

Bản án số: 52/2026/KDTM - PT.

Ngày: 06/04/2026

V/v: Tranh chấp Hợp đồng vận chuyển

**NHÂN DANH
NƯỚC CỘNG HOÀ XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM
TÒA ÁN NHÂN DÂN THÀNH PHỐ HÀ NỘI**

Thành phần Hội đồng xét xử phúc thẩm gồm có:

Thẩm phán - Chủ tọa phiên tòa: Ông Nguyễn Đức Lập

Các Thẩm phán: Ông Nguyễn Xuân Tuấn

Ông Trần Anh Tuấn

Thư ký phiên tòa: Bà Hồ Thị Hoa Thiên - Thư ký Toà án nhân dân thành phố Hà Nội.

Đại diện Viện kiểm sát nhân dân thành phố Hà Nội: Bà Phạm Thị Liên - Kiểm sát viên.

Trong các ngày 24/03/2026, ngày 01, 03, 06/04/2026 tại trụ sở Toà án nhân dân thành phố Hà Nội, xét xử phúc thẩm, công khai vụ án Kinh doanh thương mại thụ lý số: 19/2026/KDTM –TLPT ngày 27/01/2026 về việc tranh chấp: Hợp đồng vận chuyển

Do Bản án Kinh doanh thương mại sơ thẩm số: 31/2025/KDTM-ST ngày 29/9/2025 của Tòa án nhân dân khu vực 5 - Hà Nội đã bị Tổng Công ty V2 là Bị đơn kháng cáo.

Theo Quyết định đưa vụ án ra xét xử phúc thẩm số: 166/2026/QĐ-PT ngày 13/3/2026; Quyết định hoãn phiên tòa số: 193/2026/QĐ-PT ngày 24/3/2026, Quyết định ngừng phiên tòa ngày 01/04/2026 và ngày 03/04/2026 giữa các đương sự:

*** Nguyên đơn: Tổng Công ty Cổ phần B** (Tổng Công ty B1, sau đây gọi tắt là “BIC”);

Địa chỉ trụ sở: Tầng A, Tòa nhà số B đường C, phường D, Quận C, thành phố Hà Nội. (Nay là phường C, thành phố Hà Nội); *Người đại diện theo pháp luật:* Ông Trần Hoài A, Chức vụ: Tổng Giám đốc; *Người đại diện theo ủy quyền:* Ông Huỳnh Quốc V, Chức vụ: Phó Tổng Giám đốc (Theo Quyết định ủy quyền số 2859/QĐ- QLRR ngày 11/11/2015 của Tổng Giám đốc Tổng Công ty B1). Ông V ủy quyền cho Bùi Mạnh H và ông Nguyễn Minh H1, Chức vụ: Cán bộ Ban Giám định bồi thường Tổng công ty B1. (Văn bản ủy quyền ngày 01/8/2025); ông V ủy quyền cho Công ty L1; địa chỉ: 1 V, phường H, quận C thành phố Hồ Chí Minh. (Nay là phường X, thành phố Hồ Chí Minh); *Người đại diện theo pháp luật là Luật sư Lê Thị Phương Y, chức vụ Giám đốc.* (Văn bản ủy quyền ngày 10/7/2024).

Ngày 25/7/2024 Công ty L1 ủy quyền cho bà Nguyễn Thị Vân A1; địa chỉ liên hệ: SA52313, Vinhomes S, phường T, Hà Nội. *Người bảo vệ quyền, lợi ích hợp pháp của nguyên đơn:* Luật sư Lê Thị Phương Y – Công ty L1 thuộc Đoàn Luật sư Thành phố H. Ông H1, bà Vân A1, luật sư Y có mặt tại phiên tòa.

*** Bị đơn: Tổng Công ty V2** (sau đây viết tắt là VTT);

Địa chỉ trụ sở chính: Số A, N, phường B, Quận L, thành phố Hà Nội. (Nay là phường B, thành phố Hà Nội); Người đại diện theo pháp luật: Ông Nguyễn Thủy N – Chức vụ: Chủ tịch HĐQT; địa chỉ: Số C, phố P, phường P, quận H, thành phố Hà Nội. (Nay là phường C, thành phố Hà Nội); Đại diện theo ủy quyền: bà Nguyễn Thị Minh H2, chức vụ: Phó tổng giám đốc; bà Trần Thị L, bà Nguyễn Thị H3, ông Nguyễn Văn T (Văn bản ủy quyền số 32/TCT-GUQ, ngày 02/4/2026). Bà H2 và bà L, bà H3, ông T1 có mặt tại phiên tòa.

- Người có quyền lợi, nghĩa vụ liên quan: Tập đoàn C3 (sau đây viết tắt là TKV);

Địa chỉ trụ sở: Số C phố D, phường Y, quận C, thành phố Hà Nội. (Nay là phường C, thành phố Hà Nội); Người đại diện theo pháp luật: Ông Vũ Anh T2, chức vụ: Tổng Giám đốc; đại diện theo ủy quyền ông Trần Văn Q, chức vụ Giám đốc Chi nhánh Tập đoàn C3 – Công ty K vận và Cảng C - Vinacomin. (Văn bản ủy quyền số 82/GUQ – TKV, ngày 19/8/2025); ông Q ủy quyền cho ông Cao Văn C - Phó Giám đốc Công ty K vận và Cảng C - Vinacomin. (Văn bản ủy quyền số 3857/UQ – KVCP, ngày 22/8/2025). Ông C vắng mặt tại phiên tòa, có đơn xin xét xử vắng mặt.

Người kháng cáo: Tổng Công ty V2

NỘI DUNG VỤ ÁN

Theo đơn khởi kiện và các lời khai tại Tòa án và tại phiên tòa đại diện theo ủy quyền của nguyên đơn trình bày:

Tổng Công ty B1 (sau đây viết tắt là BIC) là công ty B2 hoạt động theo Giấy phép thành lập và hoạt động số 11GP/KDBH của Bộ T4 cấp ngày 10/04/2006 và Giấy phép điều chỉnh số 11/GPĐC7/KDBH của Bộ T4 cấp ngày 01/10/2010.

Ngày 18/01/2023, BIC và Tập đoàn C3 (sau đây viết tắt là Tập đoàn T5) đã ký kết Hợp đồng nguyên tắc bảo hiểm hàng hóa số 44/HĐBH-TNĐ-TKV-BIC. Theo đó, BIC nhận bảo hiểm cho hàng hóa (than) của Tập đoàn T5 là than cục và than cám các loại với các điều khoản bảo hiểm theo Quy tắc bảo hiểm hàng hóa vận chuyển trong lãnh thổ Việt Nam ban hành theo Quyết định số 0212/QĐ-HH ngày 30/01/2019 của BIC, và các điều kiện khoản bổ sung/điều khoản loại trừ đính kèm Hợp đồng.

Sau đây BIC xin tóm tắt 5 vụ tổn thất hàng hóa mà BIC cấp đơn bảo hiểm cho Tập đoàn T5 bị tổn thất do đội tàu của Tổng Công ty V2 (sau đây viết tắt là Tổng Công ty V2) gây ra:

1. Vụ tổn thất trên đoàn sà lan TĐ 04 NĐ:

Ngày 11/05/2023, BIC cấp đơn bảo hiểm hàng hóa vận chuyển số 01230341.71 và Sửa đổi bổ sung số 01230341.71.E01 cho chuyển hàng hóa đơn số 8196, nhận vận chuyển 2,105.61 tấn than cám 6b.1 theo Hợp đồng cung cấp than ngày 25/08/2011 giữa Tập đoàn T5 và Công ty TNHH Đ1 từ cảng Cảng B-M đến cảng Công ty TNHH Đ1, phương tiện vận chuyển là Đoàn sà lan TĐ 04 NĐ (bao gồm các sà lan SĐ 09-NĐ, SĐ 10-NĐ, SĐ 11-NĐ và SĐ 12-NĐ) với số tiền bảo hiểm 3,175,079,778 VNĐ trên cơ sở Hợp đồng nguyên tắc bảo hiểm hàng hóa số 44/HĐBH-TNĐ-TKV-BIC đã ký với Tập đoàn T5.

Khoảng 14 giờ 00 phút ngày 11/05/2023 tàu rời bến C đi cảng nhà máy N1 trả hàng. Khoảng 14 giờ 30 phút ngày 11/05/2023 đoàn phương tiện hành trình đến ngang cảng xi măng Hoàng Thạch . Thuyền viên tàu phát hiện sà lan SĐ 12 NĐ có hiện tượng dầm mớn bất thường tiến hành kiểm tra phát hiện nước vào trong khoang mạn trái phía mũi, đồng thời kiểm tra thời phát hiện một số lỗ thủng to nên đã tiến hành dùng giẻ bịt nhưng nước vẫn xâm nhập vào. Thuyền trưởng tàu nhận thấy không đảm bảo an toàn đã tiến hành cho đoàn neo lại và tách sà lan SĐ 12 NĐ ra khỏi đoàn và đẩy sà lan SĐ 12 NĐ vào bãi cạn phía bên Quảng Ninh thời gọi cứu hộ.

Sau khi nhận được thông báo tổn thất từ phía Người được bảo hiểm, BIC đã chỉ định Công ty TNHH G (BADINCO) (sau đây viết tắt là BADINCO) giám định nguyên nhân, mức độ tổn thất lô hàng của Tập đoàn T5.

Ngày 11/07/2023 B3 phát hành báo cáo giám định với kết luận nguyên nhân tổn thất là do “Trong khi hành trình đi trả hàng, đáy sà lan SĐ 12 NĐ thuộc đoàn TĐ 04 NĐ bị va chạm với vật thể ngầm không xác định dẫn đến thủng đáy, nước xâm nhập vào sà lan làm sà lan bị đắm gây nên tổn thất hàng hóa vận chuyển trên sà lan” và khối lượng tổn thất là 48,468 tấn. Trên cơ sở tính toán giá trị hàng hóa bị tổn thất thực tế của BADINCO, ngày 25/08/2023 BIC đã bồi thường cho Tập đoàn C3 – Công ty K (đơn vị ủy quyền nhận tiền theo điều 5: Điều khoản ủy quyền của Hợp đồng bảo hiểm số 44/HĐBH-TNĐ-TKV-BIC) số tiền 73,112,723 đồng.

2. Vụ tổn thất trên đoàn sà lan TĐ 06 NĐ:

Ngày 15/05/2023, BIC cấp đơn bảo hiểm hàng hóa vận chuyển số 01230341.403 cho chuyển hàng hóa vận chuyển 1,978.71 tấn than cám 6b.1 theo Hợp đồng cung cấp than ngày 25/08/2011 giữa Tập đoàn T5 và Công ty TNHH Đ1 từ cảng Cảng Đ, T, Hải Phòng đến cảng thủy nội địa Nhà máy N1, phương tiện vận chuyển là Đoàn sà lan TĐ 06 NĐ (bao gồm các sà lan SĐ 21-NĐ, SĐ 22-NĐ, SĐ 23-NĐ và SĐ 24-NĐ) với số tiền bảo hiểm 2,983,725,433 VNĐ trên cơ sở Hợp đồng nguyên tắc bảo hiểm hàng hóa số 44/HĐBH-TNĐ-TKV-BIC đã ký với Tập đoàn T5.

Vào khoảng 13h00 ngày 13/05/2023, Đoàn tàu đẩy gồm tàu đẩy “TĐ06-NĐ” và 04 sà lan SĐ-21NĐ/ SĐ-22NĐ / SĐ-23NĐ / SĐ-24NĐ (sau đây được gọi

tất là Đoàn tàu đẩy TĐ06-NĐ) tiến hành cập Cảng Thủy Nội Địa H thuộc địa phận xã G, huyện T, Hải Phòng để tiến hành nhận lô hàng than cám 6b.1 và kế hoạch đi trả hàng tại C thủy nội địa Nhà Máy N1.

Đến khoảng 16h00 ngày 13/05/2023, Đoàn tàu đẩy “TĐ06-NĐ” nhận xong hàng. Hàng hóa được xếp xuống 04 sà lan (SĐ-21NĐ/ SĐ-22NĐ / SĐ-23NĐ / SĐ-24NĐ) bằng cầu bờ và khối lượng hàng hóa thực tế được xác định qua cân cảng. Tổng khối lượng của Đoàn tàu đẩy “TĐ06-NĐ” là 1.978,71 Tấn.

Sau khi hoàn tất việc nhận hàng, Đoàn tàu đẩy “TĐ06-NĐ” tiến hành điều động và di chuyển ra khu vực neo đậu cách cầu cảng khoảng 100m để tiến hành lấy mẫu giám định chất lượng than cũng như che phủ bạt, niêm chì và chờ hoàn thiện thủ tục giấy tờ để rời cảng đi trả hàng tại C thủy nội địa Nhà Máy N1.

Vào khoảng thời gian từ 01h30 đến 02h00 ngày 14/05/2023, trong quá trình trực ca tại Khu vực neo đậu Cảng thủy nội địa Hà Hùng A2, Thuyền viên trong ca trực phát hiện tiếng động va chạm mạnh phía mũi đoàn đẩy. Ngay lập tức thuyền viên Nguyễn Văn P (đang trực ca) đã đi kiểm tra và phát hiện mạn trái của sà lan “SĐ-21NĐ” bị thủng và nghiêng nhanh do nước tràn vào khoang kết. Thuyền viên trực ca đã lập tức thông báo cho Thuyền trưởng và thuyền viên được biết. Đồng thời tại thời điểm đó, thuyền viên Nguyễn Văn P phát hiện có 01 tàu tự hành đâm hàng đang điều động lùi máy khởi đoàn và quay trở chạy về hướng cầu Đ. Tuy nhiên do trời tối và có mưa nhỏ, nên thuyền viên không nhìn rõ được tên phương tiện/ số đăng ký hành chính của tàu tự hành nói trên, đến lúc 02h20 ngày 14/05/2022, hàng hóa trên sà lan “SĐ-21NĐ” bị sạt nghiêng về phía mạn trái và làm cho sà lan bị nghiêng nhanh cũng như kéo theo sà lan “SĐ-22NĐ” dẫn đến chìm đắm (lật úp) hoàn toàn tại gần khu vực Km10+200 bờ phải sông Đ, thuộc địa phận Xã G, Huyện T, Tp .. Thuyền trưởng đã điều động Tàu đẩy “TĐ06 -NĐ” lai dắt 02 sà lan còn lại “SĐ-23NĐ/ SĐ-24NĐ” vào vị trí neo đậu an toàn. Sau đó thông báo cho C1 tàu/ Chủ hàng được biết về sự cố nói trên.

Sau khi nhận được thông báo tổn thất từ phía Người được bảo hiểm, BIC đã chỉ định Công ty CP G (B3) (sau đây gọi tắt là B3) giám định nguyên nhân và mức độ tổn thất lô hàng của Tập đoàn T5.

Ngày 29/06/2023 B3 phát hành báo cáo giám định với kết luận nguyên nhân tổn thất là do “Hàng hóa xếp trên 02 sà lan “SĐ-21NĐ” và “SĐ-22NĐ” thuộc Đoàn tàu đẩy “TĐ 06 NĐ” bị tổn thất là hậu quả của việc đâm va dẫn tới chìm đắm xảy ra vào ngày 14/05/2023” và khối lượng tổn thất là 989.33 tấn. Trên cơ sở tính toán giá trị hàng hóa bị tổn thất thực tế của B3, ngày 14/09/2023 BIC đã bồi thường cho Tập đoàn T6 Chi nhánh tập đoàn C3 – Công ty K (đơn vị ủy quyền nhận tiền theo điều 5: Điều khoản ủy quyền của Hợp đồng bảo hiểm số 44/HĐBH-TNĐ-TKV-BIC) số tiền 1,491,824,656 đồng.

3. Vụ tổn thất trên đoàn sà lan TĐ 82- 4:

Ngày 20/09/2023, BIC cấp đơn bảo hiểm hàng hóa vận chuyển số 01230229.339 cho chuyển hàng hóa vận chuyển 1,128.32 tấn than cám 5a.1 theo

Hợp đồng mua bán than năm 2023 số 220/HĐ/TKV-ĐHB ngày 29/12/2022 giữa Tập đoàn C3 và Công ty CP P1 từ cảng Cảng L, Quảng Ninh đến cảng Công ty CP P1, phương tiện vận chuyển là Đoàn sà lan TĐ 82-4 (bao gồm các sà lan SĐ 196-4, SĐ 1974-4, SĐ 198-4 và SĐ 199-4) với số tiền bảo hiểm 3,361,360,210 VNĐ trên cơ sở Hợp đồng nguyên tắc bảo hiểm hàng hóa số 44/HĐBH-TNĐ-TKV-BIC đã ký với Tập đoàn T5.

Vào ngày 18/09/2023, Đoàn tàu đẩy gồm tàu đẩy “TĐ82-4” và 04 sà lan “SĐ196-4; SĐ197-4; SĐ198-4; SĐ199-4” (Sau đây gọi tắt là Đ tàu đẩy “TĐ82-4”) nhận kế hoạch xếp lô hàng than cám 5a.1 tại Cảng L, Quảng Ninh và kế hoạch đi trả hàng tại Cảng Công ty Cp P1.

Vào lúc 22h00 ngày 19/09/2023, Thuyền trưởng Đoàn tàu đẩy “TĐ82-4” tiến hành điều động 02 sà lan (SĐ197-4 và SĐ198-4) cập khu vực máng rót số 03 của Cảng Làng K để tiếp nhận hàng hoá. Đến khoảng 01h00 ngày 20/09/2023, quá trình rót hàng hóa xuống 02 sà lan (SĐ197-4 và SĐ198-4) được hoàn tất. Khối lượng hàng hóa xếp trên 02 sà lan là 1.128,32 tấn (Theo phiếu cân bờ). Sau đó, thuyền trưởng dùng Tàu đẩy “TĐ82-4” điều động 02 sà lan nói trên di chuyển ra cách máng rót khoảng 100m (cách cầu cảng theo phương ngang khoảng 15 m) để neo đậu cho phương tiện khác vào máng rót số 03 để nhận hàng. Đến khoảng 01h20 ngày 20/09/2023, quá trình neo đậu 02 sà lan nói (SĐ197-4 và SĐ198-4) được hoàn tất, thuyền viên tiến hành san tẩy hàng hóa, sau đó che đậy bạt, bố trí trực ca cảnh giới và chờ kế hoạch rót hàng xuống 02 sà lan còn lại (SĐ196-4 và SĐ199-4) từ phía Cảng Làng K.

Vào khoảng 02h15 ngày 20/09/2023, thuyền viên trong ca trực (ông Nguyễn Văn V1 – Thuyền phó và ông Nguyễn Đức H4 – thủy thủ) phát hiện nước ngập lên mặt boong và 02 sà lan (SĐ197-4 và SĐ198-4) có dấu hiệu chìm dần. Thuyền viên trực ngay lập tức thông báo cho Thuyền trưởng và các thuyền viên còn lại được biết.

Thuyền trưởng sau khi biết được sự việc đã nhanh chóng lệnh cho thuyền viên nổ máy Tàu đẩy “TĐ82-4” và dùng tàu đẩy để cố gắng đẩy 02 sà lan (SĐ197-4 và SĐ198-4) vào sát phía cầu cảng nhằm cứu 02 sà lan và hàng hóa. Tuy nhiên 02 sà lan nói trên không dịch chuyển và không thể đẩy sát vào phía cầu cảng. Đến khoảng 02h30 ngày 20/09/2023, cả 02 sà lan (SĐ197-4 và SĐ198-4) bị nước tràn lên mặt boong, khoang kết và chìm ngòai tại chỗ.

Sau khi nhận được thông báo tổn thất từ phía Người được bảo hiểm, BIC đã chỉ định Công ty CP G (B3) giám định nguyên nhân và mức độ tổn thất lô hàng của Tập đoàn T5.

Ngày 29/11/2023 B3 phát hành báo cáo giám định với kết luận nguyên nhân tổn thất là do “Trong quá trình điều động lai dắt 02 sà lan (SĐ197-4) và (SĐ198-4) ra vị trí neo đậu, sà lan (SĐ197-4) đã va chạm với vật thể ngầm không xác định được dưới nước gây ra rách thủng phần tôn hông mọ bên mạn trái của sà lan, dẫn đến nước vào bên trong khoang kết mạn trái gây ra chìm đắm ngòai cạn. Đồng thời

kéo theo sà lan còn lại (SĐ198-4) thuộc Đoàn tàu đẩy “TĐ82-4” cùng hàng hóa xếp trên bị chìm đắm như thực tế” và khối lượng tổn thất là 101.014 tấn. Trên cơ sở tính toán giá trị hàng hóa bị tổn thất thực tế của B3, ngày 29/12/2023 BIC đã bồi thường cho Tập đoàn C3-Công ty K (đơn vị ủy quyền nhận tiền theo điều 5: Điều khoản ủy quyền của Hợp đồng bảo hiểm số 44/HĐBH-TNĐ-TKV-BIC) số tiền 330,229,252 đồng.

4. Vụ tổn thất trên đoàn sà lan TĐ 39-3:

Ngày 10/01/2024, BIC cấp đơn bảo hiểm hàng hóa vận chuyển số 01230341.228 cho chuyến hàng hóa vận chuyển 2,345.95 tấn than cám 6b.1 theo Hợp đồng cung cấp than ngày 25/08/2011 giữa Tập đoàn T5 và Công ty TNHH Đ1 từ Cảng B, phường M, Thị xã Đ, Quảng Ninh đến Cảng Công ty TNHH Đ1, phương tiện vận chuyển là Đoàn sà lan TĐ 39-3 (bao gồm các sà lan SĐ 42-3, SĐ 43-3, SĐ 44-3 và SĐ 45-3) với số tiền bảo hiểm 3,539,549,458 VNĐ trên cơ sở Hợp đồng nguyên tắc bảo hiểm hàng hóa số 44/HĐBH-TNĐ-TKV-BIC đã ký với Tập đoàn T5.

Vào khoảng 11h00 ngày 10/01/2024, Đoàn tàu đẩy gồm tàu đẩy “TĐ 39-3” và 04 sà lan SĐ 42-3, SĐ 43-3, SĐ 44-3 và SĐ 45-3 (sau đây được gọi tắt là Đoàn tàu đẩy TĐ 39-3) tiến hành nhổ neo hành trình đi trả hàng tại Cảng Công ty TNHH Đ1. Đến khoảng 11g30’ cùng ngày, khi di chuyển đến khu vực cầu H, thuyền trưởng phát hiện thấy tiếng động và va chạm mạnh. Thuyền trưởng lập tức yêu cầu thuyền viên trực ca kiểm tra các sà lan và phát hiện sà lan SĐ 45-3 bị thủng ở mũi mạn phải của sà lan này. Nhận thấy nước tràn vào nhanh và sà lan SĐ45-3 có dấu hiệu nghiêng mạnh và chìm dần, thuyền viên đã nhanh chóng dùng dao và rìu để chặt dây nối giữa các sà lan nhằm cứu 03 sà lan còn lại. Sà lan SĐ 45-3 đã bị chìm ngòai cùng hàng hóa tại khu vực gầm cầu H

Sau khi nhận được thông báo tổn thất từ phía Người được bảo hiểm, BIC đã chỉ định Công ty CP G (B3) giám định nguyên nhân và mức độ tổn thất lô hàng của Tập đoàn T5.

Ngày 22/02/2024 B3 phát hành báo cáo giám định với kết luận nguyên nhân tổn thất là do “Phần tôn đáy/ hong mo mạn phải phía mũi của sà lan SĐ 45-3 đã có va chạm với vật thể ngầm (phần chân đế của trụ cầu nằm dải rác ngầm) dưới nước gây ra tình trạng trầy xước, biến dạng và rách thủng dẫn đến nước xâm nhập vào bên trong các khoang kết gây ra chìm đắm” và khối lượng tổn thất là 45.417 tấn. Trên cơ sở tính toán giá trị hàng hóa bị tổn thất thực tế của B3, ngày 25/3/2024 BIC đã bồi thường cho Tập đoàn C3-Công ty K (đơn vị ủy quyền nhận tiền theo điều 5: Điều khoản ủy quyền của Hợp đồng bảo hiểm số 44/HĐBH-TNĐ-TKV-BIC) số tiền 68,524,784 đồng.

5. Vụ tổn thất trên đoàn sà lan TĐ 32-TT:

Ngày 31/01/2024, BIC cấp đơn bảo hiểm hàng hóa vận chuyển số 01230229.522 cho chuyến hàng hóa vận chuyển 2,111.32 tấn than cám 4a.1 theo Hợp đồng mua bán than năm 2024 số 302/HĐ/TKV-ĐHB ngày 29/12/2023 giữa

Tập đoàn T5 và Công ty Cổ phần P1 từ cảng L, H, Quảng Ninh đến cảng Công ty CP P1, Bắc Giang. Phương tiện vận chuyển là Đoàn sà lan TĐ 32-TT (bao gồm các sà lan TSD-61, TSD-62, TSD-63, TSD-64) với số tiền bảo hiểm 7,848,714,452 VNĐ trên cơ sở Hợp đồng nguyên tắc bảo hiểm hàng hóa số 44/HĐBH-TNĐ-TKV-BIC đã ký với Tập đoàn T5.

Trong quá trình hành trình đến cảng dỡ hàng, khoảng 10g45' ngày 03/02/2024, Đoàn tàu đẩy gồm tàu đẩy “TĐ 32-TT” và 04 sà lan TSD-61, TSD-62, TSD-63, TSD-64 (sau đây được gọi tắt là Đoàn tàu đẩy TĐ 32-TT) đi qua cầu X. Trong khi đoàn sà lan đang bám theo mom bên phải luồng và chập tiêu luồng, Thuyền trưởng thấy đoàn sà lan có hiện tượng “ghềnh” lên ở phía mũi mạn trái đoàn (vị trí sà lan TSD-62) sau đó thấy mũi đoàn sà lan có hiện tượng nghiêng sang trái theo hướng hành trình (tức bên phải luồng). Ngay sau đó Thuyền trưởng thông báo cho Thuyền phó và thủy thủ Kết đang canh giới phía mũi tiến hành kiểm tra phát hiện có nước xâm nhập vào khoang cách ly số 2 mạn trái của sà lan TSD-62 với tốc độ nhanh, khoảng 10 phút sau sà lan TSD-62 chìm, kéo theo sà lan TSD-64.

Sau khi nhận được thông báo tổn thất từ phía Người được bảo hiểm, BIC đã chỉ định Công ty TNHH G giám định nguyên nhân và mức độ tổn thất lô hàng của Tập đoàn T5.

Ngày 14/5/2024 B3 phát hành báo cáo giám định với kết luận nguyên nhân tổn thất là do “Trong quá trình đoàn sà lan TĐ 32-TT hành trình từ cụm cảng Làng Khánh đi cảng Công ty CP P1 để trả hàng, khi đến khu vực Km33+100 sông T, TP B, đáy mạn phải sau lái của sà lan TSD-62 va chạm với vật thể ngầm không xác định dẫn đến bục thủng, nước tràn vào khoang cách ly nhưng thuyền viên đoàn sà lan chỉ phát hiện ra nước vào khoang cách ly mạn trái phía mũi và tập trung xử lý chống thủng tại vị trí này, không phát hiện vết bục thủng bên mạn phải sau lái nên việc chống thủng không hiệu quả, dẫn đến sà lan TSD-62 bị chìm xuống nhanh kéo theo sà lan TSD-64 chìm theo gây tổn thất cho hàng hóa” và khối lượng tổn thất là 306.166 tấn. Trên cơ sở tính toán giá trị hàng hóa bị tổn thất thực tế của BADINCO, ngày 02/8/2024 BIC đã bồi thường cho Tập đoàn C3-Công ty K (đơn vị ủy quyền nhận tiền theo điều 5: Điều khoản ủy quyền của Hợp đồng bảo hiểm số 44/HĐBH-TNĐ-TKV-BIC) số tiền 1,117,407,061 đồng.

Sau khi nhận đủ số tiền bồi thường của 05 vụ tổn thất trên, Tập đoàn T6 Chi nhánh tập đoàn C3-Công ty K vận và Cảng C đã ký Giấy biên nhận và thế quyền cho BIC để đi thu đòi bên thứ ba số tiền bảo hiểm mà BIC đã bồi thường cho Tập đoàn C3-Công ty K vận và Cảng C.

Tổng hợp giá trị thiệt hại 5 vụ tổn thất nêu trên gây ra bởi các phương tiện vận chuyển của Tổng Công ty V2 đã bồi thường cho Tập đoàn C3-Công ty K và thanh toán phí giám định cho các đơn vị giám định độc lập như sau:

- Đoàn sà lan TĐ 04 NĐ (xảy ra ngày 11/05/2023): Số tiền bồi thường hàng hóa là 73,112,723đồng; phí giám định là 19,922,727đồng. Tổng cộng là 93,035,450 đồng;

- Đoàn sà lan TĐ 06 NĐ (xảy ra ngày 14/05/2023) : Số tiền bồi thường hàng hóa là 1,491,824,656đồng; phí giám định là 27,400,000đồng; Tổng cộng 1,519,224,656 đồng;

- Đoàn sà lan TĐ 82-4 (xảy ra ngày 20/09/2023); Số tiền bồi thường hàng hóa 330,229,252đồng; phí giám định 31,300,000đồng. Tổng cộng 361,529,252đồng;

- Đoàn sà lan TĐ 39-3 (xảy ra ngày 10/01/2024); Số tiền bồi thường hàng hóa 68,524,784đồng; phí giám định 27,350,000đồng. Tổng cộng 95,874,784đồng;

- Đoàn sà lan TĐ 32-TT (xảy ra ngày 03/02/2024): Số tiền bồi thường hàng hóa 1,117,407,061đồng; phí giám định 35,675,000đồng. Tổng cộng 1,153,082,061 đồng.

Tổng cộng của 05 vụ là 3,222,746,203đồng (trong đó số tiền bồi thường hàng hóa là 3,081,098,476 đồng; phí giám định là 141,647,727 đồng).

Về lãi suất chậm trả BIC đề nghị là 10% năm x số ngày chậm trả là 549 ngày (từ ngày 29/3/2024 là ngày Tổng Công ty vận tải thủy có Công văn từ chối bồi thường đến ngày tuyên án sơ thẩm là ngày 29/9/2025) x số nợ gốc (số tiền bồi thường tổn thất hàng hóa và tiền chi phí giám định của từng vụ) của 3 đoàn sà lan, cụ thể như sau: Đoàn sà lan TĐ 04 NĐ là 13,993,551 đồng; Đoàn sà lan TĐ 06 NĐ là 228,508,037 đồng; Đoàn sà lan TĐ 82 - 4 là 54,377,961 đồng; 02 đoàn sà lan còn lại 10% năm x số ngày chậm trả là 357 ngày (từ ngày 07/10/2024 là ngày BIC nộp đơn khởi kiện bổ sung đến ngày tuyên án sơ thẩm là ngày 29/9/2025) x số nợ gốc (số tiền bồi thường tổn thất hàng hóa và tiền chi phí giám định của từng vụ), cụ thể như sau: Đoàn sà lan TĐ 39 - 3 là 9,377,342 đồng; Đoàn sà lan TĐ 32 - TT là 112,780,903 đồng.

Như vậy, Tổng Công ty V2 phải trả BIC số tiền là 3.641,783,997 đồng (trong đó gốc là 3,222,746,203 đồng + lãi 419,037,794 đồng).

Bị đơn trình bày:

Tổng Công ty V2 ký các Hợp đồng vận chuyển than bằng đường thủy số 78 HDVC/TKV-VIVASO ngày 28/2/2023, số 81 HDVC/TKV-VIVASO ngày 28/2/2023 và số 99 HDVC/TKV-VIVASO ngày 09/3/2023 với Tập đoàn T5. Nội dung quy định quyền và nghĩa vụ các bên trong quá trình vận chuyển hàng hóa. Trong quá trình vận chuyển xảy ra chìm đắm tàu cụ thể:

Đoàn TĐ 39-3: “Trong quá trình hành trình phần tôn đáy/hông mo mạn phải phía mũi của sà lan SĐ 45-3 đã có va chạm với vật thể ngầm (phần chân đế của trụ cầu nằm dài rác ngầm) dưới nước gây ra tình trạng trầy xước, biến dạng và rách thủng dẫn đến nước xâm nhập vào bên trong các khoang kết gây ra chìm đắm”

Đoàn TĐ 32-TT: “Trong quá trình đoàn sà lan TĐ 32-TT hành trình đi trả hàng, khi đi đến khu vực Km33+100 sông T, Tp B, đáy mạn phải sau lái của sà lan TSD -62 va chạm với vật thể ngầm không xác định dẫn đến bọc thùng, nước tràn vào khoang cách ly dẫn đến sà lan TSD -62 bị chìm xuống nhanh kéo theo sà lan TSD -64 chìm theo gây tổn thất cho hàng hóa”.

Đoàn TĐ 04NĐ: “Trong khi hành trình đi trả hàng, đáy sà lan SĐ 12NĐ thuộc đoàn tàu đẩy TĐ 04 NĐ bị va chạm với vật thể ngầm không xác định dẫn đến thùng đáy, nước xâm nhập vào sà lan làm cho sà lan bị đắm gây nên tổn thất hàng hóa vận chuyển trên sà lan”.

Đoàn TĐ 06 NĐ: “Hàng hóa xếp trên 02 sà lan SĐ- 21NĐ và SĐ -22 NĐ thuộc đoàn tàu đẩy TĐ 06 NĐ bị tổn thất là hậu quả của việc đâm va dẫn tới chìm đắm xảy ra vào ngày 14/5/2023”.

Đoàn TĐ 82-4: “Trong quá trình điều động lai dắt 02 sà lan SĐ 197-2 và SĐ 198-2 ra vị trí neo đậu, sà lan SĐ 197-2 đã va chạm với vật thể ngầm không xác định dưới nước gây ra rách thùng phần tôn hông mo bên mạn trái của sà lan dẫn đến nước vào bên trong khoang kết mạn trái của sà lan gây ra chìm đắm ngồi cạn. Đồng thời kéo theo sà lan còn lại (SĐ 198-2) cùng hàng hóa xếp trên bị chìm đắm”.

Về kết luận giám định nguyên nhân và mức độ tổn thất Tổng Công ty vận tải thủy nhất trí với phân trình bày của BIC.

Về ý kiến đối với yêu cầu của BIC, Tổng Công ty V2 cho rằng nguyên nhân dẫn đến tổn thất hàng hóa là do yếu tố khách quan, ngoài ý chí chủ quan của con người nên được miễn bồi thường; về tiền lãi chậm thanh toán do đây là tiền bồi thường thiệt hại nên không được tính tiền lãi chậm thanh toán. Vì vậy, Tổng Công ty V2 không chấp nhận yêu cầu của BIC.

Người có quyền lợi, nghĩa vụ liên quan trình bày:

Tập đoàn C3 (T5) và Tổng Công ty B1 (BIC) ký Hợp đồng nguyên tắc bảo hiểm hàng hóa số 44/HĐBH-TNĐ-TKV-BIC ngày 18/01/2023 về việc bảo hiểm cho hàng hóa (than) của T5. Đồng thời TKV ký với Tổng Công ty V2 các Hợp đồng vận chuyển than bằng đường thủy số 78 HDVC/TKV-VIVASO ngày 28/2/2023, số 81 HDVC/TKV-VIVASO ngày 28/2/2023 và Số 99 HDVC/TKV-VIVASO ngày 09/3/2023. Trong quá trình thực hiện các Hợp đồng này, có xảy ra một số vụ tổn thất và thực hiện công tác bồi thường bảo hiểm cụ thể như sau:

- Đoàn sà lan TĐ04NĐ, Hợp đồng vận chuyển 78HDVC/TKV-VIVASO, thời điểm xảy ra sự cố: 11/05/2023, số tiền BIC đã bồi thường cho TKV: 73,112,723 đồng;

- Đoàn sà lan TĐ06NĐ, Hợp đồng vận chuyển 78HDVC/TKV-VIVASO, thời điểm xảy ra sự cố: 14/05/2023, số tiền BIC đã bồi thường cho TKV: 1,491,824,656 đồng;

- Đoàn sà lan TĐ82 - 4, Hợp đồng vận chuyển 99HDVC/TKV-VIVASO, thời

điểm xảy ra sự cố: 20/9/2023, số tiền BIC đã bồi thường cho TKV: 330,229,252 đồng;

- Đoàn sà lan TĐ39 - 3, Hợp đồng vận chuyển 81HĐVC/TKV-VIVASO, thời điểm xảy ra sự cố: 10/01/2024, số tiền BIC đã bồi thường cho TKV: 68,524,784 đồng;

- Đoàn sà lan TĐ32 - TT, Hợp đồng vận chuyển 99HĐVC/TKV-VIVASO, thời điểm xảy ra sự cố: 03/02/2024, số tiền BIC đã bồi thường cho TKV: 1,117,407,061 đồng;

Đến nay, Tập đoàn T5 đã nhận đủ số tiền bồi thường bảo hiểm đối với 05 vụ tổn thất là: 3,081,098,476 đồng.

Ngay sau khi nhận được tiền bồi thường tại mỗi vụ tổn thất, Công ty K (đơn vị được Tập đoàn T5 ủy quyền) đã ký Giấy biên nhận và thế quyền với nội dung đồng ý chuyển quyền và thế nhiệm cho BIC với mức tiền BIC đã bồi thường.

Đối với việc BIC khởi kiện Tổng Công ty V2, Tập đoàn T5 không còn quyền lợi và nghĩa vụ liên quan giải quyết.

Người bảo vệ quyền, lợi ích hợp pháp của nguyên đơn trình bày: Theo các báo cáo giám định của B3, cả 5 vụ tổn thất hàng hóa than đều xảy ra trong quá trình vận chuyển hoặc neo đậu, ngoài vụ tổn thất trên đoàn sà lan TĐ 06 NĐ ngày 14/5/2023 là do đâm va thì tất cả 04 vụ còn lại đều là do va chạm với vật thể ngầm, dẫn đến thùng đáy sà lan, gây chìm và tổn thất hàng hóa. “Vật thể ngầm” không được định nghĩa là bất khả kháng tại khoản 6.2 Điều 6 Hợp đồng vận chuyển mà các bên đã giao kết và không phải là sự kiện bất khả kháng theo Điều 156 Bộ luật dân sự 2015. Công ty Vận tải thủy là Người vận chuyển thực tế của các lô hàng nói trên. Nghĩa vụ bảo đảm an toàn trong quá trình vận chuyển là nghĩa vụ pháp lý khách quan của Người vận chuyển. Do đó, đề nghị Hội đồng xét xử căn cứ vào Khoản 7.1 Điều 7 của Hợp đồng vận chuyển số 78, 81 và 99 HĐVC/TKV-VIVASO ngày 28/2/2023 và 09/3/2023; Khoản 3 Điều 534, Khoản 1 Điều 541 Bộ Luật dân sự 2015, Điểm d khoản 2 Điều 87 Luật giao thông đường thủy nội địa 2004, Khoản 2 Điều 302 Luật Thương mại 2005 chấp nhận toàn bộ yêu cầu khởi kiện của nguyên đơn.

Tại bản án kinh doanh thương mại sơ thẩm số 31/2025/KDTM-ST ngày 29/9/2025 của Tòa án nhân dân khu vực 5 - Hà Nội đã quyết định:

Chấp nhận yêu cầu khởi kiện Tổng Công ty Cổ phần B (Tổng Công ty B1).

Buộc Tổng Công ty V2 phải trả cho Tổng Công ty Cổ phần B 3,641,783,997 đồng (trong đó tiền bồi thường hàng hóa: 3,081,098,476 đồng; phí giám định 141,647,727 đồng; lãi chậm trả 419,037,794 đồng).

Kể từ ngày người được thi hành án làm đơn yêu cầu thi hành án người phải thi án còn phải trả tiền lãi trên số tiền chậm trả theo mức lãi suất 10%/năm.

Ngoài ra bản án còn quyết định về án phí và quyền kháng cáo của các đương sự.

Không đồng ý với bản án sơ thẩm, Tổng Công ty V2 là bị đơn kháng cáo toàn bộ bản án sơ thẩm với lý do, đề nghị không chấp nhận yêu cầu đòi với số tiền gốc, việc tính lãi không đúng với án lệ số 09/2016/AL ngày 17/10/2016 của Chánh án Tòa án nhân dân tối cao.

Tại Tòa án cấp phúc thẩm và tại phiên tòa phúc thẩm:

Nguyên đơn và bị đơn không thỏa thuận được việc giải quyết vụ án và đề nghị Tòa án giải quyết theo quy định.

**** Bị đơn (người kháng cáo) trình bày:***

1. Người đại diện theo uỷ quyền của bị đơn có nhiều người, có người đồng ý và có người không đồng ý với kết luận của cơ quan giám định.

2. Không chấp nhận yêu cầu khởi kiện của Tổng Công ty Cổ phần B (Tổng Công ty B1) bởi các lý do sau:

2.1. Về lỗi của chủ phương tiện: Như mục (6) phần trên đã phân tích, chủ phương tiện đã tuân thủ đầy đủ quy định pháp luật giao thông đường thủy nội địa, cụ thể: quy định về phương tiện, về thuyền viên, về trọng tải, quy định về quy cách đóng hàng, quy định về trục cảnh giới....Như vậy các yếu tố thuộc về lỗi của chủ phương tiện đều được loại trừ.

2.2. Đoàn phương tiện đã trang bị đầy đủ trang thiết bị theo quy định, đi đúng tuyến, luồng, không vi phạm pháp luật về giao thông đường thủy nội địa.

2.3. Sự cố thuộc phạm vi bảo hiểm, cụ thể: theo quy định tại điểm 1.1.2 - khoản 1.1 - Điều 1: Điều khoản rủi ro của Quy tắc bảo hiểm hàng hóa vận chuyển trong lãnh thổ Việt Nam ban hành kèm theo Quyết định số 0212/QĐ-HH ngày 30/1/2019 của Tổng giám đốc Tổng Công ty Cổ phần B (Tổng Công ty B1): "*Trừ những trường hợp loại trừ được quy định ở Điều 4, 5, 6, 7 dưới đây, theo quy tắc bảo hiểm này, Tổng công ty B1 chịu trách nhiệm đối với: 1.1. Những mất mát, hư hỏng xảy ra cho đối tượng bảo hiểm có thể quy hợp lý cho các nguyên nhân sau: 1.1.2. ... tàu hoặc phương tiện vận chuyển bị mắc cạn, đắm hoặc lật úp, đâm va nhau hoặc đâm va vào vật thể bên ngoài không kể nước*".

2.4. Sự cố xảy ra không thuộc điều khoản loại trừ bảo hiểm, cụ thể: theo quy định tại Điều 4 - Quy tắc bảo hiểm về điều khoản loại trừ chung đã quy định "*Trong bất cứ trường hợp nào, bảo hiểm này sẽ không bảo hiểm cho: 4.1. mất mát, hư hỏng hay chi phí được quy cho hành vi xấu, cố ý của người được bảo hiểm*". Như vậy, chỉ với những trường hợp thuyền trưởng và thuyền viên có lỗi cố ý thì mới không được loại trừ bảo hiểm.

2.5 Các sự cố thuộc trường hợp bất khả kháng, cụ thể:

Nguyên nhân dẫn đến tổn thất là sự kiện khách quan, bởi lẽ: (i) Các vật thể ngầm không được thông báo, không có trong hải đồ, không thể phát hiện bằng mắt thường, bằng phương tiện thông thường. (ii) Không có lỗi của thuyền trưởng, thủy thủ, cụ thể: thuyền trưởng, thuyền viên đi đúng tuyến, luồng, tuân thủ đầy đủ quy trình an toàn hàng hải. (iii) Sự cố vượt tầm kiểm soát của thuyền viên, chủ phương

tiện và không thể lường trước được. Cụ thể: Theo các báo cáo giám định, nguyên nhân các vụ tổn thất là do đâm va, va chạm với vật thể ngầm không xác định dưới nước. Khi sự việc xảy ra thuyền trưởng chỉ đạo anh em thuyền viên có những biện pháp nhanh nhất để khắc phục hậu quả sao cho giảm thiểu rủi ro đến mức thấp nhất nhưng do sự cố xảy ra bất ngờ nên thiệt hại không thể khắc phục hết được.

Căn cứ khoản 1 Điều 156 BLDS 2015 quy định về sự kiện bất khả kháng và theo quy định tại Điều 6 các hợp đồng ký giữa Tập đoàn C3 với Tổng công ty V2 cũng định nghĩa và quy định về sự kiện bất khả kháng: "*Sự kiện bất khả kháng là bất kỳ sự kiện, hoàn cảnh hay tình huống nào xảy ra một cách khách quan sau khi ký hợp đồng này, không thể khắc phục được, nằm ngoài tầm kiểm soát và khả năng lường trước của các bên, làm bên bị ảnh hưởng không thể thực hiện được một phần hay toàn bộ nghĩa vụ của mình theo Hợp đồng, mặc dù đã áp dụng mọi biện pháp cần thiết và khả năng cho phép*". Xem xét nguyên nhân gây ra tổn thất hàng hóa và các điều kiện, hoàn cảnh phương tiện vận chuyển của chúng tôi khi xảy ra sự cố, chúng tôi khẳng định đây là các sự kiện/ tình huống bất khả kháng.

2.6. Miễn trách nhiệm bồi thường do sự kiện bất khả kháng.

Theo quy định tại điểm c - khoản 1 - Điều 94 Luật giao thông đường thủy nội địa ngày 05/7/2019 về miễn bồi thường quy định Bên vi phạm hợp đồng được miễn hoàn toàn trách nhiệm trong các trường hợp sau đây: "*Do nguyên nhân bất khả kháng*".

Theo quy định tại khoản 2 Điều 351 và khoản 3 - Điều 541 - Bộ luật Dân sự năm 2015 thì trường hợp bất khả kháng nguyên đơn không phải chịu trách nhiệm. Tại khoản 5 Điều 6 các Hợp đồng Vận chuyển giữa Tổng công ty Vận tải thủy - CTCP thanh toán và Tập đoàn C3 cũng ghi nhận "*Ngoại trừ nghĩa vụ các khoản tiền liên quan đến hàng hóa, dịch vụ đã được thực hiện trước thời điểm xảy ra bất khả kháng và/ hoặc các khoản tiền khác (nếu có), Bên vi phạm các nghĩa vụ theo hợp đồng này do sự kiện bất khả kháng sẽ được miễn trách nhiệm*".

Tại điểm a khoản 1 - Điều 7 - Hợp đồng vận chuyển giữa Tổng Công ty V2 và Tập đoàn C3 đã ghi nhận "*Bên vận chuyển phải bồi thường cho TKV toàn bộ giá trị hàng hóa bị tổn thất bao gồm nhưng không giới hạn các nguyên nhân sau: sai sót của thuyền trưởng, thủy thủ trong quá trình điều khiển phương tiện, va chạm với bên thứ ba, lỗi kỹ thuật của phương tiện. Bên vận chuyển vi phạm Luật Hàng hải hoặc luật giao thông đường thủy nội địa, sử dụng phương tiện không đảm bảo điều kiện an toàn, làm thay đổi thiết kế kỹ thuật của phương tiện, xếp hàng quá tải, làm mất niêm phong kẹp chỉ dẫn đến mất tổn thất than...*".

2.7. Bản án số 31/2025/KDTM-ST ngày 29/9/2025 của TAND Khu vực 5 - Hà Nội không xét đến yếu tố lỗi là không đầy đủ, không chính xác, thiếu khách quan, không toàn diện. Bởi Công ty chúng tôi chỉ phải chịu trách nhiệm bồi thường tổn thất cho BIC với điều kiện chúng tôi phải có lỗi (hoặc do thủy thủ đoàn hoặc do phương tiện) là nguyên nhân trực tiếp gây ra hậu quả là các tổn thất trên.

Căn cứ theo Điều 303 - Luật Thương mại 2005, trách nhiệm bồi thường thiệt hại phát sinh khi có đủ các yếu tố sau đây: (i) Có hành vi vi phạm hợp đồng; (ii) Có thiệt hại thực tế; (iii) Hành vi vi phạm hợp đồng là nguyên nhân trực tiếp gây ra thiệt hại.

Trong suốt quá trình thực hiện các hợp đồng vận chuyển, chúng tôi đã nghiêm túc thực hiện các điều khoản của hợp đồng. Tập đoàn C3 cũng không gửi bất kỳ thông báo nào về việc chúng tôi vi phạm hợp đồng. BIC cũng không đưa ra được bằng chứng chứng minh rằng chúng tôi đã có hành vi vi phạm (có lỗi hoặc cố ý gây ra thiệt hại) và hành vi đó là nguyên nhân trực tiếp gây ra thiệt hại. Thuyền trưởng, thuyền viên của chúng tôi trong hành trình đã tuân thủ đầy đủ quy trình an toàn hàng hải, không có sai sót trong quá trình điều khiển phương tiện, không vi phạm giao thông đường thủy. Do vậy, đương nhiên chúng tôi không có lỗi trong các vụ tai nạn nói trên.

3. Tổng Công ty V2 đã thực hiện đầy đủ nghĩa vụ với bên chủ hàng:

3.1. Bên vận chuyển đã thực hiện việc vận chuyển đúng thời gian, đúng khối lượng, đúng hành trình theo như thỏa thuận với chủ hàng.

3.2. Ngay khi các vụ việc xảy ra, thuyền trưởng đã chỉ đạo các thuyền viên dùng mọi biện pháp khắc phục tối đa thiệt hại xảy ra.

3.3. Chủ phương tiện đã chủ động thuê các đơn vị trục vớt để trục vớt sà lan và hàng hóa. Những chi phí cho việc trục vớt là rất lớn và Công ty C4 đã phải gánh chịu những thiệt hại này.

4. Đối với phần lãi chậm trả: Do đây là khoản tiền bồi thường thiệt hại nên căn cứ tại nội dung Án lệ số 09/2016/AL được ban hành kèm theo Quyết định số 698/QĐ-CA ngày 17/10/2016 của Chánh án tòa án nhân dân tối cao thì việc tính tiền lãi của khoản tiền bồi thường thiệt hại là không đúng với quy định tại Điều 302 Luật Thương mại năm 2005. Chính vì vậy việc BIC yêu cầu thanh toán tiền lãi chậm trả là không có cơ sở.

5. Đề nghị không chấp nhận các yêu cầu của Nguyên đơn.

* **Nguyên đơn trình bày:** Giữ nguyên ý kiến và quan điểm đã trình bày tại cấp sơ thẩm, đồng ý với ý kiến của luật sư Y đã trình bày và không bổ sung gì thêm. Nguyên đơn khẳng định các vụ tổn thất gây ra đều có lỗi của nhân viên Tổng Công ty V2 nên đề nghị Hội đồng xét xử không chấp nhận kháng cáo của Tổng Công ty V2.

* **Luật sư bảo vệ quyền và lợi ích của nguyên đơn:** Tóm tắt nội dung vụ án, và đề nghị HĐXX phúc thẩm xem xét:

1. Quan điểm về bất khả kháng. Theo Khoản 6.2 Điều 6 Hợp đồng vận chuyển, tuy nhiên “va chạm với vật thể ngầm” và “đâm va” không được định nghĩa là bất khả kháng tại khoản 6.2 Điều 6 Hợp đồng vận chuyển mà Tập đoàn T5 và Bị đơn đã giao kết nên không thể xác định những tổn thất này là bất khả

kháng. Mặt khác, theo Điều 156 BLDS 2015, muốn được xem là bất khả kháng và miễn trách nhiệm, Bị đơn phải chứng minh sự kiện đó:

- Không thể lường trước
- Không thể khắc phục hậu quả
- Và đặc biệt không do lỗi của chính mình

Tuy nhiên, các sự cố xảy ra trên 5 đoàn sà lan khác nhau liên tiếp như trên không thể xem là sự kiện khách quan hiếm gặp. Bên cạnh đó, luồng sông nội địa luôn có rủi ro vật thể ngầm, đây là rủi ro trong quá trình khai thác tàu thủy nội địa mà Bị đơn buộc phải có biện pháp phòng tránh. Do đó, đây là lỗi hệ thống quản lý rủi ro của Bị đơn. Do đó, kháng cáo của Bị đơn không làm thay đổi bản chất vụ án, không có căn cứ để chấp nhận kháng cáo.

2. Đối với tai nạn đâm va của sà lan TĐ xảy ra ngày 14/5/2023:

2.1. Tại trang 9 (phần đầu) Biên bản giám định NORIHN, mục 10.1 "*Vào khoảng thời gian từ 01h30 đến 02h00 ngày 14/05/2023, Đoàn tàu đẩy "TD36-3" đột nhiên bị rung lắc và thuyền viên trực ca nghe thấy tiếng động mạnh phía mũi đoàn đẩy, ngay lập tức các thuyền viên đã đi kiểm tra và phát hiện có 01 tàu tự hành đâm vào phía mũi, tại vị trí giữa của 2 Đoàn tàu đẩy "TĐ06-ND" và "TĐ36-3".* Tuy nhiên, tàu tự hành đã tiến hành lùi máy và bỏ chạy ngay sau đó. Do trời tối và có mưa nhỏ, kết hợp khu vực có nhiều phương tiện qua lại khuất tầm nhìn nên thuyền viên không nhìn rõ được tên phương tiện/ số đăng ký hành chính của tàu tự hành gây ra sự cố đâm va nói trên. Như vậy tai nạn xảy ra đâm va, là lỗi con người, chứ không phải thuần túy thiên nhiên hoặc bên ngoài tác động vào.

2.2. Trang 26/42 mục 16.11 "*Trong quá trình trực ca cảnh giới trên đoàn tàu đẩy sà lan, đặc biệt là trong đêm tối, tầm nhìn hạn chế, thuyền viên trực ca có thể sử dụng âm hiệu, tín hiệu đèn pha của Tàu đẩy cũng như vật dụng khác như đèn pin tay để chiếu sáng, cảnh báo nếu như phát hiện tàu mục tiêu từ xa. Tuy nhiên, trong trường hợp này Thuyền viên - Nguyễn Văn P đã thiếu cẩn thận đối các vật dụng nói trên trong ca trực cảnh giới để phát hiện được tên phương tiện số đăng ký hành chính đã va chạm với đoàn đẩy".* Như vậy, trong trường hợp này Đoàn tàu đẩy "TĐ06-ND" đã bố trí đầy đủ Thuyền viên trực ca cảnh giới, trông coi phương tiện trong quá trình neo đậu tại bến thủy nội địa, tuy nhiên việc cảnh giới không đạt hiệu quả. Vì vậy, đâm va có lỗi cảnh giới của thuyền viên tàu.

Ngoài ra, Bộ luật Hàng hải 2015 có riêng 1 chương quy định về tai nạn đâm va (Chương XV), trong đó, yếu tố tiên quyết để xác định đâm va là xác định "lỗi" của các bên. Trong phiên tòa sơ thẩm và phúc thẩm hôm nay, phía Bị đơn đã thừa nhận không biết tàu nào đã đâm va mình, không thông báo cho Cảng vụ cũng như chưa có kết luận của Cảng vụ về tai nạn đâm va này. Như vậy, tai nạn đâm va của Sà lan TĐ 06 ND xảy ra ngày 14/5/2023 có 2 trường hợp xảy ra:

Nếu xác định có "lỗi" của Bị đơn thì không được xem là trường hợp bất khả kháng. Vì vậy, Bị đơn phải bồi thường.

Nếu xác định “không có lỗi” thì áp dụng Điều 288 Bộ luật hàng hải *“Trường hợp tai nạn đâm va xảy ra do các nguyên nhân bất khả kháng, ngẫu nhiên hoặc khi không xác định được tàu có lỗi thì thiệt hại của tàu nào tàu đó chịu, kể cả trường hợp tàu đang được neo, buộc hoặc cập mạn một tàu khác thì xảy ra đâm va”*. Như vậy, cho dù xác định tai nạn đâm va này theo hướng nào, phía Bị đơn vẫn phải bồi thường cho BIC theo quy định pháp luật.

2.3. Đối với các sà lan còn lại: Tất cả sự cố đều xảy ra trong vùng luồng S, nơi mà việc phát hiện và phòng tránh vật thể ngầm là trách nhiệm cơ bản của bên vận chuyển. Người vận chuyển có thiếu sót trong điều hành, cảnh báo, kỹ thuật, phản ứng muộn, xử lý tình huống kém mới dẫn đến hậu quả của các vụ tổn thất nêu trên và Công ty V2 thủy:

- Không có bằng chứng cho thấy Tổng Công ty V2 đã thực hiện đầy đủ các biện pháp an toàn kỹ thuật như kiểm tra luồng, định vị, khảo sát đáy, cảnh báo thủy thủ...

- Hệ thống cảnh giới, cảnh báo của thuyền viên đều phản ứng muộn, xử lý tình huống kém, như việc chỉ tập trung chống thùm một bên (trường hợp sà lan TSD-62), hay đâm va vào chân cầu (sà lan SĐ 45-3), cho thấy hoàn toàn có lỗi trong nghiệp vụ.

- Có vụ neo đậu sai luồng, có vụ đâm va vào chân cầu, có vụ xử lý nhầm thùm. Những điều này cho thấy rõ thiếu sót trong nghiệp vụ vận hành và đảm bảo an toàn, hoàn toàn không phải là “khách quan tuyệt đối” như họ viện dẫn.

Do đó, điều kiện “không do lỗi của bên vi phạm” không được đáp ứng, nên không đủ căn cứ để xác định đây là bất khả kháng.

3. Về trách nhiệm của người vận chuyển: Bị đơn phải chịu trách nhiệm đối với tổn thất hàng hóa. Theo nguyên tắc của pháp luật: Người vận chuyển có trách nhiệm bảo quản hàng hóa từ khi nhận hàng cho đến khi giao hàng. Trong vụ án này:

- Hàng hóa bị tổn thất khi đang trong quá trình vận chuyển
- Phương tiện vận chuyển thuộc quyền quản lý của bị đơn
- Bị đơn không chứng minh được căn cứ miễn trách nhiệm

Vì vậy, việc Tòa án cấp sơ thẩm xác định trách nhiệm bồi thường của bị đơn là hoàn toàn phù hợp pháp luật, cụ thể:

Tại Hợp đồng vận chuyển số 78, 81 và 99 HĐVC/TKV-VIVASO quy định về trách nhiệm của bên vận chuyển như sau:

Khoản 2.2 Điều 2: *“Phương tiện vận chuyển phải đủ điều kiện hoạt động theo luật định, đủ khả năng chuyên chở hàng hóa, phù hợp với loại hàng hóa được vận chuyển, hoạt động đúng phạm vi đăng kiểm, đủ điều kiện xác định khối lượng bằng phương pháp giám định mực nước, phù hợp với điều kiện xếp dỡ hàng tại hai bên. Đảm bảo đủ các phương tiện vận tải đường thủy đáp ứng các yêu cầu kỹ*

thuật, chất lượng và an toàn trong thời gian thực hiện hợp đồng, phải được trang bị bạt che hàng, đảm bảo an toàn hàng hóa trong quá trình vận chuyển”.

Theo quy định tại khoản 3 Điều 534 và khoản 1 Điều 541 Bộ luật Dân sự năm 2015 quy định rõ trách nhiệm bồi thường thuộc về bên vận chuyển.

4. BIC có đầy đủ thế quyền để truy đòi người vận chuyển. Sau khi xảy ra tổn thất, BIC đã thực hiện nghĩa vụ bảo hiểm và bồi thường cho chủ hàng số tiền 3.081.098.476 đồng tiền bồi thường và 141.647.727 đồng chi phí giám định. Sau khi bồi thường chủ hàng đã chuyển quyền yêu cầu bồi thường đối với người vận chuyển theo nguyên tắc thế quyền trong bảo hiểm. Quyền này phát sinh trên cơ sở Hợp đồng bảo hiểm, chứng từ bồi thường và văn bản chuyển quyền truy đòi. Do đó BIC có đầy đủ tư cách pháp lý để khởi kiện bị đơn và yêu cầu hoàn trả số tiền đã bồi thường theo quy định của Luật Kinh doanh bảo hiểm.

Đặc biệt, BIC chỉ yêu cầu mức lãi suất 10%/năm, thấp hơn mức lãi suất nợ quá hạn trung bình của các ngân hàng thương mại. Do đó, yêu cầu về lãi suất là hợp lý và phù hợp thực tiễn xét xử. Cụ thể là Quyết định giám đốc thẩm số 05/2023/KDTM-GĐT ngày 20/3/2023 của Tòa án nhân dân cấp cao tại Hà Nội đã nhận định “Phía nguyên đơn có yêu cầu tính lãi 10%/năm do chậm thanh toán tính từ ngày BIC bồi thường cho Công ty CP V3 là ngày 09/02/2018 đến ngày xét xử sơ thẩm 21/12/2021, lãi suất này phù hợp không vượt quá so với quy định của ngân hàng nên cấp phúc thẩm chấp nhận là có căn cứ”.

6. Bản án sơ thẩm số 31/2025/KDTM-ST ngày 29/9/2025 của TAND Khu vực 5 – Hà Nội là có căn cứ và đúng quy định pháp luật. Qua nghiên cứu hồ sơ vụ án cho thấy Tòa án cấp sơ thẩm đã xác định đúng quan hệ pháp luật tranh chấp, thu thập và đánh giá đầy đủ chứng cứ và áp dụng đúng quy định pháp luật. Do đó, không có căn cứ để sửa hoặc hủy bản án sơ thẩm.

Từ những lý do trên, đề nghị Hội đồng xét xử phúc thẩm: Không chấp nhận kháng cáo của Bị đơn. Giữ nguyên Bản án sơ thẩm số 31/2025/KDTM-ST ngày 29/9/2025 của TAND Khu vực 5 – Hà Nội. Buộc Bị đơn thanh toán đầy đủ số tiền bồi thường và lãi chậm trả cho BIC theo bản án sơ thẩm.

**** Đại diện Viện kiểm sát nhân dân thành phố Hà Nội có quan điểm:***

+ Về thủ tục tố tụng:

- Bị đơn kháng cáo trong thời hạn luật định và đã nộp tiền tạm ứng án phí phúc thẩm nên kháng cáo là hợp lệ.

- Thẩm phán và Hội đồng xét xử đã thực hiện đúng các quy định của pháp luật trong quá trình giải quyết vụ án từ thủ tục thụ lý vụ án, thời hạn chuẩn bị xét xử và tiến hành phiên tòa. Thư ký đã làm đầy đủ nhiệm vụ và phổ biến nội quy phiên tòa. Các đương sự đã thực hiện đúng các quy định của pháp luật, đã được trình bày các ý kiến và căn cứ để bảo vệ quyền và lợi ích hợp pháp của mình.

- Về quan hệ pháp luật: Tòa án cấp sơ thẩm xác định quan hệ pháp luật

tranh chấp là “tranh chấp hợp đồng vận chuyển” là chưa chính xác. Bởi lẽ, nguyên đơn trong vụ án là doanh nghiệp bảo hiểm khởi kiện trên cơ sở được bên được bảo hiểm thế quyền đòi bồi thường thiệt hại từ hợp đồng sau khi đã thực hiện nghĩa vụ bồi thường cho người được bảo hiểm theo quy định của Luật Kinh doanh bảo hiểm và Hợp đồng bảo hiểm đã được ký kết. Do đó, quan hệ pháp luật tranh chấp cần được xác định là tranh chấp về bồi hoàn thiệt hại do người thứ ba gây ra trong hoạt động kinh doanh bảo hiểm. Tuy nhiên, Tòa án cấp sơ thẩm đã thu thập, đánh giá đầy đủ chứng cứ, xác định đúng trách nhiệm bồi thường của bị đơn, không làm ảnh hưởng đến bản chất vụ án. Do đó, đề nghị sửa bản án, xác định lại quan hệ tranh chấp của vụ án là “tranh chấp về bồi hoàn thiệt hại do người thứ ba gây ra trong hoạt động kinh doanh bảo hiểm”

+ *Về yêu cầu kháng cáo:*

- *Tài liệu giám định*

Tại phiên tòa phúc thẩm Đại diện theo uỷ quyền của Bị đơn có mâu thuẫn trong việc thừa nhận giá trị pháp lý của các báo cáo giám định. Xét thấy, Công ty G có đăng ký kinh doanh, có tư cách pháp nhân, có giấy phép hoạt động hợp pháp, các giám định viên có bằng cấp phù hợp với nội dung công việc giám định. Hợp đồng vận chuyển có quy định việc giám định do Tập đoàn T5 chỉ định. Quá trình giám định có sự có mặt của thuyền trưởng, thuyền phó của các sà lan bị chìm; tài liệu giám định có ảnh chụp hiện trường, chụp thuyền viên, thuyền trưởng, sử dụng các phương pháp cần thiết để xác định nguyên nhân và tổng số thiệt hại. Phía Bị đơn được nhận báo cáo giám định không có ý kiến gì về các kết luận giám định, cũng không có tài liệu của bên giám định khác để chứng minh cho việc giám định của nguyên đơn là không có căn cứ. Do đó xác định các báo cáo giám định của nguyên đơn có giá trị pháp lý làm căn cứ giải quyết.

- Bị đơn kháng cáo cho rằng nguyên nhân dẫn đến thiệt hại là do khách quan, nằm ngoài ý chí chủ quan của Bị đơn nên không phải chịu trách nhiệm bồi thường cho BIC. Xét thấy, trách nhiệm đảm bảo an toàn cho hàng hóa trong quá trình vận chuyển thuộc trách nhiệm của Bị đơn được quy định tại các điều 2.2 và 8.2 của hợp đồng vận chuyển.

Căn cứ K1Đ156 Bộ luật Dân sự 2015 quy định về sự kiện bất khả kháng và Điều 6.5 Hợp đồng vận chuyển quy định: “Ngoại trừ nghĩa vụ thanh toán các khoản tiền liên quan đến hàng hóa, dịch vụ đã được thực hiện trước thời điểm xảy ra bất khả kháng và/hoặc các khoản tiền khác (nếu có), bên vi phạm các nghĩa vụ theo hợp đồng này *do sự kiện bất khả kháng sẽ được miễn trách nhiệm*”. Như vậy chỉ với các trường hợp bất khả kháng dẫn đến việc miễn trách nhiệm bồi hoàn, còn nguyên nhân khách quan không phải là căn cứ để miễn trách nhiệm bồi hoàn của Bị đơn.

Tại Điều 6 của Hợp đồng vận chuyển cũng quy định về các trường hợp bất khả kháng. Xét các nguyên nhân gây ra tổn thất trong các báo cáo giám định do các va chạm với vật thể ngầm hoặc do va chạm với phương tiện khác. Các nguyên nhân này không phải là nguyên nhân bất khả kháng, không thuộc các trường hợp

được các bên thỏa thuận là bất khả kháng để miễn bồi thường đã được nêu cụ thể trong hợp đồng. Do đó không có căn cứ để miễn trách nhiệm bồi thường của bị đơn đối với yêu cầu hoàn trả tiền bồi thường của nguyên đơn.

- *Về xác định trách nhiệm bồi thường:*

Theo quy định tại Điều 7.1 của các Hợp đồng vận chuyển; Khoản 1 Điều 541 Bộ Luật dân sự 2015 Trách nhiệm bồi thường thiệt hại đối với Hợp đồng vận chuyển tài sản; điểm e Khoản 1 Điều 20 Luật kinh doanh bảo hiểm 2022; điểm a khoản 1 Điều 54 Luật kinh doanh bảo hiểm 2022; các giấy biên nhận và thế quyền của Tập đoàn T5; Điều 19 Quyết định 0212/30.01.2019 của BIC ban hành quy tắc bảo hiểm hàng hóa vận chuyển trong lãnh thổ VN nên Tổng Công ty vận tải thủy phải thanh toán lại cho BIC số tiền đã bồi thường tổn thất hàng hóa cho Tập đoàn T5 với tổng số tiền của 5 vụ tai nạn là **3,081,098,476** đồng.

- *Đối với chi phí giám định:* Xét thấy đây là khoản chi phí thực tế phát sinh nhằm xác định nguyên nhân và mức độ thiệt hại của hàng hóa, phục vụ việc giải quyết bồi thường. BIC đã thanh toán chi phí giám định thể hiện qua hóa đơn của công ty giám định xuất cho BIC. Tuy nhiên phạm vi thế quyền của TKV cho BIC chỉ tới *mức số tiền bồi thường*. Do đó việc BIC yêu cầu thanh toán số tiền này là chưa có căn cứ.

- *Về yêu cầu tính lãi chậm trả của BIC là 10%/năm:* Căn cứ Điều 357 và Điều 468 Bộ luật dân sự năm 2015, Điều 306 Luật thương mại năm 2005, Điều 11 Nghị quyết 01/2019/NQ-HĐTP, theo đó, trường hợp bên có nghĩa vụ chậm thực hiện nghĩa vụ trả tiền thì phải trả lãi đối với số tiền chậm trả. Trong vụ án, sau khi BIC thực hiện bồi thường và được thế quyền hợp pháp từ Tập đoàn T5 thì Tổng Công ty V2 có nghĩa vụ hoàn trả số tiền tương ứng nhưng đã không thực hiện, thể hiện qua việc từ chối thanh toán. Do đó, phải chịu lãi chậm trả theo quy định của pháp luật. *Về lãi suất theo quy định* Điều 302 Luật thương mại năm 2005, Điều 11 Nghị quyết 01/2019/NQ-HĐTP, thì “**Mức lãi suất chậm trả đối với số tiền chậm trả được xác định dựa theo mức lãi suất nợ quá hạn trung bình trên thị trường của ít nhất 03 (ba) ngân hàng thương mại có trụ sở, chi nhánh hoặc phòng giao dịch tại tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương nơi Tòa án đang giải quyết, xét xử tại thời điểm thanh toán (thời điểm xét xử sơ thẩm)**”. Tuy nhiên, tại cấp sơ thẩm, trong hồ sơ không thể hiện biểu lãi suất ngân hàng mà BIC cung cấp tại thời điểm xét xử sơ thẩm. Tòa án chấp nhận lãi suất 10% là chưa đủ cơ sở. Tại cấp phúc thẩm, nếu các bên không có ý kiến với lãi suất 10%, đề nghị HĐXX giữ nguyên mức lãi suất này.

Từ các phân tích và nhận định trên, Đề nghị Hội đồng xét xử: Chấp nhận một phần kháng cáo của bị đơn, sửa án sơ thẩm về tổng số tiền bồi thường thiệt hại VTT phải thanh toán cho BIC; xem xét số tiền lãi chậm thanh toán (sau khi có căn cứ xác định lãi suất và số tiền gốc phải thanh toán); sửa quan hệ pháp luật tranh chấp: tranh chấp về bồi hoàn thiệt hại do người thứ ba gây ra trong hoạt động kinh doanh bảo hiểm hoặc tranh chấp bồi hoàn thiệt hại do người thứ 3 gây ra phát sinh từ hợp đồng vận chuyển.

+ Án phí: Bị đơn không phải chịu án phí phúc thẩm

Căn cứ vào các tài liệu có trong hồ sơ, đề nghị HĐXX chấp nhận một phần kháng cáo đối với chi phí giám định, Không chấp nhận kháng cáo đối với số tiền gốc và lãi.

NHẬN ĐỊNH CỦA TÒA ÁN:

Sau khi nghiên cứu các tài liệu có trong hồ sơ vụ án đã được thẩm tra tại phiên toà và căn cứ vào kết quả tranh luận tại phiên toà, sau khi nghe ý kiến của Kiểm sát viên, Hội đồng xét xử nhận định:

1. Về tố tụng:

1.1. Về quyền kháng cáo: Ngày 29/09/2025 Toà án nhân dân khu vực 5 – Hà Nội tiến hành xét xử sơ thẩm, ngày 09/10/2025 Tổng Công ty V2 có đơn kháng cáo bản án kinh doanh thương mại sơ thẩm. Xét thấy, đơn kháng cáo của Tổng Công ty V2 có hình thức và nội dung phù hợp với Điều 272 BLTTDS, nằm trong thời hạn kháng cáo và đã nộp tiền tạm ứng án phí phúc thẩm nên việc kháng cáo là hợp lệ.

1.2. Quan hệ pháp luật: Tranh chấp xuất phát từ Hợp đồng nguyên tắc bảo hiểm hàng hóa trong quá trình vận chuyển giữa Tập đoàn C3 (T5) và Tổng Công ty B1 (BIC); Hợp đồng vận chuyển than bằng đường thủy giữa Tập đoàn T5 và Tổng công ty V2. Sau khi BIC bồi thường theo hợp đồng bảo hiểm hàng hóa, Tập đoàn T5 có ủy quyền BIC thế quyền khởi kiện Tổng Công ty V2 sau khi đã thực hiện nghĩa vụ bồi thường cho người được bảo hiểm theo quy định của Luật Kinh doanh bảo hiểm và Hợp đồng bảo hiểm đã được ký kết. Các Hợp đồng được ký giữa các doanh nghiệp có đăng ký kinh doanh và vì mục đích lợi nhuận; căn cứ khoản 1 Điều 30 Bộ luật tố tụng dân sự, xác định quan hệ pháp luật tranh chấp là tranh chấp về bồi hoàn thiệt hại do người thứ ba gây ra trong hoạt động kinh doanh bảo hiểm. Tòa án cấp sơ thẩm xác định quan hệ pháp luật tranh chấp là “tranh chấp hợp đồng vận chuyển” là chưa chính xác. Tuy nhiên, Tòa án cấp sơ thẩm vẫn thu thập, đánh giá đầy đủ chứng cứ, xác định đúng trách nhiệm bồi thường của bị đơn, không làm ảnh hưởng đến bản chất vụ án. Do đó, Toà án cấp sơ thẩm cần rút kinh nghiệm.

1.3. Thẩm quyền giải quyết: Theo giấy chứng nhận đăng ký doanh nghiệp, bị đơn là Tổng Công ty V2 có trụ sở Số A, N, phường B, Quận L, thành phố Hà Nội. (Nay là phường B, thành phố Hà Nội). Căn cứ Điều 30, Điều 35, Điểm a khoản 1 Điều 39 Bộ luật tố tụng dân sự, Tòa án nhân dân khu vực 5- Hà Nội thụ lý, giải quyết là đúng thẩm quyền.

1.4. Về phạm vi xét xử phúc thẩm: Tại phiên toà phúc thẩm Tổng Công ty V2 kháng cáo toàn bộ bản án kinh doanh thương mại sơ thẩm số 31/2025/KDTM-ST ngày 29/9/2025 của Tòa án nhân dân khu vực 5- Hà Nội. Căn cứ điều 293 Bộ luật tố tụng dân sự, Hội đồng xét xử phúc thẩm xem xét lại toàn bộ bản án có kháng cáo.

II. Về yêu cầu kháng cáo:

Tài liệu có trong hồ sơ vụ án thể hiện: Tập đoàn T5 và BIC ký Hợp đồng nguyên tắc bảo hiểm hàng hóa số 44/HĐBH-TNĐ-TKV-BIC ngày 18/01/2023 về việc bảo hiểm cho hàng hóa (than) của Tập đoàn T5. Đồng thời Tập đoàn T5 ký với Tổng Công ty V2 các Hợp đồng vận chuyển than bằng đường thủy số 78 HDVC/TKV-VIVASO ngày 28/2/2023, số 81 HDVC/TKV-VIVASO ngày 28/2/2023 và số 99 HDVC/TKV-VIVASO ngày 09/3/2023. Xét việc ký kết hợp đồng bảo hiểm và các hợp đồng nguyên tắc do người đại diện theo pháp luật của các Công ty thực hiện trên cơ sở tự nguyện, không bị ép buộc, nội dung thỏa thuận phù hợp quy định của pháp luật, không trái đạo đức xã hội, nên các hợp đồng đã ký kết có hiệu lực pháp luật, làm phát sinh quyền và nghĩa vụ của các bên tham gia ký kết hợp đồng.

Về tư cách khởi kiện của Tổng Công ty B1: Theo Giấy biên nhận và thế quyền, Tập đoàn C3 (Tập đoàn T5) chuyển quyền cho Tổng Công ty B1 theo giấy biên nhận và thế quyền. Theo quy định tại khoản 2 Điều 365 Bộ luật dân sự: “*Khi bên có quyền yêu cầu chuyển giao quyền yêu cầu cho người thế quyền thì người thế quyền trở thành bên có quyền yêu cầu*”. Do đó Tổng Công ty B1 có quyền khởi kiện Tổng Công ty vận tải thủy tại Tòa án theo quy định của pháp luật.

Về giá trị pháp lý của Báo cáo giám định: tại phiên toà phúc thẩm, người đại diện của bị đơn không thống nhất và công nhận giá trị của các báo cáo giám định (các Báo cáo giám định số 23110138/HH ngày 29/06/2023, Báo cáo giám định số 23110323/HH, ngày 29/11/2023 và Báo cáo giám định số 24110012/HH, ngày 22/02/2024 của Công ty CP G; Báo cáo giám định cuối số tham chiếu 23/05/0914/HP/CT ngày 11/7/2023 và Báo cáo giám định cuối số tham chiếu 24/02/0399/HP/CT ngày 14/5/2024 Công ty TNHH G) với lý do..... Xét thấy, mục 8.2 của Hợp đồng vận chuyển than bằng đường thủy giữa Tập đoàn T5 và Tổng Công ty V2 có thỏa thuận “*Khi có tổn thất than vì bất kỳ lý do nào, Bên vận chuyển phải thông báo ngay cho TKV bằng văn bản trong vòng 24 giờ kể từ khi còn thất xảy ra và phải cùng TKV và các bên liên quan xác định rõ nguyên nhân gây ra tổn thất, đồng thời phải cung cấp thông tin và tài liệu cần thiết có liên quan đến tổn thất cho TKV và công ty B4 (than)*”. Như vậy, Hợp đồng vận chuyển có quy định về việc Tổng Công ty vận tải thủy có trách nhiệm và phối hợp với bên bảo hiểm và giám định do Tập đoàn T5 chỉ định, việc này phù hợp với thực tế là trong quá trình giám định có sự tham gia của thuyền trưởng, thuyền phó, thuyền viên của các sà lan bị chìm; tài liệu giám định có ảnh chụp hiện trường, chụp thuyền viên, thuyền trưởng, sử dụng các phương pháp cần thiết để xác định nguyên nhân và tổng số thiệt hại. Đồng thời Công ty CP G và Công ty TNHH G là các đơn vị giám định được thành lập hợp pháp theo pháp luật Việt Nam, có đăng ký kinh doanh, có giấy phép hoạt động hợp pháp, các giám định viên có bằng cấp phù hợp với nội dung công việc giám định, và được BIC chỉ định giám định có toàn quyền thực hiện việc giám định tổn thất để xác định nguyên nhân và mức độ

tổn thất theo Luật kinh doanh bảo hiểm và chịu trách nhiệm về tính chính xác của kết quả và kết luận trong Báo cáo giám định. Các báo cáo giám định trên đã được gửi cho bị đơn và bị đơn không có khiếu nại. Theo quy định tại Điều 48 Luật kinh doanh Bảo hiểm quy định: *"Trong trường hợp các bên không thống nhất về nguyên nhân và mức độ tổn thất có thể trưng cầu giám định viên độc lập, trừ trường hợp có thỏa thuận khác trong bảo hiểm. Trong trường hợp các bên không thỏa thuận được việc trưng cầu giám định viên độc lập thì một trong các bên được yêu cầu Tòa án nơi xảy ra tổn thất cư trú của người được bảo hiểm chỉ định giám định viên độc lập. Kết luận của giám định viên độc lập có giá trị bắt buộc đối với các bên"*. Do đó xác định các báo cáo giám định của nguyên đơn có giá trị pháp lý làm căn cứ giải quyết.

Về yêu cầu kháng cáo của Tổng Công ty V2 cho rằng tổn thất do nguyên nhân khách quan nên Tổng Công ty V2 không phải chịu trách nhiệm bồi thường. Xét tài liệu có trong hồ sơ vụ án thấy nguyên nhân gây ra tổn thất như sau:

1. *Đối với vụ việc xảy ra vào ngày 14/05/2023 Đối với Tàu TĐ 06-NĐ Báo cáo giám định số 23110138/HH, ngày 29/06/2023 của Công ty CP G có xác định nguyên nhân: Do sự lơ là, chủ quan thuyền viên trên tàu tự hành (không rõ tên phương từ cổ từ hành chính) trong khi điều động, hành trình qua khu vực neo đậu của cảng thủy nội địa Hà Hùng A2: Đã va chạm mạnh gây rách thủng phần thân vỏ mạn trái của sà lan "SD-21ND" khiến cho sà lan nổi trên bị lật úp và kéo theo sà lan "SD-22ND" cùng hàng hóa bị chìm đắm hoàn toàn tại Km10+200 bờ phải sông Đ, thuộc địa phận Xã Gia Đức, Huyện Thủy Nguyên, Tp. Hải Phòng.*

Tại Trang 21/42 của Bản báo cáo giám định thông tin lời khai của thuyền viên Đoàn tàu đẩy *"Vào khoảng thời gian từ 01h30 đến 02h00 ngày 14/05/2023, Đoàn tàu đẩy "TĐ36-3" đột nhiên bị rung lắc và thuyền viên ca trực nghe thấy tiếng động mạnh phía mũi của đoàn tàu đẩy, ngay lập tức các thuyền viên đã đi kiểm tra và phát hiện có một tàu tự hành đâm phía mũi."*

Tại T của Bản báo cáo giám định thể hiện ý kiến đánh giá về công tác cảnh giới *"Nhiệm vụ của thuyền viên khi phương tiện neo đậu cảnh giới để sớm phát hiện tàu thuyền hoạt động lân cận hoặc khoảng cách của thuyền đi ngược chiều còn cần quan tâm theo dõi và đánh giá được nguy cơ có thể tiềm ẩn cũng như thông báo sớm bằng tín hiệu cho thuyền trưởng biết. Trong trường hợp này, thuyền viên tàu đẩy "TĐ36-3" chỉ phát hiện bị đâm va sau khi nhận thấy tiếng động mạnh ở phía mũi của đoàn tàu đẩy và đã nhanh chóng đi kiểm tra... Trong quá trình trực ca cảnh giới trên đoàn tàu đẩy sà lan, đặc biệt vào khoảng thời gian tối đêm, tầm nhìn hạn chế, thuyền viên ca trực có thể sử dụng âm hiệu, tín hiệu đèn pha của tàu đẩy cũng như vật khác như đèn pin tay để chiếu sáng, cảnh báo nếu như phát hiện tàu mục tiêu từ xa. Tuy nhiên trong trường hợp này Thuyền viên – Nguyễn Văn P đã thiếu cẩn thận đối với các vật dụng nói trên trong ca trực cảnh giới để phát hiện được tên phương tiện/số đăng ký hành chính đã va chạm với đoàn tàu"*.

2- Đối với vụ việc xảy ra vào ngày 20/09/2023 Đối với Tàu TĐ 04-NĐ Báo cáo giám định cuối số tham chiếu 23/05/0914/HP/CT ngày 11/7/2023 Công ty TNHH G có xác định nguyên nhân: Trong khi hành trình đi trả hàng, đáy sà lan SĐ 12 NĐ thuộc đoàn TĐ 04 NĐ bị va chạm với vật thể ngầm không xác định dẫn đến thùng đáy, nước xâm nhập vào sà lan làm sà lan bị đắm gây nên tổn thất hàng hóa vận chuyển trên sà lan với mức độ đã được xác định như trên”.

Tại trang 8/18 của Bản báo cáo giám định theo ý kiến của thuyền viên “Thủy thủ Hoàng Văn C2 đi kiểm tra các khoang kết của sà lan (kiểm tra từ lái lên mũi đoàn) phát hiện sà lan SĐ 12 NĐ nghiêng sang bên trái (xuống mức khoảng 5cm) đã mở nắp hầm kiểm tra phát hiện trong hầm có nước cao khoảng 30-40 cm thông báo cho thuyền trưởng và xuống kết kiểm tra. Khi vào trong hầm mũi mạn trái phát hiện có khoảng 4 vị trí nước đang ùn lên ở tôn mạ dây và có đất, cát, đã chui vào. Do nước ùn vào phía bên trong khoang kết nên không nhìn thấy tình trạng lỗ thủng, thuyền viên lấy giẻ nhét vào nhưng không được”.

Tại trang 14/18 của Bản báo cáo giám định thể hiện ý kiến Kết luận “Như vậy, tổn thất của lô hàng Than 66.1 vận chuyển sà lan SĐ 12 NĐ thuộc đoàn phương tiện TĐ 04 NĐ tại sự cố ngày 11/05/2023 thuộc trách nhiệm của Hợp đồng bảo hiểm số 44/HĐBH-TND-TKV-BIC ngày 18/01/2023”.

3 - Đối với vụ việc xảy ra vào ngày 20/09/2023 Đối với Tàu TĐ 82-4 Báo cáo giám định số 23110323/HH, ngày 29/11/2023 của Công ty CP G có nội dung.

Từ kết quả giám định thực tế tại hiện trường cùng các phân tích tên nhận định: Trong quá trình điều động lai dắt 02 sà lan (SĐ197-4) và (SĐ198-4) ra vị trí neo đậu, sà lan (SĐ197-4) đã va chạm với vật thể ngầm không xác định được dưới nước gây ra rách thùng phần tôn hông mo bên mạn trái của sà lan, dẫn đến nước vào bên trong khoang kết mạn trái gây ra chìm đắm ngòi cạn. Đồng thời kéo theo sà lan còn lại (SĐ198-4) thuộc Đoàn tàu đầy “TĐ82-4” cùng hàng hóa xếp trên bị chìm đắm như thực tế.

Tại trang 6/34 ông Tiêu Hoàng T3 - thuyền trưởng đoàn tàu đầy khai báo “Vào khoảng 02h15 ngày 20/09/2023, thuyền viên trong ca trực (Ông Nguyễn Văn V1 - thuyền phó và ông Nguyễn Đức H4 - thủy thủ) phát hiện nước ngập lên mặt boong và 02 sà lan (SĐ197-4 và SĐ198-4) có dấu hiệu chìm dần. Thuyền viên trực ngay lập tức thông báo cho Thuyền trưởng và các thuyền viên còn lại được biết”.

Tại trang 24/34 của Báo cáo giám định thể hiện về thông tin cảnh giới “.. Chỉ phát hiện được sự thay đổi trạng thái cân bằng, ổn định của 02 sà Lan (SĐ197-4 và SĐ 198-4) khi nước ngập tới boong”.

4 - Đối với vụ việc xảy ra vào ngày 10/01/2024 Đối với Tàu TĐ 39-3 Báo cáo giám định số 24110012/HH, ngày 22/02/2024 của Công ty TNHH G có nội dung:

Kết luận: phần tôn đáy thông mo mạn phải phía mũi của sà lan SĐ 45-3 đã có va chạm với vật thể ngầm (phần chân đế của trụ cầu nằm dài đặc ngầm) dưới nước gây ra tình trạng chảy xước, biến dạng và rách thùng dẫn đến nước xâm nhập vào bên trong khoang kết gây ra chìm đắm.

Tại trang 20/27 của Báo cáo giám định “Nhu vậy, sau khi 04 sà lan được đầu thành đoàn đôi để hành trình, Đoàn tàu đẩy sà lan (TĐ39-3; SD42-3; SD43-3; SD44-3; SD45-3) có tổng chiều dài là 107,70 mét. Việc điều động đối với Đ tàu đẩy sà lan sẽ có nhiều khó khăn hơn đối với sà lan tự hành do các kết nối giữa các sà lan và đoàn tàu đẩy chỉ là dây cáp”.

Tại trang 27/27 của Báo cáo giám định “Tuy nhiên, NORI HN đánh giá Thuyền trưởng của Đoàn tàu đẩy “TĐ39-3” khi điều động hành trình qua khu vực gầm cầu H, chưa đánh giá hết được nguy cơ tiềm ẩn do ảnh hưởng của tác động dòng chảy tại khu vực này để đưa ra biện pháp xử lý phù hợp và tránh va chạm với phần chân đế bên ngoài của trụ cầu H nằm dài rác ngầm dưới nước”.

5. Đối với vụ việc xảy ra vào hồi 10 giờ 50 phút ngày 03/02/2024 Đối với Tàu TD 32 TT Báo cáo giám định cuối số tham chiếu 24/02/0399/HP/CT, ngày 14/5/2024 Công ty TNHH G, nguyên nhân do: Trong quá trình hành trình từ cụm C đi cảng Nhà máy P2 để trả hàng, khi đi đến khu vực Km33+100 sông T. TP B, đáy mạn phải sau lái của sà lan TSD-62 va chạm với vật thể ngầm không xác định dẫn đến bục thủng, nước tràn vào khoang cách ly nhưng thuyền viên đoàn sà lan chỉ phát hiện ra nước vào khoang cách ly mạn trái phía mũi và tập trung xử lý chống thủng tại vị trí này, không phát hiện vết bục thủng bên mạn phải sau lái nên việc chống thủng không hiệu quả, dẫn đến sà lan TSD-62 bị chìm xuống nhanh kéo theo sà lan TSD-64 (thuyền viên không kịp thả dây nối ghép với sà lan TSD-62) chìm theo gây tổn thất cho hàng hóa như đề cập ở trên.

Tại Điều 6. Hợp đồng vận chuyển giữa Tổng Công ty V2 và Tập đoàn T5 có quy định:

6.1. “Sự kiện bất khả kháng là bất kỳ sự kiện, hoàn cảnh hay tình huống nào xảy ra một cách khách quan sau khi ký hợp đồng này, không thể khắc phục được, nằm ngoài tầm kiểm soát và khả năng lường trước của các bên, làm bên bị ảnh hưởng không thể thực hiện được một phần hay toàn bộ nghĩa vụ của mình theo Hợp đồng, mặc dù đã áp dụng mọi biện pháp cần thiết và khả năng cho phép”.

6.2. Sự kiện bất khả kháng bao gồm các sự kiện, hoàn cảnh hay tình huống hoặc tương tự các sự kiện, hoàn cảnh hay tình huống như liệt kê dưới đây và thỏa mãn các quy định tại Khoản 6.1 Điều này:

(a) Bão, gió lốc, lũ lụt, hạn hán, động đất, sóng thần, thời tiết khắc nghiệt bất thường hoặc bất kỳ một thiên tai nào khác;

(b) Cháy, nổ, dịch bệnh phải cách ly theo quy định của các cơ quan chức năng;

(c) Chiến tranh (tuyên bố hoặc không tuyên bố), xâm lược, xung đột vũ trang, hoặc các hành động thù địch của nước ngoài;

(d) Hành động khủng bố, phong tỏa, cấm vận, bạo loạn, nổi loạn, phá hoại

(e) Bãi công, đình công, tấn công, phong tỏa mỏ than, nhà máy;

(1) Quyết định của cơ quan quản lý nhà nước có thẩm quyền.”

Theo quy định tại khoản 1 Điều 156 Bộ luật dân sự 2015: “...*Sự kiện bất khả kháng là sự kiện xảy ra một cách khách quan, không thể lường trước được và không thể khắc phục được mặc dù đã áp dụng mọi biện pháp cần thiết và khả năng cho phép...*”.

Như vậy, “nguyên nhân do va chạm với vật thể ngầm” không phải là sự kiện bất khả kháng được loại trừ theo quy định tại Điều 6 của Hợp đồng vận chuyển. Theo các báo cáo giám định nguyên nhân dẫn đến chìm sà lan của 05 vụ việc nêu trên có một phần lỗi của thủy thủ đoàn, như không phát hiện kịp thời sự va chạm, thiếu mẫn cán trong ca trực..

Mặt khác trong các hợp đồng đã ký giữa Tập đoàn T5 với Tổng Công ty V2 có thỏa thuận:

Tại khoản 2 Điều 2 “*đảm bảo an toàn hàng hoá trong quá trình vận chuyển*”; Tại mục 8.2 “*Chủ phương tiện chịu trách nhiệm bảo quản, đảm bảo an toàn hàng hóa về chất lượng, khối lượng trong suốt quá trình xếp hàng, vận chuyển và dỡ hàng tại cảng dỡ*”.

Tại điểm a khoản 1 Điều 7 Hợp đồng vận chuyển giữa Tổng Công ty V2 và Tập đoàn T5 đã ghi nhận “*Bên vận chuyển phải bồi thường cho TKV toàn bộ giá trị hàng hóa bị tổn thất bao gồm nhưng không giới hạn các nguyên nhân sau: sai sót của thuyền trưởng, thủy thủ trong quá trình điều khiển phương tiện, va chạm với bên thứ ba, lỗi kỹ thuật của phương tiện. Bên vận chuyển vi phạm Luật Hàng hải hoặc luật giao thông đường thủy nội địa, sử dụng phương tiện không đảm bảo điều kiện an toàn, làm thay đổi thiết kế kỹ thuật của phương tiện, xếp hàng quá tải, làm mất niêm phong kẹp chỉ dẫn đến tổn thất*”.

Theo quy định tại khoản 3 Điều 541 Bộ luật dân sự 2015 về trách nhiệm bồi thường thiệt hại: “1. *Bên vận chuyển phải bồi thường thiệt hại cho bên thuê vận chuyển nếu để tài sản bị mất hoặc hư hỏng, trừ trường hợp quy định tại khoản 3 Điều 536 của Bộ luật này.*”.

“3. *Trường hợp bất khả kháng dẫn đến tài sản vận chuyển bị mất, hư hỏng hoặc bị hủy hoại trong quá trình vận chuyển thì bên vận chuyển không phải chịu trách nhiệm bồi thường thiệt hại, trừ trường hợp có thỏa thuận khác hoặc pháp luật có quy định khác*”.

Theo quy định điểm d khoản 2 Điều 87 Luật Giao thông đường thủy nội địa quy định: *Bồi thường thiệt hại cho người thuê vận tải do mất mát hư hỏng toàn bộ hoặc một phần hàng hóa xảy ra trong quá trình vận tải từ lúc nhận hàng hóa đến lúc giao hàng.*

Theo quy định điểm e Khoản 1 Điều 20 Luật kinh doanh bảo hiểm 2022 quy định Doanh nghiệp bảo hiểm có quyền “*Yêu cầu người thứ ba bồi hoàn số tiền mà doanh nghiệp B5, chi nhánh doanh nghiệp B5 đã bồi thường cho người được bảo hiểm đối với thiệt hại về tài sản; lợi ích kinh tế hoặc nghĩa vụ thực hiện hợp đồng hoặc nghĩa vụ theo pháp luật; trách nhiệm dân sự do người thứ ba gây ra*” và điểm a khoản 1 Điều 54 Luật kinh doanh bảo hiểm 2022 quy định: “*Sau khi doanh*

nghiệp B5, chi nhánh doanh nghiệp B5 nước ngoài trả tiền bồi thường, người được bảo hiểm có trách nhiệm chuyển cho doanh nghiệp B5, chi nhánh doanh nghiệp B5 nước ngoài quyền yêu cầu người thứ ba bồi hoàn số tiền mà doanh nghiệp đã bồi thường”.

BIC đã bồi thường tổn thất hàng hóa cho Tập đoàn C3 – Công ty K vận và Cảng C với số tiền 3,081,098,476 đồng và nhận thế quyền từ Tập đoàn T5 để truy đòi người vận chuyển là Tổng Công ty vận tải thủy theo quy định. Do đó, Tòa án cấp sơ thẩm chấp nhận yêu cầu khởi kiện là có căn cứ pháp luật.

Đối với số tiền Chi phí giám định với tổng số tiền của 05 vụ là 141,647,727 đồng. Theo quy định tại Điều 48 Luật kinh doanh Bảo hiểm quy định: *"Khi xảy ra sự kiện bảo hiểm, doanh nghiệp B5 hoặc người được doanh nghiệp B5 thực hiện việc giám định tổn thất để xác định nguyên nhân và tổn thất. Chi phí giám định tổn thất do doanh nghiệp bảo hiểm chịu"*. Tại phiên tòa phúc thẩm đại diện nguyên đơn có ý kiến là Công ty G đã xuất hóa đơn giá trị gia tăng cho BIC nên việc Tòa án cấp sơ thẩm chấp nhận yêu cầu của BIC là chưa đúng với quy định tại Điều 48 Luật kinh doanh Bảo hiểm, có căn cứ để chấp nhận yêu cầu kháng cáo của Tổng Công ty V2.

Đối với yêu cầu kháng cáo về số tiền lãi, HĐXX phúc thẩm thấy Luật kinh doanh bảo hiểm không quy định về tiền lãi, trong hợp đồng vận chuyển giữa Tập đoàn T5 và Tổng công ty V2 thủy không thỏa thuận tiền lãi.

Tại Giấy biên nhận và Thế quyền có nội dung *“Vì đã nhận được số tiền thanh toán này, chúng tôi đồng ý chuyển quyền và thế nhiệm cho Tổng Công ty B1 (V2), tới mức số tiền bồi thường, tất cả quyền hạn của chúng tôi có liên quan đến lô hàng được bảo hiểm nêu trên và cho BIC được hưởng đầy đủ quyền hạn và mọi sự giúp đỡ khi BIC yêu cầu để thực hiện quyền đó nhân danh chúng tôi hoặc BIC với chi phí thuộc về BIC”*.

Trong các Công văn của BIC gửi Tổng Công ty vận tải thủy, BIC yêu cầu bị đơn thanh toán số tiền đã bồi thường hàng hóa và chi phí giám định, không có yêu cầu tiền lãi nếu chậm thanh toán.

Theo quy định tại khoản 2 Điều 365 Bộ luật dân sự năm 2015: *“Khi bên có quyền yêu cầu chuyển giao quyền yêu cầu cho người thế quyền thì người thế quyền trở thành bên có quyền yêu cầu”* và *“Người chuyển giao quyền yêu cầu phải thông báo bằng văn bản cho bên có nghĩa vụ biết về việc chuyển giao yêu cầu”*. Tài liệu có trong hồ sơ, cũng như tại phiên tòa phúc thẩm Tổng công ty V2 - CTCP không nhận được thông báo nào của Tập đoàn T5. Như vậy việc Tòa án cấp sơ thẩm chấp nhận yêu cầu tính lãi của BIC là vượt quá phạm vi thế quyền, nên có căn cứ chấp nhận yêu cầu kháng cáo của Tổng công ty V2.

Từ những phân tích trên, có căn cứ chấp nhận một phần yêu cầu kháng cáo của Tổng công ty V2, sửa bản án sơ thẩm của Tòa án nhân dân khu vực 5.

- Về án phí sơ thẩm: Tổng công ty V2 phải chịu án phí đối với số tiền 3,081,098,476 đồng, Tổng Công ty Cổ phần B phải chịu án phí đối với phần yêu cầu không được chấp nhận.

- Về án phí phúc thẩm: Do kháng cáo được chấp nhận một phần nên Tổng Công ty V2 - CTCP không phải chịu án phí phúc thẩm.

Từ những nhận định trên!

QUYẾT ĐỊNH

Căn cứ: - Khoản 2 Điều 308 Bộ luật tố tụng dân sự.

- Nghị quyết số 326/2016 UBTVQH của Ủy ban thường vụ Quốc Hội quy định về mức thu, miễn, giảm, thu, nộp, quản lý, sử dụng án phí, lệ phí Tòa án.

Xử:

1. Chấp nhận một phần yêu cầu kháng cáo của Tổng Công ty V2, sửa bản án kinh doanh thương mại sơ thẩm số 31/2025/KDTM-ST ngày 29/09/2025 của Tòa án nhân dân khu vực 5 - Hà Nội như sau:

1.1. Chấp nhận một phần yêu cầu khởi kiện Tổng Công ty Cổ phần B (Tổng Công ty B1) đối với Tổng Công ty V2. Buộc Tổng Công ty V2 phải trả cho Tổng Công ty Cổ phần B số tiền đã bồi thường hàng hóa: 3,081,098,476 đồng;

1.2. Không chấp nhận yêu cầu khởi kiện Tổng Công ty Cổ phần B (Tổng Công ty B1) đối với Tổng Công ty V2 về yêu cầu trả số tiền chi phí giám định 141,647,727 đồng; số tiền lãi chậm trả 419,037,794 đồng.

Kể từ ngày người được thi hành án làm đơn yêu cầu thi hành án người phải thi án còn phải trả tiền lãi trên số tiền chậm trả theo mức lãi suất 10%/năm.

2. Về án phí:

2.1. Về án phí sơ thẩm:

- Tổng Công ty Cổ phần B (Tổng Công ty B1) phải chịu 28.034.000 đồng án phí Kinh doanh thương mại sơ thẩm, được trừ vào 48.227.000 đồng tiền tạm ứng án phí đã nộp theo biên lai ký hiệu BLTU/23 số 0051796 ngày 10/04/2025 của Chi cục Thi hành án dân sự quận Long Biên (nay là Phòng Thi hành án khu vực 5 – Hà Nội), Tổng Công ty Cổ phần B được nhận lại số tiền là 20.193.000 đồng.

- Tổng Công ty V2 phải chịu 93.621.000 đồng án phí Kinh doanh thương mại sơ thẩm.

2.2. Về án phí phúc thẩm: Tổng Công ty V2 không phải chịu án phí phúc thẩm, hoàn trả Tổng Công ty V2 – CTCP số tiền 2.000.000 đồng tạm ứng án phí phúc thẩm đã nộp theo biên lai ký hiệu BLTU/25E số 0017805 ngày 27/11/2025 của Thi hành án dân sự thành phố Hà Nội.

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 dân sự có quyền thỏa thuận việc 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 Điều 30 Luật thi hành án dân sự.

Bản án phúc thẩm có hiệu lực kể từ ngày tuyên án (ngày 06/04/2026).

Nơi nhận:

- VKSND TP. Hà Nội;
- TAND khu vực 5 – Hà Nội;
- THADS TP. Hà Nội;
- Dương sự.
- Lưu.

TM. HỘI ĐỒNG XÉT XỬ PHÚC THẨM
Thẩm phán - Chủ tọa phiên tòa

Nguyễn Đức Lập