

ĐIỀU KHOẢN BẤT KHẢ KHÁNG VÀ CÁC TRƯỜNG HỢP MIỄN TRÁCH

Ông ĐẶNG VIỆT ANH

Giám đốc Công ty Luật TNHH ANHISA

Hòa giải viên Trung tâm Hòa giải Việt Nam (VMC)

thuộc Trung tâm Trọng tài Quốc tế Việt Nam (VIAC)



MỤC LỤC

01

Sự kiện bất khả
kháng và trở ngại
khách quan



02

Miễn trừ trách
nhiệm của người
vận chuyển



03

Thực tiễn, bình luận
và khuyến nghị



01

Sự kiện bất khả kháng và trở ngại khách quan

*UPICC, CISG,
BLDS 2015, BLHH 2015*



THAM KHẢO CÁC NGUYÊN TẮC, PHÁP LUẬT NƯỚC NGOÀI VÀ SO SÁNH VỚI QUY ĐỊNH CỦA PHÁP LUẬT VIỆT NAM

UPICC

Điều 7.1.7 về Sự kiện bất khả kháng (Force Majeure)

“Việc không thực hiện của một bên sẽ được miễn trừ trách nhiệm, nếu bên này chứng minh được rằng việc không thực hiện là do những trở ngại ngoài tầm kiểm soát của họ, và những trở ngại dù đã cân nhắc kỹ, vẫn không thể lường được vào thời điểm giao kết hợp đồng, hoặc các trở ngại này là không thể tránh hoặc vượt qua được”.

“Non-performance by a party is excused if that party proves that the non-performance was due to an impediment beyond its control and that it could not reasonably be expected to have taken the impediment into account at the time of the conclusion of the contract or to have avoided or overcome it or its consequences”.



UPICC

Điều 6.2.2 định nghĩa về trở ngại (Hardship)

“Một hoàn cảnh được gọi là trở ngại, nếu nó gây ảnh hưởng nghiêm trọng đến sự cân bằng của hợp đồng, hoặc làm cho phí thực hiện tăng quá cao, hoặc giá trị nhận được do thực hiện nghĩa vụ giảm quá thấp, và:

- Sự việc xảy ra hoặc được bên gặp trở ngại biết sau khi giao kết hợp đồng;*
- Sự việc này không được bên gặp trở ngại dự đoán trước, vào thời điểm giao kết hợp đồng;*
- Sự việc xảy ra ngoài tầm kiểm soát của bên gặp trở ngại; và*
- Rủi ro sự việc xảy ra không được bên gặp trở ngại định liệu đến”.*



Điều 79.1 quy định về miễn trừ trách nhiệm

“Một bên không chịu trách nhiệm về việc không thực hiện một nghĩa vụ của họ nếu chứng minh được rằng việc không thực hiện ấy là do một **trở ngại** nằm ngoài sự kiểm soát của họ và người ta không thể tiên liệu một cách hợp lý rằng vào thời điểm giao kết hợp đồng hoặc không thể khắc phục được trở ngại đó hoặc hậu quả của nó”.

“*Trở ngại*” phải đáp ứng đồng thời ba điều kiện sau:

- Xảy ra ngoài tầm kiểm soát của các bên;
- Không thể lường trước một cách hợp lý tại thời điểm ký kết hợp đồng; và
- Sự kiện và hậu quả không của nó không thể tránh hay khắc phục được.



BLDS 2015

Điều 156.1

“1. Sự kiện bất khả kháng hoặc trở ngại khách quan làm cho chủ thể có quyền khởi kiện, quyền yêu cầu không thể khởi kiện, yêu cầu trong phạm vi thời hiệu.

Sự kiện bất khả kháng là sự kiện xảy ra một cách khách quan không thể lường trước được và không thể khắc phục được mặc dù đã áp dụng mọi biện pháp cần thiết và khả năng cho phép.

Trở ngại khách quan là những trở ngại do hoàn cảnh khách quan tác động làm cho người có quyền, nghĩa vụ dân sự không thể biết về việc quyền, lợi ích hợp pháp của mình bị xâm phạm hoặc không thể thực hiện được quyền, nghĩa vụ dân sự của mình; [...]

Điều 351.2

“2. [...]Trường hợp bên có nghĩa vụ không thực hiện đúng nghĩa vụ do sự kiện bất khả kháng thì không phải chịu trách nhiệm dân sự, trừ trường hợp có thỏa thuận khác hoặc pháp luật có quy định khác”.

02

Miễn trừ trách nhiệm của người vận chuyển

*BLHH 2015, LTM 2005,
Hiệp định khung ASEAN*



BLHH 2015

Điều 151.2

“2. Người vận chuyển **được miễn hoàn toàn trách nhiệm**, nếu tổn thất hàng hóa xảy ra trong trường hợp sau đây:

[...]

- b) Hỏa hoạn không do người vận chuyển gây ra;
 - c) Thảm họa hoặc tai nạn hàng hải trên biển, vùng nước cảng biển mà tàu biển được phép hoạt động;
 - d) Thiên tai;
 - đ) Chiến tranh;
 - e) Hành động xâm phạm trật tự và an toàn công cộng mà bản thân người vận chuyển không gây ra;
- [...]
- h) Hạn chế về phòng dịch;
 - k) Đình công hoặc các hành động tương tự khác của người lao động...;
 - l) Bạo động hoặc gây rối;
- [...]

Tham khảo Hague-Visby Rules



Điều IV.2 Hague Visby Rules

2. Cả người chuyên chở lẫn tàu không chịu trách nhiệm về mất mát hay hư hỏng phát sinh hoặc là hệ quả của:

(a). Hành vi, sơ suất hoặc lỗi của thuyền trưởng, thủy thủ, hoa tiêu hay người giúp việc của người chuyên chở trong việc điều khiển hay quản trị tàu.

[...]

(g). Bắt giữ hay hạn chế của chính quyền, nhà cầm quyền hay nhân dân hoặc bị tịch biên trong một thủ tục tố tụng tư pháp.

(i). Hành động hoặc không hành động của người gửi hàng hoặc chủ hàng, đại lý hoặc đại diện của họ.

(l). [...] Cứu hoặc cố gắng cứu tính mạng hoặc tài sản trên biển.

(m). Hao hụt khối lượng hay bất kỳ mất mát hay hư hỏng nào khác do các khuyết tật ẩn tàng, sự suy giảm tự nhiên của chất lượng hàng hóa hoặc các đặc tính tự nhiên của hàng hóa.

(p). Bao bì không đầy đủ.

(q). Mã ký hiệu không đầy đủ hoặc không chính xác.

(s). Những ẩn tàng không thể phát hiện được dù đã có sự cẩn mẫn thích đáng.

[...]



Hague -Visby Rules

Đạo luật chuyên chở
hàng hóa bằng
đường biển (Anh)
COGSA 1971, 1992

Hague
-Visby
Rules

Đạo luật chuyên chở
hàng hóa bằng đường
biển (Mỹ)
COGSA 1936



Điều 12 Hiệp định khung ASEAN về Vận tải đa phương thức 2005

*[...] người kinh doanh vận tải đa phương thức sẽ **không chịu trách nhiệm** về mất mát hư hỏng hoặc chậm trễ trong việc giao hàng đối với hàng hoá đã được chuyên chở, nếu:*

- a) Bất khả kháng*
- b) Hành động hoặc sơ suất của người gửi hàng, người nhận hàng hoặc đại diện hoặc người đại lý của mình;*
- c) Đóng gói, ký mã hiệu hoặc đánh số hàng hoá không đầy đủ hoặc khiếm khuyết;*
- d) Việc giao nhận, xếp, dỡ, chất xếp hàng hoá dưới hầm tàu do người gửi hàng, người nhận hàng, hoặc người đại diện hoặc người đại lý của mình tiến hành;*



Điều 12 Hiệp định khung ASEAN về Vận tải đa phương thức 2005

- e) Ẩn tỳ hoặc nội tỳ của hàng hoá;*
- f) Đình công, bế cảng, lãn công, câu thúc toàn bộ hoặc một phần về lao động.*
- g) Về hàng hoá được chuyên chở bằng đường biển, hoặc đường thuỷ nội địa, khi mất mát, hư hỏng hoặc chậm trễ xảy ra trong quá trình chuyên chở gây ra bởi:
 - (i) Hành động, sơ suất, hoặc lỗi của thuyền trưởng, thuyền viên, hoa tiêu hoặc người làm công cho người chuyên chở trong hành vận hoặc quản trị tàu;*
 - (ii) Hỏa hoạn trừ phi gây ra bởi hành động cố ý của người chuyên chở.**

Tuy nhiên mỗi khi mất mát, hư hỏng xảy ra do tàu không có đủ khả năng đi biển thì người kinh doanh vận tải đa phương thức có thể chứng minh rằng đã miễn cán hết sức mình để làm cho con tàu đủ khả năng đi biển trước khi bắt đầu hành trình.

Điều 237 LTM 2005

1. Ngoài những trường hợp miễn trách nhiệm quy định tại Điều 294 của Luật này, thương nhân kinh doanh dịch vụ logistics không phải chịu trách nhiệm về những tổn thất đối với hàng hoá phát sinh trong các trường hợp sau đây:

a)

Tổn thất là do lỗi của khách hàng hoặc của người được khách hàng uỷ quyền;

b)

Tổn thất phát sinh do thương nhân kinh doanh dịch vụ logistics làm đúng theo những chỉ dẫn của khách hàng hoặc của người được khách hàng uỷ quyền;

c)

Tổn thất là do khuyết tật của hàng hoá;

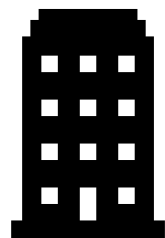
d)

Tổn thất phát sinh trong những trường hợp miễn trách nhiệm theo quy định của pháp luật và tập quán vận tải nếu thương nhân kinh doanh dịch vụ logistics tổ chức vận tải; [...]

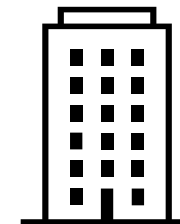
03

Thực tiễn, Bình luận & Kháng nghị





Bên bán



Bên mua

Địa điểm giao tàu: Cảng Hải Phòng
Thời điểm bàn giao: tháng 07/2021

Tuy nhiên, vì thực hiện cách ly, thủy thủ đoàn bao gồm 15 người sẽ tốn nhiều thời gian và rủi ro để nhập cảnh tại một cảng hàng không tại VN trước khi di chuyển đến địa điểm giao nhận trong tháng 07.

GIẢI PHÁP

Cuối cùng các bên đồng ý sửa đổi điều khoản bàn giao tàu tại Singapore. Các bên vẫn ký hợp đồng, bàn giao tại VN, thanh toán qua ngân hàng VN nhưng bàn giao thực tế tại một cảng biển ở Trung Quốc.



TÌNH HUỐNG 2 (1)

Bên A

- Bàn giao khách sạn tại ĐL vào tháng 07/2021.
- Ký thêm Thỏa thuận đảm bảo thanh toán.
- Điều khoản phạt nếu bên nào có lỗi làm chậm trễ tiến trình bàn giao khách sạn (tính theo ngày).

Bên B

Bank

Khoanh giữ số tiền thanh toán tại tài khoản của Bên A đến giữa tháng 8. Số tiền này sẽ được thanh toán cho Bên B khi tiến hành bàn giao khách sạn.



Dịch diễn biến phức tạp



Chỉ thị 16 của TTCP



Lâm Đồng cách ly
21 ngày

GIẢI PHÁP

- (1) Gửi công văn cho UBND cho phép người của Bên A di chuyển tới ĐL để nhận bàn giao đúng hạn.
- (2) Nếu phương án (1) không thể thực hiện, khi Bên A có mặt tại tỉnh Lâm Đồng, sẽ phải thực hiện việc cách ly theo quy định của địa phương, như vậy, các bên buộc phải tiến hành thỏa thuận sửa đổi Thỏa thuận đảm bảo thanh toán để tránh bị phạt vi phạm do đã có lỗi dẫn đến việc chậm bàn giao khách sạn.

Tình huống 3

Hợp đồng mua bán hàng hóa



Tuy nhiên đơn vị sản xuất & giao hàng 5000 đơn vị sản phẩm bị buộc phải dừng sản xuất do phát hiện 15 trường hợp dương tính với Covid-19 và bị UBND yêu cầu tạm dừng mọi hoạt động sản xuất dẫn đến không thể hoàn thành bàn giao sản phẩm đúng thời hạn.

TÌNH HUỐNG 4

Tàu không thể cập cảng đến vì thời tiết xấu tại khu vực Phillipine và gặp một số vấn đề về kỹ thuật không đủ khả năng đi biển theo đánh giá của chính quyền hàng hải địa phương.



Tình huống 5 (1) Allision

Tàu treo cờ TQ bị va vào một cảng biển VN và gây hư hỏng cho cảng biển vừa hoàn thành xây dựng. Các bên đã đạt được thỏa thuận về số tiền bồi thường. Tuy nhiên đúng vào lúc tòa án VN ban hành quyết định công nhận thỏa thuận hòa giải thành của hai bên thì lại rơi vào đúng kỳ nghỉ lễ vàng của Trung Quốc, dẫn theo việc các Ngân hàng tại đây cũng đóng cửa.

Tình huống 5(2)

Giải pháp

01

Giải pháp là chủ tàu Trung Quốc di chuyển qua Hồng Kông để thực hiện lệnh chuyển tiền từ chi nhánh của ngân hàng tại Hồng Kông

02

Phát sinh thêm rắc rối là khách hàng chỉ được tạo lệnh thanh toán không quá 1 triệu Đô la Mỹ/ngày.

03

Cuối cùng phải dùng bảo đảm và uy tín của luật sư để cam kết sẽ thanh toán nốt số tiền của lần thanh toán cuối (1 triệu Đô la Mỹ) để tàu có thể kịp chạy vào ngày thứ 2



XIN CẢM ƠN!

LỚP ĐÀO TẠO

VẬN TẢI MÙA COVID-19 VÀ NHỮNG LƯU Ý CHO DOANH NGHIỆP NGÀNH LOGISTICS

Báo cáo viên: Ông ĐẶNG VIỆT ANH