TÒA ÁN NHÂN DÂN CẤP CAO TẠI THÀNH PHỐ HỒ CHÍ MINH	**CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM** **Độc lập - Tự do - hạnh phúc**

Bản án số: 09/2021/KDTM - PT
Ngày: 22 - 01 - 2021
V/v *"Tranh chấp bồi thường thiệt hại ngoài hợp đồng".*

NHÂN DANH
NƯỚC CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM

TÒA ÁN NHÂN DÂN CẤP CAO TẠI THÀNH PHỐ HỒ CHÍ MINH

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

ThẩmPhán - Chủ tọa phiên tòa: Ông Nguyễn Văn Tửu

Các ThẩmPhán: Ông Phan Đức Phương

Bà Huỳnh Thanh Duyên

***- Thư ký phiên tòa*:** Bà Nguyễn Thị Mỹ Dung – Thư ký Tòa án nhân dân cấp cao tại thành phố Hồ Chí Minh.

- Đại diện Viện kiểm sát nhân dân cấp cao tại thành phố Hồ Chí Minh tham gia phiên tòa: Bà Phạm Thị Hồng Đào - Kiểm sát viên.

Ngày 22 tháng 01 năm 2021, tại trụ sở Tòa án nhân dân cấp cao tại thành phố Hồ Chí Minh xét xử phúc thẩm công khai vụ án thụ lý số: 35/2020/TLPT- KDTM, ngày 26 tháng 3 năm 2020. Về việc tranh chấp bồi thường thiệt hại ngoài hợp đồng. Do bản án kinh doanh thương mại sơ thẩm số: 1719/2019/KDTM-ST ngày 22 tháng 11 năm 2019 của Tòa án nhân dân Thành phố Hồ Chí Minh bị kháng cáo.

Theo Quyết định đưa vụ án ra xét xử phúc thẩm số: 3359/2020/QĐ-PT, ngày 24 tháng 8 năm 2020, giữa các đương sự:

Nguyên đơn: Công ty TNHH Quốc Tế LP (gọi tắt là: Nguyên đơn).

Địa chỉ: 6/266 TNH, phường NN, quận LC, thành phố Hải Phòng

Người đại diện ủy quyền nguyên đơn: Ông Bùi Văn Th, địa chỉ: Số 6/266 TNH, phường NN, quận LC, thành phố Hải Phòng (Theo giấy ủy quyền ngày 01/9/2020 – có mặt).

Người bảo vệ quyền và lợi ích hợp pháp của nguyên đơn: Luật sư Nguyễn Thị Ngọc G, Công ty Luật TNHH VNJUST, Đoàn Luật sư thành phố Hà Nội (có mặt).

Bị đơn: Công ty H.P LLC (sau đây gọi tắt là: Bị đơn). Địa chỉ: The Trust Company Of The Marshall Islands INC, Trust Company Complex, Ajeltake Road, A.I, M, Republic Of The Marshall Islands, MH 96960.

Địa chỉ liên lạc: VP.02.44 – VP.02.45 Tầng 2, Tháp B, Tòa nhà E.I, số 290 ADV, Phường 4, Quận 5, TPHCM.

Người đại diện hợp pháp của bị đơn (cấp sơ thẩm): Ông Lê Thanh L, đại diện theo ủy quyền (GUQ ngày 16/5/2019).

Người đại diện theo ủy quyền của bị đơn tại cấp phúc thẩm:

+ Ông Đỗ Minh T (có mặt).

+ Ông Lương Quang Th (có mặt).

+ Ông Nguyễn Thanh H (Xin xét xử văng mặt).

Cùng địa chỉ: Phòng 501, Tầng 15, Số 12 Tân Trào, Tòa nhà P, PMH, quận 7, Thành phố Hồ Chí Minh (Giấy ủy quyền ngày *11/09/2020);*

- *Người bảo vệ quyền và lợi ích hợp pháp của bị đơn:*

1/ Bà Nguyễn Lệ Quỳnh Ch – Công ty Luật TNHH A - Phòng 501, Tầng 15, Số 12 TT, Tòa nhà P, PMH, quận 7, Thành phố Hồ Chí Minh (có mặt).

2/ Ông Đặng Việt A – Công ty Luật TNHH A - Phòng 501, Tầng 15, Số 12 TT, Tòa nhà P, PMH, quận 7, Thành phố Hồ Chí Minh (Vắng mặt – Xin xét xử vắng mặt).

Người có quyền lợi, nghĩa vụ liên quan: Tổng Công ty cổ phần BM. (*Có đơn đề nghị xét xử vắng mặt*)

Địa chỉ: 26 TTT, phường NTB, Quận 1, TPHCM

- *Người kháng cáo:* Nguyên đơn và bị đơn.

NỘI DUNG VỤ ÁN:

- *Nguyên đơn trình bày:*

Nguyên đơn là đơn vị quản lý tàu TP 45 do Công ty cổ phần Vận tải thủy bộ TP là chủ tàu.

Ngày 16/4/2019, tàu trả xong hàng tại Nhà máy Xi măng HT và neo tại NB để chờ bàn giao cho Công ty TNHH Đầu tư và phát triển Công nghiệp VT thuê lại vào ngày 20/4/2019.

Vào lúc 19 giờ 55 phút ngày 19/4/2019, trong khi tàu đang neo an toàn tại NB chờ bàn giao thì tàu MP đã va đập rất mạnh vào mạn phải mũi trước của tàu TP 45.

Theo ghi nhận ban đầu, tàu TP 45 bị thủng lỗ bên ngoài kích thước cao 1,7m, dài khoảng 2,8m và bị bẹp, biến dạng nhiều vị trí khác. Bên trong hầm hàng nhiều xương chịu lực và các ống đo ballast bị gẫy vỡ.

Do đó, nguyên đơn khởi kiện yêu cầu Tòa án buộc bị đơn là chủ tàu MP phải bồi thường số tiền thiệt hại là 5.509.910,72 USD, tương đương 128.132.973.829 đồng (Việt Nam đồng).

Tại phiên tòa sơ thẩm nguyên đơn xin rút một phần yêu cầu khởi kiện đối với yêu cầu đòi bồi thường các khoản tiền phạt hợp đồng 30.660.000.000 đồng và phạt cọc hợp đồng 8.100.000.000 đồng phải trả cho Công ty VT và điều chỉnh giảm một số khoản bồi thường khác.

Nguyên đơn chỉ còn yêu cầu bị đơn bồi thường các khoản thiệt hại đã được xác định trong Chứng thư giám định số 3497 – 01N/2019A ngày 18/10/2019 với tổng số tiền là 86.355.891.626 đồng. Cụ thể các khoản thiệt hại mà nguyên đơn yêu cầu bồi thường bao gồm:

a) Chi phí sửa chữa tàu TP 45 là: 1.436.629.066 đồng;

b) Chi phí bồi thường tiền lương, tiền ăn cho thuyền viên của Công ty VT (là bên ký hợp đồng với nguyên đơn thuê lại tàu TP 45 nhưng nguyên đơn không thể giao tàu do tàu bị hỏng): 1.494.750.000 đồng;

c) Chi phí bồi thường tiền đi lại cho thuyền viên của Công ty VT để nhận bàn giao tàu TP 45 là: 85.250.000 đồng;

d) Thiệt hại kinh doanh (thu nhập bị mất) do nguyên đơn bị hủy hợp đồng với Công ty VT và phải cho Công ty VPT thuê lại để giảm thiểu thiệt hại với giá thuê thấp hơn: 75.058.955.000 đồng;

đ) Tiền lương thuyền viên trong thời gian chờ và sửa tàu từ ngày 20/4/2019 đến ngày 31/10/2019 (6,3 tháng): 2.584.200.000 đồng;

e) Tiền ăn thuyền viên trong thời gian chờ và sửa tàu: 731.250.000 đồng;

g) Phí neo đậu tại Cảng Thành phố Hồ Chí Minh: 151.126.560 đồng;

h) Chi phí dầu diesel phát sinh trong thời gian tàu nằm chờ và sửa tàu: 4.380.763.500 đồng;

i) Chi phí dầu nhờn phát sinh trong thời gian tàu nằm chờ và sửa tàu: 432.967.500 đồng.

- *Bị đơn trình bày:*

Đề nghị Tòa án bác toàn bộ yêu cầu khởi kiện của nguyên đơn đối với bị đơn vì Công ty H.P LLC (bị đơn) là chủ sở hữu tàu MP đã giao toàn quyền chiếm hữu, sử dụng tàu cho người thuê tàu trần theo hợp đồng thuê tàu trần giữa bị đơn và bên thuê tàu là Công ty S.K LLC (gọi tắt là: S.K LLC) thuộc Quần đảo Marshall và do đó bị đơn không có trách nhiệm và nghĩa vụ đối với các thiệt hại phát sinh từ tai nạn đâm va giữa tàu MP và tàu TP 45 vào ngày 19/4/2019 nói trên.

+ Người có quyền lợi, nghĩa vụ liên quan, Tổng Công ty Cổ phần BM, tại Công văn số 1677/2019-BM/HH, ngày 09/9/2019 (BL736), trình bày: …Vụ án thụ lý số 56/2019/TLST-KDTM về tranh chấp bồi thường thiệt hại ngoài hợp đồng là việc tranh chấp giữa Công ty TNHH Quốc tế LP và chủ sở hữu tàu MP LLC. Tổng Công ty Cổ phần BM không phải là một bên trong tranh chấp này; không tham gia tố tụng với bên nguyên đơn cũng như với bị đơn; và cũng không có yêu cầu độc lập trog vụ án này.

Tổng Công ty Cổ phần BM đã có phát hành Thư cam kết số 0816/2019-BM/HH đề ngày 17 tháng 5 năm 2019 (BL734) đã được nộp cho Tòa án để Tòa án thả tàu MP và Tổng Công ty Cổ phần BM sẽ thực hiện theo cam kết nêu trên.

Một lần nữa Tổng Công ty Cổ phần BM đề nghị quý Tòa không đưa Tổng Công ty Cổ phần BM vào tham gia tố tụng trong vụ án nêu trên, và đề nghị Tòa án tiến hành tố tụng vụ án này mà không cần sự có mặt hoặc tham gia của Tổng Công ty Cổ phần BM.

Tại bản án kinh doanh thương mại sơ thẩm số: 1719/2019/DS-ST ngày 22/11/2019 của Tòa án nhân dân Thành phố Hồ Chí Minh đã quyết định:

Căn cứ vào Điều 228 và Điều 244 của Bộ luật Tố tụng dân sự năm 2015;

Căn cứ vào Điều 287 của Bộ luật Hàng hải Việt Nam 2015, các Điều 584, 589, 597 của Bộ luật Dân sự 2015;

1. Chấp nhận một phần yêu cầu khởi kiện của nguyên đơn, buộc Công ty H.P LLC phải có trách nhiệm bồi thường cho Công ty TNHH Quốc Tế LP số tiền 78.777.007.456 (*bảy mươi tám tỷ bảy trăm bảy mươi bảy triệu không trăm lẻ bảy ngàn bốn trăm năm mươi sáu*) đồng do đã có lỗi trong vụ tai nạn xảy ra tại huyện NB, Thành phố Hồ Chí Minh vào ngày 19/4/2019 gây hư hỏng Tàu TP 45 thuộc quyền sử dụng, khai thác của nguyên đơn.

2. Không chấp nhận yêu cầu khởi kiện của nguyên đơn đòi Công ty H.P LLC phải có trách nhiệm bồi thường cho Công ty TNHH Quốc Tế LP số tiền vượt quá số tiền được chấp nhận nói trên (Số tiền yêu cầu không được chấp nhận là 7.578.884.170 đồng).

Ngoài ra án sơ thẩm còn quyết định về Đình chỉ xét xử đối với phần yêu cầu khởi kiện của nguyên đơn đòi bồi thường các khoản tiền phạt hợp đồng và phạt cọc hợp đồng phải trả cho Công ty VT mà nguyên đơn đã rút lại tại phiên tòa sơ thẩm; về án phí sơ thẩm; về lãi suất, quyền và nghĩa vụ trong thi hành án và quyền kháng cáo của các đương sự theo luật định.

+ Ngày 03 tháng 12 năm 2019 nguyên đơn có đơn kháng cáo một phần bản án sơ thẩm của Tòa án nhân dân Thành phố Hồ Chí Minh.

Lý do kháng cáo: Tòa sơ thẩm chấp nhận một phần yêu cầu khởi kiện của nguyên đơn; bác bỏ một phần yêu cầu khởi kiện còn lại của nguyên đơn

với số tiền 7.578.884.170 đồng/15.157.768.350 đồng thiệt hại trong 195 ngày chờ sửa tàu, nên nguyên đơn không đồng ý với phần bác bỏ này. Bởi, nguyên đơn gặp trở ngại khách quan về vấn đề tài chính nên không thể sửa chữa tàu. Trong khi đó, tàu của bị đơn đâm vào tàu của nguyên đơn, hoàn toàn có lỗi trong vụ đâm va nhưng bị đơn đã không thực hiện trách nhiệm tạm ứng cho nguyên đơn một phần chi phí để sửa tàu và hạn chế các thiệt hại khác, để mặc cho thiệt hại xảy ra, mặc dù đã được nguyên đơn nhiều lần thông báo và kiến nghị.

Vì thế, nguyên đơn kháng cáo yêu cầu Tòa phúc thẩm, sửa bản án sơ thẩm, chấp nhận toàn bộ yêu cầu khởi kiện của nguyên đơn.

+ Ngày 15/7/2020 nguyên đơn có đề nghị bổ sung yêu cầu bồi thường thiệt hại. Theo đó, nguyên đơn yêu cầu bị đơn bồi thường thiệt hại phát sinh do thời gian sửa tàu kéo dài thêm 51 ngày, do nguyên đơn gặp khó khăn về tài chính nhưng chủ tàu "MP" biết mà không tạm ứng bất kỳ khoản tiền nào để nguyên đơn có điều kiện sớm sửa tàu. Số tiền nguyên đơn yêu cầu bị đơn bồi thường bổ sung là 5.350.546.294 đồng. Như vậy, nguyên đơn yêu cầu bị đơn bồi thường thiệt hại từ ngày 19/4/2019 (ngày tàu bị đâm va) đến ngày 29/4/2020 (ngày sửa xong tàu) với tổng số tiền là 91.648.605.160 đồng (chín mươi mốt tỷ sáu trăm bốn mươi tám triệu sáu trăm lẻ năm ngàn một trăm sáu mươi đồng).

+ Ngày 10/01/2020 và ngày 16/01/2020 bị đơn và đại diện hợp pháp của bị đơn có đơn kháng cáo toàn bộ bản án sơ thẩm.

Lý do kháng cáo: Việc Tòa sơ thẩm cho rằng hợp đồng thuê tàu mà theo đó bị đơn là bên cho thuê tàu và S.K LLC là bên thuê đối với tàu MP không được cơ quan có thẩm quyền chứng nhận tính xác thực là không đúng vì hợp đồng thuê tàu này đã được công chứng và hợp pháp hóa lãnh sự một cách hợp pháp bởi Đại sứ quán nước Cộng hòa Xã hội Chủ nghĩa Việt Nam tại Singapore, đã được dịch sang tiếng Việt và chứng thực hợp pháp, hoàn toàn phù hợp với quy định về chứng cứ của pháp luật Việt Nam. Nhận định trên đã vi phạm khoản 1 Điều 95 Bộ luật Tố tụng dân sự 2015. Ngoài ra do tàu MP đã được cho thuê, việc Tòa sơ thẩm buộc Chủ tàu (bị đơn) phải chịu trách nhiệm về vụ tai nạn là đi ngược lại quy định tại khoản 2 Điều 601 Bộ luật Dân sự 2015; Tòa sơ thẩm đã sai khi cho rằng 86.335.891.626 đồng là số tiền tổn thất và thiệt hại thực tế của nguyên đơn phát sinh từ sự cố giữa tàu MP và tàu TP 45. Tòa sơ thẩm đã không xem xét báo cáo giám định, các bản ý kiến và các tài liệu chứng minh khác do bị đơn nộp cũng như từ trình bày của bị đơn tại các phiên tòa sơ thẩm để xác định chính xác các tổn thất và thiệt hại thực tế theo quy định tại Điều 589 Bộ luật Dân sự 2015.

Do đó, quyết định trong bản án sơ thẩm về việc chấp nhận 78.777.007.456 đồng trong tổng số tiền yêu cầu bồi thường của nguyên đơn là

không đúng, không có cơ sở và cần được sửa đổi theo hướng bác bỏ toàn bộ yêu cầu khởi kiện của nguyên đơn.

Vì thế, bị đơn kháng cáo yêu cầu Tòa phúc thẩm sửa bản án sơ thẩm số 1719/2019/KDTM-ST ngày 22/11/2019 của Tòa án nhân dân Thành phố Hồ Chí Minh theo hướng bác bỏ toàn bộ yêu cầu khởi kiện của nguyên đơn do các yêu cầu này là hoàn toàn không có cơ sở và không hợp lý.

Ngày 03/7/2020, Bị đơn do ông Đỗ Minh T có Bản ý kiến bổ sung đơn kháng cáo. Bị đơn cho rằng:

- Hợp đồng thuê tàu trần ngày 22/6/2018 giữa bị đơn và S.K LLC là hoàn toàn hợp pháp, nên S.K LLC là người chịu trách nhiệm trong vụ đâm va chứ không phải là bị đơn; Thư đề ngày 21/5/2019 bị đơn có đề cập rằng việc bắt giữ tàu đã gây ra tổn thất đáng kể cho chủ tàu (tương tự như hậu quả của việc tạm giữ tàu) nhưng Tòa sơ thẩm đã hiểu nhầm lập luận trên là sự thừa nhận trách nhiệm của bị đơn trong khi điều đó hoàn toàn là không đúng. Bị đơn khẳng định là bị đơn chưa bao giờ thừa nhận bất kỳ trách nhiệm nào trong vụ tai nạn này; việc nguyên đơn lựa chọn bị đơn là chủ tàu MP là không đúng và khi bị đơn bị khởi kiện mà S.K LLC, với tư cách là bên thuê tàu trần, đã không thực hiện bất kỳ biện pháp bảo đảm nào để thả tàu, Bị đơn đã phải tự mình nộp đơn yêu cầu thả tàu và nộp Thư cam kết để đảm bảo cho bất kỳ trách nhiệm nào mà bị đơn có thể phải chịu theo quy định của pháp luật. Nếu bị đơn không có hành động nào để thả tàu, nhiều tổn thất và thiệt hại lớn hơn nữa sẽ phát sinh từ việc bắt giữ tàu. Hành động của bị đơn tại thời điểm đó đơn giản chỉ để giảm thiểu bất kỳ tổn thất nào có thể phát sinh; bị đơn khẳng định rằng: Toàn bộ các quyền quản lý, chiếm hữu, sử dụng và vận hành tàu MP đã được chuyển giao từ bị đơn sang cho S.K LLC kể từ ngày 29/6/2018. Nếu xảy ra tai nạn thì người thuê tàu trần là chủ thể độc lập duy nhất phải chịu trách nhiệm và Chủ tàu (bị đơn) không có trách nhiệm đối với vụ tai nạn xảy ra trong thời gian cho thuê tàu trần; do tàu MP là nguồn nguy hiểm cao độ nên theo khoản 2 Điều 601 Bộ luật Dân sự 2015 Chủ tàu là bị đơn không phải chịu trách nhiệm mà là bên thuê tàu (người đang chiếm hữu và sử dụng tàu là S.K LLC) phải chịu trách nhiệm; Tòa sơ thẩm xác định sai tư cách bị đơn vì bị đơn phải là S.K LLC; Theo Điều 288 Bộ luật Hàng hải năm 2015 thì tàu MP không có lỗi do việc đâm va là sự kiện bất khả kháng; sau khi xảy ra tai nạn nguyên đơn đã không thực hiện nghĩa vụ ngăn chặn và hạn chế thiệt hại theo khoản 5 Điều 585 Bộ luật Dân 2015; Tòa sơ thẩm xác định thiệt hại thực tế 86.335.891.626 đồng và chấp nhận số tiền 78.777.007.456 đồng là sai lầm và không đúng thực tế; Hợp đồng thuê tàu trần ngày 05/4/2020 giữa LP và VT chưa có hiệu lực do VT không thanh toán đúng thời hạn số tiền 10%/tổng giá trị theo hợp đồng. Nên các chi phí, yêu cầu của nguyên đơn liên quan đến việc cho thuê tàu trần với VT không phải là thiệt hại thực tế cần được bác bỏ …. Do đó bị đơn cầu

Tòa phúc thẩm chấp nhận yêu cầu kháng cáo của bị đơn bác toàn bộ yêu cầu khởi kiện và yêu cầu kháng cáo của nguyên đơn như nêu trên.

Tại phiên tòa phúc thẩm:

- *Người kháng là nguyên đơn do ông Bùi Văn Th làm đại diện cùng Luật sư Nguyễn Ngọc G bảo vệ quyền và lợi ích hợp pháp của nguyên đơn trình bày:* Vẫn giữ nguyên lý do và yêu cầu kháng cáo như đơn kháng cáo ngày 03/12/2019 và đơn đề nghị bổ sung yêu cầu bồi thường thiệt hại ngày 15/7/2020 cùng các lời trình bày như đã nêu tại phần nội dung vụ án. Yêu cầu Hội đồng xét xử sửa án sơ thẩm chấp nhận toàn bộ yêu cầu kháng cáo và đề nghị bồi thường bổ sung của nguyên đơn; không chấp nhận kháng cáo của bị đơn.

- *Người kháng cáo bị đơn do ông Đổ Minh T cùng Luật sư Nguyễn Lệ Quỳnh Ch bảo vệ quyền và lợi ích hợp pháp cho bị đơn, trình bày: Giữ nguyên lý do và yêu cầu kháng cáo theo đơn kháng cáo ngày 10/01/2020, ngày 16/01/2020; Bản ý kiến bổ sung đơn kháng cáo ngày 03/7/2020 và các trình bày bổ sung tại cấp phúc thẩm*. Bị đơn khẳng định*:* Tàu MP bị đơn đã cho S.K LLC thuê từ ngày 29/6/2018 nên không có trách nhiệm, đề nghị Tòa triệu tập S.K LLC tham gia tố tụng để làm rõ; việc bị đơn là chủ tàu MP biết được sự cố đâm va xảy ra ngay sau khi có sự cố đâm va giữa tàu Mararha Paramount với tàu TP 45 là do bên thuê tàu S.K LLC thông báo cho bị đơn biết; để tránh thiệt hại cho bị đơn vì khi tàu MP bị bắt giữ thì bên thuê tàu sẽ không có khả năng thanh toán làm ảnh hưởng đến quyền và lợi ích hợp pháp của bị đơn cũng như các bên liên quan nên bị đơn phải đứng ra xin thả tàu chứ không đồng nghĩa với việc phải chịu trách nhiệm bồi thường; hiện nay tàu MP bị đơn vẫn tiếp tục cho Công ty S.K LLC thuê theo hợp đồng thuê tàu trần ngày 29/6/2018 và S.K LLC vẫn đóng tiền thuê tàu đầy đủ từ khi nhận tàu đến sau khi thả tàu. Vì thế, có đủ căn cứ chứng minh bị đơn đã cho S.K LLC thuê tàu MP theo hợp đồng thuê tàu trần ngày 22/6/2018 nên yêu cầu Hội đồng xét xử sửa án sơ thẩm, chấp nhận toàn bộ yêu cầu kháng cáo của bị đơn; không chấp nhận toàn bộ yêu cầu kháng cáo và yêu cầu khởi kiện của nguyên đơn.

- *Đại diện viện kiểm sát nhân dân cấp cao tại thành phố Hồ Chí Minh phát biểu quan điểm giải quyết vụ án:*

Thông qua kiểm sát việc giải quyết vụ án, từ khi thụ lý đến thời điểm hiện nay thấy rằng ThẩMPhán; Hội đồng xét xử và những người tham gia tố tụng đã chấp hành đúng quy định của Bộ luật tố tụng dân sự, không có vi phạm.

- Đối với kháng cáo của nguyên đơn, xét: Tòa sơ thẩm đã xem xét toàn diện chứng cứ và quyết định chấp nhận một phần yêu cầu khởi kiện của nguyên đơn là có căn cứ, đúng quy định của pháp luật, nên kháng cáo của nguyên đơn yêu cầu chấp nhận toàn bộ yêu cầu khởi kiện là không có căn cứ.

Đối với đề nghị của nguyên đơn yêu cầu bị đơn bồi thường bổ sung số tiền 5.350.546.294 đồng theo đơn ngày 15/7/2020, xét đây là yêu cầu vượt quá yêu cầu khởi kiện và yêu cầu kháng cáo ban đầu nên đề nghị không xem xét, do không thuộc thẩm quyền của cấp phúc thẩm.

- Đối với kháng cáo của bị đơn, xét: Ngày 19/4/2019 Tàu TP 45 của nguyên đơn bị tàu MP của bị đơn đâm va khi đang neo đậu là lỗi do bị đơn gây ra, trong suốt quá trình giải quyết khi tàu MP bị bắt giữ và đến trước khi thả tàu MP bị đơn không hề cung cấp thông tin về việc bị đơn đã cho S.K LLC thuê tàu MP theo hợp đồng thuê tàu trần ngày 22/6/2018 chỉ đến khi tàu MP được thả thì bị đơn mới cho rằng bị đơn đã cho S.K LLC thuê tàu MP nên không có trách nhiệm trong sự cố đâm va ngày 19/4/2019. Tại cấp phúc thẩm bị đơn đã cung cấp bổ sung chứng cứ thể hiện có hợp đồng thuê tàu trần gày 22/6/2018 giữa bị đơn và S.K LLC, tuy nhiên điều khoản trong hợp đồng thể hiện S.K LLC không chịu trách nhiệm bồi thường khi phát sinh sự kiện pháp lý (tàu bị bắt giữ…) mà trách nhiệm thuộc về bị đơn, cụ thể quy định tại Điều 43 và 53 của Hợp đồng thuê tàu trần; sau khi bồi thường thì bị đơn có quyền yêu cầu S.K LLC bồi thường lại, vì thế quyết định của cấp sơ thẩm là có căn cứ, đúng quy định. Nên đề nghị Hội đồng xét xử không chấp nhận kháng cáo của nguyên đơn và của bị đơn, giữ nguyên án sơ thẩm.

NHẬN ĐỊNH CỦA TOÀ ÁN:

Căn cứ vào các tài liệu, chứng cứ thể hiện tại hồ sơ được thẩm tra tại phiên tòa; trên cơ sở xem xét toàn diện các chứng cứ; ý kiến trình bày của các đương sự; căn cứ vào kết quả tranh tụng và phát biểu của đại diện Viện kiểm sát tại phiên tòa; Hội đồng xét xử nhận định:

- Về thủ tục tố tụng:

[1] Tòa sơ thẩm xét xử trong các ngày 16/9/2019, ngày 01, 03 và 30/10/2019, ngày 21/11/2019 và tuyên án ngày 22/11/2019 trong quá trình xét xử có mặt đại diện bị đơn ngày 16/9/2019 và ngày 01/10/2019 đến ngày 03/10/2019 đại diện bị đơn có đơn xin xét xử vắng mặt, đến ngày 03/01/2020 Tòa sơ thẩm mới tống đạt bản án cho bị đơn nên ngày 10/01/2020 và ngày 16/01/2020 bị đơn có đơn kháng cáo bản án sơ thẩm; đối với nguyên đơn có mặt và ngày 03/12/2019 nguyên đơn có đơn kháng cáo bản án sơ thẩm. Nên kháng cáo của nguyên đơn và bị đơn đều hợp lệ được xem xét tại cấp phúc thẩm theo quy định tại Điều 273 Bộ luật Tố tụng Dân sự năm 2015.

[2] Người có quyền lợi, nghĩa vụ liên quan Tổng Công ty Cổ phần BM có yêu cầu xét xử vắng mặt trong suốt quá trình giải quyết vụ án nên căn cứ khoản 2 Điều 296 Bộ luật tố tụng Dân sự năm 2015 Tòa án xét xử vắng mặt người có quyền lợi, nghĩa vụ liên quan.

[3] Ngày 15/07/2020 nguyên đơn có đơn yêu cầu bồi thường thiệt hại bổ sung, theo đó nguyên đơn yêu cầu Tòa xem xét buộc bị đơn bồi thường thiệt

hại bổ sung với số tiền 5.350.546.294 đồng. Xét, đây là yêu cầu vượt quá yêu cầu khởi kiện và yêu cầu kháng cáo ban đầu nên căn cứ Điều 244, Điều 284 Bộ luật Tố tụng dân sự 2015 Hội đồng xét xử không xem xét.

- *Về nội dung*:

[1] Đối với kháng cáo của bị đơn cho rằng: Bị đơn không có trách nhiệm bồi thường cho nguyên đơn theo quy định tại khoản 1 và khoản 2 Điều 601 Bộ luật dân sự năm 2015 do ngày 22/6/2018 bị đơn đã cho S.K LLC thuê tàu MP trong thời hạn 60 tháng. Để chứng minh cho trình bày của mình, bị đơn đã cung cấp cho Tòa sơ thẩm các chứng cứ được hợp pháp hóa lãnh sự hợp pháp theo Điều 478 Bộ luật tố tụng dân sự năm 2015 như sau: Hợp đồng thuê tàu trần ngày 22/6/2018 theo mẫu Barecon 2017 giữa bị đơn và bên thuê tàu là S.K LLC; Điều khoản bổ sung hợp đồng thuê tàu trần nêu trên; Giấy chứng nhận bàn giao tàu mà qua đó bị đơn đã giao tàu MP cho bên thuê tàu chiếm hữu, sử dụng hợp pháp từ ngày 29/6/2018; Hóa đơn nộp tiền thuê tàu liên tục từ 29/6/2018 đến thời điểm sau khi tàu MP được thả.

Bị đơn đã cho S.K LLC thuê tàu MP trong thời hạn 60 tháng liên tục kể từ ngày bàn giao tàu MP (29/6/2018) theo thỏa thuận tại Điều 2 và ô số 16 Hợp đồng thuê tàu trần nêu trên; và bị đơn đã giao quyền chiếm hữu, sử dụng tàu MP cho S.K LLC từ ngày 29/6/2018 theo Giấy nhận bàn giao tàu nêu trên. Hợp đồng thuê tàu trần và giao tàu MP cho bên thuê tàu chiếm hữu, sử dụng hoàn toàn phù hợp các quy định tương tự tại khoản 1 Điều 229 Bộ luật hàng hải Việt Nam năm 2015; Điều 2 của Hợp đồng thuê tàu trần nêu trên có quy định *"Trong suốt thời gian thuê, tàu MP thuộc quyền chiếm hữu đầy đủ và thuộc quyền quyết định tuyệt đối của người thuê tàu cho mọi mục đích và thuộc quyền kiểm soát hoàn toàn của người thuê tàu trong mọi khía cạnh"*. Như vậy, bị đơn đã bàn giao toàn bộ quyền chiếm hữu, sử dụng, kiểm soát tàu MP cho người thuê tàu và do vậy, bị đơn không có nghĩa vụ hay trách nhiệm gì đối với tai nạn hàng hải giữa tàu MP và tàu TP 45; và cũng không có nghĩa vụ hay trách nhiệm gì đối với hậu quả phát sinh từ tai nạn này theo quy định tại khoản 2 Điều 601 Bộ luật dân sự năm 2015. Nên Tòa sơ thẩm xác định Công ty H.P LLC là bị đơn và buộc bị đơn chịu trách nhiệm bồi thường trong vụ tai nạn đâm va giữa tàu MP và tàu TP 45 ngày 19/4/2019 là không đúng mà bị đơn phải là S.K LLC. Xét:

[1.1] Sau khi vụ tai nạn đâm va xảy ra ngày 19/4/2019 giữa tàu MP (do bị đơn là Chủ tàu) và tàu TP 45 (do nguyên đơn là Chủ tàu) thì: Tại Biên bản cuộc họp ngày 24/4/2019 do Cảng vụ hàng hải Thành phố Hồ Chí Minh lập (BL số 92) thì người đại diện phía bảo hiểm của tàu MP do bị đơn là chủ sở hữu không đề cập đến việc bị đơn đã cho S.K LLC thuê tàu MP; đồng thời tại *"Giấy ủy quyền và chỉ định Luật sư" lập tại Singapore ngày 16/5/2019 do ông QingYao (Arrow) Zhang thay mặt cho bị đơn ký có nội dung: "Kính gửi các cơ quan, tổ chức, cá nhân được xuất trình văn bản này rằng, H.P LLC có địa*

chỉ…Marshall Islands là chủ sở hữu tàu biển "MP", số IMO: 9561344 (sau đây gọi tắt là "Chủ tàu") bằng văn bản này CHỈ ĐỊNH:

Ông Lê Thanh L…là đại diện ủy quyền đích thực và hợp pháp với đầy đủ quyền và thẩm quyền thay mặt cho Chủ tàu về mọi vấn đề liên quan đến sự cố đâm va giữa tàu MP và tàu TP 45 tại Thành phố Hồ Chí Minh, Việt Nam vào ngày 19 tháng 4 năm 2019…cá nhân mỗi người đại diện ủy quyền trên đây hoặc cùng nhau và/hoặc Công ty Luật TNHH L & Cộng sự có đầy đủ quyền và thẩm quyền thực hiện, bao gồm nhưng không giới hạn các công việc sau đây:

1. Làm việc với Tòa án nhân dân Thành phố hồ Chí Minh và bất kỳ cơ quan có thẩm quyền nào khác ở mọi cấp của Việt Nam, soạn thảo, ký và nộp bất kỳ đơn thư, khiếu nại, yêu cầu và/hoặc đơn khởi kiện hoặc các văn bản khác nhằm thả tàu MP khỏi bất kỳ sự bắt giữ và/hoặc tạm giữ bởi Tòa án nhân dân Thành phố Hồ Chí Minh hay bất kỳ Tòa án nào khác có thẩm quyền của Việt Nam hoặc các cơ quan khác của Việt Nam cũng như bất kỳ cá nhân hay tổ chứ khác;…

4. Tiến hành thương lương với các bên và các cá nhân có liên quan đến sự cố nhằm mục đích giải quyết sự cố; và có thẩm quyền quyết định giải quyết sự cố với các bên và các cá nhân liên quan đến sự cố…";

Sau khi được ủy quyền thì ngày 21/5/2019 tại văn bản số 02/LTL-MP. Về việc đề nghị sớm xem xét thả tàu MP đang bị bắt giữ để đảm bảo giải quyết khiếu nại hàng hải của nguyên đơn. Ông Lê Thanh L với tư cách người đại diện hợp pháp của bị đơn nêu: *…tàu MP, số IMO 9561344, quốc tịch Marshall của Công ty H.P LLC (bị đơn) đã bị Tòa án bắt giữ từ ngày 25 tháng 4 năm 2019 đến nay đã gần một tháng theo Quyết định bắt giữ tàu biển để bảo đảm giải quyết khiếu nại hàng hải số 420/2019/QĐ-HGTB ngày 25/4/2019 của Tòa án.*

Sáng ngày 20 tháng 5 năm 2019, chúng tôi đã nộp cho Tòa án đơn yêu cầu thả tàu MP cùng với Thư cam kết trị giá 5.781.888,39 USD tương đương 134.457.812.528 đồng Việt Nam của Tổng công ty Cổ phần BM, là đơn vị Bảo hiểm có uy tín trong lĩnh vực hàng hải để Tòa án xem xét thả tàu theo đúng quy định.

Việc tàu MP bị bắt giữ để bảo đảm giải quyết khiếu nại hàng hải của Công ty TNHH Quốc tế LP (nguyên đơn) gần một tháng nay đã gây rất nhiều tổn thất cho Chủ tàu…Ngày 20 tháng 5 năm 2019 Luật sư của bị đơn có đơn kiến nghị đề nghị Tòa án sớm xem xét, có quyết định thả tàu MP theo các quy định của pháp luật Việt Nam.

Chúng tôi xin được tiếp tục thỉnh cầu Tòa án xem xét, chấp nhận yêu cầu thả tàu MP của chúng tôi và sớm có quyết định thả tàu MP, số IMO: 9561344, quốc tịch Marshall của Công ty H.P LLC…nhằm hạn chế các tổn thất thiệt hại mà Chủ tàu phải gánh chịu.

Như vậy, Biên bản ngày 24/4/2019 do Cảng vụ hàng hải Thành phố Hồ Chí Minh lập; Giấy ủy quyền lập tại Singapore ngày 16/5/2019 của người đại diện bị đơn; các đơn yêu cầu, kiến nghị của Luật sư và của ông L người đại diện hợp pháp của bị đơn sau khi sự cố đâm va xảy ra và sau khi tàu MP bị Tòa án cấp sơ thẩm bắt giữ đều không hề đề cập đến Hợp đồng thuê tàu trần ngày 22/6/2018 và cũng không đề cập đến trách nhiệm của Người thuê tàu trần là S.K LLC, trong khi trách nhiệm thông báo cho Tòa án và cho nguyên đơn biết rằng: Chủ tàu Công ty H.P LLC (bị đơn) đã cho S.K LLC thuê tàu MP theo Hợp đồng thuê tàu trần ngày 22/6/2018 và Chủ tàu đã giao tàu cho Người thuê tàu từ ngày 29/6/2018 nên bị đơn (Chủ tàu) không có trách nhiệm trong sự cố đam va ngày 19/4/2019 giữa tàu MP với tàu TP 45 mà người có trách nhiệm trong sự cố đâm va ngày 19/4/2019 giữa tàu MP và tàu TP 45 là của S.K LLC. Nhưng bị đơn và Thuyền trưởng tàu MP đã không thực hiện điều này nên Tòa sơ thẩm xác định Công ty H.P LLC là bị đơn trong vụ án theo đơn khởi kiện của nguyên đơn là đúng quy định tại khoản 3 Điều 68 Bộ luật tố tụng dân sự năm 2015.

[1.2] Sau khi tàu MP được thả thì bị đơn nại ra rằng: Tàu MP của bị đơn đã cho S.K LLC thuê 60 tháng tính từ ngày bàn giao tàu (ngày 29/6/2018) theo Hợp đồng thuê tàu trần ngày 22/6/2018 giữa bị đơn và Người thuê tàu trần (S.K LLC), nên bị đơn hoàn toàn không có trách nhiệm trong sự cố đâm va ngày 19/4/2019 giữa tàu MP và tàu TP 45 theo quy định tại khoản 1 và khoản 2 Điều 601 Bộ luật Dân sự năm 2015, xét: Hợp đồng thuê tàu trần ngày 22/6/2018 giữa bị đơn với S.K LLC được bị đơn cung cấp có hợp pháp hóa lãnh sự của Đại sứ quán Cộng hòa Xã hội Chủ nghĩa Việt Nam tại Singapore nên xem đây là chứng cứ theo quy định tại Điều 93, 95 và 478 Bộ luật tố tụng dân sự năm 2015. Xét, Hợp đồng thuê tàu trần ngày 22/6/2018 giữa bị đơn và Công ty S.K LLC:

Tại ô số 17 Phần I: Hợp đồng Thuê tàu mẫu, nêu: Tiền thuê tàu: 12 tháng đầu là 3.250 Đô la Mỹ một ngày. 48 tháng tiếp theo là 4.250 Đô la Mỹ một ngày.

Phần II: Hợp đồng thuê tàu trần mẫu BaRecon 2017, tại Điều 2. Thời gian thuê tàu, nêu: *"Chủ tàu đồng ý cho thuê và Người thuê tàu đồng ý thuê con tàu trong khoảng thời gian được thể hiện tại ô số 16 ("Thời gian thuê tàu").*

Tùy thuộc vào các điều khoản và điều kiện được quy định trong đây, trong suốt Thời gian thuê, Con tàu thuộc quyền chiếm hữu đầy đủ và thuộc quyền quyết định tuyệt đối của Người thuê tàu cho mọi mục đích và thuộc quyền kiểm soát hoàn toàn của Người thuê tàu trong mọi khía cạnh". Điều 10 (phần II) Giao lại tàu nêu: *"Khi hết thời gian thuê..., Chủ tàu sẽ được Người thuê tàu giao lại Tàu và Chủ tàu nhận lại tàu tại cảng hay nơi được thể hiện*

tại ô số 12 theo Quyền lựa chọn của Chủ tàu, tại cầu tàu an toàn có thể tiếp cận hay nơi neo tàu theo sự chỉ dẫn của Chủ tàu…

… nếu Người thuê tàu không giao lại tàu trong Thời gian thuê, Người thuê tàu sẽ thanh toán theo ngày tương ứng với tỷ lệ tiền thuê tàu như nêu tại ô số 17 (i) tại thời điểm áp dụng cộng với mười (10) phần trăm hay tỉ lệ thị trường, tùy theo cái nào cao hơn, cho số ngày vượt quá Thời gian thuê.;"tại Điều 13 (c) Phần II, nêu: *"Người thuê tàu phải duy trì bảo đảm hay trách nhiệm tài chính liên quan đến trách nhiệm của bên thứ ba theo yêu cầu của Nhà nước, bao gồm yêu cầu của liên bang, bang hay quốc gia hay nhánh khác hay cơ quan nhà nước khác của họ, làm cho con tàu, không bị phạt hay tổn thất, ngay lập tức phải vào, ở lại, hay rời bất kỳ cảng, địa điểm, lãnh thổ hay vùng nước liền kề của bất kỳ quốc gia, bang hay nhà nước trong việc thực hiện Hợp đồng thuê tàu này, Nghĩa vụ này sẽ được áp dụng cho dù các quy định này có được áp đụng một cách hợp pháp bởi nhà nước, nhánh hay cơ quan nhà nước khác của họ hay không. Người thuê tàu phải thu xếp bằng chứng khoán hay bằng cách cần thiết khác nhằm thỏa mãn các yêu cầu này bằng chi phí của Người thuê tàu và Người thuê tàu phải bồi thường cho Chủ tàu về mọi hậu quả của nó (bao gồm tổn thất về thời gian) xuất phát từ việc không hoặc không thể thực hiện*"; tại điểm (d) Điều 13. Vận hành tàu, nêu: *"Người thuê tàu, bằng chi phí của mình, thuê thuyền bộ, cung cấp lương thực, lái, vận hành, cung ứng nhiên liệu, bảo trì và sửa chữa con tàu trong suốt thời gian thuê và họ sẽ chịu trách nhiệm thanh toán tất cả các khoản phí liên quan đến việc sử dụng và vận hành con tàu, bao gồm thuế và phí. Thuyền viên và người làm công của người thuê tàu cho mọi mục đích thậm chí kể cả trong trường hợp vì lý do mà thuyền viên được chủ tàu chỉ định*"; điểm (e) Điều 13. Thông tin cho Chủ tàu, nêu: *"Người thuê tàu phải thông báo cho Chủ tàu về dự định thuê thuyền viên, kế hoạch cho tàu lên đà và sữa chữa tàu biển theo yêu cầu của Chủ tàu"*.

Như vậy, với các thỏa thuận tại các Điều khoản của Hợp đồng thuê tàu trần ngày 22/6/2018 giữa bị đơn với S.K LLC thì sau khi nhận bàn giao tàu Maratha Paramoung ngày 29/6/2018 thì Người thuê tàu (S.K LLC) là người chịu trách nhiệm đối với tàu MP đúng như bị đơn đã trình bày nêu trên nếu không còn quy định nào khác của hợp đồng thuê tàu trần ngày 22/6/2018.

[1.3] Vấn đề đặt ra là tại sao khi sự cố đâm va xảy ra ngày 19/4/2019 giữa tàu MaratH.P với tàu TP 45 thì Thuyền trưởng tàu MP không thông báo cho Người thuê tàu là S.K LLC biết và Người thuê tàu (S.K LLC) không đứng ra thương lượng và chịu trách nhiệm trong sự cố đâm va mà lại thông báo ngay cho chủ tàu là bị đơn biết *(như người đại diện của bị đơn trình bày tại phiên tòa phúc thẩm)* và sau khi tàu MP bị Tòa án bắt giữ thì Người thuê tàu (S.K LLC) cũng không đứng ra xin thả tàu mà chỉ có bị đơn đứng ra thương lượng và đứng ra làm đơn xin Tòa án thả tàu MP? Hội đồng xét xử thấy rằng: Bị đơn,

nêu *"Bị đơn đã phải tự mình nộp đơn yêu cầu thả tàu và nộp Thư cam kết để đảm bảo cho bất kỳ trách nhiệm nào mà bị đơn có thể phải chịu theo quy định của pháp luật. Nếu bị đơn không có hành động nào để thả tàu, nhiều tổn thất và thiệt hại lớn hơn nữa sẽ phát sinh từ việc bắt giữ tàu. Hành động của bị đơn tại thời điểm đó đơn giản chỉ để giảm thiểu bất kỳ tổn thất nào có thể phát sinh; bị đơn khẳng định rằng: Toàn bộ các quyền quản lý, chiếm hữu, sử dụng và vận hành tàu MP đã được chuyển giao từ bị đơn sang cho S.K LLC kể từ ngày 29/6/2018. Nếu xảy ra tai nạn thì Người thuê tàu trần là chủ thể độc lập duy nhất phải chịu trách nhiệm và Chủ tàu (bị đơn) không có trách nhiệm đối với vụ tai nạn xảy ra trong thời gian cho thuê tàu trần; do tàu MP là nguồn nguy hiểm cao độ nên theo khoản 2 Điều 601 Bộ luật Dân sự 2015 Chủ tàu là bị đơn không phải chịu trách nhiệm mà là bên thuê tàu (người đang chiếm hữu và sử dụng tàu là S.K LLC) phải chịu trách nhiệm".* Lời trình bày vừa nêu của bị đơn là không có căn cứ nên Hội đồng xét xử không chấp nhận, bởi: Nếu chỉ với các quy định của Hợp đồng thuê tàu trần nêu trên thì đối với trường hợp bình thường Người thuê tàu có toàn quyền quản lý, chiếm hữu, sử dụng và vận hành tàu MP; riêng đối với trường hợp đặc biệt như sự cố đam va ngày 19/4/2019 thì Hợp đồng thuê tàu trần còn quy định. Cụ thể: Tại Điều 43 (BL553): Chiếm hữu tàu, hợp đồng nêu: "*…43.3: Tuy nhiên và không có sự giới hạn bất kỳ điều khoản nào khác của Hợp đồng này, Người thuê tàu sẽ không cho phép con tàu bị bắt giữ hay tước đoạt khỏi sự chiếm hữu hay kiểm soát của họ bởi lý do tịch thu, giao kèo hay quy trình pháp lý khác, nhưng nếu con tàu bị bắt giữ hay tước đoạt, Người thuê tàu sẽ ngay lập tức gửi thông báo bằng văn bản cho Chủ tàu và sẽ bồi thường cho Chủ tàu về mọi tổn thất, chi phí hay khoản phải trả mà Chủ tàu phải thanh toán để lấy lại quyền chiếm hữu hay khoản phí khác trong việc lấy lại con tàu"*. Điều 53 (BL527) quy định: *"Người thuê tàu cam kết không hủy ngang và vô điều kiện về việc bồi thường và giữ cho Chủ tàu không bị tổn hại và thanh toán ngay lập tức khi Chủ tàu có yêu cầu các khoản tiền về mọi khiếu nại, chi phí, trách nhiệm, tổn thất của bất kỳ loại hay có bản chất nào…liên quan đến việc chiếm hữu, thực hiện, kiểm soát con tàu"*. Như vậy, với các quy định tại Điều 43 và Điều 53 của Hợp đồng thuê tàu trần giữa bị đơn và S.K LLC thì khi có sự kiện pháp lý phát sinh (tàu bị bắt giữ) thì Người thuê tàu (S.K LLC) có trách nhiệm báo ngay cho Chủ tàu (bị đơn) và khi đó bị đơn là người đứng ra thương lượng, bồi thường hay thực hiện biện pháp bảo đảm để lấy lại quyền Chiếm hữu con tàu và sau đó bị đơn có quyền yêu cầu S.K LLC có trách nhiệm hoàn trả lại mọi chi phí liên quan đến sự cố (liên quan đến việc lấy quyền Chiếm hữu lại con tàu) nên mới có việc ngay khi sự cố đâm va xảy ra ngày 19/4/2019 thì người quản lý tàu *tàu MP* thông báo ngay cho bị đơn biết *(đại diện bị đơn thừa nhận tại phiên tòa phúc thẩm)* và từ đó bị đơn đứng ra thương lượng và xin thả tàu mà không có việc thông báo cho S.K LLC và S.K LLC cũng đứng ra thương lượng và xin thả tàu MP là đúng theo thỏa thuận của hợp đồng thuê tàu trần ngày 22/6/2018,

nên Tòa sơ thẩm buộc bị đơn có trách nhiệm bồi thường theo yêu cầu của nguyên đơn có có căn cứ.

[2] Đối với kháng cáo của bị đơn cho rằng: Theo Điều 288 Bộ luật Hàng hải năm 2015 thì tàu MP không có lỗi do việc đâm va là sự kiện bất khả kháng, xét: Khoản 1 Điều 287 Bộ luật hàng hải năm 2015 quy định: *Tàu có lỗi gây ra tai nạn đâm va là tàu gây ra sự đâm va do có hành động hoặc sự sơ suất trong việc trang bị, điều khiển, quản lý tàu; trong việc chấp hành quy tắc phòng ngừa đâm va trên biển và quy định bảo đảm an toàn hàng hải; do không thực hiện những tập quán nghề nghiệp cần thiết*; Khoản 1 Điều 601 Bộ Luật Dân sự năm 2015 quy định: *Chủ sở hữu nguồn nguy hiểm cao độ phải vận hành, sử dụng, bảo quản, trông giữ, vận chuyển nguồn nguy hiểm cao độ theo đúng quy định của pháp luật.*

Với các quy định vừa nêu thì tàu MP đâm va vào tàu TP 45 vào ngày 19/4/2019 là do các dây neo của tàu bị đứt dẫn đến việc đâm va đây là lỗi của Người quản lý, sử dụng tàu MP do đã không thường xuyên quan tâm, kiểm tra các dây neo nhằm đảm bảo đến mức an toàn trong mọi tình huống, không cử bộ phận trực để kịp thời phát hiện sự cố chứ không phải dây neo tàu MP bị dứt do thiên tại, bão lụt nghiêm trọng không thể lường trước, nên không được coi là sự kiện bất khả kháng theo quy định tại khoản 1 Điều 156 Bộ luật Dân sự năm 2015 và Điều 288 Bộ luật hàng hải năm 2015, vì khoản 1 Điều 156 Bộ luật Dân sự quy định: *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*; Điều 288 Bộ luật hàng hải quy định: *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*. Nên kháng cáo này của bị đơn cũng là không có căn cứ.

[3] Xét kháng cáo của nguyên đơn và kháng cáo của bị đơn về các khoản thiệt hại:

Như nhận định ở mốc đơn [1], [2] nêu trên, trách nhiệm bồi thường thiệt hại là của bị đơn do: Tàu MP đã có lỗi hoàn toàn trong vụ tai nạn đâm va giữa tàu MP và tàu TP 45 vào ngày 19/4/2019 tại huyện NB, Thành phố Hồ Chí Minh gây thiệt hại cho tàu TP 45. Bị đơn đã không có một thiện chí nào để khắc phục hậu quả ngược lại còn tìm mọi cách để trốn tránh trách nhiệm như khi tàu bị bắt giữ thì đứng ra làm đơn kiến nghị, xin thả tàu mà không hề cung cấp chứng cứ về S.K LLC nhưng khi tàu được thả thì đổ hết trách nhiệm cho S.K LLC phủ nhận hết trách nhiệm của mình trong khi điều khoản trong hợp đồng đã ràng buộc trách nhiệm của bị đơn như nhận định tại mốc đơn [1.3] nêu trên. Do đó, nguyên đơn yêu cầu bị đơn là Công ty H.P LLC phải có trách nhiệm bồi thường thiệt hại là có căn cứ, phù hợp với quy định tại Điều 287 của

Bộ luật hàng hải năm 2015; các điều 584, 589, 597 và 601 của Bộ luật Dân sự năm 2015.

Tổng giá trị thiệt hại của nguyên đơn là doanh nghiệp đang sử dụng, khai thác tàu TP 45 là 125.115.891.626 đồng {Căn cứ vào Chứng thư giám định số 3497 – 01N/2019A ngày 18/10/2019 của Công ty cổ phần Giám định Đại Tây Dương (gọi tắt Acc Control)}. Tòa sơ thẩm chấp nhận Chứng thư giám định này là có căn cứ do sau khi sự cố đâm va xảy ra bị đơn đã không hợp tác nên nguyên đơn phải tự lo sửa chữa tàu và tìm đơn vị có năng lực để sửa chữa và đơn vị có đủ năng lực pháp luật để Giám định thiệt hại là việc làm cần thiết, bị đơn đã không hợp tác nên không có căn cứ để cho rằng Chứng thư Giám định số 3497 – 01N/2019A ngày 18/10/2019 của Công ty cổ phần Giám định ĐTD (gọi tắt Acc Control) là không phù hợp thực tế.

Về số tiền bồi thường cụ thể, nguyên đơn chỉ yêu cầu bị đơn bồi thường các khoản thiệt hại đã được xác định trong Chứng thư giám định số 3497 – 01N/2019A ngày 18/10/2019 với tổng số tiền là 86.355.891.626 đồng, rút lại yêu cầu đòi bồi thường các khoản tiền phạt hợp đồng 30.660.000.000 đồng và phạt cọc hợp đồng 8.100.000.000 đồng phải trả cho Công ty VT và điều chỉnh giảm một số khoản bồi thường khác nên Tòa sơ thẩm chỉ xem xét các khoản tiền được yêu cầu trong phạm vi tổng số tiền 86.355.891.626 đồng và đình chỉ xét xử đối với phần yêu cầu khởi kiện đã rút (Tổng cộng các khoản tiền đã rút yêu cầu là 41.777.082.203 đồng). Cụ thể các khoản thiệt hại mà nguyên đơn yêu cầu bồi thường bao gồm:

a) Chi phí sửa chữa tàu TP 45 là: 1.436.629.066 đồng;

b) Chi phí bồi thường tiền lương, tiền ăn cho thuyền viên của Công ty VT (là bên ký hợp đồng với nguyên đơn thuê lại tàu TP 45 nhưng nguyên đơn không thể giao tàu do tàu bị hỏng): 1.494.750.000 đồng;

c) Chi phí bồi thường tiền đi lại cho thuyền viên của Công ty VT để nhận bàn giao tàu TP 45 là: 85.250.000 đồng;

d) Thiệt hại kinh doanh (thu nhập bị mất) do nguyên đơn bị hủy hợp đồng với Công ty VT và phải cho Công ty VPT thuê lại để giảm thiểu thiệt hại với giá thuê thấp hơn: 75.058.955.000 đồng;

đ) Tiền lương thuyền viên trong thời gian chờ và sửa tàu từ ngày 20/4/2019 đến ngày 31/10/2019 (6,3 tháng): 2.584.200.000 đồng;

e) Tiền ăn thuyền viên trong thời gian chờ và sửa tàu: 731.250.000 đồng;

g) Phí neo đậu tại Cảng Thành phố Hồ Chí Minh: 151.126.560 đồng;

h) Chi phí dầu diesel phát sinh trong thời gian tàu nằm chờ và sửa tàu: 4.380.763.500 đồng;

i) Chi phí dầu nhờn phát sinh trong thời gian tàu nằm chờ và sửa tàu: 432.967.500 đồng.

Do các khoản thiệt hại mà nguyên đơn yêu cầu bồi thường đã được giám định và ghi nhận trong chứng thư giám định nói trên (tại các mục 2.1, 2.4, 2.5, 2.6, 2.7, 2.8, 2.9, 2.10 và 2.11) nên có căn cứ để xác định các khoản thiệt hại này là phù hợp với thực tế. Tuy nhiên, với tổng thiệt hại 86.355.891.626 đồng nguyên đơn yêu cầu bồi thường, Tòa sơ thẩm chỉ chấp nhận 78.777.007.456 đồng, số tiền còn lại 7.578.884.179 đồng Tòa sơ thẩm không chấp nhận, với nhận định: Các thiệt hại do chậm đưa tàu TP 45 vào sửa chữa (195 ngày), bị đơn có một phần lỗi là không tích cực hợp tác cùng nguyên đơn khắc phục hậu quả nhằm hạn chế thiệt hại của vụ tai nạn khi từ chối tạm ứng trước một khoản tiền để nguyên đơn sửa chữa tàu dù biết rõ tàu do mình làm chủ đã gây ra tai nạn cho tàu TP 45 và đã được nguyên đơn yêu cầu tạm ứng ngay sau khi xảy ra tai nạn (thể hiện tại Biên bản cuộc họp ngày 24/4/2019 giữa đại diện Cảng vụ Hàng hải Thành phố Hồ Chí Minh và đại diện các bên liên quan đến vụ tai nạn). Song, nguyên đơn cũng không cung cấp được chứng cứ chứng minh việc chậm sửa chữa tàu là do trở ngại khách quan và nguyên đơn đã cố gắng thực hiện các biện pháp cần thiết trong khả năng để hạn chế tối đa thiệt hại (bằng việc sớm đưa tàu vào sửa chữa). Do đó, khoản thiệt hại 15.157.768.340 đồng phát sinh do chậm sửa chữa tàu theo Chứng thư giám định (bao gồm các khoản: tiền lương; tiền ăn thuyền viên; phí neo đậu tại Cảng Thành phố Hồ Chí Minh; chi phí dầu diesel; chi phí dầu nhờn phát sinh trong thời gian chờ sửa tàu 195 ngày) mỗi bên phải chịu một nửa là 7.578.884.170 đồng. Nhận định và quyết định nêu trên của Tòa cấp sơ thẩm là có căn cứ, đúng quy định của pháp luật, tại cấp phúc thẩm không có căn cứ nào mới nên Hội đồng xét xử chấp nhận đề nghị của Viện kiểm sát; không chấp nhận đề nghị của các Luật sư; không chấp kháng cáo của nguyên đơn và cũng không chấp nhận kháng cáo của bị đơn, giữ nguyên án sơ thẩm.

[4] Về án phí kinh doanh thương mại phúc thẩm: Do kháng cáo không được chấp nhận nên người kháng cáo là nguyên đơn và bị đơn đều phải chịu án phí phúc thẩm là 2.000.000 đồng/người kháng cáo. Phần án phí của nguyên đơn và bị đơn được khấu trừ 2.000.000 đồng mỗi người đã nộp theo biên lai thu tiền tạm ứng án phí phúc thẩm số 0045685 ngày 19/02/2020 và biên lai thu tiền tạm ứng án phí phúc thẩm số 0045399 ngày 07/01/2020 tại Cục thi hành án dân sự Thành phố Hồ Chí Minh.

[5] Quyết định khác của án sơ thẩm về án phí kinh doanh thương mại sơ thẩm không có kháng cáo, kháng nghị có hiệu lực thi hành kể từ ngày hết thời hạn kháng cáo, kháng nghị.

Vì các lẽ trên;

QUYẾT ĐỊNH:

- Căn cứ khoản 1 Điều 308; các Điều 68, 93, 95, 244, 284, 478, khoản 2 Điều 296; các Điều 147, 148, 273 Bộ luật tố tụng dân sự năm 2015.

- Áp dụng khoản 1 Điều 156; các Điều 584, 589, 597, 601 Bộ luật Dân sự năm 2015; Điều 287 Bộ luật hàng hải năm 2015; khoản 1 Điều 29 Nghị quyết 326/2016/UBTVQH14 ngày 30/12/2016 của Ủy ban Thường vụ Quốc hội. Xử:

Không chấp nhận kháng cáo của nguyên đơn Công ty TNHH Quốc tế LP; không chấp nhận kháng cáo của bị đơn Công ty H.P LLC, giữ nguyên án sơ thẩm:

1. Chấp nhận một phần yêu cầu khởi kiện của nguyên đơn, buộc Công ty H.P LLC phải có trách nhiệm bồi thường cho Công ty TNHH Quốc Tế LP số tiền **78.777.007.456** (*bảy mươi tám tỷ bảy trăm bảy mươi bảy triệu không trăm lẻ bảy ngàn bốn trăm năm mươi sáu*) đồng do đã có lỗi trong vụ tai nạn xảy ra tại huyện NB, Thành phố Hồ Chí Minh vào ngày 19/4/2019 gây hư hỏng Tàu TP 45 thuộc quyền sử dụng, khai thác của nguyên đơn.

2. Không chấp nhận yêu cầu khởi kiện của nguyên đơn đòi Công ty H.P LLC phải có trách nhiệm bồi thường cho Công ty TNHH Quốc Tế LP số tiền vượt quá số tiền được chấp nhận nói trên (Số tiền yêu cầu không được chấp nhận là **7.578.884.170 đồng**).

3. Về án phí kinh doanh thương mại phúc thẩm: Nguyên đơn Công ty TNHH Quốc tế LP, bị đơn Công ty H.P LLC mỗi người phải nộp 2.000.000 đồng. Phần án phí của nguyên đơn và bị đơn được khấu trừ 2.000.000 đồng mỗi người đã nộp theo biên lai thu tiền tạm ứng án phí phúc thẩm số 0045685 ngày 19/02/2020 và biên lai thu tiền tạm ứng án phí phúc thẩm số 0045399 tại Cục thi hành án dân sự Thành phố Hồ Chí Minh.

4. Quyết định khác của án sơ thẩm về Đình chỉ xét xử đối với phần yêu cầu khởi kiện của nguyên đơn đòi bồi thường các khoản tiền phạt hợp đồng và phạt cọc hợp đồng phải trả cho Công ty VT; về án phí kinh doanh thương mại sơ thẩm không có kháng cáo, kháng nghị có hiệu lực thi hành kể từ ngày hết thời hạn kháng cáo, kháng nghị.

5. Kể từ ngày có đơn yêu cầu thi hành án của Công ty TNHH Quốc Tế LP cho đến khi thi hành án xong, Công ty H.P LLC còn phải chịu khoản tiền lãi của số tiền còn phải thi hành án theo mức lãi suất 10%/năm.

6. Trường hợp bản án, quyết định được thi hành án theo quy định tại Điều 2 Luật Thi hành án dân sự thì người được thi hành án dân sự, người phải thi hành án dân sự có quyền thỏa thuận thi hành án, quyền yêu cầu thi hành án, tự nguyện thi hành án hoặc bị cưỡng chế thi hành án theo quy định tại các điều 6, 7, 7a, 7b 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.

7. Bản án phúc thẩm có hiệu lực pháp luật kể từ ngày tuyên án./.

Nơi nhận:
- TANDTC
- VKSNDCC tại TPHCM.
- TAND Tp. Hồ Chí Minh.
- VKSND Tp. Hồ Chí Minh.
- Cục THADS Tp. Hồ Chí Minh.
- Các đương sự (2).
- Lưu HS (02) VP (5) 15b (án 09)

TM. HỘI ĐỒNG XÉT XỬ PHÚC THẨM
THẨMPHÁN - CHỦ TỌA PHIÊN TÒA

Nguyễn Văn Tửu

CÁC THẨMPHÁN **THẨMPHÁN–CHỦ TOẠ PHIÊN TOÀ**

Phan Đức Phương **Huỳnh Thanh Duyên** **Nguyễn Văn Tửu**