

Mã số: 348

Ngày nhận: 9/1/2017

Ngày gửi phản biện lần 1: 9/1/2017

Ngày gửi phản biện lần 2:

Ngày hoàn thành biên tập: 14/1/2017

Ngày duyệt đăng: 14/1/2017

QUY TẮC YORK – ANTWERP 2016

Hoàng Văn Châu¹

Tóm tắt

Tổn thất chung là sự cố thường xảy ra đối với tàu trong một hành trình trên biển có liên quan đến chủ tàu, chủ hàng và người bảo hiểm tàu và hàng. Khi tổn thất chung xảy ra, chủ tàu, các chủ hàng và chủ cước phí phải đóng góp vào sự hy sinh chung đó. Việc xác định thiệt hại, chi phí nào được công nhận là tổn thất chung sau đó phân bổ cho các lợi ích trong hành trình là do Chuyên viên tính tổn thất chung (Lý toán sư) thực hiện. Lý toán sư tính toán, phân bổ tổn thất chung trên cơ sở luật lệ, quy tắc nào? Đó chính là Quy tắc York – Antwerp (YAR). Quy tắc York – Antwerp, ra đời lần đầu tiên vào năm 1877, đã qua nhiều lần sửa đổi, bổ sung và lần mới nhất là vào năm 2016. Lần sửa đổi này có gì mới, ý nghĩa thực tế của việc sửa đổi là gì, đó là những thông tin mà bài viết dưới đây cung cấp tới độc giả là các chủ tàu, chủ hàng, người bảo hiểm.

Từ khóa: *tổn thất chung, bảo hiểm, quy tắc York – Antwerp.*

Abstract

General Average is the case that incurs from time to time in maritime transport. General Average sacrifices and expenditures shall be borne by defferent contributing intersts on the basis of international laws and rules and in accordance with the calculation by Average Adjuster. The law that governs general average cases is York-Antwerp Rules (YAR). The Rules first introduced in 1877 are updated periodically and the last one is in 2016. What amendments and changes are in YAR 2016, readers can find out in the following.

¹ GS,TS Trường Đại học Ngoại thương, email: chauhv.bgh@ftu.edu.vn

Key words: *General Average, Insurance, York – Antwerp Rules.*

Ngày 6 tháng 5 năm 2016, Ủy ban Hàng hải quốc tế (CMI), tại hội nghị quốc tế lần thứ 42 ở New York, đã thông qua những sửa đổi, bổ sung cho Quy tắc York-Antwerp (York-Antwerp Rules - YAR), tạo thành Quy tắc York-Antwerp 2016. YAR là quy tắc điều chỉnh việc giải quyết tổn thất chung (general average) trên biển. Tổn thất chung là những hy sinh hay chi phí đặc biệt được tiến hành một cách cố ý và hợp lý vì an toàn chung nhằm cứu các lợi ích (interests) trong một hành trình chung trên biển thoát khỏi một tai họa hay để khắc phục hậu quả của tai họa đó. Khi có tổn thất chung xảy ra thì các lợi ích trong hành trình (tàu, hàng, cước phí) có nghĩa vụ đóng góp vào sự hy sinh chung đó. Tổn thất chung là gì, việc phân bổ tổn thất chung như thế nào, những hy sinh, chi phí nào được công nhận là tổn thất chung, chính là do Quy tắc York-Antwerp quy định.

1. Sự ra đời và những lần sửa đổi của YAR

Hội nghị quốc tế đầu tiên về tổn thất chung là vào năm 1864 tại thành phố York (Vương quốc Anh). Mục đích của hội nghị là tìm kiếm sự thống nhất về luật lệ và tăng cường hiệu quả việc giải quyết vấn đề tổn thất chung. Hội nghị, sau đó đã thông qua một quy tắc về tổn thất chung gọi là Quy tắc York (York Rules). Quy tắc York được sửa đổi, bổ sung vào năm 1877 tại thành phố Antwerp (Vương quốc Bỉ) và đổi tên thành Quy tắc York-Antwerp (YAR). YAR sau đó được xem xét sửa đổi, bổ sung, cập nhật định kỳ 10 năm dưới sự bảo trợ của CMI, một tổ chức mà thành viên là các hiệp hội luật hàng hải quốc gia. Đến nay, YAR đã qua các lần sửa đổi, bổ sung vào các năm 1890, 1924, 1950, 1974, 1990, 1994, 2004 và 2016. Đáng chú ý là lần sửa đổi năm 2004 không có sự đồng thuận cao giữa các bên tham gia, trong đó giới chủ tàu cho rằng một số thay đổi là vợi vàng, chưa chín muồi. Vì thế, YAR 2004 ít được đưa vào các hợp đồng vận tải (C/P, B/L, Waybills), trong khi đó YAR 1994 lại được sử dụng phổ biến hơn. Mặt khác, Liên đoàn Bảo hiểm hàng hải quốc tế cho rằng những quy định của YAR làm tăng đáng kể chi phí xử lý các tai nạn. CMI cũng thừa nhận rằng việc sửa đổi năm 2004 chưa được như ý muốn và vì vậy tại Hội nghị của CMI vào năm 2012 ở Bắc kinh một Nhóm Công tác quốc tế (IWG) được thành lập để xem xét YAR và soạn thảo một bộ quy tắc mới đáp ứng yêu cầu của chủ tàu, chủ hàng và người bảo hiểm nhằm đạt được sự thống nhất cao hơn trong xử lý vấn đề tổn thất chung.

IWG bắt đầu công việc của mình bằng việc gửi đi các câu hỏi để lấy phản hồi từ các Hiệp hội Luật hàng hải và nhiều tổ chức khác, như: Phòng Hàng hải quốc tế (ICS), BIMCO (Hiệp đồng Hàng hải Ban tích và Quốc tế), Liên đoàn Bảo hiểm hàng hải quốc tế (IUMI) và các Hiệp hội phân bổ tổn thất chung chủ chốt nhất. Các ý kiến phản hồi không chỉ dựa vào YAR 2004 mà cả YAR 1994, văn bản được BIMCO đưa vào các hợp đồng mẫu của mình. Phần lớn các ý kiến mà IWG nhận được tiếp tục coi chế định tổn thất chung như một phương pháp có giá trị để xử

lý những mất mát, thiệt hại và chi phí sau một tai nạn hàng hải đồng thời đề xuất các sửa đổi, bổ sung để giảm thiểu chi phí và thời gian trong quá trình giải quyết tổn thất chung. Đại diện của các bên tham gia thương mại, Phòng Hàng hải quốc tế và Liên đoàn Bảo hiểm hàng hải quốc tế cũng thừa nhận những thách thức khi tìm cách thỏa hiệp về những vấn đề còn tranh cãi trong YAR 2004. Sau 4 năm làm việc tích cực, YAR 2016 đã được CMI thông qua và được ICS, BIMCO và IUMI ủng hộ.

2. Những điểm mới của YAR 2016 so với YAR 1994 và YAR 2004

- *Quy tắc B*, liên quan đến lai, dất thương mại: quy tắc này được bổ sung 2 mục làm rõ thêm trường hợp một hay nhiều tàu kéo hay đẩy một hay nhiều tàu khác trong một hoạt động lai, dất thương mại (chứ không phải hoạt động cứu hộ) mà một tàu phải tách ra vì an toàn chung. Mục 2 quy tắc này quy định nếu các tàu đang gặp nguy hiểm mà một tàu phải *tách ra* (disconnection) để làm tăng sự an toàn của tàu đó hay của tất cả các tàu khác trong một *hành trình chung* (common maritime adventure) thì hành động tách ra đó là một hành động tổn thất chung. Khi các tàu đó phải vào cảng lánh nạn thì chi phí tại cảng lánh nạn cũng được công nhận là tổn thất chung cho đến khi *hành trình chung* kết thúc.

- *Quy tắc E*: thêm 3 mục về cung cấp thông tin cho Chuyên viên phân bổ tổn thất chung (average adjuster – Lý toán sư) và về khiếu nại đối với người thứ ba. Tất cả các bên trong hành trình chung sẽ cung cấp thông tin về giá trị đóng góp và nếu khiếu nại về tổn thất chung thì phải thông báo bằng văn bản cho Chuyên viên phân bổ tổn thất chung về những thiệt hại hay chi phí mà mình muốn khiếu nại và những bằng chứng về việc đó. Nếu không thông báo hoặc bất kỳ bên nào không cung cấp các bằng chứng để khiếu nại trong vòng 12 tháng kể từ khi kết thúc hành trình thì Lý toán sư sẽ tự tính toán tổn thất chung trên cơ sở các thông tin sẵn có. Thông tin về giá trị của hàng hóa, tài sản cũng sẽ được cung cấp trong vòng 12 tháng kể từ khi kết thúc hành trình và nếu không cung cấp thì Lý toán sư cũng được tự do tính toán giá trị phải đóng góp trên cơ sở thông tin mà mình có. Bất kỳ bên nào trong hành trình chung muốn khiếu nại đối với người thứ ba trong tổn thất chung phải thông báo cho Lý toán sư và khi nhận được tiền bồi thường phải cung cấp cho Lý toán sư đầy đủ các thông tin trong vòng 2 tháng kể từ ngày nhận được tiền bồi thường. Những sửa đổi trong quy tắc này làm cho quá trình giải quyết tổn thất chung được nhanh chóng hơn.

- *Quy tắc G*: thêm một câu “giới hạn này sẽ không áp dụng cho bất kỳ khoản tiền nào được coi là tổn thất chung nào theo Quy tắc F (chi phí thay thế)” ở đoạn cuối. Mục đích của quy định này là để thống nhất trong cách tính toán, phân bổ tổn thất chung.

- *Quy tắc VI* (chi phí cứu nạn): Quy tắc này có sự thay đổi khá lớn khi có bổ sung thêm điều kiện để chi phí cứu hộ được công nhận là tổn thất chung trong trường hợp tàu và hàng có hợp đồng cứu hộ và đã trả phí riêng biệt. Cụ thể, khi các bên trong hành trình có trách nhiệm pháp lý hay hợp đồng riêng với người cứu hộ thì chi phí cứu hộ chỉ được công nhận là tổn thất chung nếu xảy ra một trong các trường hợp sau đây:

- + có một tai nạn tiếp theo hoặc một sự cố khác gây ra mất mát, thiệt hại cho tài sản trong hành trình dẫn đến sự khác nhau lớn giữa giá trị cứu được và giá trị đóng góp;
 - + có sự hy sinh tổn thất chung đáng kể;
 - + giá trị cứu được rõ ràng là không chính xác và việc phân chia chi phí cứu nạn cũng không đúng;
 - + một bên trong vụ cứu hộ đã trả phần lớn chi phí cứu nạn thuộc bên khác;
 - + phần lớn các bên đã thỏa mãn khiếu nại về chi phí cứu nạn theo các điều kiện khác nhau.
- *Quy tắc XI* (tiền lương của thuyền trưởng và thuyền viên và chi phí tại cảng lánh nạn): Tại mục b của quy tắc này có thêm chữ tàu “vào và lưu lại” tại cảng hoặc nơi lánh nạn nhằm khẳng định các khoản tiền lương, nhiên liệu và cảng phí tại cảng lánh nạn vẫn được công nhận là tổn thất chung khi tàu đã vào cảng và ngay cả khi tàu phải lưu lại để sửa chữa nhằm tiếp tục hành trình. Nội dung này đã bị bỏ đi trong YAR 2004 nay khôi phục lại như trong YAR 1994 và các bản quy tắc trước đó. Tại mục c của quy tắc này có thêm định nghĩa về cảng phí (port charges) và mục d thêm chữ “handling on board – sắp xếp trên tàu” và chữ “fuel and stores – nhiên liệu và đồ dự trữ” cho phù hợp và logic, nhằm khắc phục thiếu sót của YAR 2004.
- *Quy tắc XVI* (tổn thất chung về mất mát và thiệt hại của hàng hóa do hy sinh): Mục a của quy tắc này có quy định rõ thêm về hóa đơn thương mại là hóa đơn do Lý toán sư yêu cầu phản ánh giá trị vào lúc dỡ hàng mà không quan tâm đến địa điểm giao hàng cuối cùng theo hợp đồng vận tải.
- *Quy tắc XVII* (giá trị đóng góp): Phần cuối của mục a có thêm câu, nói rằng bất kỳ lô hàng nào cũng có thể bị loại ra, không phải đóng góp vào tổn thất chung nếu Lý toán sư cho rằng các chi phí để đưa lô hàng đó vào tính toán có thể lớn hơn số tiền phải đóng góp của lô hàng đó. Quy định này cho phép Lý toán sư loại những lô hàng có giá trị nhỏ vào việc đóng góp tổn thất chung. Ví dụ, trong container có rất nhiều chủ hàng lẻ, có lô hàng chỉ 2000 USD. Giả sử tỷ lệ đóng góp tổn thất chung là 10% thì lô hàng 2000 USD chỉ phải đóng góp 200 USD, là quá nhỏ so với chi phí bỏ ra để cung cấp thông tin, làm các thủ tục. Mục b có thêm câu: khi khoản tiền trả cho dịch vụ cứu hộ không được công nhận là tổn thất chung theo quy định tại mục b, quy tắc VI thì số tiền đó phải được trừ đi khi tính toán giá trị phải đóng góp của tài sản.
- *Quy tắc XXI* (lãi suất về mất mát được công nhận là tổn thất chung): Quy tắc này có thêm mục b quy định rằng lãi suất sẽ được tính theo năm 12 tháng, theo mức LIBOR cho đồng tiền tính toán, được công bố vào ngày ngân hàng đầu tiên của năm, cộng thêm 4%. Nếu đồng tiền tính toán không có lãi suất LIBOR thì lãi suất sẽ tính theo đồng USD, cộng 4%.
- *Quy tắc XXII* (Xử lý tiền đặt cọc): Điểm mới ở quy tắc này là việc đứng tên tài khoản của số tiền đặt cọc để thanh toán tổn thất chung, chi phí cứu nạn và chi phí đặc biệt khác. Trước đây, tiền đặt cọc mà các chủ hàng nộp khi nhận hàng sẽ được đưa vào một tài khoản đặc biệt đứng tên chung của đại diện chủ tàu và đại diện của chủ hàng tại một ngân hàng do hai bên thỏa thuận. Nay, quy tắc quy định là tài khoản đặc biệt đó sẽ đứng tên Lý toán sư. Sở dĩ có sự thay đổi này là vì trong thời gian qua, việc đứng tên chung tài khoản đã gặp khó khăn, vướng mắc với luật chống độc quyền của Hoa Kỳ. Hơn nữa, luật chống rửa tiền và luật chống khủng bố

mới đã làm cho việc thành lập một tài khoản đứng tên chung trở nên hết sức khó khăn và nhiều khi không thể. Vì vậy, sau khi cân nhắc nhiều phương án, IWG đã đề nghị bỏ yêu cầu về tài khoản chung và đưa ra quy định rõ ràng hơn trong các mục b, c, d để Lý toán sư xử lý dễ dàng tiền đặt cọc.

- *Quy tắc XXIII* (thời hạn khiếu nại, kiện tụng về đóng góp tổn thất chung): Quy tắc này có điểm mới so với YAR 1994, tuy không có gì thay đổi so với YAR 2004, theo đó thời hạn kiện tụng về tổn thất chung là 1 năm kể từ ngày phát hành Bản phân bổ tổn thất chung (General Average Adjustment). Mục a Quy tắc này quy định “quyền khiếu nại về đóng góp tổn thất chung kể cả khiếu nại về bản cam đoan đóng góp tổn thất chung (Average Bond) sẽ không có giá trị trừ phi khiếu nại được đưa ra trong vòng 1 năm kể từ ngày phát hành Bản phân bổ tổn thất chung và trong mọi trường hợp không quá 6 năm kể từ ngày kết thúc hành trình”.

Tóm lại, những sửa đổi, bổ sung nêu trên, trên cơ sở khôi phục lại những quy định hợp lý của YAR 1994, loại bỏ những quy định còn tranh cãi của YAR 2004, được cho là đáp ứng yêu cầu của ngành hàng hải và những thay đổi trong môi trường an ninh, chính trị, thương mại trên thế giới. BIMCO đã tham gia tích cực trong quá trình xem xét, sửa đổi, bổ sung YAR và đã đưa YAR 2016 vào các chứng từ mẫu của mình, như hợp đồng thuê tàu, vận đơn và giấy gửi hàng đường biển.

3. Quy định về tổn thất chung trong vận đơn đường biển (B/L) và hợp đồng thuê tàu (C/P)

Trong vận đơn đường biển và hợp đồng thuê tàu đều có các quy định liên quan đến tổn thất chung, như: tổn thất chung được giải quyết ở đâu, theo luật lệ nào, nghĩa vụ đóng góp tổn thất chung và việc đảm bảo đóng góp của chủ hàng. Những nội dung này được quy định bằng hai điều khoản “General Average – Tổn thất chung” và “New Jason Clause – Điều khoản New Jason”. Cũng có những B/L hay C/P gộp thành một điều khoản là “General Average and New Jason Clause”, trong đó điều khoản Tổn thất chung quy định về địa điểm giải quyết tổn thất chung, luật lệ giải quyết tổn thất chung, vấn đề ký quỹ, cam kết đóng góp tổn thất chung trước khi nhận hàng còn điều khoản New Jason nói rõ chủ hàng phải có nghĩa vụ đóng góp vào tổn thất chung ngay cả khi tổn thất chung là do lỗi làm, sơ suất của thuyền trưởng, thủy thủ và hoa tiêu trong việc điều khiển và quản trị tàu. BIMCO đã đưa điều khoản mẫu vào B/L và C/P như sau: “*General Average shall be adjusted, stated and settled according to York – Antwerp Rules 2016 in London unless another place is agreed in the Charter. Cargo’s contribution to General Average shall be paid to the Carrier even when such average is the result of a fault, neglect or error of the Master, Pilot or Crew*” (Tổn thất chung sẽ được xử lý, giải quyết và quyết định theo Quy tắc York-Antwerp 2016 tại Luân Đôn trừ phi một địa điểm khác được thỏa thuận trong hợp đồng. Phần đóng góp của hàng hóa vào tổn thất chung sẽ được trả cho người chuyên chở ngay cả khi thiệt hại là do lỗi làm, sơ suất hoặc sai sót của Thuyền trưởng, Hoa tiêu hoặc thuyền viên).

Tài liệu tham khảo

1. York – Antwerp Rules 1994.
2. York – Antwerp Rules 2004.
3. York – Antwerp Rules 2016.
4. Rich Hogg Lindley, *York-Antwerp Rules – a summary of the changes*, www.ctplc.com.
5. Ben Browne, *Some implications of the York-Antwerp Rules 2016 for insurers*, www.standard-club.com.