

**TOÀ ÁN NHÂN DÂN
TỈNH NB**

**CỘNG HOÀ XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM
Độc lập - Tự do - Hạnh phúc**

Bản án số: 02/2025/KDTM-PT

Ngày: 18 - 7 - 2025

V/v: Tranh chấp hợp đồng vận chuyển
hàng hóa bằng đường biển.

**NHÂN DANH
NƯỚC CỘNG HOÀ XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM
TOÀ ÁN NHÂN DÂN TỈNH NB**

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

Thẩm phán - Chủ tọa phiên toà: Ông Nguyễn Tiến Dũng;

Các thẩm phán: Ông Chu Thái Hà

Ông Nguyễn Thanh Hải

- Thư ký phiên toà: Ông Bùi Xuân Sơn - Thư ký Toà án nhân dân tỉnh NB

- Đại diện Viện kiểm sát nhân dân tỉnh NB tham gia phiên toà: Ông Trần Mạnh Trường - Kiểm sát viên

Ngày 18 tháng 7 năm 2025, tại trụ sở Toà án nhân dân tỉnh NB mở phiên toà xét xử phúc thẩm công khai vụ án kinh doanh thương mại thụ lý số: 02/2025/TLPT-KDTM ngày 21/3/2025 về việc “Tranh chấp hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường biển”

Do bản án kinh doanh thương mại sơ thẩm số 01/2025/KDTM – ST ngày 15 tháng 01 năm 2025 của Tòa án nhân dân huyện Xuân Trường, tỉnh Nam Định (Nay là Tòa án nhân dân khu vực 10) bị kháng cáo.

Theo quyết định đưa vụ án ra xét xử phúc thẩm số 110/2025/QĐXX-PT ngày 06 tháng 6 năm 2025 giữa các đương sự:

1. Nguyên đơn: Công ty cổ phần tôn thép Việt Pháp; địa chỉ: Toà nhà tôn Việt Pháp, số 84A Hoàng Ngân (80, 82/125 Nguyễn Ngọc Vũ), phường Trung Hoà, quận Cầu Giấy, Thành phố HN (Nay là phường Trung Hoà, Thành phố HN)

Người đại diện theo pháp luật: Bà Mai Minh Nguyệt - Chức vụ: Tổng giám đốc.

Người đại diện theo uỷ quyền:

- Ông Trần Mạnh H, sinh năm 1977; địa chỉ: P410, tập thể Bộ vật tư, ngõ 59, Giảng Võ, Cát Linh, quận DD, Thành phố HN (Nay là phường Ô Chợ Dừa, Thành phố HN)

- Ông Nguyễn Danh T, sinh năm 1977; địa chỉ: P510, tập thể Bộ vật tư, ngõ 59, Giảng Võ, Cát Linh, quận DD, Thành phố HN (Nay là phường Ô Chợ Dừa, Thành phố HN)

2. Bị đơn: Công ty TNHH MTV vận tải Xuân Lộc; địa chỉ: Xóm 6, xã Trà Lũ, huyện Xuân Trường, tỉnh Nam Định (Nay là xã Xuân Hưng, tỉnh NB).

Người đại diện theo pháp luật: Bà Đỗ Thị D, Chức vụ: Giám đốc.

Người đại diện theo uỷ quyền: Ông Phan Văn T1, sinh năm 1971; Xóm 6, xã Trà Lũ, huyện Xuân Trường, tỉnh Nam Định (Nay là xã Xuân Hưng, tỉnh NB).

3. Người có quyền lợi và nghĩa vụ liên quan:

- Tổng công ty Cổ phần bảo hiểm quân đội (MIC); địa chỉ: Tầng 5-6 Toà nhà MB, số 21 Cát Linh, phường Cát Linh, quận DD, Thành phố HN (Nay là phường Cát Linh, Thành phố HN)

Người đại diện theo pháp luật: Ông Uông Đông H - Chức vụ: Chủ tịch Hội đồng quản trị.

Người đại diện theo uỷ quyền: Ông Lê Như H- Chức vụ: Phó Tổng giám đốc.

Người đại diện theo uỷ quyền của ông Lê Như Hải: Ông Trần Bình Dương – Chuyên viên phòng pháp chế, điều tra chống trục lợi bảo hiểm.

- Công ty cổ phần giao nhận nhanh Liên Phương; địa chỉ: Tầng 3, số 92 phố Hạ Yên Quyết, phường Yên Hoà, quận Cầu Giấy, Thành phố HN (Nay là phường Yên Hoà, Thành phố HN)

Người đại diện theo pháp luật: Ông Trần Mạnh H - Chức vụ: Giám đốc.

- Tổng công ty cổ phần bảo hiểm hàng không (VNI); địa chỉ: Tầng 25 Toà nhà VINACOMIN, số 3 Dương Đình Nghệ, phường Yên Hoà, quận Cầu Giấy, Thành phố HN (Nay là phường Yên Hoà, Thành phố HN)

- Công ty cổ phần giám định Việt Đức (VDI); địa chỉ: 141 Hoàng Công Khanh, phường Lãm Hà, quận Kiến An, thành phố Hải Phòng (Nay là phường Kiến An, thành phố Hải Phòng).

Người đại diện theo pháp luật: Ông Nguyễn Quốc Thắng – Chức vụ: Giám đốc

- Công ty cổ phần giám định SPICA; địa chỉ: Tầng 4, Tòa nhà INLACO số 04, đường Nguyễn Trãi, phường Máy Tơ, quận Ngô Quyền, thành phố Hải Phòng (Nay là phường Gia Viên, thành phố Hải Phòng).

Người đại diện theo uỷ quyền: Ông Huỳnh Văn Phấn, sinh năm 1991; địa chỉ: Thôn Đông Lâm, xã Nhơn Lộc, thị xã An Nhơn, tỉnh Bình Định. (Nay là phường An Nhơn Tây, tỉnh Gia Lai).

Tại phiên tòa có mặt ông Hà, ông T, bà D, ông Thủy, ông Dương.

NỘI DUNG VỤ ÁN

* Theo đơn khởi kiện, bản tự khai và quá trình tố tụng, ông Trần Mạnh H là đại diện theo uỷ quyền của Công ty cổ phần tôn thép Việt Pháp, đồng thời là đại diện theo pháp luật của Công ty cổ phần giao nhận nhanh Liên Phương trình bày:

Tại văn bản uỷ quyền ngày 15/6/2021, đại diện cho các công ty: Công ty cổ phần giao nhận nhanh Liên Phương, Công ty cổ phần thương mại vận tải Xuyên Việt, công ty cổ phần vận tải biển SHT, Công ty TNHH một thành viên Việt Khải thống nhất uỷ quyền cho Công ty cổ phần tôn thép Việt Pháp (sau đây viết tắt là Việt Pháp) khởi kiện Công ty TNHH MTV vận tải Xuân Lộc (sau đây viết tắt là Xuân Lộc) và được tham gia tố tụng tại Tòa án có thẩm quyền giải quyết tranh chấp với Xuân Lộc để đòi bồi thường thiệt hại về hàng hoá do bên vận chuyển là Xuân Lộc gây ra cho Việt Pháp. Cụ thể như sau:

Căn cứ Hợp đồng nguyên tắc số 172/12/HĐNT-2019-VP ngày 25/11/2019 và Phụ lục về việc mua bán hàng thép cuộn cán nguội số 172/12/HĐNT-2019-VP-

PL22 ngày 04/01/2021 giữa Công ty TNHH MTV thép tấm lá Phú Mỹ - VNSTEEL và Việt Pháp, ngày 24/01/2021 tại kho của VNSTEEL đặt tại Khu công nghiệp Phú Mỹ 1 - thị xã Phú Mỹ, tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu, Công ty TNHH MTV thép tấm lá Phú Mỹ đã giao cho Việt Pháp 197 cuộn thép “trong tình trạng nguyên đai, nguyên kiện, (trừ 03 cuộn móp vỏ bao gói bên ngoài do lỗi của bên B nhưng không ảnh hưởng tới chất lượng hàng hóa), có 03 cuộn bị gỉ vỏ bao gói bên ngoài, còn lại toàn bộ hàng hóa đảm bảo tốt, không bị ẩm ướt và không bị ngâm nước”. Theo Biên bản giao nhận hàng hóa thì “sau thời điểm ký Biên bản bàn giao này thuộc quyền sở hữu của Việt Pháp và Việt Pháp có toàn quyền định đoạt với lô hàng trên”... Cùng ngày 24/01/2021, tàu Quang Vinh 09 của Xuân Lộc nhận vận chuyển toàn bộ số hàng trên theo đường biển về cảng Chùa Vẽ, thành phố Hải Phòng.

Ngày 01/02/2021 tại cảng Chùa Vẽ, thành phố Hải Phòng, khi mở nắp hầm hàng để kiểm tra trước khi dỡ hàng, các bên liên quan đã phát hiện hàng bị tổn thất và đã lập Biên bản hiện trường. Đại diện của chủ tàu và thuyền trưởng đã ký xác nhận; theo đó “Vào hồi 15h10’ ngày 01 tháng 02 năm 2021 tại cảng Chùa Vẽ, sau khi mở 02 nắp hầm hàng tàu Quang Vinh 09, chúng tôi kiểm tra và ghi nhận tình trạng hàng hóa trên tàu dưới 02 hầm hàng, sơ bộ như sau:

- Hầm mũi (hầm 1): Hầm hàng khô ráo, hàng hóa được nêo chèn, kê lót và chằng buộc cẩn thận.

- Hầm lái (hầm 2): Sàn hầm hàng có nước đọng trên toàn bộ mặt sàn hầm, có hiện tượng ngập nước cả hầm (khoảng $\frac{1}{2}$ cuộn tôn), toàn bộ các cuộn tôn lớp dưới tiếp xúc sát mặt hầm bị han gỉ vỏ ngoài khoảng $\frac{1}{2}$ cuộn, một số cuộn tôn phía xếp bên trên (lớp 2) bị han vỏ ngoài

Các bên đã thống nhất đưa toàn bộ hàng trên vào kho có chụp ảnh để lưu, theo xác nhận giữa tàu và chủ hàng, giao nhận cảng Chùa Vẽ. Do hàng hóa được bảo hiểm vận chuyển nội địa tại Tổng công ty cổ phần bảo hiểm hàng không (VNI), ngày 01/02/2021 Công ty cổ phần giám định SPICA đã được VNI chỉ định tổ chức giám định mức độ tổn thất và xác định nguyên nhân gây ra tổn thất đối với hàng hóa.

Theo kết quả chứng thư giám định số 13258/21 HP ngày 06/02/2021 của Công ty cổ phần giám định SPICA thì:

Hầm hàng 02 (hầm hàng lái):

Tại thời điểm kiểm tra ghi nhận tình trạng hầm hàng 02 như sau:

- Bề mặt sàn hầm hàng trong tình trạng có dấu hiệu ẩm ướt và ngập nước, một số vị trí còn đọng lại nước, tiến hành kiểm tra bề mặt hầm hàng bằng dung dịch bạc Nitrat (AgNO_3) ghi nhận có kết tủa trắng (có nước mặn xâm nhập).

Tại vị trí ống đo nước la canh bên mạn phải (mặt cắt dưới ống đo cách sàn hầm hàng 2,1m) có dấu hiệu nước rò chảy vào bên trong hầm hàng. Đến ngày 03/02/2021 sau khi kết thúc quá trình nhận hàng tiến hành kiểm tra bề mặt sàn hầm hàng và thành vách bên trong hầm hàng, kết quả ghi nhận được như sau:

- Vị trí 01 của sàn hầm hàng số 02 trong tình trạng bị thủng, vết thủng có đường kính 1,5cm, vết thủng cách vách lái tàu (vách buồng máy) 07m, cách vách trái tàu 5,5m. Vết thủng trong tình trạng han gỉ.

- Vị trí 02 của sàn hầm hàng số 02 trong tình trạng nứt đường hàn dài 45cm, vị trí nứt cách vách trái 4,7m, cách vách ngăn giữa hầm 2,1m. Vết nứt trong tình trạng han gỉ.

- Vị trí 03 của sàn hầm hàng số 02 trong tình trạng bị nứt đường hàn dài 34cm, vị trí nứt cách vách phải 3,6m, cách vách lái (vách buồng máy) 13,8m. Vết nứt trong tình trạng han gỉ.

- Vị trí 04 của sàn hầm hàng số 02 trong tình trạng bị thủng, đường kính lỗ thủng 01cm, vị trí thủng cách vách lái (vách buồng máy) 12,6m, cách vách phải tàu 4,6m. Vết thủng trong tình trạng han gỉ.

- Vị trí 05 của sàn hầm hàng số 02 trong tình trạng bị nứt đường hàn 38cm, vị trí nứt cách vách phải 4,2m, cách vách ngăn giữa của tàu 3,6m. Vết nứt trong tình trạng han gỉ.

- Vị trí 06 của sàn hầm hàng số 02 trong tình trạng nứt đường hàn dài 28cm, vị trí nứt cách vách lái 5,4m, cách vách phải 3,6m. Vết nứt trong tình trạng han gỉ.

- Vị trí 07 của sàn hầm hàng số 02 trong tình trạng bị nứt đường hàn dài 23cm, vị trí nứt cách vách lái 6m, cách vách phải 5m. Vết nứt trong tình trạng bị han gỉ.

- Vị trí 08 của sàn hầm hàng số 02 trong tình trạng bị thủng, đường kính lỗ thủng 01cm, vị trí vết thủng cách vách trái 4,8m, vách giữa 3,6m. Vết thủng trong tình trạng bị han gỉ.

- Vị trí 09 của sàn hầm hàng 02 trong tình trạng bị thủng, đường kính vết thủng 01cm, vị trí vết thủng cách vách trái 4,7m, cách vách giữa 2,1m. Vết thủng trong tình trạng han gỉ.

- Bề mặt sàn và thành vách trong tình trạng han gỉ. Có dấu hiệu ngập nước, mức nước trung bình ngập trong hầm hàng 80cm.

Bề mặt sàn boong hầm hàng:

Tại thời điểm kiểm tra bề mặt sàn boong hầm hàng ghi nhận tại vị trí ống đo nước la cách mạn phải của hầm hàng số 02 (hầm lái) ghi nhận ống đo nước la canh trong tình trạng bị gãy từ trước đó, vết gãy sát với bề mặt sàn boong, bề mặt vết gãy trong tình trạng han rỉ, cũ, có màu đen. Phần ống bị gãy bị rơi từ trước đó nên không được tìm thấy.

Tình trạng hàng hóa:

Ngày 01/02/2021 cùng các bên liên quan tiếp cận hiện trường và tiến hành giám định tình trạng sơ bộ hàng hóa ghi nhận như sau:

- Hầm hàng 01 (hầm mũi): Hàng hóa trong tình trạng bình thường.

- Hầm hàng 02 (hầm lái): Toàn bộ phần hàng hóa tiếp giáp với sàn hầm hàng 02 có dấu hiệu ngập nước, lớp bảo vệ bên ngoài của hàng hóa bị ố vàng, han gỉ, vị trí ố vàng thấp nhất có độ cao 77cm, vị trí cao nhất có độ cao 82cm.

- Ngày 03/02/2021, sau khi hàng hóa được vận chuyển về kho Việt Pháp, kỹ thuật sản xuất của nhà máy tiến hành tháo từng cuộn ra kiểm tra ghi nhận: Cuộn tôn rỉ sét bề mặt cả trong lẫn ngoài do ngâm nước biển khi vận chuyển, các cuộn tôn này không đạt tiêu chuẩn sản xuất nên đã gửi công văn số: 0302/CV.VP đến Công ty cổ phần giao nhận nhanh Liên Phương (sau đây viết tắt là Liên Phương), Xuân Lộc (chủ tàu Quang Vinh 09) và các cơ quan, đơn vị liên quan đến vụ việc về việc từ chối nhận 63 cuộn thép của lô hàng.

- Ngày 08/02/2021 sau khi phía chủ hàng làm việc cùng các bên liên quan đã quyết định thanh lý lô hàng để hạn chế tổn thất phát sinh. Ngày 20/02/2021 các bên liên quan đã tiến hành họp thống nhất giá bán thanh lý lô hàng.

SPICA đánh giá nguyên nhân:

- Theo khai báo của thuyền viên tàu có xác nhận của các bên liên quan tại thời điểm giám định, hệ thống bơm la canh và balast hầm hàng không hoạt động,.. hầm hàng có nhiều vết thủng tại nhiều vị trí với các tình trạng khác nhau vết thủng han gỉ,... Về tình trạng hệ thống ballast và la canh của tàu, thuyền viên tàu đã thông báo về cho chủ tàu vào tháng 4/2020 nhưng đến thời điểm xảy ra tổn thất chưa được khắc phục.

- Thời điểm giám định hiện trường miệng ống đo la canh tại sàn hầm hàng số 01 (hầm lái) đã bị hàn bịt, ống đo la canh bên trong hầm hàng số 01 (hầm lái) bị cắt ngắn cả 2 bên trái và phải như vậy thì hệ thống kiểm tra nước la canh hầm hàng 01 (hầm lái) không còn được sử dụng và sai với thiết kế ban đầu của đăng kiểm với hệ thống la canh hầm hàng.

- Phần lớp chống va đập không có trong đăng kiểm tàu, mặc dù trong quá trình cập cảng hay xảy ra sự cố thuyền viên có thể dùng lớp chống va để sử dụng giảm thiểu tổn thất nhưng khi tàu hoạt động trên biển lớp chống va đập được để tại vị trí như tàu Quang Vinh 09 là không hợp lý và gây cản trở trong quá trình khai thác cũng như gây nguy hiểm cho hệ thống ống trên mặt boong tàu nói chung cũng như ống đo nước la canh mạn phải nói riêng.

- Theo giấy tờ đăng kiểm của tàu ghi nhận tàu còn trong thời hạn kiểm tra nhưng tại thời điểm giám định ghi nhận hệ thống ballast và la canh của tàu không hoạt động.

- Theo lời khai thuyền trưởng của tàu trong quá trình tàu gặp giông gió chỉ trên boong quan sát mà không có bất cứ thêm biện pháp nào để đảm bảo an toàn cho chuyến hành trình cũng như hàng hóa,... tàu gặp thời tiết xấu, không có khả năng kiểm tra cũng như phương án bảo đảm an toàn trong suốt trình.

Căn cứ vào Bộ luật hàng hải 2005: “Điều 50. Nghĩa vụ của thuyền trưởng” nội dung có nêu:

“ ... Chăm sóc chu đáo để tàu biển có đủ các điều kiện an toàn hàng hải cần thiết, phù hợp với tiêu chuẩn chuyên môn, các quy định về trang thiết bị, vỏ tàu, dự trữ, chất lượng thuyền bộ và các vấn đề khác có liên quan đến an toàn hàng hải cho tàu biển và người ở trên tàu biển trước và trong khi tàu biển đang hành trình.

Quan tâm thích đáng để hàng hoá được bốc lên tàu biển, sắp xếp và bảo quản trên tàu biển, dỡ khỏi tàu một cách hợp lý, mặc dù các công việc này đã được giao cho những người có trách nhiệm thực hiện.

Chăm sóc chu đáo để hàng hoá trên tàu biển không bị hư hỏng, mất mát; áp dụng các biện pháp cần thiết để bảo vệ quyền lợi của những người có lợi ích liên quan đến hàng hoá; phải tận dụng mọi khả năng thông báo cho những người có lợi ích liên quan biết về những sự kiện đặc biệt liên quan đến hàng hoá...”

- Như vậy, thuyền trưởng tàu Quang Vinh 09 đã không thực hiện đúng nghĩa vụ theo Điều 50 của bộ luật này, trường hợp tàu bị hỏng hệ thống bơm balast, la canh hầm hàng đã không khắc phục triệt để trước chuyến hành trình, ngoài ra 2 ống đo la canh hầm hàng 01 (hầm lái) bị cắt không đúng kết cấu ban đầu của tàu làm mất đi chức năng hệ thống la canh mà không thông báo cho đăng kiểm.

Từ những ghi nhận nêu trên, nhận định nguyên nhân gây ra tổn thất hàng hóa trên tàu Quang Vinh 09 như sau:

- Sự cầu thả của thuyền trưởng tàu trong chuyến hành trình mặc dù đã có động thái thông báo với chủ tàu nhưng không được khắc phục vẫn quyết định cho tàu hành trình trong điều kiện không đủ khả năng hoạt động an toàn. Khi tàu hành trình trong điều kiện thời tiết xấu nước biển tràn vào hầm hàng qua ống đo la canh bị gãy dẫn đến tổn thất hàng hóa như được ghi nhận.

- Phía tàu và chủ tàu Quang Vinh 09 có trách nhiệm về việc hàng hóa bị tổn thất trên tàu.

- Bên cạnh Biên bản giám định của SPICA, ngày 03/02/2021 các bên liên quan trong đó có đại diện tàu Quang Vinh 09 đã ký Biên bản xác nhận hàng hóa, theo đó: Mức độ thiệt hại là hàng hóa không thể đưa vào sản xuất.

Mặc dù đã xác nhận tổn thất, thiệt hại xảy ra đối với hàng hóa, sau rất nhiều lần họp trao đổi nhưng Xuân Lộc dù đã mua bảo hiểm trách nhiệm dân sự chủ tàu tại Tổng công ty cổ phần bảo hiểm quân đội (MIC), rủi ro thuộc đơn vị bảo hiểm trách nhiệm dân sự chủ tàu, vẫn không chịu bồi thường thiệt hại cho Việt Pháp. Căn cứ Đơn yêu cầu bắt giữ tàu biển ngày 20/4/2021 của Việt Pháp, ngày 25/4/2021 Tòa án nhân dân tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu đã ra Quyết định số 05/2021-QĐ-TA về việc bắt giữ tàu biển để bảo đảm giải quyết khiếu nại hàng hải.

Ngày 28/4/2021, Tổng công ty cổ phần bảo hiểm quân đội (MIC) là đơn vị bảo hiểm trách nhiệm dân sự chủ tàu cho tàu Quang Vinh 09 đã có Thư cam kết bảo lãnh thanh toán cho Xuân Lộc.

Căn cứ toàn bộ hồ sơ, diễn biến vụ việc, Việt Pháp đề nghị Tòa án xem xét giải quyết để bảo vệ quyền và lợi ích hợp pháp của Việt Pháp theo đúng quy định của pháp luật, buộc Xuân Lộc phải bồi thường cho Việt Pháp số tiền là 4.464.419.358 đồng và bồi thường thêm tiền lãi suất chậm trả là 10%/năm của số tiền 4.464.419.358 đồng kể từ tháng 02/2021 đến nay.

Tuy nhiên, với tinh thần thiện chí để nhanh chóng kết thúc vụ kiện, Việt Pháp xin được điều chỉnh giảm số tiền đòi bồi thường thiệt hại (sau khi đã tính giảm phần thuế giá trị gia tăng và không yêu cầu đòi bồi thường thêm số tiền lãi phạt chậm trả), cụ thể số tiền cuối cùng đòi bồi thường là 4.000.000.000 đồng.

* Tại biên bản hoà giải ngày 09 tháng 12 năm 2024 và ngày 19 tháng 12 năm 2024 và các tài liệu trong quá trình tố tụng cũng như tại phiên toà, bà Đỗ Thị D, ông Phan Văn T1 đại diện cho Xuân Lộc trình bày:

Tàu Quang Vinh 09 gặp sự cố và trường hợp trên là thuộc trường hợp bất khả kháng theo Luật hàng hải Việt Nam nên chủ tàu Quang Vinh 09 được miễn trách nhiệm dân sự và không phải bồi thường thiệt hại đối với Việt Pháp. Việc Việt Pháp

khởi kiện yêu cầu bồi thường thêm tiền lãi suất chậm trả là 10%/năm của số tiền 4.464.419.358 đồng thì công ty không có trách nhiệm phải bồi thường thêm tiền lãi suất chậm trả 10%/năm kể từ tháng 02/2021 đến nay.

* Ý kiến của Công ty cổ phần giám định SPICA (sau đây viết tắt là SPICA) có văn bản gửi cho Tòa án trình bày như sau:

Công ty Cổ phần giám định SPICA là đơn vị giám định độc lập được Tổng công ty cổ phần bảo hiểm hàng không chỉ định việc giám định sự cố ứt hàng trên tàu Quang Vinh 09. Liên quan đến tổn thất trên, từ ngày 01/02/2021 và các ngày sau đó giám định viên SPICA đã tiến hành thực hiện công tác giám định vụ việc trên. Đến ngày 15/5/2021 chúng tôi đã cấp chứng thư về việc đánh giá nguyên nhân, tính toán tổn thất của vụ việc trên. Theo đánh giá của chúng tôi cũng như tài liệu hồ sơ thu thập được chúng tôi nhận định việc hàng hoá trên tàu Quang Vinh 09 bị tổn thất trong quá trình vận chuyển thuộc lỗi về tàu và thuyền viên tàu trong công tác quản lý, bảo quản hàng hoá trong quá trình vận chuyển hàng hải trên biển. Do đó việc chủ hàng Việt Pháp đòi bồi hoàn số tiền tổn thất từ chủ tàu Quang Vinh 09 là Xuân Lộc là hoàn toàn hợp lý. Do công việc rất bận nên SPICA xin được vắng mặt trong tất cả các phiên xét xử của Tòa án.

* Ý kiến của Tổng công ty cổ phần bảo hiểm hàng không (sau đây viết tắt là VNI) có văn bản gửi cho Tòa án trình bày như sau:

Ngày 21/01/2021 VNI và Công ty cổ phần giao nhận nhanh Liên Phương (đơn vị được chủ hàng là Việt Pháp uỷ thác) ký Hợp đồng bảo hiểm hàng hóa vận chuyển nội địa số 7312100006/E02 cho lô hàng tôn trắng vận chuyển từ Phú Mỹ, Vũng Tàu ra Hải Phòng ngày 24/01/2021. Trong quá trình vận chuyển hàng hóa bị hư hỏng do ngâm nước biển. Sau khi tổn thất xảy ra, VNI cùng với người được bảo hiểm đã chỉ định SPICA thực hiện giám định nguyên nhân tổn thất.

Theo Kết luận của SPICA tại Chứng thư giám định số 13258/21HP ngày 15 tháng 5 năm 2021 thì nguyên nhân "hàng hóa bị hư hỏng là lỗi do tàu gây ra. Vậy nên, VNI xác định tổn thất hàng hóa nêu trên không thuộc phạm vi bảo hiểm hàng hóa vận chuyển nội địa theo Hợp đồng bảo hiểm hàng hóa vận chuyển nội địa số 7312100006/E02 và Quy tắc bảo hiểm. Vì vậy VNI đã có Thông báo số BT7312100006/E02 gửi Công ty cổ phần giao nhận nhanh Liên phương ngày 04/02/2021 từ chối bồi thường.

Căn cứ Hợp đồng vận chuyển Việt Pháp là chủ hàng, đã khởi kiện đơn vị vận chuyển là Xuân Lộc. Đây là quan hệ đòi bồi thường thiệt hại theo quy định của pháp luật giữa người vận chuyển và chủ hàng theo Hợp đồng vận chuyển, không liên quan tới doanh nghiệp bảo hiểm hay quan hệ pháp luật về bảo hiểm theo Hợp đồng bảo hiểm. Chính vì vậy VNI không có ý kiến đối với yêu cầu khởi kiện của nguyên đơn trong vụ việc này và đề nghị được vắng mặt trong toàn bộ các cuộc hòa giải cũng như xét xử vụ việc tranh chấp nêu trên.

* Ý kiến của ông Nguyễn Quốc Thắng đại diện cho Công ty cổ phần giám định Việt Đức (sau đây viết tắt là VDI) trình bày:

Công ty vẫn giữ nguyên quan điểm như văn bản trình bày ý kiến ngày 29/05/2023 gửi cho Toà án là sự cố tàu Quang Vinh 09 gặp phải là sự cố bất khả kháng, trong quá trình hành trình vận chuyển hàng hóa, tàu gặp thời tiết xấu dẫn đến nước biển ngoài mạn xâm nhập vào hầm hàng lái gây nên tổn thất hàng hóa. Về quan điểm của Việt Pháp khởi kiện Xuân Lộc, phía công ty không có ý kiến gì về việc này. Do công việc cuối năm rất bận, đại diện phía công ty xin được phép vắng mặt trong phiên tòa xét xử.

* Ý kiến của ông Trần Bình Dương đại diện cho Tổng công ty cổ phần bảo hiểm quân đội (sau đây viết tắt là MIC) trình bày:

Công ty vẫn giữ nguyên quan điểm như trong văn bản ý kiến ngày 15/11/2024 đã nộp cho Toà án. Do Xuân Lộc không có yêu cầu độc lập đối với MIC trong vụ án này, do nguyên nhân xảy ra đối với tàu Quang Vinh 09 là sự cố bất khả kháng nên không thuộc phạm vi bảo hiểm của MIC. Nếu trường hợp giữa MIC và Xuân Lộc có tranh chấp nhau về hợp đồng bảo hiểm thì sẽ được giải quyết bằng một vụ án khác. Đối với yêu cầu khởi kiện của nguyên đơn về việc buộc Xuân Lộc bồi thường số tiền 4.464.419.358 đồng về việc tổn thất hàng hoá thì MIC cho rằng nguyên nhân tàu Quang Vinh 09 gặp sự cố là sự cố bất khả kháng và Việt Pháp không chứng minh được lỗi từ phía Xuân Lộc. Còn về phần lãi chậm trả, phía Việt Pháp yêu cầu Xuân Lộc phải bồi thường thêm tiền lãi suất trả chậm 10%/ năm của số tiền 4.464.419.358 đồng kể từ thời điểm tháng 02/2021 là không có căn cứ pháp lý vì lý do Việt Pháp đưa ra yêu cầu này đến nay ngày 19/12/2024 đã hết thời hiệu khởi kiện đồng thời lãi suất chậm trả phát sinh theo hợp đồng thương mại nhưng do Việt Pháp và Xuân Lộc không giao kết hợp đồng vận chuyển nên không phát sinh. Phía MIC đề nghị Toà án bác bỏ toàn bộ yêu cầu khởi kiện của nguyên đơn.

* Bản án dân sự sơ thẩm số 01/2025/KDTM – ST ngày 15 tháng 01 năm 2025 của Tòa án nhân dân huyện Xuân Trường quyết định:

Căn cứ vào các Điều 530, 531, 534, 541 của Bộ luật Dân sự; khoản 1 Điều 30, Điều 35, Điều 147, Điều 228 của Bộ luật Tố tụng dân sự; khoản 2 Điều 26 của Nghị quyết số 326/2016/NQ-UBTVQH14 của Ủy ban Thường vụ Quốc hội về mức thu, miễn, giảm, thu, nộp, quản lý và sử dụng án phí và lệ phí Tòa án.

1. Xử chấp nhận yêu cầu khởi kiện của Công ty cổ phần tôn thép Việt Pháp đối với Công ty TNHH MTV vận tải Xuân Lộc.

2. Buộc Công ty TNHH MTV vận tải Xuân Lộc phải bồi thường thiệt hại cho Công ty cổ phần tôn thép Việt Pháp số tiền là 4.000.000.000đ (bốn tỷ đồng).

Kể từ khi người được thi hành án có đơn yêu cầu thi hành án, số tiền người phải thi hành án chậm thi hành án phải chịu lãi suất hàng tháng theo mức lãi suất quy định tại khoản 2 Điều 468 của Bộ luật Dân sự.

3. Về án phí: Buộc Công ty TNHH MTV vận tải Xuân Lộc phải nộp 112.000.000đ (một trăm mười hai triệu đồng) án phí kinh doanh thương mại sơ thẩm.

- Hoàn lại cho Công ty cổ phần tôn thép Việt Pháp số tiền tạm ứng án phí đã nộp là 56.232.000đ (năm mươi sáu triệu, hai trăm ba mươi hai nghìn đồng) theo

biên lai thu tiền số 0005641 ngày 06/12/2021 của Chi cục Thi hành án dân sự thị xã Phú Mỹ, tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu.

* Tại đơn kháng cáo ngày 17/01/2025 Công ty TNHH MTV vận tải Xuân Lộc kháng cáo toàn bộ bản án sơ thẩm. Lý do kháng cáo: Bản án sơ thẩm đánh giá chứng cứ không khách quan, đầy đủ; vi phạm quy định của pháp luật; vi phạm thủ tục tố tụng dẫn đến thiệt hại cho bị đơn. Đề nghị Tòa án cấp phúc thẩm xem xét lại để đảm bảo quyền lợi cho bị đơn.

* Tại phiên tòa các đương sự vẫn giữ nguyên lời trình bày, ý kiến, quan điểm như đã nêu trên.

Nguyên đơn vẫn giữ nguyên yêu cầu khởi kiện, đề nghị Hội đồng xét xử không chấp nhận kháng cáo của bị đơn, giữ nguyên bản án sơ thẩm.

Bị đơn vẫn giữ nguyên yêu cầu kháng cáo, đề nghị Hội đồng xét xử hủy bản án sơ thẩm.

Người có quyền lợi nghĩa, vụ liên quan (MIC) không đồng ý với yêu cầu khởi kiện của bị đơn, đồng ý với kháng cáo của bị đơn.

* Đại diện Viện kiểm sát nhân dân tỉnh Nam Định phát biểu quan điểm:

- Về tố tụng: Những người tiến hành tố tụng và tham gia tố tụng đã chấp hành đúng quy định của Bộ luật tố tụng dân sự năm 2015.

- Về nội dung: Đề nghị Hội đồng xét xử không chấp nhận kháng cáo của bị đơn, giữ nguyên bản án sơ thẩm số 01/2025/KDTM – ST ngày 15 tháng 01 năm 2025 của Tòa án nhân dân huyện Xuân Trường (Nay là Tòa án nhân dân khu vực 10, tỉnh NB).

- Về án phí: Đề nghị giải quyết theo quy định của pháp luật.

NHẬN ĐỊNH CỦA TÒA ÁN:

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

[1] Về tố tụng: Đơn kháng cáo của bị đơn là hợp lệ và làm trong thời hạn luật định nên được xem xét theo trình tự phúc thẩm.

Về việc ủy quyền khởi kiện: Tại văn bản ủy quyền ngày 15/6/2021, đại diện cho các công ty: Công ty cổ phần giao nhận nhanh Liên Phương, Công ty cổ phần thương mại vận tải Xuyên Việt, Công ty cổ phần vận tải biển SHT, Công ty TNHH một thành viên Việt Khải thống nhất ủy quyền cho Việt Pháp khởi kiện Xuân Lộc và được tham gia tố tụng tại Tòa án có thẩm quyền giải quyết tranh chấp với Xuân Lộc đòi bồi thường thiệt hại về hàng hoá vận chuyển do bên vận chuyển gây ra cho Việt Pháp. Vì vậy Việt Pháp khởi kiện Xuân Lộc là đảm bảo đúng quy định của pháp luật.

[2] Xét yêu cầu kháng cáo của bị đơn:

[2.1] Về ký kết hợp đồng: Việt Pháp có ký kết hợp đồng vận chuyển hàng hóa với Liên Phương, các bên thỏa T: Vận chuyển 197 cuộn thép theo đường biển từ cảng Thị Vải, thị xã Phú Mỹ, tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu về cảng Chùa Vẽ, thành phố Hải Phòng. Tuy nhiên, phía Liên Phương không trực tiếp vận chuyển mà thuê công ty thứ 3 là Xuân Lộc vận chuyển bằng tàu Quang Vinh 09 của Xuân Lộc (việc này được sự thống nhất và đồng ý của Việt Pháp).

[2.2] Thực hiện hợp đồng, ngày 24/01/2021 tàu Quang Vinh 09 của Xuân Lộc nhận vận chuyển toàn bộ số hàng trên theo đường biển về cảng Chùa Vẽ thành phố Hải Phòng. Đến ngày 01/02/2021, tàu Quang Vinh 09 của Xuân Lộc đã cập bến tại cảng Chùa Vẽ thành phố Hải Phòng. Đại diện của nguyên đơn và đại diện bị đơn đều có mặt đầy đủ để chuẩn bị dỡ hàng. Khi mở nắp hầm hàng để kiểm tra trước khi dỡ hàng, các bên liên quan đã phát hiện hàng có sự cố và đã lập Biên bản hiện trường. Đại diện của chủ tàu là thuyền trưởng đã ký xác nhận vào biên bản có nội dung như sau: “Vào hồi 15h10’ ngày 01 tháng 02 năm 2021 tại cảng Chùa Vẽ, sau khi mở 02 nắp hầm hàng tàu Quang Vinh 09, kiểm tra và ghi nhận tình trạng hàng hóa trên tàu dưới 02 hầm hàng, sơ bộ như sau:

Hầm mũi (hầm 1) Hầm hàng khô ráo, hàng hóa được nêo chèn, kê lót và chằng buộc cẩn thận.

Hầm lái (hầm 2): Sàn hầm hàng có nước đọng trên toàn bộ mặt sàn hầm, có hiện tượng ngập nước cả hầm (khoảng ½ cuộn tôn), toàn bộ các cuộn tôn lớp dưới tiếp xúc sát mặt hầm bị han gỉ vỏ ngoài khoảng ½ cuộn, một số cuộn tôn phía xếp bên trên (lớp 2) bị hoen vỏ ngoài.

Các bên đã thống nhất đưa toàn bộ hàng trên vào kho có chụp ảnh để lưu, theo xác nhận giữa tàu và chủ hàng, giao nhận tại cảng Chùa Vẽ. Do hàng hóa được bảo hiểm vận chuyển nội địa tại Tổng công ty cổ phần bảo hiểm hàng không (VNI) nên ngày 01/02/2021, VNI đã chỉ định Công ty cổ phần giám định SPICA giám định mức độ tổn thất và xác định nguyên nhân gây ra tổn thất đối với hàng hóa; khi giám định có đầy đủ thành phần các bên tham gia gồm: Chủ hàng là Việt Pháp, bên thuê vận chuyển là Liên Phương, đại diện chủ tàu, thuyền trưởng, máy phó, đại phó, đại diện của SPICA.

[2.3] Ngày 06/02/2021 SPICA có Chứng thư giám định đã kết luận: 63 cuộn thép ở hầm hàng 02 (hầm lái): Toàn bộ phần hàng hóa tiếp giáp với sàn hầm hàng 02 có dấu hiệu ngập nước, lớp bảo vệ bên ngoài của hàng hóa bị ố vàng, han gỉ, vị trí ố vàng thấp nhất có độ cao 77cm, vị trí cao nhất có độ cao 82cm. Toàn bộ hàng hóa này bị gỉ sét bề mặt cả trong lẫn ngoài do ngâm nước biển khi vận chuyển, các cuộn tôn này không đạt tiêu chuẩn sản xuất.

Căn cứ vào kết luận giám định, xác định hàng hóa 63 cuộn thép nguyên tấm bị tổn thất, ngày 20/02/2021 các bên liên quan đã tiến hành họp thống nhất giá bán thanh lý lô hàng và bán thanh lý số hàng hư hỏng để tránh tổn thất. Sau khi thanh lý xong, tổn thất còn lại 4.464.419.358 đồng. Sau khi sự việc xảy ra thì VNI và MIC đã từ chối chi trả bảo hiểm, vì vậy Việt Pháp đã yêu cầu Xuân Lộc phải bồi thường theo thỏa T giữa Việt Pháp và Xuân Lộc.

[2.6] Theo kết quả giám định của SPICA và Việt Đức đều xác định thiệt hại hàng hoá là do nước xâm nhập vào tàu Quang Vinh 09, nguyên nhân dẫn đến nước tràn vào hầm hàng là do gãy ống đo nước la canh mạn phải (nước tràn vào hầm hàng qua ống đo nước la canh). SPICA xác định nguyên nhân do lỗi của chủ tàu để lớp đệm chống va đập (*lớp xe ô tô dùng để chống va đập khi tàu cập cảng*) văng đập vào ống đo nước la canh mạn phải làm gãy ống; còn phía Việt Đức xác định do thời tiết xấu làm sóng biển tràn lên mặt bong tàu, áp lực của sóng biển mạnh dẫn đến lớp đệm chống va đập văng đập vào ống đo nước la canh làm gãy ống đo la canh mạn phải, nước biển tràn vào hầm hàng – đây là sự kiện bất khả kháng.

Kết luận của hai công ty giám định đều xác định lớp chống va đập văng vào ống đo la canh làm gãy ống dẫn đến nước tràn vào hầm hàng. Lớp chống va đập không có trong đăng kiểm tàu nhưng các chủ tàu thường dùng để chống va đập trong quá trình cập cảng, tuy nhiên phải để lớp ở những vị trí hợp lý, không làm ảnh hưởng hoặc gây hư hỏng cho các bộ phận khác cũng như hệ thống hoạt động của tàu. Vì vậy việc để lớp ở vị trí không hợp lý dẫn đến va đập làm gãy ống đo nước la canh là do lỗi của thuyền viên và chủ tàu. Mặc dù trong quá trình vận chuyển tàu có gặp thời tiết xấu (*sóng to, gió lớn cấp 5*) nhưng vẫn thuộc vùng hoạt động cho phép của tàu, tàu không bị đắm và hay tai nạn gì; nếu không bị gãy ống đo nước la canh do lớp đập vào thì nước không tràn vào hầm hàng, không bị thiệt hại hàng hóa. Vì vậy bị đơn cho rằng nước xâm nhập vào hầm hàng dẫn đến bị thiệt hại hàng hóa là sự kiện bất khả kháng – là không có cơ sở chấp nhận.

[2.7] Mặc dù giữa Việt Pháp và Xuân Lộc không trực tiếp ký hợp đồng vận chuyển hàng hóa với nhau nhưng Việt Pháp ký hợp đồng vận chuyển với Liên Phương, sau đó Liên Phương đã ký hợp đồng vận chuyển với bên thứ 3 là Xuân Lộc để vận chuyển hàng hóa cho Việt Pháp, việc này đã được sự thống nhất và đồng ý của Việt Pháp. Hàng hoá là của Việt Pháp và bên vận chuyển là Xuân Lộc. Cho đến thời điểm tàu Quang Vinh 09 cập bến cảng Chùa Vẽ thành phố Hải Phòng và bốc dỡ hàng hóa lên kho, cả Việt Pháp và Xuân Lộc không có khiếu nại gì về bên chủ hàng và bên vận chuyển. Do đó, hợp đồng vận chuyển hàng hóa đã có hiệu lực và đã được thực hiện xong.

[2.8] Thiệt hại hàng hóa của Việt Pháp là thực tế và đã được các bên lập biên bản xác nhận, Xuân Lộc có lỗi trong quá trình vận chuyển dẫn đến thiệt hại hàng hóa của Việt Pháp. Vì vậy Tòa án sơ thẩm đã buộc Xuân Lộc phải bồi thường thiệt hại cho Việt Pháp số tiền 4.000.000.000 đồng là có căn cứ và đúng pháp luật.

[2.9] Từ những phân tích nhận định nêu trên, xét thấy những quyết định của bản án sơ thẩm là phù hợp và có căn cứ pháp luật; tại cấp phúc thẩm người kháng cáo không cung cấp thêm tài liệu chứng cứ mới và không đưa ra được lý lẽ thuyết phục để chứng minh cho yêu cầu kháng cáo của mình. Vì vậy không chấp nhận kháng cáo của bị đơn, giữ nguyên bản án sơ thẩm.

[3] Các vấn đề khác không có kháng cáo, kháng nghị nên Hội đồng xét xử không xem xét.

[4]. Án phí dân sự phúc thẩm: Do kháng cáo không được chấp nhận nên bị đơn phải nộp án phí kinh doanh thương mại phúc thẩm, được đối trừ số tiền tạm ứng đã nộp.

Vì các lẽ trên;

QUYẾT ĐỊNH:

Căn cứ vào Khoản 1 Điều 308 Bộ luật tố tụng dân sự 2015. Nghị quyết 326/2016/UBTVQH14 của Ủy ban thường vụ Quốc hội quy định về án phí, lệ phí Tòa án.

1. Không chấp nhận kháng cáo của Công ty TNHH MTV vận tải Xuân Lộc, giữ nguyên bản án kinh doanh thương mại sơ thẩm số 01/2025/KDTM – ST ngày 15 tháng 01 năm 2025 của Tòa án nhân dân huyện Xuân Trường (Nay là Tòa án nhân dân khu vực 10, tỉnh NB).

2. Án phí kinh doanh thương mại phúc thẩm: Công ty TNHH MTV vận tải Xuân Lộc phải nộp 2.000.000đ (Hai triệu đồng), được đối trừ số tiền tạm ứng án phí 2.000.000đ (Hai triệu đồng) đã nộp theo Biên lai thu tiền số 0000348 ngày 12/02/2025 tại Chi cục Thi hành án dân sự huyện Xuân Trường (Nay là Phòng Thi hành án dân sự Khu vực 10, tỉnh NB);. Công ty TNHH MTV vận tải Xuân Lộc đã nộp đủ án phí kinh doanh thương mại phúc thẩm.

Trong 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 và người phải thi hành án có quyền thỏa T 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, 7a 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.

Bản án phúc thẩm có hiệu lực kể từ ngày tuyên án.

Nơi nhận:

- VKSND tỉnh NB;
- TAND Khu vực 10, tỉnh NB;
- Phòng THADS Khu vực 10, tỉnh NB;
- Các đương sự;
- Lưu HS, VP.

**TM. HỘI ĐỒNG XÉT XỬ PHÚC THẨM
THẨM PHÁN – CHỦ TỌA PHIÊN TÒA**

(đã ký)

Nguyễn Tiến Dũng

