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

Bản án số: 415/2023/KDTM-PT
Ngày: 06-04-2023
V/v tranh chấp hợp đồng vận chuyển

NHÂN DANH
NƯỚC CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM

TÒA ÁN NHÂN DÂN THÀNH PHỐ HỒ CHÍ MINH

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

Thẩm phán - Chủ tọa phiên tòa: Bà Vũ Thị Hường

Các Thẩm phán: Bà Phùng Thị Như Mai

Ông Lê Thọ Viên

- ***Thư ký phiên tòa***: Ông Nguyễn Hiệp Định – Thư ký Tòa án nhân dân Thành phố Hồ Chí Minh.

- ***Đại diện Viện Kiểm sát nhân dân Thành phố Hồ Chí Minh tham gia phiên toà:*** Bà Lê Thị Kim Thủy – Kiểm sát viên.

Ngày 06 tháng 4 năm 2023 tại phòng xử án Tòa án nhân dân Thành phố Hồ Chí Minh xét xử phúc thẩm công khai vụ án thụ lý số 105/2022/TLPT-KDTM ngày 19 tháng 10 năm 2022 về: "Tranh chấp hợp đồng vận chuyển".

Do Bản án dân sự sơ thẩm số 2876/2022/KDTM-ST ngày 29 tháng 7 năm 2022 của Toà án nhân dân thành phố TĐ, Thành phố Hồ Chí Minh bị kháng cáo.

Theo Quyết định đưa vụ án ra xét xử phúc thẩm số 1069/2023/QĐ-PT ngày 14 tháng 3 năm 2023 và Quyết định hoãn phiên tòa phúc thẩm số 3809/2023/QĐ-PT ngày 31 tháng 3 năm 2023, giữa các đương sự:

1. Nguyên đơn: Tổng Công ty Cổ phần Bảo hiểm I

Địa chỉ: Tòa nhà 263 đường CG, phường DV, quận CG, Thành phố Hà Nội.

Người đại diện theo ủy quyền: Bà Lê Xuân Qu và/hoặc bà Vũ Thị Hồng Ng và/hoặc ông Bùi Ngọc H và/hoặc bà Nguyễn Thị Minh Th (theo Văn bản ủy quyền ngày 03/11/2022).

2. Bị đơn: Công ty Cổ phần N

Địa chỉ: Số 13 -15 đường B4, phường ALĐ, thành phố TĐ, Thành phố Hồ Chí Minh.

Người đại diện theo ủy quyền: Bà Vũ Thị Phương T và/hoặc ông Đỗ Minh T1 và/hoặc ông Nguyễn Thanh H1 và/hoặc bà Nguyễn Lê Quỳnh C1 (theo Văn bản ủy quyền ngày 09/02/2022).

3. Người có quyền lợi, nghĩa vụ liên quan: Công ty Cổ phần Thức ăn chăn nuôi V

Địa chỉ: Khu công nghiệp Hòa Mạc, phường Hòa Mạc, thị xã Duy Tiên, tỉnh Hà Nam.

Người đại diện theo ủy quyền: Ông Phạm Đức T2 (theo Văn bản ủy quyền ngày 11/01/2022).

4. Người kháng cáo: Công ty Cổ phần N là bị đơn.

NỘI DUNG VỤ ÁN:

Tóm tắt nội dung vụ án và quyết định của bản án sơ thẩm như sau:

** Nguyên đơn Tổng Công ty Cổ phần Bảo hiểm I trình bày:*

Ngày 02/01/2019, Công ty Cổ phần N (*sau đây gọi tắt là Công ty N*) và Công ty Cổ phần Thức ăn chăn nuôi V (*sau đây gọi tắt là Công ty V*) ký Hợp đồng vận chuyển hàng hóa số 44/2019-HĐVC/Vietsun-Vina (*sau đây gọi tắt là Hợp đồng vận chuyển*).

Ngày 16/10/2019, Tổng Công ty Cổ phần Bảo hiểm I (*sau đây gọi tắt là Tổng Công ty Bảo hiểm I*) và Công ty V đã ký Đơn bảo hiểm hàng hóa vận chuyển trong lãnh thổ Việt Nam số 09195018 và Giấy sửa đổi bổ sung số 09195018.END01 ngày 17/10/2019. Theo đó, Tổng Công ty Bảo hiểm I nhận bảo hiểm cho lô hàng bột cá 60 (Kiên Hùng) của Công ty V, điều kiện bảo hiểm theo Quy tắc bảo hiểm hàng hóa vận chuyển trong lãnh thổ Việt Nam được ban hành theo Quyết định số 0212/QĐ-HH ngày 30/01/2019 của Tổng Công ty Bảo hiểm I.

Vào lúc 21 giờ 45 phút ngày 18/10/2019, tàu 435N Vietsun Integrity rời cảng VICT để đi giao hàng. Lúc 23 giờ 45 phút cùng ngày, khi tàu hành trình ra luồng Sài Gòn-Vũng Tàu thì bị nghiêng về bên phải và chìm hoàn toàn lúc 01 giờ 50 phút ngày 19/10/2019 ở khu vực phao 28 thuộc địa phận huyện Cần Giờ, Thành phố Hồ Chí Minh. Sự cố tàu Vietsun Integrity bị lật và chìm đã làm nhiều container rơi khỏi tàu, trong đó có container chứa 400 bao bột cá của Công ty V.

Ngày 22/10/2019, Tổng Công ty Bảo hiểm I đã nhận được thông báo tổn thất từ phía Công ty V. Ngày 13/01/2020, Tổng Công ty Bảo hiểm I chỉ định Công ty Cổ phần Giám định HL (*sau đây gọi tắt là Công ty HL*) giám định về lô hàng bị tổn thất.

Ngày 16/01/2020, Công ty V đã gửi công văn cho Chủ tàu Vietsun Integrity về việc từ chối nhận hàng. Do lô hàng bị tổn thất toàn bộ nên các bên thống nhất tiêu hủy toàn bộ lô hàng nói trên.

Ngày 28/4/2020, Công ty V gửi thư khiếu nại yêu cầu Tổng Công ty Bảo hiểm I bồi thường 19.980 kg bột cá bị tổn thất. Sau khi xem xét hồ sơ khiếu nại, căn cứ vào đơn bảo hiểm đã cấp và báo cáo giám định của Công ty HL, Tổng Công ty Bảo hiểm I nhận thấy tổn thất 19.980 kg bột cá của Công ty V thuộc phạm vi bảo hiểm. Ngày 03/6/2020, Tổng Công ty Bảo hiểm I đã bồi thường cho Công ty V số tiền là 440.559.000 đồng.

Sau khi bồi thường cho người được bảo hiểm, Tổng Công ty Bảo hiểm I nhận thế quyền của Công ty V tiến hành yêu cầu bên thứ ba gây ra tổn thất là Công ty N bồi thường lô hàng được bảo hiểm theo Hợp đồng vận chuyển giữa

Công ty N và Công ty V với số tiền 440.559.000 đồng.

Tổng Công ty Bảo hiểm I yêu cầu Công ty N bồi hoàn số tiền 440.559.000 đồng và số tiền lãi chậm trả theo mức lãi suất 10%/năm tạm tính từ ngày 06/5/2021 đến ngày 26/7/2022 là 53.711.984 đồng, tổng cộng số tiền là 494.270.984 đồng.

Yêu cầu khởi kiện của nguyên đơn dựa trên căn cứ sau:

1. Về trách nhiệm của bên vận chuyển:

Căn cứ Điều 6 Hợp đồng vận chuyển giữa Công ty V và Công ty N; Căn cứ Điều 183 Bộ luật Hàng hải 2015; Căn cứ Điều 541 Bộ luật dân sự 2015; Căn cứ kết luận giám định tại Chứng thư giám định của Công ty HL: "lỗi gây ra sự cố hoàn toàn thuộc về phía tàu VIETSUN INTEGRITY"; Căn cứ Báo cáo điều tra tai nạn của Cảng vụ Hàng hải Thành phố Hồ Chí Minh có nêu: "Công ty N: Quá trình xếp hàng lên tàu, do tình trạng khai thác của hàng container nội địa, rất nhiều container hàng về cảng trễ, nhiều container về cảng gần thời điểm tàu rời cảng, container hủy hoặc thay thế. Bản thân nhân viên khai thác của Công ty cũng có phần thụ động do phụ thuộc vào chủ hàng khai báo, sự thay thế hay hủy có được báo cáo cho Đại phó nhưng trọng lượng thực tế các container hàng cũng không được biết chính xác cho tới khi container về cảng và qua cân". Như vậy, việc chìm tàu dẫn đến tổn thất hàng ngoài lỗi của thuyền trưởng và thuyền viên không tính toán, kiểm tra các thông số ổn định của tàu trước khi rời cảng thì nguyên nhân tổn thất cũng do một phần lỗi của Công ty N trong việc không quy định thời gian hợp lý dừng tiếp nhận các container để xếp lên tàu để Đại phó có đủ thời gian tính toán ổn định của tàu cũng như đảm bảo an toàn cho hàng hóa trên tàu. Công ty N là đơn vị vận chuyển lô hàng bột cá 60 của Công ty V theo Hợp đồng vận chuyển. Trong quá trình vận chuyển, lô hàng đã bị tổn thất toàn bộ do lỗi của bên vận chuyển nên Công ty N phải có trách nhiệm bồi thường tổn thất cho lô hàng.

2. Về quyền thu đòi của Tổng Công ty Bảo hiểm I:

Căn cứ điểm e khoản 1 Điều 17 và khoản 1 Điều 49 Luật Kinh doanh bảo hiểm, Tổng Công ty Bảo hiểm I đã bồi thường toàn bộ tổn thất lô hàng cho Công ty V với số tiền 440.559.000 đồng.Tổng Công ty Bảo hiểm I đã được Công ty V thế quyền để yêu cầu bên gây thiệt hại bồi hoàn số tiền mà Tổng Công ty Bảo hiểm I đã bồi thường cho Công ty Vina Hà-Nam. Do đó, Tổng Công ty Bảo hiểm I yêu cầu Công ty N bồi hoàn số tiền nói trên là phù hợp với quy định của pháp luật.

Đối với ý kiến của bị đơn cho rằng, các bên liên quan phải thực hiện khởi kiện trong thời hạn 9 tháng do vậy thời hiệu khởi kiện đã hết là không có cơ sở bởi Tổng Công ty Bảo hiểm I khởi kiện theo hợp đồng vận chuyển hàng hải, thời hiệu khởi kiện là 2 năm. Ngày 26/5/2021, Tổng Công ty Bảo hiểm I có đơn khởi kiện là còn trong thời hiệu khởi kiện.

** Bị đơn Công ty Cổ phần N trình bày:*

Tại đơn khởi kiện, Tổng Công ty Bảo hiểm I xác định lô hàng của Công ty

V được Công ty N vận chuyển trên cơ sở Hợp đồng vận chuyển. Tại Mục B Điều 4 Hợp đồng vận chuyển quy định nội dung dịch vụ mà Công ty N sẽ cung cấp bao gồm: cung cấp lịch tàu, bố trí đầy đủ vỏ container, phương tiện vận tải, vận chuyển hàng hóa từ kho đến kho an toàn, giao hàng theo đúng tiến độ thông báo, cung cấp biên bản giao nhận hàng hóa vận chuyển,v.v. Nội dung tương tự cũng được quy định rải rác trong các điều khoản khác như Điều 1: Hàng hóa-Tuyến và thời gian vận chuyển, Điều 2: Phương thức giao nhận, Điều 7: Phạt vi phạm. Như vậy, theo Hợp đồng vận chuyển, Công ty N phải cung cấp các phương tiện vận tải đường bộ (xe), đường biển (tàu) để thực hiện yêu cầu vận chuyển hàng hóa của khách hàng là Công ty V. Bên cạnh đó, Công ty N còn phải thực hiện các công việc khác có liên quan như tư vấn cho khách hàng, thực hiện các thủ tục giấy tờ giao nhận hàng hóa v.v. Các dịch vụ này hoàn toàn phù hợp với nội hàm định nghĩa của dịch vụ logistics được quy định tại Điều 233 Luật Thương mại 2005. Tại Điều 3 Nghị định 163/2017/NĐ-CP của Chính phủ quy định về kinh doanh dịch vụ logistics là dịch vụ vận tải đa phương thức. Dịch vụ vận tải đa phương thức được định nghĩa tại khoản 1 Điều 2 Nghị định 87/2009/NĐ-CP của Chính phủ sửa đổi, bổ sung về vận tải đa phương thức là việc vận chuyển hàng hóa bằng ít nhất hai phương thức vận tải khác nhau. Như vậy Hợp đồng vận chuyển là hợp đồng dịch vụ logistics mà cụ thể hơn là hợp đồng vận tải đa phương thức theo quy định của pháp luật hiện hành.

Điều 319, 237 Luật Thương mại 2005; Điều 31 Nghị định 87/2009/NĐ-CP và Điều 23 Hiệp định khung ASEAN về vận tải đa phương thức quy định thời hiệu khởi kiện là 09 tháng đối với tranh chấp phát sinh từ hợp đồng logistics nói chung và hợp đồng vận tải đa phương thức nói riêng kể từ ngày hàng hóa được giao hoặc ngày hàng hóa đáng lẽ được giao. Do sự cố xảy ra vào ngày 18/10/2019 đã làm toàn bộ hàng hóa chìm nên không phát sinh ngày hàng hóa được giao trên thực tế. Theo đó, thời hiệu sẽ được tính từ ngày hàng hóa đáng lẽ được giao là sau 07-08 ngày kể từ khi tàu chạy theo khoản 6 Điều 1 Hợp đồng vận chuyển. Tàu khởi hành từ ngày 18/10/2019 nên ngày hàng hóa đáng lẽ được giao muộn nhất sẽ là ngày 26/10/2019. Như vậy, thời hiệu 09 tháng sẽ được tính từ ngày 26/10/2019 và kết thúc vào ngày 27/07/2020.

Đối chiếu hồ sơ tài liệu, Công ty N xác định được ngày khởi kiện là ngày 02/6/2021 (ngày mà Tòa án nhận đơn khởi kiện của nguyên đơn). Do đó, bị đơn nhận thấy thời hiệu của nguyên đơn đã kết thúc hơn 10 tháng trước đó. Vì vậy, bị đơn đề nghị Tòa án đình chỉ giải quyết vụ việc theo quy định tại khoản 2 Điều 184 và điểm e khoản 1 Điều 217 Bộ luật Tố tụng dân sự 2015 vì đã hết thời hiệu khởi kiện. Bị đơn không đồng ý với toàn bộ yêu cầu khởi kiện của nguyên đơn. Nguyên đơn không có quyền khởi kiện trong vụ án này.

** Người có quyền lợi, nghĩa vụ liên quan Công ty Cổ phần Thức ăn chăn nuôi V trình bày:*

Ngày 02/01/2019, Công ty N và Công ty V có ký Hợp đồng vận chuyển hàng hóa số 44/2019-HĐVC/Vietsun – Vina. Theo đó, Công ty N nhận vận chuyển thức ăn gia súc theo yêu cầu của Công ty V, trong đó có lô hàng Bột cá 60 (Kiên Hùng) của Công ty V.

Ngày 16/10/2019, Công ty Bảo hiểm I Miền Đông – một đơn vị thành viên của Tổng Công ty Bảo hiểm I (*sau đây gọi tắt là I - MIỀN ĐÔNG*) và Công ty V đã ký Đơn bảo hiểm hàng hóa vận chuyển trong lãnh thổ Việt Nam số 09195018 và Giấy sửa đổi bổ sung số 09195018.END01 ngày 17/10/2019. Theo đó, I - MIỀN ĐÔNG nhận bảo hiểm cho lô hàng bột cá 60 (Kiên Hùng) của Công ty V, điều kiện bảo hiểm theo quy tắc bảo hiểm hàng hóa vận chuyển trong lãnh thổ Việt Nam được ban hành theo Quyết định 0212/QĐ –HH ngày 30/01/2019 của I - MIỀN ĐÔNG.

Vào lúc 21 giờ 45 phút ngày 18/10/2019, theo Hợp đồng vận chuyển, tàu 435N Vietsun Integrity của Công ty N đã nhận 19.980 kg bột cá từ Công ty V rời cảng VICT để đi giao hàng. Lúc 23 giờ 45 phút cùng ngày, khi tàu hành trình ra luồng Sài Gòn-Vũng Tàu thì bị nghiêng về bên phải và chìm hoàn toàn lúc 01 giờ 50 phút ngày 19/10/2019 ở khu vực phao 28 thuộc địa phận huyện Cần Giờ, Thành phố Hồ Chí Minh. Sự cố tàu Vietsun Integrity bị lật và chìm đã làm nhiều container rơi khỏi tàu, trong đó có container chứa 400 bao/19.980kg bột cá xếp trong container CAIU 6863320 chứa lô hàng của Công ty V.

Ngày 22/10/2019, I - MIỀN ĐÔNG đã nhận được thông báo tổn thất từ phía Công ty V. Ngày 13/01/2020, I - MIỀN ĐÔNG chỉ định Công ty HL giám định về lô hàng container CAIU 6863320 bị tổn thất.

Ngày 16/01/2020, Công ty V đã gửi công văn cho Chủ tàu Vietsun Integrity về việc từ chối nhận hàng. Do lô hàng bị tổn thất toàn bộ nên các bên thống nhất chuyển toàn bộ hàng bên trong container CAIU đến nơi tiêu hủy.

Ngày 28/04/2020, Công ty V gửi thư khiếu nại yêu cầu Tổng Công ty Bảo hiểm I bồi thường 19.980 kg bột cá bị tổn thất. Sau khi xem xét hồ sơ khiếu nại, căn cứ vào đơn bảo hiểm đã cấp và báo cáo giám định của Công ty HL, Tổng Công ty Bảo hiểm I đã bồi thường cho Công ty V số tiền là 440.559.000 đồng.

Sau khi bồi thường cho người được bảo hiểm, Công ty V đã thế quyền toàn bộ cho Tổng Công ty Bảo hiểm I để yêu cầu bên thứ ba gây ra thiệt hại bồi thường tổn thất đối với lô hàng nêu trên. Sau khi nhận được thế quyền từ Công ty V, Tổng Công ty Bảo hiểm I đã tiến hành thu đòi bên thứ ba gây ra tổn thất là Công ty N. Do đã nhận được đầy đủ và toàn bộ số tiền bồi thường bảo hiểm đối với tổn thất lô hàng bột cá từ I - MIỀN ĐÔNG, Công ty Vina Hà Nam đã không còn bất kỳ quyền lợi, nghĩa vụ nào liên quan đến lô hàng hay vụ án này.Vì vậy, Công ty V đồng ý với yêu cầu khởi kiện của Tổng Công ty Bảo hiểm I và xin xác nhận để Tổng Công ty Bảo hiểm I được toàn quyền yêu cầu đơn vị vận chuyển và các bên liên quan khác bồi thường tổn thất đối với hàng này. Công ty V xin phép vắng mặt.

Tại Bản án dân sự sơ thẩm số 2876/2022/KDTM-ST ngày 29 tháng 7 năm 2022 của Toà án nhân dân thành phố TĐ, Thành phố Hồ Chí Minh đã quyết định:

Chấp nhận yêu cầu khởi kiện của nguyên đơn Tổng Công ty Cổ phần Bảo hiểm I:

Buộc Công ty Cổ phần N phải trả cho Tổng Công ty Cổ phần Bảo hiểm I số tiền 440.559.000 đồng và tiền lãi tính đến ngày xét xử sơ thẩm là 53.711.984 đồng, tổng cộng là: 494.270.984 đồng.

Các bên thi hành tại cơ quan Thi hành án dân sự có thẩm quyền.

Trong trường hợp Công ty Cổ phần N không thực hiện nghĩa vụ thanh toán nợ theo quy định trên thì kể từ ngày 27/7/2022 cho đến khi thi hành án xong, Công ty Cổ phần N còn phải chịu khoản tiền lãi của số tiền còn phải thi hành án theo mức lãi suất quy định tại khoản 2 Điều 468 của Bộ luật dân sự năm 2015.

Đình chỉ xét xử sơ thẩm đối với yêu cầu buộc Công ty Cổ phần N thanh toán tiền lãi chậm trả từ ngày 03/6/2020 đến ngày 05/5/2021.

Ngoài ra bản án sơ thẩm cũng xác định trách nhiệm chịu án phí, quyền và thời hạn kháng cáo của các đương sự.

Ngày 12/8/2022, bị đơn Công ty Cổ phần N đã nộp đơn kháng cáo toàn bộ bản án sơ thẩm, yêu cầu Tòa án cấp phúc thẩm hủy bản án sơ thẩm và đình chỉ giải quyết vụ án do thời hiệu khởi kiện đã hết.

Tại phiên tòa phúc thẩm:

Bị đơn Công ty N trình bày: Giữ nguyên yêu cầu kháng cáo đề nghị Hội đồng xét xử phúc thẩm hủy bản án sơ thẩm và đình chỉ giải quyết vụ án, lý do: Tòa án cấp sơ thẩm xác định sai quan hệ pháp luật tranh chấp là tranh chấp hợp đồng bảo hiểm hàng hải mặc dù giữa nguyên đơn và bị đơn không phát sinh mối quan hệ hợp đồng bảo hiểm nào. Việc Tòa án cấp sơ thẩm xác định sai quan hệ pháp luật tranh chấp dẫn đến xác định sai thời hiệu khởi kiện. Nguyên đơn căn cứ vào Giấy biên nhận và thế quyền ký bởi Công ty V và Hợp đồng vận chuyển để khởi kiện yêu cầu bị đơn bồi thường tổn thất hàng hóa với số tiền 440.559.000 đồng thì phải là tranh chấp hợp đồng vận chuyển với bị đơn Công ty N. Theo Hợp đồng vận chuyển và vận đơn thì đây là hợp đồng vận tải đa phương thức nên thời hiệu khởi kiện là 09 tháng đối với tranh chấp phát sinh từ hợp đồng logistics nói chung và hợp đồng vận tải đa phương thức nói riêng kể từ ngày hàng hóa được giao hoặc ngày hàng hóa đáng lẽ được giao. Do sự cố xảy ra vào ngày 18/10/2019 đã làm toàn bộ hàng hóa chìm nên không phát sinh ngày hàng hóa được giao trên thực tế. Theo đó, thời hiệu sẽ được tính từ ngày hàng hóa đáng lẽ được giao là sau 07-08 ngày kể từ khi tàu chạy theo khoản 6 Điều 1 Hợp đồng vận chuyển. Tàu khởi hành từ ngày 18/10/2019 nên ngày hàng hóa đáng lẽ được giao muộn nhất sẽ là ngày 26/10/2019. Như vậy, thời hiệu 09 tháng sẽ được tính từ ngày 26/10/2019 và kết thúc vào ngày 27/07/2020. Ngày nguyên đơn khởi kiện là ngày 02/6/2021. Do đó, thời hiệu khởi kiện đã kết thúc hơn 10 tháng trước đó.

Nguyên đơn Tổng Công ty Bảo hiểm I giữ nguyên yêu cầu khởi kiện, không đồng ý với kháng cáo của bị đơn, đề nghị Hội đồng xét xử phúc thẩm giữ nguyên bản án sơ thẩm và có ý kiến về thời hiệu khởi kiện như sau:

- Hàng hóa của Công ty V được vận chuyển trên tàu VietSun Intergrity của Công ty N đã xảy ra tổn thất vào ngày 19/10/2019 nên trên thực tế hàng hóa đã không được giao, do đó không xác định được Ngày hàng hóa được giao. Mặt khác, trong Hợp đồng vận chuyển, Biên bản giao nhận hàng hóa ngày 13/10/2019 các bên không thỏa thuận ngày giao hàng nên không có căn cứ để xác định Ngày đáng lẽ hàng hóa được giao.

- Do không xác định được Ngày hàng hóa được giao hoặc ngày hàng hóa đáng lẽ được giao, nên việc Bị đơn cho rằng đã hết thời hiệu do quá thời hạn 09 tháng kể từ khi hàng hóa được giao hoặc đáng lẽ được giao là không có căn cứ.

- Ngoài ra, do Tổng Công ty Bảo hiểm I không phải là bên thuê vận chuyển mà là bên nhận thế quyền từ bên thuê vận chuyển là Công ty V và việc thế quyền chỉ có thể thực hiện khi Tổng Công ty Bảo hiểm I bồi thường bảo hiểm cho Công ty V, nên không thể tính thời hiệu khởi kiện như ý kiến của bị đơn.

Người có quyền lợi, nghĩa vụ liên quan Công ty V có đơn xin vắng mặt và có ý kiến tại Công văn số 01/23-BTTC ngày 16/01/2023 như sau:

- Đối với Giấy gửi hàng (Bill of Lading) ngày 19/10/2019, chúng tôi không hề biết và không nhận được giấy gửi hàng này. Do đó chúng tôi không thể xác nhận hay có ý kiến đối với chứng từ này.

- Đối với các bảng kê đối chiếu công nợ cước vận chuyển, các tài liệu này đều không có ngày, tháng, năm và xác nhận của đơn vị thuê vận chuyển, nên chúng tôi không thể xác nhận các tài liệu này. Ngoài ra các bảng kê và hóa đơn mà Công ty N cung cấp là các chứng từ không liên quan đến container hàng bị tổn thất, đây là những container hàng bên Công ty V đã nhận đủ, container hàng bị tổn thất không có bảng kê và hóa đơn vì thực tế bên Công ty N chưa hoàn thành trách nhiệm giao hàng.

Đại diện Viện kiểm sát nhân dân Thành phố Hồ Chí Minh phát biểu ý kiến:

- Về tố tụng: Thẩm phán chủ tọa, Hội đồng xét xử phúc thẩm và Thư ký phiên tòa đã thực hiện đúng quy định của Bộ luật Tố tụng dân sự. Các đương sự đã chấp hành đúng quy định của Bộ luật Tố tụng dân sự.

- Về tính hợp lệ của đơn kháng cáo: Đơn kháng cáo được nộp trong thời hạn quy định nên hợp lệ.

- Về nội dung kháng cáo: Quan hệ tranh chấp là Hợp đồng vận chuyển hàng hóa trên biển theo chuyến. Tòa án cấp sơ thẩm xác định tranh chấp Hợp đồng bảo hiểm là chưa phù hợp nên cần điều chỉnh lại cho đúng mà không cần thiết phải hủy án. Căn cứ Điều 195 Bộ luật Hàng hải thì thời hiệu khởi kiện là 02 năm. Ngày 10/6/2020, Tổng Công ty bảo hiểm I có Văn bản số 051/CV-GĐBT gửi Công ty N yêu cầu bồi thường số tiền tương đương giá trị hàng hóa bị hư hỏng và chi phí giám định. Ngày 06/5/2021, đại diện theo ủy quyền của Công ty N có Văn bản số 01/I - MIỀN ĐÔNG-Vietsun gửi Tổng Công ty bảo hiểm I với nội dung Công ty N không có nghĩa vụ bồi thường cho các thiệt hại hàng hóa

của Công ty V. Như vậy, các bên không thống nhất được việc giải quyết tranh chấp. Do đó, thời hiệu khởi kiện được tính kể từ ngày 06/5/2021, nên ngày 02/6/2021 Tòa án nhân dân thành phố TĐ nhận được đơn khởi kiện của nguyên đơn là vẫn còn trong thời hiệu khởi kiện. Ý kiến của Công ty N cho rằng đơn khởi kiện của nguyên đơn đã hết thời hiệu khởi kiện là không có cơ sở. Căn cứ khoản 1 Điều 308 Bộ luật Tố tụng dân sự, đề nghị Hội đồng xét xử không chấp nhận kháng cáo của Công ty Cổ phần N, giữ nguyên bản án sơ thẩm.

NHẬN ĐỊNH CỦA TÒA ÁN:

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

[1] Về thủ tục tố tụng: Tại phiên tòa, đại diện của nguyên đơn và bị đơn đều có mặt, người có quyền lợi, nghĩa vụ liên quan là Công ty V có đơn xin vắng mặt. Căn cứ quy định tại Điều 296 của Bộ luật Tố tụng dân sự năm 2015, Hội đồng xét xử quyết định vẫn tiếp tục tiến hành phiên tòa.

[2] Xét kháng cáo của bị đơn Công ty N kháng cáo yêu cầu Tòa án cấp phúc thẩm hủy bản án sơ thẩm và đình chỉ giải quyết vụ án do vụ án đã hết thời hiệu khởi kiện, Hội đồng xét xử xét thấy:

[2.1] Về hình thức của đơn kháng cáo: Xét thấy đơn kháng cáo của bị đơn trong thời hạn luật định, hợp lệ nên được chấp nhận.

[2.2] Về nội dung kháng cáo, Hội đồng xét xử xét thấy:

[2.2.1] Về quan hệ pháp luật tranh chấp: Tổng Công ty bảo hiểm I đã bồi thường bảo hiểm tổn thất lô hàng bột cá cho Công ty V với số tiền 440.559.000 đồng. Sau đó, Công ty V ký giấy biên nhận và thế quyền cho Tổng Công ty bảo hiểm I được toàn quyền yêu cầu đơn vị vận chuyển là Công ty N bồi thường tổn thất đối với lô hàng này do lỗi của Công ty N khi thực hiện Hợp đồng vận chuyển theo quy định tại Điều 326 của Bộ luật Hàng hải. Như vậy, quan hệ pháp luật tranh chấp giữa Tổng Công ty bảo hiểm I và Công ty N là tranh chấp phát sinh từ hợp đồng vận chuyển. Do đó, Tòa án cấp sơ thẩm xác định quan hệ pháp luật tranh chấp trong vụ án này là tranh chấp hợp đồng bảo hiểm là chưa chính xác.

[2.2.2] Về thời hiệu khởi kiện:

Qua xem xét các tài liệu, chứng cứ có trong hồ sơ, nhận thấy:

Tại Hợp đồng vận chuyển hàng hóa số 44/2019-HĐVC/VIETSUN – VINA ngày 02/01/2019 kèm ba Phụ lục hợp đồng vận chuyển hàng hóa các ngày 02/01/2019, 01/6/2019 và 17/9/2019 ký giữa Công ty V và Công ty N thể hiện các bên căn cứ Nghị định 87/2009/NĐ-CP ngày 19/10/2009 của Chính phủ về vận tải đa phương thức và Nghị định sửa đổi, bổ sung một số điều của Chính phủ về vận tải đa phương thức số 89/2011/NĐ-CP ngày 10/10/2011 để giao kết hợp đồng. Các bên thỏa thuận tuyến vận chuyển là: Nhận hàng tại 64, QL51, Đồng Nai, giao hàng tại KCN Hòa Mạc, Duy Tiên, Hà Nam và ngược lại. Tại khoản 4 Điều 4 và Điều 7 của hợp đồng có quy định: “Trách nhiệm của bên A

(Công ty V): Cung cấp địa chỉ nhận hàng và trả hàng không thuộc phạm vi cầu, đường cấm cũng như phải thuận tiện cho việc di chuyển của xe ô tô chở container…"; "Nếu bên A đã báo xếp, dỡ hàng, sau đó lại thay đổi mà không thông báo để xe bên B (Công ty N) phải quay về thì bên A phải trả chi phí bằng 50% cước vận tải có hàng theo chứng từ của bên B.. Năng suất xếp dỡ hàng tính từ khi xe có mặt là không quá …nếu vượt quá thời gian trên…phải trả phí dôi nhật là 1.200.000 đồng xe/ngày.

Tại Bản ý kiến ngày 16/01/2023, bị đơn Công ty N trình bày hàng hóa của Công ty V sẽ được đóng vào container và chất lên xe tải của Công ty N tại kho của Công ty V tại Phước Tân, Biên Hòa, Đồng Nai. Sau đó các lô hàng này sẽ được xe tải vận chuyển đến cảng VICT tại Thành phố Hồ Chí Minh. Tàu sẽ vận chuyển đến cảng Hải Phòng và sau đó sẽ được dỡ hàng xuống các xe tải của Công ty N và vận chuyển tiếp đến kho của Công ty V tại KCN Hòa Mạc, Hà Nam.

Xét, Giấy gửi hàng (Bill of lading) do Công ty N ký phát ngày 19/10/2019 thể hiện số container/số seal là CAIU6863320/184622 với tên tàu, chi tiết hàng hóa, trọng lượng, số chuyến, số container phù hợp với Giấy yêu cầu bảo hiểm hàng hóa, Giấy sửa đổi, bổ sung ngày 17/10/2019 do nguyên đơn cung cấp và Chứng thư giám định. Tại Giấy gửi hàng (Bill of lading) thể hiện: Nơi nhận hàng Đồng Nai, cảng xếp hàng Vict, Hồ Chí Minh, cảng dỡ hàng Tân Cảng 128, Hải Phòng, nơi giao hàng Hà Nam phù hợp với tuyến đường do Công ty V và Công ty N đã thỏa thuận vận chuyển tại Hợp đồng vận chuyển và các phụ lục hợp đồng.

Ngoài ra, tại Giấy yêu cầu bảo hiểm hàng hóa ngày 16/10/2019 của Công ty Vina Hà Nam cũng thể hiện phương thức vận chuyển bằng đường bộ và đường biển và tại Biên bản giao nhận hàng hóa ngày 16/10/2019 thể hiện Công ty N cung cấp phương tiện vận tải có số đăng ký là 51D 34232 do tài xế Phan Hữu Mạnh thực hiện vận chuyển hàng hóa là 19.990 kg bột cá 60 (Kiên Hùng) đóng trong container CAIU6863320 nhận từ người gửi hàng là Công ty V. Điều này được xác nhận tại văn bản số CV11/2019 do Công ty V gửi cho Công ty N về việc yêu cầu bồi thường tàu chìm cũng thể hiện "Căn cứ theo Biên bản giao nhận hàng hóa ngày 16/10/2019 giữa kho Vina (tại Đồng Nai) và Công ty Cổ phần N".

Do đó, có cơ sở xác định lời khai của Công ty N trình bày đã sử dụng hai phương thức vận tải là ô tô và tàu biển để vận chuyển lô hàng của Công ty V phù hợp với Giấy gửi hàng (Bill of lading), Hợp đồng vận chuyển và các Phụ lục hợp đồng, Giấy yêu cầu bảo hiểm hàng hóa, Biên bản giao nhận hàng hóa ngày 16/10/2019 và Văn bản số CV11/2019 của Công ty V, là có cơ sở.

Tại Giấy chứng nhận đăng ký kinh doanh thể hiện Công ty N có ngành nghề kinh doanh về: Vận tải hàng hóa ven biển và viễn dương (chi tiết: kinh doanh vận tải hàng hóa bằng đường biển), vận tải hàng hóa đường thủy nội địa (chi tiết: kinh doanh vận tải hàng hóa bằng đường thủy nội địa), hoạt động dịch vụ hỗ trợ khác liên quan đến vận tải (chi tiết: dịch vụ giao nhận hàng hóa; dịch

vụ cung ứng tàu biển; dịch vụ kiểm đếm hàng hóa; dịch vụ đại lý tàu biển), vận tải hàng hóa bằng đường bộ (chi tiết: kinh doanh vận tải hàng hóa bằng ô tô, trừ hóa lỏng khí để vận chuyển).

Tại Điều 196 của Bộ luật Hàng hải năm 2015 quy định hợp đồng vận tải đa phương thức là hợp đồng được giao kết giữa người gửi hàng và người kinh doanh vận tải đa phương thức, theo đó người kinh doanh vận tải đa phương thức đảm nhiệm vận chuyển hàng hóa để thu giá dịch vụ vận chuyển cho toàn bộ quá trình vận chuyển, từ địa điểm nhận hàng đến địa điểm trả hàng cho người nhận hàng bằng ít nhất hai phương thức vận tải, trong đó phải có phương thức vận tải bằng đường biển.

Như vậy, có cơ sở xác định loại hợp đồng vận chuyển mà Công ty N (một công ty kinh doanh vận tải đa phương thức) và Công ty V ký kết và thực hiện là hợp đồng vận tải đa phương thức theo quy định của pháp luật nêu trên.

Tại Điều 31 Nghị định 87/2009/NĐ-CP ngày 19/10/2009 của Chính phủ về vận tải đa phương thức quy định: "Thời hiệu khởi kiện là 09 tháng, kể từ khi hàng hóa được giao trả xong cho người nhận hàng theo quy định tại khoản 3 Điều 20 của Nghị định này hoặc sau ngày đáng lẽ hàng hóa được giao trả theo quy định trong hợp đồng vận tải đa phương thức".

Xét, tại Điều 1 của Hợp đồng vận chuyển các bên chỉ thỏa thuận: Thời gian vận chuyển trên biển 07-08 ngày kể từ khi tàu chạy. Vì hàng hóa của Công ty V được vận chuyển trên tàu VietSun Intergrity của Công ty N đã xảy ra tổn thất vào ngày 19/10/2019 nên trên thực tế hàng hóa đã không được giao nên không xác định được ngày hàng hóa được giao hoặc lẽ ra được giao. Do vậy, trường hợp này, thời hiệu khởi kiện áp dụng đối với bên bảo hiểm đã bồi thường và nhận thế quyền là Tổng Công ty bảo hiểm I được tính từ ngày Tổng Công ty bảo hiểm I được Công ty V chuyển quyền đòi bồi thường đối với Công ty N theo quy định tại Điều 326 của Bộ luật hàng hải năm 2015.

Xét, Giấy Biên nhận và thế quyền của Công ty V không ghi ngày, tháng, năm nhưng tại phiên tòa phúc thẩm đại diện Tổng Công ty bảo hiểm I xác nhận ngày Công ty V ký thế quyền là ngày 25/5/2020 nên xác định ngày 25/5/2020 là ngày nguyên đơn có quyền khởi kiện. Ngày nguyên đơn khởi kiện là ngày 26/5/2021. Như vậy,tính từ ngày nguyên đơn có quyền khởi kiện 25/5/2020 đến ngày nguyên đơn khởi kiện 26/5/2021 là đã quá thời hiệu khởi kiện 09 tháng.

Vì vậy, việc bị đơn kháng cáo cho rằng thời hiệu khởi kiện của nguyên đơn đã hết là có cơ sở, nên được chấp nhận.

[2.2.3] Từ những phân tích nêu trên Hội đồng xét xử thấy có cơ sở chấp nhận kháng cáo của bị đơn, cần hủy bản án sơ thẩm và đình chỉ giải quyết vụ án.

[3] Xét ý kiến của đại diện Viện kiểm sát nhân dân Thành phố Hồ Chí Minh không phù hợp với nhận định nêu trên, nên không được chấp nhận.

[4] Về án phí: Căn cứ Nghị quyết số 326/2016/UBTVQH ngày 30/12/2016 của Ủy ban Thường vụ Quốc hội về mức thu, miễn, giảm, thu, nộp, quản lý và sử dụng án phí và lệ phí Tòa án:

- Về án phí dân sự sơ thẩm: Tổng Công ty bảo hiểm I được hoàn lại tiền tạm ứng án phí đã nộp.

- Về án phí dân sự phúc thẩm: Do Tòa án cấp phúc thẩm hủy bản án sơ thẩm nên người kháng cáo là Công ty N không phải chịu án phí phúc thẩm.

Vì các lẽ trên;

QUYẾT ĐỊNH:

Căn cứ vào:

- Điều 148, điểm e Điều 217, Điều 218, Điều 308 và 311 của Bộ luật Tố tụng dân sự năm 2015;

- Điều 196 của Bộ luật Hàng hải năm 2015; Điều 31 Nghị định số 87/2009/NĐ-CP ngày 19/10/2009 của Chính phủ về vận tải đa phương thức;

- Căn cứ vào Điều 29 của Nghị quyết số 326/2016/UBTVQH14 ngày 30/12/2016 của Ủy ban Thường vụ Quốc hội quy định về mức thu, miễn, giảm, thu, nộp, quản lý và sử dụng án phí và lệ phí Tòa án:

Tuyên xử:

1. Hủy Bản án dân sự sơ thẩm số 2876/2022/KDTM-ST ngày 29 tháng 7 năm 2022 của Toà án nhân dân thành phố TĐ, Thành phố Hồ Chí Minh và đình chỉ giải quyết vụ án dân sự thụ lý số 105/2022/TLPT-KDTM ngày 19 tháng 10 năm 2022 về việc: "Tranh chấp hợp đồng vận chuyển" giữa:

Nguyên đơn: Tổng Công ty Cổ phần Bảo hiểm I

Địa chỉ: Tòa nhà 263 đường CG, phường DV, quận CG, Thành phố Hà Nội.

Bị đơn: Công ty Cổ phần N

Địa chỉ: Số 13 -15 đường B4, phường ALĐ, thành phố TĐ, Thành phố Hồ Chí Minh.

Người có quyền lợi, nghĩa vụ liên quan: Công ty Cổ phần Thức ăn chăn nuôi V.

Địa chỉ: Khu công nghiệp Hòa Mạc, thị trấn Hòa Mạc, huyện Duy Tiên, tỉnh Hà Nam.

2. Về án phí:

- Án phí kinh doanh thương mại sơ thẩm:

Tổng Công ty Cổ phần Bảo hiểm I được hoàn lại số tiền tạm ứng án phí đã nộp là 10.811.180 (*mười triệu tám trăm mười một nghìn một trăm tám mươi*) đồng theo Biên lai thu tiền tạm ứng án phí số AA/2021/0025186 ngày 05/01/2022 của Chi cục Thi hành án dân sự thành phố TĐ, Thành phố Hồ Chí Minh.

- Án phí kinh doanh thương mại phúc thẩm:

Công ty Cổ phần N được hoàn lại tiền tạm ứng án phí phúc thẩm đã nộp là 2.000.000 (*hai triệu*) đồng theo Biên lai thu số AA/2021/0028130 ngày

16/8/2022 của Chi cục Thi hành án dân sự thành phố TĐ, Thành phố Hồ Chí Minh.

3. Các bên đương sự thi hành án tại cơ quan thi hành án dân sự có thẩm quyền.

4. Bản án này có hiệu lực pháp luật ngay.

5. Trường hợp bản án được thi hành theo quy định tại Điều 2 Luật Thi hành án dân sự năm 2008 (đã được sửa đổi, bổ sung năm 2014) 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 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.

Nơi nhận:
- TANDTC;
- TAND cấp cao tại TP.HCM;
- VKSND cấp cao;
- VKSND TP.HCM;
- Cục THADS TP.HCM;
- TAND TP.TĐ;
- Chi cục THADS TP.TĐ;
- Các đương sự;
- Lưu: VT, hồ sơ vụ án.

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

Vũ Thị Hường