

Bản án số: 12/2023/KDTM-PT

Ngày: 29-9-2023

V/v : Đòi bồi thường thiệt hại
về hàng hóa theo hợp đồng
vận chuyển đường biển

**NHÂN DANH
NƯỚC CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM**

TÒA ÁN NHÂN DÂN TỈNH BÀ RỊA - VŨNG TÀU

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

Thẩm phán – Chủ tọa phiên tòa: Bà Đào Thị Huệ

Các Thẩm phán: Bà Nguyễn Thị Quang

Ông Cao Xuân Long

- Thư ký phiên tòa: Bà Lê Thị Hoa – Thư ký Tòa án nhân dân tỉnh Bà Rịa – Vũng Tàu.

- Đại diện Viện kiểm sát nhân dân tỉnh Bà Rịa – Vũng Tàu: Bà Trần Thị Ven – Kiểm sát viên tham gia phiên tòa.

Trong các ngày 17-8-2023 và 22-9-2023 và 29-9-2023, tại trụ sở Tòa án nhân dân tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu xét xử phúc thẩm công khai vụ án kinh doanh thương mại thụ lý số 04/2023/TLPT-KDTM ngày 04 tháng 5 năm 2023 về việc “Đòi bồi thường thiệt hại về hàng hóa theo hợp đồng vận chuyển đường biển”.

Do Bản án kinh doanh thương mại sơ thẩm số 02/2023/KDTM-ST ngày 02-3-2023 của Tòa án nhân dân thành phố Vũng Tàu, tỉnh Bà Rịa – Vũng Tàu bị kháng cáo, theo Quyết định đưa vụ án ra xét xử số 07/2023/QĐ-PT ngày 20-6-2023, Quyết định hoãn phiên tòa số 08/2023/QĐ-PT ngày 20-7-2023, Quyết định tạm ngừng phiên tòa số 04/2023/QĐ-PT ngày 17-8-2023 và số 05/2023/QĐ-PT ngày 22-9-2023; Quyết định thay đổi người tiến hành tố tụng số 06/2023/QĐ-TA ngày 17-8-2023, giữa các đương sự:

1. Nguyên đơn: Tổng Công ty B1

Địa chỉ trụ sở chính: tầng 24, tòa nhà P, Lô V, Y, phường Y, quận C, Thành phố Hà Nội.

Người đại diện theo pháp luật: Ông Phạm Anh Đ – Tổng Giám đốc (*vắng mặt*).

Người đại diện hợp pháp:

- Ông Ngô Quốc B; địa chỉ P, tòa nhà A, ngõ A T, quận Đ, Hà Nội - là đại diện ủy quyền theo Giấy ủy quyền số 209/2022/PVI-UQ ngày 22-9-2022 (*có mặt*).

- Ông Đoàn Đình L – Phó trưởng văn phòng đại diện chăm sóc khách hàng bảo hiểm PVI Phía Nam (*vắng mặt*).

- Ông Nguyễn Hoàng P - Trưởng phòng giải quyết khiếu nại bảo hiểm hàng hải trực thuộc Văn phòng đại diện chăm sóc khách hàng bảo hiểm PVI Phía Nam (*vắng mặt*).

- Ông Trần Minh V – Phó phòng Quản lý nghiệp vụ và Bồi thường trực thuộc Công ty B1 (*vắng mặt*).

Ông P, ông V, ông L là đại diện ủy quyền theo Giấy ủy quyền số 109/UQ-PVIBH ngày 25-5-2021.

- Ông Phạm Văn T – Phó Phòng pháp chế - Tổng công ty B1 (*có mặt*).

- Bà Đỗ Minh H – Trưởng phòng pháp chế - Tổng công ty B1 (*vắng mặt*).

Ông T, bà H là đại diện ủy quyền theo Giấy ủy quyền số 204/UQ-PVIBH ngày 24-9-2021.

2. Bị đơn: Công ty Cổ phần H5;

Địa chỉ: Tầng L, số D M, phường Đ, Quận A, Thành phố Hồ Chí Minh.

Người đại diện theo pháp luật: Ông Phan C – Chức vụ: Giám đốc (*vắng mặt*).

Người đại diện hợp pháp: Ông Lê Tuấn N, sinh năm 1982; địa chỉ B T, phường T, TP V, tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu - là đại diện ủy quyền theo Giấy ủy quyền số 07/UQ-HHTL ngày 14-10-2021 (*có mặt*).

3. Người có quyền lợi nghĩa vụ liên quan:

3.1. Công ty TNHH H5;

Địa chỉ: số B đường D, khu nhà ở K, KP6, phường P, TP T, Thành phố Hồ Chí Minh.

Người đại diện theo pháp luật: Ông Nguyễn Xuân V1 – Giám đốc (*có mặt*).

3.2. Công ty Cổ phần T5

Địa chỉ: số D H, phường B, thành phố T, tỉnh Thanh Hóa.

Người đại diện theo pháp luật: Bà Huỳnh Thị Á – Giám đốc (*có mặt*).

Người đại diện hợp pháp: Ông Đỗ Như H1, sinh năm 1997; địa chỉ 2 C, Phường G, quận P, Thành phố Hồ Chí Minh - là đại diện ủy quyền theo Văn bản ủy quyền số 01/UQ-KA ngày 28-11-2022 (*có mặt tại phiên tòa ngày 17-8, 22-9 và vắng mặt tại phiên tòa ngày 29-9-2023*).

3.3. Tổng Công ty Cổ phần B2.

Địa chỉ: Tầng E, tòa nhà M, số B C, quận Đ, Hà Nội.

Người đại diện theo pháp luật: Ông Ưông Đông H2 – Chủ tịch HĐQT (*vắng mặt*).

Người đại diện hợp pháp:

- Ông Lê Như H3 – Phó tổng Giám đốc - là đại diện ủy quyền theo Giấy ủy quyền số 02/2022/GUQ-MIC ngày 01-01-2022 (*có đơn xin vắng mặt và nêu ý kiến về việc thỏa thuận nội dung vụ án*).

- Bà Nguyễn Thị Hương L1 – Trưởng phòng pháp chế và Điều tra chống trục lợi bảo hiểm Tổng công ty CP B2 (*vắng mặt*).

- Ông Nguyễn Như H4 - Công ty L4; địa chỉ số E H, phường P, quận H, TP Hà Nội - là đại diện ủy quyền theo Văn bản ủy quyền số 1370/2023/UQ-MIC ngày 16-7-2023 (*có mặt tại phiên tòa ngày 17-8, 22-9 và vắng mặt tại phiên tòa ngày 29-9-2023*).

4. Người tham gia tố tụng khác: Công ty Cổ phần G

Địa chỉ: C Đ, Phường I, Quận P, TP ..

Người đại diện theo pháp luật: Ông Vương Quốc T1 – Giám đốc (*vắng mặt*).

Người đại diện hợp pháp:

- Ông Tiêu Việt Quang T2 – Phó phòng P.NV2 - Hàng hóa (*có mặt*).

- Ông Lê Văn C1 – Phó giám đốc Công ty CP G (*có mặt*).

Ông T2 và ông C1 là đại diện ủy quyền theo Giấy ủy quyền số 53/UQ-EIC-HAD ngày 20-7-2023.

5. Người kháng cáo: Tổng công ty B1 - là nguyên đơn.

NỘI DUNG VỤ ÁN:

Theo Đơn khởi kiện và các lời khai tại tòa án, nguyên đơn là Tổng Công ty B1 thông qua người đại diện hợp pháp trình bày:

Tổng Công ty B1 (PVI) là đơn vị bảo hiểm hàng hóa cho lô hàng Phân bón U đóng bao của Tổng Công ty P1 (PVFCCo) theo Hợp đồng bảo hiểm hàng hóa vận chuyển nội địa số C02/PVFCCo-PVIHCM/VCND/15/03/18 ký ngày 18-12-2018 và Đơn bảo hiểm hàng hóa vận chuyển trong lãnh thổ Việt Nam số 20/15/03/VCND/PC00067 cấp ngày 31-01-2020, cụ thể như sau:

- Đối tượng được bảo hiểm: 2.295,00tấn (45.900 bao) phân Urê Đạm P đóng bao;

- Hành trình bảo hiểm: Từ Nhà máy U đến kho cảng C, Nghệ An;

Toàn bộ hàng hóa được bảo hiểm nêu trên được vận chuyển bởi đơn vị vận chuyển là Công ty Cổ phần V2 (Pvtrans V) trên cơ sở Hợp đồng vận chuyển trực tiếp số 651/2014/PVFCCo/KD-DKVT/D_VC ngày 24-12-2019 với PVFCCo. Sau đó Pvtrans Vung T3 ký Hợp đồng thuê vận chuyển số 02-2020/VTDKTVTL/VC-ĐTMM ngày 10-01-2020 với Công ty TNHH H5. Để thực hiện nghĩa vụ vận chuyển của mình, Công ty TNHH H5 tiếp tục ký Hợp đồng vận chuyển số 04-2020/HĐVC với Công ty Cổ phần T5 (chủ tàu Queen 36) để vận chuyển lô hàng nêu trên. Do đó, tàu Queen 36 đã xếp hàng lên tàu tại cảng P2 và ngày 15-01-2020 vận chuyển lô hàng từ cảng P2 đến cảng dỡ là Cảng C, tỉnh Nghệ An.

Lúc 20:00 ngày 30-01-2020 khi tàu Queen 36 hành trình đến phao số 1, 2 luồng C, Nghệ An thì tàu bị nghiêng mạn trái nên thuyền viên tàu tiến hành kiểm tra phát hiện nước dâng cao trong két nước dẫn mạn trái phía mũi và tàu tiếp tục nghiêng dần, phát hiện có nước tràn vào hầm hàng số 1. Tàu cập cầu cảng C, Nghệ An lúc 21h30 ngày 30-01-2020.

Từ ngày 31-01-2020 đến ngày 11-02-2020, quá trình bóc, tách, dỡ phần hàng bị ướt được tiến hành với sự giám sát và chứng kiến của các bên liên quan. Với tư cách là đơn vị bảo hiểm hàng của lô hàng nói trên, PVI đã chỉ định đơn vị giám định độc lập là

Công ty Cổ phần G (E) đề tiến hành giám định xác định nguyên nhân và mức độ tổn thất. Ngày 28-2-2020, EIC đã phát hành Chứng thư giám định số 20535004 ngày 28-02-2020 với kết quả như sau:

Nguyên nhân tổn thất: “Tổn thất đối với hàng hoá Phân bón Urê Đạm P đóng bao trên tàu Queen 36 như đã nêu trên là do trong quá trình hành trình vận chuyển hàng hoá từ cảng P2 đến cảng C, Nghệ An thì tàu Queen 36 đã xảy ra sự cố đâm va với vật thể ngầm tại bãi cạn khu vực phao số 2 bên trái luồng Cửa Lò ngày 30-01-2020 và làm rách/thủng tôn vỏ tàu mạn trái tại khu vực hầm hàng số 1, từ đó nước biển đã xâm nhập vào trong hầm hàng số 1 qua các vết thủng trên tôn vỏ và các vết rách trên sàn hầm hàng số 1 dâng cao làm ngập nước và ướt hàng hoá chất xếp trong hầm hàng số 1 và nước biển tiếp tục xâm nhập sang hầm hàng số 2 qua các vết thủng trên vách ngăn giữa hai hầm và dâng cao, làm ngập nước và ẩm ướt hàng hoá tại các lớp dưới trong hầm hàng số 2 gây ra các tổn thất như đã nêu trên.”

Mức độ tổn thất:

- Số/ khối lượng hàng hóa theo phiếu xuất kho: 2.295,00 tấn
- Số/ khối lượng hàng còn tốt, nguyên vẹn: 822,00 tấn
- Số/ khối lượng hàng hóa bị tổn thất: 1.473,00 tấn

Số tiền thiệt hại được tính toán như sau:

- + Đơn giá hàng hoá: 7.205.000VND/tấn
- + Giá trị tổn thất của 1.473,00 tấn hàng: 10.612.965.000 VNĐ (1)
- + Giá trị thu hồi hàng hóa thanh lý: 1.380.612.200 VNĐ (2)
- + Giá trị tổn thất sau khi trừ thanh lý: (1)-(2): 9.232.352.800 VNĐ (3)
- + Chi phí giám định hàng hóa bị tổn thất: 215.757.317 VNĐ (4)

Tổng số tiền thiệt hại: (3)+(4) là 9.448.110.117 VNĐ (*Chín tỷ bốn trăm bốn mươi tám triệu một trăm mười nghìn một trăm mười bảy đồng chẵn*).

Căn cứ vào Giấy chứng nhận Bảo hiểm hàng hoá vận chuyển trong lãnh thổ Việt Nam, Hợp đồng bảo hiểm số hàng hoá vận chuyển nội địa đã ký kết giữa Bảo hiểm PVI với PVFCCo nêu trên và Chứng thư giám định số 2053500A ngày 28-02-2020 của Công ty Cổ phần G, PVI đã bồi thường cho PVFCCo số tiền là 10.612.965.000 VNĐ.

Ngày 23-3-2020, PVFCCo đã có T4 chấp nhận bồi thường và chuyển giao quyền khiếu nại cho PVI tới mức độ quyền lợi, lợi ích liên quan đến đối tượng bảo hiểm được chấp nhận bồi thường, quyền khiếu nại bên thứ ba gây ra tổn thất nêu trên, đồng thời cam kết chuyển giao các tài liệu pháp lý liên quan đến đối tượng được bảo hiểm và cho phép PVI sử dụng toàn bộ quyền hạn và hỗ trợ PVI bất kỳ công việc, biện pháp mà PVI yêu cầu một cách hợp lý trong việc thực thi quyền khiếu nại bên thứ ba.

Do vậy, PVI xác định Công ty Cổ phần H5 (tên mới của Công ty Cổ phần V2) đã vi phạm nghĩa vụ của bên vận chuyển, gây ra thiệt hại cho lô hàng được bảo hiểm. Vì vậy, Công ty Cổ phần H5 phải có trách nhiệm bồi hoàn số tiền thiệt hại và chi phí giám định mà Bảo hiểm B1 đã trả cho EIC, tổng cộng là 9.448.110.117đ (*chín tỷ bốn trăm bốn mươi tám triệu một trăm mười nghìn một trăm mười bảy*) đồng và tiền lãi chậm trả.

Ngoài ra PVI đề nghị để có cơ sở giải quyết vụ án một cách khách quan, toàn diện, kịp thời và đúng pháp luật, đề nghị Tòa án triệu tập đơn vị giám định độc lập là Công ty Cổ phần G tham gia tố tụng với tư cách người có quyền lợi và nghĩa vụ liên quan trong vụ án.

PVI bảo lưu mọi quyền sửa đổi, bổ sung các ý kiến nêu trên và nộp các tài liệu liên quan nếu cần thiết.

Tại phiên tòa sơ thẩm, PVI yêu cầu tính tiền lãi theo mức lãi suất 10%/năm của số tiền 9.448.110.117đồng, thời gian tính từ ngày 31-3-2020 đến ngày xét xử 02-3-2023 là 23 tháng. Tiền lãi sẽ là $\{(9.448.110.117\text{đồng} \times 10\%):12\} \times 23 \text{ tháng} = 1.810.882.000\text{đồng}$.

Tổng số tiền yêu cầu gốc và lãi là 9.448.110.117đồng + 1.810.882.000đồng = 11.258.992.117 đồng.

Bị đơn là Công ty Cổ phần H5 (tên mới của Công ty Cổ phần V2) thông qua người đại diện hợp pháp trình bày:

Các hợp đồng vận chuyển lô phân bón U đóng bao, việc thực hiện hợp đồng, thời gian xếp hàng và hành trình của tàu Quen 36 đúng như nguyên đơn đã nêu.

Lúc 20:00 ngày 30-01-2020 tàu Quen 36 hành trình đến phao số 1, 2 luồng C, Nghệ An thì do điều kiện thời tiết sương mù, gió to và dòng chảy mạnh làm tàu dạt va vào vật thể ngầm. Khoảng 5 phút sau tàu bị nghiêng trái, qua kiểm tra phát hiện nước trong ballast mạn trái dâng cao, tàu nghiêng dần. Ngay sau đó thuyền trưởng đã thông báo tới chủ tàu và Cảng vụ Hàng hải Nghệ An - đại diện C3, đồng thời thuyền trưởng cho thuyền viên tiến hành bơm hút nước ra ngoài. Qua theo dõi thấy nước từ bên ngoài vào trong hầm hàng mỗi nhiều, thấy có hiện tượng nghiêng và chìm dần nên ngay khi được phép của C2 và được sự hỗ trợ của hai tàu lai đã dẫn tàu vào cập cầu A cảng C lúc 21:30 phút cùng ngày, triển khai dỡ hàng khỏi tàu bằng gầu ngậm, bơm nước liên tục đến khi dỡ hết hàng hầm mỗi để tránh tổn thất phát sinh thêm. Từ 15 giờ 00 phút ngày 31-01-2020, bắt đầu bốc dỡ hàng trong hầm hàng lái, đến 14 giờ 30 phút ngày 02-02-2020 thì chủ hàng dừng quá trình nhận hàng.

Tổng khối lượng hàng hóa nguyên, bình thường trong hầm hàng chủ hàng đã nhận là 16.440 bao/822tấn. Theo kết quả giám định do Công ty Cổ phần G (EIC) là đơn vị giám định do phía nguyên đơn chỉ định thực hiện thì tổng số lượng hàng hóa tổn thất là 29.460 bao/1.473tấn, sau khi tiến hành thanh lý số hàng bị hư hỏng thì tổng giá trị hàng hóa tổn thất là 9.232.352.800 đồng.

Công ty Cổ phần H5 không đồng ý với yêu cầu của PVI đòi Công ty Cổ phần H5 phải trả số tiền 9.448.110.117đồng (bao gồm giá trị tổn thất và chi phí giám định) và tiền lãi chậm trả với lý do sau:

1. Theo quy định tại Khoản 2 Điều 151 Bộ Luật Hàng hải quy định: “Người vận chuyển được miễn hoàn toàn trách nhiệm, nếu tổn thất hàng hóa xảy ra trong trường hợp sau đây:

c) Thảm họa hoặc tai nạn hàng hải trên biển, vùng nước cảng biển mà tàu biển được phép hoạt động.

r) Bất kỳ nguyên nhân nào khác xảy ra mà người vận chuyển không có lỗi hoặc không cố ý gây ra tổn thất hoặc không phải do người làm công, đại lý của người vận chuyển có lỗi gây ra...”.

Căn cứ Hợp đồng, Công ty Cổ phần H5 đã thực hiện đầy đủ trách nhiệm của Người vận chuyển trước và khi bắt đầu chuyến đi, tàu biển Queen 36 có đủ khả năng đi biển theo quy định tại điều 150 Bộ Luật Hàng hải. Tại phần IV, Chứng thư giám định số 20535004 ngày 28-02-2020 của EIC cũng đã thể hiện: “...toàn bộ hệ thống máy móc và trang thiết bị trên tàu Queen 36 đều hoạt động bình thường và không có hư hỏng nào xảy ra trong suốt hành trình. Do đó, loại trừ sự cố va chạm tổn thất của tàu Queen 36 nêu trên là do hư hỏng của máy móc và/hoặc trang thiết bị trên tàu gây ra”.

Như vậy, người vận chuyển là Công ty Cổ phần H5 được miễn trách hoàn toàn trách nhiệm đối với tổn thất hàng hóa xảy ra liên quan đến tai nạn hàng hải của tàu Queen 36 vào ngày 20-01-2020.

2. Theo Điều 6 Hợp đồng vận chuyển ký giữa Công ty Cổ phần P1 có quy định: “Bên bị ảnh hưởng sự kiện bất khả kháng sẽ được miễn trừ trách nhiệm nếu tuân thủ nghĩa vụ thông báo và thực hiện biện pháp khắc phục theo đúng các quy định của Hợp đồng”. Việc tàu Queen 36 trong quá trình vận chuyển va vào vật thể ngầm là một sự kiện bất khả kháng nằm ngoài tầm kiểm soát và dự liệu của các bên. Đồng thời ngay sau khi xảy ra việc tại nạn của tàu Queen 36 thì ngày 31-01-2020 và 03-02-2020, Công ty Cổ phần H5 đã có các văn bản số 28/VTDKVT-ĐL và 29/VTDKVT-ĐL thông báo cho Tổng Công ty P1 về sự việc, đồng thời cùng với đại diện chủ tàu Queen 36 đã phối hợp với các bên và cơ quan có thẩm quyền thực hiện các biện pháp khắc phục nhằm hạn chế tối đa thiệt hại.

Mặt khác, căn cứ Điều 169 Bộ Luật Hàng hải thì thời hiệu khởi kiện hàng hóa bị hư hỏng là 01 năm nhưng bên nguyên đơn khởi kiện khi thời hiệu đã quá 01 năm nên hết thời hiệu khởi kiện. Đề nghị Tòa án xem xét đình chỉ vụ án.

Từ những căn cứ và lập luận nêu trên, đề nghị Tòa án không chấp nhận yêu cầu khởi kiện của nguyên đơn, không chấp nhận việc yêu cầu Công ty Cổ phần H5 bồi thường cho PVI số tiền 9.448.110.117đồng và tiền lãi chậm trả.

Trong trường hợp, Công ty Cổ phần H5 phải bồi thường cho PVI số tiền 9.448.110.117đồng và tiền lãi chậm trả thì Công ty CP H5 có yêu cầu độc lập buộc Công ty TNHH H5 phải bồi thường số tiền 9.448.110.117đồng và tiền lãi chậm trả.

Những người có quyền lợi nghĩa vụ liên quan:

Công ty TNHH H5 thông qua người đại diện hợp pháp trình bày:

Công ty TNHH H5 có ký các hợp đồng vận chuyển với Công ty Cổ phần H5 và sau đó ký với Công ty CP T5 (C4) với nội dung Logistics Thang L2 thuê Công ty T5 vận chuyển 2.400 tấn Phân đạm Ure đóng bao bằng tàu Queen 36, trọng tải 3.117,8DWT. Hàng hóa được vận chuyển từ cảng P2 đến cảng C - Nghệ An.

Tàu Queen 36 đã vận chuyển lô hàng từ cảng PTSC P đi cảng C, Nghệ An. Lúc 20:00 ngày 30-01-2020 khi tàu hành trình đến phao số 1, 2 luồng C, Nghệ An thì bị sự cố và sau khi xảy ra sự cố việc xử lý, khắc phục để hạn chế tổn thất hàng hóa, bốc dỡ hàng hóa đúng như Công ty Cổ phần H5 đã nêu.

Tổng khối lượng hàng hóa nguyên, bình thường trong hầm hàng chủ hàng đã nhận là 16.440 bao/822tấn. Theo kết quả giám định do Công ty Cổ phần G (EIC) là đơn vị giám định do phía nguyên đơn chỉ định thực hiện thì tổng số lượng hàng hóa tồn thất là 29.460 bao/1.473tấn, sau khi tiến hành thanh lý số hàng bị hư hỏng thì tổng giá trị hàng hóa tồn thất là 9.232.352.800 đồng.

Theo yêu cầu tại đơn khởi kiện của nguyên đơn và yêu cầu độc lập của Công ty Cổ phần H5, Công ty TNHH H5 không đồng ý. Lý do không đồng ý giống như Công ty Cổ phần H5 đã trình bày.

Thực tế giữa Công ty Cổ phần V2 và Công ty TNHH H5 đã có Bảng quyết toán chi phí vận chuyển tàu Queen 36 vào ngày 31-3-2020 nên Công ty TNHH H5 không còn trách nhiệm gì trong vụ này.

Đề nghị Tòa án không chấp nhận yêu cầu khởi kiện của nguyên đơn, từ đó Công ty TNHH H5 cũng không phải bồi thường cho Công ty Cổ phần H5 số tiền 9.448.110.117 đồng và tiền lãi chậm trả.

Trong trường hợp, Công ty TNHH H5 phải bồi thường cho Công ty Cổ phần H5 số tiền 9.448.110.117 đồng và tiền lãi chậm trả thì Công ty TNHH H5 có yêu cầu độc lập buộc Công ty CP T5 phải bồi thường cho Công ty TNHH H5 số tiền 9.448.110.117 đồng và tiền lãi chậm trả.

Công ty CP T5 thông qua người đại diện hợp pháp trình bày:

Công ty CP T5 (sau đây gọi là Công ty T5) chưa thống nhất số tiền mà Tổng Công ty B1 đã bồi thường cho Công ty U vì Công ty T5 không rõ căn cứ để tính toán giá trị bồi thường.

Công ty T5 đồng ý với căn cứ mà đại diện của Công ty Cổ phần H5 và Công ty TNHH H5 đưa ra. Do vậy, Công ty T5 không đồng ý bồi thường theo yêu cầu của Công ty TNHH H5.

Trong trường hợp Tòa án buộc Công ty T5 phải bồi thường cho Công ty TNHH H5 thì Công ty T5 yêu cầu Tổng Công ty Cổ phần B2 phải bồi thường cho Công ty T5 theo mức trách nhiệm là 5.000.000.000đ (năm tỷ) đồng.

Tổng Công ty CP B2 thông qua người đại diện hợp pháp trình bày:

1. PVI vừa không có quyền khởi kiện vừa hết thời hiệu khởi kiện vì:

- Điều 169 Bộ Luật Hàng hải năm 2015 có quy định thời hiệu khởi kiện về hư hỏng, mất mát hàng hóa là 01 năm kể từ ngày trả hàng cho người nhận hàng. Vụ việc đâm va của tàu Queen 36 tại luồng C - Nghệ An xảy ra vào ngày 30-01-2020, quá trình giao nhận hàng được thực hiện xong vào ngày 11-02-2020. Đến tháng 7/2021 PVI mới nộp đơn khởi kiện là đã quá thời hiệu khởi kiện.

- Thư chấp nhận bồi thường và khiếu nại của chủ hàng cho PVI chỉ có quyền khiếu nại bên thứ ba, không có quyền khởi kiện tại Tòa án.

- Chưa xác định rõ PVI thanh toán cho chủ hàng hay chưa vì chưa có dấu của Ngân hàng.

2. Tổng Công ty CP B2 đồng ý với ý kiến nêu căn cứ miễn trách nhiệm của người vận chuyển như Công ty Cổ phần H5, Công ty TNHH H5 và Công ty CP T5 đã trình bày. Như vậy có đủ cơ sở để xác định Công ty T5 đã miễn cán để đảm bảo khả

năng đi biển của tàu. Sự cố đối với tàu Queen 36 xảy ra không phải do lỗi của Công ty T5 mà do các sự kiện khách quan.

3. Căn cứ Điều 233 Luật Thương mại thì vận chuyển hàng hoá là một phần trong các giai đoạn của hoạt động L3 nên căn cứ điểm đ Khoản 1 Điều 237 Luật Thương mại nếu thương nhân kinh doanh dịch vụ logistics không nhận được thông báo về khiếu nại trong thời hạn mười bốn ngày, kể từ ngày thương nhân kinh doanh dịch vụ logistics giao hàng cho người nhận thì thương nhân kinh doanh dịch vụ logistics không phải chịu trách nhiệm về việc mất mát hay hư hỏng hàng hoá. Thực tế trong thời hạn 14 ngày tính từ ngày giao hàng 19-1-2021, Công ty T5 không nhận được bất kì thông báo khiếu nại nào của L5 về hàng hoá trên tàu Queen 36.

Cũng theo Điều 237 Luật Thương mại thì sau khi bị khiếu nại, thương nhân kinh doanh dịch vụ logistics không nhận được thông báo về việc bị kiện tại Trọng tài hoặc Tòa án trong thời hạn chín tháng, kể từ ngày giao hàng thì thương nhân kinh doanh dịch vụ logistics không phải chịu trách nhiệm về sự mất mát và hư hỏng của hàng hoá. Thực tế trong thời hạn 9 tháng từ ngày giao hàng Công ty T5 không nhận được thông báo từ L5 về việc đã khởi kiện Công ty T5.

Vì thế Công ty T5 được miễn trách nhiệm về sự mất mát hư hỏng hàng hoá trên tàu Queen 36 do L5 vi phạm nghĩa vụ khiếu nại.

4. Tổng Công ty CP B2 không phải là bên liên quan trong vụ án:

Căn cứ Hợp đồng bảo hiểm được ký bởi Công ty T5 và Tổng Công ty CP B2 thì Tổng Công ty CP B2 là bên cung cấp dịch vụ bảo hiểm trách nhiệm dân sự chủ tàu đối với trách nhiệm phát sinh do tàu Queen 36 gây ra, giới hạn trách nhiệm của Tổng Công ty CP B2 là 05 tỷ đồng. Hợp đồng này không có bên thứ ba tham gia. Căn cứ khoản 1 Điều 53 Luật kinh doanh bảo hiểm năm 2000 thì trách nhiệm của doanh nghiệp bảo hiểm chỉ phát sinh nếu người thứ ba yêu cầu người được bảo hiểm bồi thường thiệt hại do lỗi của người đó gây ra cho người thứ ba trong thời hạn bảo hiểm.

Do người được bảo hiểm không có lỗi gây ra thiệt hại và cũng được miễn trách nhiệm nên Tổng Công ty CP B2 không có quyền và nghĩa vụ liên quan đến vụ án này. Công ty T5 chỉ nêu “nếu phải bồi thường” thì mới có yêu cầu độc lập với Tổng Công ty CP B2 nhưng Công ty T5 chưa bị buộc phải bồi thường. Sự kiện bảo hiểm chỉ xảy ra khi Khắc Á1 phải bồi thường trên thực tế nên giữa Tổng Công ty CP B2 và Công ty T5 chưa phát sinh sự kiện bảo hiểm.

Theo Khoản 1, Khoản 4 Điều 68; Khoản 5 Điều 72; Khoản 4 Điều 73 Bộ luật Tố tụng dân sự thì Công ty T5 có quyền đưa ra yêu cầu cầu độc lập nếu yêu cầu có liên quan đến giải quyết vụ án. Tuy nhiên Công ty T5 kiện Tổng Công ty CP B2 không liên quan gì đến vụ án, không liên quan đến yêu cầu của nguyên đơn hay bị đơn. Việc đưa Tổng Công ty CP B2 vào vụ án chỉ làm cho vụ án kéo dài, phức tạp hơn.

5. Tòa án thuộc phạm vi tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu không có thẩm quyền xét xử tranh chấp của Công ty T5 và Tổng Công ty CP B2, bởi vì: Theo Điều 11.1 của Hợp đồng bảo hiểm giữa Tổng Công ty CP B2 và Công ty T5 thì nếu có phát sinh tranh chấp, thì phải giải quyết bằng thương lượng hòa giải trước. Nếu thương lượng không thành thì đưa ra Tòa án nơi bị đơn có trụ sở chính. Theo đó, cả hai bên trong Hợp đồng bảo hiểm này đều không có trụ sở chính tại tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu. Vì lý do vụ án không thuộc thẩm quyền giải quyết của Tòa án nên đề nghị Tòa án đình chỉ việc giải

quyết vụ án giữa Công ty T5 và Tổng Công ty CP B2, tách yêu cầu độc lập của Công ty T5 để xét xử trong vụ án khác.

Bản án kinh doanh thương mại sơ thẩm số 02/2023/KDTM-ST ngày 02-3-2023 của Tòa án nhân dân thành phố Vũng Tàu, tỉnh Bà Rịa – Vũng Tàu đã tuyên xử:

1. Không chấp nhận yêu cầu khởi kiện của Tổng Công ty B1 đối với Công ty Cổ phần H5 về việc “Kiện đòi tài sản trong trường hợp bồi hoàn tiền thanh toán bảo hiểm” đối với số tiền là 9.448.110.117đ và tiền lãi chậm trả là 1.810.882.000đ.

2. Không chấp nhận yêu cầu độc lập của Công ty Cổ phần H5 về việc yêu cầu Công ty TNHH H5 có nghĩa vụ bồi hoàn lại số tiền 9.448.110.117đ và tiền lãi chậm trả là 1.810.882.000 đ.

3. Không chấp nhận yêu cầu độc lập của Công ty TNHH H5 về việc yêu cầu Công ty CP T5 có nghĩa vụ bồi hoàn lại số tiền 9.448.110.117đ và tiền lãi chậm trả là 1.810.882.000đ.

4. Không chấp nhận yêu cầu độc lập của Công ty CP T5 về việc buộc Tổng Công ty CP B2 bồi thường 5.000.000.000đ.

Ngoài ra Bản án sơ thẩm còn tuyên án phí và quyền kháng cáo của các đương sự.

Kháng cáo: Ngày 06-3-2023, người đại diện hợp pháp của nguyên đơn Tổng Công ty B1 có đơn kháng cáo toàn bộ Bản án sơ thẩm, với lý do Tòa án cấp sơ thẩm thu thập chứng cứ chưa đầy đủ, đánh giá chứng cứ không phù hợp với tình tiết khách quan của vụ án; vi phạm nghiêm trọng thủ tục tố tụng đưa thiếu người tham gia tố tụng; có sai lầm nghiêm trọng trong việc áp dụng pháp luật. Đề nghị Tòa án cấp phúc thẩm giải quyết vụ án theo quy định của pháp luật.

Tại phiên tòa phúc thẩm:

- Các đương sự thỏa thuận được với nhau về việc giải quyết vụ án.

- **Đại diện Viện kiểm sát nhân dân tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu có ý kiến:**

Việc chấp hành pháp luật của Thẩm phán và Hội đồng xét xử phúc thẩm đúng quy định. Các đương sự có mặt tại phiên tòa phúc thẩm chấp hành tốt quy định của Bộ luật tố tụng dân sự.

Về nội dung vụ án: Tại phiên tòa phúc thẩm, các đương sự đã thỏa thuận được với nhau về việc giải quyết toàn bộ vụ án. Theo đó, Công ty Cổ phần H5, Công ty Cổ phần T5 và Tổng Công ty Cổ phần B2 đồng ý thanh toán cho Tổng Công ty B1 là 3.500.000.000đ, trong đó Công ty Cổ phần H5 và Công ty Cổ phần T5 mỗi bên thanh toán 500.000.000đ; Tổng Công ty Cổ phần B2 thanh toán 2.500.000.000đ. Sự thỏa thuận của các đương sự là hoàn toàn tự nguyện, không bị ép buộc, không vi phạm pháp luật và đạo đức xã hội nên đề nghị Hội đồng xét xử công nhận sự thỏa thuận của các đương sự theo quy định tại Điều 300 Bộ luật tố tụng dân sự.

NHẬN ĐỊNH CỦA TÒA ÁN:

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

[1] Về tố tụng:

[1.1] Đối với việc xác định quan hệ tranh chấp: Tổng công ty B1 (gọi tắt là PVI) yêu cầu Công ty CP H5 (tên cũ là Công ty CP V2) có trách nhiệm bồi hoàn khoản tiền mà PVI đã bồi thường cho Tổng công ty P1-CTCP:

[1.1.1] Tuy PVI trả bảo hiểm cho thiệt hại về lô phân bón U là do quan hệ mua bán bảo hiểm của Tổng công ty P1-CTCP với PVI, nhưng các bên của hợp đồng bảo hiểm này không tranh chấp với nhau về hợp đồng bảo hiểm. Đồng thời thiệt hại lô hàng xảy ra trong quá trình vận chuyển theo quan hệ hợp đồng vận chuyển hàng hóa trên biển, ký giữa Tổng công ty P1-CTCP với Công ty cổ phần V2. Do Tổng công ty P1 đã được PVI bồi thường về lô hàng phân bón bị thiệt hại khi tàu đang vận chuyển trên biển theo hợp đồng vận chuyển hàng hóa, nên Tổng công ty P1-CTCP không trực tiếp khởi kiện bên vận chuyển mà đã chuyển quyền khiếu nại, quyền khởi kiện bên vận chuyển theo hợp đồng vận chuyển cho PVI.

[1.1.2] Trường hợp này PVI được thay mặt Tổng công ty P1-CTCP khởi kiện Công ty cổ phần V2. Quyền này được quy định tại Khoản 2 Điều 365 Bộ luật dân sự về thế quyền: *“Khi bên có quyền yêu cầu chuyển giao quyền yêu cầu cho người thế quyền thì người thế quyền trở thành bên có quyền yêu cầu”*. Vì vậy quan hệ tranh chấp phải được xác định là *“Đòi bồi thường thiệt hại về hàng hóa theo hợp đồng vận chuyển đường biển”*. Tòa án cấp sơ thẩm xác định quan hệ tranh chấp *“Kiện đòi tài sản trong trường hợp bồi hoàn tiền thanh toán bảo hiểm”* là chưa chính xác. Tuy nhiên Tòa án cấp sơ thẩm đã có thu thập tài liệu, chứng cứ và nội dung giải quyết của Bản án sơ thẩm đã đánh giá sự việc căn cứ vào các hợp đồng vận chuyển ký giữa các bên và các quy định pháp luật liên quan đến vận chuyển hàng hóa đường biển để quyết định nên Hội đồng xét xử phúc thẩm quyết định không cần phải hủy Bản án sơ thẩm, chỉ sửa lại quan hệ tranh chấp là *“Đòi bồi thường thiệt hại về hàng hóa theo hợp đồng vận chuyển đường biển”*.

[1.2] Trong quá trình giải quyết vụ án, người có quyền lợi nghĩa vụ liên quan là Công ty Cổ phần T5 và Tổng Công ty CP B2 cho rằng theo Thư chuyển quyền của Tổng công ty P1-CTCP thì chỉ chuyển quyền khiếu nại nên PVI không có quyền khởi kiện: Thấy rằng, trong giai đoạn giải quyết vụ án theo thủ tục phúc thẩm, PVI nộp bổ sung *“Thư chấp nhận bồi thường và chuyển quyền khiếu nại”* ngày 20-5-2021 của Tổng công ty P1-CTCP với nội dung: Tổng công ty P1-CTCP không còn bất kỳ khiếu nại nào đối với tổn thất Phân bón U vận chuyển trên tàu Queen 36 ngày 30-01-2020 tại khu vực phao số 1, 2 luồng C, Nghệ An và đồng ý chuyển giao không hủy ngang cho PVI toàn bộ quyền khiếu nại, quyền khởi kiện, quyền nhận bồi thường ... Do vậy, PVI khởi kiện là có căn cứ.

[1.3] Về thời hiệu khởi kiện:

Bị đơn và những người có quyền lợi nghĩa vụ liên quan yêu cầu Tòa án xác định thời hiệu khởi kiện của nguyên đơn đã hết vì theo Điều 169 Bộ Luật Hàng hải thì thời hiệu khởi kiện về hư hỏng, mất mát hàng hóa là 01 năm kể từ ngày trả hàng cho người nhận hàng, trong khi đó việc đâm va tàu Queen 36 tại luồng C, Nghệ An xảy ra ngày 30-01-2020, quá trình giao nhận hàng thực hiện từ ngày 30-01-2020 đến ngày 11-02-2020. Đơn khởi kiện nguyên đơn nộp Tòa án ngày 06-7-2021 là quá thời hiệu khởi kiện:

Xét thấy hợp đồng vận chuyển số 651/2019/PVFCCo/KD-DKVT_VC ngày 24-12-2019 ký giữa Tổng công ty P1-CTCP với Công ty CP V2 là hợp đồng vận chuyển theo quy định tại Khoản 2 Điều 146 Bộ luật Hàng hải, có thời hiệu khởi

kiện theo Điều 195 Bộ luật Hàng hải là 02 năm kể từ ngày người khởi kiện biết hoặc phải biết quyền lợi bị xâm phạm. Do vậy, nguyên đơn khởi kiện vẫn trong thời hiệu cho phép.

[2.2] Về nội dung:

[2.2.1] Theo các tài liệu chứng cứ và sự xác nhận của các bên, thấy rằng:

- Ngày 24-12-2019, Công ty Cổ phần H5 (tên cũ là Công ty cổ phần V2) và Tổng Công ty P1-CTCP ký kết Hợp đồng vận chuyển số 651/2019/PVFCCo/KD-DKVT_VC (gọi tắt là hợp đồng vận chuyển số 651) với nội dung: Tổng Công ty P1-CTCP thuê Công ty Cổ phần H5 vận chuyển phân bón thương hiệu “U” bằng phương tiện tàu biển, khối lượng 10.500 tấn từ cảng B, Gò D hoặc cảng PTSC đến cảng khu vực Hải Phòng, Ninh Bình, C - Nghệ An.

- Ngày 10-01-2020, Công ty Cổ phần H5 ký Hợp đồng vận chuyển số 02-2020/VTDKVT-TL/VC-ĐPM với Công ty TNHH H5 (L5) với nội dung: Công ty Cổ phần H5 thuê Logistics T vận chuyển bằng tàu biển phân bón Ure thương hiệu “Đạm P” với khối lượng vận chuyển là 2.400 tấn tới đây tàu, đơn giá vận chuyển là 170.500 đồng/tấn.

- Ngày 08-01-2020, L5 ký hợp đồng vận chuyển số 042020/HĐVC với Công ty CP T5 (C5) với nội dung: L5 thuê C4 vận chuyển 2.400 tấn Phân đạm Ure đóng bao bằng tàu Queen 36, trọng tải 3.117,8DWT từ cảng P2 đến cảng C - Nghệ An.

Thực hiện các hợp đồng trên, từ ngày 13-01-2020 đến ngày 15-01-2020, lô hàng 45.900 bao/2.295 tấn phân Ure Đạm P được xếp lên tàu Queen 36 của Công ty T5 tại cảng PTSC P để vận chuyển đến cảng C, Nghệ An.

Như vậy, theo Điều 147 Bộ luật Hàng hải thì Công ty Cổ phần H5 và Công ty TNHH H5 là những người vận chuyển, còn Công ty T5 là người vận chuyển thực tế.

- Về sự cố đối với tàu Queen 36: Sau khi nhận hàng xong, Tàu Queen 36 từ P2 khởi hành ngày 15-01-2020 đến khu neo Cảng N, Thanh Hóa cho đến 15h ngày 30-01-2020 tiếp tục rời Cảng N đi Cảng C, Nghệ An.

Lúc 20:00 ngày 30-01-2020, tàu Queen 36 hành trình đến phao số 1, 2 luồng C, Nghệ An thì tàu va vào vật thể ngầm phía bên trái luồng. Khoảng 5 phút sau tàu bị nghiêng trái và chìm dần. Sự cố này của tàu Queen 36, các bên đều thừa nhận và đã thực hiện các văn bản trao đổi cũng như giám định nên sự cố này là sự thật.

- Về số lượng hàng hóa vận chuyển thực tế và hàng hóa bị thiệt hại: Theo Phiếu xuất kho của Tổng Công ty P1-CTCP cho đại diện của tàu Queen 36 ngày 15-01-2020; hồ sơ chào bán và bán thanh lý số lượng phân bón bị hư hỏng cho Công ty Đ1; biên bản ngày 02-02-2020 có đại diện chủ tàu, chủ hàng, các công ty giám định của nguyên đơn và của Tổng Công ty CP B2 (là đơn vị bảo hiểm của chủ tàu) cùng ghi nhận tình trạng hàng hóa sau khi xảy ra sự cố và kết quả giám định do Công ty Cổ phần G (E) là đơn vị do phía nguyên đơn chỉ định thực hiện giám định thì thực trạng lô đạm Phú Mỹ như sau:

+ Số lượng hàng hóa tàu Queen 36 đã nhận để vận chuyển là 45.900 bao/2.295 tấn.

+ Số lượng hàng hóa còn nguyên vẹn sau sự cố chủ hàng đã nhận là 16.440 bao/822 tấn.

+ Số lượng hàng hóa bị hư hỏng sau sự cố chủ hàng từ chối nhận là 29.460 bao/1.473 tấn. Trong đó, số hàng hóa bị hư hỏng được bán thanh lý là 25.554 bao/726,638 tấn, thu được số tiền là 1.380.612.200đ, nguyên đơn đã nhận và quyết toán hợp đồng mua bán với công ty Đ1 ngày 14-02-2020 (BL 48- 53, 56, 314, 316).

- Về giá trị hàng hóa bị thiệt hại: Theo Điều 3 của Hợp đồng vận chuyển số 651 nếu bên vận chuyển phải bồi thường hàng bị hư hỏng thì giá bồi thường là đơn giá hàng giao tại Nhà máy tại thời điểm kết thúc nhận hàng cộng chi phí phát sinh liên quan khác do Tổng Công ty P1-CTCP cung cấp. Theo cung cấp của Tổng Công ty P1-CTCP thì thời điểm ngày 14-02-2020, giá phân U Tổng công ty xuất hóa đơn VAT là 6.550.000đ/tấn, cộng chi phí bảo hiểm 10% là 7.205.000đ/tấn.

Như vậy, tổng giá trị hàng hóa bị tổn thất là 1.473 tấn x 7.205.000đ = 10.612.965.000đ – trị giá thanh lý hàng thu được là 1.380.612.200đ = 9.232.352.800 đồng. Chi phí giám định hàng hóa bị tổn thất là 215.757.317 đồng. Tổng cộng thiệt hại là 9.448.110.117 đồng.

[2.2.2] Xét yêu cầu khởi kiện của nguyên đơn đối với Công ty Cổ phần H5:

[2.2.2.1] Ngày 30-3-2020, nguyên đơn đã thanh toán cho Tổng Công ty P1-CTCP số tiền 10.612.965.000 đồng theo Ủy nhiệm chi-Paymenntorder và Tổng Công ty P1-CTCP đã có văn bản đồng ý cho nguyên đơn thế quyền của mình để khởi kiện. Do đó nguyên đơn đã khởi kiện Công ty Cổ phần H5 là bên vận chuyển trực tiếp ký hợp đồng vận chuyển số 651 ngày 24-12-2019 với Tổng Công ty P1-CTCP.

Nguyên đơn cho rằng quan hệ pháp luật giữa các bên là quan hệ hợp đồng vận chuyển hàng hoá bằng đường biển. Do đó tất cả đều phải tuân theo cam kết hợp đồng mà tại Điều 3 của Hợp đồng vận chuyển số 651 ngày 24-12-2019 quy định về đảm bảo chất lượng hàng hóa trong quá trình vận chuyển như sau: “- Nếu hàng hóa bị rách vỡ, mất mát, hư hỏng, hao hụt, ẩm ướt, lấm bân vỏ bao thi bên B (Công ty Cổ phần H5) phải chịu trách nhiệm bồi thường toàn bộ số hàng hóa đã bị mất mát, hư hỏng, hao hụt theo đơn giá hàng giao tại Nhà máy tại thời điểm kết thúc nhận hàng cộng với chi phí phát sinh liên quan khác (bảo hiểm, ...), đơn giá bồi thường do Tổng Công ty P1-CTCP cung cấp”. Đồng thời tại Điều 6 của Hợp đồng vận chuyển số 651 ngày 24-12-2019 quy định về bất khả kháng như sau: “Trong trường hợp xảy ra các sự kiện bất khả kháng theo quy định của pháp luật, ... Bên bị ảnh hưởng sự kiện bất khả kháng sẽ được miễn trừ trách nhiệm nếu tuân thủ nghĩa vụ thông báo và thực hiện biện pháp khắc phục theo đúng các quy định của hợp đồng ... Sự kiện bất khả kháng là: sự kiện xảy ra mang tính khách quan và nằm ngoài tầm kiểm soát của các bên như động đất, bão, lũ, lụt, lốc, sóng thần, lở đất, hỏa hoạn, chiến tranh hoặc nguy cơ xảy ra chiến tranh, ... và các thảm họa khác không lường hết được hoặc sự thay đổi chính sách hoặc ngăn cấm của cơ quan có thẩm quyền của Việt Nam”. Do đó, sự cố xảy ra với tàu Queen 36 không phải là bất khả kháng mà là do lỗi điều khiển tàu bất cẩn gây ra, nên bên vận chuyển phải bồi thường thiệt hại hàng hoá cho nguyên đơn.

[2.2.2.2] Trước yêu cầu của nguyên đơn, bị đơn lại cho rằng tàu Queen 36 được cấp Giấy chứng nhận tàu biển Việt Nam do Cơ quan đăng ký tàu biển khu vực Hải Phòng cấp ngày 30-12-2015, được Cục Đ2 cấp Giấy chứng nhận phù hợp vận chuyển xô hàng rời rỗng bằng đường biển ngày 14-5-2018 có hiệu lực đến ngày 01-02-2023. Do vậy tàu Queen 36 được phép hoạt động theo quy định của pháp luật và sau sự cố, tàu Queen 36 đã thực hiện các biện pháp Thông báo các bên liên quan và tích cực khắc phục hậu quả,

đồng thời không có cơ sở để xác định lỗi hoặc sự việc do cố ý gây ra tổn thất hoặc do lỗi của người làm công, đại lý của người vận chuyển gây ra. Chủ tàu là Công ty T5 đã miễn cán để bảo đảm trước và khi bắt đầu chuyến đi, tàu Queen 36 đủ khả năng đi biển. Do đó, bị đơn được miễn hoàn toàn trách nhiệm theo Điều 151 Bộ Luật Hàng hải Việt Nam.

[3] Tuy nhiên, tại phiên tòa phúc thẩm, tất cả các đương sự có mặt và Tổng Công ty Cổ phần B2 xin vắng mặt tại phiên tòa nhưng có Văn bản nêu rõ nội dung ý kiến, đã thống nhất thỏa thuận được việc giải quyết toàn bộ vụ án như sau:

[3.1] Công ty Cổ phần H5, Công ty Cổ phần T5 và Tổng Công ty Cổ phần B2 đồng ý thanh toán thiệt hại của lô hàng 45.900 bao/2.295 tấn Phân bón U trên tàu Queen 36 xảy ra sự cố va vào vật thể ngầm lúc 20:00 ngày 30-01-2020 tại luồng cảng C, Nghệ An cho Tổng Công ty B1 là 3.500.000.000đ (*ba tỷ năm trăm triệu đồng*), cụ thể như sau:

- Công ty Cổ phần H5 thanh toán 500.000.000đ (*năm trăm triệu đồng*).
- Công ty Cổ phần T5 thanh toán 500.000.000đ (*năm trăm triệu đồng*).
- Tổng Công ty Cổ phần B2 thanh toán 2.500.000.000đ (*hai tỷ năm trăm triệu đồng*).

Tổng công ty B1 đồng ý nhận số tiền 3.500.000.000 đ (*ba tỷ năm trăm triệu đồng*) do các bên nêu trên thanh toán.

[3.2] Các đương sự cam kết không còn bất cứ yêu cầu khiếu nại, thắc mắc hoặc có tranh chấp nào liên quan đến thiệt hại lô phân bón Ure đạm P được vận chuyển trên tàu Queen 36 tại C, Nghệ An ngày 30-01-2020 nêu trên.

[3.3] Trong thời hạn 10 ngày kể từ ngày các đương sự nhận được Bản án kinh doanh thương mại phúc thẩm của Tòa án nhân dân tỉnh Bà Rịa – Vũng Tàu thì Công ty Cổ phần H5, Công ty Cổ phần T5 và Tổng Công ty Cổ phần B2 có nghĩa vụ thanh toán các khoản tiền được nêu tại mục [3.1] nêu trên cho Tổng Công ty B1.

[3.4] Hình thức thanh toán số tiền trên bằng chuyển khoản vào số tài khoản 068.100.0009642 tại Ngân hàng TMCP N1, tên chủ tài khoản: Tổng Công ty B1.

[3.5] Án phí kinh doanh thương mại sơ thẩm là 102.000.000đ (*một trăm lẻ hai triệu đồng*), các đương sự tự nguyện thỏa thuận như sau: Công ty Cổ phần H5, Công ty Cổ phần T5 và Tổng Công ty B1 mỗi bên tự nguyện chịu 34.000.000đ (*ba mươi tư triệu đồng*), trừ vào tiền tạm ứng án phí của các bên.

[3.6] Án phí kinh doanh thương mại phúc thẩm: Tổng Công ty B1 chịu 2.000.000đ (*hai triệu đồng*) nhưng được trừ vào tiền tạm ứng án phí.

[4] Hội đồng xét xử xét thấy sự thỏa thuận về việc giải quyết toàn bộ vụ án như trên của các đương sự là hoàn toàn tự nguyện, không bị ép buộc, đe dọa hay nhầm lẫn và không vi phạm điều cấm của luật, không trái đạo đức xã hội. Đại diện Viện kiểm sát nhân dân tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu đề nghị Hội đồng xét xử công nhận sự thỏa thuận như trên của các đương sự. Do vậy, Hội đồng xét xử sửa Bản án kinh doanh thương mại sơ thẩm, công nhận nội dung đã thỏa thuận của các đương sự tại phiên tòa theo quy định tại Điều 300 Bộ luật Tố tụng dân sự.

Vì các lẽ trên, căn cứ Khoản 2 Điều 308 Bộ luật Tố tụng dân sự;

QUYẾT ĐỊNH:

Áp dụng Khoản 1 Điều 30, các Điều 293, 300, 313 Bộ luật Tố tụng Dân sự; Khoản 2 Điều 146, Điều 195 Bộ luật Hàng hải; Khoản 2 Điều 365 Bộ luật dân sự; Điều 26, Điều 29 Nghị quyết số 326/2016/UBTVQH ngày 30-12-2016 của Ủy ban Thường vụ Quốc hội quy định về án phí, lệ phí Tòa án,

Tuyên xử:

1. Công nhận sự thỏa thuận của các đương sự tại phiên tòa phúc thẩm; Sửa Bản án kinh doanh thương mại sơ thẩm số 02/2023/KDTM-ST ngày 02-3-2023 của Tòa án nhân dân thành phố Vũng Tàu như sau:

1.1. Công ty Cổ phần H5, Công ty Cổ phần T5 và Tổng Công ty Cổ phần B2 đồng ý thanh toán thiệt hại của lô hàng 45.900 bao/2.295 tấn Phân bón U trên tàu Queen 36 xảy ra sự cố va vào vật thể ngầm lúc 20:00 ngày 30-01-2020 tại luồng cảng C, Nghệ An cho Tổng Công ty B1 là 3.500.000.000đ (*ba tỷ năm trăm triệu đồng*), trong đó cụ thể như sau:

1.1.1. Công ty Cổ phần H5 chịu trách nhiệm thanh toán 500.000.000đ (*năm trăm triệu đồng*).

1.1.2. Công ty Cổ phần T5 chịu trách nhiệm thanh toán 500.000.000đ (*năm trăm triệu đồng*).

1.1.3. Tổng Công ty Cổ phần B2 chịu trách nhiệm thanh toán 2.500.000.000đ (*hai tỷ năm trăm triệu đồng*).

- Tổng công ty B1 đồng ý nhận số tiền 3.500.000.000 đ (*ba tỷ năm trăm triệu đồng*) do các bên thanh toán nêu trên.

1.2. Tất cả các đương sự cam kết không còn bất cứ yêu cầu khiếu nại, thắc mắc hoặc có tranh chấp nào liên quan đến lô Phân bón U1 được vận chuyển trên tàu Queen 36 bị thiệt hại tại luồng C, Nghệ An nêu trên.

1.3. Thời hạn thanh toán: Trong thời hạn 10 (mười) ngày kể từ ngày các đương sự nhận được Bản án kinh doanh thương mại phúc thẩm này thì Công ty Cổ phần H5, Công ty Cổ phần T5 và Tổng Công ty Cổ phần B2 có nghĩa vụ thanh toán các khoản tiền được nêu tại mục 1.1 nêu trên cho Tổng Công ty B1.

1.4. Hình thức thanh toán: Công ty Cổ phần H5, Công ty Cổ phần T5 và Tổng Công ty Cổ phần B2 chuyển khoản các khoản tiền nêu ở mục 1.1 nêu trên vào số tài khoản 068.100.0009642 tại Ngân hàng TMCP N1, tên chủ tài khoản là Tổng Công ty B1.

Kể từ ngày bên được thi hành án có đơn yêu cầu thi hành án, nếu bên phải thi hành án không chịu trả số tiền nêu trên thì hàng tháng còn phải trả cho bên được thi hành án số tiền lãi 10%/năm của khoản tiền chậm thi hành án, tương ứng với thời gian chưa thi hành án.

2. Án phí kinh doanh thương mại sơ thẩm là 102.000.000đ (*một trăm lẻ hai triệu đồng*), các đương sự chịu như sau:

2.1. Công ty Cổ phần H5 tự nguyện chịu 34.000.000đ (*ba mươi tư triệu đồng*), nhưng được trừ vào số tiền tạm ứng án phí là 9.065.000đ (*chín triệu không trăm sáu mươi lăm nghìn đồng*) theo Biên lai thu tiền tạm ứng án phí số 0001546 ngày 23-12-

2021 của Chi cục Thi hành án dân sự thành phố Vũng Tàu. Công ty Cổ phần H5 còn phải nộp số tiền 24.935.000đ (hai mươi bốn triệu chín trăm ba mươi lăm nghìn đồng).

2.2. Công ty Cổ phần T5 tự nguyện chịu 34.000.000đ (ba mươi tư triệu đồng), nhưng được trừ vào số tiền tạm ứng án phí là 56.500.000đ (năm mươi sáu triệu năm trăm nghìn đồng) theo Biên lai thu tiền tạm ứng án phí số 0002702 ngày 22-6-2022 của Chi cục Thi hành án dân sự thành phố Vũng Tàu. Công ty Cổ phần T5 được trả lại số tiền 22.500.000đ (hai mươi hai triệu năm trăm nghìn đồng).

2.3. Tổng Công ty B1 tự nguyện chịu 34.000.000đ (ba mươi tư triệu đồng), nhưng được trừ vào số tiền tạm ứng án phí là 59.155.000đ (năm mươi chín triệu một trăm năm mươi lăm nghìn đồng) theo Biên lai thu tiền tạm ứng án phí số 0001215 ngày 11-10-2021 của Chi cục Thi hành án dân sự thành phố Vũng Tàu. Tổng Công ty B1 được trả lại số tiền 25.155.000đ (hai mươi lăm triệu một trăm năm mươi lăm nghìn đồng).

2.4. Công ty TNHH H5 không phải chịu, được trả lại số tiền tạm ứng án phí là 59.155.000đ (năm mươi chín triệu một trăm năm mươi lăm nghìn đồng) theo Biên lai thu tiền tạm ứng án phí số 0001608 ngày 06-01-2022 của Chi cục Thi hành án dân sự thành phố Vũng Tàu.

3. Án phí kinh doanh thương mại phúc thẩm: Tổng Công ty B1 chịu 2.000.000đ (hai triệu đồng), nhưng được trừ vào tiền tạm ứng án phí là 2.000.000đ (hai triệu đồng) theo Biên lai thu số 0003953 ngày 13-3-2023 của Chi cục Thi hành án dân sự thành phố Vũng Tàu, tỉnh Bà Rịa – Vũng Tàu. Tổng công ty B1 đã nộp xong.

4. Trường hợp bản án, quyết định 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 thỏa thuận thi hành án, quyền yêu cầu thi hành án, tự nguyện thi hành án hoặc bị cưỡng chế thi hành án theo quy định tại các Điều 6, 7, 7a, 7b và 9 Luật Thi hành án dân sự; Thời hiệu thi hành án được thực hiện theo quy định tại Điều 30 Luật Thi hành án dân sự.

5. Bản án này có hiệu lực pháp luật kể từ ngày tuyên án (29-9-2023).

Nơi nhận:

- VKSND tỉnh BR-VT;
- TAND TP Vũng Tàu;
- Chi cục THADS TP Vũng Tàu;
- Các đương sự;
- Lưu hồ sơ.

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

(Đã ký)

Đào Thị Huệ