

TÒA ÁN NHÂN DÂN
THÀNH PHỐ HẢI PHÒNG

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

Bản án số: 06/2023/DS-PT

Ngày 06-02-2023

V/v tranh chấp về bồi thường thiệt hại
ngoài hợp đồng (do đâm va tàu thủy)

NHÂN DANH
NƯỚC CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM

TÒA ÁN NHÂN DÂN THÀNH PHỐ HẢI PHÒNG

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

Thẩm phán - Chủ tọa phiên tòa: Bà Trần Minh Phương

Các Thẩm phán: Bà Bùi Thị Thu Hằng

Bà Nguyễn Minh Thu

- **Thư ký phiên tòa:** Ông Nguyễn Văn Hân - Thư ký Tòa án nhân dân thành phố Hải Phòng.

- **Đại diện Viện Kiểm sát nhân dân thành phố Hải Phòng tham gia phiên tòa:** Ông Hà Văn Dồn - Kiểm sát viên.

Ngày 06 tháng 02 năm 2023, tại trụ sở Tòa án nhân dân thành phố Hải Phòng xét xử phúc thẩm công khai vụ án thụ lý số 15/2022/TLPT-DS ngày 16 tháng 5 năm 2022 về việc tranh chấp về bồi thường thiệt hại ngoài hợp đồng (do đâm va tàu thủy).

Do Bản án Dân sự sơ thẩm số 01/2022/DS-ST ngày 26 tháng 01 năm 2022 của Tòa án nhân dân quận HB, thành phố Hải Phòng bị kháng cáo.

Theo Quyết định đưa vụ án ra xét xử phúc thẩm số 56/2022/QĐ-PT ngày 15 tháng 8 năm 2022 và Thông báo về việc thay đổi thời gian mở phiên tòa số 01/TB-TA ngày 06 tháng 01 năm 2023, giữa các đương sự:

- **Nguyên đơn:** Công ty Cổ phần Khu Du lịch đảo CB, địa chỉ trụ sở: Số 32 TP, phường CĐ (trước là phường LKT), quận Nq, thành phố Hải Phòng;

Người đại diện hợp pháp của Công ty Cổ phần Khu Du lịch đảo CB: Ông Nguyễn Quốc V, chức vụ: Giám đốc Công ty Cổ phần Khu Du lịch đảo CB (Giấy chứng nhận đăng ký Dn Công ty Cổ phần ngày 09/01/2023); có mặt;

Người bảo vệ quyền và lợi ích hợp pháp cho nguyên đơn: Bà Nguyễn Thị N, bà Ngô Thị Tuyết N – đều là Luật sư Công ty TNHH MTV N; đều có mặt;

- **Bị đơn:**

1. Công ty TNHH Thương mại Vận tải biển HM; địa chỉ trụ sở: Số 85 đường KS, phường Đ, quận H, thành phố Hải Phòng;

Người đại diện theo pháp luật của Công ty TNHH Thương mại Vận tải biển HM: Bà Vũ Thị H, chức vụ: Giám đốc;

Người đại diện theo uỷ quyền của Công ty TNHH Thương mại Vận tải biển HM: Ông Lã Viết N, sinh năm 1987; nơi ĐKKHKT: Thôn A, xã D, huyện V, thành phố Hải Phòng; địa chỉ liên hệ: Số 65 LKT, quận Nq, thành phố Hải Phòng; có mặt (Hợp đồng uỷ quyền ngày 16 tháng 8 năm 2022);

2. Công ty TNHH LQ; địa chỉ: Số 442 Quốc lộ 5A, phường Hv, quận HB, thành phố Hải Phòng;

Người đại diện theo pháp luật: Ông LQ H, chức vụ: Giám đốc;

Người đại diện theo uỷ quyền của Công ty TNHH LQ:

1. Ông Đồng Duyên T, sinh năm 1954; nơi ĐKKHKT: Đoạn Xá 1, phường DH1, quận H, thành phố Hải Phòng; nơi ở hiện nay: LK 07-13 Dự án Hoàng Huy Riverside, phường Thượng Lý, quận HB, thành phố Hải Phòng (Giấy uỷ quyền ngày 05/3/2021); có mặt;

2. Ông Hoàng Đại G, sinh năm 1958; nơi cư trú: Số 23/51 Tổ 3, phường Đ, quận Nq, thành phố Hải Phòng (Giấy uỷ quyền ngày 05/3/2021); có mặt;

Người có quyền lợi, nghĩa vụ liên quan:

1. Công ty TNHH MTV Đóng tàu Bd; địa chỉ trụ sở: Số 3 phố Phan Đình Phùng, phường HI, quận HB, thành phố Hải Phòng;

Người đại diện theo pháp luật của Công ty TNHH MTV Đóng tàu Bd: Ông Nguyễn Văn M, chức vụ: Chủ tịch Công ty; vắng mặt;

2. Ông Đỗ Tp, chức vụ: Thuyền trưởng tàu Vinashin Bd 01; địa chỉ: Số 442 Quốc lộ 5A, phường Hv, quận HB, thành phố Hải Phòng; vắng mặt;

3. Ông Nguyễn S, chức vụ: Thuyền trưởng tàu HM 18; địa chỉ nơi làm việc: Số 85 đường KS, phường Đ, quận H, thành phố Hải Phòng; có mặt;

Người giám định: Công ty TNHH Giám định Vt; địa chỉ trụ sở: Số 12/72 phố Lạch Tray, quận Nq, thành phố Hải Phòng.

Người đại diện theo pháp luật của Công ty TNHH Giám định Vt: Ông Nguyễn Việt T, chức vụ: Giám đốc Công ty; có mặt;

Tổ chức thẩm định giá: Công ty Cổ phần Tư vấn và Thẩm định giá Dn; địa chỉ trụ sở: P104 Tập thể ban vật giá Chính phủ, phố P, phường V, quận Bđ, thành phố Hà Nội; địa chỉ chi nhánh: Số 28 đường V, phường K, Quận H, thành phố Hải Phòng.

Người đại diện: Ông Phạm Đức C, vắng mặt;

- *Người kháng cáo:* Công ty TNHH LQ là bị đơn.

NỘI DUNG VỤ ÁN:

Theo đơn khởi kiện nhận ngày 01/3/2021; Đơn khởi kiện bổ sung nhận ngày 02/8/2021; bản tự khai và quá trình giải quyết vụ án tại Tòa án cấp sơ thẩm, nguyên đơn - Công ty Cổ phần Khu du lịch đảo CB (viết tắt là Công ty CB) trình bày:

Khoảng 05h20' ngày 30/01/2021, tàu HM 18 gặp sự cố máy chính tại Hạ lưu cầu H4 nên mất khả năng điều động. Sau khi gặp sự cố thuyền trưởng tàu đã báo cáo Cảng vụ Hàng hải Hải Phòng và Công ty TNHH thương mại Vận tải biển HM (người đang quản lý tàu). Công ty TNHH thương mại Vận tải biển HM (viết tắt là Công ty HM) đã thuê Công ty TNHH LQ (viết tắt là Công ty LQ) lai dắt tàu từ vị trí Hạ lưu cầu H4 về Bến Lâm. Khoảng 12h30' thì tàu Vinashin Bd 01 của Công ty LQ liên hệ với thuyền trưởng tàu HM 18 để chuẩn bị lai kéo. Đến khoảng 12h50' tàu Vinashin Bd 01 bắt đầu kéo tàu HM 18. Việc lai kéo do thuyền trưởng tàu Vinashin Bd 01 chỉ huy. Đến khoảng 13h40' tàu HM 18 đâm va với tàu Mekong Hoàng Yến, tiếp đó đâm va liên hoàn đến 05 tàu Victoria 1, Victoria 3, Victoria 6, Victoria 8 và Sea Queen.

Sau khi va chạm xảy ra, Công ty LQ đã tạm ứng cho Công ty Cổ phần Vận tải và Du lịch Hải Phòng số tiền 100.000.000 đồng do Công ty HM chưa có tiền tạm ứng (số tiền này không liên quan đến yêu cầu khởi kiện của nguyên đơn). Công ty LQ và Công ty HM hoàn toàn chưa tạm ứng cho Công ty CB. Ngày 02/02/2021, Cảng vụ Hàng hải Hải Phòng đã tổ chức cuộc họp với các bên để xem xét giải quyết. Kết luận của cuộc họp là chủ tàu, thuyền trưởng các bên liên quan thống nhất tự thỏa thuận bồi thường thiệt hại tổn thất do hậu quả vụ tai nạn nêu trên; nếu không tự thỏa thuận được sẽ đưa ra Tòa án có thẩm quyền để giải quyết theo quy định.

Sau cuộc họp trên, Công ty LQ và Công ty HM không gặp gỡ cũng như không có ý kiến gì về thiệt hại của Công ty CB. Do vậy, ngày 05/02/2021, Công ty CB đã tổ chức cuộc họp với các bên. Tuy nhiên, tại cuộc họp các bên không thống nhất được về diễn biến, nguyên nhân gây ra tai nạn, chủ tàu gây tai nạn phải bồi thường. Các bên đều đề nghị Cảng vụ Hàng hải Hải Phòng điều tra diễn biến và kết luận nguyên nhân tai nạn đâm va. Ngày 09/02/2021, Cảng vụ Hàng hải Hải Phòng đã tổ chức cuộc họp và sau đó có các công văn số 295/CVHHHP-ATANHH ngày 19/02/2021, số 360/CVHHHP-ATANHH ngày 28/02/2021. Trong các Công văn này thì quan điểm của Cảng vụ không rõ ràng, không xác định trách nhiệm hay nghĩa vụ pháp lý của các bên, đề nghị các bên tự thỏa thuận hoặc đưa ra Tòa án giải quyết.

Do bị thiệt hại nghiêm trọng do vụ đâm va gây ra nên Công ty CB có đơn khởi kiện Công ty LQ và Công ty HM, đề nghị Tòa án buộc Công ty LQ và Công ty HM phải liên đới bồi thường số tiền bị thiệt hại là 500.000.000 đồng do việc các tàu Victoria 1, Victoria 3, Victoria 6, Victoria 8 và Sea Queen bị hư hỏng.

Đến ngày 02/8/2021, Công ty CB có đơn khởi kiện bổ sung và trình bày: Đến thời điểm này các tàu Victoria 1, Victoria 3, Victoria 6, Victoria 8 và Sea Queen đã được giám định, thẩm định, sửa chữa xong nên bổ sung thêm yêu cầu khởi kiện: Đề nghị Tòa án buộc Công ty LQ và Công ty HM phải liên đới bồi thường cho Công ty CB số tiền là 2.380.239.142 đồng, trong đó: Chi phí giám định, thẩm định là 88.000.000 đồng; chi phí đăng kiểm, sửa chữa, lên đà, hạ thủy, tiền đổ đậu qua đêm, thuê văn phòng, thuê tàu cập bến tại Chi cục đăng kiểm 10, Công ty TNHH MTV 189, Công ty TNHH Đầu tư Thương mại Đại Phát, Công ty Cổ phần Xây lắp Trung Nghĩa, Công ty Cổ phần Đường bộ Hải Phòng là 846.026.950 đồng; chi phí thiệt hại của các tàu Victoria 1, Victoria 3, Victoria 6, Victoria 8 và Sea Queen của Công ty CB bị hư hỏng là: 1.446.212.192 đồng. Tại phiên tòa sơ thẩm, nguyên đơn tự nguyện rút một phần yêu cầu khởi kiện thiệt hại, thất thu của Công ty CB bị tổn thất do tàu Victoria 1, Victoria 3, Victoria 6, Victoria 8 và Sea Queen bị hư hỏng, không hoạt động, kinh doanh được với tổng số tiền yêu cầu là 1.659.004.192 đồng. Công ty CB yêu cầu Công ty LQ và Công ty HM phải liên đới bồi thường cho Công ty CB số tiền chi phí đăng kiểm, sửa chữa thiệt hại 05 tàu trên là 645.234.950 đồng, 55.000.000 đồng chi phí giám định, 33.000.000 đồng chi phí xem xét thẩm định tại chỗ.

Tại các bản tự khai và quá trình giải quyết vụ án tại Tòa án cấp sơ thẩm, bị đơn - Công ty TNHH Thương mại Vận tải biển HM và người có quyền lợi nghĩa vụ liên quan - ông Nguyễn S – Thuyền trưởng tàu HM 18 thống nhất trình bày:

Khoảng 5h00' ngày 30/01/2021, tàu HM 18 bắt đầu hành trình từ Cảng Hải Phòng đến cảng thành phố Hồ Chí Minh. Trước khi rời cảng Hải Phòng, tàu HM đã thực hiện đầy đủ các thủ tục cần thiết và được Cảng vụ Hải Phòng cấp phép rời cảng. Đến khoảng 05h20' cùng ngày, tàu HM 18 xảy ra sự cố máy chính dẫn đến mất khả năng điều động, Thuyền trưởng đã điều động tàu vào khu vực neo an toàn đã có báo cáo sự cố với Cảng vụ Hàng hải Hải Phòng. Đến khoảng 12h00' cùng ngày thì Thuyền trưởng tàu HM có nhận được thông tin của Cảng vụ Hàng hải Hải Phòng yêu cầu tàu HM phải có biện pháp di rời tàu, đảm bảo tuyến luồng Hàng hải. Thuyền trưởng tàu HM cũng báo cáo Công ty để có biện pháp khắc phục. Công ty HM đã thuê Công ty LQ để lai dắt tàu HM 18 từ vị trí gặp sự cố đến khu vực neo đậu an toàn. Đến khoảng 13h40', tàu HM 18 được lai dắt bởi tàu Vinashin Bd 01 trượt lên mạn phải của tàu Mekong Hoàng Yến. Sau đó, tàu Vinashin Bd 01 kéo tàu HM 18 trượt lên va chạm với đầu lái tàu Victoria 8, tàu Victoria 8 va chạm với tàu Victoria 1, Victoria 3, Victoria 6, tàu Sea Queen và 01 Ponton tại khu vực thượng lưu phao báo hiệu số 73 luồng hàng hải Sông Cấm. Khi thấy có nguy cơ xảy ra va chạm, thuyền trưởng tàu HM 18 đã liên lạc với thuyền trưởng của tàu Vinashin Bd 01 để điều chỉnh hướng của đoàn dắt theo hướng luồng hàng hải và tránh nguy cơ xảy ra va chạm nhưng không hiệu quả. Thuyền trưởng tàu HM 18 cũng đã cho thả 02 neo mũi nhưng do khoảng cách quá cận nên đã xảy ra va chạm. Điều này thể hiện thuyền trưởng tàu HM 18 đã có hành động ngăn ngừa nguy cơ va chạm.

Tàu lai kéo Vinashin Bd 01 chỉ có sức kéo lớn nhất là 132KN, công suất máy 987 HP không có đủ khả năng lai kéo tàu HM 18 trong tình trạng chở đầy hàng, di chuyển ngược nước và thủy điện chật hẹp, nhiều khúc cua cong. Theo điều khoản trong hợp đồng trước đây Công ty HM đã từng thực hiện với Công ty LQ có nêu trách nhiệm của bên kéo tàu: Bố trí phương tiện đầy đủ pháp lý đủ khả năng kéo tàu, khảo sát thực trạng tàu trước khi kéo để đảm bảo phương tiện có đầy đủ khả năng kéo an toàn, chịu trách nhiệm an toàn cho phương tiện của bên thuê lai kéo trong suốt quá trình di chuyển cho đến khi bàn giao lại cho bên thuê lai kéo. Thời điểm xảy ra sự cố, tàu HM 18 hoàn toàn mất khả năng điều động nên trách nhiệm trong quá trình lai kéo hoàn toàn thuộc về Công ty LQ là người chủ tàu Vinashin Bd 01. Mọi vấn đề điều động về an toàn của tàu HM 18 trong việc lai kéo là do tàu Vinashin Bd 01. Công ty LQ đăng ký kinh doanh trong lĩnh vực lai kéo tàu nên phải có kinh nghiệm trong việc tính toán đến các yếu tố ảnh hưởng của công việc lai kéo tàu để xây dựng phương án lai kéo phù hợp, an toàn. Như vậy, tàu HM chết máy, không còn khả năng điều động, nên không thể chủ động đâm va vào các tàu nêu trên. Công ty LQ đã cẩn thận, làm việc thiếu trách nhiệm, không bố trí đầy đủ phương tiện thực hiện việc lai kéo tàu HM 18, không đảm bảo an toàn trong quá trình lai kéo nên dẫn đến sự cố va chạm, gây thiệt hại cho Công ty CB. Thiệt hại xảy ra hoàn toàn do lỗi của Công ty LQ nên Công ty HM không đồng ý với yêu cầu khởi kiện của Công ty CB. Công ty HM không yêu cầu Thuyền trưởng hoặc người quản lý trông coi tàu HM 18 phải bồi thường dân sự và xác định họ tham gia tố tụng trong vụ án.

Tại các bản tự khai và quá trình giải quyết vụ án tại Tòa án cấp sơ thẩm, bị đơn - Công ty TNHH LQ và người có quyền lợi, nghĩa vụ liên quan - ông Đỗ Tp - Thuyền trưởng tàu Vinashin Bd 01 thống nhất trình bày:

Khoảng 12h00' ngày 30/01/2021, Công ty LQ nhận được điện thoại của Giám đốc Công ty HM nhờ bố trí tàu cứu hộ đối với tàu HM 18 đang gặp nạn tại khu vực hạ lưu cầu H4. Thông tin qua điện thoại thì tàu HM 18 gặp sự cố hỏng máy chính, mất khả năng điều động, không thể khắc phục được; tàu đã thả 02 neo mũi nhưng vẫn bị trôi nhanh do nước chảy xiết. Nếu không được cứu hộ kịp thời thì tàu sẽ mất kiểm soát, trôi tự do, có thể dẫn đến đâm va, chìm đắm, gây ô nhiễm môi trường, hậu quả sẽ rất nghiêm trọng. Chủ tàu HM khẩn thiết yêu cầu Công ty LQ khẩn cấp bố trí tàu ra cứu hộ đưa tàu HM ngay lập tức. Do vậy, Công ty LQ đã điều động tàu Vinashin Bd 01 ra hiện trường để cứu hộ.

Công ty HM có mối quan hệ quen biết với Công ty LQ từ trước, phía chủ tàu cho biết đã báo cáo với Cảng vụ Hàng hải Hải Phòng về việc bố trí tàu cứu hộ đưa tàu HM 18 về nơi neo đậu an toàn để khắc phục sự cố máy chính nên các bên chưa giao kết hợp đồng cứu hộ bằng văn bản và chưa có bất cứ thoả thuận gì khác. Công ty LQ cũng không làm thủ tục báo cáo với Cảng vụ Hàng hải Hải Phòng vì phải cứu hộ tàu HM 18 trong trường hợp khẩn cấp. Đến khoảng 12h30' thì tàu Vinashin Bd 01 ra đến nơi. Thuyền trưởng tàu HM 18 còn gọi cho Giám đốc Công ty LQ yêu cầu: “Bảo Thuyền trưởng của Công ty LQ phải cứu hộ cho tàu HM 18

ngay, không thì tàu HM 18 đang rất nguy ngập”. Khi tàu Vinashin Bd 01 tiếp cận cứu hộ thì tàu HM 18 vẫn tiếp tục trôi tự do, Thuyền trưởng tàu HM 18 thả hai dây yêu cầu cho buộc vào tàu Vinashin Bd 01 để cứu hộ.

Phía Thuyền trưởng tàu HM 18 yêu cầu một tàu cứu hộ, Thuyền trưởng tàu HM 18 sẽ bẻ lái theo tàu Vinashin Bd 01 trong quá trình đưa tàu về khu neo đậu. Khi thấy mũi tàu HM 18 ngã sang trái mạnh có nguy cơ xảy ra va chạm với các tàu khác, Thuyền trưởng tàu HM đã liên lạc với Thuyền trưởng tàu Vinashin Bd 01 để điều chỉnh hướng tàu theo hướng luồng hàng hải và tránh nguy cơ va chạm nhưng không hiệu quả, do khoảng cách quá gần dẫn đến vụ va chạm liên hoàn giữa tàu HM 18 với tàu Victoria 1, Victoria 3, Victoria 6, Victoria 8, tàu Sea Queen. Sau khi có va chạm tàu HM 18 yêu cầu bố trí thêm tàu Nhật Tân 03 để hỗ trợ di chuyển tàu HM 18 về khu neo đậu Bến Lâm. Quá trình di chuyển đến khúc cua cong đoạn luồng Sông Cấm phía thượng lưu cầu Hoàng Văn Thụ, đoàn tàu chuyển hướng từ 268 độ sang hướng 311 độ để ôm cua, tàu Vinashin Bd 01 vẫn đi đúng tuyến luồng nhưng Thuyền trưởng tàu HM 18 không điều khiển đổi hướng được dẫn đến mũi tàu HM 18 ngã sang trái mạnh và xảy ra va chạm với tàu Victoria 1, Victoria 3, Victoria 6, Victoria 8, tàu Sea Queen của Công ty CB. Trong quá trình lai kéo cứu hộ, tàu Vinashin Bd 01 không có lỗi trong việc gây va chạm giữa tàu HM 18 với các tàu khác. Công ty LQ không yêu cầu Thuyền trưởng hoặc người quản lý trông coi tàu Vinashin Bd 01 phải bồi thường dân sự và xác định họ tham gia tố tụng trong vụ án.

Tại phiên tòa sơ thẩm, Công ty LQ trình bày, kết luận giám định liên quan các dấu vết hư hỏng đâm va đối với 05 tàu của Công ty CB vào thời điểm tiến hành trưng cầu giám có thể thiếu chính xác so với thời điểm xảy ra tai nạn đâm va ngày 30/01/2021. Công ty LQ không đồng ý với số tiền thiệt hại theo kết luận và các phụ lục bổ sung của Chứng thư giám định.

Quá trình giải quyết vụ án tại Tòa án cấp sơ thẩm, người có quyền lợi, nghĩa vụ liên quan – Công ty TNHH MTV Đóng tàu Bd Hải Phòng (viết tắt là Công ty Bd) trình bày:

Tàu Vinashin Bd 01 thuộc quyền sở hữu của Công ty Bd. Công ty LQ và Công ty Bd giao kết, thực hiện, không tranh chấp hợp đồng thuê tàu trần theo Hợp đồng thuê tàu lai dắt số 01/HĐTTBĐ-LQ ngày 17/12/2019 và Phụ lục số 01 ngày 18/12/2020. Theo Điều 7 của Hợp đồng quy định: “*Công ty LQ có trách nhiệm khai thác tàu theo khu vực phạm vi hoạt động được quy định tại Điều 2 của hợp đồng và chịu trách nhiệm giải quyết các sự cố xảy ra trong thời gian thuê*”. Như vậy, Công ty LQ phải giải quyết, chịu trách nhiệm về các sự cố xảy ra đối với tàu Vinashin Bd 01 trong suốt thời gian thuê. Công ty Bd không có trách nhiệm liên quan và sẽ được hai bên giải quyết theo điều khoản hợp đồng ký kết nếu có tranh chấp.

Với nội dung như trên, tại Bản án Dân sự sơ thẩm số 01/2022/DS-ST ngày 26/01/2022, Tòa án nhân dân quận HB, thành phố Hải Phòng đã căn cứ vào khoản

1, 2 Điều 286, các Điều 287, 256, 257, 258, 259, 260, 261 của Bộ luật Hàng hải Việt Nam, căn cứ vào các Thông tư của Bộ Giao thông Vận tải; Quy tắc Quốc tế về phòng ngừa đâm va tàu thuyền trên biển của Tổ chức Hàng hải Quốc tế, Nghị quyết số 326/2016/NQ-UBTVQH14, tuyên xử: Chấp nhận một phần yêu cầu khởi kiện của Công ty CB, buộc Công ty HM và Công ty LQ phải có nghĩa vụ liên đới bồi thường cho Công ty CB số tiền là 285.410.162 đồng về việc tàu Vinashin Bd 01 và tàu HM 18 đã đâm va vào các tàu Victoria 1, Victoria 3, Victoria 6, Victoria 8, tàu Sea Queen, cụ thể Công ty HM có nghĩa vụ bồi thường số tiền là 162.683.792 đồng; Công ty LQ có nghĩa vụ bồi thường số tiền là 122.726.370 đồng. Không chấp nhận yêu cầu khởi kiện của nguyên đơn buộc Công ty HM và Công ty LQ phải bồi thường số tiền là 359.824.788 đồng. Đình chỉ xét xử đối với yêu cầu của Công ty CB về yêu cầu các bị đơn phải bồi thường số tiền là 1.659.004.192 đồng.

Ngoài ra, bản án sơ thẩm còn quyết định về lãi suất chậm thi hành án, án phí, chi phí giám định, chi phí xem xét thẩm định tại chỗ và tuyên quyền kháng cáo đối với các đương sự.

Sau khi xét xử sơ thẩm, bị đơn – Công ty LQ kháng cáo bản án sơ thẩm đề nghị Toà án cấp phúc thẩm xét xử lại theo hướng sửa bản án sơ thẩm không buộc Công ty LQ phải bồi thường cho Công ty CB vì tàu Vinashin Bd 01 thực hiện cứu hộ tàu HM 18 trong tình huống khẩn cấp để đảm bảo an toàn tàu và hàng hoá trong vùng nước cảng biển, đảm bảo an toàn hàng hải phù hợp với quy định của Bộ luật Hàng hải. Tàu Vinashin Bd 01 không có lỗi trong việc tàu HM 18 va chạm với các tàu của Công ty CB trong trường hợp cứu hộ nên Toà án cấp sơ thẩm buộc Công ty LQ phải bồi thường thiệt hại tương ứng với lỗi 43% là không có căn cứ pháp luật. Toà án cấp sơ thẩm khi xác định lỗi đã không áp dụng điều luật về cứu hộ Hàng hải mà lại áp dụng điều luật lai dặt hàng hải thông thường là trái với quy định của Luật Hàng hải năm 2015, đã làm thiệt hại đến quyền và lợi ích hợp pháp của Công ty LQ.

Tại phiên tòa phúc thẩm:

Nguyên đơn giữ nguyên yêu cầu khởi kiện. Nguyên đơn và người bảo vệ quyền và lợi ích hợp pháp cho nguyên đơn cơ bản nhất trí với quyết định của bản án sơ thẩm, đề nghị Hội đồng xét xử phúc thẩm không chấp nhận nội dung kháng cáo của Công ty LQ.

Bị đơn - Công ty LQ giữ nguyên nội dung kháng cáo, đề nghị Hội đồng xét xử phúc thẩm chấp nhận kháng cáo huỷ bản án sơ thẩm do áp dụng pháp luật không đúng. Tàu Vinashin Bd 01 kéo tàu HM 18 từ vị trí bị chết máy đến nơi đỗ an toàn thuộc trường hợp cứu hộ hàng hải chứ không phải lai dặt tàu biển nên Công ty LQ không có lỗi và không có trách nhiệm phải bồi thường cho Công ty CB.

Bị đơn – Công ty HM nhất trí với quyết định của bản án sơ thẩm, đề nghị Hội đồng xét xử phúc thẩm không chấp nhận nội dung kháng cáo của Công ty LQ, giữ nguyên bản án sơ thẩm.

Đại diện Viện Kiểm sát nhân dân thành phố Hải Phòng phát biểu ý kiến:

Về thủ tục tố tụng: Trong quá trình giải quyết vụ án và tại phiên tòa phúc thẩm, Thẩm phán, Hội đồng xét xử, Thư ký Tòa án đã chấp hành đúng các quy định của Bộ luật Tố tụng dân sự. Các đương sự đã cơ bản chấp hành và thực hiện đúng các quyền và nghĩa vụ quy định tại Bộ luật Tố tụng dân sự.

Quan điểm của Kiểm sát viên đối với kháng cáo của bị đơn – Công ty LQ: Bản án sơ thẩm xác định lỗi để xảy ra tai nạn đâm va đối với 05 tàu của Công ty CB là do Công ty HM phải chịu 57% thiệt hại và Công ty LQ chỉ chịu 43% thiệt hại là có căn cứ nên căn cứ khoản 1 Điều 308 của Bộ luật Tố tụng dân sự, đề nghị Hội đồng xét xử không chấp nhận kháng cáo của Công ty LQ, giữ nguyên bản án sơ thẩm.

NHẬN ĐỊNH CỦA TÒA ÁN:

- Về tố tụng:

[1] Quan hệ tranh chấp của vụ án là tranh chấp về kiện đòi bồi thường thiệt hại ngoài hợp đồng (do đâm va tàu thủy). Do vụ án có kháng cáo nên thuộc thẩm quyền giải quyết của Tòa án nhân dân thành phố Hải Phòng – khoản 6 Điều 26; điểm b khoản 1 Điều 38 của Bộ luật Tố tụng dân sự.

[2] Về thời hiệu khởi kiện: Nguyên đơn khởi kiện vụ án trong thời hạn luật định nên Tòa án giải quyết vụ án theo quy định của pháp luật – Điều 588 của Bộ luật Dân sự.

[3] Xét kháng cáo của bị đơn: Kháng cáo của bị đơn – Công ty LQ trong thời hạn luật định, hợp pháp nên Tòa án cấp phúc thẩm xét xử theo trình tự phúc thẩm.

Căn cứ lời khai của các đương sự và tài liệu, chứng cứ có trong hồ sơ, Hội đồng xét xử phúc thẩm thấy rằng:

[4] Quá trình Tòa án cấp sơ thẩm giải quyết vụ án, bị đơn Công ty LQ có đơn yêu cầu độc lập đối với bị đơn Công ty HM, đề nghị Công ty HM phải thanh toán chi phí lai dắt tàu biển. Tòa án cấp sơ thẩm đã thụ lý yêu cầu này. Sau khi xem xét đơn yêu cầu độc lập, Tòa án cấp sơ thẩm đã ra Quyết định tách yêu cầu độc lập này để giải quyết bằng một vụ án khác là đúng quy định của pháp luật.

[5] Căn cứ vào Báo cáo điều tra số 633/BCĐT-CVHHHP ngày 02/4/2021 của Cảng vụ Hàng hải Hải Phòng điều tra vụ tai nạn hàng hải va chạm giữa tàu HM (được lai dắt hỗ trợ bởi tàu Vinashin Bd 01) với tàu Mekong Hoàng Yên; Victoria 01, Victoria 03, Victoria 06, Victoria 08, Sea Queen; Bến nổi 01 (HP-4764); Bến nổi HP-4364 xảy ra ngày 30/01/2021 tại khu vực thủy điện bến tàu

khách Bến Bính, luồng Sông Cấm- Hải Phòng; lời khai của các bên đương sự, Hội đồng xét xử phúc thẩm thấy rằng thì:

[5.1] Tàu HM 18 của Công ty HM theo kế hoạch chở hàng Clinker tại cảng Tự Long, Hải Phòng đi thành phố Hồ Chí Minh trả hàng vào hồi 05h00'. Đến khoảng 05h18' ngày 30/01/2021 trong hành trình trên luồng Sông Cấm qua cầu H4 thì bị sự cố máy chính. Thuyền trưởng đã báo cáo vụ việc cho Cảng vụ Hàng hải Hải Phòng, xin phép điều động tàu neo sát bên phải luồng hàng hải để khắc phục sự cố. Vị trí neo tàu tạm thời không ảnh hưởng đến hoạt động của luồng hàng hải. Do không thể khắc phục được sự cố hỏng máy chính nên Thuyền trưởng đã báo cáo tình trạng của tàu HM 18 cho Cảng vụ Hàng hải Hải Phòng đồng thời báo cáo chủ tàu để khắc phục sự cố máy chính. Vị trí tàu HM 18 neo đậu là khu vực quay trở các tàu vào, rời cảng Hoàng Diệu, là khu vực không được phép neo đậu. Do đó, Cảng vụ Hàng hải Hải Phòng yêu cầu chủ tàu, thuyền trưởng tàu HM 18 bố trí tàu lai trợ giúp, hỗ trợ để di chuyển tàu về vị trí neo đậu an toàn. Đến 12h00' cùng ngày, chủ tàu, thuyền trưởng tàu HM 18 xin phép Cảng vụ Hàng hải Hải Phòng và bố trí tàu lai Vinashin 01 do Công ty LQ khai thác, tiếp cận tàu HM 18 hỗ trợ di chuyển tàu về khu neo Bến Lâm. Thuyền trưởng hai tàu đã thống nhất bố trí dây lai và phương thức liên lạc bằng VHF cầm tay. Đến 13h40' cùng ngày, đoàn tàu lai gồm tàu Vinashin Bd 01 và tàu HM 18 bắt đầu di chuyển đúng theo tuyến luồng hàng hải đã định. Trên hành trình di chuyển Thuyền trưởng tàu HM 18 thấy mũi tàu ngã sang trái mạnh có nguy cơ xảy ra chạm với các tàu khách đang neo buộc tại bến tàu khách Bến Bính. Thuyền trưởng tàu HM 18 đã liên lạc với Thuyền trưởng tàu lai Vinashin Bd 01 để điều chỉnh hướng đoàn tàu lai theo hướng luồng hàng hải và tránh nguy cơ va chạm nhưng không hiệu quả. Mặc dù Thuyền trưởng tàu HM 18 đã cho thả hai neo mũi nhưng do khoảng cách quá cận dẫn đến mũi tàu HM 18 đã va chạm vào mạn phải tàu Mekong Hoàng Yến đang buộc tại Bến nổi HP-4364, sau đó trượt lên va chạm vào lái tàu Victoria 08 dẫn đến va chạm liên hoàn với các tàu Sea Queen, Victoria 01, Victoria 06, Victoria 03 và Bến nổi 01 đang neo đậu tại Bến tàu khách Bến Bính. Sau khi va chạm, chủ tàu và bên hỗ trợ lai dắt đã bố trí thêm tàu lai Nhật Tân 03 để tiếp tục hỗ trợ di chuyển tàu HM 18 về khu neo đậu Bến Lâm. Đến 23h50' cùng ngày tàu HM 18 neo đậu an toàn tại khu neo Bến Lâm với sự lai dắt hỗ trợ của tàu lai Vinashin Bd 01 và tàu lai Nhật Tân 03. Kết luận: Nguyên nhân vụ tai nạn hàng hải va chạm giữa tàu HM 18 với các tàu khách Mekong Hoàng Yến; Victoria 01, Victoria 03, Victoria 06, Victoria 08, Sea Queen; Bến nổi 01 (HP-4764); Bến nổi HP-4364 xảy ra ngày 30/01/2021 tại khu vực thủy diện bến tàu khách Bến Bính, luồng Sông Cấm là do: *“Khi đoàn tàu lai hành trình đến khúc cua cong dưới tác động của dòng chảy, hiệu ứng “đệm bờ” tạo ra lực cản tổng hợp lớn làm mũi tàu HM 18 ngã mạnh sang trái, kết hợp với tàu đang có trớn tới khoảng 1,8 hải lý/giờ làm mũi tàu HM 18 hướng ra phía bên trái luồng và va chạm vào các tàu khách đang neo buộc tại bến tàu khách Bến Bính. Trong quá trình thực hiện hoạt động hỗ trợ lai dắt đoàn tàu lai, công tác phối hợp giữa thuyền trưởng tàu lai Vinashin Bd 01 và thuyền trưởng tàu HM 18 chưa hiệu quả. Cụ thể chưa đánh giá hết tác động*

tốc độ, hướng dòng chảy; lựa chọn hướng kéo có lợi nhất; khoảng cách đoàn tàu lai” (theo Báo cáo điều tra số 633/BCĐT-CVHHHP).

[5.2] **Tổn thất trong tai nạn:** Loại tai nạn: Tai nạn va chạm, ít nghiêm trọng. **Tổn thất về người, hàng hoá và môi trường:** Không. **Về phương tiện:** Tàu Mekong Hoàng Yên bị đứt toàn bộ dây buộc tàu, biến dạng phía mạn phải và các kết cấu bên trong tàu. Tàu Victoria 08 bị biến dạng phía sau lái, phía mũi, gãy mũi chém sóng, nước vào hầm mũi. Tàu Sea Queen bị gãy cọc bích phía trước và sau lái. Tàu Victoria 01 bị thủng hầm séc-tơ lái, gãy và biến dạng các lan can phía mạn phải và sau lái, vỡ phao cứu sinh. Tàu Victoria 06 bị xước mũi, biến dạng lan can. Tàu Victoria 03 bị thủng be chắn sóng phía trái, rách mũi tàu phía phải, gãy lan can, biến dạng mái che thời tiết. Bến nổi 01 bị đứt dây neo và hệ thống điện, gãy lan can và 02 thanh đỡ cột. Bến nổi HP-4364 chưa có thống kê.

[6] Công văn số 1805/CVHHHP-ATANHH ngày 06/9/2021 của Cảng vụ Hàng hải Hải Phòng thì: Hoạt động liên quan đến cứu hộ hàng hải hay lai dắt tàu biển đã được quy định rõ trong Luật biển Việt Nam, Bộ luật Hàng hải Việt Nam 2015. Tàu Vinashin Bd 01 thực hiện hoạt động hàng hải đối với tàu HM 18 là hoạt động lai dắt để cứu hộ hàng hải trong vùng nước cảng biển. Hoạt động cứu hộ được xác lập thông qua hợp đồng hoặc thoả thuận giữa các bên liên quan. Cảng vụ Hàng hải Hải Phòng chấp thuận cho hoạt động lai dắt giữa tàu Vinashin Bd 01 với tàu HM 18 trên cơ sở đề nghị của Thuyền trưởng tàu HM 18. Thời gian di chuyển, hành trình của tàu, thuyền trên biển hay trên luồng hàng hải phụ thuộc nhiều yếu tố khách quan như: Sóng, gió, dòng chảy, mật độ giao thông, đặc điểm tuyến luồng. Trong trường hợp hoạt động lai dắt cứu hộ còn phụ thuộc vào công tác phối hợp giữa các thuyền trưởng tàu lai và tàu được lai. Do đó, việc xác định thời gian di chuyển, hành trình của tàu, thuyền hay đoàn tàu lai với khoảng cách nhất định chỉ là tương đối.

[7] Tại Biên bản xem xét, thẩm định tại chỗ ngày 12/4/2021, đại diện lãnh đạo Phòng Cảnh sát đường thuỷ Công an thành phố Hải Phòng cho biết: Theo tin báo của chủ phương tiện và căn cứ theo Luật đường thuỷ, cán bộ Phòng Cảnh sát đường thuỷ đã đến xem xét hiện trường và thấy không có dấu hiệu vi phạm giao thông đường thuỷ, không thuộc thẩm quyền giải quyết của Phòng Cảnh sát đường thuỷ Công an thành phố Hải Phòng nên đã chuyển và bàn giao toàn bộ hồ sơ sang Cảng vụ Hàng hải Hải Phòng giải quyết theo quy định pháp luật.

[8] Theo Chứng thư giám định số tham chiếu: VT2123954 ngày cấp 09/8/2021 và Phụ lục bổ sung chứng thư giám định số tham chiếu VT2123954/PLBS ngày 30/9/2021 và Phụ lục sửa đổi, bổ sung Chứng thư giám định số tham chiếu VT2123954/PLBS2 ngày 24/12/2021 của Công ty TNHH giám định Vt thì:

[8.1] Xác định hoạt động hàng hải hoặc hoạt động lai dắt, cứu hộ, neo đậu của các tàu trước khi xảy ra tai nạn đâm va:

[8.1.1] Tàu HM 18 bị sự cố máy chính, mất khả năng điều động tàu. Căn cứ theo điểm a và b khoản 1 Điều 62 của Thông tư số 03/2020/TT-BGTVT ngày 21/02/2020 về định biên an toàn tối thiểu tàu biển Việt Nam thì định biên tối thiểu đối với tàu là 09 thuyền viên (trường hợp sỹ quan boong có chứng chỉ chuyên môn phù hợp để đảm nhiệm nhiệm vụ khai thác thiết bị vô tuyến điện GMDSS trên tàu thì chỉ cần 08 thuyền viên).

[8.1.2] Tàu Vinashin Bd 01 thì định biên tối thiểu đối với tàu là 06 thuyền viên (trường hợp sỹ quan boong có chứng chỉ chuyên môn phù hợp để đảm nhiệm nhiệm vụ khai thác thiết bị vô tuyến điện GMDSS trên tàu thì chỉ cần 05 thuyền viên). Như vậy, tàu Vinashin Bd 01 phải bố trí tối thiểu 05 thuyền viên. Căn cứ theo Báo cáo điều tra do Cảng vụ Hàng hải Hải Phòng lập thì tàu này có 04 thuyền viên gồm: Thuyền trưởng, thủy thủ, máy trưởng và thợ máy, thiếu 01 sỹ quan boong, tàu bố trí chưa đủ thuyền viên. Hiện không có Luật, Nghị định hay Thông tư quy định về việc lựa chọn phương án lai dất, về việc lai dất như thế nào là an toàn. Tàu này được đăng kiểm phân cấp tàu lai dất. Như vậy, việc tàu này nhận lai dất, cứu hộ tàu HM 18 là hoàn toàn đúng pháp luật. Trước và trong khi xảy ra sự cố đâm va, tàu Vinashin Bd 01 đang lai dất tàu HM 18 theo phương pháp kéo.

[8.1.3] Căn cứ theo Báo cáo điều tra do Cảng vụ Hàng hải Hải Phòng lập thì ngay trước và tại thời điểm đâm va, 05 tàu: Victoria 01, Victoria 03, Victoria 06, Victoria 08 và tàu Sea Queen đang neo đậu tại bến tàu Bến Bính. Các tàu đều bố trí thuyền viên trực ca. Việc neo đậu này là đúng pháp luật,

[8.2] Đánh giá mức độ lỗi của các bên liên quan: Căn cứ Điều 285 của Luật Hàng hải Việt Nam và Báo cáo điều tra do Cảng vụ Hàng hải Hải Phòng lập thì tàu HM 18 đâm va vào các tàu khách đang neo buộc tại bến tàu khách Bến Bính. Đây là tai nạn đâm va. Căn cứ khoản 2 Điều 287 của Luật Hàng hải Việt Nam thì 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 ai 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. Trường hợp các bên có ký hợp đồng lai dất hoặc hợp đồng cứu hộ thì đề nghị Tòa án căn cứ hợp đồng ký kết để đánh giá lỗi của các bên. Nếu các bên không ký hợp đồng thì đề nghị Tòa án căn cứ quy định của Bộ luật Hàng Hải, Bộ luật Dân sự để đánh giá lỗi, giải quyết theo quy định của pháp luật. 05 tàu của Công ty CB neo đậu đúng quy định của pháp luật. Lỗi thuộc về tàu HM 18 và tàu Vinashin Bd 01 đang lai dất nhau. Theo quy định tại **khoản 3 Điều 295 của Luật Hàng hải Việt Nam** thì quyền chỉ huy lai dất thuộc Thuyền trưởng tàu HM 18. Căn cứ **khoản 3 Điều 216 của Luật Hàng hải Việt Nam** thì Công ty HM và Công ty LQ có trách nhiệm bồi thường theo mức độ lỗi của mỗi bên. Đối với tàu HM 18: Thuyền trưởng tàu HM 18 đã không trao đổi, thống nhất với thuyền trưởng tàu Vinashin Bd 01 về phương án lai dất; không xem xét các điều kiện tự nhiên tác động lên đoàn lai; không xem xét, tính toán đến mối quan hệ tương quan

giữa món nước của tàu mình đang điều khiển với các yếu tố tự nhiên. thuyền trưởng này đã không tiến hành chỉ huy đoàn lai dắt. Việc không hiểu rõ trách nhiệm của mình, dẫn đến đoàn lai dắt không có ai làm chỉ huy. Tàu HM 18 đã vi phạm 02 lỗi hiện hữu. Đối với tàu Vinashin Bd 01: Thuyền trưởng tàu này không thống nhất với thuyền trưởng tàu được lai dắt về phương án lai dắt; không xem xét các điều kiện tự nhiên tác động lên đoàn lai; không xem xét, tính toán đến mối quan hệ tương quan giữa món nước của tàu mình đang điều khiển với các yếu tố tự nhiên. Người khai thác tàu Vinashin Bd 01 bố trí thiếu thuyền viên. Việc bố trí thiếu thuyền viên hoàn toàn có thể ảnh hưởng đến việc xử lý tình huống khi có nguy cơ đâm va. Tàu Vinashin Bd 01 đã vi phạm 02 lỗi (01 lỗi hiện hữu và 01 lỗi có thể gây nên ảnh hưởng đến sự đâm va). Tỷ lệ, mức độ lỗi, trách nhiệm như sau: Tàu HM 18: 57%; tàu Vinashin Bd 01: 43%. Căn cứ theo Hợp đồng thuê tàu lai dắt số 01/HĐTT BĐ-LQ ngày 17/12/2019 có hiệu lực đến ngày 18/12/2020. Căn cứ Phụ lục số 01 ký ngày 18/12/2020 Hợp đồng này được gia hạn đến ngày 17/12/2021. Như vậy, tại thời điểm xảy ra sự cố đâm va nêu trên, hợp đồng thuê tàu còn hiệu lực; căn cứ theo Điều 7 của Hợp đồng thuê tàu lai dắt này thì Công ty LQ chịu trách nhiệm giải quyết các sự cố xảy ra trong thời gian thuê.

[8.3] Xác định tàu Vinashin Bd 01 lai kéo tàu HM 18 trong vụ việc này thuộc trường hợp lai dắt tàu biển hay cứu hộ hàng hải: Chứng thư cho rằng việc này là lai dắt tàu biển. Việc lai dắt này nhằm cứu hộ đưa tàu HM 18 về vị trí neo an toàn để tiến hành sửa chữa. Do là việc lai dắt nên nó được điều chỉnh theo quy định tại Chương XII của Bộ luật Hàng hải Việt Nam năm 2015.

[8.4] Chứng thư còn xác định cụ thể tình trạng và mức độ tổn thất cụ thể của tàu Victoria 01, Victoria 03, Victoria 06, Victoria 08, Sea Queen. Tổng chi phí sửa chữa, khắc phục tổn thất 05 tàu của Công ty CB là 285.410.162 đồng.

[9] Từ những nội dung trên, Hội đồng xét xử phúc thẩm thấy rằng: Trong quá trình tàu Vinashin Bd 01 lai dắt tàu HM 18 gặp sự cố máy chính về nơi đỗ an toàn đã xảy ra việc đâm va vào 05 tàu Victoria 01, Victoria 03, Victoria 06, Victoria 08, Sea Queen của Công ty CB là có thực. Tổng chi phí sửa chữa, khắc phục tổn thất 05 tàu của Công ty CB là 285.410.162 đồng. Lỗi được xác định tàu HM 18: 57%; Vinashin Bd 01: 43%. Do vậy, Công ty HM phải có nghĩa vụ bồi thường là: 162.683.792 đồng; Công ty LQ phải có nghĩa vụ bồi thường là: 122.726.370 đồng. Bản án sơ thẩm đã xác định lỗi và buộc hai bị đơn phải bồi thường cho nguyên đơn như nêu trên là có cơ sở nên kháng cáo của bị đơn – Công ty LQ là không có căn cứ pháp luật. Do vậy, Hội đồng xét xử không chấp nhận kháng cáo của Công ty LQ, giữ nguyên bản án sơ thẩm – khoản 1 Điều 308 của Bộ luật Tố tụng dân sự.

[10] Tại phiên tòa, Công ty CB đã rút một phần yêu cầu khởi kiện nên cần đình chỉ đối với yêu cầu đã rút - điểm c khoản 1 Điều 217 của Bộ luật Tố tụng dân sự.

[11] Về án phí dân sự sơ thẩm: Công ty CB, Công ty HM và Công ty LQ phải chịu án phí dân sự sơ thẩm theo quy định của pháp luật – khoản 1 Điều 147 của Bộ luật Tố tụng dân sự; khoản 4 Điều 26 Nghị quyết 326/2016/UBTVQH14.

[12] Về chi phí giám định: Công ty CB phải chịu: 30.800.000 đồng. Công ty CB đã nộp là 55.000.000 đồng. Công ty HM phải hoàn trả cho Công ty CB 13.794.000 đồng; Công ty LQ phải hoàn trả cho Công ty CB 10.406.000 đồng – các Điều 160, 161 của Bộ luật Tố tụng dân sự.

[13] Về chi phí xem xét, thẩm định tại chỗ: Công ty CB đã nộp 33.000.000 đồng. Công ty HM phải hoàn trả cho Công ty CB 18.810.000 đồng; Công ty LQ phải hoàn trả cho Công ty CB 14.190.000 đồng - Điều 157, 158 của Bộ luật Tố tụng dân sự.

[14] Về án phí dân sự phúc thẩm: Do kháng cáo của Công ty LQ không được chấp nhận nên Công ty LQ phải chịu án phí dân sự phúc thẩm, được khấu trừ vào số tiền tạm ứng án phí dân sự phúc thẩm 300.000 đồng đã nộp tại Biên lai thu tạm ứng án phí số 0009547 ngày 18 tháng 12 năm 2022 của Chi cục Thi hành án Dân sự quận HB, thành phố Hải Phòng - khoản 1 Điều 148 của Bộ luật Tố tụng dân sự; khoản 3 Điều 29 Nghị quyết số 326/2016/UBTVQH14 ngày 30/12/2016 của Ủy ban Thường vụ Quốc hội.

Vì các lẽ trên,

QUYẾT ĐỊNH:

Căn cứ vào khoản 1 Điều 308 của Bộ luật Tố tụng dân sự;

1. Không chấp nhận kháng cáo của Công ty TNHH LQ;

Giữ nguyên bản án sơ thẩm.

Căn cứ Điều 584, Điều 585, Điều 587, Điều 589 của Bộ luật Dân sự;

Căn cứ vào Điều khoản 1 Điều 256, khoản 1, 3 Điều 259, Điều 260, khoản 3 Điều 261, Điều 264, Điều 285, Điều 287 của Luật Hàng hải Việt Nam;

Căn cứ vào Thông tư số 03/2020/TT-BGTVT ngày 21/02/2020 của Bộ Giao thông vận tải; Căn cứ vào Thông tư số 34/2015/TT-BGTVT ngày 24/7/2015 của Bộ Giao thông vận tải; Căn cứ vào Thông tư số 19/2013/TT-BGTVT ngày 06/8/2013 của Bộ Giao thông vận tải;

Căn cứ vào điểm c khoản 1 Điều 217, khoản 1 Điều 148, Điều 157, Điều 158, Điều 160, Điều 161 của Bộ luật Tố tụng dân sự; khoản 1 Điều 29 Nghị quyết số 326/2016/UBTVQH14 của Ủy ban Thường vụ Quốc hội;

Căn cứ vào khoản 1 Điều 147, khoản 1 Điều 148 của Bộ luật Tố tụng dân sự; khoản 1 Điều 29 Nghị quyết số 326/2016/UBTVQH14 của Ủy ban Thường vụ Quốc hội.

Xử:

2. Chấp nhận một phần yêu cầu khởi kiện của nguyên đơn – Công ty Cổ phần Khu du lịch Đảo CB:

2.1. Buộc Công ty TNHH thương mại Vận tải biển HM phải bồi thường cho Công ty Cổ phần Khu du lịch Đảo CB chi phí đăng kiểm, sửa chữa thiệt hại do đã đâm va vào các tàu Victoria 01, Victoria 03, Victoria 06, Victoria 08, Sea Queen số tiền là: 162.683.792 đồng.

2.2. Buộc Công ty TNHH LQ phải bồi thường cho Công ty Cổ phần Khu du lịch Đảo CB chi phí đăng kiểm, sửa chữa thiệt hại do đã đâm va vào các tàu Victoria 01, Victoria 03, Victoria 06, Victoria 08, Sea Queen số tiền là: 122.726.370 đồng.

Kể từ ngày Công ty Cổ phần Khu du lịch Đảo CB có đơn yêu cầu thi hành án cho đến khi thi hành xong khoản tiền nêu trên, hàng tháng Công ty TNHH thương mại Vận tải biển HM và Công ty TNHH LQ còn phải chịu khoản tiền lãi của số tiền chưa thi hành án theo mức lãi suất quy định tại khoản 2 Điều 357 của Bộ luật Dân sự tương ứng với thời gian chưa thi hành án.

3. Đình chỉ xét xử một phần yêu cầu khởi kiện của Công ty Cổ phần Khu du lịch Đảo CB đã rút đối với yêu cầu buộc các bị đơn phải bồi thường số tiền 1.659.004.192 đồng do các tàu Victoria 01, Victoria 03, Victoria 06, Victoria 08, Sea Queen bị hư hỏng không hoạt động, kinh doanh do bị đâm va.

4. Về án phí dân sự sơ thẩm:

4.1. Công ty Cổ phần Khu du lịch Đảo CB phải chịu 17.991.239 đồng nhưng được khấu trừ vào số tiền tạm ứng án phí đã nộp là 46.204.000 đồng tại Biên lai thu tạm ứng án phí số 10168 ngày 15/3/2021 và 34.204.000 đồng tại Biên lai thu tạm ứng án phí số 10279 ngày 10/8/2021. Trả lại Công ty Cổ phần Khu du lịch Đảo CB 28.212.761 đồng tiền tạm ứng án phí dân sự sơ thẩm.

4.2. Công ty TNHH thương mại Vận tải biển HM phải chịu 8.134.190 đồng tiền án phí dân sự sơ thẩm.

4.3. Công ty TNHH LQ phải chịu 6.136.319 đồng tiền án phí dân sự sơ thẩm.

4.4. Các đương sự khác trong vụ án không phải chịu án phí dân sự sơ thẩm.

5. Về chi phí giám định: Công ty CB phải chịu: 30.800.000 đồng. Công ty Cổ phần Khu du lịch Đảo CB đã nộp là 55.000.000 đồng. Công ty TNHH thương mại Vận tải biển HM phải hoàn trả cho Công ty Cổ phần Khu du lịch Đảo CB 13.794.000 đồng; Công ty TNHH LQ phải hoàn trả cho Công ty Cổ phần Khu du lịch Đảo CB 10.406.000 đồng.

6. Về chi phí xem xét, thẩm định tại chỗ: Công ty Cổ phần Khu du lịch Đảo CB đã nộp 33.000.000 đồng. Công ty TNHH thương mại Vận tải biển HM phải hoàn trả cho Công ty Cổ phần Khu du lịch Đảo CB 18.810.000 đồng; Công ty TNHH LQ phải hoàn trả cho Công ty Cổ phần Khu du lịch Đảo CB 14.190.000 đồng.

7. Về án phí dân sự phúc thẩm: Công ty TNHH LQ phải chịu 300.000 đồng tiền án phí dân sự phúc thẩm, được khấu trừ vào số tiền tạm ứng án phí dân sự phúc thẩm đã nộp là 300.000 đồng đã nộp tại Biên lai thu tạm ứng án phí số 0009547 ngày 18 tháng 02 năm 2022 của Chi cục Thi hành án Dân sự quận HB, thành phố Hải Phòng.

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:

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

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

Trần Minh Phương