

# PHÂN BỐ TỔN THẤT CHUNG TRONG HỢP ĐỒNG VẬN CHUYỂN HÀNG HÓA BẰNG ĐƯỜNG BIỂN

Vũ Kim Hạnh Dung\*

Bùi Đoàn Minh Trí, Nguyễn Thanh Mai, Trần Thị Nguyệt Quý

Vũ Thị Ngọc Chi, Phạm Trần Thiên Hương\*\*

**Tóm tắt:** Thông qua nghiên cứu các trường hợp cụ thể để xác định tổn thất chung trong thực tiễn, bài viết đề xuất giải pháp hoàn thiện quy định pháp luật Việt Nam về phân bổ tổn thất chung.

**Từ khóa:** Tổn thất chung, hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường biển, Quy tắc York-Antwerp.

**Abstract:** Drawing on case studies that illustrate how general average is identified in practice, this article proposes reforms to improve Viet Nam's legal framework governing the allocation of general average under contracts for the carriage of goods by sea.

**Keywords:** General average; contracts for the carriage of goods by sea; York-Antwerp Rules.

## 1. Tổng quan về lý thuyết “tổn thất chung”

Thuật ngữ “tổn thất chung” (General Average) là một khái niệm khá phổ biến trong lĩnh vực hàng hải, phát sinh khi có những hành động hoặc thiệt hại trong quá trình vận chuyển hàng hóa nhằm bảo vệ lợi ích chung của tất cả các bên tham gia. Theo nguyên tắc chung, khi xảy ra bất kỳ tổn thất nào làm ảnh hưởng đến lợi ích chung thì các bên phải gánh chịu một cách đồng đều theo tỷ lệ lợi ích dự kiến mà bên đó sẽ đạt được khi kết thúc hành trình.

Các quy định về tổn thất chung chủ yếu có 04 nguồn. Thứ nhất, luật và tập quán

thương mại. Trước khi các quy tắc tổn thất chung được thể hiện trong Quy tắc York-Antwerp (YAR), việc phân bổ tổn thất chung được điều chỉnh bởi luật pháp và tập quán của nơi hành trình kết thúc<sup>1</sup>. Thứ hai, án lệ. Các quyết định của tòa án là một nguồn khác của quy định về tổn thất chung. Thứ ba, đạo luật. Ở một số khu vực pháp lý, quy định về tổn thất chung có thể được tìm thấy trong các đạo luật. Hầu hết các nước Scandinavia đã định kỳ ban hành các phiên bản khác nhau của YAR thành quy chế điều chỉnh việc điều chỉnh tổn thất chung trong phạm vi quyền hạn của họ<sup>2</sup>. Thứ tư, YAR.

\* TS., Khoa Luật Kinh tế, Trường Đại học Kinh tế - Luật.

\*\* Nhóm sinh viên Khoa Luật Kinh tế, Trường Đại học Kinh tế - Luật.

Nghiên cứu này được tài trợ bởi Trường Đại học Kinh tế - Luật, Đại học Quốc gia Thành phố Hồ Chí Minh, Việt Nam.

<sup>1</sup> Richard Cornah, R.C.G. Sarll, J.B. Shead, Lowndes & Rudolf: *The Law of General Average and the York-Antwerp Rules*, Sweet & Maxwell Ltd, 2008, p. 46.

<sup>2</sup> Chukwuechefu Okwudiri Ukattah, *General Average and the York-Antwerp Rules: The historical quest for international conformity, the divisive effect of more recent amendments to the Rules and recommendations with regard to the way forward to*

Hiện nay, YAR được xem là một văn bản quốc tế phổ biến nhất quy định về các trường hợp phân bổ tổn thất chung được phần lớn các quốc gia áp dụng.

Liên quan đến tổn thất chung, đa số các quốc gia tham khảo áp dụng một cách rộng rãi để giảm thiểu phần nào những thiệt hại bởi các yếu tố bất ngờ gây ra cho cả chuyến tàu. Tại Việt Nam, khái niệm tổn thất chung được quy định tại khoản 1 Điều 292 Bộ luật Hàng hải (BLHH) Việt Nam 2015, cụ thể là: *“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 hóa, hành lý, giá dịch vụ vận chuyển hàng hóa, hành khách thoát khỏi hiểm họa chung”*. Điều này có nghĩa rằng, hành động gây tổn thất chung xảy ra khi và chỉ khi bất kỳ sự hy sinh hoặc chi phí bất thường nào được thực hiện hoặc gánh chịu một cách có ý và hợp lý vì sự an toàn chung nhằm mục đích bảo vệ tài sản trong một hành trình hàng hải chung khỏi nguy hiểm. Tổn thất chung sẽ được phân bổ công bằng giữa các bên tham gia dựa trên giá trị của tài sản mà họ đóng góp để cứu sống và bảo vệ lợi ích chung<sup>3</sup>.

Nhìn chung, quy định về tổn thất chung được phát triển trên nguyên tắc công bằng để bảo vệ lợi ích chung của tất cả các bên tham gia trong hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường biển<sup>4</sup>. Việc phân bổ tổn thất chung trong hợp đồng vận chuyển bằng đường biển đóng vai trò tất yếu bởi ý nghĩa

của tổn thất chung không chỉ giới hạn trong việc chia sẻ chi phí mà còn mở rộng đến việc bảo vệ an toàn chung cho cả hệ thống vận tải biển<sup>5</sup>.

Tóm lại, các quy định tổn thất chung trong hợp đồng vận chuyển bằng đường biển không chỉ là những điều khoản không thể thiếu với mục tiêu bảo vệ an toàn hàng hải mà còn đảm bảo quyền lợi của tất cả các bên tham gia vận chuyển.

## 2. Những tiêu chí xác định tổn thất chung

Quy tắc A của YAR xác định rằng, sẽ xảy ra hành động tổn thất chung khi và chỉ khi có bất kỳ sự hy sinh hoặc chi phí bất thường nào được thực hiện hoặc gánh chịu một cách có chủ ý và hợp lý vì sự an toàn chung nhằm mục đích bảo vệ tài sản khỏi nguy hiểm trong một hành trình chung trên biển. Như vậy, có 5 yếu tố quan trọng để xác định tổn thất chung là: (1) Hy sinh hoặc chi phí bất thường, (2) Hành động có chủ ý, (3) Hành động hợp lý, (4) Hiểm họa có thực và (5) Vì an toàn chung của hành trình.

### 2.1. Hy sinh hoặc chi phí bất thường

YAR quy định một trong những yếu tố xác định tổn thất chung là hy sinh bất thường hoặc chi phí bất thường<sup>6</sup>. Trên thực tế, hy sinh có thể bao gồm hàng hoá, tàu và tiền lãi..., trong khi những chi phí bất thường có thể phát sinh là chi phí cứu hộ, chi phí lánh nạn tại cảng lánh nạn, chi phí môi trường, chi phí thay thế... Sự hy sinh hoặc chi phí phải có tính chất bất thường thì mới được coi là tổn thất chung<sup>7</sup>. Do đó, những chi phí thông thường hoặc tổn thất

*regain more widespread acceptance of the Rules in today's global maritime industry*, Thesis for the Degree of Doctor of Philosophy, University of Cape Town, 2014, p. 18.

<sup>3</sup> International General Average Committee, *General Average*, Law Magazine and Law Review, 1862, p. 33.

<sup>4</sup> Robert Force, *Admiralty and Maritime Law*, Federal Judicial Center, 2004, p. 195.

<sup>5</sup> Carver, Thomas Gilbert, *Carver's Carriage of goods by sea*, London: Stevens & Sons, 1952, p. 587.

<sup>6</sup> Khoản 1 Điều 292 BLHH Việt Nam 2015.

<sup>7</sup> Arun Kasi, Karthika Arunachalam, *General Average A Handbook*, The Marine Law Box, 2021, p. 6.

mà chủ tàu phải gánh chịu khi thực hiện hợp đồng vận chuyển không được thừa nhận là tổn thất chung<sup>8</sup>.

### 2.2. Hành động có chủ ý

Sự hy sinh hoặc chi phí phải được thực hiện hoặc gánh chịu một cách có chủ ý<sup>9</sup>. Điều này có nghĩa là hành động đó phải được lựa chọn theo ý chí tự do của người đưa ra quyết định và không có tổn thất ngẫu nhiên. Tổn thất do tác động của các yếu tố tự nhiên sẽ chỉ được tính là tổn thất riêng, bất kể bản chất của chúng bất thường như thế nào<sup>10</sup>. Chẳng hạn, khi xảy ra hỏa hoạn thì hành vi dùng nước để dập lửa là hành vi có ý. Do đó, thiệt hại do nước gây ra có thể được công nhận là tổn thất chung, trong khi thiệt hại do hỏa hoạn vẫn là tổn thất riêng vì chúng phát sinh do tai nạn.

### 2.3. Hành động hợp lý

Để một sự hy sinh hoặc chi phí được coi là tổn thất chung đủ tiêu chuẩn, nó phải được thực hiện hoặc phát sinh một cách hợp lý<sup>11</sup>. Hành động của thuyền trưởng sẽ hợp lý nếu được thực hiện một cách thận trọng dựa trên thông tin mà thuyền trưởng có được tại thời điểm hành động<sup>12</sup>. Quy tắc tối cao của YAR đã nhấn mạnh yêu cầu về tính hợp lý của hành động gây ra tổn thất chung rằng: “Trong mọi trường hợp sẽ không có bất kỳ khoản trợ cấp nào cho sự hy sinh hoặc chi phí trừ khi được thực hiện hoặc gánh chịu một cách hợp lý”. Cụm từ “mọi trường hợp” trong quy định này đã làm cho tính hợp lý của hành động trở thành một tiêu chí

tối cao đối với một yêu cầu tổn thất chung hợp lệ theo YAR.

### 2.4. Hiểm họa có thực

Sự hy sinh hoặc chi phí phải được thực hiện hoặc gánh chịu trong thời điểm nguy hiểm<sup>13</sup>. Nghĩa là mỗi nguy hiểm phải đe dọa sự an toàn của con tàu và hàng hóa trên tàu, nó phải tồn tại trên thực tế chứ không được là tưởng tượng. Sự hy sinh do đánh giá sai lầm về sự tồn tại của mỗi nguy hiểm không được coi là tổn thất chung<sup>14</sup>. Mặc dù mỗi hiểm họa phải có thật nhưng nó không nhất thiết phải xảy ra ngay lập tức. Trong vụ *Vlassopoulos v The British & Foreign Marine Insurance Co Ltd*<sup>15</sup>, con tàu được đưa vào một cảng trú ẩn để sửa chữa một chân vịt bị lỗi. Các chi phí phát sinh được công nhận là tổn thất chung, vì mặc dù con tàu không gặp nguy hiểm thực sự vào thời điểm nó vào cảng trú ẩn, nhưng hành động này là hợp lý để tránh nguy hiểm tiềm tàng sau đó trong hành trình. Nói cách khác, mặc dù mỗi nguy hiểm chưa xảy ra nhưng nó vẫn tồn tại. Vậy chi phí phát sinh từ những hành động hợp lý để tránh các nguy hiểm tiềm tàng trong hành trình cũng có thể được công nhận là tổn thất chung.

### 2.5. Vì an toàn chung

Để đóng góp vào tổn thất chung, các chi phí và sự hy sinh phải được thực hiện vì sự an toàn chung của hành trình chung trên biển<sup>16</sup>. Do đó, sự hy sinh hoặc chi phí phát sinh chỉ để đảm bảo an toàn cho một phần tài sản trong hành trình thì không phải là tổn thất chung. Nguyên tắc này thể hiện ý chí

<sup>8</sup> Xem thêm: *Robinson v Price* [1877] 2 QBD 295; *Société Nouvelle d'Armement v Spillers & Bakers Ltd.* [1917] 1 KB 865.

<sup>9</sup> Arun Kasi, Karthika Arunachalam, *tlđđ*, p. 8; Xem thêm Simon Baughen, *tlđđ*, p. 326.

<sup>10</sup> Simon Baughen, *tlđđ*, p. 326.

<sup>11</sup> Arun Kasi, Karthika Arunachalam, *tlđđ*, p. 8.

<sup>12</sup> Chukwuechefu Okwudiri Ukattah, *tlđđ*, p. 27.

<sup>13</sup> Arun Kasi, Karthika Arunachalam, *tlđđ*, p. 9.

<sup>14</sup> Arruda, M, *General Average Is a Necessity*, Vol.13 No.2, 2022, Beijing Law Review, p. 340-349.

<sup>15</sup> *Vlassopoulos v The British & Foreign Marine Insurance Co Ltd* [1929] 1 KB, p. 187.

<sup>16</sup> Simon Baughen, *tlđđ*, p. 327.

của sự hy sinh, đó là phải đặt an toàn chung lên trên hết, tổn thất của số ít có thể được hy sinh để đảm bảo an toàn cho quyền lợi của số đông.

Tóm lại, các hy sinh và chi phí được công nhận là tổn thất chung khi nó được thực hiện hoặc phát sinh một cách tự nguyện và hợp lý trong thời gian nguy cấp nhằm mục đích bảo toàn tài sản gặp nguy hiểm trong chuyến hành trình chung.

### 3. Xác định tổn thất chung trong một số trường hợp cụ thể

#### 3.1. Vứt bỏ hàng hóa

Trường hợp phổ biến nhất về việc hàng hóa bị hy sinh là khi chúng bị ném khỏi tàu vì an toàn chung của hành trình<sup>17</sup>. Thông thường, nếu hàng hóa bị vứt bỏ vì lý do an toàn chung thì tất cả các tổn thất do việc vứt bỏ đó gây ra sẽ được thừa nhận là tổn thất chung, dù tổn thất đó xảy ra đối với chính con tàu hay đối với hàng hóa khác do bất kỳ nguyên nhân nào trực tiếp phát sinh từ hành động hy sinh<sup>18</sup>. Nhằm hạn chế phần đóng góp vào tổn thất chung do vứt bỏ hàng hóa, Quy tắc I của YAR quy định rằng, việc vứt bỏ hàng hóa sẽ không được coi là tổn thất chung, trừ khi hàng hóa đó được vận chuyển phù hợp với tập quán thương mại được công nhận<sup>19</sup>. Bên cạnh các nguyên tắc chung, việc xác định tổn thất chung do vứt bỏ hàng hóa khỏi tàu cần phải xem xét trong một số trường hợp cụ thể như hàng hóa bị vứt bỏ do lỗi của hàng hóa, vứt bỏ hàng hóa trên boong tàu hay sự cố thiệt hại do vứt bỏ hàng hóa.

#### (i) Vứt bỏ hàng hóa do lỗi của hàng hóa

Một lý thuyết đã được thiết lập và áp dụng trong thực tiễn giữa những người phân bổ tổn thất chung rằng, việc hy sinh một vật phẩm mà bản thân nó là nguyên nhân gây ra sự nguy hiểm thì việc hy sinh nó là cần thiết và không được đóng góp vào tổn thất chung<sup>20</sup>. Chẳng hạn, hàng hóa tự hư hỏng nên không còn thích hợp để vận chuyển, hay hàng hóa bị nóng lên đến mức gây nguy hiểm cho sự an toàn của tàu nên bị vứt bỏ. Trong trường hợp trên, hàng hóa không được đóng góp vào tổn thất chung bởi vì chúng là nguyên nhân gây ra nguy hiểm. Tuy nhiên, lý thuyết này đã bị lung lay và thu hẹp phạm vi tác động bởi các quyết định của tòa án<sup>21</sup>, có thể kể đến quyết định sau:

Trong vụ *Johnson v. Chapman*<sup>22</sup>, một cơn sóng lớn đã đánh bật hàng hóa trên boong của một con tàu và làm một số vật liệu va vào máy bơm, khiến nó không thể hoạt động được. Mặc dù hàng hóa đã được đưa về đúng vị trí và cố định lại, chúng lại bị trôi và va vào máy bơm ở hai bên. Để tránh làm hỏng máy bơm và thành tàu, thuyền trưởng đã ném một số hàng hóa xuống biển. Chủ hàng đã kiện chủ tàu nhằm yêu cầu đóng góp vào tổn thất chung đối với việc vứt bỏ hàng hóa. Tòa án quyết định rằng, việc vứt bỏ hàng hóa trong trường hợp này đúng là tổn thất chung. Bởi lẽ, hàng hóa trước đó đã được cố định một lần khi đang trôi dạt, nên rõ ràng nó không ở trong tình trạng bị hư hỏng (theo nghĩa đã trở thành tài sản bị mất mà không thể lấy lại hoặc sử dụng nếu đã phục hồi nó). Mọi nguy hiểm do hàng

<sup>17</sup> Simon Baughen, *tlđđ*, p. 321.

<sup>18</sup> William D. Winter, *Marine Insurance: Its Principles & Practice*, McGraw-Hill, 1952, p. 415.

<sup>19</sup> Quy tắc York-Antwerp 2016, Quy tắc I.

<sup>20</sup> Richard Lowndes, *The Law of General Average, English and Foreign*, Law Publishers and Booksellers, 1888, p. 64.

<sup>21</sup> Richard Lowndes, *tlđđ*, p. 65.

<sup>22</sup> *Johnson v. Chapman* [1865], 19 C. B. (N. S.) 563.

hóa gây ra là một tình huống nguy hiểm chung mà tất cả mọi người, cả tàu, hàng hóa và thủy thủ đoàn phải đối mặt nên có thể coi việc vứt bỏ hàng hóa là đối tượng đóng góp vào tổn thất chung. Như vậy, lý thuyết trên không áp dụng cho hàng hóa bị dịch chuyển hoặc hư hỏng do tai nạn hàng hải.

### (ii) Vứt bỏ hàng hóa trên boong

Có một ngoại lệ rằng, nếu hàng hóa trên boong bị ném khỏi tàu thì không được tính là tổn thất chung, nhưng nếu chúng được đảm bảo an toàn nhờ hy sinh hoặc chi phí khác thì chủ sở hữu hàng hóa trên boong vẫn phải đóng góp tổn thất chung<sup>23</sup>. Bởi lẽ, hàng hóa chở trên boong ảnh hưởng sự ổn định của tàu, làm tăng khó khăn trong việc di chuyển và cản trở việc xử lý tàu trong thời điểm nguy hiểm. Việc vứt bỏ chúng là “sự loại bỏ chính đáng những gánh nặng không đáng có, và không phải là một sự hy sinh vì sự an toàn chung”<sup>24</sup>. Nhìn chung, boong tàu không phải là nơi thích hợp để xếp hàng nên chủ sở hữu của chúng không có quyền yêu cầu đóng góp. Tuy nhiên, việc vứt bỏ hàng hóa trên boong sẽ làm phát sinh khoản đóng góp tổn thất chung khi được vận chuyển phù hợp với tập quán thương mại được công nhận hoặc với sự đồng ý của tất cả các bên có lợi trong chuyến đi<sup>25</sup>.

Trong vụ *Burton v. English*<sup>26</sup>, con tàu được thuê để chở đầy gỗ từ một cảng ở vùng Baltic đi London. Hợp đồng thuê tàu có điều khoản: “Tàu phải được cung cấp đủ tải trọng boong, nếu được yêu cầu, ... nhưng người bán phải chịu rủi ro”. Người ta đã chứng minh được rằng, có một tập quán là gỗ được chở trên boong trong các chuyến đi

tương tự. Tòa Phúc thẩm xác định rằng, khi hàng hóa được vận chuyển trên boong theo tập quán thương mại thì việc vứt bỏ nó phải được coi là tổn thất chung, mặc dù có điều khoản trong hợp đồng thuê tàu tuyên bố rằng hàng hóa trên boong “do người bán chịu rủi ro”. Tóm lại, việc vứt bỏ hàng hóa chở trên boong không được đóng góp vào tổn thất chung, trừ khi có tập quán thương mại hoặc có sự đồng ý của tất cả các bên có lợi trong hành trình.

### (iii) Sự cố thiệt hại do vứt bỏ hàng hóa

Như đã đề cập, mọi thiệt hại mà hàng hóa hoặc tàu phải gánh chịu do hành động vứt bỏ vì an toàn chung phải được tính vào tổn thất chung. Do đó, trường hợp các cửa hầm được mở để vứt bỏ hàng hóa và nước chảy xuống làm hư hại các hàng hóa khác thì mọi thiệt hại đó là hợp lý và trên thực tế được coi là tổn thất chung.

Bên cạnh đó, thiệt hại đối với hàng hóa do bố trí trong hầm bị xáo trộn vì hàng hóa bị lấy ra và vứt bỏ, trên thực tế cũng được thừa nhận là tổn thất chung như là hậu quả trực tiếp và cần thiết của hành động vứt bỏ<sup>27</sup>. Tuy nhiên, lại có quan điểm cho rằng thiệt hại này không được coi là tổn thất chung. Bởi lẽ, nó xảy ra do bố trí hàng hóa bị xáo trộn, chứ không phải là hậu quả rõ ràng và trực tiếp của việc vứt bỏ hàng hóa<sup>28</sup>. Có thể thấy, mặc dù vứt bỏ hàng hóa vì an toàn chung của hành trình là trường hợp phổ biến nhất về việc hy sinh hàng hóa, nhưng một vài trường hợp liên quan đến hành động này vẫn còn gây tranh cãi.

### 3.2. Chi phí cứu hộ

Cứu hộ (salvage) xuất hiện lần đầu tại Quy tắc VI YAR 1974. Mục đích của quy

<sup>23</sup> Richard Lowndes, *tlđđ*, p. 51.

<sup>24</sup> *Per Lord Watson in Strang v. Scott*, 14 App. Cas. [1889], p. 601, 609.

<sup>25</sup> Simon Baughen, *tlđđ*, p. 321.

<sup>26</sup> *Burton v. English*, 12 Q. B. D. [1883], p. 218.

<sup>27</sup> John H. Gourlie, *General Average*, Sherred's Printing House, Philadelphia, 1879, p. 114.

<sup>28</sup> John H. Gourlie, *tlđđ*, p. 114.

tắc này là buộc các bên phải chịu chi phí cứu hộ dù nó có được quy định trong hợp đồng hay không, đồng thời thừa nhận cứu hộ là tổn thất chung và phải được phân bổ sau khi kết thúc hành trình chung khi hành động cứu hộ này được thực hiện vì sự an toàn chung<sup>29</sup>.

Theo đó, Quy tắc VI YAR 2016 quy định rằng, bất kỳ khoản thanh toán nào mang tính chất cứu hộ, được thực hiện nhằm mục đích bảo vệ tài sản liên quan khỏi nguy hiểm trong hành trình chung trên biển, dù theo hợp đồng hay phát sinh độc lập với hợp đồng đều được coi là tổn thất chung. Tuy nhiên, quy tắc này được áp dụng khác nhau phụ thuộc vào từng quan điểm pháp lý của từng quốc gia, dẫn đến hệ quả thanh toán chi phí cứu hộ khác nhau.

Ở một số quốc gia, việc cứu hộ thuần túy (cứu hộ không thông qua hợp đồng) vẫn được chấp nhận nếu nó đáp ứng được các điều kiện liên quan<sup>30</sup>. Theo đó, hoạt động cứu hộ này phát sinh khi một người, một cách tình nguyện (nghĩa là không có bất kỳ nghĩa vụ hợp đồng hoặc nghĩa vụ pháp lý nào tồn tại từ trước), hành động để bảo vệ hoặc góp phần bảo vệ bất kỳ tàu, hàng hóa, hoặc đối tượng cứu hộ khác trên biển khỏi nguy hiểm<sup>31</sup>. Như vậy, có thể thấy, khi thực hiện nghĩa vụ theo hợp đồng đã có từ trước,

việc cứu hộ sẽ không được coi là hoạt động tự nguyện theo các tập quán về cứu hộ.

Khác với cứu hộ thuần túy, cứu hộ theo hợp đồng được thực hiện dựa theo các thỏa thuận giữa chủ tàu và người cứu hộ tương lai, và hợp đồng này có tính ràng buộc đối với các bên<sup>32</sup>. Thông thường, thỏa thuận cứu hộ được dựa theo một hình thức tiêu chuẩn; mẫu được biết đến rộng rãi nhất hiện nay là Mẫu thỏa thuận cứu hộ tiêu chuẩn của Lloyd (Lloyd's Standard Form of Salvage Agreement)<sup>33,34</sup>. Theo đó, LOF là mẫu được sử dụng phổ biến nhất cho hợp đồng “không cứu được - không trả tiền”<sup>35</sup>, nghĩa là người cứu hộ sẽ chỉ được nhận phần thưởng cho dịch vụ cứu hộ của mình nếu hoạt động cứu hộ thành công. Tuy nhiên, điều khoản “không cứu được - không trả tiền” vẫn có ngoại lệ, khi cứu hộ không thành công nhưng tàu cứu hộ đã ngăn chặn

<sup>32</sup> Pháp luật hàng hải Việt Nam chỉ công nhận hoạt động cứu hộ được thực hiện trên cơ sở hợp đồng cứu hộ hàng hải, cụ thể tại khoản 1 Điều 264 BLHH năm 2015.

<sup>33</sup> Mẫu thỏa thuận cứu hộ tiêu chuẩn của Lloyd hay còn được gọi là Mẫu mở của Lloyd - Lloyd's Open Form (LOF) là một hợp đồng mẫu tiêu chuẩn cho hoạt động cứu hộ hàng hải được sử dụng phổ biến được phê duyệt và xuất bản bởi Hội đồng Lloyd's. Xem thêm nguồn gốc của LOF tại: Michael Buckley, Partner, Waltons & Morse, *The origins of Lloyd's Form*, <https://www.marine-salvage.com/overview/the-origins-of-lloyds-form/#:~:text=The%20bottom%20left%20hand%20corner,existence%20for%20many%20years%20previously.,> truy cập ngày 13/3/2024.

<sup>34</sup> Proshanto K. Mukherjee, *tlld*.

<sup>35</sup> Theo khái niệm “không cứu được, không trả tiền” được quy định trong Công ước Cứu hộ năm 1989 (Salvage Convention), những người cứu hộ chỉ được nhận thù lao cứu hộ nếu họ thành công, ngược lại, họ phải tự chịu rủi ro khi gặp sự cố dẫn đến không cứu hộ được.

<sup>29</sup> Xem: 1. Quy tắc York-Antwerp 1974, Quy tắc VI; 2. Navin Kumar Jaggi, *Salvage - Rules of York-Antwerp*, 08/6/2018, <https://www.jjandjattorneys.com/post/salvage-rules-of-york-antwerp>, truy cập ngày 02/3/2024.

<sup>30</sup> Proshanto K. Mukherjee, *Salvage Agreement and Contract Salvage: Risk Dynamics in Salvage Law*, 15/12/2022, <https://brill.com/edcollchap-0a/book/9789004518681/BP000019.xml#FN001945>, truy cập ngày 05/3/2024.

<sup>31</sup> Geoffrey Brice, *Maritime Law of Salvage*, Sweet & Maxwell, London, 2011, p. 40.

được nguy cơ gây thiệt hại cho môi trường thì họ vẫn được nhận phần thưởng<sup>36</sup>.

Đối với cả hai hình thức cứu hộ nêu trên, theo Quy tắc VI YAR 2016, đều được coi là tổn thất chung. Trong vụ *Jason*<sup>37</sup>, Tòa phúc thẩm Hoa Kỳ (Khu vực thứ năm) đã ra phán quyết rằng, tất cả các khoản phí giải cứu trả cho người cứu hộ được xác định dựa trên các tiêu chí khác nhau liên quan đến tình hình thực tế vào thời điểm đó được ghi nhận là tổn thất chung.

Như vậy, việc chi phí cứu hộ có được công nhận là tổn thất chung hay không sẽ tùy thuộc vào phiên bản YAR mà các bên thỏa thuận áp dụng. Nhưng nếu các bên lựa chọn áp dụng YAR 2016 cho hợp đồng và kết hợp chúng cùng hợp đồng vận chuyển mẫu BIMCO thì chi phí cứu hộ sẽ được ghi nhận là tổn thất chung.

### 3.3. Sửa chữa và chi phí tại cảng lánh nạn

#### (i) Chi phí sửa chữa tạm thời

Theo Quy tắc XIV YAR 2016, những chi phí sửa chữa tạm thời của tàu tại cảng xếp hàng hoặc cảng lánh nạn vì an toàn chung hay để sửa chữa các hư hại đối với tàu do hy sinh tổn thất chung được coi là tổn thất chung. Điều đó có nghĩa rằng, tất cả các chi phí sửa chữa tạm thời trong trường hợp này đều được xem là tổn thất chung.

Bên cạnh đó, nếu trong trường hợp sửa chữa tạm thời con tàu bị thiệt hại cho tai nạn nhằm giúp tàu hoàn thành hành trình thì việc sửa chữa này phải được thực hiện một cách hợp lý nhằm giảm thiểu tổn thất chung xảy ra<sup>38</sup>. Đây là điểm khác biệt của phiên

bản YAR 2016<sup>39</sup> so với phiên bản YAR 2004. Đối với YAR 2004, chi phí sửa chữa tạm thời được xem là tổn thất chung trong trường hợp này sẽ bị giới hạn như sau: chi phí sửa chữa tạm thời cộng với chi phí sửa chữa toàn bộ tại điểm đến (không phải cảng lánh nạn) vượt quá chi phí sửa chữa toàn bộ đáng lẽ được thực hiện tại cảng lánh nạn<sup>40</sup>. Chi phí sửa chữa tạm thời được xem là tổn thất chung được thể hiện bằng công thức sau:

$$\begin{aligned} &\text{Chi phí được xem là tổn thất chung} \\ &= \text{TRPR} + \text{PR} - \text{PRPR} \end{aligned}$$

Trong đó:

TRPR là chi phí sửa chữa tạm thời tại cảng lánh nạn;

PR là chi phí sửa chữa toàn bộ tại điểm đến;

PRPR là chi phí sửa chữa toàn bộ nếu được thực hiện tại cảng lánh nạn.

Ví dụ sau đây sẽ minh họa rõ quy định trên: Trong trường hợp một con tàu cần phải tiến hành sửa chữa tại cảng lánh nạn nhằm tiếp tục hành trình, khi đó chi phí sửa chữa tạm thời là 3 tỷ đồng và sau khi đến cảng đến, con tàu tiếp tục thực hiện sửa chữa toàn bộ với chi phí là 6 tỷ đồng; ngược lại, trong trường hợp nếu thực hiện sửa chữa toàn bộ tại cảng lánh nạn thì chi phí là 10 tỷ đồng. Nếu áp dụng phiên bản YAR 2016 thì 3 tỷ đồng được xem là tổn thất chung nhưng nếu áp dụng phiên bản YAR 2004 thì chi phí sửa chữa tạm thời tàu bị thiệt hại do tai nạn không được xem là tổn thất chung bởi khi áp dụng công thức trên thì chi phí sửa chữa tạm thời và chi phí sửa chữa toàn bộ tại cảng đến đang nhỏ hơn chi phí sửa chữa toàn bộ nếu được thực hiện tại cảng lánh

<sup>36</sup> Công ước Quốc tế về Cứu hộ 1989, khoản 1 Điều 14.

<sup>37</sup> *Jason*, The [1910] 162 Fed. Rep. 56, [1910] 178 Fed. Rep. 414.

<sup>38</sup> YAR 2016, Quy tắc XIV.

<sup>39</sup> Phiên bản YAR 2016 và YAR 1994 quy định giống nhau về chi phí sửa chữa tạm thời.

<sup>40</sup> YAR 2004, Quy tắc XIV(b).

nạn. Trong một trường hợp tương tự nhưng chi phí sửa chữa tạm thời là 5 tỷ đồng thì khi đó 1 tỷ đồng vượt quá chi phí sửa chữa toàn bộ tại cảng lánh nạn sẽ được xem là tổn thất chung. Điều này dẫn đến khi áp dụng phiên bản YAR 2004 - trong quá khứ - chủ tàu thường có xu hướng thực hiện sửa chữa toàn bộ ngay tại cảng lánh nạn. Việc sửa chữa này tốn thời gian hơn rất nhiều so với thực hiện sửa chữa tạm thời, làm cho các chủ hàng gặp nhiều rủi ro hơn khi tổn chi phí và nguy cơ mất thị trường<sup>41</sup>. Đây cũng là một trong những lý do khiến các chủ hàng hạn chế sử dụng phiên bản này và sửa đổi quy định đó trong phiên bản YAR 2016 bằng việc cho phép chi phí sửa chữa tạm thời trong trường hợp con tàu bị tai nạn nhằm hoàn thành hành trình.

Ngoài ra, nhằm xác định một cách chính xác những chi phí hợp lý trong quá trình sửa chữa, các chi phí khác như chi phí hợp lý hoặc cần thiết để di chuyển một con tàu từ cảng này đến cảng khác khi cảng ban đầu không đủ điều kiện để sửa chữa tàu thì chi phí này được xem là chi phí hợp lý của việc sửa chữa. Những chi phí này bao gồm, nhưng không giới hạn bởi tiền lương, lương thực cho thủy thủ đoàn, hoa tiêu, lai dắt, phí cảng hoặc nhiên liệu<sup>42</sup>.

#### (ii) Chi phí tại cảng lánh nạn

Theo hệ thống thông luật và Điều 66 của Đạo luật Bảo hiểm hàng hải Anh năm 1963, vẫn còn nhiều tranh cãi liên quan đến những chi phí nào tại cảng hoặc nơi lánh nạn hoặc bất kỳ nơi nào khác nhằm đảm bảo an toàn chung (sau đây gọi là “**cảng lánh nạn**”) được xem là tổn thất chung. Thông

qua các án lệ, chi phí vào cảng lánh nạn và dỡ hàng được xem là tổn thất chung, trong khi các chi phí như chi phí rời khỏi cảng hoặc chi phí xếp hàng lại lên tàu vẫn còn nhiều luồng quan điểm. Trong án lệ *Atwood v Sellar*<sup>43</sup>, chi phí vào và ra khỏi cảng lánh nạn, chi phí dỡ hàng và xếp hàng được xem là tổn thất chung. Ngược lại, trong án lệ *Svensden v Wallace*<sup>44</sup>, chỉ có chi phí vào cảng lánh nạn và dỡ hàng được xem là tổn thất chung còn chi phí ra và xếp hàng lại thì không được xem là tổn thất chung<sup>45</sup>.

Trái ngược với những tranh cãi trên trong hệ thống thông luật, phiên bản YAR 2016 quy định một cách rõ ràng và thống nhất các vấn đề liên quan đến các chi phí được xem là tổn thất chung tại cảng lánh nạn. Trong tình huống tương tự với hai án lệ trên, nếu áp dụng YAR 2016, các chi phí vào và ra khỏi cảng lánh nạn, chi phí dỡ hàng và xếp hàng lại đều được xem là tổn thất chung nếu nó được thực hiện vì an toàn chung trong trường hợp xảy ra tai nạn, hy sinh hoặc bất kỳ hoàn cảnh bất thường nào khác<sup>46</sup>. Ngoài ra, theo Quy tắc XI YAR 2016, các chi phí khác trong thời gian tại cảng lánh nạn như tiền lương và phụ cấp cho thuyền trưởng, sĩ quan và thủy thủ đoàn và nhiên liệu, các vật phẩm dự trữ tiêu thụ đã được chi một cách hợp lý trong thời gian kéo dài hành trình cũng được xem là tổn thất chung nếu đáp ứng được các điều kiện được xem là tổn thất chung tại Điều X.

#### 3.4. Tổn thất chung do lỗi của một bên trong hành trình chung trên biển

Quyền yêu cầu đóng góp tổn thất chung là độc lập và không phụ thuộc vào nguyên

<sup>41</sup> Xem thêm: Chukwuechefu Okwudiri Ukattah, *tlđđ*, p. 84.

<sup>42</sup> YAR 2016, Quy tắc X và Quy tắc XI; Xem thêm: Association of Average Adjusters, *Rules of Practice*, p. 13.

<sup>43</sup> *Atwood v Sellar* [1880] 5 QBD 286.

<sup>44</sup> *Svensden v Wallace* [1885] 10 App Cas 404.

<sup>45</sup> *Svensden v Wallace*, *tlđđ*, p. 11.

<sup>46</sup> YAR 2016, Quy tắc X.

nhân gây ra tổn thất chung. Khi xảy ra tổn thất chung, bất kỳ bên nào đều có thể yêu cầu các bên có lợi ích liên quan đóng góp tổn thất chung mà không xét đến liệu lỗi đó có phải do họ gây ra hay không. Điều này xuất phát bởi, trong nhiều trường hợp, các bên có lợi ích liên quan phải có nghĩa vụ đóng góp tổn thất chung nhằm khắc phục ngay lập tức thiệt hại có thể xảy ra, chẳng hạn như sự cố tràn dầu... có nguy cơ gây ô nhiễm môi trường biển. Tuy nhiên, việc đóng góp tổn thất chung này sẽ không gây phương hại đến bất kỳ hình thức bồi hoàn hay bào chữa nào có thể được tiến hành chống lại bên đó liên quan đến lỗi này. Điều đó có nghĩa rằng, ngay tại thời điểm xảy ra tổn thất chung, các bên có lợi ích liên quan phải có nghĩa vụ đóng góp tổn thất chung nhằm khắc phục những hậu quả có thể xảy ra, nhưng các bên có lợi ích liên quan hoàn toàn có quyền khởi kiện một vụ án khác để truy đòi khoản tiền mà mình đã đóng góp vào tổn thất chung từ bên có lỗi gây ra tổn thất chung. Việc ưu tiên thực hiện quyền đóng góp tổn thất chung sẽ không làm mất hoặc hạn chế bất kỳ quyền nào của các chủ thể khác thực hiện quyền khiếu nại hoặc khiếu kiện đối với bên gây ra lỗi dẫn đến sự cố tổn thất chung<sup>47</sup>. Vấn đề này được ghi nhận tại Quy tắc D của YAR 2016 quy định rằng: *“Quyền đóng góp tổn thất chung sẽ không bị ảnh hưởng, mặc dù sự kiện dẫn đến sự hy sinh hoặc chi phí có thể là do lỗi của một trong các bên trong hành trình chung trên biển, nhưng điều này sẽ không làm phương hại đến bất kỳ biện pháp khắc phục hoặc biện pháp bảo vệ nào có thể được áp dụng chống lại với bên đó đối với lỗi đó”*. Hệ quả của Quy tắc này là một bên

bị thiệt hại do sự cố tổn thất chung sẽ có nguy cơ phải bồi hoàn cho các bên có lợi ích liên quan khác khoản lợi ích mà họ đã đóng góp vào tổn thất chung<sup>48</sup>.

Tuy nhiên, việc xác định liệu những tổn thất đó có phát sinh từ lỗi của một bên trong hành trình chung trên biển là điều không dễ dàng. Tùy vào tình huống mà các bên liên quan cần phải xem xét đầy đủ các khía cạnh trong quá trình phân bổ để xem xét, đánh giá một cách chính xác liệu rằng tổn thất chung có phải do lỗi của một bên gây ra hay không và liệu họ có phải bồi hoàn cho các chủ thể bị thiệt hại do lỗi của mình hay không vẫn là một vấn đề cực kỳ khó khăn<sup>49</sup>.

#### **4. Đề xuất, kiến nghị hoàn thiện Bộ luật Hàng hải Việt Nam năm 2015**

Vận chuyển hàng hóa bằng đường biển được thực hiện trên cơ sở các hợp đồng vận chuyển, trong đó quy định rõ quyền và nghĩa vụ của các bên, trách nhiệm của người vận chuyển cũng như các điều khoản giải quyết tranh chấp, bồi thường thiệt hại và cách thức phân bổ tổn thất khi rủi ro xảy ra... Tuy nhiên, vấn đề đặt ra là những hy sinh hoặc chi phí bất thường nào được xem là tổn thất chung, phương thức phân bổ chúng, chủ tàu và các bên có lợi ích liên quan có quyền và nghĩa vụ gì đối với việc đóng góp tổn thất chung... vẫn là vấn đề chưa được quy định và điều chỉnh một cách

<sup>48</sup> *Goulandris Brothers Ltd v B Goldman & Sons Ltd* [1957] 3 WLR 596.

<sup>49</sup> Xem thêm: *The CMA CGM Libra* [2020] EWCA Civ 293; *Glencore Energy UK Ltd v Freeport Holdings Ltd* [2019] 2 Lloyd's Rep 109; Arun Kasi, sđd 16; Ngô Khắc Lễ, *Khi nào “Chủ tàu” và “Người vận chuyển” tuy hai mà một và tuy một mà hai?*, Bộ Giao thông vận tải, 24/01/2011, <https://mt.gov.vn/vn/tin-tuc/8401/khi-nao-%E2%80%99Cchu-tau-u%E2%80%9D-va-%E2%80%99Cngui-van-chuyen%E2%80%9D-tuy-hai-ma-mot-va-tuy-mot-ma-hai?.aspx>, truy cập ngày 11/3/2024.

<sup>47</sup> Yvonne Baatz and other authors, *Maritime Law* Informa Law from Routledge, London, 2014, p.248.

rõ ràng bởi các quy định pháp luật hiện hành và đặc biệt là trong BLHH Việt Nam năm 2015.

#### 4.1. Quy định về chi phí bổ sung

Khái niệm tổn thất chung đã được quy định tại khoản 1 Điều 292 BLHH Việt Nam năm 2015 và các hy sinh hoặc chi phí phải đáp ứng các tiêu chí được đề cập trong điều khoản này mới được công nhận là tổn thất chung. Khoản 2 Điều 292 cũng quy định: *“Chi những mất mát, hư hỏng và chi phí là hậu quả trực tiếp của hành động gây ra tổn thất chung mới được tính vào tổn thất chung”*<sup>50</sup>. Tuy vậy, hiện nay BLHH Việt Nam vẫn chưa có điều khoản tương ứng với Quy tắc F của YAR về chi phí bổ sung. Do đó, những chi phí bổ sung phát sinh thay thế cho một khoản chi phí khác lẽ ra được tính là tổn thất chung rất có thể bị bỏ qua khi xác định hy sinh hoặc chi phí nào là tổn thất chung, với lý do là không thỏa mãn các tiêu chí và nguyên tắc của khoản 1, khoản 2 Điều 292 Bộ luật này. Sự khiếm khuyết này làm cho quy trình xác định và phân bổ tổn thất chung không còn chính xác. Thông thường, các chi phí này rất lớn, nếu được xác định là tổn thất riêng thì sẽ trở thành gánh nặng tài chính đối với chủ tàu hoặc chủ hàng. Chẳng hạn, trong quyết định đối với tàu MV Longchamp<sup>51</sup>, vấn đề thiết yếu trong kháng cáo là liệu chi phí vận hành tàu phát sinh trong thời gian đàm phán có được phép tính vào tổn thất chung theo Quy tắc F của YAR 1974<sup>52</sup> hay không. Trong trường

hợp này, mặc dù các chi phí về vận hành trong quá trình đàm phán không đáp ứng được tiêu chí là hành động có chủ ý để được xem là tổn thất chung nhưng nó là cần thiết và cần phải được xem là tổn thất chung bởi nó là chi phí thay thế nhằm đàm phán giảm tiền chuộc trong một vụ bắt cóc tàu biển.

Từ lý do trên, nhóm tác giả cho rằng, chi phí bổ sung nên được đề cập như một tổn thất chung “đặc biệt” trong BLHH Việt Nam để cơ quan tư pháp, lý toán sư và các bên liên quan có thể xác định hy sinh và chi phí tổn thất chung một cách bao quát hơn. Quy định này có thể được ghi nhận thành một khoản của Điều 292 với nội dung được kế thừa từ Quy tắc F của YAR. Điều khoản này như sau: *“Bất kỳ chi phí bổ sung nào phát sinh thay thế cho một khoản chi phí khác lẽ ra được công nhận là tổn thất chung sẽ được coi là tổn thất chung và được chấp nhận ở mức tối đa của tổn thất chung tránh được, mà không tính đến việc tiết kiệm các khoản lãi khác nếu có”*.

#### 4.2. Tiêu chí hy sinh “và” chi phí bất thường để xác định tổn thất chung

Khoản 1 Điều 292 BLHH năm 2015 được xây dựng tương tự Quy tắc A YAR, tuy nhiên lại có sự khác biệt khi Quy tắc A xác định một trong những tiêu chí để ghi nhận tổn thất chung bao gồm “hy sinh hoặc chi phí bất thường” trong khi khoản 1 Điều 292 lại quy định là “hy sinh và chi phí bất thường”.

Trong vụ *Star of Hope*<sup>53</sup>, Tòa án Tối cao Hoa Kỳ đã định nghĩa tổn thất chung là: “Sự đóng góp của tất cả các bên trong hành

<sup>50</sup> Khoản 2 Điều 292 BLHH Việt Nam 2015.

<sup>51</sup> *Mitsui & Co Ltd & Ors v Beteiligungsgesellschaft LPG Tankerflotte MBH & Co KG & Anor* [2017] UKSC 68; [2018] 1 Lloyd's Rep. 1, Per Lord Neuberger PSC.

<sup>52</sup> Quy tắc F của YAR 2016, mặc dù được thay thế “extra expense” từ YAR 1974 thành “additional expense” nhưng ý nghĩa của nó vẫn tương tự. Theo đó, Quy tắc F quy định rằng: *“Bất kỳ chi phí phát*

*sinh thêm nào thay thế cho một chi phí khác lẽ ra được phép coi là tổn thất chung sẽ được coi là tổn thất chung và được phép như vậy mà không tính đến việc tiết kiệm, nếu có, các khoản lãi khác, mà chỉ ở mức tối đa của tổn thất chung tránh được”*.

<sup>53</sup> *Star of Hope*, 76 U.S. 203 (1869).

trình trên biển nhằm bù đắp tổn thất mà một trong các thành viên của họ phải gánh chịu do sự hy sinh của phần tàu hoặc hàng hóa để cứu những phần còn lại và cứu tính mạng của các thủy thủ đoàn hoặc những người trên tàu khỏi một mối nguy hiểm sắp xảy ra; hoặc vì các chi phí đặc biệt cần thiết mà một hoặc nhiều bên phải gánh chịu vì lợi ích chung của tất cả người có quyền trong doanh nghiệp”.

Như vậy, những mất mát được xác định trong tổn thất chung sẽ bao gồm:

(i) Những tổn thất phát sinh từ việc hy sinh một phần con tàu hoặc (vứt bỏ) một phần hàng hóa, nhằm mục đích cứu tàu khỏi hiểm họa; hoặc

(ii) Những khoản phát sinh từ các chi phí đặc biệt vì lợi ích chung của tàu và hàng hóa<sup>54</sup>.

Hy sinh và chi phí là hai khái niệm và phạm vi xác định khác nhau. Trong trường hợp hàng hóa bị nóng lên đến mức gây nguy hiểm cho sự an toàn của tàu nên bị vứt bỏ thì sẽ được xác định là hy sinh mà không có thêm chi phí bất thường khác. Tương tự, khi vào và ra khỏi cảng lánh nạn, chi phí cần chi trả để dỡ hàng và xếp hàng sẽ không xác định là có thêm bất cứ hy sinh nào. Nghĩa là, khi xác định tổn thất chung, không nhất thiết phải có đồng thời “hy sinh” và “chi phí” bất thường theo quy định của BLHH Việt Nam, mà chỉ cần dựa trên (i) Có hy sinh bất thường; hoặc (ii) Có chi phí bất thường phát sinh. Bằng những phân tích trên, nhóm tác giả đề xuất BLHH Việt Nam chỉnh sửa quy định tại khoản 1 Điều 292 thành “*Tổn thất chung là những hy sinh*

*hoặc chi phí bất thường được thực hiện một cách có ý thức và hợp lý vì sự an toàn chung nhằm cứu tàu, hàng hóa, hành lý, giá dịch vụ vận chuyển hàng hóa, hành khách thoát khỏi hiểm họa chung*”.

## 5. Kết luận

Khái niệm “tổn thất chung” đóng vai trò quan trọng trong lĩnh vực hàng hải, đảm bảo sự công bằng trong việc phân bổ thiệt hại và chi phí giữa các bên tham gia hành trình vận chuyển trên biển. Các quy định về tổn thất chung, từ Quy tắc York-Antwerp đến BLHH năm 2015, đã tạo ra một khuôn khổ pháp lý rõ ràng nhằm bảo vệ lợi ích chung và an toàn hàng hải. Năm tiêu chí xác định tổn thất chung – hy sinh hoặc chi phí bất thường, hành động có chủ ý, hành động hợp lý, hiểm họa có thực và vì an toàn chung – là nền tảng để xác định và phân bổ tổn thất một cách hợp lý.

Tuy nhiên, BLHH năm 2015 vẫn còn tồn tại một số hạn chế, đặc biệt là việc thiếu quy định về chi phí bổ sung thay thế và sự chưa rõ ràng trong cách diễn đạt tiêu chí “hy sinh và chi phí bất thường”. Những đề xuất hoàn thiện, như bổ sung quy định về chi phí bổ sung theo Quy tắc F của YAR và sửa đổi Điều 292(1) để thay “hy sinh và chi phí bất thường” thành “hy sinh hoặc chi phí bất thường”, sẽ giúp tăng tính chính xác và bao quát trong việc xác định tổn thất chung. Những cải tiến này không chỉ củng cố khung pháp lý mà còn góp phần giảm thiểu gánh nặng tài chính cho các bên liên quan, đồng thời nâng cao hiệu quả quản lý rủi ro trong vận tải biển. Việc tiếp tục hoàn thiện các quy định về tổn thất chung của BLHH là cần thiết để đảm bảo sự công bằng, minh bạch và an toàn trong ngành hàng hải Việt Nam, đồng thời phù hợp với các thông lệ quốc tế.

<sup>54</sup> Ukkola, T. E. *Using propositions as a tool for analysing two sets of subtitles: a case study of the film Star Wars Episode IV: A New Hope* (Master's thesis, Itä Suomen yliopisto), 2014.