

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

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

Số: 06/2022/KDTM-ST

Ngày 24-8-2022

V/v tranh chấp bồi thường thiệt hại về
hàng hóa theo hợp đồng vận tải bằng
đường biển

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

TOÀ ÁN NHÂN DÂN THÀNH PHỐ HẢI PHÒNG

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

Thẩm phán - Chủ tọa phiên tòa: Ông Đặng Minh Hạnh

Các Hội thẩm nhân dân:

Bà Nguyễn Thị Hồng Thúy

Ông Phạm Thanh Tân

- Thư ký phiên tòa: Bà Vũ Thị Hương Ngân - 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: Bà Phạm Thị Duyên - Kiểm sát viên.

Trong các ngày 26 tháng 7 và ngày 24 tháng 8 năm 2022 tại trụ sở Tòa án nhân dân thành phố Hải Phòng xét xử sơ thẩm công khai vụ án thụ lý số 03/2022/TLST-KDTM ngày 10 tháng 3 năm 2022 về việc: Tranh chấp bồi thường thiệt hại về hàng hóa theo hợp đồng vận tải đường biển, theo Quyết định đưa vụ án ra xét xử số 03/2022/QĐXXST-KDTM ngày 06 tháng 6 năm 2022 và Quyết định tạm ngừng phiên tòa số 05/2022/QĐST-KDTM ngày 26 tháng 7 năm 2022, giữa các đương sự:

1. *Nguyên đơn:* Tổng công ty Cổ phần A; địa chỉ trụ sở: Số 26 đường B, phường C, Quận D, Thành phố Hồ Chí Minh;

Người đại diện hợp pháp của nguyên đơn: Bà Hoàng Ngọc E - Phó Giám đốc Ban G; ông Nguyễn Trường H - Chuyên viên pháp lý; ông Hoàng I - Phó phòng K (theo Giấy ủy quyền số 2394/2021-BM/VP ngày 20-12-2021); ông I và ông H có mặt, bà E vắng mặt.

2. *Bị đơn:* Công ty Trách nhiệm hữu hạn Thương mại Vận tải và Xuất nhập khẩu L; địa chỉ trụ sở: Số 229 đường M, phường N, quận O, thành phố Hải Phòng;

Người đại diện hợp pháp của bị đơn: Ông Phan Văn P - Trưởng phòng Pháp chế (theo Giấy ủy quyền số 01/2021/UQ-GĐ ngày 18-11-2021); có mặt.

3. *Người có quyền lợi, nghĩa vụ liên quan:* Công ty Trách nhiệm hữu hạn Q; địa chỉ trụ sở: Đường 24/3 thị trấn R, huyện S, tỉnh Phú Yên; vắng mặt và có văn bản từ chối tham gia tố tụng.

NỘI DUNG VỤ ÁN:

Theo đơn khởi kiện và lời khai trong quá trình giải quyết vụ án, nguyên đơn trình bày:

Ngày 22-3-2020, Tổng công ty Cổ phần A (sau đây gọi tắt là A) và Công ty Trách nhiệm hữu hạn Q (sau đây gọi tắt là Công ty Q) ký Đơn bảo hiểm số MCI/01831771 và sửa đổi bổ sung số 1 với nội dung: Người được bảo hiểm là Công ty Q; đối tượng bảo hiểm là 5.000 tấn đường mía thô Thái Lan (hàng xá) theo hóa đơn thương mại số SC200165 ngày 22-3-2020 (sau đây gọi tắt là lô hàng số 1); phương tiện vận chuyển là Tàu U của Công ty Trách nhiệm hữu hạn Thương mại Vận tải và Xuất nhập khẩu L (sau đây gọi tắt là Công ty L); khởi hành ngày 22-3-2020 từ Cảng Bangkok Thái Lan đến Cảng Quy Nhơn; số tiền bảo hiểm là 51.837.178.250 đồng; phí bảo hiểm là 191.797.560 đồng; số vận đơn GH11-01 ngày 12-3-2020... Từ ngày 27 đến ngày 31-3-2020, lô hàng số 1 dỡ xong tại Cảng Quy Nhơn; theo Biên bản giám định số 20040115/HH ngày 17-4-2020 của Công ty TNHH Hàng hải X thì số hàng bị thiếu là 56,336 tấn hàng.

Ngày 06-4-2020, A và Công ty Q ký Đơn bảo hiểm số MCI/01838086 với nội dung: Người được bảo hiểm là Công ty Q; đối tượng bảo hiểm là 5.000 tấn đường mía thô Thái Lan (hàng xá) theo hóa đơn thương mại số SC2000650 ngày 06-4-2020 (sau đây gọi tắt là lô hàng số 2); phương tiện vận chuyển là Tàu U của Công ty L; khởi hành ngày 06-4-2020 từ Cảng Bangkok Thái Lan đến Cảng Quy Nhơn; số tiền bảo hiểm là 42.901.072.500 đồng; phí bảo hiểm là 158.733.968 đồng; số vận đơn GH11/V0620-01 ngày 12-3-2020.... Từ ngày 12 đến ngày 17-4-2020, lô hàng số 02 dỡ xong tại Cảng Quy Nhơn; theo Chứng thư giám định về khối lượng số 20GD0314 ngày 22-4-2020 của Công ty Cổ phần Giám định Y thì số hàng bị thiếu là 32,63 tấn hàng.

Sau khi xảy ra tổn thất, A đã thực hiện bồi thường cho Công ty Q theo thông báo bồi thường với tổng số tiền là 532.448.375 đồng, trong đó: Lô hàng số 1 với số tiền 402.629.730 đồng, lô hàng số 2 với số tiền 129.818.645 đồng. Công ty Q đã ban hành giấy biên nhận và thế nhiệm, chuyển quyền cho A đòi bồi thường toàn bộ thiệt hại liên quan đến lô hàng.

Quá trình thương thảo phía Công ty L không chấp nhận bồi thường thiệt hại đối với số hàng giao thiếu, do đó A khởi kiện đề nghị Tòa án: Buộc Công ty L trả lại số tiền 532.448.375 đồng mà A đã bồi thường bảo hiểm cho Công ty Q, cùng

tiền lãi chậm trả từ ngày 18-8-2020 đến ngày xét xử sơ thẩm là $(532.448.375 \text{ đồng} \times 10\%/\text{năm} \times 736 \text{ ngày}) = 107.364.932 \text{ đồng}$. Tổng cộng là 639.813.307 đồng.

A đề nghị không đưa các Công ty A'; The B' trading Corporation Ltd; Tổng công ty C' vào tham gia tố tụng trong vụ án với tư cách người có quyền lợi, nghĩa vụ liên quan; trường hợp có liên quan sẽ khởi kiện bằng một vụ án khác.

Tại các bản tự khai trong quá trình giải quyết vụ án và tại phiên tòa, người đại diện hợp pháp của bị đơn trình bày:

Công ty L là chủ Tàu U có nhận chở 02 lô hàng như A trình bày từ cảng Bangkok, Thái Lan đến cảng Quy Nhơn - theo hợp đồng vận chuyển giữa Công ty L và Công ty A'. Loại hàng vận chuyển trên tàu là hàng xá và người gửi hàng (The B' trading Corporation Ltd) yêu cầu giao nhận 02 lô hàng bằng phương thức niêm phong kẹp chì mà không thực hiện giám định món nước - thể hiện tại vận đơn giao hàng ghi khối lượng hàng tự khai báo "said to weigh".

Đối với lô hàng số 1 (theo vận đơn số GH11-01 ngày 12-3-2020): Sau khi xếp hàng xong ngày 22-3-2020, chủ hàng (người gửi hàng) đã niêm phong kẹp chì tại 06 vị trí liên quan đến 2 hầm hàng của tàu. Đối với lô hàng số 2 (theo vận đơn số GH11/V0620-01 ngày 06-4-2020): Sau khi xếp hàng xong ngày 06-4-2020, chủ hàng (người gửi hàng) đã niêm phong kẹp chì tại 06 vị trí liên quan đến 2 hầm hàng của tàu. Tại cảng dỡ hàng các ngày 27-3-2020, ngày 12-4-2020 đại diện chủ tàu và đại diện chủ hàng là Công ty Cổ phần Giám định D' đã xác nhận các kẹp chì còn nguyên vẹn, bình thường. Người trực tiếp xếp, dỡ hàng hóa lên, xuống tàu do người gửi hàng/người nhận hàng thuê.

Như vậy, Tàu U đã giao hàng đủ khối lượng hàng đã nhận lên tàu, nên không phải chịu trách nhiệm đối với số lượng hàng thiếu như nguyên đơn trình bày. Do đó, Công ty L không đồng ý với yêu cầu khởi kiện của nguyên đơn.

Công ty L thống nhất với quan điểm của nguyên đơn; đề nghị không đưa Công ty A'; The B' trading Corporation Ltd; Tổng công ty C' vào tham gia tố tụng trong vụ án với tư cách người có quyền lợi, nghĩa vụ liên quan; trường hợp có liên quan sẽ khởi kiện bằng một vụ án khác

Tại các văn bản gửi Tòa án trong quá trình giải quyết vụ án, người có quyền lợi, nghĩa vụ liên quan là Công ty Q trình bày:

Công ty Q không giao dịch hay ký kết bất cứ hợp đồng nào với Công ty L. Đối với việc Công ty L giao thiếu hàng đã được A thanh toán cho Công ty Q theo hợp đồng Bảo hiểm, giữa A và Công ty Q không có tranh chấp. Do đó, Công ty Q không liên quan đến vụ án nên không có ý kiến gì và đề nghị vắng mặt tại các buổi làm việc; đồng thời không cung cấp tài liệu, chứng cứ gì.

Tại phiên tòa:

Nguyên đơn giữ nguyên các yêu cầu khởi kiện; đề nghị Tòa án căn cứ khoản 3 Điều 152 Bộ luật Hàng hải; buộc bị đơn bồi thường toàn bộ số tiền bảo hiểm hàng hóa đã trả cho Công ty Q, cùng khoản tiền lãi chậm trả phát sinh tính đến ngày xét xử sơ thẩm.

Bị đơn không có ý kiến gì về số liệu nguyên đơn đưa ra, nhưng vẫn giữ nguyên quan điểm; đề nghị Tòa án không chấp nhận yêu cầu đòi bồi thường của nguyên đơn do không chứng minh thiệt hại xảy ra có lỗi của bị đơn.

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

- Về tố tụng: Từ khi thụ lý vụ án đến thời điểm xét xử, Thẩm phán, Thư ký đã thực hiện đúng quy định của Bộ luật Tố tụng dân sự. Tại phiên tòa, Hội đồng xét xử và Thư ký phiên tòa đã thực hiện đúng các quy định của Bộ luật Tố tụng dân sự. Các đương sự đều chấp hành đúng quy định về quyền, nghĩa vụ theo quy định của Bộ luật Tố tụng dân sự.

- Về nội dung: Tài liệu, chứng cứ thu thập trong hồ sơ vụ án đã xác định được bị đơn có lỗi trong việc để xảy ra thiệt hại về thiếu hụt hàng hóa trong quá trình vận chuyển như nội dung các chứng thư giám định. Do đó, căn cứ quy định tại khoản 3 Điều 152, khoản 3 Điều 154 Bộ luật Hàng hải; khoản 5 Điều 3 Công ước Hague ngày 25-8-1924; buộc bị đơn bồi thường toàn bộ số tiền bảo hiểm hàng hóa mà A đã trả cho Công ty Q. Văn bản giải thích của Công ty Y là tài liệu duy nhất để xác định số hàng hóa bị rơi vãi là có căn cứ nên đề nghị chấp nhận quan điểm này của nguyên đơn. Đối với yêu cầu của nguyên đơn về khoản tiền lãi chậm trả tính đến ngày xét xử sơ thẩm là 107.364.932 đồng: Do các bên đang tranh chấp, chưa xác định được bị đơn có lỗi hay không, có trách nhiệm phải bồi hoàn cho nguyên đơn hay không nên bị đơn không phải chịu lãi chậm trả. Đề nghị HĐXX chấp nhận một phần yêu cầu khởi kiện của nguyên đơn, Buộc bị đơn phải bồi thường cho nguyên đơn số tiền 532.448.375 đồng; không chấp nhận yêu cầu khởi kiện của nguyên đơn về yêu cầu tính lãi.

NHẬN ĐỊNH CỦA TÒA ÁN:

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

- Về thủ tục tố tụng:

[1] Đây là vụ án tranh chấp bồi thường thiệt hại về hàng hóa theo hợp đồng vận tải bằng đường biển, nguyên đơn có trụ sở tại Thành phố Hồ Chí Minh, bị đơn có trụ sở tại thành phố Hải Phòng. Tòa án nhân dân quận O thụ lý ban đầu và xác định người có quyền lợi, nghĩa vụ liên quan là D' LIMITED, LONDON và The B' trading Corporation Ltd, đều có địa chỉ ở nước ngoài nên đã chuyển vụ án đến Tòa án nhân dân thành phố Hải Phòng giải quyết theo thẩm quyền. Quá trình giải quyết vụ án, nguyên đơn, bị đơn đều thống nhất: Việc giải quyết vụ án không liên quan đến D' LIMITED, LONDON; The B' trading Corporation Ltd; Tổng công ty C';

trường hợp có liên quan họ sẽ khởi kiện bằng một vụ án khác. Tòa án nhân dân thành phố Hải Phòng đã ra Thông báo số 21/TB-TA ngày 16-5-2022 không đưa D' LIMITED, LONDON; The B' trading Corporation Ltd; Tổng công ty C' vào tham gia tố tụng với tư cách người có quyền lợi, nghĩa vụ liên quan. Mặc dù vụ án không còn yếu tố nước ngoài, nhưng do Tòa án nhân dân thành phố Hải Phòng đã thụ lý vụ án, nên tiếp tục giải quyết theo thủ tục chung là phù hợp quy định tại điểm a khoản 1 Điều 30 và khoản 2 Điều 37, Điều 39 Bộ luật Tố tụng dân sự.

[2] Về thời hiệu khởi kiện: Căn cứ kết luận của các chứng thư giám định ngày 31-3-2020 và ngày 22-4-2020 về việc mất hàng hóa, Công ty Q đã yêu cầu A bồi thường theo hợp đồng bảo hiểm. Sau khi bồi thường đủ số tiền theo đơn bảo hiểm, ngày 28-4-2020 Công ty Q xác nhận chuyển quyền và thế nhiệm cho A yêu cầu bồi thường toàn bộ số hàng hóa bị tổn thất. Ngày 05-4-2021, A gửi đơn khởi kiện đối với Công ty L tới Tòa án là còn thời hiệu, theo đúng quy định tại Điều 169 Bộ luật Hàng hải; Điều 184, Điều 185 Bộ luật Tố tụng dân sự và Điều 588 Bộ luật Dân sự. Mặt khác, các đương sự cũng không có ý kiến đề nghị xem xét về thời hiệu giải quyết vụ án.

[3] Công ty L có trách nhiệm vận chuyển hàng hóa theo vận đơn và giao trả đầy đủ cho Công ty Q; việc thiếu hụt hàng hóa sau khi dỡ hàng liên quan đến trách nhiệm của các bên trong vận đơn, nên Công ty Q được xác định là người có quyền lợi và nghĩa vụ liên quan trong vụ án này. Việc Công ty Q đã được triệu tập hợp lệ nhưng vắng mặt trong suốt quá trình giải quyết vụ án, không gửi văn bản trình bày ý kiến theo yêu cầu của Tòa án là chưa chấp hành đúng các quy định của pháp luật tố tụng dân sự. Tại phiên tòa được mở lần 2, Công ty Q được triệu tập hợp lệ nhưng vắng mặt; căn cứ các Điều 227 và Điều 228 Bộ luật Tố tụng dân sự, Hội đồng xét xử vẫn tiếp tục xét xử vắng mặt Công ty Q theo thủ tục chung.

- Về yêu cầu khởi kiện của nguyên đơn:

[4] Tài liệu, chứng cứ thu thập được thể hiện: Vào các ngày 25-02-2020, ngày 23-3-2020, The B' trading Corporation Ltd và Công ty Q đã ký kết Hợp đồng mua bán số S35435.000 và số 35572.000 thỏa thuận mua bán 10.000 tấn đường mía thô Thái Lan; quy cách đóng gói: hàng xá; điều kiện giao hàng Inconterms 2010 CFR (bên bán thuê tàu và chịu trách nhiệm, cước phí từ kho xuất hàng đến khi giao hàng lên tàu,...; bên mua mua bảo hiểm hàng hóa,...), FO (người vận chuyển không phải chịu chi phí dỡ hàng) - theo Hóa đơn thương mại số SC200165 ngày 22-3-2020, số SC2000650 ngày 06-4-2020; Phiếu đóng gói ngày 22-3-2020, ngày 06-4-2020; người trực tiếp xếp, dỡ hàng hóa lên, xuống tàu do người gửi hàng/người nhận hàng thuê. Tàu U của Công ty L là người vận chuyển thực tế hai lô hàng trên. Khi xếp hàng lên tàu tại Cảng Bangkok, người gửi hàng đã yêu cầu xác nhận khối lượng hàng tự khai báo (said to weigh), niêm phong, kẹp chì hàm hàng sau khi xếp hàng xong. Đại lý của Công ty L là E' SHIPPING Co.,Ltd đã

phát hành vận đơn số GH11-01 ngày 12-3-2020 và vận đơn số GH11/V0620-01 ngày 06-4-2020; thể hiện người gửi hàng là The B' trading Corporation Ltd; bên thông báo là Công ty Q. Tàu U vận chuyển lô hàng số 1 đến Cảng Qui Nhơn dỡ hàng từ ngày 27 đến ngày 31-3-2020; vận chuyển lô hàng số 2 đến Cảng Quy Nhơn dỡ hàng từ ngày 12 đến ngày 17-4-2020. Sau khi giám định niêm phong, kẹp chì còn nguyên vẹn trước khi dỡ hàng, các bên thống nhất dỡ hàng kiểm tra khối lượng theo cân bờ; giám định khối lượng xác định lô hàng số 1 thiếu 56,336 tấn, nguyên nhân: ***Do tàu giao hàng thiếu và một phần hàng hóa rơi vãi không thu hồi được trong suốt quá trình dỡ hàng tại cảng***; lô hàng số 2 thiếu 32,63 tấn, nguyên nhân thiếu hàng: ***Do tàu giao hàng thiếu***. Công ty Q đã yêu cầu bên bảo hiểm bồi thường giá trị số hàng bị thiếu theo hợp đồng bảo hiểm; A đã chấp nhận bồi thường tổng số tiền 532.448.375 đồng cho Công ty Q và thế quyền khởi kiện Công ty L. Các đương sự đều thống nhất hoặc không phản đối các tình tiết, sự kiện nêu trên nên căn cứ Điều 92 Bộ luật Tố tụng dân sự, Hội đồng xét xử xác định các tình tiết, sự kiện nêu trên là sự thực.

[5] Theo quy định tại khoản 2 Điều 148 Bộ luật Hàng hải: *Vận đơn là chứng từ vận chuyển làm bằng chứng về việc người vận chuyển đã nhận hàng hóa với số lượng, chủng loại, tình trạng như được ghi trong vận đơn để vận chuyển đến nơi trả hàng; bằng chứng về sở hữu hàng hóa dùng để định đoạt, nhận hàng và là bằng chứng của hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường biển.* Các vận đơn số GH11-01 và số GH11/V0620-01, có nội dung: *Tàu U vận chuyển 10.000 tấn đường mía thô từ cảng Bangkok đến Cảng Qui Nhơn...; điều kiện giao hàng Inconterms 2010 CFR...; trọng lượng do người gửi hàng khai báo...; trọng lượng, chất lượng, số lượng, điều kiện, nội dung và giá trị không biết....* Các đương sự đều xác nhận, Tàu U đã nhận hàng theo trọng lượng mà bên gửi hàng khai báo và bên gửi hàng tự kẹp chì niêm phong sau khi xếp hàng; biên bản ghi nhận hiện trường tại Cảng Qui Nhơn thể hiện: *Tàu xác nhận nhận hàng theo số lượng thông báo ghi nhận trong vận đơn; sau khi nhận hàng, tàu đã được niêm phong kẹp chì và trước khi dỡ hàng xác nhận còn nguyên niêm phong; **tàu không chịu trách nhiệm về số lượng hàng hóa trong hầm.*** Như vậy, Công ty L không có lỗi trong việc vận chuyển hàng hóa sau khi xếp hàng lên tàu từ Cảng Bangkok về Cảng Qui Nhơn; tại phiên tòa, phía nguyên đơn cũng thừa nhận điều này. Các đương sự cũng không có ý kiến gì về phương thức vận chuyển ghi trong vận đơn và thời gian phương thức xếp, dỡ hàng hóa.

[6] Qua tranh tụng tại phiên tòa thể hiện nguyên nhân thiếu hàng chỉ có thể là do bên vận chuyển nhận thiếu hàng từ Cảng Bangkok hoặc do hao hụt trong quá trình dỡ hàng tại Cảng Qui Nhơn của bên nhận hàng. Tài liệu, chứng cứ thể hiện bên giao hàng đã xếp 10.000 tấn đường lên tàu trong điều kiện cảng biển ngoài trời, nếu chỉ căn cứ vào lượng đường hao hụt tương đương 1,129% khối lượng hàng hóa (theo kết quả giám định) thì không thể nhận biết được bằng cảm quan

thông thường. Căn cứ Quy tắc Hague 1924 về vận tải đường biển quốc tế; nếu vận đơn ghi chủ hàng tự khai báo về trọng lượng hàng hóa thì người vận chuyển không phải chịu trách nhiệm về trọng lượng hàng hóa, nếu không đủ điều kiện xác minh được tính chính xác của trọng lượng hàng hóa. Tại điểm r khoản 2 Điều 151 Bộ Luật Hàng hải quy định: *2. Người vận chuyển được miễn hoàn toàn trách nhiệm, nếu tổn thất hàng hóa xảy ra trong trường hợp sau đây: ...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....*Như vậy, Công ty L không có lỗi nên không phải chịu trách nhiệm bồi thường trong trường hợp người giao hàng giao thiếu hàng so với trọng lượng mà họ khai báo, nếu trong trường hợp xảy ra thiếu hàng trong quá trình dỡ hàng tại Cảng Qui Nhơn thì trách nhiệm thuộc về bên nhận hàng là Công ty Q.

[7] Quan điểm của nguyên đơn đề nghị áp dụng quy định tại khoản 3 Điều 152 Bộ Luật Hàng hải: “... 3. Trong trường hợp **chủng loại và giá trị hàng hóa** được người giao hàng khai báo trước khi bốc hàng và được người vận chuyển chấp nhận, ghi vào chứng từ vận chuyển thì người vận chuyển chịu trách nhiệm bồi thường mất mát, hư hỏng hàng hóa trên cơ sở giá trị đó theo nguyên tắc sau đây: a) Đối với hàng hóa bị mất mát thì bồi thường bằng giá trị đã khai báo. Tuy nhiên, quy định trên chỉ áp dụng cho trường hợp người giao hàng tự khai báo về **chủng loại, giá trị hàng hóa**, không áp dụng cho trường hợp tự khai báo về **trọng lượng hàng hóa**, nên quan điểm này của nguyên đơn không được Hội đồng xét xử chấp nhận.

[8] Đối với việc Chứng thư giám định lô hàng số 1 thiếu 56,336 tấn hàng, nguyên nhân: **Do tàu giao hàng thiếu và một phần hàng hóa rơi vãi không thu hồi được trong suốt quá trình dỡ hàng tại cảng**; chứng thư giám định lô hàng số 2 thiếu 32,63 tấn hàng, nguyên nhân thiếu hàng: **Do tàu giao hàng thiếu**. Như vậy, cùng phương thức vận chuyển và bốc dỡ hàng như nhau, nhưng kết luận nguyên nhân thiếu hàng của 2 đơn vị giám định (do Công ty Q chỉ định) lại mâu thuẫn với nhau. Tại phiên tòa các bên đều xác nhận, việc dỡ hàng tại Cảng Qui Nhơn theo phương thức: Cầu bờ ngoạm hàng từ hầm tàu thả xuống phễu - đóng hàng vào bao 50kg - đưa lên ô tô - chạy qua cân; chắc chắn sẽ xảy ra hao hụt do thời gian dỡ hàng nhiều ngày dưới điều kiện ngoài trời, nắng gió tự nhiên.

[9] Đối với chứng thư giám định lô hàng số 1 thiếu 56,336 tấn hàng, kết luận nguyên nhân thiếu hàng: **Một phần hàng hóa rơi vãi không thu hồi được trong suốt quá trình dỡ hàng tại cảng** thì phía nguyên đơn chỉ căn cứ vào Công văn số 022/22-CV của Công ty TNHH Hàng hải X (đơn vị giám định) để xác định mức hàng hóa rơi vãi là 0,005%, (tương đương 250kg) mà không đưa ra được chứng cứ nào khác chứng minh là không có cơ sở vững chắc. Do nguyên đơn không chứng minh được trọng lượng hàng hóa bị hao hụt do rơi vãi là bao nhiêu, nên kê cả trong

trường hợp bị đơn có lỗi thì cũng không thể bắt buộc bị đơn chịu trách nhiệm bồi thường về khối lượng hao hụt theo yêu cầu của nguyên đơn.

[10] Đối với chứng thư giám định lô hàng số 2 thiếu 32,63 tấn hàng, nguyên nhân thiếu hàng: ***Do tàu giao hàng thiếu*** thì như phân tích tại mục [10]; không thể tránh khỏi việc hàng hóa rơi vãi trong quá trình bốc xếp, nhưng kết luận của đơn vị giám định do chính KCP mời như trên là không khách quan.

[11] Đối với việc A (bên bảo hiểm) nhận thế quyền của Công ty Q (bên được bảo hiểm) khởi kiện Công ty L là phù hợp với quy định của pháp luật. Bị đơn không có ý kiến gì về quyền khởi kiện của nguyên đơn, số tiền được bảo hiểm, phương thức thanh toán bảo hiểm; đồng thời cũng không có ý kiến gì về yêu cầu khởi kiện của nguyên đơn đối với số tiền A trả cho Công ty Q + tiền lãi chậm trả phát sinh nếu có lỗi. Theo vận đơn số GH11-01 và số GH11/V0620-01 thỏa thuận điều kiện giao hàng Incoterms 2010 CFR FO. Điều kiện này có hai cảng quan trọng: cảng đi nơi hàng hóa được giao lên trên tàu chuyên chở và cảng đích; rủi ro chuyển từ người bán sang người mua khi người bán giao hàng cho người mua bằng việc đặt chúng lên trên tàu chuyên chở tại cảng đi. Khi Công ty Q ký Đơn bảo hiểm đối với A đã cung cấp đầy đủ thông tin về 2 vận đơn số GH11-01 và số GH11/V0620-01; là doanh nghiệp kinh doanh bảo hiểm nên A phải biết trước điều kiện vận chuyển đường biển *Incoterms 2010 CFR FO* và điều kiện giao hàng “said to weigh” có rủi ro rất lớn đối với người nhận hàng, nhưng vẫn chấp nhận ký hợp đồng bảo hiểm với người nhận hàng, nên phải chịu mọi rủi ro thay cho người mua bảo hiểm nếu không chứng minh được lỗi của người vận chuyển.

[12] Từ những phân tích trên thấy rằng, nguyên đơn không chứng minh được lỗi của bị đơn trong việc để xảy ra tranh chấp; tài liệu, chứng cứ để chứng minh thiệt hại xảy ra do nguyên đơn cung cấp có mâu thuẫn, không đảm bảo khách quan. Do đó, không có căn cứ chấp nhận yêu cầu khởi kiện của nguyên đơn về việc buộc bị đơn thanh toán thiệt hại về số tiền bảo hiểm do hàng hóa bị hao hụt mất mát trong trường hợp này và tiền lãi. Để bảo đảm quyền lợi của mình, nguyên đơn (A) và người có quyền lợi, nghĩa vụ liên quan (Công ty Q) có quyền yêu cầu bị đơn cùng tham gia trong việc khởi kiện đối với người gửi hàng theo quy định tại khoản 3 Điều 154 Bộ Luật Hàng hải.

[13] Về án phí sơ thẩm: Do yêu cầu khởi kiện không được chấp nhận nên nguyên đơn phải chịu toàn bộ án phí kinh doanh thương mại sơ thẩm có giá ngạch tính trên số tiền đã yêu cầu bị đơn bồi thường theo luật định.

Vì các lẽ trên,

QUYẾT ĐỊNH:

- Căn cứ các Điều 30, 38, 39 và 147 Bộ luật Tố tụng dân sự;

- Căn cứ các Điều 145, 146, 148, điểm r khoản 2 Điều 151, Điều 169 khoản 3 Điều 154 Bộ luật hàng Hải; các Điều 364, 584 và 585 Bộ luật Dân sự;

- Căn cứ Nghị quyết số 326/2016/UBTVQH14 ngày 30-12-2016 của Ủy ban thường vụ Quốc Hội quy định về mức thu, miễn, giảm, thu nộp quản lý và sử dụng án phí và lệ phí tòa án;

Xử:

1. Không chấp nhận yêu cầu khởi kiện của Tổng công ty Cổ phần A về việc: Buộc Công ty Trách nhiệm hữu hạn Thương mại Vận tải và Xuất nhập khẩu L trả cho Tổng công ty Cổ phần A số tiền bồi thường thiệt hại là 532.448.375 đồng và tiền lãi chậm trả là 107.364.932 đồng. Tổng bằng 639.813.307 đồng.

2. Về án phí: Tổng công ty Cổ phần A phải chịu 29.592.532đ (Hai mươi chín triệu năm trăm chín mươi hai nghìn năm trăm ba mươi hai đồng) tiền án phí kinh doanh thương mại sơ thẩm; được trừ vào số tiền tạm ứng án phí đã nộp là 12.650.000 đồng theo Biên lai thu tạm ứng án phí, lệ phí Tòa án số 0006556 ngày 18-11-2021 của Chi cục Thi hành án dân sự Quận O, thành phố Hải Phòng. Tổng công ty Cổ phần A còn phải nộp tiếp số tiền 16.942.532đ (Mười sáu triệu chín trăm bốn mươi hai nghìn năm trăm ba mươi hai đồng) tiền án phí.

Về quyền kháng cáo: Đương sự có mặt có quyền kháng cáo trong hạn 15 ngày kể từ ngày tuyên án, đương sự vắng mặt có quyền kháng cáo trong hạn 15 ngày kể từ ngày nhận được bản án hoặc từ ngày bản án được niêm yết.

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

Nơi nhận:

- VKSND TP Hải Phòng;
- Các đương sự;
- Chi cục THADS quận O, TP Hải Phòng;
- Lưu: Hồ sơ vụ án, HCTP.

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

Đặng Minh Hạnh

