an toàn chung, thì các chi phí vào cảng hoặc nơi đó sẽ được thừa nhận là tổn thất chung; và khi tàu tiếp tục hành trình với hàng hoá ban đầu hoặc với một phần hàng hoá đó thì các chi phí tương ứng cho việc rời khỏi cảng hoặc nơi lánh nạn là hệ quả của việc ghé vào hoặc quay trở lại đó sẽ được thừa nhận là tổn thất chung.

When a ship is at any port or place of refuge and is necessarily removed to another port or place because repairs cannot be carried out in the first port or place, the provisions of this Rule shall be applied to the second port or place as if it were a port or place of refuge and the cost of such removal including temporary repairs and towage shall be admitted as general average. The provisions of Rule XI shall be applied to the prolongation of the voyage occasioned by such removal.

Khi tàu tại cảng hoặc nơi lánh nạn và cần thiết phải được di chuyển sang một cảng hoặc nơi khác do việc sửa chữa không thể thực hiện được tại cảng hoặc nơi lánh nạn đầu tiên, thì những quy định của Quy tắc này sẽ được áp dụng đối với cảng hoặc nơi thứ hai như thể đó là cảng hoặc nơi lánh nạn và các chi phí cho việc di chuyển này kể cả việc sửa chữa tạm thời và lai dắt sẽ được thừa nhận là tổn thất chung. Các quy định của Quy tắc XI sẽ áp dụng cho việc kéo dài hành trình do việc di chuyển này gây ra.

(b) The cost of handling on board or discharging cargo, fuel or stores whether at a port or place of loading, call or refuge, shall be admitted as general average, when the handling or discharge was necessary for the common safety or to enable damage to the ship caused by sacrifice or accident to be repaired, if the repairs were necessary for the safe prosecution of the voyage, except in cases where the damage to the ship is discovered at a port or place of loading or call without any accident or other extraordinary circumstances connected with such damage having taken place during the voyage.

(b) Chi phí cho việc xếp hàng lên tàu hoặc dỡ hàng, nhiên liệu hoặc các vật phẩm dự trữ, dù tại cảng hoặc nơi xếp hàng, ghé hoặc lánh nạn, sẽ được thừa nhận là tổn thất chung, khi việc xếp hoặc dỡ hàng là cần thiết vì an toàn chung hoặc để

sửa chữa các hư hỏng đối với tàu do hy sinh hoặc tai nạn gây ra, nếu việc sửa chữa này là cần thiết để tiếp tục hành trình an toàn, trừ các trường hợp hư hỏng đối với tàu được phát hiện ra tại cảng hoặc nơi xếp hàng hoặc ghé vào không vì tai nạn hoặc vì tình huống bất thường khác liên quan đến hư hỏng đó xảy ra trong hành trình.

The cost of handling on board or discharging cargo, fuel or stores shall not be admissible as general average when incurred solely for the purpose of restowage due to shifting during the voyage, unless such restowage is necessary for the common safety.

Chi phí xếp hàng lên tàu hoặc dỡ hàng, nhiên liệu hoặc các vật phẩm dự trữ sẽ không được thừa nhận là tổn thất chung khi các chi phí này được thực hiện chỉ nhằm mục đích tái sắp xếp lại hàng hoá do bị xô dịch trong hành trình, trừ khi sự tái sắp xếp như vậy là cần thiết vì an toàn chung.

(c) Whenever the cost of handling or discharging cargo, fuel or stores is admissible as general average, the costs of storage, including insurance if reasonably incurred, reloading and stowing of such cargo, fuel or stores shall likewise be admitted as general average. The provisions of Rule XI shall be applied to the extra period of detention occasioned by such reloading or restowing.

(c) Khi các chi phí cho việc xếp hoặc dỡ hàng, chi phí cho nhiên liệu hoặc các vật phẩm dự trữ có thể được thừa nhận là tổn thất chung, các chi phí lưu kho, kể cả bảo hiểm nếu được chi một cách hợp lý, chi phí tái xếp và sắp xếp các hàng hoá, nhiên liệu và các vật phẩm dự trữ đó sẽ tương tự được thừa nhận là tổn thất chung. Các quy định tại Quy tắc XI sẽ được áp dụng cho các khoảng thời gian kéo dài thêm do việc tái xếp hoặc tái sắp xếp này.

But when the ship is condemned or does not proceed on her original voyage, storage expenses shall be admitted as general average only up to the date of the ship's condemnation or of the abandonment of the voyage or up to the date of completion of discharge of cargo if the condemnation or abandonment takes place before that date.

Nhưng khi tàu bị loại thải hoặc không tiếp tục hành trình ban đầu, các chi phí lưu kho sẽ chỉ được thừa nhận là tổn thất chung cho đến ngày tàu bị loại thải

hoặc không tiếp tục hành trình hoặc đến ngày hoàn thành việc dỡ hàng nếu việc loại thải hoặc từ bỏ hành trình xảy ra trước ngày đó.

Rule XI - Wages and Maintenance of Crew and other expenses bearing up for and in a port of refuge, etc.

Quy tắc XI. Lương và phụ cấp của đoàn thủy thủ và các chi phí khác do đổi hướng tàu để tránh gió và tại cảng lánh nạn, v.v..

(a) Wages and maintenance of master, officers and crew reasonably incurred and fuel and stores consumed during the prolongation of the voyage occasioned by a ship entering a port or place of refuge or returning to her port or place of loading shall be admitted as general average when the expenses of entering such port or place are allowable in general average in accordance with Rule X(a).

(a) Lương và phụ cấp của thuyền trưởng, sĩ quan và thủy thủ đoàn và nhiên liệu và các vật phẩm dự trữ tiêu thụ đã chi một cách hợp lý trong thời gian kéo dài hành trình do tàu phải vào cảng hoặc nơi lánh nạn hoặc phải quay trở lại cảng hoặc nơi xếp hàng sẽ được thừa nhận là tổn thất chung khi các chi phí vào cảng hoặc nơi đó có thể được tính vào tổn thất chung theo Quy tắc X(a).

(b) When a ship shall have entered or been detained in any port or place in consequence of accident, sacrifice or other extraordinary circumstances which render that necessary for the common safety, or to enable damage to the ship caused by sacrifice or accident to be repaired, if the repairs were necessary for the safe prosecution of the voyage, the wages and maintenance of the master, officers and crew reasonably incurred during the extra period of detention in such port or place until the ship shall or should have been ready to proceed upon her voyage, shall be admitted in general average.

(b) Khi tàu đã vào hoặc bị giữ lại tại một cảng hoặc một nơi nào đó do tai nạn, hy sinh hoặc các tình huống bất thường khác, và việc này là cần thiết vì an toàn chung, hoặc để sửa chữa hư hỏng đối với tàu do hy sinh hoặc tai nạn gây ra, nếu việc sửa chữa này là cần thiết để tiếp tục hành trình an toàn, thì lương và phụ cấp của thuyền trưởng, sĩ quan và thủy thủ đoàn được chi một cách hợp lý trong thời gian lưu hoặc bị giữ tại cảng hoặc nơi đó cho đến khi tàu sẽ hoặc đáng lẽ phải sẵn sàng để tiếp tục hành trình của mình sẽ được tính vào tổn thất chung.

Fuel and stores consumed during the extra period of detention shall be admitted as general average, except such fuel and stores as are consumed in effecting repairs not allowable in general average.

Nhiên liệu và các vật phẩm dự trữ tiêu thụ trong thời gian lưu lại hoặc bị giữ lại này sẽ tương tự được tính vào tổn thất chung, trừ trường hợp nhiên liệu và các vật phẩm dự trữ đó được tiêu thụ để thực hiện những sửa chữa không được tính vào tổn thất chung.

Port charges incurred during the extra period of detention shall likewise be admitted as general average except such charges as are incurred solely by reason of repairs not allowable in general average.

Cảng phí chi trong thời gian lưu lại hoặc bị giữ lại này sẽ được thừa nhận là tổn thất chung, trừ trường hợp các chi phí đó phải chi để thực hiện những sửa chữa không được tính vào tổn thất chung.

Provided that when damage to the ship is discovered at a port or place of loading or call without any accident or other extraordinary circumstance connected with such damage having taken place during the voyage, then the wages and maintenance of master, officers and crew and fuel and stores consumed and port charges incurred during the extra detention for repairs to damages so discovered shall not be admissible as general average, even if the repairs are necessary for the safe prosecution of the voyage.

Khi hư hỏng đối với tàu được phát hiện tại cảng hoặc nơi xếp hàng hoặc nơi ghé mà không phải vì tai nạn hay tình huống bất thường khác liên quan đến hư hỏng đó xảy ra trong hành trình thì lương và phụ cấp của thuyền trưởng, sĩ quan, thủy thủ đoàn, nhiên liệu và các vật phẩm dự trữ đã tiêu thụ và các phí cảng đã chi trong thời gian lưu lại để sửa chữa các hư hỏng được phát hiện như vậy sẽ không thể được tính vào tổn thất chung, ngay cả khi các sửa chữa đó là cần thiết cho việc tiếp tục hành trình an toàn.

When the ship is condemned or does not proceed on her original voyage, the wages and maintenance of the master, officers and crew and fuel and stores consumed and port charges shall be admitted as general average only up to the date of the ship's condemnation or of the abandonment of the voyage or up to the date of

completion of discharge of cargo if the condemnation or abandonment takes place before that date.

Khi tàu bị loại thải hoặc không tiếp tục hành trình ban đầu, thì lương, phụ cấp của thuyền trưởng, sĩ quan, thủy thủ đoàn, nhiên liệu, các vật phẩm dự trữ đã tiêu thụ và cảng phí sẽ chỉ được thừa nhận là tổn thất chung đến ngày loại thải tàu hoặc từ bỏ hành trình hoặc đến ngày hoàn thành việc dỡ hàng nếu việc loại thải hoặc từ bỏ xảy ra trước ngày đó.

(c) For the purpose of this and the other Rules wages shall include all payments made to or for the benefit of the master, officers and crew whether such payments be imposed by law upon the shipowners or be made under the terms of articles of employment.

(c) Theo Quy tắc này và các Quy tắc khác, lương sẽ bao gồm tất cả các khoản trả cho hoặc trả vì lợi ích của thuyền trưởng, sĩ quan và thủy thủ đoàn dù các khoản tiền đó là bắt buộc theo luật đối với chủ tàu hay được thực hiện theo các điều khoản của hợp đồng lao động.

(d) The cost of measures undertaken to prevent or minimise damage to the environment shall be allowed in general average when incurred in any or all of the following circumstances:

(d) Chi phí cho các biện pháp tiến hành để ngăn ngừa hoặc giảm thiểu các thiệt hại đối với môi trường sẽ được tính vào tổn thất chung nếu chi phí đó được thực hiện trong một hoặc tất cả các tình huống sau đây:

(i) as part of an operation performed for the common safety which, had it been undertaken by a party outside the common maritime adventure, would have entitled such party to a salvage reward;

(i) Như một phần của một hoạt động được thực hiện vì an toàn chung là hoạt động mà nếu được thực hiện bởi một bên thứ ba không thuộc hành trình chung trên biển thì bên đó sẽ có quyền được hưởng tiền cứu hộ;

(ii) as a condition of entry into or departure from any port or place in the circumstances prescribed in Rule X(a);

(ii) Như một điều kiện để vào hoặc rời cảng hoặc nơi khác trong các tình huống quy định tại Quy tắc X(a);

(iii) as a condition of remaining at any port or place in the circumstances prescribed in Rule X(a), provided that when there is an actual escape or release of pollutant substances the cost of any additional measures required on that account to prevent or minimise pollution or environmental damage shall not be allowed as general average;

(iii) Như một điều kiện để lưu lại một cảng hoặc nơi khác trong các tình huống quy định tại Quy tắc X(a) với điều kiện là khi có sự để thoát ra hoặc thải ra các chất gây ô nhiễm thì chi phí cho các biện pháp bổ sung cần thiết để ngăn chặn hoặc giảm thiểu ô nhiễm hoặc thiệt hại đối với môi trường sẽ không được tính vào tổn thất chung.

(iv) necessarily in connection with the discharging, storing or reloading of cargo whenever the cost of those operations is admissible as general average.

(iv) Là cần thiết cho việc dỡ, lưu kho hoặc tái xếp hàng hoá khi chi phí cho các hoạt động này có thể được tính vào tổn thất chung.

Rule XII - Damage to Cargo in Discharging, etc.

Quy tắc XII. Hư hại đối với hàng hoá khi dỡ hàng, v.v..

Damage to or loss of cargo, fuel or stores sustained in consequence of their handling, discharging, storing, reloading and stowing shall be made good as general average, when and only when the cost of those measures respectively is admitted as general average.

Hư hỏng hoặc mất mát đối với hàng hóa, nhiên liệu và các vật phẩm dự trữ do việc xếp, dỡ, lưu kho, tái xếp và sắp xếp sẽ được coi như tổn thất chung khi và chỉ khi chi phí cho các biện pháp này được tính vào tổn thất chung.

Rule XIII - Deduction from Cost of Repairs

Quy tắc XIII. Khấu trừ chi phí sửa chữa

Repairs to be allowed in general average shall not be subject to deductions in respect of "new or old" where old material or parts are replaced by new unless the ship is over fifteen years old in which case there shall be a deduction of one third. The deductions shall be regulated by the age of the ship from the 31st December of the year of completion of the construction to the date of the general average act, except for insulation, life and similar boats, communications and navigational

apparatus and equipment, machinery and boilers for which the deductions shall be regulated by the age of the particular parts to which they apply.

Những sửa chữa được tính vào tổn thất chung sẽ không bị khấu trừ "mới thay cũ" khi vật liệu cũ hoặc bộ phận được thay mới trừ khi tàu đã trên 15 tuổi, trường hợp này sẽ khấu trừ 1/3. Việc khấu trừ phải căn cứ vào tuổi của tàu, tính từ 31 tháng 12 của năm hoàn thành việc đóng tàu đó cho đến ngày có hành động tổn thất chung, trừ đồ cách điện, thuyền cứu sinh hoặc phương tiện cứu sinh tương tự, thiết bị hoa tiêu và liên lạc, máy móc và nồi hơi được khấu trừ theo tuổi của các thiết bị này.

The deductions shall be made only from the cost of the new material or parts when finished and ready to be installed in the ship.

Chỉ khấu trừ đối với chi phí cho các vật liệu hoặc bộ phận mới khi chúng đã là thành phẩm và sẵn sàng lắp đặt trên tàu.

No deductions shall be made in respect of provisions, stores, anchors and chain cables.

Không khấu trừ cho các dự phòng, dự trữ, mỏ neo và dây cáp.

Drydock and slipway dues and costs of shifting the ship shall be allowed in full.

Các chi phí lên đà và hạ thủy tàu và các chi phí chiếu sáng sẽ được thừa nhận toàn bộ.

The costs of cleaning, painting or coating of bottom shall not be allowed in general average unless the bottom has been painted or coated within the twelve months preceding the date of the general average act in which case one half of such costs shall be allowed.

Các chi phí làm sạch, sơn hoặc phủ đáy tàu sẽ không được thừa nhận là tổn thất chung trừ khi đáy tàu được sơn hoặc phủ trong vòng 12 tháng trước ngày có hành động tổn thất chung, và trong trường hợp này chỉ một nửa chi phí đó được thừa nhận.

Rule XIV - Temporary Repairs

Quy tắc XIV. Sửa chữa tạm thời

Where temporary repairs are effected to a ship at a port of loading, call or refuge, for the common safety, or of damage caused by general average sacrifice, the cost of such repairs shall be admitted as general average.

Trường hợp sửa chữa tạm thời được thực hiện đối với tàu tại cảng xếp hàng, ghé lại hoặc lánh nạn vì an toàn chung hoặc để sửa chữa các hư hỏng do hy sinh tổn thất chung thì chi phí cho những sửa chữa đó sẽ được coi là tổn thất chung.

Where temporary repairs of accidental damage are effected in order to enable the adventure to be completed, the cost of such repairs shall be admitted as general average without regard to the saving, if any, to other interests, but only up to the saving in expense which would have been incurred and allowed in general average if such repairs had not been effected there.

Trường hợp những sửa chữa tạm thời hư hỏng ngẫu nhiên được thực hiện để có thể hoàn thành hành trình thì chi phí cho những sửa chữa đó sẽ được coi là tổn thất chung, không phụ thuộc vào việc cứu các lợi ích khác nếu có, nhưng không được vượt quá khoản tiết kiệm được từ các chi phí đáng lẽ phải chi và được tính vào tổn thất chung nếu những sửa chữa đó không được thực hiện tại đó.

No deductions "new for old" shall be made from the cost of temporary repairs allowable as general average.

Không khấu trừ "mới thay cũ" đối với chi phí cho các sửa chữa tạm thời có thể được coi là tổn thất chung.

Rule XV - Loss of Freight

Quy tắc XV. Mất cước phí

Loss of freight arising from damage to or loss of cargo shall be made good as general average, either when caused by a general average act, or when the damage to or loss of cargo is so made good.

Thiệt hại về cước phí phát sinh do hư hỏng hoặc mất mát hàng hóa sẽ được coi là tổn thất chung, dù thiệt hại là do một hành động tổn thất chung, hoặc khi hư hại hoặc mất mát hàng hóa được coi là tổn thất chung.

Deduction shall be made from the amount of gross freight lost, of the charges which the owner thereof would have incurred to earn such freight, but has, in consequence of the sacrifice, not incurred.

Tổng cước phí bị mất sẽ bị khấu trừ đi các chi phí mà chủ tàu đáng lẽ đã phải bỏ ra để thu được số cước đó nhưng thực tế đã không phải bỏ ra do có hy sinh.

Rule XVI - Amount to be made good for Cargo Lost or Damaged by Sacrifice

Quy tắc XVI. Trị giá hàng hóa bị mất hoặc hư hỏng do hy sinh được thừa nhận là tổn thất chung

The amount to be made good as general average for damage to or loss of cargo sacrificed shall be the loss which has been sustained thereby based on the value at the time of discharge, ascertained from the commercial invoice rendered to the receiver or if there is no such invoice from the shipped value. The value at the time of discharge shall include the cost of insurance and freight except insofar as such freight is at the risk of interests other than the cargo.

Giá trị hàng hoá bị mất hoặc hư hỏng do phải hy sinh có thể được coi là tổn thất chung sẽ là thiệt hại phải gánh chịu từ hy sinh đó dựa trên giá trị tại thời điểm dỡ hàng, được xác định theo hoá đơn thương mại đưa cho người nhận hoặc nếu không có hoá đơn như vậy thì xác định theo giá trị hàng xếp lên tàu. Giá trị tại thời điểm dỡ hàng sẽ bao gồm cả chi phí bảo hiểm và cước phí trừ khi cước phí đó là cho các lợi ích khác chứ không phải là cho hàng hoá.

When cargo so damaged is sold and the amount of the damage has not been otherwise agreed, the loss to be made good in general average shall be the difference between the net proceeds of sale and the net sound value as computed in the first paragraph of this Rule.

Khi hàng hoá bị hư hỏng được bán và các bên không có thoả thuận khác về giá trị thiệt hại thì, thiệt hại được coi là tổn thất chung sẽ là phần chênh lệch giữa giá trị thực bán với giá trị thực của hàng hoá chưa hư hại được tính toán tại đoạn 1 của Quy tắc này.

Rule XVII - Contributory Values

Quy tắc XVII. Giá trị phân bổ

The contribution to a general average shall be made upon the actual net values of the property at the termination of the adventure except that the value of cargo shall be the value at the time of discharge, ascertained from the commercial

invoice rendered to the receiver or if there is no such invoice from the shipped value. The value of the cargo shall include the cost of insurance and freight unless and insofar as such freight is at the risk of interests other than the cargo, deducting therefrom any loss or damage suffered by the cargo prior to or at the time of discharge. The value of the ship shall be assessed without taking into account the beneficial or detrimental effect of any demise or time charterparty to which the ship may be committed.

Việc đóng góp vào tổn thất chung sẽ được tiến hành trên các giá trị thực của tài sản vào lúc kết thúc hành trình trừ trường hợp giá trị của hàng hoá là giá trị tại thời điểm dỡ, được xác định theo hoá đơn thương mại đưa cho người nhận hoặc nếu không có hoá đơn như vậy thì xác định theo giá trị hàng xếp lên tàu. Giá trị của hàng hoá sẽ bao gồm chi phí bảo hiểm và cước phí trừ khi và trong phạm vi cước phí đó là đối với các lợi ích khác không phải là hàng hoá, trừ đi bất cứ tổn thất hoặc thiệt hại nào đối với hàng hoá trước hoặc tại thời điểm dỡ hàng. Giá trị của tàu sẽ được ước tính mà không xem xét đến hậu quả có lợi hay có hại của việc chuyển nhượng hoặc hợp đồng thuê tàu định hạn mà tàu đã có thể giao kết.

To these values shall be added the amount made good as general average for property sacrificed, if not already included, deduction being made from the freight and passage money at risk of such charges and crew's wages as would not have been incurred in earning the freight had the ship and cargo been totally lost at the date of the general average act and have not been allowed as general average; deduction being also made from the value of the property of all extra charges incurred in respect thereof subsequently to the general average act, except such charges as are allowed in general average or fall upon the ship by virtue of an award for special compensation under Article 14 of the International Convention on Salvage, 1989 or under any other provision similar in substance.

Các giá trị này sẽ cộng thêm giá trị được thừa nhận là tổn thất chung đối với tài sản hy sinh, nếu chưa được cộng, khoản khấu trừ từ cước phí và tiền đối với các chi phí đó và tiền lương của thủy thủ đoàn đáng lẽ không phải chịu để thu được tiền cước nếu tàu và hàng hóa không bị tổn thất toàn bộ vào ngày xảy ra tổn thất chung; cả khoản trừ từ giá trị của tài sản phải chịu thêm các chi phí bổ sung do hành động

tổn thất chung, trừ trường hợp những chi phí đó đã được tính vào tổn thất chung hoặc tàu được hưởng theo phán quyết về bồi thường đặc biệt theo điều 14, công ước quốc tế về cứu hộ, 1989 hoặc theo điều khoản tương tự khác về bản chất.

In the circumstances envisaged in the third paragraph of Rule G, the cargo and other property shall contribute on the basis of its value upon delivery at original destination unless sold or otherwise disposed of short of that destination, and the ship shall contribute upon its actual net value at the time of completion of discharge of cargo.

Trong các tình huống nêu tại đoạn 3 Quy tắc G, hàng hoá và các tài sản khác sẽ đóng góp trên cơ sở giá trị của nó khi giao tại đích ban đầu trừ khi những hàng hoá đó đã được bán hoặc được định đoạt theo một cách khác trước khi tàu đến cảng đích, và tàu sẽ được đóng góp theo giá trị thực của tàu tại thời điểm hoàn thành việc dỡ hàng.

Where cargo is sold short of destination, however, it shall contribute upon the actual net proceeds of sale, with the addition of any amount made good as general average.

Tuy nhiên, trường hợp hàng hoá được bán trước khi tàu tới cảng đích thì hàng hoá sẽ được đóng góp trên cơ sở giá trị thực bán của hàng cộng thêm những khoản đã được thừa nhận là tổn thất chung.

Mails, passenger's luggage, personal effects and accompanied private motor vehicles shall not contribute in general average.

Thư tín, hành lý của hành khách, vật dụng cá nhân và phương tiện giao thông có động cơ kèm theo của họ sẽ không phải đóng góp trong tổn thất chung.

Rule XVIII - Damage to Ship

Quy tắc XVIII. Hư hại đối với tàu

The amount to be allowed as general average for damage or loss to the ship, her machinery and/ or gear caused by a general average act shall be as follows:

Giá trị được thừa nhận là tổn thất chung của những hư hỏng hoặc mất mát đối với tàu, máy móc và/hoặc trang thiết bị của tàu do hành động gây tổn thất chung sẽ là như sau:

- (a) When repaired or replaced,

(a) Trường hợp đã được sửa chữa hoặc thay thế:

The actual reasonable cost of repairing or replacing such damage or loss, subject to deductions in accordance with Rule XIII;

Chi phí thực tế hợp lý của việc sửa chữa hoặc thay thế hư hỏng hoặc mất mát đó, tuân thủ các khấu trừ theo Quy tắc XIII

(b) When not repaired or replaced,

(b) Trường hợp chưa được sửa chữa hoặc thay thế:

The reasonable depreciation arising from such damage or loss, but not exceeding the estimated cost of repairs. But where the ship is an actual total loss or when the cost of repairs of the damage would exceed the value of the ship when repaired, the amount to be allowed as general average shall be the difference between the estimated sound value of the ship after deducting therefrom the estimated cost of repairing damage which is not general average and the value of the ship in her damaged state which may be measured by the net proceeds of sale, if any.

Khoản giảm giá trị hợp lý phát sinh từ các mất mát hoặc hư hỏng đó nhưng không vượt quá chi phí sửa chữa ước tính. Nhưng khi tàu bị tổn thất toàn bộ thực tế hoặc khi chi phí sửa chữa vượt quá giá trị tàu khi đã được sửa chữa thì giá trị được thừa nhận là tổn thất chung sẽ là phần chênh lệch giữa giá trị ước tính của tàu lúc còn tốt sau khi trừ đi chi phí sửa chữa thiệt hại ước tính mà không phải là tổn thất chung và giá trị của tàu trong tình trạng hư hại có thể được xác định qua giá bán nếu có..

Rule XIX - Undeclared or Wrongfully Declared Cargo

Quy tắc XIX. Hàng không kê khai hoặc kê khai sai

Damage or loss caused to goods loaded without the knowledge of the shipowner or his agent or to goods wilfully misdescribed at time of shipment shall not be allowed as general average, but such goods shall remain liable to contribute, if saved.

Hư hỏng hoặc mất mát gây ra cho hàng hoá đã xếp lên tàu mà chủ tàu hoặc đại lý của chủ tàu không biết, hoặc đối với những hàng hoá bị mô tả sai một cách

cổ ý tại thời điểm xếp hàng sẽ không được thừa nhận là tổn thất chung, nhưng nếu những hàng hoá đó được cứu thì vẫn được cộng vào tổn thất chung.

Damage or loss caused to goods which have been wrongfully declared on shipment at a value which is lower than their real value shall be contributed for at the declared value, but such goods shall contribute upon their actual value.

Hư hỏng hoặc mất mát gây ra cho hàng hoá khai sai với giá trị thấp hơn giá trị thực tế sẽ được phân bổ theo trị giá kê khai, nhưng những hàng hoá đó sẽ đóng góp theo giá trị thực tế của chúng.

Rule XX - Provision of Funds

Quy tắc XX. Việc ứng quỹ

A commission of 2 per cent. on general average disbursements, other than the wages and maintenance of masters, officers and crew and fuel and stores not replaced during the voyage, shall be allowed in general average.

Khoản tiền 2% của số tiền chi cho tổn thất chung không kể lương và phụ cấp cho thuyền trưởng, sĩ quan và thủy thủ đoàn và các nhiên liệu và các vật phẩm dự trữ khác không phải thay thế trong hành trình, sẽ được tính vào tổn thất chung.

The capital loss sustained by the owners of goods sold for the purpose of raising funds to defray general average disbursements shall be allowed in general average.

Khoản tiền vốn thiệt hại mà chủ hàng phải chịu khi bán hàng để lập quỹ nhằm thanh toán các chi tiêu tổn thất chung sẽ được tính vào tổn thất chung.

The cost of insuring general average disbursements shall also be admitted in general average.

Khoản tiền chi vào bảo hiểm tổn thất chung cũng sẽ được tính vào tổn thất chung.

Rule XXI - Interest on Losses made good in General Average

Quy tắc XXI. Lợi tức cho những thiệt hại được coi là tổn thất chung

Interest shall be allowed on expenditure, sacrifices and allowances in general average at the rate of 7 per cent. per annum, until three months after the date of

issue of the general average adjustment, due allowance being made for any payment on account by the contributory interests or from the general average deposit fund.

Những chi phí, hy sinh và những khoản được tính vào tổn thất chung đều được tính lãi 7% một năm đến hết 3 tháng kể từ ngày ban hành bản tính toán tổn thất chung, những thừa nhận tổn thất chung đối với bất kỳ khoản thanh toán dân nào mà các bên có lợi ích đã thực hiện hoặc khoản thanh toán lấy từ quỹ ứng cho tổn thất chung.

Rule XXII - Treatment of Cash Deposits

Quy tắc XXII. Việc sử dụng các khoản ký quỹ bằng tiền mặt

Where cash deposits have been collected in respect of cargo's liability for general average, salvage or special charges, such deposits shall be paid without any delay into a special account in the joint names of a representative nominated on behalf of the shipowner and a representative nominated on behalf of the depositors in a bank to be approved by both.

Khi các khoản ký quỹ bằng tiền mặt được thu liên quan đến trách nhiệm về hàng hoá trong tổn thất chung, cứu hộ hoặc các chi phí đặc biệt, thì các khoản ký quỹ đó sẽ phải được chuyển không chậm trễ vào một tài khoản đặc biệt đứng tên chung của một người đại diện được chỉ định thay mặt cho chủ tàu và một người đại diện được chỉ định thay mặt cho những người đã ký quỹ tại ngân hàng được cả hai đồng ý.

The sum so deposited, together with accrued interest, if any, shall be held as security for payment to the parties entitled thereto of the general average, salvage or special charges payable by cargo in respect to which the deposits have been collected. Payments on account or refunds of deposits may be made if certified to in writing by the average adjuster. Such deposits and payments or refunds shall be without prejudice to the ultimate liability of the parties.

Khoản tiền ký quỹ đó cùng với khoản lãi cộng dồn, nếu có, sẽ được coi như một hình thức đảm bảo thanh toán cho các bên có quyền được hưởng thanh toán đối với tổn thất chung, cứu nạn hoặc các chi phí đặc biệt có thể được thanh toán bằng hàng hoá mà các khoản ký quỹ được thu cho hàng hoá đó. Các khoản thanh toán dân hoặc hoàn lại các khoản ký quỹ có thể được thực hiện nếu được chuyên

viên phân bổ tổn thất chung xác nhận bằng văn bản. Các khoản ký quỹ và thanh toán hoặc hoàn lại đó không gây phương hại đến trách nhiệm cuối cùng của các bên.

TUYÊN BỐ CỦA ĐOÀN ĐẠI BIỂU HIỆP HỘI LUẬT HÀNG HẢI HỢP CHỨNG QUỐC HOA KỲ

Đoàn đại biểu của Hợp chủng Quốc Hoa Kỳ hiểu rằng Quy tắc York-Antwerp, 1994 loại trừ các khoản tính toán vào tổn thất chung đối với trách nhiệm ô nhiễm hoặc việc dọn sạch sẽ các chất gây ô nhiễm.

1. Quy tắc York Antwerp, 2004:

Do áp lực chủ yếu từ phía Liên đoàn bảo hiểm hàng hải quốc tế (International Union of Marine Insurers- IUMU) nên năm 2004 Quy tắc York Antwerp được sửa đổi và những thay đổi chủ yếu của Quy tắc York – Antwerp, 2004 so với Quy tắc York – Antwerp, 1994 như sau:

Rule VI - Salvage Remuneration

a. Salvage payments, including interest thereon and legal fees associated with such payments, shall lie where they fall and shall not be allowed in general average, save only that if one party to the salvage shall have paid all or any of the proportion of salvage (including interest and legal fees) due from another party (calculated on the basis of salvaged values and not general average contributory values), the unpaid contribution to salvage due from that other party shall be credited in the adjustment to the party that has paid it, and debited to the party on whose behalf the payment was made.

b. Salvage payments referred to in paragraph (a) above shall include any salvage remuneration in which the skill and efforts of the salvors in preventing or minimising damage to the environment such as is referred to in Article 13 paragraph 1(b) of the International Convention on Salvage 1989 have been taken into account.

c. Special compensation payable to a salvor by the shipowner under Article 14 of the said Convention to the extent specified in paragraph 4 of that Article or under any other provision similar in substance (such as SCOPIC) shall not be

allowed in general average and shall not be considered a salvage payment as referred to in paragraph (a) of this Rule.

Quy tắc VI: chi phí cứu hộ bị loại trừ khỏi tổn thất chung. Loại bỏ nguyên tắc 2: chỉ có các tổn thất và chi phí xảy ra vì an toàn chung của các tài sản trong hành trình mới được đưa vào tổn thất chung, còn các chi phí vì lợi ích chung sẽ bị loại bỏ.

Rule XI - Wages And Maintenance Of Crew And Other Expenses Putting In To And At A Port Of Refuge, Etc.

a. Wages and maintenance of master, officers and crew reasonably incurred and fuel and stores consumed during the prolongation of the voyage occasioned by a ship entering a port or place of refuge or returning to her port or place of loading shall be allowed as general average when the expenses of entering such port or place are allowable as general average in accordance with Rule X(a).

b. For the purpose of this and the other Rules wages shall include all payments made to or for the benefit of the master, officers and crew, whether such payments be imposed by law upon the shipowners or be made under the terms of articles of employment.

c. (i) When a ship shall have entered or been detained in any port or place in consequence of accident, sacrifice or other extraordinary circumstances which render that necessary for the common safety, or to enable damage to the ship caused by sacrifice or accident to be repaired, if the repairs were necessary for the safe prosecution of the voyage, fuel and stores consumed during the extra period of detention in such port or place until the ship shall or should have been made ready to proceed upon her voyage, shall be allowed as general average, except such fuel and stores as are consumed in effecting repairs not allowable in general average.

(ii) Port charges incurred during the extra period of detention shall likewise be allowed as general average except such charges as are incurred solely by reason of repairs not allowable in general average.

(iii) Provided that when damage to the ship is discovered at a port or place of loading or call without any accident or other extraordinary circumstance connected with such damage having taken place during the voyage, then fuel and

stores consumed and port charges incurred during the extra detention for repairs to damages so discovered shall not be allowable as general average, even if the repairs are necessary for the safe prosecution of the voyage.

(iv) When the ship is condemned or does not proceed on her original voyage, fuel and stores consumed and port charges shall be allowed as general average only up to the date of the ship's condemnation or of the abandonment of the voyage or up to the date of completion of discharge of cargo if the condemnation or abandonment takes place before that date.

d. The cost of measures undertaken to prevent or minimise damage to the environment shall be allowed in general average when incurred in any or all of the following circumstances:

(i) as part of an operation performed for the common safety which, had it been undertaken by a party outside the common maritime adventure, would have entitled such party to a salvage reward;

(ii) as a condition of entry into or departure from any port or place in the circumstances prescribed in Rule X(a);

(iii) as a condition of remaining at any port or place in the circumstances prescribed in Rule XI(c), provided that when there is an actual escape or release of pollutant substances the cost of any additional measures required on that account to prevent or minimise pollution or environmental damage shall not be allowed as general average;

(iv) necessarily in connection with the discharging, storing or reloading of cargo whenever the cost of those operations is allowable as general average.

Quy tắc XI: tiền lương của sỹ quan thủy thủ trong thời gian tàu lưu lại cảng lánh nạn sẽ không được đưa vào tổn thất chung, tuy nhiên chi phí nhiên liệu và phụ tùng thay thế vẫn được đưa vào tổn thất chung.

Rule XX - Provision Of Funds.

a. The capital loss sustained by the owners of goods sold for the purpose of raising funds to defray general average disbursements shall be allowed in general average.

b. The cost of insuring average disbursements shall also be allowed in general average.

Quy tắc XX: Loại bỏ khoản lãi suất 2%.

Rule XXI - Interest On Losses Allowed In General Average.

a. Interest shall be allowed on expenditure, sacrifices and allowances in general average until three months after the date of issue of the general average adjustment, due allowance being made for any payment on account by the contributory interests or from the general average deposit fund.

b. Each year the Assembly of the Comit Maritime International shall decide the rate of interest which shall apply. This rate shall be used for calculating interest accruing during the following calendar year.

Quy tắc XXI: Lãi suất vẫn được duy trì nhưng không phải là 7% mà sẽ được Ủy ban hàng hải quốc tế (CMI) ấn định hàng năm.

Trong Quy tắc York Antwerp 2004 đã được thêm vào Quy tắc XXIII.

Rule XXIII - Time Bar For Contributions To General Average.

a. Subject always to any mandatory rule on time limitation contained in any applicable law:

(i) Any rights to general average contribution, including any rights to claim under general average bonds and guarantees, shall be extinguished unless an action is brought by the party claiming such contribution within a period of one year after the date upon which the general average adjustment was issued. However, in no case shall such an action be brought after six years from the date of the termination of the common maritime adventure.

(ii) These periods may be extended if the parties so agree after the termination of the common maritime adventure.

b. This Rule shall not apply as between the parties to the general average and their respective insurers.

Quy tắc XXIII: Thời hiệu tố tụng: 1 năm kể từ ngày bản tính toán phân bổ tổn thất chung được công bố, hoặc 6 năm kể từ ngày kết thúc hành trình trong đó

đã xảy ra tổn thất chung. Tuy nhiên các bên vẫn có thể thoả thuận kéo dài thời hạn trên.

2. Điều khoản tổn thất chung về sơ suất (Negligence General Average Clause)

Thông thường vận tải đơn và hợp đồng thuê tàu đều có đưa vào điều khoản với nội dung như sau: mặc dù phía tàu đã xử lý cẩn mẫn làm cho tàu về mọi phương diện đủ khả năng đi biển, cung cấp đủ thuyền viên và trang thiết bị vật tư, nhưng do vì sơ suất, bất cẩn của hoa tiêu, thuyền trưởng hoặc thuyền viên trong khi tàu hành trình hoặc về quản lý tàu, hoặc khi bốc hàng và khi bắt đầu khởi hành chuyến đi tàu đã có những khiếm khuyết tiềm ẩn hoặc không đủ khả năng đi biển, tuy đã cẩn mẫn xử lý nhưng chưa phát hiện, do đó gây nên sự cố, nguy hiểm hoặc hư hỏng, thì theo quy định của điều khoản này, người nhận hàng, chủ hàng không được miễn trừ cùng với chủ tàu về các đóng góp sự hy sinh, tổn thất và các chi phí tổn thất chung.

Về vấn đề miễn trách đối với lỗi sơ suất của người vận tải gây nên tổn thất chung, từ xa xưa pháp luật Mỹ đã có cách nhìn nhận khác và đã trải qua quá trình thay đổi. Tòa án Mỹ khi giải quyết vụ án tàu “Irrawaddy” năm 1897 đã phủ định quyền của người vận tải yêu cầu phía hàng hóa chia sẻ trách nhiệm đóng góp tổn thất chung với lý do, theo Herter Act 1893 quy định, chỉ cần người vận tải xử lý cẩn mẫn làm cho tàu đủ khả năng đi biển trước khi và trong khi bắt đầu chuyến đi, thì họ được miễn trách đối với những tổn thất gây nên bởi sơ suất hàng hải và quản lý tàu của nhân viên làm thuê của họ, nhưng không phải vì vậy mà chấp nhận quyền người vận tải yêu cầu phía hàng hóa đóng góp tổn thất chung do sơ suất nói trên gây ra.

Ba năm sau đó, trong vụ án tàu “Strathdon” năm 1900, tòa án Mỹ lại đưa ra một phán quyết tuyệt vời. Chiếc tàu trong vụ án này bị cháy, tàu và hàng hóa đều hư hại, chuyên viên phân chia tổn thất đưa toàn bộ tổn thất tàu và hàng vào tổn thất chung và phân chia theo tỉ lệ giá trị tổn thất. Phía hàng hóa khiếu nại rằng, tổn thất là do thuyền trưởng và thuyền viên sơ suất, bất cẩn gây nên, phía tàu phải đóng góp tổn thất chung của phía hàng hóa, phía hàng hóa không phải đóng góp phần tổn thất chung của phía tàu. Nhưng phán quyết của tòa án cho rằng, vì phía hàng hóa yêu

cầu phía tàu đóng góp phần tổn thất chung, thì phía người vận tải có quyền yêu cầu phía hàng hóa phải khấu trừ phạm vi đóng góp tổn thất chung của phía tàu. Vì tòa án Mỹ còn có tranh cãi khi phán quyết, để thay đổi vị trí bất lợi của mình trước những tranh chấp, cho nên người vận tải đã đưa thêm điều khoản gọi là “Điều khoản tổn thất chung về sơ suất” (Negligence General Average Clause) vào vận đơn và hợp đồng thuê tàu. Nội dung của điều khoản này quy định, người vận tải đã cung cấp tàu đủ khả năng đi biển, nếu như người làm thuê do sơ suất hàng hải hoặc sơ suất quản lý tàu gây nên tổn thất chung thì chủ hàng phải tham gia đóng góp tổn thất chung. Vào năm 1910, tòa án tối cao Mỹ đã xét xử vụ án tàu hơi nước “Jason” liên quan đến tổn thất chung giữa chủ tàu và chủ hàng. Vụ xét xử kéo dài tám năm, cuối cùng phía tàu “Jason” thắng kiện, toàn án công nhận giá trị pháp lý của “Negligence General Average Clause” trong vận đơn bắt đầu có hiệu lực, từ đó điều khoản này được gọi là “Điều khoản Jason” (Jason Clause).

3. Điều khoản New Jason (New Jason Clause)

Tòa án Mỹ khi xét xử vụ án tàu “Iris” về sự việc trước và trong khi tàu khởi hành, vì các khiếm khuyết tiềm ẩn khiến tàu không đủ khả năng đi biển, đã phán quyết phía tàu phải chịu trách nhiệm bồi thường cho tổn thất hàng hóa. Nhưng phía tàu cho rằng, tổn thất hàng hóa không phải do tàu không đủ khả năng đi biển gây nên, hai vấn đề không có quan hệ nhân quả, phía tàu không phải chịu trách nhiệm tổn thất đối với hàng hóa. Sau đó các nhà kinh doanh vận tải của Mỹ lại sửa đổi và mở rộng “Điều khoản Jason” bao gồm cả chi phí cứu hộ và gọi là “Điều khoản Jason mới” (New Jason Clause) cho đến nay. Nội dung của “New Jason Clause” như sau:

In the event of accident, danger, damage or disaster before or after the commencement of the voyage, resulting from any cause whatsoever, whether due to negligence or not, for which, or for the consequence of which, the Owner is not responsible, by statute, contract or otherwise, the cargo shippers, consignees or owners of the cargo shall contribute with the Owner in General Average to the payment of any sacrifices, losses or expenses of a General Average nature that may be made or incurred and shall pay salvage and special charges incurred in respect of

the cargo. If the salving ship is owned or operated by ther Owner, salvage shall be paid for as fully as if the said salving ship or ships belonged to strangers...

Trong trường hợp sự cố, nguy hiểm, hư hỏng, hiểm họa gây nên bởi bất cứ nguyên nhân gì dù là sơ suất hay không, trước hoặc sau khi bắt đầu chuyến đi, căn cứ vào luật pháp, giao kéo hoặc quy định khác, thì người vận tải không chịu trách nhiệm với trường hợp đó và hậu quả của nó, người gọi hàng, người nhận hàng hoặc chủ hàng phải cùng với chủ tàu phân bổ bất kỳ sự hy sinh, tổn thất hoặc chi phí có thể cấu thành hoặc phát sinh từ bản chất tổn thất chung và phải chi trả chi phí cứu hộ và chi phí đặc biệt phát sinh đối với hàng hóa. Nếu tàu cứu hộ thuộc sở hữu hoặc thuộc điều hành của người vận tải thì tiền công cứu hộ cũng được trả đủ như là tiền công của tàu cứu hộ thuộc bên thứ ba khác....

PHẦN II – TÍNH TOÁN PHÂN BỐ TÔN THẤT CHUNG ĐỐI VỚI MỘT VỤ TAI NẠN HÀNG HẢI

BÁO CÁO TÀU HÙNG THÁI 01

I. NHỮNG ĐẶC ĐIỂM VÀ THÔNG SỐ KỸ THUẬT TÀU ĐƯỢC BẢO HIỂM

a. Thông tin về tàu			
- Tên tàu	: HÙNG THÁI 01	- Loại tàu	: General Cargo
- Hô hiệu	: HÙNG THÁI 01	- Chiều dài lớn nhất	: 58,600 m
- Số phân cấp	: VR 031989	- Chiều rộng	: 9,200 m
- Số IMO	: 8984666	- Chiều cao mạn	: 4,400 m
- Năm, nơi đóng	2003, HẢI PHÒNG	- Mớn nước	: 3,620 m
- Quốc tịch	: Việt Nam	- Trọng tải toàn phần	: 972,500 Tấn
- Cảng đăng ký	: Hải Phòng	- Tổng dung tích	: 499 GT
- Cơ quan đăng kiểm	: VIRES + CC.10		
- Chủ tàu	: Công Ty TNHH HÙNG THÁI		
- Người khai thác	: Công Ty TNHH HÙNG THÁI		
b. Thông tin về máy tàu			
- Số lượng máy chính	: 01	- Năm/ nơi chế tạo	: 1978/ Đức
- Kiểu máy	: SKL 8NVD36-1U	- Công suất máy chính	: 408 HP
c. Thông tin về giấy chứng nhận bảo hiểm thân tàu.			
- Người bảo hiểm	: Công Ty Bảo Minh Hải Phòng		
- Người được bảo hiểm	: Công Ty TNHH HÙNG THÁI- TECHCOMBANK HẢI PHÒNG VIỆT NAM, Người thụ hưởng.		
- Số đơn bảo hiểm	: MHO/ 00146823		
- Thời hạn bảo hiểm	: Từ ngày 15/08/2010 đến ngày 14/08/2011		

QUI TẮC BẢO HIỂM THÂN TÀU SÔNG, TÀU VEN BIỂN - Điều kiện bảo hiểm : 1/4/05 (BAOMINH-CL. 001-TSO) – BAN HÀNH KÈM THEO QUYẾT ĐỊNH SỐ 0631/ 2005-BM/BHHH NGÀY 22/03/2005				
- Mức khấu trừ : THÂN TÀU VÀ TNDS: 2,5% STBT/ VỤ TỒN THẤT, NHƯNG KHÔNG DƯỚI 1.000.000 VNĐ				
d. Các loại giấy tờ trên tàu				
Loại giấy tờ	Số	Cơ quan cấp	Ngày cấp	Ngày hết hạn
GCN Đăng ký tàu biển	826/ĐK-2004.HP	Cơ quan đăng ký tàu biển và thuyền viên khu vực Hải Phòng	14/09/2004	-
GCN cấp tàu	651/08TB-01	Đăng Kiểm Việt Nam	07/10/2008	14/03/2013
GCN Khả Năng Đi Biển	0196/10HP-SW	Đăng Kiểm Việt Nam	01/02/2010	14/06/2011
GCN an toàn trang thiết bị tàu hàng	1035/08 HP-03	Đăng Kiểm Việt Nam	16/06/2008	14/03/2013
GCN dung tích quốc tế	050/05 TB-08	Đăng Kiểm Việt Nam	18/02/2005	-
GCN mạn khô quốc tế	1035/08 HP-02	Đăng Kiểm Việt Nam	16/06/2008	14/03/2013
GCN quốc tế về ngăn ngừa ô nhiễm do dầu gây ra	1035/08 HP-06	Đăng Kiểm Việt Nam	16/06/2008	14/03/2013
GCN Định biên an toàn tối thiểu	806/ĐKTB. HP/2006-CL	Cục Hàng Hải Việt Nam	08/05/2006	-
Bảng thuyền trưởng: Ông Lưu Văn Khoa	A0956.T3	Cục Hàng Hải Việt Nam	14/07/2010	14/07/2015
Bảng máy trưởng: Ông Nguyễn Văn Thanh	A0312.E3	Cục Hàng Hải Việt Nam	18/04/2007	18/04/2012

II. DIỄN BIẾN SỰ VIỆC

Theo khai báo của thuyền trưởng, nội dung bản Kháng cáo hàng hải, diễn biến sự việc như sau:

- Tàu “HÙNG THÁI 01” nhận 950 tấn xi măng đóng bao loại 50kg/ 1 bao tại Cảng nhà máy xi măng Phúc Sơn, tỉnh Hải Dương để hành trình về trả hàng tại Cảng Qui Nhơn, tàu khởi hành lúc 12g05 ngày 19/03/2011. Do thời tiết xấu, gió SE cấp 5, ngược nước nên tàu “HÙNG THÁI 01” đã vào neo trú gió tại Cù Lao Chàm lúc 15g00 ngày 21/03/2011. Vị trí neo trú gió có tọa độ 15057’210N – 108029’926.
- Tàu neo trú gió tại Cù Lao Chàm từ ngày 21/03/2011 đến ngày 26/11/2011. Tàu kéo neo chạy tiếp vào Quy Nhơn lúc 08g00 ngày 26/03/2011. Trong lúc hành trình trên biển thuyền viên trực ca phát hiện máy chính tàu hú mạnh, thông số kỹ thuật của máy thay đổi, nhiệt độ khí xả giảm, máy chạy không tải lúc 18g05 ngày 26/03/2011. Kiểm tra thực tế sau lái tàu nhận thấy hiện tượng chân vịt không đập nước, tàu trôi dạt tự do trên biển. Thuyền trưởng điện báo về Công ty chủ quản và phát tín hiệu cấp cứu trên biển cho tất cả các Đài duyên hải từ Hòn Gai vào Qui Nhơn. Nhận được tín hiệu cấp cứu và đây thuộc khu vực của tỉnh Quảng Ngãi nên Trạm liên lạc với tàu và liên hệ với Cảng vụ Quảng Ngãi để chỉ đạo cứu hộ. Cảng vụ hàng hải Quảng Ngãi nhận điện và thông báo cho các đơn vị chức năng có biện pháp hỗ trợ để cứu hộ. Qua liên hệ nhiều đơn vị, Chủ tàu HÙNG THÁI 01 đã thoả thuận hợp đồng cứu hộ với CÔNG TY CP DỊCH VỤ DẦU KHÍ QUẢNG NGÃI PTSC để điều động tàu dịch vụ PTSN NGÀN NĂM THĂNG LONG HÀ NỘI 02 ra hiện trường để cứu tàu. Hai tàu gặp nhau và bắt dây lai lúc 02g05 ngày 27/03/2011. Do điều kiện thời tiết xấu nên trong quá trình lai dết thì dây lai đã bị đứt nhiều lần, bằng nỗ lực của thuyền viên hai tàu thì đến 18g15 ngày 27/03/2011 tàu PTSN NGÀN NĂM THĂNG LONG HÀ NỘI 02 đã đưa tàu HÙNG THÁI 01 về neo đậu an toàn tại Mũi Yến, khu neo Phao số 0 cảng Qui Nhơn.
- Tàu “HÙNG THÁI 01” vận chuyển xi măng cho Công Ty CP PETEC BÌNH ĐỊNH, do vậy phía Chủ hàng đã chủ động thuê tàu lai hỗ trợ đưa tàu “HÙNG THÁI 01” vào cập cầu ngày 31/03/2011 để trả hàng vì Chủ tàu gửi Thông Báo Tồn Thất Chung đối với các bên liên quan nên Chủ hàng đã trả trước khoản chi phí lai dết này.
- Vào ngày 01/04/2011 tàu “HÙNG THÁI 01” trả hàng xong và được tàu lai hỗ trợ tiếp tục ra Khu neo chờ kế hoạch đi sửa chữa do phía Chủ tàu chưa liên hệ được ụ đà để đưa tàu vào.
- Sau khi Chủ tàu liên hệ được ụ đà Vinashin Nha Trang, Chủ tàu xin ý kiến của nhà bảo hiểm để tìm kiếm đơn vị lai dết tàu “HÙNG THÁI 01” từ khu neo Qui

Nhon về Nha Trang. Qua trao đổi các phương án và chọn đơn vị lai dắt giữa Chủ tàu và nhà bảo hiểm, cuối cùng đơn vị thực hiện là Công ty Cổ Phần TM & DV Hàng Hải Biển Vàng đã điều động tàu lai BIỂN VÀNG 08 lai dắt tàu “HÙNG THÁI 01” từ khu neo Qui Nhon về Nha Trang để lên đà kiểm tra, sửa chữa.

III. KẾT QUẢ GIÁM ĐỊNH

3.1 Vào lúc 08h00 ngày 28/03/2011, Giám định viên chúng tôi đã có mặt trên tàu “HÙNG THÁI 01” đang neo đậu tại Mũi Yến, khu neo cảng Qui Nhon. Tại hiện trường chúng tôi ghi nhận tình trạng như sau:

- ❖ Về người: toàn bộ thuyền viên an toàn, không có thương tích được khai báo.
- ❖ Về Hàng hoá: toàn bộ hàng hóa không bị hư hỏng, mất mát.
- ❖ Về thân tàu:
 - Yêu cầu thuyền viên tiến hành cho nổ máy chính, thử máy chạy tiến – lùi, đảo chiều cam và cho người quan sát phía sau lái nhận thấy chân vịt không đập nước.
 - Thử máy lái trên buồng điều khiển nhận thấy quay từ 0 độ đến hết lái phải thấy nhẹ nhàng, quay lái từ 0 độ sang trái 10 độ thấy hiện tượng cứng khó quay.
 - Tất cả các hệ thống còn lại hoạt động bình thường.
 - Chúng tôi đề nghị Chủ tàu bố trí đưa tàu lên đà để kiểm tra phần lái tàu vì hiện nay hệ chân vịt và bánh lái đều nằm dưới nước không thể kiểm tra hư hỏng bằng mắt thường. Trong trường hợp trả hàng xong đề nghị Chủ tàu bố trí thuê thợ lặn kiểm tra phần chân vịt – hệ lái để nhận định sơ bộ tổn thất nhằm báo cáo nhà bảo hiểm để có phương án lai dắt tiếp theo.

3.2 Vào lúc 08h00 ngày 05/05/2011, Giám định viên chúng tôi đã tiếp tục có mặt trên tàu “HÙNG THÁI 01” đã được kéo lên triền đà của Công ty VINASHIN NHA TRANG và ghi nhận:

- Tàu đã được kéo lên triền đà an toàn vào ngày 03/05/2011.
- Kiểm tra trực và chân vịt vẫn trong vị trí ống bao, có 1 vết va chạm trên bánh lái phù hợp với vị trí mũi bu lông chân vịt tuột ra sau gây va chạm. Kiểm tra chân vịt không tìm thấy hư hỏng khác. Thợ sửa chữa tiến hành tháo bánh lái đến 15h30 cùng ngày thì đưa bánh lái về xưởng.

- Thợ của xưởng tiếp tục công việc tháo rút trục chân vịt, đến 17h30 vẫn chưa rút được trục ra ngoài, công việc tạm ngừng qua ngày 06/05/2011 tiếp tục công tác kiểm tra.

Vào lúc 08h00 ngày 06/05/2011, Giám định viên chúng tôi đã tiếp tục có mặt tại ụ đà sửa chữa để kiểm tra và ghi nhận:

- Thợ sửa chữa tháo rút trục chân vịt – chân vịt hạ xuống bãi triều, trục chân vịt bị gãy ngang tại vị trí ép stress ngay sát ổ đỡ trước.

- Đường kính trục chân vịt Ø 130mm, vết đứt gãy có tình trạng không đều. Trong các rãnh thoát nước của bạc trục cao su đỡ sau phát hiện có nhiều bùn đất.

- Tiếp tục kiểm tra hệ thống van ống làm mát đuôi bạc trục chân vịt, nhận thấy tình trạng ngoại quan bình thường. Tay van đóng mở đường nước bị xoay tròn và nhẹ, nghi ngờ van mở nước không hoạt động, yêu cầu thuyền viên cho mở để kiểm tra.

- Sau khi tháo cụm ty van ra ngoài phát hiện phần trục ty van bằng đồng bị vệt tròn trong khi lỗ của tay vặn ty có dạng hình vuông, với tình trạng này thì van đã không được mở để nước làm mát đi vào ống bao trục chân vịt, trụ ty van bị sứt 0,4 mm

3.3 Tiếp tục theo dõi quá trình khắc phục sự cố, vào lúc 08h00 ngày 17/05/2011 chúng tôi có mặt tại tàu để thu thập hồ sơ, đại diện Chủ tàu đã cung cấp các chứng từ gồm:

- Hợp đồng, hóa đơn về phí cứu hộ giữa tàu “HÙNG THÁI 01” và tàu “PTSN NGÀN NĂM THĂNG LONG HÀ NỘI 02” ký kết giữa Công ty TNHH HÙNG THÁI và Công ty CP Dịch Vụ Dầu Khí QUẢNG NGÃI PTSC.

- Biên Bản xác nhận cứu hộ ký kết giữa 02 Thuyền trưởng tàu “HÙNG THÁI 01” và tàu “PTSN NGÀN NĂM THĂNG LONG HÀ NỘI 02”.

- Hợp đồng, hóa đơn về chi phí lai dắt từ Khu neo Qui Nhơn và cập cầu cảng Qui Nhơn ký kết giữa Chủ hàng là Công Ty CP PETEC Bình Định và Công Ty TNHH MTV Cảng Qui Nhơn.

- Hóa đơn thu phí Tàu lai hỗ trợ tàu “HÙNG THÁI 01” từ cầu cảng ra Khu neo Qui Nhơn xuất cho Công Ty TNHH HÙNG THÁI.

- Hợp đồng, hóa đơn về phí lai dắt tàu “HÙNG THÁI 01” từ khu neo Cảng Qui Nhơn về Nhà máy sửa chữa đóng tàu Vinashin Nha Trang.

3.4 Tiếp tục thu thập chứng cứ liên quan để bổ sung đánh giá nguyên nhân tồn thất, chúng tôi tiến hành gửi Công văn yêu cầu cung cấp Bản tin thời tiết biển của các ngày tàu “HÙNG THÁI 01” xuất bến và ngày tàu bị sự cố gãy trục chân vịt.

- Trích dẫn Bản tin thời tiết biển ngày 19/03/2011 tại khu vực cửa luồng Hải Phòng như sau:

“ Sóng gió: Do tại vùng biển Hải Phòng không có số liệu quan trắc sóng gió nên chúng tôi sử dụng số liệu tại hai trạm đảo Bạch Long Vĩ và Cô Tô như sau:

+ Bạch Long Vĩ: gió Bắc đông bắc, tốc độ gió trung bình là 5-7m/s (cấp 4), giật cấp 5. Độ cao sóng 0.25 – 0.75 (cấp 3).

+ Cô Tô: gió Nam đông nam, tốc độ gió trung bình là 3-5 m/s (cấp 3). Độ cao sóng 0.25 – 0.75 m (cấp 3).”

- Trích dẫn Bản tin thời tiết biển ngày 19/03/2011 tại khu vực cửa luồng Hải Phòng như sau:

“ Do chịu ảnh hưởng bởi không khí lạnh tăng cường xuống ảnh hưởng đến vùng biển miền Trung, gió mạnh và mưa to, biển động, chi tiết như sau:

+ Trời đầy mây, có mưa cả ngày và đêm, mưa to với lượng mưa từ 30 – 60 mm.

+ Không có hiện tượng goiing

+ gió Bắc tây bắc 12 m/s (cấp 6), giật 17 m/s (cấp 7).

+ Độ cao sóng trung bình từ 2.25 – 2.75 m, sóng cao nhất khoảng 3.0 – 3.5 m. Biển động.”

3.5 Tiếp tục theo dõi quá trình khắc phục sự cố gãy trục chân vịt tàu “HÙNG THÁI 01”, giám định viên chúng tôi có mặt tại Nhà máy sửa chữa, đóng tàu Vinashin Nha Trang để thu thập Nhật ký, qui trình vận hành boong, máy (Qui trình quản lý an toàn đối với vận hành tàu biển). Chúng tôi ghi nhận:

- Vào lúc 07g00 ngày 27/10/2011 chúng tôi có mặt trên tàu “HÙNG THÁI 01” đang nằm bến tại Nhà máy để chờ gia công mới trục chân vịt theo Qui định của Đăng kiểm. Chúng tôi nhận thấy tàu vẫn chưa tiến hành thay mới phân hệ trục do đang chờ nhập phối trục để gia công (vì phối trục nhỏ nên nhiều đơn vị chưa nhận gia công do chi phí cao).

- Qua trao đổi với Thợ máy trực ca tại thời điểm trước khi tàu vào lấy hàng xi măng tại nhà máy xi măng Phúc Sơn, chúng tôi ghi nhận vào trước lúc hành trình đi Qui Nhơn trả hàng, thợ máy do phụ với thuyền viên trong việc chuẩn bị thực phẩm cho chuyến hành trình nên đã quên mở van đường ống nước làm mát trực chân vịt.

IV. CHI PHÍ KHÁC PHỤC SỰ CỐ

1. Chi phí thuê tàu PTSN NGÀN NĂM THĂNG LONG HÀ NỘI 02 ra cứu hộ lai dắt về khu neo Cảng Qui Nhơn với giá 600.000.000 đồng chưa thuế VAT căn cứ theo Hợp đồng số 16-2011/ PTSC-QN/BDV.
2. Chi phí lai dắt tàu “HÙNG THÁI 01” từ phao số “0” vào cập cầu cảng Qui Nhơn theo Hợp đồng số 222-2011/ HĐLD ký kết giữa Chủ hàng – Công ty CP PETEC Bình Định và Công ty TNHH MTV Cảng Qui Nhơn với chi phí 68.000.000 đồng (Chưa VAT) theo Hoá đơn số 001433 ngày 07/04/2011
3. Chi phí thuê tàu kéo TK980 lai dắt từ Cầu cảng Qui Nhơn ra khu neo của cảng với giá tiền 4.300.000 đồng chưa bao gồm thuế VAT căn cứ theo Hoá đơn cảng phí số 001366 ngày 01/04/2011.
4. Chi phí thuê tàu lai “BIÊN VÀNG 08” lai dắt từ khu neo Qui Nhơn về Nha Trang để lên đà sửa chữa với giá tiền thuê là 254.545.455 đồng chưa bao gồm thuế VAT căn cứ theo Hợp đồng số 184/2011-HKĐ Ngày 18/04/2011.

V. PHÂN CHIA TỔN THẤT CHUNG

A/ Chi phí tổn thất chung

- | | | |
|---|---------------|-----|
| - Chi phí thuê tàu PTSC Ngàn năm Thăng Long 02: | 600.000.000 đ | |
| - Chi phí lai dắt từ Mũi Yến vào cập cầu: | 26.731.200 đ | |
| - Tổng cộng chi phí tính Tổn thất chung: | 626.731.200 đ | (I) |

B/ Giá trị tài sản chịu phân bổ tổn thất chung

- | | | |
|--------------------------------------|-----------------|------|
| - Giá trị tàu theo đơn bảo hiểm: | 7.650.000.000 đ | |
| - Giá trị lô hàng xi măng: | 626.731.200 đ | |
| - Giá cước phí: | 190.000.000 đ | |
| - Tổng giá trị tài sản chịu tổn thất | 8.604.318.182 đ | (II) |

C/ Tỷ lệ phân chia tổn thất chung

$$(I) / (II) = 626.731.200 / 8.604.318.182 = 0.72839$$

D/ Số tiền đóng góp tổn thất chung

- Số tiền đóng góp của Chủ tàu: $7.650.000.000 \times 0.72839 = 557.219.477 \text{ đ}$
- Số tiền đóng góp của Cước phí: $190.000.000 \times 0.72839 = 13.839.438 \text{ đ}$
- Số tiền đóng góp của Chủ hàng: $764.318.182 \times 0.72839 = 55.672.284 \text{ đ}$

CÁC BIỂU MẪU LIÊN QUAN ĐẾN TỔN THẤT CHUNG

BIỂU MẪU TUYÊN BỐ TỔN THẤT CHUNG

Số:, ngày. tháng năm

Kính gửi: CÔNG TY.

Chúng tôi xin thông báo để Quý Công ty biết tàu, quốc tịch, hồ hiệu, số IMO, cảng đăng ký., trọng tải, GRT, NRT, thuộc Công ty., trên hành trình từ cảng đến cảng vào hồi ngày tại tàu bị tai nạn.

Để cứu tàu và hàng hoá trên tàu, Công ty chúng tôi đã

.

Bằng văn bản này, Công ty chúng tôi tuyên bố tổn thất chung và chỉ định Ban Phân bổ tổn thất chung bên cạnh Phòng Thương mại và Công nghiệp Việt Nam làm người phân bổ tổn thất chung.

Chúng tôi xin gửi kèm theo đây Lloyd's Average Bond, Valuation Form và Average Guarantee để Quý Công ty và Người bảo hiểm hàng kê khai, ký và gửi lại ngay cho Công ty chúng tôi để làm thủ tục bảo đảm tổn thất chung cho lô hàng của Quý Công ty chở trên tàu theo Vận đơn số ngày Theo Điều 84 của Bộ luật hàng hải Việt Nam, Công ty chúng tôi có quyền từ chối giao hàng nếu Quý Công ty và Người bảo hiểm hàng không hoàn tất thủ tục bảo đảm tổn thất chung như yêu cầu ở trên.

Trân trọng kính chào.

GIÁM ĐỐC

Nơi gửi:

- Như trên;
- Ban Phân bổ tổn thất chung;
- Lưu:

General Average Deposit Receipt

LLOYD'S FORM

No... ..

Dated at.....20....

Vessel.....from.....to.....

Nature and date of
accident.....

RECEIVED from
Messrs.....

the sum of (in
words).....

deposit on account of General Average and/or Salvage and/or Charges,

being.....per cent
on.....

provisionally adopted as the contributory value of the following goods, viz:

.....

B/L or Waybill No.....

£.....

Signed

for and on behalf of the Trustee(s) or nominated representative(s)

NOTES

For Depositors: **If insured** you may wish to send this receipt together with the original policy or certificate of insurance to your insurers who, subject to the policy conditions, may be prepared to refund this deposit. **If not insured** you should notify the Average Adjusters direct of your interest and retain this receipt until the adjustment is issued when any credit balance can be claimed.

For Insurers: When a repayment of this deposit has been made, advise the Average Adjusters and thus assist in final settlement.

NO DUPLICATE OF THIS RECEIPT CAN BE ISSUED.

N.B. The refund, if any, will only be made to the bearer of, and in exchange for, this Receipt, and will be the whole balance of the deposit after satisfying the General Average and/or Salvage and/or Charges, without deduction or set off of any other claims of the Shipowner against the Shipper or Consignee.

The General Average will be adjusted in..... and the Shipowners have given the

necessary instructions to Messrs.....Average Adjusters.

General Average Deposit Receipt (LLOYD'S FORM) - Counterfoil

Dated at.....20.....

Vessel.....

Depositors.....

Description of goods..... B/L or Waybill No.....

Contributory value (provisional)..... Amount of deposit £.....

GENERAL AVERAGE BOND

To Owner(s) of the :

Voyage and Date :

Casualty :

Port of Shipment :

Port of Destination:

B/L No(s). Voyage Pol. No(s).	Marks and Nos. Container Nos.	Description of Cargo and Weight	CIF - Value (Pls. attached copy of Commercial Invoice)

In Consideration of the delivery to us or to our order, on payment of the freight due, of the goods noted above, we agree to pay the proper proportion of any salvage and / or general average and / or special charges which may hereafter be ascertained to be due from the goods or the shippers or owners thereof under an adjustment prepared in accordance with the provisions of the contract of affreightment governing the carriage of the goods or, failing any such provision, in accordance with the law and practice of the place where the common maritime adventure ended and which is payable in respect of the goods by the shippers or owners thereof.

In case the goods are encarried by another vessel and / or conveyances the following Non-Separation-Agreement shall apply:

It is agreed that in the event of the vessel's cargo or part thereof being forwarded to original destination by other vessel, vessels or conveyances, right and liabilities in General Average shall not be affected by such forwarding, it being the intention to place the parties concerned as nearly as possible in the same position in this respect as they would have been in the absence of such forwarding and with the adventure commencing by the original vessel for so long as justifiable under law applicable or under the Contract of Affreightment.

We also agree to:

- (i) furnish particulars of the value of the goods, supported by a copy of the commercial invoice rendered to us, if there is no such invoice, details of the shipped value.
- (ii) make a prompt payment on account of such sum as is duly certified by the average adjusters to be due from the goods and which is payable in respect of the goods by the shippers or owners thereof.

Date Signature of Receiver of goods

Full Name

Full Address

Tel/Fax No. Contact Person

GENERAL AVERAGE GUARANTEE

(For signature by Underwriters of Cargo to avoid collection of
Cash Deposits in those cases in which it is practicable to do so.)

Vessel :

Voyage :

Casualty :

In consideration of the delivery in due course to the Consignees of the Merchandise specified below, without collection of a deposit on account of Average, we, the undersigned Underwriters, hereby guarantee to the Shipowners on account of those concerned the payment of any contribution to General Average and / or Salvage and / or Charges which may hereafter be ascertained to be properly due in respect of the said Merchandise.

We further agree to make prompt payment-on-account if required, as soon as such payment may be certified by the Average Adjusters and to furnish to the Average Adjusters at their request all information which is available to us relative to the value of the said Merchandise.

B/L No(s). Voyage Pol. No(s).	Marks and Nos. Container Nos.	Description of Cargo and Weight	CIF – Value (Pls. attached copy of Commercial Invoice)

We also agree to furnish particulars of the value of the goods, supported by a copy of the Commercial Invoices and in case of damage to goods, to provide Claim Documents, incl. Letter of Subrogation without undue delay.

Date Signature and Stamp of Insurers

Full Name

Full Address

Tel./Fax No. / Reference No.

PHẦN III : KẾT LUẬN

Được sự giúp đỡ tận tình của thầy giáo hướng dẫn Ths. Nguyễn Đức Học và chú Kỳ đang công tác tại bảo hiểm PVI cuối cùng em cũng đã hoàn thành cuốn luận văn này. Qua việc nghiên cứu về lý thuyết và vụ tai nạn cụ thể ta thấy rằng để hiểu hết các vấn đề về tổn thất chung thực sự rất khó khăn. Nên chúng ta cần nghiên cứu kỹ về vấn đề này đặc biệt là nắm chắc quy tắc York – Antwerp để khi cần chúng ta có thể vận dụng chúng một cách dễ dàng.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

1. Bảo Hiểm Hàng Hải – Th.S Đỗ Thành Sen.
2. Sổ Tay Hàng Hải – Tiểu Văn Kinh, NXB Giao Thông Vận Tải 2006.
3. Bộ Luật Hàng Hải Việt Nam – NXB Chính Trị Quốc Gia, Hà Nội 2006
4. The York-Antwerp Rules 1994.
5. The York-Antwerp Rules 2004.
6. New Jason Clause.
7. <http://www.vietnamshipping.vn/>
8. <http://www.vinamaso.com./>
9. <http://www.baoviet.com/>