

#### 4. Kết luận và kiến nghị

1. Bài báo đã thiết lập được công thức dùng để tính toán tỷ số truyền của các bộ truyền trong hộp giảm tốc hai cấp bánh răng trụ đồng trục. Các công thức này được xây dựng dưới dạng hàm giải tích sơ cấp, không những cho kết quả tính toán tỷ số truyền nhanh chóng và chính xác, mà còn tạo điều kiện thuận lợi để lập trình tự động tính toán thiết kế;

2. Kết quả của bài báo có thể dùng để tính toán tỷ số truyền trong hộp giảm tốc hai cấp bánh răng trụ đồng trục, làm cơ sở khoa học cho việc phân phối tỷ số truyền trong các loại hộp giảm tốc khác. Đồng thời, có thể dùng làm tài liệu tham khảo khi nghiên cứu, cũng như trong công tác giảng dạy và học tập.

#### **TÀI LIỆU THAM KHẢO**

- [1] Trịnh Chất (2007). *Cơ sở thiết kế máy và chi tiết máy*. NXB Khoa học và Kỹ thuật, Hà Nội.
- [2] Trịnh Chất, Lê Văn Uyển (1998). *Tính toán thiết kế hệ dẫn động cơ khí, tập 1 và 2*. NXB Giáo dục, Hà Nội.
- [3] Trịnh Chất (1996). *Tính toán tối ưu tỷ số truyền trong hệ truyền động bánh răng*. Hội nghị khoa học Trường Đại học Bách khoa Hà Nội.
- [4] Nguyễn Trọng Hiệp (2001). *Chi tiết máy, tập 1 và 2*. NXB Giáo dục, Hà Nội.
- [5] ISO 6336-2 (2006). *Part 2: Calculation of surface durability (pitting)*.
- [6] R. C. Juvinall, K. M. Marshek (2003). *Fundamentals of Machine Component Design - 3<sup>rd</sup> edition*. John Wiley & Sons.
- [7] Кудрявцев В.Н, и др (1971). *Конструкции и расчет зубчатых редукторов*. Машиностроение, Ленинград.
- [8] М.Н. Иванов, В.А. Финогенов (2008). *Детали Машин*. Высшая школа, Москва.

**Người phản biện: TS. Hoàng Mạnh Cường**

### **THƯỜNG, PHẠT GIẢI PHÓNG TÀU TRONG THUÊ TÀU CHUYẾN VÀ CÁC TRANH CHẤP PHÁT SINH LIÊN QUAN** **THE DISPUTES USUALLY ARISE CONCERNING TO DEMURRAGE AND DESPATCH IN VOYAGE CHARTER PARTY**

**TS. ĐẶNG CÔNG XƯỜNG**

*Phòng KHCN, Trường ĐHHH Việt Nam*

#### **Tóm tắt**

*Một trong những điều khoản quan trọng của Hợp đồng thuê tàu chuyến là thường, phạt giải phóng tàu. Đây là điều khoản ràng buộc trách nhiệm của người thuê tàu trong việc xếp, dỡ hàng hóa và gắn với số tiền thường phạt tương ứng với thời gian làm hàng. Có nhiều cách tính thường phạt giải phóng tàu và tùy theo cách tính sẽ có lợi cho từng bên, vì vậy thường có các tranh chấp liên quan đến điều khoản này.*

*Bài báo phân tích và giới thiệu các cách tính thường phạt giải phóng tàu trong Hợp đồng thuê tàu chuyến đồng thời chỉ rõ một số tranh chấp thường gặp và đề xuất hướng giải quyết.*

#### **Abstract**

*One of the most important terms and conditions of the Voyage charter party is demurrage and despatch (DEM/DES). This is condition to concern with the responsibility of the charterer to load and discharge cargoes. There are many methods of the calculation laytime and DEM/DES money, so the disputes often arise.*

*The article analyzes and introduce the methods of calculation DEM/DES and proposes to deal.*

**Những vấn đề chung về Hợp đồng thuê tàu chuyến và thường phạt giải phóng tàu**

#### **1. Hợp đồng thuê tàu chuyến (Voyage charter party).**

Theo điều 70 và điều 71 của Bộ luật Hàng hải Việt Nam năm 2005: "*Hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường biển là hợp đồng được giao kết giữa người vận chuyển và người thuê vận*

chuyển, theo đó người vận chuyển thu tiền cước vận chuyển do người thuê trả và dùng tàu biển để vận chuyển hàng hóa từ cảng nhận hàng đến cảng trả hàng".

"Hợp đồng vận chuyển theo chuyến là hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường biển được giao kết với điều kiện người vận chuyển dành cho người thuê vận chuyển nguyên tàu hoặc một phần tàu cụ thể để vận chuyển hàng hóa theo chuyến".

Như vậy, theo Bộ luật hàng hải Việt Nam thì hợp đồng thuê tàu chuyển được coi là hợp đồng vận chuyển theo chuyến.

Theo tập quán hàng hải, hợp đồng thuê tàu chuyển (Voyage charter party – C/P) là một loại hợp đồng chuyên chở hàng hóa bằng đường biển trong đó người chuyên chở cam kết chuyên chở hàng hóa từ một cảng này để giao cho người nhận ở một hay nhiều cảng khác, người thuê tàu cam kết trả cước phí chuyên chở theo mức hai bên đã thỏa thuận.

Như vậy, hợp đồng thuê tàu điều chỉnh mối quan hệ pháp lý giữa người chuyên chở và người thuê tàu. Người chuyên chở có thể là chủ tàu hoặc chỉ là người thuê tàu của người khác để kinh doanh lấy cước. Người thuê tàu là các chủ hàng hoặc người được ủy thác thuê tàu để chuyên chở hàng hóa.

## 2. Các loại hợp đồng thường dùng trong vận tải tàu chuyển

Mặc dù hợp đồng thuê tàu chuyển là kết quả của một quá trình thương lượng thỏa thuận giữa hai bên rồi mới được ghi chép lại, nhưng để đơn giản hóa và rút ngắn thời gian đàm phán ký kết hợp đồng, các bên thường dựa vào các hợp đồng mẫu (Standard Charter Party). Hợp đồng mẫu thường do các luật gia, các tổ chức hàng hải Quốc gia và Quốc tế soạn thảo và có nhiều loại khác nhau.

Trên thế giới hiện nay có tới trên 60 loại hợp đồng thuê tàu chuyển mẫu và chúng có thể phân thành hai loại chính:

*Loại thứ nhất: Mẫu hợp đồng thuê tàu chuyển mang tính chất tổng hợp.*

Loại mẫu hợp đồng này thường dùng cho việc thuê tàu chuyển chuyên chở hàng bách hóa (General cargo). Các mẫu thường sử dụng phổ biến hiện nay là:

+ *Mẫu hợp đồng GENCON (Uniform General Charter)*

Mẫu này do tổ chức BIMCO soạn thảo 1922 (The Baltic International Maritime conference) và đã được bổ sung, hoàn chỉnh nhiều lần vào những năm 1976, năm 1994. Mục đích của những lần sửa đổi này nhằm hoàn thiện và loại trừ tối đa những chỗ còn chưa rõ ràng, mập mờ để dẫn tới tranh chấp giữa người thuê tàu và chủ tàu.

+ *Mẫu hợp đồng SCANCON:*

Mẫu này do Bimco phát hành năm 1956 dùng cho các nước trên bán đảo Scandiver

*Loại thứ hai: Mẫu hợp đồng thuê tàu chuyển có tính chất chuyên dụng.*

Mẫu hợp đồng này dùng để áp dụng khi chuyên chở một loại hàng nhất định và trên một tuyến đường nhất định.

- Mẫu hợp đồng chở dầu: Exxonvoy 1969; Mobilvoy 96; Shelvoy 5,...
- Mẫu hợp đồng chở than: "POLCOAL – VOY 1971" của BaLan
- Mẫu hợp đồng chở quặng: "SOVORECON 1962, ORECON 1950"
- Mẫu hợp đồng chở ngũ cốc: "CENTROCON" của Mỹ và "AUSTRAL 1928" của Úc.
- Các mẫu khác.

*Việc tiêu chuẩn hóa và thống nhất mẫu hợp đồng thuê tàu chuyển vẫn đang tiếp tục theo hai hướng:*

- Thống nhất nội dung hợp đồng trong phạm vi thế giới.
- Đơn giản hóa nội dung của hợp đồng.

## 3. Nội dung chủ yếu trong hợp đồng thuê tàu chuyển (Voyage Charter Party- C/P)

Nội dung chủ yếu của Hợp đồng thuê tàu chuyển (Voyage C/P) có thể được chia ra thành các điều kiện và điều khoản chính như sau:

- *Chủ thể:* Người vận chuyển và người thuê vận chuyển

Bao gồm tên và địa chỉ của người chuyên chở, tên và địa chỉ của người đại lý (Ship's Agent) hay môi giới (Broker). Ngay cả khi người đại lý hay môi giới thay mặt người chuyên chở ký kết hợp đồng thuê tàu thì cũng phải ghi rõ họ, tên, địa chỉ của người chuyên chở/ của chủ tàu để khi hàng hoá bị tổn thất có thể khiếu nại được.

- *Điều khoản về tàu*: Tên tàu, các đặc trưng khai thác kỹ thuật cần thiết; nếu thay thế tàu phải được sự đồng ý của người thuê tàu, phải ghi "hoặc một tàu khác thay thế" (Substitute Sister Ship)

- *Điều khoản về thời gian tàu có mặt tại cảng xếp hàng* (Laycan)

- *Điều khoản về hàng hóa*: Tên hàng, quy cách, số lượng, dung sai về số lượng, quyền lựa chọn dung sai số lượng, khối lượng hàng do bên nào chọn....

- *Điều khoản về cảng xếp, dỡ hàng*: tên cảng và số lượng cầu/cảng xếp hoặc dỡ

- *Điều khoản về cước phí vận chuyển*: Mức cước, chi phí xếp dỡ kèm theo (Fios; Fiot, Li/Fo...)

- *Điều khoản về thanh toán*:

- *Điều khoản về mức xếp, dỡ và thời gian làm hàng*: Ngày làm hàng là loại ngày nào (WWDSHEXUU, WWDSH EX EU, CQD...)

- *Điều khoản về thưởng/ phạt làm hàng (DEM/DES)*:

- *Điều khoản về trách nhiệm và miễn trách của người chuyên chở*:

- *Điều khoản về sang mạn, vật liệu chằng buộc, chèn lót (nếu có)*:

- *Hoa hồng môi giới*:

- *Các điều khoản khác*: Trọng tài, luật áp dụng, hai tàu đâm va cùng có lỗi, cầm giữ hàng, bắt giữ tàu, tổn thất chung, thông báo tàu đến (ETA)...

- *Phụ lục* (đi kèm theo hợp đồng mẫu để bổ sung một số điều khoản)

Các hợp đồng thuê tàu chuyển trên tuyến quốc tế đều được soạn thảo bằng tiếng Anh.

#### 4. Điều khoản thưởng, phạt giải phóng tàu (Demurrage/Despatch – DEM/DES)

Để đảm bảo thực hiện đúng mức thời gian làm hàng quy định của hợp đồng, chủ tàu phải đưa ra điều kiện bắt buộc người thuê vận chuyển phải nỗ lực làm hàng theo đúng thời hạn đã thỏa thuận nhằm thực hiện đúng kế hoạch chuyến đi của tàu. Có hai trường hợp xảy ra thưởng phạt dôi nhật ở cảng xếp và dỡ hàng:

- Nếu người thuê kéo dài thời gian làm hàng so với thỏa thuận trong hợp đồng thì họ sẽ bị phạt một khoản tiền (Demurrage money) - nhằm bù đắp các chi phí cho chủ tàu - gọi là tiền phạt làm hàng chậm;

- Nếu người thuê thực hiện làm hàng với thời hạn ngắn hơn so với thời hạn thỏa thuận trong hợp đồng thì sẽ được chủ tàu thưởng cho một khoản tiền gọi là thưởng tiết kiệm thời gian làm hàng (Despatch money). (thay bằng dấu ;)

- Mức thưởng phạt do 2 bên thỏa thuận trên cơ sở tính toán của chủ tàu và ghi vào hợp đồng. Thông thường mức thưởng chỉ bằng 1/2 mức phạt (DHD) (thiếu dấu .)

Chủ tàu thường xây dựng mức tiền phạt dôi nhật dựa trên cơ sở của tổng chi phí thực tế duy trì tàu và thuyền bộ trong thời gian dôi nhật tại cảng. Mức tiền phạt cho một ngày tàu có thể tính như sau:

$$\text{Tiền phạt} = \text{Chi phí cố định} + \text{Chi phí biến đổi}^* + \text{Lợi nhuận (USD/day)}$$

Trong đó:

Chi phí cố định (Running cost) bao gồm: Sửa chữa, bảo hiểm, lương và tiền ăn cho thuyền bộ...

Chi phí biến đổi \* bao gồm: Chi phí nhiên liệu khi tàu đỗ và Phí cầu tàu.

Lợi nhuận: là số tiền mà chủ tàu có thể thu được nếu như cho thuê định hạn.

- Mức tiền cho thuê định hạn tàu dựa vào thị trường cho thuê tàu định hạn tại thời điểm tính toán

**Hoặc có thể tính:** Tiền phạt = Mức tiền cho thuê tàu định hạn + Chi phí biến đổi

- Nếu quy định thời hạn bốc dỡ tính gộp (*Reversible Laytime*) thì cho phép người thuê vận chuyển cộng dồn thời hạn bốc hàng và thời hạn dỡ hàng để tính thường/ phạt làm hàng, khi đó trong điều khoản Laytime sẽ ghi: *Laytime for loading and discharging are Reversible*. Nếu thời gian thực tế sử dụng vào làm hàng ít hơn Laytime thì sẽ thưởng.

- Nếu quy định thời hạn làm hàng riêng rẽ thì tiền thường/ phạt sẽ tính riêng cho từng cảng xếp và dỡ, khi đó trong điều khoản Layime sẽ ghi: *Time or Laydays for loading and discharging are not Reversible*; hoặc *Laydays for loading and discharging are Normal*.

- Nếu quy định thời hạn bốc dỡ tính bình quân (*Averaging Laytime*) thì cho phép người thuê vận chuyển bù trừ thời hạn bốc hàng vào thời hạn dỡ hàng hoặc ngược lại khi bị phạt làm hàng chậm, khi đó trong điều khoản Laytime sẽ ghi: *Laydays for loading and discharging are Averaging Laytime*.

- Nguyên tắc của phạt là: khi đã bị phạt thì luôn luôn bị phạt (*once on demurrage, always on demurrage*), nghĩa là khi thời gian xếp dỡ đã hết và đã bị phạt thì tất cả những ngày sau đó đều bị phạt, cho dù đó là ngày làm việc, chủ nhật hay ngày lễ, trừ khi có quy định rõ ràng là không phạt vào ngày lễ và chủ nhật (hiếm khi xảy ra).

Tiền thường có thể tính theo 2 cách sau:

- Thưởng cho toàn bộ thời gian tiết kiệm được (*All Time saved –ATS*): theo cách này sẽ không có lợi cho chủ tàu, vì phải trả tiền vào thời gian còn thừa của các ngày nghỉ cho phép ngoài Laytime.

- Thưởng cho toàn bộ thời gian làm việc tiết kiệm được (*All Working Time saved –WTS* hay *All Laytime saved - LTS*): cách quy định này sẽ có lợi cho chủ tàu, vì loại trừ những ngày nghỉ khi chúng nằm trong thời gian tiết kiệm được của người thuê.

#### **Các tranh chấp thường phát sinh liên quan đến DEM/DES và hướng xử lý**

a/ Tranh chấp liên quan đến trao NOR.

NOR (Notice of readiness – Thông báo sẵn sàng làm hàng). Đây là mốc thời gian để bắt đầu tính Laytime trên cơ sở thời gian trao và nhận NOR. Thường Người thuê tàu phải chờ cho tàu hoàn tất việc cập cầu hoặc phao neo thì mới ký nhận NOR (accepted) bất luận Thuyền trưởng hoặc Đại lý được ủy quyền có trao NOR (tendered).

Thông thường, các hợp đồng thuê tàu chuyển quy định thời gian làm hàng sẽ bắt đầu tính sau 1 thời hạn nhất định (ngày, giờ) kể từ khi NOR đã được trao (tendered) hoặc đã được trao và chấp nhận (Tendered and Accepted)

Theo hợp đồng mẫu GENCON 94, thời hạn làm hàng sẽ bắt đầu tính từ 13 giờ nếu NOR được trao và chấp nhận trước hoặc vào lúc 12 giờ trưa và sẽ tính từ 6 giờ sáng của ngày hôm sau nếu NOR được trao và chấp nhận vào giờ làm việc của chiều hôm trước hoặc trong giờ làm việc của ngày trước ngày lễ (hoặc ngày thứ 7).

Ví dụ. Hợp đồng quy định về việc tính Laytime như sau: *Laytime for loading and discharging shall commence at 13.00 hours, if Notice of Readiness is given up to and including 12.00 hours, and at 06.00 hours next working day if notice given during office hours after 12.00 hours.*

Tuy nhiên, có hợp đồng quy định thời hạn làm hàng sẽ bắt đầu tính sau 12 hoặc 24 tiếng kể từ khi NOR được trao và chấp nhận. Việc quy định chấp nhận NOR như là một điều kiện có lợi cho người thuê tàu, bởi vì thời điểm trao NOR có thể tàu chưa vào cảng, chưa hoàn thành các thủ tục y tế, hải quan,... thì người thuê chưa chấp nhận NOR, như vậy sẽ chưa tính thời gian làm hàng.

Vì vậy, để tránh những tranh chấp dạng này, trong Hợp đồng thuê tàu chuyển, Chủ tàu có điều khoản trao và nhận NOR và luôn có kèm theo 4 điều kiện W.W.W.W.

b/ Tranh chấp liên quan đến ngày làm hàng (Laytime).

Ngày làm hàng có nhiều cách hiểu theo tập quán ở các quốc gia khác nhau như: ngày làm việc theo công lịch, ngày làm việc 24 tiếng, ngày làm việc thời tiết tốt....có trừ ngày lễ và chủ nhật hay không.... Vì vậy để tránh tranh chấp phát sinh theo cách tính này, trong hợp đồng phải ghi rõ thời gian làm hàng. Ví dụ:

- WWD SHEX UU (Weather Working Days, Sunday and Holidays Excepted, Unless Used, If used, Only Actual time Used to count): Những ngày làm việc thời tiết tốt, không kể ngày lễ và chủ nhật, trừ khi có làm, nếu có làm thì thời gian thực tế sử dụng sẽ được tính.

- WWD SHEX IEU (Weather Working Days, Sunday and Holidays Excepted, Even Used): Những ngày làm việc thời tiết tốt, không kể ngày lễ và chủ nhật, có làm hay không.

- WWD SHINC (Weather Working Days, Sunday and Holidays Included): Những ngày làm việc thời tiết tốt, kể cả ngày lễ và chủ nhật)

*Hoặc cụ thể có 3 cách quy định về thời hạn làm hàng như sau.*

- Quy định một số ngày xếp/dỡ nhất định: ( Days) Ví dụ: Laytime for loading: 6 WWD SHEX UU

- Quy định mức xếp dỡ hàng hoá: (MT/Days); L/D Rate: 2000/1000 MT per WWD SHEX EU

- Xếp dỡ theo tập quán của cảng (CQD = Customary Quik Despatch)

*c/ Tranh chấp liên quan đến cách tính DEM/DES.*

Như trên đã phân tích, tùy theo từng cách tính mà đem lại lợi ích cho từng bên. Vì vậy phải ghi rõ cách tính nào được áp dụng trong hợp đồng thuê tàu. Ví dụ:

Giả sử Công ty X của Việt Nam thuê tàu chở 24.000 MT sắt cuộn từ Trung Quốc về Sài Gòn. Trong hợp đồng ghi: Discharging Rate: 3.000 MT per WWDSHEX-EU; DHD 6.000USD Per day or Pro-rata of day. Tàu đã cập cảng Sài Gòn và trao NOR lúc 14h ngày 30/8/2000. Việc dỡ hàng vào lúc 22h cùng ngày và thực hiện liên tục đến khi xong hàng. Kết thúc việc dỡ hàng, người thuê tàu tính tiền thưởng theo SOF đã lập, trong đó có 2 ngày nghỉ lễ và chủ nhật:

- Thời gian dỡ hàng thực tế hết 143,33 giờ, tương đương 5,97 ngày

- Thời hạn làm hàng cho phép: 8 ngày.

- Tiền thưởng (Dispatch):  $2,03 \text{ day} \times 3.000 \text{ USD/day} = 6,090 \text{ USD}$ .

Vì Hợp đồng không quy định rõ cách tính thưởng phạt nào nên tranh chấp đã phát sinh:

*Kết luận của trọng tài:* Người thuê tàu thắng, vì trong hợp đồng không quy định rõ nên thưởng theo ATS.

*Theo Chartering and Shipping Terms:* Nếu không quy định cụ thể thì sẽ thưởng theo ATS.

*d/ Tranh chấp liên quan đến mức xếp dỡ.*

Theo sự thỏa thuận, nếu hai bên đồng ý mức xếp dỡ là CQD và được ghi trong Hợp đồng thì sẽ không tính thưởng phát giải phóng tàu.

Có những trường hợp ở các cảng, mức xếp dỡ quy định theo máng xếp hàng hoặc dỡ hàng. Nếu cứ để mức xếp/dỡ hàng như vậy thì rất dễ xảy ra tranh chấp vì số máng làm hàng từng ca, từng ngày khác nhau nên rất khó cho việc tính toán và quy định. Vì vậy cần phải thỏa thuận và quy định rõ là mức xếp hoặc dỡ hàng theo ngày làm hàng.

## 5. Kết luận

Thưởng, phạt giải phóng tàu luôn xảy ra các tranh chấp giữa Chủ tàu và Người thuê tàu trong quá trình thực hiện Hợp đồng thuê tàu chuyển. Bài báo đã phân tích cụ thể những tranh chấp thường gặp và đề ra hướng khắc phục, xử lý những phát sinh này. Vì vậy rất cần thiết phải nghiên cứu kỹ về nguyên tắc và cách tính thưởng phạt làm hàng đồng thời phải ghi rõ vào điều khoản tương ứng trong Hợp đồng thuê tàu, tránh những hiểu lầm không đáng có để dẫn đến tranh chấp.

## TÀI LIỆU THAM KHẢO

[1] Mẫu Hợp đồng thuê tàu chuyển GENCON 1922/1976/1994.

[2] Bộ Luật Hàng hải Việt Nam 2005.

[3] Các bài giảng, tài liệu về khai thác tàu biển.

*Người phản biện: TS. Vũ Trụ Phi, TS. Đỗ Mai Thơm*