

Bản án số: 31/2026/KDTM-PT

Ngày 24/8/2026

V/v tranh chấp bồi thường thiệt hại
hàng hoá theo Hợp đồng vận chuyển
hàng hoá bằng đường biển

NHÂN DANH
NƯỚC CỘNG HOÀ XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM
TOÀ ÁN NHÂN DÂN THÀNH PHỐ HẢI PHÒNG

- Thành phần Hội đồng xét xử phúc thẩm gồm có:

Thẩm phán - Chủ tọa phiên toà: Bà Vũ Thị Yên

Các Thẩm phán: Ông Nguyễn Xuân Trường và ông Nguyễn Quang Kiên

- Thư ký phiên toà: Bà Nguyễn Thị Thuỳ Linh - Thư ký Tòa án nhân dân thành phố Hải Phòng.

- Đại diện Viện kiểm sát nhân dân thành phố Hải Phòng tham gia phiên toà: Ông Trương Ngọc Sơn - Kiểm sát viên.

Ngày 24 tháng 8 năm 2026, tại trụ sở Tòa án nhân dân thành phố Hải Phòng xét xử phúc thẩm công khai vụ án Kinh doanh thương mại thụ lý số 17/2026/TLPT-KDTM ngày 20/4/2026 về việc “Tranh chấp bồi thường thiệt hại hàng hoá theo Hợp đồng vận chuyển hàng hoá bằng đường biển”, do bản án Kinh doanh thương mại sơ thẩm số 02/2026/KDTM-ST ngày 09/3/2026 của Tòa án nhân dân khu vực 4 - Hải Phòng bị kháng cáo; theo Quyết định đưa vụ án ra xét xử phúc thẩm số 18/2026/QĐ-PT ngày 18/5/2026, các Quyết định hoãn phiên toà, Quyết định tạm ngừng phiên toà, Thông báo thay đổi lịch phiên toà giữa:

1. Nguyên đơn: Tổng Công ty Cổ phần B1 (BIC); địa chỉ: Tầng A tòa nhà B, phường C, thành phố Hà Nội;

Người đại diện hợp pháp của nguyên đơn: Ông Lã Viết N, sinh năm 1987, CCCD số 031087003699, địa chỉ liên hệ: Tầng B, số A B, phường T, quận H, thành phố Hải Phòng (được uỷ quyền theo Giấy uỷ quyền ngày 17/3/2025).

2. Bị đơn: Công ty TNHH T3 (Công ty T3), địa chỉ trụ sở chính: Số nhà C ngõ B phố T, phường H, thành phố Hải Phòng; địa chỉ kinh doanh: Số B Phố M, T, phường T, thành phố Hải Phòng.

Người đại diện hợp pháp của bị đơn: Công ty L1, địa chỉ: Số B ngõ A N, phường Ô, thành phố Hà Nội, giám đốc công ty – Ông Bùi Việt H (được uỷ quyền theo Giấy uỷ quyền ngày 27/8/2025).

3. Người có quyền lợi nghĩa vụ liên quan:

3.1. Tổng Công ty B2 (BSH), địa chỉ: Tầng B tòa nhà V, số C D, phường C, thành phố Hà Nội.

Người đại diện hợp pháp của BSH: Bà Đặng Thị Mai H1, CCCD số 040178000847 và ông Thái Văn C, CCCD số 034056007737 – Ban Pháp chế, Kiểm soát nội bộ; ông Hoàng Tuấn A, CCCD số 036087022643 – Ban B3, thuộc BSH (được uỷ quyền theo Giấy uỷ quyền số 666/2026/UQ-BSH-PC ngày 04/6/2026).

3.2. Công ty TNHH T4 (Công ty T4); địa chỉ: Số E N, phường Q, tỉnh Gia Lai.

Người đại diện hợp pháp của Công ty T4: Ông Đỗ Viết T, sinh năm 1950, CCCD số 038050001713, địa chỉ: Tổ dân phố A, phường H, thành phố Hải Phòng (được uỷ quyền theo Giấy uỷ quyền ngày 22/5/2026).

4. Người kháng cáo: Công ty T3 – bị đơn; BSH – người có quyền lợi, nghĩa vụ liên quan.

(Tại phiên toà có mặt người đại diện hợp pháp của nguyên đơn, bị đơn, người có quyền lợi, nghĩa vụ liên quan)

NỘI DUNG VỤ ÁN:

Theo đơn khởi kiện và trong quá trình giải quyết vụ án, người đại diện hợp pháp của nguyên đơn và người bảo vệ quyền và lợi ích hợp pháp của nguyên đơn trình bày:

Công ty B4 (BIC B) - đơn vị trực thuộc Tổng Công ty cổ phần B1 (BIC) là nhà bảo hiểm hàng hoá cho các lô hàng xi măng bịch sling của Công ty cổ phần B4 (Công ty B4) theo Hợp đồng nguyên tắc bảo hiểm hàng hoá vận chuyển nội địa số BIC.BĐ/PETEC/2023 ngày 03/4/2023 và Đơn bảo hiểm hàng hoá vận chuyển trong lãnh thổ Việt Nam số 07242755 ngày 26/4/2024 với hàng hoá được bảo hiểm là 3.300 tấn xi măng bịch sling (viết tắt là Hợp đồng bảo hiểm BIC). Lô hàng nói trên được vận chuyển từ cảng P, Hải Dương (nay là Hải Phòng) đến cảng Q, Bình Định trên tàu Sunrise 268. Tàu Sunrise 268 được sở hữu, quản lý và khai thác bởi Công ty TNHH T3 (Công ty T3) và Tổng Công ty cổ phần B2 (BSH)/Công ty bảo hiểm B5 là nhà bảo hiểm trách nhiệm dân sự cho chủ tàu theo Giấy chứng nhận bảo hiểm tàu thủy số 004-KD06/23/04.SONG/HD/0000031 ngày 11/7/2023.

Tàu Sunrise 268 trực tiếp vận chuyển cho lô hàng trên. Số lượng hàng hoá được chuyển xuống tàu đầy đủ theo Phiếu giao hàng số 0368662, 0368679, 0368682 ngày 26/4/2024; số 0368752, 0368759, 0368766 ngày 27/4/2021; số 0368770 ngày 28/4/2024.

Ngày 25/4/2024, tàu Sunrise 268 đến cảng xi măng P, Hải Dương cũ để

nhận hàng và rời cảng, bắt đầu hành trình trả hàng tại cảng Q, Bình Định lúc 16 giờ ngày 28/4/2024. Trong quá trình hành trình đến khu vực gần cửa B, Nam Định (nay là tỉnh Ninh Bình) thì tàu bị nghiêng đột ngột và bị chìm. Toàn bộ hàng hoá trên tàu bị ngập trong nước và tổn thất toàn bộ.

Theo Báo cáo giám định số 24110134/HH ngày 25/01/2025 của Công ty G: Hàng hoá (xi măng Phúc Sơn PCb40) bị tổn thất là hậu quả sau sự cố chìm đắm tàu Sunrise 268 tại khu vực cửa B, Nam Định cũ; lượng hàng bị tổn thất: 3.300 tấn; giá trị hàng tổn thất: 4.131.598.776 đồng.

Căn cứ vào Báo cáo giám định số 24110134/HH ngày 25/01/2025 của Công ty G; Đơn bảo hiểm hàng hoá vận chuyển trong lãnh thổ Việt Nam số 07242755 ngày 26/4/2024; Giấy biên nhận thế quyền của Công ty B4 ngày 07/02/2025; Hoá đơn giá trị gia tăng; Phiếu giao hàng, B6 đã bồi thường số tiền 4.131.598.776 đồng đối với lô hàng trên cho Công ty B4 và đã nhận thế quyền của Công ty B4 để truy đòi người vận chuyển theo quy định của pháp luật.

Nay BIC yêu cầu Công ty T3 và những người liên quan có trách nhiệm bồi thường cho BIC số tiền 4.131.598.776 đồng (không yêu cầu lãi).

Quá trình giải quyết vụ án, người đại diện hợp pháp của bị đơn trình bày:

Tàu Sunrise 268 của Công ty T3 vận chuyển 3.300 tấn xi măng từ cảng P, Hải Dương cũ đến cảng Q, Bình Định và bị chìm tại khu vực C, Nam Định cũ vào khoảng 07 giờ 45 phút ngày 30/4/2024. Đến ngày 07/02/2025, BIC đã bồi thường số tiền 4.131.598.776 đồng cho chủ hàng hoá là Công ty B4 và nhận thế quyền từ đơn vị này. Đơn khởi kiện của BIC đề ngày 17/3/2025 nhưng Giấy xác nhận đã nhận đơn khởi kiện số 12/GXN-TA ngày 24/5/2025 của Toà án nhân dân quận Hải An (nay là Toà án nhân dân khu vực 4 – Hải Phòng) ghi nhận đơn khởi kiện của nguyên đơn được gửi qua đường Bưu điện ngày 22/5/2025. Căn cứ Điều 169 Bộ luật Hàng hải Việt Nam năm 2015 quy định thời hiệu khởi kiện về hư hỏng mất mát hàng hoá là 01 năm kể từ ngày trả hàng hoặc lẽ ra phải trả hàng cho người nhận hàng. Căn cứ khoản 1 Điều 154 Bộ luật Dân sự, đại diện theo uỷ quyền của bị đơn thấy rằng thời hiệu khởi kiện của vụ việc nói trên bắt đầu từ lúc tàu Sunrise 268 bị chìm (ngày 30/4/2024) và kết thúc vào ngày 30/4/2025 nên đề nghị Toà án áp dụng Điều 16 Bộ luật Hàng hải, khoản 1 Điều 154 Bộ luật Dân sự, Điều 184, Điều 185, điểm e khoản 1 Điều 217 Bộ luật Tố tụng dân sự, đình chỉ giải quyết vụ án.

BIC khi được nhận thế quyền không có thông báo hay văn bản nào đề nghị về việc bồi thường gửi cho Công ty T3.

Căn cứ Báo cáo điều tra tai nạn hàng hải phương tiện tàu Sunrise bị chìm đắm tại khu vực cửa B tỉnh Nam Định cũ số 752/BC-CVHHTB ngày 31/10/2024, khoản 1 Điều 123, điểm c khoản 2 Điều 151 Bộ luật Hàng hải, thì chủ tàu Sunrise 268 là người vận chuyển trong chuyến hàng hoá đã đề cập được miễn hoàn toàn trách nhiệm đối với tổn thất hàng hoá.

Công ty T3 không chấp nhận yêu cầu khởi kiện của BIC vì giữa BIC và Công ty T3 không phát sinh quyền và nghĩa vụ.

Trong trường hợp Toà án quyết định Công ty T3 phải có nghĩa vụ bồi thường tổn thất hàng hoá, đề nghị Toà án xem xét trách nhiệm bồi thường liên đới của BSH do Công ty T3 đã mua bảo hiểm trách nhiệm dân sự chủ tàu tại BSH.

Quá trình giải quyết vụ án, người đại diện theo uỷ quyền của Tổng Công ty B2 (BSH) trình bày:

BSH có ký Hợp đồng bảo hiểm với Công ty T3 tuy nhiên nguyên đơn không có ý kiến yêu cầu cụ thể với BSH, bị đơn không có yêu cầu độc lập với BSH. Do đó giữa BSH và nguyên đơn, bị đơn đều chưa phát sinh quyền, nghĩa vụ nên BSH chưa có ý kiến gì. BSH đề nghị Toà án xét xử thành vụ án khác giữa Công ty T3 và BSH về tranh chấp Hợp đồng bảo hiểm (nếu có).

Người đại diện theo uỷ quyền của Công ty TNHH T4 trình bày:

Công ty TNHH T4 (Công ty T4) chỉ là bên trung gian, không phải chủ tàu và không phải chủ hàng. Công ty T4 không có liên quan đến việc bồi thường về vật chất, tàu thuyền. Sau khi ký Hợp đồng nguyên tắc và Phụ lục hợp đồng với Công ty B4 để vận chuyển hàng xi măng rời đóng bao thì ngày 17/4/2024, Công ty H2 Hợp đồng vận chuyển với Công ty T3, phương tiện vận chuyển là tàu Sunrise 268 để vận chuyển hàng hoá trên. Sau khi ký hợp đồng vận chuyển với Công ty T3, Công ty T4 đã bàn giao Hợp đồng vận chuyển ngày 17/4/2024 và toàn bộ giấy tờ liên quan đến tàu Sunrise cho Công ty B4 và họ tự liên lạc với chủ tàu để nhận cũng như vận chuyển hàng hoá. Công ty T4 chỉ là đại lý trung gian, không phải bên vận chuyển và không gây thiệt hại nên không có trách nhiệm bồi thường. Các Hợp đồng vận chuyển không quy định về trách nhiệm bồi thường, khi xảy ra thiệt hại hàng hoá thì áp dụng theo quy định của pháp luật.

Tại bản án sơ thẩm số 02/2026/KDTM-ST ngày 09/3/2026, Tòa án nhân dân khu vực 4 - Hải Phòng căn cứ các Điều 30, 38, 39, 147 và Điều 227 Bộ luật Tố tụng dân sự (BLTTDS); Điều 146, Điều 148, điểm b khoản 3 Điều 152, khoản 1 Điều 171, khoản 2 Điều 173, Điều 175, Điều 195 Bộ luật Hàng hải (BLHH); khoản 1 Điều 146, khoản 1 Điều 541 Bộ luật Dân sự (BLDS); điểm e khoản 1 Điều 20, điểm a khoản 1 Điều 54 Luật kinh doanh bảo hiểm năm 2022 (Luật KDBH); Nghị quyết số 326/2016/UBTVQH14 ngày 30 tháng 12 năm 2016 của Ủy ban thường vụ Quốc hội. Xử chấp nhận một phần yêu cầu khởi kiện của BIC:

- Công ty T3 phải chịu trách nhiệm bồi thường số tiền 4.056.478.800 đồng cho BIC là người thế quyền của Công ty B4.

- Không chấp nhận yêu cầu bồi thường số tiền 75.119.976 đồng.

- BSH có trách nhiệm liên đới bồi thường số tiền 4.056.478.800 đồng cùng Công ty T3.

- Ngoài ra cấp sơ thẩm còn quyết định về án phí, quyền kháng cáo và thi

hành án.

Sau khi xét xử sơ thẩm:

- Ngày 17/3/2026, Công ty T3 kháng cáo toàn bộ bản án sơ thẩm vì các lý do: Vụ án đã hết thời hiệu khởi kiện; sự cố chìm tàu Sunrise 268 là tai nạn hàng hải nên thuộc trường hợp miễn trách nhiệm người vận chuyển; cấp sơ thẩm không xác định trách nhiệm bồi thường của Công ty T4, không phân định trách nhiệm giữa Công ty T3 và BSH khi buộc liên đới bồi thường cho BIC. Do đó Công ty T3 đề nghị Hội đồng xét xử huỷ bản án sơ thẩm, đình chỉ giải quyết vụ án; trường hợp Hội đồng xét xử không chấp nhận huỷ bản án sơ thẩm, đình chỉ giải quyết vụ án thì đề nghị miễn trách nhiệm cho người vận chuyển; trường hợp Hội đồng xét xử không chấp nhận miễn trách nhiệm cho người vận chuyển thì đề nghị xem xét lại số tiền bồi thường, tuyên số tiền các bên phải chịu trách nhiệm bồi thường và tính lại án phí.

- Ngày 20/3/2026, BSH kháng cáo một phần bản án sơ thẩm vì lý do BSH chỉ có quyền lợi, nghĩa vụ với Công ty T3, không có quyền lợi, nghĩa vụ với BIC nên cấp sơ thẩm đưa BSH tham gia tố tụng với tư cách người có quyền lợi, nghĩa vụ liên quan và buộc BSH có trách nhiệm liên đới bồi thường trực tiếp cho BIC là không đúng.

Tại phiên tòa phúc thẩm:

- Đại diện BIC thay đổi yêu cầu khởi kiện, chỉ yêu cầu Công ty T3 bồi thường thiệt hại thực tế là số tiền 3.755.998.887 đồng. Đối với yêu cầu kháng cáo của các đương sự khác, BIC có quan điểm như sau: Thứ nhất, hợp đồng vận chuyển trong vụ án này là Hợp đồng vận chuyển theo chuyến nên thời hiệu khởi kiện tranh chấp hợp đồng là 2 năm, BIC khởi kiện là còn thời hiệu. Thứ hai, Công ty T3 đề nghị miễn trách nhiệm người vận chuyển theo trường hợp tai nạn hàng hải, tuy nhiên theo Báo cáo giám định của Công ty G và Báo cáo điều tra tai nạn nghiêng tàu dẫn đến thiệt hại toàn bộ hàng hoá là do việc xếp hàng hoá lên tàu không chèn lót, chằng buộc kỹ càng, do đó Công ty T3 phải chịu trách nhiệm khi không thực hiện mãn cán nhiệm vụ của mình. Đối với việc xác định trách nhiệm của Công ty T3, Công ty T4, BSH thì đề nghị Hội đồng xét xử giải quyết theo quy định của pháp luật.

- Đại diện Công ty T3 đồng ý việc nguyên đơn thay đổi yêu cầu khởi kiện về số tiền yêu cầu bồi thường theo đúng thiệt hại hàng hoá là 3.755.998.887 đồng. Tại cấp sơ thẩm, Công ty T3 không có đơn yêu cầu và cũng không nộp tạm ứng án phí đối với yêu cầu BSH phải cùng Công ty T3 có trách nhiệm liên đới bồi thường trong vụ án. Tuy nhiên bị đơn vẫn giữ nguyên toàn bộ kháng cáo, tại 02 Báo cáo giám định đều xác định việc xếp hàng không thể dẫn đến việc tàu mất ổn định và chìm tàu mà chỉ ảnh hưởng nhưng trong giới hạn cho phép. Đề nghị Hội đồng xét xử xem xét chấp nhận kháng cáo của bị đơn.

- Đại diện BSH trình bày: Sau khi xảy ra sự kiện chìm tàu Sunrise 268, Công ty T3 chỉ có khiếu nại về bảo hiểm thân vỏ tàu và BSH đã thực hiện đúng hợp đồng bảo hiểm thân vỏ, bồi thường cho Công ty T3 số tiền hơn 17 tỷ đồng. Hợp đồng bảo hiểm trách nhiệm dân sự chủ tàu là bảo hiểm có điều kiện, quy tắc bảo hiểm có định danh và có loại trừ trách nhiệm bảo hiểm. Công ty T3 không có khiếu nại về bảo hiểm trách nhiệm dân sự chủ tàu và vụ việc chìm tàu Sunrise 268 này cũng thuộc trường hợp loại trừ bảo hiểm trách nhiệm dân sự chủ tàu. Vì vậy đề nghị Hội đồng xét xử xem xét kháng cáo của BSH, sau này nếu Công ty T3 có yêu cầu bảo hiểm trách nhiệm dân sự chủ tàu thì có thể giải quyết bằng vụ án khác.

- Đại diện Công ty T4 trình bày: Công ty T4 là bên trung gian, không có hàng và không có tàu, Hoàng T1 đã chuyển toàn bộ nghĩa vụ vận chuyển theo Hợp đồng vận chuyển với P và các giấy tờ có liên quan cho Công ty T3.

- Đại diện Viện kiểm sát nhân dân thành phố Hải Phòng phát biểu: Thẩm phán, HĐXX, Thư ký phiên tòa, người tham gia tố tụng chấp hành đúng quy định của Bộ luật Tố tụng dân sự. Về việc giải quyết vụ án, đề nghị Hội đồng xét xử chấp nhận kháng cáo của Công ty T3 và BSH, sửa bản án sơ thẩm theo hướng: Xác định giá trị hàng hoá bị thiệt hại là 3.755.998.889 đồng, nguyên đơn yêu cầu bị đơn bồi thường số tiền là: 4.131.598.776 đồng, vượt quá số tiền đối với giá trị hàng hoá bị thiệt hại là 375.599.887 đồng. Cần chấp nhận một phần yêu cầu khởi kiện của nguyên đơn, buộc Công ty T3, Công ty T4 có trách nhiệm liên đới bồi thường giá trị hàng hoá bị mất tổng số tiền là 3.755.998.889 đồng. Trong đó kỷ phần của Công ty T4 là 1/3 thiệt hại tương đương 1.251.999.630 đồng, kỷ phần của Công ty T3 là 2/3 thiệt hại tương đương 2.503.999.259 đồng; kỷ phần của Công ty T3 sẽ do BSH trả thay 95% tương đương 2.378.799.296 đồng, còn Công ty T3 sẽ trả 5% tương đương 125.199.963 đồng. Án phí sơ thẩm được xác định lại là buộc Công ty T3, Công ty T4, BSH chịu án phí sơ thẩm đối với giá trị hàng hoá bị tổn thất 3.755.998.889 đồng theo kỷ phần của mình; đối với nguyên đơn phải chịu án phí sơ thẩm đối với số tiền 375.599.887 đồng là yêu cầu khởi kiện vượt quá. Do bản án phúc thẩm được sửa nên Công ty T3, BSH không phải chịu án phí kinh doanh phúc thẩm theo quy định.

NHẬN ĐỊNH CỦA TÒA ÁN:

Sau khi nghiên cứu các tài liệu có trong hồ sơ vụ án được thẩm tra tại phiên tòa và căn cứ vào kết quả tranh tụng tại phiên tòa, Hội đồng xét xử nhận định:

[1] Về tố tụng: Ngày 09/3/2026, Tòa án nhân dân khu vực 4 - Hải Phòng xét xử sơ thẩm vụ án. Ngày 13 và ngày 20/3/2026, Công ty T3, BSH kháng cáo đối với bản án sơ thẩm là trong thời hạn luật định, đã nộp tạm ứng án phí phúc thẩm nên là kháng cáo hợp lệ và được giải quyết theo thủ tục phúc thẩm.

[2] Xét kháng cáo về thời hiệu khởi kiện: Theo Hợp đồng nguyên tắc số 01.01/2024-HĐNT ngày 01/01/2024 và Phụ lục Hợp đồng số 04/2024-PLHĐ/PT-

HT ngày 22/02/2024 giữa Công ty B4 và Công ty T4 (sau đây viết chung là Hợp đồng vận chuyển Hoàng T1) thì Công ty B4 thuê Công ty T4 vận chuyển 3.300 tấn xi măng Phúc Sơn từ cảng nhà máy X, Hải Dương (cũ) đi cảng Q, Bình Định bằng tàu Sunrise 268. Ngày 17/4/2024, Công ty T4 và Công ty T3 ký Hợp đồng vận chuyển số 17/04/2024-HĐVC/HT-TL (sau đây viết là Hợp đồng vận chuyển Thảo L) với nội dung Công ty T4 thuê Công ty T3 vận chuyển toàn bộ lô hàng mà Công ty T4 có trách nhiệm vận chuyển theo hợp đồng với Công ty B4. Tàu Sunrise 268 có trọng tải 3.402,8 tấn, vận chuyển hàng hoá có trọng tải 3.300 tấn; theo các phiếu giao hàng và 02 Hợp đồng vận chuyển thì ngoài lô hàng 3.300 tấn xi măng P, tàu Sunrise 268 không chở loại hàng hoá nào khác; tức là người vận chuyển đã dành nguyên tàu để vận chuyển hàng hoá cho người thuê vận chuyển. Căn cứ khoản 2 Điều 146 BLHH thì có căn cứ xác định 02 hợp đồng vận chuyển 3.300 tấn xi măng Phúc Sơn trong vụ án này là Hợp đồng vận chuyển hàng hoá theo chuyển. Nguyên đơn khởi kiện yêu cầu bồi thường thiệt hại hàng hoá theo Hợp đồng vận chuyển hàng hoá theo chuyển nên căn cứ Điều 195 BLHH thì thời hiệu khởi kiện về việc thực hiện hợp đồng là 02 năm kể từ ngày nguyên đơn biết hoặc phải biết quyền lợi của mình bị xâm phạm. Ngày 30/4/2024 xảy ra sự kiện tàu Sunrise 268 bị chìm và toàn bộ số xi măng Phúc Sơn trên tàu bị thiệt hại nên ngày 22/5/2025 nguyên đơn khởi kiện yêu cầu bồi thường thiệt hại theo hợp đồng là trong thời hạn luật định. Do đó không có căn cứ chấp nhận kháng cáo của Công ty T3 về việc huỷ bản án sơ thẩm, đình chỉ giải quyết vụ án do thời hiệu khởi kiện không còn.

[3] Xét kháng cáo về miễn trách nhiệm người vận chuyển: Tại Báo cáo giám định số 24110134/HH ngày 17/8/2024 thực hiện theo yêu cầu của BIC (BL 240), Công ty CP G đã kết luận: *“Hàng hoá (xi măng Phúc Sơn PCB40) bị tổn thất là hậu quả sau sự cố chìm đắm của tàu Sunrise 268 tại khu vực cửa B, Nam Định. Sự cố xảy ra vào ngày 30/4/2024, trong quá trình hành trình từ C Nhà máy X, Hải Dương đi Cảng Q, Bình Định”*. Tại Báo cáo điều tra tai nạn hàng hải phương tiện S (BL 437 – 460), Cảng vụ hàng hải T5 nhận định: Định biên an toàn tối thiểu, chứng chỉ chuyên môn của thuyền viên, thời gian làm việc và nghỉ ngơi của thuyền viên, trực ca trên thuyền, tình trạng kỹ thuật, trọng tải chở hàng, hành trình của phương tiện Sunrise 268 đều đảm bảo đúng quy định; tại khu vực biển cửa Ba Lạt từ 19 giờ 00 phút ngày 29/4/2024 đến 15 giờ 00 phút ngày 30/4/2024 có điều kiện thời tiết tốt, trời có mây và không mưa. Báo cáo điều tra phân tích rằng tàu Sunrise 268 bị nghiêng trái mạnh và chìm do mất ổn định, không thể trở lại vị trí cân bằng ban đầu. Nguyên nhân do ngoại lực tổng hợp của sóng, gió và dòng chảy tác động làm phương tiện bị nghiêng dẫn đến mất ổn định; hàng hoá trên phương tiện không được chằng buộc, chèn lót tốt nên khi gặp ngoại lực của sóng, gió và dòng chảy lặp đi lặp lại làm cho hàng hoá bị xô lệch quá mức, trọng tâm toàn bộ tàu bị dịch chuyển sang trái; phương tiện có thể va chạm với vật thể không xác định khiến phương tiện có vết thủng làm nước vào, phương tiện bị giảm tính nổi, khi đến cạn, tàu nghiêng 30 độ, sóng đánh làm bung nắp hầm hàng,

làm cho nước vào hầm hàng và các khoang kết làm cho tàu chìm hẳn. Khoản 2 Điều 183 BLHH quy định người vận chuyển có nghĩa vụ thực hiện chu đáo việc bốc hàng, xếp hàng, chằng buộc và ngăn cách hàng hoá ở trên tàu biển. Như vậy việc phương tiện Sunrise 268 bị nghiêng và chìm là kết quả tổng hợp từ nhiều nguyên nhân trong đó có nguyên nhân chủ quan do không thực hiện chằng buộc, chèn lót hàng hoá tốt thuộc trách nhiệm của người vận chuyển. Do đó có cơ sở xác định người vận chuyển chưa thực hiện nhiệm vụ của mình một cách miễn cưỡng theo Điều 150 BLHH nên không thuộc trường hợp được miễn trách nhiệm bồi thường tổn thất hàng hoá theo quy định tại Điều 151 BLHH, không có cơ sở chấp nhận kháng cáo về nội dung này của Công ty T3.

[4] Xét kháng cáo về trách nhiệm bồi thường thiệt hại:

[4.1] Xác định người vận chuyển: Như đã nhận định tại mục [2] thì Công ty B4 ký Hợp đồng vận chuyển thuê Công ty T4 vận chuyển 3.300 tấn xi măng P, sau đó Công ty T4 lại ký hợp đồng thuê Công ty T3 là đơn vị có tàu để vận chuyển số hàng này. Xem xét 02 Hợp đồng vận chuyển thì thấy toàn bộ quyền, nghĩa vụ của người vận chuyển theo Hợp đồng vận chuyển H đã được chuyển giao cho người vận chuyển theo Hợp đồng vận chuyển Thảo L, tức là Công ty T3. Tại phiên toà các đương sự trình bày theo tập quán vận chuyển đường biển tại Việt Nam thì bên trung gian sẽ ký các Hợp đồng vận chuyển mà không ký Hợp đồng đại lý hay Hợp đồng môi giới để giấu khách. Trong vụ án này Công ty T4 cũng thực hiện tương tự, không ký Hợp đồng môi giới, không làm dịch vụ trung gian cho Công ty B4 ký Hợp đồng vận chuyển với Công ty T3 mà Công ty T4 trực tiếp ký Hợp đồng vận chuyển với Công ty B4 rồi ký Hợp đồng vận chuyển và chuyển giao toàn bộ nghĩa vụ của người vận chuyển cho Công ty T3. Như vậy có cơ sở xác định rằng bản chất Công ty T4 chỉ là đơn vị trung gian môi giới còn người vận chuyển là Công ty T3.

[4.2] Theo quy định tại khoản 2 Điều 183 BLHH thì người vận chuyển có nghĩa vụ thực hiện chu đáo việc bốc hàng, xếp hàng, chằng buộc, ngăn cách hàng hoá ở trên tàu biển và nghĩa vụ này thuộc về Công ty T3 là người vận chuyển. Tại phiên toà phúc thẩm các bên liên quan trình bày hàng hoá được xếp lên tàu theo sơ đồ của thuyền trưởng, sơ đồ đã được gửi cho chủ hàng là Công ty B4, chủ tàu đồng thời là người vận chuyển – Công ty T3 trực tiếp xếp hàng lên tàu. Căn cứ vào nguyên nhân chìm tàu đã phân tích tại mục [3] thì Công ty T3 phải chịu trách nhiệm đối với thiệt hại hàng hoá do chưa thực hiện nhiệm vụ của mình một cách miễn cưỡng. Tại Hợp đồng vận chuyển Hoàng T1 và Hợp đồng vận chuyển Thảo L không thoả thuận về trách nhiệm bồi thường khi có thiệt hại về hàng hoá xảy ra, Bộ luật Hàng hải cũng không quy định cụ thể về bồi thường thiệt hại trong Hợp đồng vận chuyển theo chuyến. Do đó Hội đồng xét xử căn cứ khoản 1 Điều 541 BLDS, xác định Công ty T3 có lỗi nên phải bồi thường thiệt hại hàng hoá.

[4.3] Toàn bộ số hàng hoá 3.300 tấn xi măng trước khi vận chuyển đã được Công ty B4 mua bảo hiểm tại BIC theo Hợp đồng bảo hiểm BIC. Khi sự kiện bảo

hiểm xảy ra, BIC đã chỉ định đơn vị giám định độc lập - Công ty CP G, tiến hành giám định tổn thất bảo hiểm là đúng thoả thuận tại Điều 8 Hợp đồng bảo hiểm BIC và quy định tại Điều 53 Luật Kinh doanh bảo hiểm. BIC đã trả số tiền 4.131.598.776 đồng cho Công ty B4 theo các giấy nhận nợ, uỷ nhiệm chi, chứng từ giao dịch (BL 57 – 60) là đúng quy định tại khoản 2 Điều 51 Luật Kinh doanh bảo hiểm. Công ty B4 xác nhận đã nhận đủ và chuyển quyền cho BIC được yêu cầu bồi thường nên căn cứ Điều 326 BLHH, BIC có quyền truy đòi người vận chuyển là Công ty T3 “trong phạm vi số tiền đã trả”. Theo đơn khởi kiện thì BIC yêu cầu bồi thường số tiền 4.131.598.776 đồng và không yêu cầu trả lãi. Tuy nhiên theo các Hoá đơn, Phiếu giao hàng (BL 165 - 178) cũng như tại Báo cáo giám định của Công ty CP G thì giá trị thực tế của hàng hoá bị tổn thất là 3.755.998.887,3 đồng (không tính thuế giá trị gia tăng). Công ty T3 kháng cáo đề nghị xem xét số tiền bồi thường. Tại phiên toà, BIC thay đổi yêu cầu khởi kiện, chỉ yêu cầu bồi thường thiệt hại thực tế của hàng hoá là 3.755.998.887 đồng, không yêu cầu phải trả lãi. Việc nguyên đơn thay đổi yêu cầu khởi kiện là hoàn toàn tự nguyện, không vượt quá phạm vi khởi kiện ban đầu và Công ty T3 cũng đồng ý. Vì vậy, Hội đồng xét xử chấp nhận một phần kháng cáo, sửa bản án sơ thẩm về số tiền bồi thường thiệt hại và ghi nhận sự tự nguyện của nguyên đơn về việc không yêu cầu bị đơn trả lại chậm trả.

[4.4] Cước vận chuyển: Theo các bên trình bày thì Công ty B4 chưa thanh toán cước vận chuyển cho Công ty T4, Công ty T4 chưa thanh toán cước vận chuyển cho Công ty T3. Mặc dù tại 02 Hợp đồng vận chuyển, các bên đã thoả thuận khi hàng được giao lên tàu thì phải thanh toán 50% phí vận chuyển. Nay đại diện của bị đơn yêu cầu xem xét về phí vận chuyển thì thấy tại khoản 1 Điều 158 BLHH quy định: *“Trường hợp hàng hóa bị thiệt hại do có tai nạn trong khi tàu biển đang hành trình thì dù với bất cứ nguyên nhân nào cũng được miễn giá dịch vụ vận chuyển; nếu đã thu thì được hoàn trả lại.”*. Mặt khác tại cấp sơ thẩm Công ty T3, Công ty T4 không có yêu cầu phản tố, yêu cầu độc lập về cước vận chuyển nên trong phạm vi xét xử phúc thẩm Hội đồng xét xử không giải quyết.

[5] Xét kháng cáo của BSH: Ngày 11/7/2023, BSH và Công ty T3 ký Hợp đồng bảo hiểm tàu thủy về bảo hiểm thân tàu và bảo hiểm trách nhiệm dân sự của chủ tàu (gọi chung là Hợp đồng bảo hiểm BSH). Theo quy định tại Điều 58, Điều 61 Luật Kinh doanh bảo hiểm, trách nhiệm của doanh nghiệp B7 chỉ phát sinh nếu người thứ ba yêu cầu người được bảo hiểm bồi thường do có hành vi gây thiệt hại cho người thứ ba trong thời hạn bảo hiểm; người thứ ba không có quyền trực tiếp yêu cầu doanh nghiệp bảo hiểm bồi thường mà doanh nghiệp B7 có thể bồi thường trực tiếp cho người được bảo hiểm hoặc cho người thứ ba bị thiệt hại theo yêu cầu của người được bảo hiểm. Đối chiếu quy định vào vụ án này thì BIC không có quyền trực tiếp yêu cầu BSH bồi thường. Theo tài liệu BSH cung cấp thì sau khi xảy ra việc chìm tàu Sunrise 268, Công ty T3 đã có thông báo tổn thất ngày 30/4/2024 và đề nghị bồi thường theo điều khoản bảo hiểm thân tàu, yêu cầu này đã được BSH chấp nhận và bồi thường số tiền 17.188.000.000 đồng. Theo

quy định tại khoản 1 Điều 5 BLTTDS thì đương sự có quyền quyết định việc khởi kiện, yêu cầu Tòa án có thẩm quyền giải quyết vụ việc dân sự, Tòa án chỉ thụ lý giải quyết vụ việc dân sự khi có đơn khởi kiện, đơn yêu cầu của đương sự và chỉ giải quyết trong phạm vi đơn khởi kiện, đơn yêu cầu đó. Mặt khác Điều 587 BLDS quy định trường hợp nhiều người cùng gây thiệt hại thì những người đó phải liên đới bồi thường cho người bị thiệt hại, trách nhiệm bồi thường của từng người cùng gây thiệt hại được xác định tương ứng với mức độ lỗi của mỗi người. Trong vụ án này Công ty T3 không có văn bản yêu cầu bồi thường theo điều khoản bảo hiểm trách nhiệm dân sự của chủ tàu; tại cấp sơ thẩm Công ty T3 cũng không có yêu cầu độc lập về việc yêu cầu BSH bồi thường trực tiếp cho BIC hay yêu cầu tiền bảo hiểm về trách nhiệm của chủ tàu theo Hợp đồng bảo hiểm; thiệt hại về hàng hoá trong vụ án này cũng không phải do Công ty T3 và BSH cùng gây ra. Cấp sơ thẩm xác định BSH là người có quyền lợi, nghĩa vụ liên quan và buộc BSH cùng Công ty T3 có trách nhiệm liên đới bồi thường cho BIC là vượt quá phạm vi yêu cầu khởi kiện, áp dụng không đúng quy định pháp luật. Do đó có căn cứ chấp nhận kháng cáo của BSH, sửa bản án sơ thẩm, xác định lại người có trách nhiệm bồi thường thiệt hại.

[6] Về án phí: Căn cứ Nghị quyết 326/2016/UBTVQH14, kháng cáo của BSH và Công ty T3 được chấp nhận/chấp nhận một phần, sửa bản án sơ thẩm nên B và Công ty T3 không phải chịu án phí kinh doanh thương mại phúc thẩm; xác định lại án phí sơ thẩm theo nghĩa vụ của các đương sự, đối với nguyên đơn do đã thay đổi yêu cầu khởi kiện và được chấp nhận toàn bộ nên không phải chịu án phí.

Vì các lẽ trên;

QUYẾT ĐỊNH:

Căn cứ khoản 2 Điều 308, Điều 309 Bộ luật Tố tụng dân sự; Nghị quyết 326/2016/UBTVQH14 ngày 30/12/2016 của Ủy ban Thường vụ Quốc hội quy định về mức thu, miễn, giảm, thu, nộp quản lý và sử dụng án phí và lệ phí Tòa án.

1. Không chấp nhận phần kháng cáo của Công ty TNHH T3 về việc huỷ bản án kinh doanh thương mại số 02/2026/KDTM-ST ngày 09/3/2026 của Tòa án nhân dân khu vực 4 – Hải Phòng, đình chỉ giải quyết vụ án, phần kháng cáo về miễn trách nhiệm của người vận chuyển.

2. Chấp nhận một phần kháng cáo của Công ty TNHH T3, chấp nhận kháng cáo của Tổng Công ty B2, sửa bản án kinh doanh thương mại số 02/2026/KDTM-ST ngày 09/3/2026 của Tòa án nhân dân khu vực 4 – Hải Phòng:

2.1. Căn cứ Điều 30, Điều 35, Điều 39, Điều 147 và Điều 227 Bộ luật Tố tụng dân sự; Điều 13, Điều 360, khoản 2 Điều 361, khoản 1 Điều 541 Bộ luật Dân sự; khoản 2 Điều 146, Điều 147, Điều 148, Điều 150, khoản 2 Điều 183, Điều 195, khoản 2 Điều 311, Điều 326 Bộ luật Hàng hải; điểm e khoản 1 Điều 20, khoản 2 Điều 51, điểm a khoản 1 Điều 54 Luật kinh doanh bảo hiểm; Nghị quyết

số 326/2016/UBTVQH14 ngày 30 tháng 12 năm 2016 của Ủy ban thường vụ Quốc hội quy định về mức thu, miễn, giảm thu, nộp quản lý và sử dụng án phí và lệ phí Tòa án.

2.2. Chấp nhận yêu cầu khởi kiện của Tổng Công ty cổ phần B1; buộc Công ty TNHH T3 bồi thường cho Tổng Công ty cổ phần B1 số tiền 3.755.998.887 đồng (ba tỷ, bảy trăm năm mươi lăm triệu, chín trăm chín mươi tám nghìn, tám trăm tám mươi bảy đồng). Ghi nhận sự tự nguyện của Tổng Công ty cổ phần B1 về việc không yêu cầu Công ty TNHH T3 trả lãi đối với số tiền chậm thanh toán.

Trường hợp bản án được thi hành theo quy định tại Điều 2 Luật Thi hành án dân sự thì người được thi hành án dân sự, người phải thi hành án dân sự có quyền thỏa thuận thi hành án, quyền yêu cầu thi hành án, tự nguyện thi hành án hoặc bị cưỡng chế thi hành án theo quy định tại các Điều 6, 7 và 9 Luật Thi hành án dân sự; thời hiệu thi hành án được thực hiện theo quy định tại Điều 30 Luật Thi hành án dân sự.

3. Về án phí:

3.1. Án phí sơ thẩm:

3.1.1. Công ty TNHH T3 phải chịu 107.119.978 đồng (một trăm không bảy triệu một trăm mười chín nghìn chín trăm bảy mươi tám đồng) án phí kinh doanh thương mại sơ thẩm.

3.1.2. Tổng Công ty cổ phần B1 không phải chịu án phí kinh doanh thương mại sơ thẩm. Trả lại cho Tổng Công ty cổ phần B1 56.600.000 đồng tiền tạm ứng án phí đã nộp tại Thi hành án dân sự thành phố Hải Phòng theo biên lai ký hiệu BLTU/23, số 0001602 ngày 14/7/2025.

3.2. Án phí phúc thẩm: Công ty TNHH T3, Tổng Công ty B2 không phải chịu án phí kinh doanh thương mại phúc thẩm. Trả cho Công ty TNHH T3, Tổng Công ty B2 2.000.000 đồng (hai triệu đồng) tiền tạm ứng án phí đã nộp tại Cơ quan Thi hành án dân sự thành phố Hải Phòng lần lượt theo biên lai ký hiệu BLTU/26E số 0003340 ngày 30/3/2026 (ông Đào Văn K nộp), biên lai ký hiệu BLTU/26E số 0003614 ngày 03/4/2026 (ông Nguyễn Văn T2 nộp).

4. Bản án phúc thẩm có hiệu lực pháp luật kể từ ngày tuyên án (ngày 24/8/2026).

Nơi nhận:

- VKSND TP. Hải Phòng;
- TAND khu vực 4 - Hải Phòng;
- THADS khu vực 4 - TP Hải Phòng;
- Các đương sự;
- Lưu: Hồ sơ, Toà.

TM. HỘI ĐỒNG XÉT XỬ PHÚC THẨM

Thẩm phán - Chủ tọa phiên toà

Vũ Thị Yến

