

Bản án số: 15/2022/KDTM-PT  
Ngày 21 – 3 – 2022  
V/v “*Tranh chấp hợp đồng vận chuyển hàng hóa*”.

**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:***

*Thẩm phán - Chủ tọa phiên tòa:* Ông Nguyễn Văn Tửu;

*Các Thẩm phán:* Ông Phan Đức Phương;

Ông Vũ Ngọc Huỳnh.

***- 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:*** Ông Hà Văn Hùng - Kiểm sát viên.

Ngày 21 tháng 3 năm 2022, 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: 30/2021/TLPT-KDTM, ngày 12 tháng 4 năm 2021, về việc “*tranh chấp hợp đồng vận chuyển hàng hóa*”. Do Bản án kinh doanh thương mại sơ thẩm số: 1422/2020/KDTM-ST, ngày 07 tháng 9 năm 2020 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: 1100/2021/QĐ-PT, ngày 25 tháng 5 năm 2021, giữa các đương sự:**

***- Nguyên đơn:*** Công ty TNHH CK (sau đây gọi tắt là: Công ty CK).

Địa chỉ: 01 ĐVS, Phường 9, quận PN, Thành phố Hồ Chí Minh.

***Đại diện theo ủy quyền:*** Bà Trần Thu H (có mặt);

Địa chỉ: 71 NVK, Phường 11, quận GV, Thành phố Hồ Chí Minh; (Văn bản ủy quyền ngày 31/01/2019).

***- Bị đơn:***

1. Công ty G (sau đây gọi tắt là: Công ty G) (vắng mặt).

Địa chỉ: 5/F Pioneer Place, 33 Hoi Yuen Road Kwun Tong, Kowloon, Hong Kong.

2/ Công ty TNHH dịch vụ Z (Việt Nam) (sau đây gọi tắt là: Hãng tàu Z).

Địa chỉ: Pearl Plaza, lầu 16, lô số VP16.02, số 561A ĐBP, Phường 25, quận BT, Thành phố Hồ Chí Minh.

*Đại diện theo ủy quyền:* Ông Nguyễn Hữu D, bà Lê Thị Phương Y (có mặt).

Địa chỉ: Công ty Luật TNHH ADH (ADH Law) – 140/2 VTS, Phường 8, Quận 3, Thành phố Hồ Chí Minh; (Văn bản ủy quyền ngày 11/5/2020).

3/ Công ty TNHH MSC (vắng mặt);

Địa chỉ: Tòa 10 tòa nhà SGP, số 03 NLB, phường TP, Quận 7, Thành phố Hồ Chí Minh.

Địa chỉ liên lạc: Tầng 27 Tòa nhà E Town Central, 11 ĐVB, Phường 12, Quận 4, Thành phố Hồ Chí Minh.

4/ Công ty TNHH OOCL (Việt Nam).

Địa chỉ: Tầng 13, tòa nhà Sài Gòn Trade Center, số 37 TĐT, phường Bến Nghé, Quận 1, Thành phố Hồ Chí Minh.

*Đại diện theo ủy quyền:* Bà Lương Thị Ánh Phương (có mặt), bà Nguyễn Thị Ngọc Diễm (vắng mặt), (Văn bản ủy quyền ngày 08/5/2020).

*Người có quyền lợi, nghĩa vụ liên quan:* Công ty TNHH TM DV Vận tải Huỳnh Quốc (tên khác: *HQTrans*, sau đây gọi tắt là: *Công ty Huỳnh Quốc*)

Địa chỉ: 259 Bình Lợi, Phường 13, quận BT, Thành phố Hồ Chí Minh.

*Đại diện theo ủy quyền:* Bà Trần Thị Phương Anh (có mặt); (Văn bản ủy quyền ngày 13/5/2019).

- *Người kháng cáo:* Công ty CK là nguyên đơn.

## **NỘI DUNG VỤ ÁN:**

*Tại cấp sơ thẩm nguyên đơn là Công ty CK và người đại diện ủy quyền của Công ty CK, trình bày:* Vào ngày 02/01/2017 Công Ty CK có ký Hợp đồng nguyên tắc với Công ty Huỳnh Quốc, thông qua sự chỉ định của Công ty Huỳnh Quốc, Công Ty CK gửi hàng hóa đến Hãng tàu Z để Hãng tàu Z vận chuyển đến khách hàng của Công ty CK tại Thái Lan.

Giữa Công ty CK và Hãng tàu Z không ký Hợp đồng vận chuyển trực tiếp. Cước phí cho việc vận chuyển hàng hóa được Công ty CK thanh toán trực tiếp cho Công ty Huỳnh Quốc.

Ngày 27/10/2017 Công ty CK đã giao hàng hóa nằm trong container ZMOU8816315 của Hãng tàu Z đến cảng Cát Lái để chờ được gấp lên con tàu TRF KAYA V.015/N. Mọi thủ tục bàn giao container hàng đã hoàn tất thông qua tờ khai hải quan số 301584221800 cũng như Phiếu xác nhận đăng ký tàu xuất ngày 27/10/2017.

- Tiếp đó, Công ty G phát hành vận đơn.

Qua làm việc với đại diện Hãng tàu Z, Công ty CK được biết, con tàu TRF KAYA V.015/N vận chuyển container ZMOU8816315 chứa hàng hóa của Công ty CK là thuộc quyền sở hữu của Công ty OOCL Logistics Việt Nam, được Công ty Gold Star thuê vận chuyển.

Ngày 02/11/2017 tàu TRF KAYA V.015/N nói trên khi đang neo đậu ở cảng Cát Lái, chuẩn bị khởi hành đi Thái Lan thì bị tàu O.M.IRIDIUM của Công ty MSC Việt Nam đâm vào. Container ZMOU8816315 chứa hàng hóa của Công ty CK bị va đập khu vực cửa container, nóc container bị rách, vách trái bị móp méo, một số hàng hóa bên trong bị hư hỏng.

Công ty CK nhận thấy các công ty nói trên là những đơn vị có trách nhiệm trong việc hàng hóa của Công ty CK bị thiệt hại.

- Căn cứ theo qui định của pháp luật hiện hành qui định về trách nhiệm của người vận chuyển, của tàu gây tai nạn, nay Công ty CK yêu cầu Công ty G, Hãng tàu Z, Công ty TNHH OOCL Việt Nam và Công ty TNHH MSC phải liên đới bồi thường cho Công ty CK thiệt hại của lô hàng với tổng số tiền là 429.030.164 đ (Bốn trăm hai mươi chín triệu, ba mươi ngàn, một trăm sáu mươi bốn đồng).

+ *Đại diện ủy quyền của bị đơn Công ty TNHH OOCL (Việt Nam) trình bày:* Sau khi điều tra nội bộ, Công ty xác nhận Công ty không có bất kỳ liên quan gì với lô hàng này với bất kỳ hình thức nào như hợp đồng dịch vụ hay vận đơn liên quan đến Công ty CK. Do đó Công ty yêu cầu Tòa án không đưa Công ty vào tham gia vụ án này với tư cách bị đơn.

+ *Đại diện ủy quyền của bị đơn Hãng tàu Z, trình bày:* Hãng tàu Z không thực hiện giao dịch và ký kết bất cứ tài liệu nào với Công ty CK trong vụ kiện này. Đồng thời giữa Hãng tàu Z và Công ty CK cũng không tồn tại một cam kết chịu trách nhiệm dưới bất kỳ một hình thức nào. Vì vậy không có bất kỳ ràng buộc nào theo hợp đồng hay theo cam kết giữa Công ty CK với Hãng tàu Z.

Hãng tàu Z không nhân danh chính bản thân mình trong việc ký kết dịch vụ vận chuyển hàng hóa nêu trên với Công ty Huỳnh Quốc mà chỉ thực hiện làm Đại lý cho Công ty G, Hãng tàu Z không phải là bên có lỗi gây ra tổn thất vì lỗi nếu có phải thuộc hai Chủ tàu TRF KAYA và O.M.IRUDIUM. Vì vậy Hãng tàu Z không thể là chủ thể bị khiếu nại, đòi bồi thường tổn thất ngoài hợp đồng trong trường hợp này.

Với những ý kiến trên, đại diện ủy quyền của Hãng tàu Z cho rằng Hãng tàu Z không thể là Bị đơn trong trường hợp này. Đại diện ủy quyền Hãng tàu Z đề nghị Tòa án yêu cầu phía Công ty CK xác định lại quan hệ khởi kiện.

+ Công ty TNHH MSC: Tòa án tổng đạt hợp lệ nhưng vắng mặt, không có ý kiến.

+ Công ty G: Tòa án đã ủy thác tư pháp hợp lệ nhưng vắng mặt, không có ý kiến.

+ Đại diện ủy quyền của người có quyền lợi, nghĩa vụ liên quan Công ty Huỳnh Quốc, trình bày: Vào ngày 20/10/2017 Công ty CK lấy booking 1 x 40RF, mặt hàng thủy sản tuyền: Thành phố Hồ Chí Minh – Lat Krabang của Hãng tàu Z thông qua Công ty Huỳnh Quốc.

Trưa ngày 02/11/2017 Hãng tàu Z thông báo với Công ty Huỳnh Quốc tàu TRF KAYA, số chuyến 015/N chở hàng chục container đang neo đậu trên sông Đồng Nai (trên tàu có hàng của Công ty CK) thì bất ngờ bị tàu hàng container O.M.IRIDIUM tông trúng từ phía sau. Vụ va chạm này khiến cho container hàng của Công ty CK bị hư hỏng.

Sau khi nhận được tin báo từ Hãng tàu Z, Công ty Huỳnh Quốc đã báo ngay cho Công ty CK để có hướng giải quyết. Lúc này, Công ty CK đã đề ra phương án đem hàng ra khỏi cảng càng sớm càng tốt.

Cùng ngày, vào lúc 3 giờ 49 phút chiều, Công ty CK gửi email xác nhận với Hãng tàu Z sẽ cho kéo container về kho riêng, không cần kết quả giám định tại cảng. Và đồng thời xác nhận nếu hàng hóa có hư hỏng gì thì Công ty CK sẽ không khiếu nại.

Nhận được email từ Công ty CK, Công ty Huỳnh Quốc và Hãng tàu Z đã hỗ trợ hết khả năng có thể để Công ty CK lấy container hàng ra khỏi cảng sớm nhất. Đến rạng sáng ngày hôm sau (ngày 03/11/2017) container hàng của Công ty CK đã được đưa ra khỏi cảng.

Sau sự cố trên Công ty CK vẫn tiếp tục chọn dịch vụ Công ty Huỳnh Quốc cho những lô hàng tiếp theo và kết thúc đến ngày 25/12/2017. Đồng thời Công ty CK vẫn yêu cầu Công ty Huỳnh Quốc phải làm việc với Hãng tàu Z sao cho Hãng tàu Z phải đền bù thiệt hại. Nhận được thông tin Hãng tàu Z cũng là nạn nhân của sự việc trên. Từ đó Công ty CK đã đột ngột ngừng hợp tác và không thanh toán tất cả các lô hàng trước và sau không liên quan đến lô hàng bị tai nạn.

Công ty Huỳnh Quốc đã gửi công văn nhắc nợ và gọi điện nhiều lần nhưng Công ty CK vẫn từ chối thanh toán cho Công ty Huỳnh Quốc, điều đó đã gây ra rất nhiều khó khăn cho Công ty Huỳnh Quốc.

Đại diện ủy quyền Công ty Huỳnh Quốc không có ý kiến đối với yêu cầu khởi kiện của Công ty CK. Đề nghị Tòa án giải quyết theo quy định của pháp luật.

*Tại bản án kinh doanh thương mại sơ thẩm số: 1422/2020/KDTM-ST ngày 07/9/2020 của Tòa án nhân dân Thành phố Hồ Chí Minh đã quyết định:*

Căn cứ:

+ Khoản 1 Điều 30; Khoản 3 Điều 35; Điểm a Khoản 1 Điều 39; Khoản 1 Điều 147; Điều 153; Điều 154; Khoản 2 Điều 184; Điều 186; Khoản 3 Điều 189; Điểm b, d Khoản 2 Điều 227; Khoản 1 Điều 273; Khoản 2 Điều 244 và Điều 479 Bộ luật Tố tụng dân sự 2015;

+ Điều 584, Điều 585, Điều 587 và Điều 589 Bộ luật dân sự 2015;

+ Điều 302 Luật Kinh doanh Thương mại 2005;

+ Điều 148, Điều 160 và Điều 287 Bộ luật hàng hải Việt Nam 2015;

+ Nghị quyết số 326/2016/UBTVQH14 ngày 30/12/2016 của Ủy ban thường vụ Quốc Hội quy định về án phí, lệ phí Tòa án. Tuyên xử:

1/ Đình chỉ xét xử yêu cầu khởi kiện của Công ty TNHH CK (Công ty CK) buộc Công ty TNHH OOCL Việt Nam liên đới chịu trách nhiệm bồi thường thiệt hại cho Công ty CK về lô hàng bị hư hỏng trong quá trình vận chuyển với tổng số tiền 429.030.164 đồng.

2/ Đình chỉ yêu cầu khởi kiện của Công ty CK đối với Công ty G vì không thuộc thẩm quyền giải quyết của Tòa án Việt Nam.

3/ Không chấp nhận yêu cầu khởi kiện của Công ty CK buộc Hãng tàu Z và Công ty TNHH MSC bồi thường thiệt hại cho Công ty CK về lô hàng bị hư hỏng trong quá trình vận chuyển với tổng số tiền 429.030.164 đồng.

- *Ngoài ra án sơ thẩm còn quyết định về án phí kinh doanh thương mại sơ thẩm; Về chi phí ủy thác và quyền kháng cáo của các đương sự theo luật định.*

- Ngày 18/9/2020, nguyên đơn Công ty CK có đơn kháng cáo bản án sơ thẩm.

*Lý do kháng cáo:* Công ty CK không đồng ý với toàn bộ bản án sơ thẩm số 1442/2020/KDTM-ST ngày 07/9/2020 của Tòa án nhân dân Thành phố Hồ Chí Minh, với các lý do sau đây:

1/ Theo nhận định của Tòa sơ thẩm: Khi tai nạn hàng hải xảy ra Công ty CK phải thành lập Hội đồng định giá (có sự tham gia của Vinacontrol, Hãng tàu Z, các bên có liên quan) để xác định giá trị thiệt hại nhưng do Công ty CK không thành lập Hội đồng định giá nên Tòa án không chấp nhận những thiệt hại do Công ty CK yêu cầu. Các Hóa đơn VAT Công ty CK cung cấp cho Tòa chỉ là các hóa đơn mua bán hàng hóa bình thường, không phải là chứng từ chứng minh thiệt hại.

Công ty CK không đồng ý, vì:

+ Hàng hóa bị thiệt hại của Công ty CK là cá rô đông lạnh. Tai nạn đâm va xảy ra vào lúc 05 giờ sáng ngày 02/11/2017 nhưng đến tận 16 giờ 30 phút chiều cùng ngày, container hàng mới được hạ xuống bãi của Cảng Cát Lái. Do cửa container bị hư hỏng nặng, thùng và cá bên trong mềm nhũn nên Công ty CK không thể sang container ngay tại Cảng mà buộc lòng phải thuê phương tiện vận chuyển chuyên dụng để đưa container ZMOU8816315 về kho riêng xử lý cho kịp thời, tránh thiệt hại kinh tế nhiều hơn. Và đến tận 05 giờ sáng ngày 03/11/2017 container nói trên mới được hoàn tất các thủ tục và rời Cảng Cát Lái.

+ Theo yêu cầu và dưới sự chứng kiến của Hãng tàu Z, lúc 10 giờ ngày 04/11/2017, Vinacontrol cũng đã tiến hành giám định và xác nhận thiệt hại đối với lô hàng của Công ty CK là có thật (đính kèm Biên bản hiện trường có chữ ký của các bên liên quan gồm Hãng tàu Z, Công ty CK, Vinacontrol). Do phần lớn cá đông lạnh bị thối nhũn nên Công ty CK buộc phải xử lý, bán thanh lý sớm nếu để lâu sẽ thiệt hại nhiều hơn.

+ Trong tình cảnh hàng hóa bị thôi nhũn bốc mùi hôi mà còn buộc Công ty CK phải thành lập Hội đồng định giá là không hợp lý, không có lương tâm và cũng không có quy định nào của pháp luật buộc Công ty CK phải làm điều này.

+ Việc xử lý hàng hóa hư hỏng của Công ty từ khâu vận chuyển đến bán hàng hóa phụ phẩm đều có hóa đơn VAT, có chứng từ đầy đủ. Đây chính là bằng chứng cho việc Công ty CK đã xử lý hàng hóa hư hỏng một cách khách quan, có đóng thuế cho Nhà nước dù Công ty CK đã chịu tổn thất, không phải là chứng từ mua bán hàng hóa bình thường. Lô hàng của Công ty CK có giá trị ban đầu hơn 60.594,40USD (theo hóa đơn thương mại) quy ra tương đương gần 1,4 tỷ VNĐ.

2/ Các chứng từ Công ty CK cung cấp cho Tòa chỉ là bản nháp (Bill Draft) theo Công văn của Công ty Huỳnh Quốc xác nhận), không phải là bản gốc, không có sao y, không có chứng thực nên không có giá trị chứng minh.

+ Theo thông lệ hàng hải Quốc tế Bill Draft là Bill được phát hành trên cơ sở các thông tin đã được xác nhận giữa ba bên (Bên môi giới: Công ty Huỳnh Quốc, hãng tàu và khách hàng là Công ty CK), do Công ty Huỳnh Quốc phát hành cho Công ty CK với mục đích để Công ty CK mang đi làm thủ tục tại Cảng để hàng hóa được lên tàu và Bill này phát hàng qua mail, không có đóng dấu của Công ty Huỳnh Quốc.

+ Mặc dù là Bill nháp nhưng Bill Draft này hoàn toàn không có gì sai về mặt hình thức, không cần phải đóng dấu đỏ mới có hiệu lực. Công ty Huỳnh Quốc cũng đã có Công văn xác nhận rằng Bill GOSUHCM000230189 là số Bill mà Hãng tàu Z đã cung cấp cho Công ty CK thông qua Công ty Huỳnh Quốc và Bill nháp do Công ty Huỳnh Quốc cung cấp cho Công ty CK chính là từ Hãng tàu Z gửi cho Công ty Huỳnh Quốc. Hơn nữa, người đại diện Hãng tàu Z cũng thừa nhận nội dung trong Bill Draft giống với nội dung trong vận đơn do Hãng tàu Z cung cấp cho Tòa. Nên vận đơn do Công ty CK cung cấp cho Tòa tại bút lục số 88 phải được coi là chứng cứ và có giá trị chứng minh (khoản 2 Điều 95 BLTTDS 2015). Căn cứ Điều 108 BLTTDS 2015 thì Tòa sơ thẩm đã đánh giá chứng cứ không khách quan, toàn diện, đầy đủ và chính xác.

3/ Tòa sơ thẩm cho rằng Công ty CK không chứng minh được tàu của Công ty MSC Việt Nam gây thiệt hại và lỗi là của tàu nào (tàu bị nạn hay tàu gây tai nạn) nên không chấp nhận yêu cầu của Công ty CK buộc Công ty TNHH MSC phải bồi thường. Công ty CK cho rằng:

+ Việc con tàu O.M.IRIDIUM gây tai nạn đâm va đối với tàu TRF.KAYA đã được ghi nhận rất rõ ràng tại Kháng cáo hàng Hải và Thư xác nhận của Thuyền trưởng hai tàu (Nguyên đơn đã dịch sang tiếng Việt và nộp cho Tòa sơ thẩm). Nếu muốn xác định yếu tố lỗi là của tàu nào thì trách nhiệm xác minh phải là của Tòa án cấp sơ thẩm chứ không phải là của Công ty CK.

+ Công văn số 654/CVHHTPHCM-TTTT ngày 31/7/2020 của Cảng vụ hàng hải Thành phố Hồ Chí Minh trả lời Tòa sơ thẩm có nêu rõ rằng: Chủ con tàu gây tai nạn O.M.IRIDIUM là Công ty MSC Việt nam (theo khai báo của đại lý tàu biển

là Công ty TNHH dịch vụ tàu biển Bên Sông tại Cổng thông tin một cửa quốc gia) và rằng con tàu này đã rời cảng Thành phố Hồ Chí Minh chuyển cuối cùng từ ngày 07/6/2018. Như vậy, có thể thấy rằng:

- Tại thời điểm gây tai nạn ngày 02/11/2017 Công ty MSC Việt Nam vẫn là chủ sở hữu con tàu O.M.IRIDIUM.

- Công ty TNHH dịch vụ tàu biển Bên Sông là Đại lý tàu biển khai báo thông tin này tại Cổng thông tin quốc gia nhưng lại không được Tòa sơ thẩm công nhận với lý do: Thông tin này chỉ là do Đại lý tàu biển cung cấp. Công ty CK không đồng ý nhận định này của Tòa sơ thẩm, vì Công ty TNHH dịch vụ tàu biển Bên Sông là một pháp nhân, có con dấu, được thành lập và đang hoạt động hợp pháp tại Việt Nam. Thông tin khai báo là cổng thông tin điện tử một cửa quốc gia chứ không phải là ở một địa chỉ nào khác không được pháp luật thừa nhận. Hơn nữa, các thủ tục ra vào Cảng của con tàu O.M.IRIDIUM là do Công ty này làm thủ tục do vậy những thông tin mà Công ty TNHH dịch vụ tàu biển Bên Sông cung cấp trên Cổng thông tin điện tử quốc gia là có giá trị.

- *Tòa sơ thẩm dựa vào ý kiến của Cảng vụ Hàng hải Thành phố Hồ Chí Minh cho rằng hiện Cảng không có thông tin về sự thay đổi chủ sở hữu, quản lý, khai thác các con tàu này và đề nghị Tòa án liên hệ quốc gia tàu mang cờ để biết thông tin về sự thay đổi chủ sở hữu hai tàu (nếu có) cho đến thời điểm hiện nay để bỏ qua trách nhiệm của chủ phương tiện gây tai nạn là trái pháp luật. Vì tại thời điểm gây tai nạn Công ty MSC Việt Nam đang là chủ sở hữu con tàu O.M.IRIDIUM. Tại thời điểm Tòa sơ thẩm xét xử vụ án, Công ty TNHH MSC vẫn đang hoạt động (có xác nhận của Sở Kế hoạch và đầu tư). Với các thông tin và chứng cứ được xác nhận rõ ràng như nêu trên. Công ty TNHH MSC với tư cách là chủ phương tiện gây tai nạn phải có trách nhiệm bồi thường cho Công ty CK.*

4/ Tòa sơ thẩm cho rằng Công ty CK có Công văn xin kéo hàng về dẫn đến việc hủy tờ khai Hải quan, hàng chưa được xuất đi, chưa được coi là đã lên tàu là hoàn toàn vô lý, phiến diện, trái ngược hoàn toàn với sự thật khách quan.

5/ Tòa sơ thẩm chỉ xác định: Tranh chấp hợp đồng vận chuyển hàng hóa, thiếu quan hệ tranh chấp “*Bồi thường thiệt hại ngoài hợp đồng*” (liên quan đến Công ty TNHH MSC) là vi phạm thủ tục tố tụng.

Vì thế, Nguyên đơn yêu cầu Tòa cấp phúc thẩm hủy toàn bộ bản án sơ thẩm.

*Tại phiên tòa phúc thẩm:*

- Đại diện hợp pháp của Công ty CK, trình bày: Xin rút một phần yêu cầu kháng cáo liên quan đến Công ty OOCL Logistics Việt Nam và bổ sung lý do yêu cầu trách nhiệm liên đới của Công ty Huỳnh Quốc là do: Công ty Huỳnh Quốc đã che giấu thông tin liên quan đến Công ty vận chuyển và việc khởi kiện của nguyên đơn yêu cầu Công ty Huỳnh Quốc liên đới cùng các bị đơn bồi thường thiệt hại cho nguyên đơn Công ty CK số tiền 429.030.164 đồng là không vượt quá yêu cầu khởi kiện ban đầu, các lý do kháng cáo khác vẫn giữ nguyên theo đơn kháng cáo ngày 18/9/2020.

- Đại diện Hãng tàu Z, trình bày: Giữ nguyên lời trình bày tại cấp sơ thẩm như nội dung vụ án đã nêu trên, không đồng ý đối với kháng cáo của Công ty CK. Yêu cầu Hội đồng xét xử giữ nguyên án sơ thẩm.

- Đại diện công ty OOCL Logistics Việt Nam, trình bày: Đồng ý đối với việc Công ty CK rút kháng cáo liên quan đến Công ty OOCL Logistics Việt Nam.

- Đại diện Công ty Huỳnh Quốc, trình bày: Không đồng ý đối với yêu cầu của Công ty CK, giữ nguyên lời trình bày tại cấp sơ thẩm như nội dung vụ án đã nêu trên. Yêu cầu Hội đồng xét xử giữ nguyên án sơ thẩm.

*- 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 Thẩm phán; 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 Công ty CK thấy rằng:

+ Tại phiên tòa phúc thẩm đại diện Công ty CK rút một phần kháng cáo liên quan đến bị đơn Công ty OOCL Logistics Việt Nam và đại diện Công ty này cũng đồng ý việc Công ty CK rút kháng cáo liên quan đến Công ty OOCL Logistics Việt Nam, nên đề nghị Hội đồng xét xử xem xét chấp nhận.

+ Đối với kháng cáo còn lại của Công ty CK yêu cầu Công ty G, Hãng tàu Z, Công ty TNHH MSC và Công ty Huỳnh Quốc liên đới bồi thường số tiền 429.030.164 đồng là không có căn cứ, do: Nguyên đơn không có chứng cứ chứng minh thiệt hại, không xác định được lỗi gây ra sự cố đâm va và Công ty CK cũng thừa nhận do nôn nóng nên đã kéo Container về mà không đợi kết quả giám định; Tòa sơ thẩm khi quyết định đã xem xét đầy đủ, toàn diện chứng cứ, quyết định của Tòa sơ thẩm là có căn cứ đúng pháp luật nên đề nghị Hội đồng xét xử không chấp nhận kháng cáo của Công ty CK, 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: Tòa sơ thẩm xét xử và tuyên án ngày 07/9/2020 đến ngày 18/9/2020 nguyên đơn Công ty CK có đơn kháng cáo bản án sơ thẩm. Nên kháng cáo của Nguyên đơn là hợp lệ được xem xét tại cấp phúc thẩm theo quy định tại Điều 273 Bộ luật Tố tụng Dân sự năm 2015.

- Tại phiên tòa nguyên đơn xin rút một phần kháng cáo liên quan đến Công ty OOCL Logistics Việt Nam và đại diện Công ty OOCL Logistics Việt Nam cũng đồng ý nên căn cứ Điều 284, 289 Bộ luật tố tụng dân sự năm 2015 Hội đồng xét xử đình chỉ xét xử phúc thẩm đối với phần kháng cáo của nguyên đơn liên quan đến Công ty OOCL Logistics Việt Nam.



- Về nội dung:

Vào ngày 02/01/2017, Công ty CK có ký hợp đồng nguyên tắc với Công ty Huỳnh Quốc, thông qua sự chỉ định của Công ty Huỳnh Quốc, Công ty CK gửi hàng hóa lên tàu TRF KAYA V.015/N.

Ngày 27/10/2017, Container ZMOU8816315 của Công ty CK đã được đưa lên tàu TRF KAYA V.015/N. Mọi thủ tục bàn giao container hàng đã hoàn tất thông qua tờ khai hải quan số 301584221800 cũng như phiếu xác nhận đăng ký tàu xuất ngày 27/10/2017.

Trong khi tàu TRF KAYA V.015/N đang neo đậu ở Cảng Cát Lái, Thành phố Hồ Chí Minh chuẩn bị khởi hành đi Thái Lan thì khoảng 04 giờ 59 phút ngày 02/11/2017 tàu TRF KAYA V.015/N bị tàu O.M.IRIDIUM (của Công ty MSC Việt Nam) đâm vào. Container ZMOU8816315 chứa hàng hóa của Công ty CK bị va đập khu vực cửa container, nóc container bị rách, vách trái bị móp méo, một số hàng hóa bên trong bị hư hỏng. Theo Biên bản hiện trường (BL161) thể hiện tên hàng: Cá rô đông lạnh, khối lượng 2.061carton/20.610kg. Tình trạng hàng hóa tại khu vực cửa container có 510 carton = 5.100kg có tình trạng bao bì rách vỡ, hàng hóa bên trong bị chảy nước, có mùi hôi (đã được Công ty xử lý bằng phương án bán nội địa. Những phần hàng hóa còn lại 1.551 Carton/15.510kg có tình trạng bao bì bị móp méo, rỉ nước (đã được Công ty nhập kho để tái chế).

Như vậy, thiệt hại của Công ty CK là có thật. Vì thế, Công ty CK khởi kiện yêu cầu Công ty G, Hãng tàu Z, Công ty Huỳnh Quốc và Công ty TNHH MSC phải liên đới bồi thường cho Công ty CK tổng thiệt hại là 429.030.164 đồng.

[1] Đối với yêu cầu của nguyên đơn Công ty CK đối với bị đơn là Công ty TNHH MSC. Xét:

Về trách nhiệm người gây tổn thất cho container hàng số ZMOU8816315 là tàu TRF KAYA V.015/N và tàu hàng container O.M.IRIDIUM.

Tại thời điểm phát sinh tai nạn đâm va, theo quy định tại Điều 287 Bộ luật hàng hải năm 2015 thì phải xác định lỗi của các bên để giải quyết bồi thường khi có tranh chấp xảy ra nếu các bên không thương lượng được. Điều 287 quy định:

*“1. 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.*

*2. Tàu có lỗi gây ra tai nạn đâm va phải bồi thường tổn thất về tàu, người và tài sản liên quan đến tai nạn đâm va đó. Trường hợp có hai hoặc nhiều tàu cùng có lỗi trong một tai nạn đâm va thì trách nhiệm bồi thường được phân bổ tùy theo mức độ lỗi của mỗi bên; nếu mức độ lỗi bằng nhau hoặc khi không xác định cụ thể mức độ lỗi của mỗi bên thì trách nhiệm bồi thường được phân bổ đều cho tất cả các bên.*

3. Khi chưa xác định được lỗi một cách rõ ràng thì không tàu nào bị coi là đã có lỗi gây ra tai nạn đâm va”.

Với quy định nêu trên thì việc xác định lỗi phải do cơ quan có thẩm quyền xác định dựa trên kết quả điều tra nguyên nhân gây ra sự cố đâm va của Cảng vụ hàng hải theo quy định tại khoản 9 Điều 92 Bộ luật hàng hải năm 2015. Nhưng, hồ sơ không có kết quả điều tra xác định lỗi của các bên, mà nguyên nhân dẫn đến sự việc này là do: Cùng ngày xảy ra sự cố đâm va, lúc 15 giờ 49 phút ngày 02/11/2017 Công ty CK gửi email cho Công ty Huỳnh Quốc với nội dung: “*Bên CK xác nhận là sẽ cho kéo cont ZMOU8816315 về kho riêng, không cần kết quả giám định tại cảng. Nếu hàng hóa có hư hỏng gì thì Công ty CK sẽ không khiếu nại gì cả*” (BL155); Tại Công văn số: 05/2017 ngày 02/11/2017 của Công ty CK gửi: Chi cục Hải quan Cảng Cát Lái, Văn phòng đại diện Hãng tàu Z, Phòng trực ban sản xuất Cát Lái, có nội dung: “*Do gặp sự cố đâm tàu vào sáng ngày 02/11/2017 nên container ZMOU8816315 bị biến dạng và hàng hóa bên trong cũng một phần hư hỏng. Công ty chúng tôi có làm công văn xin rút hàng từ container bị hư hỏng này để chuyển sang 01 container khác tại bãi để có thể bảo vệ hàng hóa bên trong, do đây là hàng thủy sản đông lạnh. Tuy nhiên do cửa container bị hư hỏng nặng, không thể mở container ra để rút hàng tại cảng.*”

Vì vậy chúng tôi làm công văn này kính trình quý Hải quan Cảng Cát Lái chấp thuận cho chúng tôi được kéo container bị hư ZMOU8816315 về kho riêng để lấy hàng ra sửa chữa lại và xin được hủy tờ khai số 301584221800 mở ngày 27/10/2017. Kính mong quý Hải quan Cảng Cát Lái hỗ trợ giúp đỡ Công ty chúng tôi được hoàn thành thủ tục kéo container nói trên ra khỏi cảng sớm nhất có thể, do hàng thủy sản đông lạnh rất dễ bị hư hỏng nếu không được bảo quản lạnh.

... Công ty chúng tôi xin chịu trách nhiệm trước pháp luật về những gì nêu trên” (BL80).

Chính từ 02 văn bản nêu trên của Công ty CK mà quản lý Cảng Cát Lái đã cho 02 tàu TRF KAYA V.015/N của Công ty TNHH OOCL Logistis Việt Nam và tàu O.M.IRIDIUM của Công ty TNHH MSC được rời cảng mà không cần lập thủ tục điều tra xác định lỗi gây ra sự cố đâm va và không thực hiện giám định thiệt hại tài sản của Công ty CK, cho nên theo quy định tại khoản 3 Điều 287 Bộ luật hàng hải nêu trên “... thì không tàu nào bị coi là đã có lỗi gây ra tai nạn đâm va”. Nên không có căn cứ để buộc bồi thường thiệt hại, vì thế Tòa sơ thẩm không chấp nhận yêu cầu của nguyên đơn về yêu cầu Công ty TNHH MSC (chủ tàu O.M.IRIDIUM) cùng liên đới bồi thường thiệt hại cho Công ty CK là có căn cứ, đúng quy định của pháp luật.

[2] Đối với yêu cầu của Công ty CK về yêu cầu buộc Công ty G và Hãng tàu Z liên đới bồi thường, xét:

Hồ sơ thể hiện Hãng tàu Z là đại lý của Công ty G. Công ty G phát hành vận đơn cho Công ty CK thông qua đại lý là Hãng tàu Z theo sự môi giới của Công ty Huỳnh Quốc, như vậy theo quy định tại Điều 147, 244 Bộ Luật hàng hải Việt Nam thì xác định: Công ty CK là người thuê vận chuyển đồng thời cũng là người giao

hàng; Công ty G là người vận chuyển và Công ty Huỳnh Quốc là môi giới hàng hải. Mặc dù, Công ty CK không trực tiếp ký hợp đồng với Công ty G nhưng vận đơn thể hiện là của Công ty G do đại lý là Hãng tàu Z ký phát hành, vì thế theo quy định tại Điều 146, 148, 159, 170 Bộ luật hàng hải năm 2015 thì xác định hợp đồng giữa Công ty CK với Công ty G là hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường biển theo vận đơn cho nên khi Công ty G (thông qua đại lý) ký phát vận đơn thì coi như đã nhận hàng của Công ty CK và từ đó phát sinh quyền và nghĩa vụ theo hợp đồng.

Hồ sơ thể hiện Công ty CK khởi kiện Công ty G và Hãng tàu Z là căn cứ vào vận đơn nháp do Công ty Huỳnh Quốc cung cấp (BL 88) theo quy định tại Điều 95 Bộ luật tố tụng dân sự thì chưa được coi là chứng cứ, song do tại cấp sơ thẩm người đại diện Công ty CK và Hãng tàu Z đều thừa nhận nội dung vận đơn của Công ty CK cung cấp là đúng với nội dung của vận đơn do Công ty G phát hành chỉ khác là vận đơn của Công ty CK cung cấp là chỉ có 02 trang và không có chữ ký của Công ty G nên Tòa cấp sơ thẩm căn cứ vào vận đơn gốc do Hãng tàu Z (đại lý của Công ty G) cung cấp để xem xét giải quyết là đúng quy định tại Điều 95 Bộ luật tố tụng dân sự về chứng cứ và cũng đúng thực tế khách quan do chính nguyên đơn là Công ty CK cũng thừa nhận người vận chuyển là Công ty G nên mới khởi kiện yêu cầu bồi thường. Xét, theo quy định tại Điều 238 Bộ luật hàng hải thì Hãng tàu Z là đại lý của Công ty G nên Hãng tàu Z không có trách nhiệm bồi thường cho Công ty CK mà căn cứ quy định tại Điều 239 Bộ luật hàng hải thì người chịu trách nhiệm bồi thường cho Công ty CK (người thuê vận chuyển) là Công ty G (người vận chuyển); song như nhận định trên, đây là hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường biển theo chứng từ vận đơn vì thế phải thực hiện theo các Điều, Khoản quy định của vận đơn. Theo quy định tại Điều 1 (định nghĩa) và Điều 2 (các bên ký kết hợp đồng) của vận đơn thì xác định Công ty CK là: Thương nhân nên chịu sự điều chỉnh của vận đơn này. Tại Điều 22 của vận đơn nêu: *“Tất cả và bất kỳ khiếu nại và/ hoặc tranh chấp phát sinh theo vận đơn này hoặc có liên quan đến vận đơn này sẽ được đưa ra trước và được quyết định bởi Tòa án và pháp luật tại:*

*(a) Hồng Kong, hoặc*

*(b) Nếu hàng hóa xuất phát từ hoặc được đi đến Mỹ, bằng Tòa án Quận Hoa Kỳ cho Quận phía Nam New York, Hoa Kỳ.*

*Khi một trong số các Tòa án trên đã được sử dụng, thẩm quyền riêng của Tòa án đó sẽ được áp dụng, vụ kiện không thể tiến hành ở các Tòa án khác.*

*Ngoài và không trái với những quy định trên, Người vận chuyển sẽ có quyền khởi kiện đối với thương nhân ra bất kỳ Tòa án có thẩm quyền khác và trong trường hợp đó pháp luật của Tòa án đó sẽ được áp dụng”.*

Với quy định tại Điều 22 của vận đơn nên Tòa sơ đã: Đình chỉ yêu cầu khởi kiện của Công ty CK đối với Công ty G vì không thuộc thẩm quyền giải quyết của Tòa án Việt Nam là đúng quy định theo hợp đồng và cũng đúng quy định tại Điều 472 Bộ luật tố tụng dân sự năm 2015.

[3] Đối với yêu cầu của Công ty CK về yêu cầu xem xét trách nhiệm của Công ty Huỳnh Quốc, xét: yêu cầu này đại diện Công ty CK mới yêu cầu tại phiên tòa sơ thẩm nên Tòa sơ thẩm xác định đây là yêu cầu mới vượt quá yêu cầu khởi kiện ban đầu, nên Tòa sơ thẩm không đồng ý xem xét là đúng quy định tại Điều 244 Bộ luật tố tụng dân sự năm 2015. Nên Hội đồng xét xử cũng không chấp nhận kháng cáo của Công ty CK yêu cầu Công ty Huỳnh Quốc liên đới bồi thường thiệt hại với Công ty G, Hãng tàu Z và Công ty TNHH MSC.

[4] Với những nhận định và viện dẫn nêu trên Hội đồng xét xử nhận thấy quyết định của Tòa cấp sơ thẩm là có căn cứ, đúng quy định của pháp luật, cho nên Hội đồng xét xử chấp nhận đề nghị của Viện kiểm sát, không chấp nhận kháng cáo của nguyên đơn Công ty CK, giữ nguyên án sơ thẩm.

[5] Án phí kinh doanh thương mại phúc thẩm: Do kháng cáo không được chấp nhận nên Công ty CK phải chịu án phí phúc thẩm là 2.000.000 đồng được khấu trừ từ tiền tạm ứng án phí đã nộp theo Biên lai thu số 0092740 ngày 07/10/2020 tại Cục thi hành án dân sự Thành phố Hồ Chí Minh nên không phải nộp thêm.

[6] Các quyết định khác của án sơ thẩm về chi phí ủy thác, về án phí 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, Khoản 1 Điều 30; Khoản 3 Điều 35; Điểm a Khoản 1 Điều 39; Điều 95; Khoản 1 Điều 147; Điều 148; Điều 153; Điều 154; Khoản 2 Điều 184; Điều 186; Khoản 3 Điều 189; Điểm b, d Khoản 2 Điều 227; Khoản 1 Điều 273; Khoản 2 Điều 244, Điều 284, Điều 189 và Điều 472 Bộ luật Tố tụng dân sự 2015;

+ Điều 584, Điều 585, Điều 587 và Điều 589 Bộ luật dân sự 2015;

+ Điều 302 Luật Kinh doanh Thương mại 2005;

+ Các Điều 146, 147, 148, 159, 170 và Điều 287 Bộ luật Hàng hải Việt Nam 2015;

+ Nghị quyết số 326/2016/UBTVQH14 ngày 30/12/2016 của Ủy ban thường vụ Quốc Hội quy định về án phí, lệ phí Tòa án.

Tuyên xử:

1./ Đình chỉ xét xử phúc thẩm đối với kháng cáo của nguyên đơn Công ty TNHH CK về yêu cầu buộc Công ty TNHH OOCL Việt Nam liên đới chịu trách nhiệm bồi thường thiệt hại cho nguyên đơn về lô hàng bị hư hỏng trong quá trình vận chuyển với tổng số tiền 429.030.164 đồng.

2./ Đình chỉ yêu cầu khởi kiện của Công ty TNHH CK đối với công ty Công ty G vì không thuộc thẩm quyền giải quyết của Tòa án Việt Nam.

3./ Không chấp nhận kháng cáo của nguyên đơn Công ty TNHH CK về yêu cầu buộc Công ty TNHH TMDV vận tải Huỳnh Quốc liên đới cùng bị đơn là Công ty TNHH dịch vụ Z Việt Nam, Công ty TNHH MSC bồi thường thiệt hại cho nguyên đơn về lô hàng bị hư hỏng trong quá trình vận chuyển với tổng số tiền 429.030.164 đồng.

4./ Không chấp nhận yêu cầu khởi kiện của nguyên đơn Công ty TNHH CK về yêu cầu buộc bị đơn là Công ty TNHH dịch vụ Z Việt Nam và Công ty TNHH MSC liên đới bồi thường thiệt hại cho nguyên đơn về lô hàng bị hư hỏng trong quá trình vận chuyển với tổng số tiền 429.030.164 đồng.

5./ Về án phí kinh doanh thương mại phúc thẩm: Công ty CK Frozen Foods Việt Nam phải chịu 2.000.000 đồng được khấu trừ từ tiền tạm ứng án phí đã nộp theo Biên lai thu số 0092740 ngày 07/10/2020 tại Cục thi hành án dân sự Thành phố Hồ Chí Minh nên không phải nộp thêm.

6./ Các quyết định khác của án sơ thẩm về chi phí ủy thác, về án phí sơ thẩm không có kháng cáo, kháng nghị có hiệu lực thi hành kể từ ngày hết thời hạn kháng cáo, kháng nghị.

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

**Nơi nhận:**

- Tòa án nhân dân tối cao;
- VKSND cấp cao tại TP. Hồ Chí Minh;
- TAND thành phố Hồ Chí Minh;
- VKSND thành phố Hồ Chí Minh;
- Cục THADS thành phố Hồ Chí Minh;
- Các đương sự (06);
- Lưu VT (5), HS (2), 18b, (ÁN09)

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

**Nguyễn Văn Tửu**

