

**TOÀ ÁN NHÂN DÂN  
THÀNH PHỐ HẢI PHÒNG**

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

Bản án số: 09/2019/KDTM-PT

Ngày 07-6-2019

V/v tranh chấp kiện đòi bồi thường thiệt  
hại hàng hóa theo hợp đồng vận chuyển  
bằng đường biển

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

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

*Thẩm phán - Chủ tọa phiên tòa:* Ông Nguyễn Xuân Tuyền

*Các Thẩm phán:* Ông Nguyễn Văn Dương

Bà Vũ Thị Thu Hà

***- Thư ký phiên tòa:*** Bà Phạm Thị Nguyệt Minh - Thẩm tra viên của Tòa án nhân dân thành phố Hải Phòng.

***- Đại diện Viện Kiểm sát nhân dân thành phố Hải Phòng tham gia phiên tòa:*** Bà Phạm Thị Hồng Thúy - Kiểm sát viên.

Ngày 08 tháng 5 năm 2019 và ngày 07 tháng 6 năm 2019, tại trụ sở, Tòa án nhân dân thành phố Hải Phòng xét xử phúc thẩm công khai vụ án thụ lý số 01/2019/TLPT-KDTM ngày 14 tháng 01 năm 2019 về tranh chấp kiện đòi bồi thường thiệt hại hàng hóa theo hợp đồng vận chuyển bằng đường biển.

Do Bản án dân sự sơ thẩm số 14/2018/KDTM-ST ngày 23 tháng 11 năm 2018 của Tòa án nhân dân quận B3, thành phố Hải Phòng bị kháng cáo.

Theo Quyết định đưa vụ án ra xét xử phúc thẩm số 1048/2019/QĐ-PT ngày 15 tháng 3 năm 2019 và Quyết định hoãn phiên tòa số 1399/2019/QĐ-PT ngày 08 tháng 4 năm 2019 giữa các đương sự:

***- Nguyên đơn:*** Tổng Công ty Cổ phần Bảo hiểm A (sau đây viết tắt là Tổng Công ty Bảo hiểm A); địa chỉ trụ sở: Số A1 đường A2, Phường A3, Quận A4, thành phố Hồ Chí Minh.

***Người đại diện hợp pháp của nguyên đơn:*** Ông Lã Viết N; nơi ĐKNKTT: Thôn N1, xã N2, huyện N3, Hải Phòng; nơi tạm trú: Số N5 đường N6, quận N7,

thành phố Hải Phòng, là người đại diện theo ủy quyền “Văn bản ủy quyền ngày 02 tháng 8 năm 2017”. Có mặt.

- *Bị đơn*: Công ty Cổ phần Vận tải B (sau đây viết tắt là Công ty B); địa chỉ trụ sở: Số B1 đường B2, phường B3, quận B3, thành phố Hải Phòng.

*Người đại diện hợp pháp của bị đơn*: Ông Đoàn Thành Tr; chức vụ: Phó Trưởng phòng An toàn Hàng hải, Công ty Cổ phần Vận tải B; địa chỉ liên lạc: Số B1 đường B2, phường B3, quận B3, thành phố Hải Phòng, là người đại diện theo ủy quyền “Văn bản ủy quyền số: 83/UQ-VOSCO ngày 31 tháng 01 năm 2019”. Có mặt.

- *Người có quyền lợi, nghĩa vụ liên quan*:

+ Tổng Công ty Bảo hiểm C; địa chỉ trụ sở: Số 104 đường Trần Hưng Đạo, quận Hoàn Kiếm, thành phố Hà Nội.

*Người đại diện hợp pháp của Tổng Công ty Bảo hiểm C*: Bà Trương Thanh Th; chức vụ: Phó Giám đốc Ban pháp chế Tổng Công ty Bảo hiểm C, là người đại diện theo ủy quyền “Văn bản ủy quyền ngày 13 tháng 3 năm 2018”. Có mặt.

+ Công ty TNHH một thành viên Tổng Công ty lương thực D (sau đây viết tắt là Công ty D); địa chỉ trụ sở: Số 333 Trần Hưng Đạo, phường Cầu Kho, Quận 1, thành phố Hồ Chí Minh.

*Người đại diện hợp pháp của Công ty D*: Ông Huỳnh Thế N8; chức vụ: Tổng Giám đốc, là người đại diện theo pháp luật. Vắng mặt.

- *Người kháng cáo*: Bị đơn Công ty Cổ phần Vận tải B (VOSCO).

## **NỘI DUNG VỤ ÁN:**

*Theo Đơn khởi kiện đề ngày 02 tháng 8 năm 2017, các bản tự khai tại Tòa án cũng như tại phiên tòa sơ thẩm, người đại diện hợp pháp của nguyên đơn Tổng Công ty Bảo hiểm A trình bày:*

Tổng Công ty Bảo hiểm A là nhà bảo hiểm hàng hóa cho các lô hàng gạo đóng bao của Công ty D.

Công ty D và Công ty B đã ký kết các hợp đồng vận chuyển gồm: Hợp đồng vận chuyển số 08/VNF- VOSCO/PHIL-2015 ngày 21 tháng 10 năm 2015, Hợp đồng vận chuyển số 02/VNF- VOSCO/PHIL-2016 ngày 02 tháng 02 năm 2016, Hợp đồng vận chuyển số 05/VNF- VOSCO/PHIL-2015 ngày 30 tháng 6 năm 2015, Hợp đồng vận chuyển số 12/VNF- VOSCO/PHIL-2015 ngày 03 tháng 02 năm 2016 và Hợp đồng vận chuyển số 29/VNF- VOSCO/PHIL -2014 ngày 18 tháng 11 năm 2014.

Nội dung của các hợp đồng nêu trên là Công ty D thuê Công ty B vận chuyển các lô hàng là gạo từ cảng thành phố Hồ Chí Minh đến một số cảng của Philippines trên các tàu: Vĩnh Phước, Vĩnh An, Vĩnh Thuận và Lan Hạ. Tàu Vĩnh Phước, Vĩnh An, Vĩnh Thuận và Lan Hạ đều thuộc quyền sở hữu, quản lý, khai thác của Công ty B.

Các lô hàng gạo đóng bao được xếp xuống đầy đủ theo từng vận đơn đường biển. Tuy nhiên, trong quá trình vận chuyển, dỡ hàng và giao hàng, một số bao gạo đã hư hỏng, bị rách vỡ, rơi vãi, không thu hồi được dẫn đến hàng hóa giao bị thiếu.

Tại Đơn khởi kiện và quá trình giải quyết vụ án, Tổng Công ty Bảo hiểm A đã khởi kiện đề nghị Tòa án buộc Công ty B phải bồi thường thiệt hại hàng hóa của 05 lô hàng gạo theo 05 Hợp đồng vận chuyển và được vận chuyển trên các tàu Vĩnh Phước, Vĩnh An, Vĩnh Thuận, Lan Hạ với số tiền là: 2.207.459.075 (*Hai tỷ hai trăm linh bảy triệu bốn trăm năm mươi chín nghìn không trăm bảy mươi lăm*) đồng.

Sau khi Tòa án ban hành Quyết định đưa vụ án ra xét xử, Tổng Công ty Bảo hiểm A và Công ty B đã hòa giải thỏa thuận bồi thường với nhau xong 04 lô hàng được vận chuyển theo Hợp đồng vận chuyển số 08/VNF-VOSCO/PHIL- 2015 ngày 21 tháng 10 năm 2015 ; Hợp đồng vận chuyển số 02/VNF-VOSCO/PHIL – 2016 ngày 02 tháng 02 năm 2016 tại tàu Vĩnh Phước; Hợp đồng vận chuyển số 05/VNF-VOSCO/PHIL - 2015 ngày 30 tháng 6 năm 2015 tại tàu Vĩnh An và Hợp đồng vận chuyển số 12/VNF-VOSCO/PHIL-2015 ngày 03 tháng 02 năm 2016 được vận chuyển tại tàu Vĩnh Thuận.

Tại phiên tòa sơ thẩm, Tổng Công ty Bảo hiểm A thay đổi và rút một phần yêu cầu khởi kiện, giữ yêu cầu Tòa án buộc Công ty B bồi thường tổn thất số lượng 60,75 tấn gạo của lô hàng gạo được vận chuyển theo Hợp đồng vận chuyển số 29/VNF-VOSCO/PHIL-2014 ngày 18 tháng 11 năm 2014 tại tàu Lan Hạ với tổng số tiền là: 679.434.834 đồng.

*Theo bị đơn Công ty B trình bày:* Bị đơn thống nhất với lời khai của nguyên đơn về việc hai bên đã ký kết 05 hợp đồng vận chuyển với Công ty D và các lô hàng đều được vận chuyển từ cảng thành phố Hồ Chí Minh đến một số cảng của Philippines trên các tàu: Vĩnh Phước, Vĩnh An, Vĩnh Thuận và Lan Hạ, cũng như thống nhất quá trình thực hiện hợp đồng vận chuyển và những tổn thất hàng hóa như nguyên đơn đã nêu. Trên thực tế, quá trình vận chuyển 05 lô hàng hóa nêu trên đã xảy ra tổn thất hàng hóa và các thiệt hại trong quá trình vận chuyển đã được tiến hành giám định tại Công ty Giám định Intertek tại Philippines.

Sau khi Tòa án ra Quyết định đưa vụ án ra xét xử, Công ty B và Tổng Công ty Bảo hiểm A đã thỏa thuận bồi thường xong đối với 04 Hợp đồng vận chuyển được vận chuyển tại các tàu Vĩnh Phước, Vĩnh An, Vĩnh Thuận.

Ngày 08 tháng 8 năm 2018, bị đơn có Đơn đề nghị Tòa án áp dụng thời hiệu để giải quyết tranh chấp đối với Hợp đồng vận chuyển số 29/VNF-VOSCO/PHIL-2014 được vận chuyển trên tàu Lan Hạ vì hợp đồng này đến nay hết thời hiệu khởi kiện và đề nghị Tòa án đình chỉ giải quyết vụ án.

Với nội dung trên, tại Bản án sơ thẩm số 14/2018/KDTM-ST ngày 23 tháng 11 năm 2018, Tòa án nhân dân quận B3 quyết định:

*Căn cứ vào khoản 1 Điều 30, Điều 35, Điều 147, khoản 2 Điều 244, Điều 227 và Điều 228 Bộ luật Tố tụng dân sự năm 2015;*

*Căn cứ vào điểm a khoản 1 Điều 157, Điều 530, Điều 531, Điều 534 Bộ luật Dân sự năm 2015;*

*Căn cứ vào Điều 70, Điều 75, khoản 1 Điều 77; Điều 118 và Điều 247 Bộ luật Hàng hải 2005;*

*Căn cứ vào khoản 1 Điều 17 Luật Kinh doanh bảo hiểm;*

*Căn cứ khoản 2 Điều 26 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.*

*Xử:*

*1. Chấp nhận yêu cầu khởi kiện của Tổng Công ty Cổ phần Bảo hiểm A về việc đòi bồi thường tổn thất 60,75 tấn gạo được vận chuyển trên tàu LAN HẠ theo Hợp đồng vận chuyển số 29/VNF-VOSCO/PHIL-2014 ngày 18/11/2014.*

*Buộc Công ty Cổ phần Vận tải B phải bồi thường cho Tổng Công ty bảo hiểm A số lượng gạo bị thiếu hụt và rách vỡ với tổng số tiền là 679.434.834 đồng (Sáu trăm bảy mươi chín triệu, bốn trăm ba mươi tư nghìn, tám trăm ba mươi tư đồng).*

*2. Đình chỉ giải quyết đối với yêu cầu khởi kiện của Tổng Công ty Cổ phần Bảo hiểm A về việc buộc Công ty Cổ phần Vận tải B về việc đòi bồi thường tổn thất lô hàng gạo được vận chuyển theo Hợp đồng vận chuyển số 08/VNF-VOSCO/PHIL- 2015 ngày 21/10/2015 trên tàu Vĩnh Phước; Hợp đồng vận chuyển số: 02/VNF-VOSCO/PHIL – 2016 ngày 02/02/2016 được vận chuyển trên tàu Vĩnh Phước; Hợp đồng vận chuyển số 12/VNF-VOSCO/PHIL-2015 ngày 03/02/2016 được vận chuyển trên tàu Vĩnh Thuận và Hợp đồng vận chuyển số 05/VNF-VOSCO/PHIL-2015 ngày 30/6/2015 được vận chuyển trên tàu Vĩnh An.*

Ngoài ra bản án còn tuyên nghĩa vụ chịu án phí, lãi suất thi hành án và quyền kháng cáo cho các đương sự.

Sau khi xét xử sơ thẩm, ngày 07 tháng 12 năm 2018, bị đơn Công ty B đã có Đơn kháng cáo toàn bộ Bản án số 14/2018/KDTM-ST ngày 23 tháng 11 năm 2018

của Tòa án nhân dân quận B3 trừ phần nội dung tại mục số 2 trong quyết định của Bản án với lý do:

- Thứ nhất, Intertek là đơn vị giám định do Tổng Công ty Cổ phần Bảo hiểm A chỉ định. Biên bản giám định số 14COM/AGR/0393-11 ngày 16 tháng 3 năm 2015 do đơn vị này phát hành cũng không có ký nhận của thuyền trưởng tàu Lan Hạ cũng như đại diện cảng hoặc đơn vị liên quan nào khác tại cảng Manila. Do đó, Biên bản giám định này không đảm bảo tính khách quan nên không được coi là bằng chứng xác nhận tình trạng, số lượng cũng như chất lượng hàng hóa được dỡ khỏi tàu Lan Hạ. Tòa án sơ thẩm căn cứ vào biên bản này để xác nhận số lượng hàng hóa bị thiếu hụt là không đủ cơ sở pháp lý.

- Thứ hai, Tòa án cấp sơ thẩm không xem xét đến các bằng chứng khách quan khác, có xác nhận của các bên liên quan là: Các chứng từ quyết toán hàng hóa gồm giấy chứng nhận dỡ hàng số 0482 của Philworld; Giấy chứng nhận dỡ hàng của Avega Bros thì hàng giao nguyên bao là 230.721 bao, thiếu 279 bao/13,95 tấn so với số bao và trọng lượng đã thể hiện trong vận đơn.

- Thứ ba, tại khoản k điều 15 trách nhiệm của chủ tàu Hợp đồng vận chuyển số 29 (Fixture Note) quy định: “Chủ tàu có trách nhiệm đối với bất kỳ tổn thất và thiệt hại trong quá trình vận chuyển hàng hóa sau khi hàng hóa đã được chuyển qua lan can tàu tại cảng dỡ”. Số liệu tổn thất về hàng hóa của Tổng Công ty Bảo hiểm A là dựa vào số liệu về số lượng và chất lượng hàng giao tại kho của người nhận hàng, tức là sau khi hàng hóa đã được dỡ khỏi lan can tàu nên không thuộc trách nhiệm của chủ tàu.

- Thứ tư, tại Điểm (c), Điều (2) Điều kiện vận chuyển ghi trên mặt sau của Vận đơn số 19/PH-4 cũng quy định rõ: “Trong mọi trường hợp, người vận chuyển không phải chịu trách nhiệm đối với tổn thất hoặc tổn hại của hàng hóa phát sinh trước khi xếp hàng xuống tàu và sau khi dỡ hàng khỏi tàu”.

- Thứ năm, tại mục “Kiểm tra hầm hàng và niêm phong hầm hàng trước khi bắt đầu dỡ hàng” của chính Biên bản giám định số 14COM/ARG/0339-11, cũng đã xác nhận “Tất cả niêm phong hầm hàng còn nguyên vẹn”.

Không có đủ cơ sở để khẳng định người vận chuyển Công ty B và tàu Lan Hạ không chịu trách nhiệm với bất kỳ tổn thất hoặc tổn hại nào đối với hàng hóa sau khi hàng hóa đã được dỡ khỏi lan can tàu tại cảng dỡ Manila.

- Thứ sáu, căn cứ khoản 2 Điều 1, Điều 118, Điều 195 Bộ luật Hàng hải năm 2005, tính đến ngày 04 tháng 8 năm 2017 (ngày Tòa án nhận được Đơn khởi kiện của Tổng Công ty Bảo hiểm A) thì đã quá thời hiệu khởi kiện 07 tháng 14 ngày. Ngày 08 tháng 8 năm 2018, bị đơn đã có Đơn đề nghị Tòa án áp dụng thời hiệu khởi kiện để giải quyết tranh chấp và đơn này được gửi cho Tòa án trước thời điểm mở phiên tòa sơ thẩm theo đúng quy định.

Trong giai đoạn chuẩn bị xét xử phúc thẩm, ngày 26 tháng 4 năm 2019, người đại diện theo ủy quyền của bị đơn Công ty B đã có Đơn xin rút một phần căn cứ kháng cáo đối với đề nghị Tòa án áp dụng thời hiệu khởi kiện để giải quyết tranh chấp.

*Tại phiên tòa phúc thẩm,*

Nguyên đơn Tổng Công ty Bảo hiểm A giữ nguyên yêu cầu khởi kiện đề nghị Tòa án buộc Công ty B phải bồi thường tổn thất số lượng 60,75 tấn gạo của lô hàng gạo được vận chuyển theo Hợp đồng vận chuyển số 29/VNF-VOSCO/PHIL-2014 ngày 18 tháng 11 năm 2014 tại tàu Lan Hạ và thay đổi một phần yêu cầu khởi kiện yêu cầu Công ty B phải bồi thường thiệt hại theo mức giá 475USD/tấn (theo Hóa đơn thương mại của người bán số 19/NFA/C4-14 ngày 28 tháng 11 năm 2014 của Công ty D), tức đề nghị Tòa án buộc Công ty B phải bồi thường cho Tổng Công ty Bảo hiểm A số tiền là 617.668.031 đồng (60,75 tấn x 475 USD/tấn x 21.405 VNĐ/USD).

Bị đơn Công ty B giữ nguyên yêu cầu kháng cáo không đồng ý với một phần quyết định của Bản án sơ thẩm đã quyết định chấp nhận yêu cầu khởi kiện của Tổng Công ty Bảo hiểm A về việc đòi bồi thường tổn thất 60,75 tấn gạo được vận chuyển trên tàu Lan Hạ theo Hợp đồng vận chuyển số 29/VNF-VOSCO/PHIL-2014 ngày 18 tháng 11 năm 2014, buộc Công ty B phải bồi thường cho Công ty Bảo hiểm Toàn Cầu số lượng gạo bị thiếu hụt và rách vỡ với tổng số tiền là 679.434.834 đồng với các căn cứ kháng cáo như Đơn kháng cáo của Công ty B, rút nội dung căn cứ kháng cáo về yêu cầu Tòa án áp dụng Thời hiệu khởi kiện để giải quyết tranh chấp, giữ nguyên các nội dung căn cứ kháng cáo còn lại.

*Đại diện Viện Kiểm sát nhân dân thành phố Hải Phòng tham gia phiên tòa phát biểu quan điểm:*

- Về việc chấp hành pháp luật: Trong quá trình giải quyết vụ án và tại phiên tòa phúc thẩm, Thẩm phán, Hội đồng xét xử cấp phúc thẩm đã chấp hành đúng các quy định của Bộ luật Tố tụng dân sự. Nguyên đơn, bị đơn và người có quyền lợi, nghĩa vụ liên quan là Tổng Công ty Bảo hiểm C đã thực hiện đúng các quy định của pháp luật về quyền, nghĩa vụ theo các quy định của Bộ luật Tố tụng dân sự. Riêng người có quyền lợi, nghĩa vụ liên quan là Công ty D không có mặt theo giấy triệu tập của Tòa án, vắng mặt tại phiên tòa không có lý do là chưa chấp hành đúng quy định của pháp luật về quyền và nghĩa vụ tố tụng, phần nào đó có ảnh hưởng tới việc giải quyết vụ án. Việc kháng cáo của bị đơn đúng theo quy định của pháp luật về quyền kháng cáo, đơn và thời hạn kháng cáo. Do đó, Tòa án cấp phúc thẩm đã thụ lý giải quyết để xem xét kháng cáo theo đúng quy định của pháp luật.

- Về nội dung:

Về nội dung căn cứ kháng cáo của Công ty B đề nghị Tòa án áp dụng thời hiệu để giải quyết tranh chấp đã được người đại diện theo ủy quyền của Công ty B tự nguyện rút nên đề nghị Hội đồng xét xử phúc thẩm không xem xét.

Các căn cứ kháng cáo khác của Công ty B về việc không đồng ý với một phần quyết định của Bản án sơ thẩm đã tuyên chấp nhận yêu cầu khởi kiện của Tổng Công ty Bảo hiểm A về việc đòi bồi thường tổn thất 60,75 tấn gạo được vận chuyển trên tàu Lan Hạ theo Hợp đồng vận chuyển số 29/VNF-VOSCO/PHIL-2014 ngày 18 tháng 11 năm 2014, buộc Công ty B phải bồi thường cho Tổng Công ty Bảo hiểm A số lượng gạo bị thiếu hụt và rách vỡ với tổng số tiền là 679.434.834 đồng, Kiểm sát viên có quan điểm:

Trong quá trình giải quyết tại Tòa án cũng như tại phiên tòa sơ thẩm, Công ty B nhất trí lời trình bày của nguyên đơn về việc ký kết các hợp đồng bảo hiểm, quá trình vận chuyển và những tổn thất hàng hóa như Công ty D đưa ra và chấp nhận kết quả giám định của Intertek về số lượng hàng hóa bị tổn thất thiếu hụt tại tàu Lan Hạ. Biên bản giám định nêu trên được Cơ quan có thẩm quyền của Philippines công chứng, được chứng nhận hợp pháp hóa lãnh sự bởi Bộ ngoại giao Philippines và Đại sứ quán Việt Nam tại Philippines nên có giá trị pháp lý để xem xét xác định thiệt hại theo quy định tại khoản 1 Điều 478 của Bộ luật Tố tụng dân sự. Công ty B kháng cáo cho rằng Biên bản giám định không có chữ ký xác nhận của Thuyền trưởng tàu Lan Hạ, không khách quan không có giá trị pháp lý là không có căn cứ, bởi lẽ: Công ty B không cung cấp được bất cứ tài liệu nào khác làm bằng chứng xác nhận về khối lượng cũng như chất lượng hàng hóa được dỡ khỏi tàu Lan Hạ. Hợp đồng vận chuyển không có thỏa thuận thống nhất việc Biên bản giám định phải được Thuyền trưởng tàu, đại diện cảng ... ký xác nhận. Không có quy định của pháp luật về việc Biên bản giám định không có ký xác nhận của các bên liên quan thì không có giá trị.

Về xác định trách nhiệm bồi thường: Căn cứ Biên bản giám định số 14COM/ARG/0393-11 ngày 16 tháng 3 năm 2015 của Intertek xác định người vận chuyển là Công ty B phải chịu trách nhiệm bồi thường đối với số lượng gạo bị tổn thất (thiếu hụt) là 47,338 tấn, bởi lẽ: Số lượng gạo đã giao 12.000 tấn - hàng tốt nhận là 11.939,250 tấn (gồm 238.358 bao + 427 bao phục hồi tốt) = 60,75 tấn (bao gồm số lượng hàng thiếu hụt và hàng hư hỏng nguyên đơn yêu cầu bị đơn bồi thường). Cần giảm trừ trách nhiệm bồi thường của bị đơn đối với 263 bao hư hỏng không đủ căn cứ xác định trách nhiệm bồi thường và 23 bao bị hư hỏng bởi công nhân bốc dỡ tại cầu tàu, quét hút tại kho ( $60,75 - 12,332 - 1,08 = 47,338$  tấn). Công đoạn vận chuyển hàng bằng xe tải từ cầu tàu đến kho có thể phát sinh tổn thất hàng. Tuy nhiên, do khi hàng bốc dỡ khỏi lan can tàu không được tính cân, việc tính cân được thực hiện khi giao hàng tại kho nên toàn bộ

hàng thiếu hụt Công ty B phải chịu trách nhiệm bởi không có căn cứ xác định lỗi thiếu hụt hàng do người khác.

Về giá trị bồi thường: Căn cứ Hóa đơn thương mại của người bán số 19/NFA/C4-14 ngày 28 tháng 11 năm 2014 của Công ty D thể hiện: Đơn giá hàng là 475 USD/tấn, tỷ giá được xác định theo yêu cầu của nguyên đơn là 21.405 VNĐ/USD.

Như vậy, nội dung kháng cáo của bị đơn về xem xét đánh giá chứng cứ, xác định trách nhiệm bồi thường của bị đơn là có phần có căn cứ, cần xem xét chấp nhận loại bớt lượng hàng tổn thất thuộc về công đoạn bốc dỡ, phương tiện vận chuyển hàng từ cầu tàu đến kho của khách hàng do chủ hàng thuê 23 bao, trọng lượng 11.08 tấn; loại bớt trách nhiệm bồi thường đối với 263 bao, trọng lượng 12,332 tấn gạo hư hỏng do không đủ căn cứ xác định trách nhiệm bồi thường của người vận chuyển và tính thiệt hại theo đơn giá hàng là 475 USD/tấn, xác định lại án phí kinh doanh thương mại sơ thẩm theo quy định của pháp luật.

Từ các nhận định trên, đề nghị Hội đồng xét xử phúc thẩm căn cứ khoản 2 Điều 308, Điều 309 của Bộ luật Tố tụng dân sự, chấp nhận một phần kháng cáo của bị đơn ; sửa Bản án kinh doanh thương mại sơ thẩm số 14/2018/KDTM-ST ngày 23 tháng 11 năm 2018 của Tòa án nhân dân quận B3, thành phố Hải Phòng theo hướng:

- Chấp nhận một phần yêu cầu khởi kiện của nguyên đơn Tổng Công ty Bảo hiểm A, buộc Công ty B phải bồi thường cho Tổng Công ty Bảo hiểm A số tiền là 481.303.198 đồng (47,338 tấn x 475 USD/tấn x 21.405 VNĐ/USD).

- Đình chỉ giải quyết đối với yêu cầu khởi kiện của Tổng Công ty Bảo hiểm A về việc buộc Công ty B bồi thường tổn thất lô hàng gạo được vận chuyển theo các Hợp đồng vận chuyển số 08, 02, 12 và 05.

- Về án phí dân sự sơ thẩm: Công ty B phải chịu án phí dân sự sơ thẩm có giá ngạch tính trên tổng số tiền phải bồi thường phải trả cho Tổng Công ty Bảo hiểm A. Tổng Công ty Bảo hiểm A phải chịu án phí dân sự sơ thẩm tương ứng với phần yêu cầu không được Tòa án chấp nhận.

- Về án phí dân sự phúc thẩm: Do bản án sơ thẩm bị sửa nên bị đơn Công ty B không phải chịu án phí dân sự phúc thẩm theo quy định của pháp luật.

Sau khi xem xét các tài liệu có trong hồ sơ, cũng như lời trình bày của các đương sự, quan điểm của Viện Kiểm sát tại phiên tòa,

#### **NHẬN ĐỊNH CỦA TÒA ÁN:**

- Về tố tụng:

[1] Về quan hệ pháp luật và thẩm quyền giải quyết: Tổng Công ty Bảo hiểm A đã thực hiện trách nhiệm bồi thường bảo hiểm hàng hoá bị tổn thất cho Công ty D và được Công ty D thế quyền truy đòi số tiền bồi thường đối với lô hàng được bảo hiểm theo Hợp đồng vận chuyển số 29/VNF-VOSCO/PHIL-2014 ngày 18 tháng 11 năm 2014 giữa Công ty D với Công ty B. Vì vậy quan hệ pháp luật tranh chấp là “Tranh chấp kiện đòi bồi thường thiệt hại hàng hóa theo hợp đồng vận chuyển bằng đường biển”. Theo quy định tại khoản 5 Điều 30 của Bộ luật Tố tụng dân sự, vụ án thuộc thẩm quyền giải quyết của Tòa án.

[2] Kháng cáo của bị đơn Công ty B trong thời hạn luật định nên được xem xét, giải quyết.

[3] Tại phiên tòa, người có quyền lợi, nghĩa vụ liên quan Công ty D vắng mặt. Đây là phiên tòa mở lại lần thứ ba, các đương sự đã được Tòa án triệu tập hợp lệ đến phiên tòa nên Tòa án nhân dân thành phố Hải Phòng căn cứ vào khoản 2 Điều 227, Điều 228 của Bộ luật Tố tụng dân sự, xét xử vắng mặt Công ty D.

[4] Về tư cách người tham gia tố tụng: Tòa án cấp sơ thẩm đã xác định Tổng Công ty Bảo hiểm C là người có quyền lợi, nghĩa vụ liên quan là không đúng. Bởi lẽ, Công ty B có mua bảo hiểm cho các tàu Vĩnh Phước, Vĩnh An, Vĩnh Thuận và Lan Hạ tại Tổng Công ty Bảo hiểm C. Đối với tranh chấp đòi bồi thường thiệt hại hàng hóa theo hợp đồng vận chuyển giữa Tổng Công ty Bảo hiểm A và Công ty B thì Tổng Công ty Bảo hiểm C không có trách nhiệm và nghĩa vụ bồi thường vì Tổng Công ty Bảo hiểm C chỉ có quan hệ hợp đồng bảo hiểm với Công ty B.

[5] Tại phiên tòa phúc thẩm, người đại diện hợp pháp của Tổng Công ty Bảo hiểm A thay đổi một phần yêu cầu khởi kiện yêu cầu Công ty B phải bồi thường thiệt hại theo mức giá 522,5USD/tấn, tương ứng 110% của giá CIF (theo Hợp đồng bảo hiểm số KT0136/14HB08GD giữa Tổng Công ty Bảo hiểm A với Công ty D), đề nghị Tòa án chấp nhận mức giá 475USD/tấn (theo Hóa đơn thương mại của người bán số 19/NFA/C4-14 ngày 28 tháng 11 năm 2014 của Công ty D). Xét thấy việc thay đổi một phần yêu cầu khởi kiện của nguyên đơn là hoàn toàn tự nguyện, không vượt quá yêu cầu khởi kiện ban đầu nên được Hội đồng xét xử phúc thẩm căn cứ khoản 1 Điều 244 của Bộ luật Tố tụng dân sự chấp nhận yêu cầu thay đổi này của nguyên đơn.

- Về nội dung kháng cáo của Công ty B:

[6] Về nội dung căn cứ kháng cáo của Công ty B đề nghị Tòa án áp dụng thời hiệu để giải quyết tranh chấp đã được người đại diện theo ủy quyền của Công ty B tự nguyện rút nên Hội đồng xét xử phúc thẩm không xem xét.

[7] Hợp đồng vận chuyển số 29/VNF-VOSCO/PHIL-2014 ngày 18 tháng 11 năm 2014 giữa Công ty D với Công ty B đều do đại diện hợp pháp của các bên ký kết trên cơ sở tự nguyện và đã thực hiện. Như vậy giữa hai Công ty đã xác lập quan

hệ hợp đồng vận chuyển hàng hóa theo chuyến. Nội dung hợp đồng vận chuyển theo chuyến phù hợp với các quy định của pháp luật nên là hợp đồng kinh tế hợp pháp và được pháp luật bảo vệ.

[8] Về xác định số lượng thiếu hụt: Căn cứ vận đơn số 19/PH4 có chữ ký của thuyền trưởng tàu Lan Hạ và Phiếu đóng gói hàng hóa số 19/NFA-C4-14 của Công ty D ngày 28 tháng 11 năm 2014 xác nhận số lượng hàng hóa xếp lên tàu Lan Hạ tại cảng thành phố Hồ Chí Minh là 240.000 bao gạo được đóng gói 50kg/bao, tương đương 12.000 tấn, tổng trọng lượng là 12.028,8 tấn. Khi tàu đến cảng Manila tại Phillipines và tiến hành dỡ hàng: Tại các giấy chứng nhận dỡ hàng số 0482 của Philword Adjustments và Avega Bros đều có chữ ký xác nhận của thuyền trưởng tàu Lan Hạ và đại diện đại lý của tàu, trong đó có nêu rõ ngoài 279 bao thiếu hụt còn có 1363 bao rách vỡ, rỗng (1350 bao rách, 13 bao rỗng). Như vậy, việc thiếu hụt đã được phía chủ tàu là Công ty B xác nhận. Trước khi tiến hành dỡ hàng, ngày 31 tháng 12 năm 2014, Công ty D đã ra Thông báo số 345 đến thuyền trưởng tàu Lan Hạ, cảng vụ Manila, Tổng Công ty Bảo hiểm A và các bên liên quan về việc ghi nhận lô hàng được phát hiện là bị tổn thất và thông báo sẽ bảo lưu quyền khiếu nại đối với tổn thất này khi những chi tiết và giá trị tổn thất được xác định. Như vậy, việc bị đơn là Công ty B có quan điểm trong đơn kháng cáo, căn cứ vào các giấy chứng nhận dỡ hàng số 0482 của Philword Adjustments và Avega Bros để xác định số lượng thiếu hụt là 279 bao là không có căn cứ để chấp nhận vì ngoài số lượng trên, đại diện bên vận chuyển đã có chữ ký xác nhận về tình trạng của 1363 bao rách vỡ, rỗng và phía nguyên đơn cũng đã có thông báo bảo lưu quyền khiếu nại đối với những tổn thất này đến khi xác định được chi tiết giá trị. Do đó, Hội đồng xét xử phúc thẩm không chấp nhận căn cứ kháng cáo này của Công ty B.

[9] Về nội dung căn cứ kháng cáo của bị đơn cho rằng Tòa án cấp sơ thẩm căn cứ Biên bản giám định của Intertek để xác định số lượng hàng hóa thiếu hụt, hư hỏng là không đủ cơ sở pháp lý: Biên bản giám định số 14COM/ARG/0393-11 ngày 16 tháng 3 năm 2015 của Intertek phù hợp với Giấy chứng nhận dỡ hàng số 0482 của Philword Adjustments và Avega Bros đều có chữ ký xác nhận của Thuyền trưởng tàu Lan Hạ và các tài liệu có liên quan đến việc vận chuyển hàng. Trong suốt quá trình giải quyết tại Tòa án cũng như tại phiên tòa sơ thẩm, Công ty B nhất trí lời trình bày của nguyên đơn về việc ký kết các Hợp đồng bảo hiểm, quá trình vận chuyển và những tổn thất hàng hóa như Công ty D đưa ra và chấp nhận kết quả giám định của Intertek về số lượng hàng hóa bị tổn thất thiếu hụt tại tàu Lan Hạ. Biên bản giám định nêu trên được Cơ quan có thẩm quyền của Phillipines công chứng, được chứng nhận hợp pháp hóa lãnh sự bởi Bộ Ngoại giao Manila Phillipines và Đại sứ quán Việt Nam tại Phillipines có giá trị pháp lý để xem xét xác định thiệt hại theo quy định tại khoản 1 Điều 478 của Bộ luật Tố tụng dân sự. Công ty B kháng cáo cho rằng Biên bản giám định không có chữ ký xác nhận của Thuyền trưởng tàu Lan Hạ, không khách quan, không có giá trị pháp lý là không

có căn cứ bởi lẽ Công ty B không cung cấp được bất cứ tài liệu nào khác làm bằng chứng xác nhận về khối lượng cũng như chất lượng hàng hóa được dỡ khỏi tàu Lan Hạ. Mặt khác, Hợp đồng vận chuyển số 29/VNF-VOSCO/PHIL-2014 ngày 18 tháng 11 năm 2014 giữa Công ty D với Công ty B không có thỏa thuận thống nhất việc Biên bản giám định phải được Thuyền trưởng tàu, đại diện cảng ... ký xác nhận và cũng không có quy định nào của pháp luật về việc Biên bản giám định không có chữ ký xác nhận của các bên liên quan thì không có giá trị. Do đó, Hội đồng xét xử phúc thẩm không chấp nhận căn cứ kháng cáo này của Công ty B.

[10] Về xác định trách nhiệm bồi thường: Tại các điểm k, q Điều 15 Hợp đồng vận chuyển số 29/VNF-VOSCO/PHIL-2014 ngày 18 tháng 11 năm 2014 quy định: “k. Chủ tàu chịu tất cả các trách nhiệm đối với bất kỳ tổn hại hay tổn thất hàng hóa nào sau khi hàng đã được đưa qua khỏi lan can tàu tại cảng xếp cho đến khi hàng hóa lại được qua khỏi thành lan can tàu tại cảng dỡ hàng... Chủ tàu phải xác nhận rằng khi có Thông báo tổn thất hay thiệt hại hàng hóa, biên bản hàng hóa hư hỏng do vỡ thiếu hụt sẽ được ký bởi thuyền trưởng và đại diện của người thuê vận chuyển/Người làm việc thực tế của người thuê vận chuyển...; q. Người vận chuyển/Chủ tàu phải chịu trách nhiệm về mọi tổn thất/thiệt hại/tổn hại bao gồm nhưng không hạn chế việc mất cắp, giao lên bờ không đủ, giao thiếu, hàng ướt, tàu bị chìm, hỏa hoạn hay cướp biển”. Thời điểm dỡ hàng tại các Giấy chứng nhận dỡ hàng, thuyền trưởng tàu Lan Hạ đã xác nhận có 279 bao thiếu hụt và 1363 bao rách/rỗng. Do đó, việc Công ty B cho rằng chỉ chịu trách nhiệm đối với 279 bao thiếu hụt tại thời điểm dỡ hàng là không có căn cứ, do thiệt hại của 1363 bao rách/rỗng đã phát sinh từ trước khi hàng hóa được dỡ khỏi lan can tàu, không phải phát sinh tại kho theo phân tích của bị đơn.

[11] Về xác định số lượng hàng hóa phải bồi thường: Căn cứ Biên bản giám định số 14COM/ARG/0393-11 ngày 16 tháng 3 năm 2015 của Intertek báo cáo kết quả giám định: “Cơ quan quản lý lương thực NFA đã nhận tổng số hàng hóa là 239.721 bao với tổng khối lượng là 11.815,092 tấn gạo trắng hạt dài, 25% tấm, được xay xát kỹ, đóng bao và được chuyển đến kho của NFA từ HCPTI, Manila, Philippines, trong đó có 238.355 bao hàng tốt tương đương với 11.863,592 tấn.”. Cũng tại Biên bản giám định báo cáo: Số lượng hàng hóa được dỡ trên mỗi hầm hàng thiếu hụt 279 bao gạo (trọng lượng 13,950 tấn) đã được bốc dỡ theo vận đơn sau khi hoàn thành việc bốc dỡ hàng từ tàu, số lượng bao rỗng gốc là 13 bao (trọng lượng 0,65 tấn) và tổng số bao rách được xác định sau khi hoàn thành việc bốc dỡ hàng do lỗi bốc dỡ tại tàu là 1350 bao (trọng lượng 67,5 tấn). Việc quét hút gạo để khôi phục với khối lượng không xác định được thực hiện để đóng gói và cân lại tại kho nhận hàng của NFA. Sau khi phân loại, khôi phục, đóng lại có 427 bao (trọng lượng 21,35 tấn) được xem như hàng tốt và được chấp nhận bởi người nhận mà không có bất cứ ngoại lệ nào. Ngoài ra, việc quét hút khôi phục tại tàu, do công nhân bốc dỡ và tại kho còn có 286 bao (trọng lượng 13,412 tấn) không phù hợp để tiêu dùng theo kết quả kiểm tra bằng mắt và được người nhận chấp nhận tại kho

bao gồm: 263 bao quét hót được khôi phục từ bao rách vỡ tại tàu (trọng lượng 12,332 tấn) có giá trị tận dụng và 23 bao (trọng lượng 1.08 tấn) bị hư hỏng bởi công nhân bốc dỡ tại cầu tàu, quét hót tại kho (cụ thể được nêu tại mục tóm tắt tổng số tổn thất/hư hỏng của Biên bản giám định: 03 bao nhiễm nước tiểu do công nhân bốc dỡ tại cầu tàu, trọng lượng 141 kg; 15 bao quét hót tại cầu tàu do công nhân bốc dỡ, trọng lượng 707 kg; 05 bao quét hót tại kho, trọng lượng 236 kg). Tại phiên tòa phúc thẩm, người đại diện hợp pháp của Tổng Công ty Bảo hiểm A xác nhận Tổng Công ty Bảo hiểm A không đưa ra được bất cứ tài liệu, chứng cứ gì chứng minh về giá trị tận dụng (còn lại) đối với số lượng bao gạo được quét hót phục hồi không phù hợp để tiêu dùng nên không đủ căn cứ để xác định trách nhiệm bồi thường thiệt hại của người vận chuyển đối với lượng hàng hóa bị hư hỏng này. Do đó, cần giảm trừ trách nhiệm bồi thường của Công ty B đối với 263 bao hư hỏng không đủ căn cứ xác định trách nhiệm bồi thường và 23 bao bị hư hỏng bởi công nhân bốc dỡ tại cầu tàu, quét hót tại kho. Như vậy, xác định số lượng hàng hóa bị thiệt hại là  $(279 \text{ bao} + 13 \text{ bao}) + (1350 \text{ bao} - 427 \text{ bao} - 286 \text{ bao}) = 929 \text{ bao}$ , trọng lượng  $(13,95 \text{ tấn} + 0,65 \text{ tấn}) + (67,5 \text{ tấn} - 21,35 \text{ tấn} - 13,412 \text{ tấn}) = 47,338 \text{ tấn}$ . Ngoài 47,338 tấn được xác định là số lượng hàng hóa bị thiệt hại theo Biên bản giám định của Intertek thì vẫn còn một lượng hàng hóa bị thiếu hụt trong công đoạn vận chuyển hàng bằng xe tải từ cầu tàu đến kho. Tuy nhiên, do khi bốc dỡ hàng khỏi lan can tàu không được tính cân, việc tính cân được thực hiện khi giao hàng tại kho nên toàn bộ hàng thiếu hụt này, Công ty B phải chịu trách nhiệm bởi không có căn cứ xác định lỗi thiếu hụt hàng do người khác. Bản án cấp sơ thẩm quyết định chấp nhận yêu cầu khởi kiện của Tổng Công ty Bảo hiểm A về việc đòi bồi thường tổn thất đối với 60,75 tấn gạo được vận chuyển trên tàu Lan Hạ theo Hợp đồng vận chuyển số 29/VNF-VOSCO-PHIL-2014 ngày 18 tháng 11 năm 2014 là không đúng nên Hội đồng xét xử cấp phúc thẩm sửa nội dung này của Bản án sơ thẩm, chỉ chấp nhận yêu cầu khởi kiện của Tổng Công ty Bảo hiểm A về việc đòi bồi thường tổn thất đối với 47,338 tấn gạo.

[12] Về xác định giá trị của hàng hóa bị tổn thất: Căn cứ theo Hóa đơn thương mại của người bán số 19/NFA/C4-14 ngày 28 tháng 11 năm 2014 của Công ty D thể hiện đơn giá hàng là 475 USD/tấn điều kiện CIF, DDU tại cảng Manila, Phillipines. Như vậy, giá trị thiệt hại thực tế của Công ty D là:  $47,338 \text{ tấn} \times 475 \text{ USD} \times 21.405 \text{ VNĐ/USD} = 481.303.198 \text{ đồng}$  (tỷ giá USD thời điểm phát sinh thiệt hại là 21.405 VNĐ/USD). Bản án sơ thẩm chấp nhận yêu cầu khởi kiện ban đầu của Tổng Công ty Bảo hiểm A, là bên nhận thế quyền của Công ty D căn cứ vào giá trị bồi thường theo Hợp đồng bảo hiểm số KT0136/14HB08GD giữa Công ty D với Tổng Công ty Bảo hiểm A để yêu cầu Công ty B phải bồi thường thiệt hại theo mức giá 522,5USD/tấn, tương ứng 110% của giá CIF là không có căn cứ do Hợp đồng bảo hiểm trên chỉ ràng buộc nghĩa vụ và trách nhiệm của Công ty D và Tổng Công ty Bảo hiểm A, không liên quan đến Công ty B. Tại phiên tòa phúc thẩm, người đại diện hợp pháp của Tổng Công ty Bảo hiểm A đã thay đổi nội dung khởi kiện này, đề nghị Tòa án yêu cầu Công ty B phải bồi thường thiệt hại

theo mức giá 475USD/tấn theo Hóa đơn thương mại của người bán số 19/NFA/C4-14 ngày 28 tháng 11 năm 2014 của Công ty D là có căn cứ. Do đó, Hội đồng xét xử phúc thẩm chấp nhận nội dung kháng cáo này của bị đơn, sửa Bản án sơ thẩm đối với nội dung này.

[13] Từ các nhận định trên, Hội đồng xét xử phúc thẩm sửa một phần Bản án sơ thẩm, chấp nhận một phần yêu cầu khởi kiện của Tổng Công ty Bảo hiểm A về việc đòi bồi thường tổn thất đối với 47,338 tấn gạo được vận chuyển trên tàu Lan Hạ theo Hợp đồng vận chuyển số 29/VNF-VOSCO-PHIL-2014 ngày 18 tháng 11 năm 2014, buộc Công ty B phải bồi thường cho Tổng Công ty Bảo hiểm A số lượng gạo bị tổn thất với số tiền là 481.303.198 đồng; không chấp nhận một phần yêu cầu khởi kiện của Tổng Công ty Bảo hiểm A về việc buộc Công ty B phải bồi thường tổn thất với số tiền là 617.668.031 đồng - 481.303.198 đồng = 136.364.833 đồng.

[14] Về án phí: Công ty B phải chịu án phí dân sự sơ thẩm có giá ngạch tính trên tổng số tiền bồi thường phải trả cho Tổng Công ty Bảo hiểm A. Tổng Công ty Bảo hiểm A phải chịu án phí dân sự sơ thẩm tương ứng với phần yêu cầu không được Tòa án chấp nhận. Về án phí dân sự phúc thẩm: Do Tòa án cấp phúc thẩm sửa Bản án sơ thẩm nên người kháng cáo là bị đơn Công ty B không phải chịu án phí dân sự phúc thẩm theo quy định của pháp luật.

[15] Các quyết định khác của Bản án sơ thẩm không có kháng cáo, kháng nghị, Hội đồng xét xử cấp phúc thẩm không xem xét.

Vì các lẽ trên,

### **QUYẾT ĐỊNH:**

Căn cứ khoản 2 Điều 308, khoản 1 Điều 309 của Bộ luật Tố tụng dân sự;

Chấp nhận một phần kháng cáo của bị đơn Công ty Cổ phần Vận tải B (VOSCO), sửa một phần Bản án sơ thẩm số 14/2018/KDTM-ST ngày 23 tháng 11 năm 2018 của Tòa án nhân dân quận B3, thành phố Hải Phòng.

Căn cứ vào khoản 1 Điều 30, Điều 35, Điều 147, khoản 2 Điều 148, Điều 227, Điều 228 và Điều 244 của Bộ luật Tố tụng dân sự;

Căn cứ vào điểm a khoản 1 Điều 157, Điều 530, Điều 531, Điều 534 Bộ luật Dân sự;

Căn cứ vào Điều 70, Điều 75, khoản 1 Điều 77; Điều 118 và Điều 247 Bộ luật Hàng hải 2005;

Căn cứ vào điểm e khoản 1 Điều 17 Luật Kinh doanh bảo hiểm;

Căn cứ khoản 4 Điều 26 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. Chấp nhận một phần yêu cầu khởi kiện của Tổng Công ty Cổ phần Bảo hiểm A về việc đòi bồi thường tổn thất 47,338 tấn gạo được vận chuyển trên tàu LAN HẠ theo Hợp đồng vận chuyển số 29/VNF-VOSCO/PHIL-2014 ngày 18 tháng 11 năm 2014.

Buộc Công ty Cổ phần Vận tải B phải bồi thường cho Tổng Công ty Cổ phần Bảo hiểm A với tổng số tiền là 481.303.198 (*Bốn trăm tám mươi một triệu ba trăm linh ba nghìn một trăm chín mươi tám*) đồng.

Kể từ ngày Tổng Công ty Cổ phần Bảo hiểm A có đơn yêu cầu thi hành án cho đến khi thi hành án xong tất cả các khoản tiền, hàng tháng Công ty Cổ phần Vận tải B còn phải chịu khoản tiền lãi của số tiền còn phải thi hành án theo mức lãi suất quy định khoản 2 Điều 357 Bộ luật Dân sự, tương ứng thời gian chưa thi hành án.

2. Không chấp nhận một phần yêu cầu khởi kiện của Tổng Công ty Cổ phần Bảo hiểm A về việc buộc Công ty Cổ phần Vận tải B phải bồi thường tổn thất với số tiền 136.364.833 (*Một trăm ba mươi sáu triệu ba trăm sáu mươi tư nghìn tám trăm ba mươi ba*) đồng.

3. Đình chỉ giải quyết đối với yêu cầu khởi kiện của Tổng Công ty Cổ phần Bảo hiểm về việc buộc Công ty Cổ phần Vận tải B về việc đòi bồi thường tổn thất lô hàng gạo được vận chuyển theo Hợp đồng vận chuyển số 08/VNF-VOSCO/PHIL-2015 ngày 21 tháng 10 năm 2015 trên tàu Vĩnh Phước; Hợp đồng vận chuyển số: 02/VNF-VOSCO/PHIL-2016 ngày 02 tháng 02 năm 2016 được vận chuyển trên tàu Vĩnh Phước; Hợp đồng vận chuyển số 12/VNF-VOSCO/PHIL-2015 ngày 03 tháng 02 năm 2016 được vận chuyển trên tàu Vĩnh Thuận và Hợp đồng vận chuyển số 05/VNF-VOSCO/PHIL-2015 ngày 30 tháng 6 năm 2015 được vận chuyển trên tàu Vĩnh An.

4. Về án phí:

- Tổng Công ty Cổ phần Bảo hiểm A phải chịu 6.818.242 (*Sáu triệu tám trăm mười tám nghìn hai trăm bốn mươi hai*) đồng tiền án phí dân sự sơ thẩm. Tổng Công ty Cổ phần Bảo hiểm A đã nộp số tiền 38.100.000 (*Ba mươi tám triệu một trăm nghìn*) đồng tạm ứng án phí dân sự sơ thẩm, theo biên lai thu tiền số 0011858 ngày 13 tháng 12 năm 2017 tại Chi cục Thi hành án dân sự quận B3, thành phố Hải Phòng, được khấu trừ vào tiền án phí dân sự sơ thẩm Tổng Công ty Cổ phần Bảo hiểm A phải nộp. Trả lại Tổng Công ty Cổ phần Bảo hiểm A số tiền 31.281.758 (*Ba mươi một triệu hai trăm tám mươi một nghìn bảy trăm năm mươi tám*) đồng.

- Công ty Cổ phần Vận tải B phải chịu 23.252.128 (*Hai mươi ba triệu hai trăm năm mươi hai nghìn một trăm hai mươi tám*) đồng tiền án phí dân sự sơ thẩm và không phải chịu án phí dân sự phúc thẩm. Công ty Cổ phần Vận tải B đã nộp 2.000.000 (*Hai triệu*) đồng tạm ứng án phí dân sự phúc thẩm theo Biên lai thu tiền số 0015542 ngày 20 tháng 12 năm 2018 tại Chi cục Thi hành án dân sự quận B3,

thành phố Hải Phòng, được trừ vào tiền án phí dân sự sơ thẩm mà Công ty Cổ phần Vận tải B (VOSCO) phải chịu. Công ty Cổ phần Vận tải B còn phải nộp 21.252.128 (*Hai mươi một triệu hai trăm năm mươi hai nghìn một trăm hai mươi tám*) đồng án phí dân sự sơ thẩm.

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

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

***Nơi nhận:***

- VKSND thành phố Hải Phòng;
- TAND quận B3, TP. Hải Phòng;
- Chi cục THADS quận B3, TP. Hải Phòng;
- Các đương sự (để thi hành);
- Lưu: HCTP, hồ sơ vụ án.

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

**Nguyễn Xuân Tuyến**