

Bản án số: 68/2019/KDTM-PT.
Ngày 28/6/2019.
“V/v tranh chấp hợp đồng bảo hiểm”.

NHÂN DANH
NƯỚC CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM
TÒA ÁN NHÂN DÂN THÀNH PHỐ HÀ NỘI
Thành phần Hội đồng xét xử phúc thẩm gồm có:

Thẩm phán- Chủ tọa phiên tòa: ông Hoàng Ngọc Thành.

Các Thẩm phán: bà Nguyễn Thị Thanh Thủy và bà Nguyễn Thị Hồng Hạnh.

Thư ký phiên tòa: bà Nguyễn Thị Thu Huyền- Thư ký Toà án nhân dân TP Hà Nội.

Đại diện Viện kiểm sát nhân dân TP Hà Nội: ông Phạm Thành Vân- Kiểm sát viên.

Trong các ngày 26 và 28/6/2019, tại trụ sở Tòa án nhân dân TP Hà Nội xét xử phúc thẩm công khai vụ án kinh doanh thương mại thụ lý số 33/2019/KTPT ngày 22/02/2019 về tranh chấp “Hợp đồng bảo hiểm” do Bản án kinh doanh thương mại sơ thẩm số 31/2018/KDTM- ST ngày 23/10/2018 của Tòa án nhân dân quận Đống Đa bị kháng cáo, theo Quyết định đưa vụ án ra xét xử số 145/2019/QĐXX-PT ngày 13/5/2019, giữa:

Nguyên đơn: **Công ty cổ phần vận tải biển và thương mại PD**

Trụ sở: số ... phố TĐT, phường HB, quận DD, TP HN; Người đại diện theo pháp luật: ông Trịnh Hữu L- Tổng giám đốc; Người đại diện theo ủy quyền: ông Phạm Duy Đ (theo giấy ủy quyền số 279 ngày 12/10/2018) (ông Đ có mặt tại phiên tòa).

Bị đơn: **Tổng công ty cổ phần bảo hiểm P**

Trụ sở: tầng tòa nhà MIPEC, số phố TS, phường NTS, quận DD, TP HN; Người đại diện theo pháp luật: ông Đào Nam H- Tổng giám đốc; Người đại diện theo ủy quyền: ông Nguyễn Hoàng H (theo Giấy ủy quyền số 164 ngày 09/4/2018) (ông H có mặt tại phiên tòa).

Người có quyền lợi, nghĩa vụ liên quan:

1. Ngân hàng NN và PTNTVN

Trụ sở: số LH, quận BD, TP HN; Người đại diện theo pháp luật: ông Trịnh Ngọc K- Chủ tịch Hội đồng thành viên; Người đại diện theo ủy quyền: ông Vũ Quốc M, ông Phan V, bà Hoàng Thị Hồng N, bà Phạm Ngọc H, ông Trần Đức D và bà Nguyễn Thị Thanh X (theo Giấy ủy quyền số 9834 ngày 09/5/2018) (bà N và bà H có mặt tại phiên tòa, vắng mặt ông M, ông V, ông Đ và bà X).

2. Ngân hàng PTVN

Trụ sở: số phố CL, quận ĐĐ, TP HN; Người đại diện theo pháp luật: ông Đào Quang T- Tổng giám đốc; Người đại diện theo ủy quyền: ông Trương Lê Trọng H (theo Giấy ủy quyền số 227 ngày 21/6/2018) (ông H có mặt tại phiên tòa).

3. Tổng công ty HHVN

Trụ sở: tòa nhà Ocean Park số ĐDA, quận ĐĐ, TP HN; Người đại diện theo pháp luật: ông Nguyễn Cảnh T- Q. tổng giám đốc; Người đại diện theo ủy quyền: ông Phạm Duy Đ (theo Giấy ủy quyền số 1081/UQ-HHVN ngày 22/5/2019) (ông Đ có mặt có mặt tại phiên tòa).

NỘI DUNG VỤ ÁN

Theo đơn khởi kiện và lời khai trong quá trình giải quyết vụ án người đại diện hợp pháp của nguyên đơn trình bày:

Ngày 29/6/2016, Công ty vận tải BB (sau đây gọi là NOSCO), sau này đổi tên thành Công ty cổ phần vận tải biển và thương mại PĐ (sau đây gọi là Công ty PĐ) và Công ty bảo hiểm P Đồng Nai thuộc Tổng công ty cổ phần bảo hiểm P (sau đây gọi là Công ty P) ký Hợp đồng bảo hiểm thân tàu NS số P-16/DNI/HHA/2101/0005 (sau đây gọi là Hợp đồng bảo hiểm P-16/0005) với số tiền bảo hiểm là 2.800.000 đô la Mỹ (USD), tổng phí bảo hiểm là 14.000 USD đã được Công ty PĐ đóng đầy đủ theo đúng thời hạn thanh toán phí bảo hiểm của Hợp đồng. Công ty P đã cấp Giấy chứng nhận bảo hiểm thân tàu số P-16/DNI/HHA/2101/0005 (sau đây gọi là Giấy chứng nhận bảo hiểm P-16/0005) ghi rõ giá trị tàu là 2.800.000 USD.

Ngày 13/8/2016, tàu NS bị mắc cạn tại khu vực đảo Foammulah, Maldives. Công ty PĐ đã thông báo sự cố, thu thập tài liệu, làm hồ sơ khiếu nại đầy đủ theo đúng quy định của hợp đồng để yêu cầu bồi thường số tiền bảo hiểm là 2.800.000 USD mà hợp đồng và giấy chứng nhận bảo hiểm của Công ty P đã chấp nhận số tiền bảo hiểm và giá trị tàu này.

Ngày 28/11/2017, Công ty P ra Văn bản số 100/ P /ĐNA/HHA/2017 chỉ chấp nhận giải quyết bồi thường giá trị tàu là 1.750.000 USD; giá trị phụ tùng, vật tư dự trữ trên tàu do chủ tàu đã mua là 156.531,41 USD và 1.582.900.621 đồng, không chấp nhận nhiên liệu do chủ tàu cấp xuống tàu là 38.343,44 USD là không đúng theo nội dung hợp đồng và tinh thần thỏa thuận giữa hai bên.

Công ty PD yêu cầu Công ty P bồi thường số tiền bảo hiểm tàu NS là 2.800.000 USD = 63.686.000.000 đồng, trong đó bao gồm cả giá trị phụ tùng, vật tư dự trữ trên tàu do chủ tàu đã mua là 6.055.584.377 đồng (tương đương 156.531,41 USD và 1.582.900.621 đồng) và lãi phát sinh là 10.223.319.948 đồng. Công ty PD giữ lại số tiền vật tư, phụ tùng dự trữ trên tàu do chủ tàu đã mua là 6.055.584.377 đồng, số tiền còn lại 67.853.735.572 đồng được chuyển trả cho người thụ hưởng theo Giấy chuyển quyền thụ hưởng số E-16/DNI/HHA/2101/0005-01 ngày 05/7/2016 (sau đây gọi là Giấy chuyển quyền E-160005-01) là Ngân hàng Nông nghiệp và Phát triển nông thôn Việt Nam- Sở giao dịch (sau đây gọi là Agribank) và Ngân hàng phát triển Việt Nam chi nhánh Hải Phòng (sau đây gọi là VDB).

Tại phiên tòa sơ thẩm, Công ty PD vẫn giữ nguyên yêu cầu khởi kiện bồi thường tiền bảo hiểm đối với Công ty P. Công ty PD đề nghị Tòa án xem xét buộc Công ty P bồi thường cho Công ty PD thiệt hại của vụ tai nạn tàu NS xảy ra ngày 13/8/2016 với tổng số tiền bồi thường giá trị tàu là 2.800.000 USD, trong đó tiền giá trị phụ tùng, vật tư dự trữ trên tàu do chủ tàu là Công ty PD đã mua là 156.531,41 USD và 1.582.900.621 đồng. Giá trị phụ tùng, vật tư dự trữ sẽ được chuyển cho Công ty PD. Số tiền còn lại sẽ chuyển cho 2 Ngân hàng là Agribank và VDB. Công ty PD yêu cầu Công ty P thanh toán tiền lãi do chậm thanh toán số tiền bảo hiểm tính từ ngày 29/11/2016 đến ngày 19/10/2018 với lãi suất 10%/năm là 12.056.000.000 đồng.

Tại bản tự khai và các văn bản tố tụng tiếp theo, người đại diện theo ủy quyền của Công ty P trình bày:

Ngày 29/6/2016, NOSCO đã ký Hợp đồng bảo hiểm P-16/0005 với Công ty P. Theo Điều 1.1 Hợp đồng bảo hiểm nêu trên, NOSCO tham gia bảo hiểm thân tàu (vỏ tàu, máy móc, trang thiết bị) cho tàu NS, quốc tịch VN và đã được Công ty P đã cấp Giấy chứng nhận bảo hiểm P-16/0005.

Ngày 13/8/2016, tàu NS bị mắc cạn tại vị trí có tọa độ 0018'848S, 0730 25'740E thuộc vùng biển Maldives. Ngày 01/10/2016, sau khi được đơn vị cứu hộ kéo ra khỏi vùng nước Maldives thì tàu NS bị chìm lúc 22 giờ 40 phút, giờ địa phương tại vị trí cách đảo Fuvahmulah khoảng 90 hải lý, độ sâu khoảng 4000 m.

Ngay sau khi nhận được Văn bản số 6905/2016/VTBB, ngày 29/11/2016 của NOSCO về việc giải quyết bồi thường thân tàu Ngọc Sơn. Công ty P đã có Văn bản số 2519/ P -PTTH-CV ngày 02/12/2016 xác nhận sự cố tàu NS mắc cạn ngày 13/8/2016 tại khu vực đảo Fuvahmulah, Maldives thuộc trách nhiệm bảo hiểm của Công ty P theo Giấy chứng nhận bảo hiểm P-16/0005. Số tiền bồi thường thân tàu cuối cùng sẽ căn cứ giá trị thực tế của tàu tại thời điểm xảy ra tổn thất (không vượt quá 2.800.000 USD).

Ngày 28/4/2017, NOSCO gửi tiếp Văn bản số 129/VTBB đề nghị Công ty P gửi Thông báo bồi thường tổn thất của tàu NS. Ngày 01/6/2017, Công ty P gửi NOSCO Văn bản số 1223/ P -PTTH-CV phúc đáp Văn bản số 129/VTBB nêu trên.

Trong đó, Công ty P tiếp tục xác nhận sự cố tàu NS thuộc trách nhiệm bảo hiểm theo Giấy chứng nhận bảo hiểm P-16/0005. Số tiền bồi thường thân tàu cuối cùng sẽ căn cứ giá trị thực tế của tàu tại thời điểm xảy ra tổn thất (không vượt quá 2.800.000 USD); sau khi đánh giá/thẩm định giá trị tàu NS tại thời điểm xảy ra tổn thất, Công ty P sẽ thông báo về số tiền bồi thường chậm nhất vào ngày 15/6/2017.

Quá trình thu thập các tài liệu thẩm định giá gồm: Chứng thư thẩm định giá tàu NS ngày 06/6/2017 của Công ty English White Shipping Limited (Singapore); Chứng thư thẩm định giá số 8817145/CT-BTCVALUE của Công ty cổ phần thẩm định giá BTCVALUE ngày 20/6/2017; Chứng thư thẩm định giá số 6283/CT-VVFC/BAN2 ngày 28/6/2017 của Công ty cổ phần định giá và dịch vụ tài chính Việt Nam VVFC; Chứng thư thẩm định giá “Phụ tùng, vật tư dự trữ và nhiên liệu trên tàu Ngọc Sơn” số CT546/17/TĐ ngày 20/9/2017 của Công ty cổ phần thẩm định- Giám định Cửu Long.

Ngày 29/6/2017, Công ty P gửi Văn bản số 1606/ P -PTTH-CV thông báo kết quả thẩm định giá trị tổn thất tàu NS tại thời điểm xảy ra tổn thất là 1.750.000 USD và yêu cầu NOSCO hoàn tất hồ sơ khiếu nại bồi thường. Ngày 07/7/2017, Công ty PD(đổi tên từ NOSCO) đã gửi Văn bản số 279/VTPD yêu cầu Công ty P bồi thường số tiền tổng cộng là 2.800.000 USD (gồm tiền phụ tùng vật tư dự trữ và nhiên liệu cấp cho tàu NS vận hành, khai thác là 269.260,64 USD và 2.530.739,36 USD tiền bồi thường bảo hiểm).

Ngày 28/11/2017, Công ty P gửi Văn bản số 100/ P /ĐNI/HHA/2017 cho Công ty PD thông báo giá trị thực tế của tàu NS tại thời điểm xảy ra tổn thất là 1.750.000 USD; Giá trị phụ tùng, vật tư dự trữ chủ tàu mua và cấp cho tàu là 156.531,41 USD và 1.582.900.621 đồng. Nhiên liệu chủ tàu cấp xuống là 38.343,44 USD không thuộc đối tượng được bảo hiểm nên không được bồi thường. Do không thống nhất với mức độ tổn thất trên, Công ty PD đã làm đơn khởi kiện Công ty P ra Tòa án nhân dân quận Đống Đa.

Tại phiên tòa sơ thẩm, đại diện Công ty P vẫn giữ nguyên ý kiến và đề nghị Tòa án chấp nhận giá trị bảo hiểm của tàu NS theo Chứng thư thẩm định giá do Tòa án trưng cầu tàu NS có giá trị là 1.779.000 USD và giá trị vật tư cấp xuống tàu là 156.531,41 USD và 1.582.900.621 đồng. Công ty P đồng ý trả lại phí bảo hiểm do số tiền bảo hiểm vượt quá giá trị bảo hiểm là $(2.800.000 \text{ USD} - 1.779.000 \text{ USD}) = 1.021.000 \text{ USD} \times 0,5\% = 5.105 \text{ USD}$, tương đương với giá trị là 119.206.855 đồng. Công ty P không chấp nhận yêu cầu tính lãi của Công ty PD.

Người có quyền lợi, nghĩa vụ liên quan là Agribank do người đại diện theo ủy quyền trình bày:

Năm 2007, Sở Giao dịch A (nay là A chi nhánh Sở giao dịch) đã cho NOSCO vay vốn theo Hợp đồng tín dụng số 1200-LAV-200701365 ngày 28/5/2007 (sau đây gọi là Hợp đồng tín dụng 1200), số tiền cho vay tối đa là 1.345.000 USD.

Mục đích sử dụng tiền vay: nhận bàn giao khoản vay của Tổng công ty Hàng hải Việt Nam (sau đây gọi là Vinalines) theo Hợp đồng tín dụng số 02/2004/AGRIBANK-VINALINES ngày 20/8/2004 đã ký giữa A và V để đầu tư đóng mới tàu chở hàng khô loại 6.500 DWT, chiếc số 1/KH 2004 theo Hợp đồng đóng tàu số 011/HĐĐM-04 ngày 05/6/2004 giữa V và Nhà máy đóng tàu Bến Kiên. Số tiền A cho vay là 1.316.230 USD. Dư nợ đến 10/5/2018 là 802.892 USD.

Để hạn chế rủi ro, ngày 18/7/2008 Bên thế chấp (NOSCO) và Bên nhận thế chấp (VDB chi nhánh Hải Phòng và Sở giao dịch A) đã ký bản Thỏa thuận số 01 thống nhất áp dụng biện pháp bảo đảm tiền vay đối với hai khoản vay của NOSCO tại VDB và A, cụ thể là nhận thế chấp tàu chở hàng khô trọng tải 6.500 DWT chiếc số 01/KH 2004 (nay là tàu Ngọc Sơn). Nghĩa vụ được đảm bảo bao gồm: nghĩa vụ của NOSCO và VDB theo Hợp đồng tín dụng số 10/04/HĐTD/TDTW ngày 24/4/2004 (sau đây gọi là Hợp đồng tín dụng 10/04) và Phụ lục hợp đồng số 10A/PLHĐ-TDI ngày 30/10/2006 (sau đây gọi là Phụ lục hợp đồng 10A), giá trị nghĩa vụ được bảo đảm là 78.000.000.000 đồng; và nghĩa vụ của NOSCO và A, giá trị nghĩa vụ được bảo đảm là 1.345.000 USD.

Đại diện cho các bên nhận thế chấp: Sở giao dịch Agribank ủy quyền cho Chi nhánh VDB Hải Phòng đại diện cho Sở giao dịch A ký kết hợp đồng thế chấp, thực hiện các thủ tục công chứng hợp đồng thế chấp, đăng ký giao dịch bảo đảm phù hợp với quy định của pháp luật, quản lý hồ sơ tài sản thế chấp.

Thực hiện thỏa thuận trên, ngày 23/12/2010, VDB và NOSCO đã ký kết Hợp đồng thế chấp tài sản số 11/2010/HĐTCTS.NGOCSN-NHPT.NOSCO (sau đây gọi là Hợp đồng thế chấp số 11/2010), công chứng tại Phòng công chứng số 2 TP Hải Phòng. Việc thế chấp tài sản được thực hiện trên cơ sở hoàn toàn tự nguyện và hợp pháp. Tuy nhiên, quá trình thực hiện Hợp đồng tín dụng đã ký kết, Công ty PĐ đã vi phạm nghĩa vụ trả nợ được cam kết theo Hợp đồng tín dụng 1200, Công ty chưa trả nợ theo cam kết.

Công ty PĐ mua bảo hiểm thân tàu NS tại Công ty P theo Hợp đồng bảo hiểm P16/0005 với số tiền bảo hiểm là 2.800.000 USD. Tổng phí bảo hiểm là 14.000 USD đã được Công ty PĐ đóng đầy đủ và đúng thời hạn. Công ty P đã cấp Giấy chứng nhận bảo hiểm P-16/0005 nêu rõ giá trị tàu là 2.800.000 USD. Công ty P đã cấp Giấy sửa đổi, bổ sung số E-16/DNI/HHA/2101/0005-01 (sau đây gọi là Giấy sửa đổi, bổ sung E-16/0005-01) ngày 05/7/2016 theo đó quyền thụ hưởng đối với tàu NS cụ thể như sau:

Khi có tổn thất toàn bộ xảy ra đối với tàu NS thuộc phạm vi trách nhiệm bảo hiểm, Công ty P sẽ thanh toán toàn bộ số tiền bồi thường cho các bên thụ hưởng là A chi nhánh Sở giao dịch và VDB chi nhánh Hải Phòng.

Tính đến ngày 19/10/2018, Công ty PĐ còn nợ A số tiền 25.499.045.525 đồng.

Tại phiên tòa sơ thẩm, đại diện của Agribank vẫn giữ nguyên ý kiến và đề nghị Tòa án buộc Công ty P thanh toán tiền bảo hiểm cho Công ty PĐ là 2.800.000 USD theo đúng Giấy chứng nhận bảo hiểm và chuyển trả số tiền bảo hiểm tổn thất toàn bộ được thụ hưởng cho A chi nhánh Sở giao dịch và VDB chi nhánh Hải Phòng. Theo Văn bản số 2230 ngày 13/9/2018 chuyển toàn bộ số tiền được thụ hưởng về VDB chi nhánh Hải Phòng.

Ngân hàng phát triển Việt Nam do người đại diện theo ủy quyền trình bày:

NOSCO đã vay vốn tại VDB với dư nợ tính đến ngày 30/4/2018 là 65.370.858.565 đồng. Trong đó nợ gốc 53.255.000.000 đồng và nợ lãi là 12.115.858.565 đồng. Tài sản thế chấp cho khoản vay là tàu NS có giá trị khi ký hợp đồng là 99.414.370.527 đồng.

Để bảo đảm cho các nghĩa vụ trả nợ theo các điều khoản của Hợp đồng tín dụng, Hợp đồng thế chấp thì trong suốt thời gian khai thác, trả nợ, tàu NS phải được mua bảo hiểm P&I và Hull và người thụ hưởng là VDB và A.

Ngày 29/6/2016, Công ty PĐ ký Hợp đồng bảo hiểm P-16/0005 với Công ty P và được cấp Giấy chứng nhận bảo hiểm P-16/0005 cùng ngày.

Ngày 05/7/2016, Công ty P cấp Giấy chứng nhận bảo hiểm sửa đổi, bổ sung E-16/0005-01 cho VDB và A với giá trị thụ hưởng bảo hiểm là 2.800.000 USD.

Đến ngày 13/8/2016, tàu xảy ra sự cố tổn thất toàn bộ thì theo Giấy chuyển quyền thụ hưởng bảo hiểm sửa đổi, bổ sung số E-16/0006-01 thì quyền thụ hưởng bảo hiểm thuộc về VDB và A trên giá trị bảo hiểm tổn là 2.800.000 USD.

Tổng công ty HHVN Việt Nam do người đại diện theo ủy quyền trình bày:

Công ty PĐ trước đây là NOSCO là doanh nghiệp cổ phần trong đó Vinalines chiếm 49% vốn điều lệ. Thực hiện chương trình đóng mới 32 tàu biển trong nước, Vinalines đã thực hiện bảo lãnh vay vốn đóng mới tàu NS của Công ty PĐ tại VDB. Tàu NS được Công ty PĐ tham gia bảo hiểm thân tàu tại Công ty P theo Giấy chứng nhận bảo hiểm P-16/0005. Giấy chứng nhận bảo hiểm thân tàu có hiệu lực từ ngày 30/6/2016 đến ngày 29/6/2017. Đối tượng tham gia bảo hiểm gồm vỏ tàu, máy móc, trang thiết bị.

Ngày 13/8/2016, tàu NS bị mắc cạn tại khu vực đảo Foammulah, Maldives. Ngày 15/9/2016, với sự hỗ trợ của đơn vị cứu hộ, tàu thoát nạn nhưng phần thân tàu bị hư hỏng nặng, đáy tàu có vết thủng lớn, két dầu bị đục, nguy cơ tàu bị chìm là rất cao. Do chi phí sửa chữa để đưa tàu vào khai thác trở lại là không khả thi ngày 20/9/2016 Công ty PĐ có Công văn số 505/2016/VTBB gửi Công ty P tuyên bố tàu NS bị tổn thất toàn bộ ước tính. Tại Công văn số 2003 ngày 23/9/2016, Công ty P đã đồng ý bồi thường tổn thất toàn bộ tàu NS.

Tại Công văn số 1223 ngày 01/6/2017, Công ty P lại thông báo chỉ bồi hoàn theo giá trị thực tế của tàu NS tại thời điểm xảy ra tổn thất dựa trên kết quả thẩm định giá. Tại Công văn tiếp theo số 1606 ngày 29/6/2017, Công ty P thông báo thẩm định giá xác định giá trị thực tế của tàu NS là 1.750.000 USD.

Không đồng ý với đề xuất trên của Công ty P ngày 07/7/2017, Công ty Phương Đông đã có Công văn số 279 đề nghị Công ty P thanh toán đầy đủ số tiền 2.800.000 USD là giá trị bảo hiểm thân tàu NS đã được hai bên thỏa thuận và ghi rõ trong Giấy chứng nhận bảo hiểm thân tàu, theo đúng các quy định của pháp luật Việt Nam và Luật, Tập quán bảo hiểm quốc tế. Sau đó hai bên không thống nhất được với nhau về số tiền bồi thường.

Căn cứ vào Bộ luật hàng hải năm 2005 và Luật kinh doanh bảo hiểm sửa đổi, bổ sung năm 2010 và Tập quán bảo hiểm quốc tế cụ thể là Bộ luật bảo hiểm hàng hải Anh 1906 và Điều khoản bảo hiểm thời hạn thân tàu, Vinalines cho rằng việc Công ty P tuyên bố chỉ bồi thường cho Công ty PD số tiền tương đương với giá trị thị trường của tàu NS là 1.750.000 USD là không phù hợp với quy định của pháp luật, tăng gánh nặng cho Vinalines đối với trách nhiệm bảo lãnh vay vốn đầu tư tàu NS cho Công ty PD tại VDB.

Tại phiên tòa sơ thẩm, đại diện Vinalines vẫn giữ nguyên ý kiến và đề nghị Tòa án buộc Công ty P bồi thường đúng và đủ tổn thất tàu NS cho Công ty PD số tiền 2.800.000 USD theo như quy định của pháp luật Việt Nam và Tập quán bảo hiểm quốc tế. Cơ sở bồi thường này được ghi rõ tại Giấy chứng nhận bảo hiểm và Hợp đồng bảo hiểm đã được hai bên thỏa thuận, thống nhất ký kết.

Theo kết quả thẩm định giá tại Chứng thư thẩm định giá số 4140618 ngày 21/6/2018 của Công ty cổ phần thẩm định giá IVC thì giá trị tàu NS tại thời điểm xảy ra tổn thất là 1.779.000 USD.

Theo chứng thư thẩm định giá CT546/17/TĐ ngày 20/9/2017 của Công ty thẩm định giá Cửu Long thì giá trị phụ tùng vật tư dự trữ cấp xuống tàu là 156.531,41 USD và 1.582.900.621 đồng (giá trị phụ tùng vật tư dự trữ các bên không tranh chấp).

Tại Bản án kinh doanh thương mại sơ thẩm số 31/2018/KDTM-ST ngày 23/10/2018 của Tòa án nhân dân quận Đống Đa đã quyết định:

- Chấp nhận một phần yêu cầu khởi kiện của Công ty PD đối với Công ty P .
- Buộc Công ty P phải bồi thường trả cho Công ty PD tổng số tiền phát sinh từ hợp đồng bảo hiểm là 46.824.494.575 đồng.
- Buộc Công ty P phải thanh toán số tiền lãi là 8.593.418.541 đồng.

Tổng số tiền Công ty P phải thanh toán cho Công ty PD là 55.417.913.116 đồng. Toàn bộ số tiền bảo hiểm này được chuyển trả cho người thụ hưởng là VDB chi nhánh Hải Phòng và A chi nhánh Sở giao dịch theo tài khoản của VDB chi nhánh Hải Phòng.

- Chấp nhận sự tự nguyện của Công ty P hoàn trả phí bảo hiểm cho Công ty PD số tiền là 119.206.855 đồng.

- Công ty P phải chịu chi phí thẩm định giá là 60.000.000 đồng (đã nộp).

Ngoài ra, Bản án còn tuyên về án phí và quyền kháng cáo, quyền thi hành án của các bên đương sự.

Không đồng ý với Bản án kinh doanh thương mại sơ thẩm nêu trên:

1. Nguyên đơn kháng cáo một phần đối với Bản án sơ thẩm, đề nghị Tòa án cấp phúc thẩm buộc P phải bồi thường cho nguyên đơn số tiền 2.800.000 USD và yêu cầu bị đơn phải thanh toán tiền lãi trên số tiền này kể từ ngày 29/12/2016.

2. Bị đơn kháng cáo một phần đối với Bản án sơ thẩm, đề nghị Tòa án cấp phúc thẩm không chấp nhận yêu cầu tính lãi chậm trả bồi thường và yêu cầu chịu chi phí thẩm định giá.

Tại phiên tòa phúc thẩm:

Đại diện theo ủy quyền của nguyên đơn trình bày: Công ty PD vẫn giữ nguyên yêu cầu khởi kiện và yêu cầu kháng cáo. Công ty PD cho rằng:

- Hợp đồng bảo hiểm tàu NS là Hợp đồng bảo hiểm định giá theo quy định của Bộ luật hàng hải Việt Nam và Luật bảo hiểm hàng hải quốc tế (Luật hàng hải Anh); Nguyên tắc xác định giá trị được bảo hiểm trong đơn bảo hiểm định giá là giá trị được thỏa thuận và ấn định trước tại đơn bảo hiểm; Khi xảy ra tổn thất toàn bộ đối với đối tượng được bảo hiểm trong đơn bảo hiểm định giá, số tiền bồi thường là giá trị bảo hiểm đã được ấn định trong đơn bảo hiểm, không phụ thuộc vào giá trị thực tế của đối tượng được bảo hiểm vào thời điểm xảy ra tổn thất. Pháp luật Việt Nam, Luật quốc tế, Thông lệ, Tập quán quốc tế cho phép người bảo hiểm và người được bảo hiểm thỏa thuận khác ngoài quy định của pháp luật về số tiền bồi thường trong đơn bảo hiểm.

- Công ty PD yêu cầu bồi thường 100% giá trị tàu NS là 2.800.000 USD như đã được thỏa thuận và ấn định tại Giấy chứng nhận bảo hiểm là hợp pháp và có cơ sở và căn cứ pháp lý. Hợp đồng bảo hiểm thân tàu NS là hợp đồng bảo hiểm định giá có đầy đủ các yếu tố và thỏa mãn điều kiện của một hợp đồng bảo hiểm định giá: Giấy chứng nhận bảo hiểm thể hiện cả giá trị của đối tượng bảo hiểm và số tiền bảo hiểm. Hợp đồng bảo hiểm thân tàu Ngọc Sơn, Công ty P và Công ty PD đã xác định giá trị của đối tượng bảo hiểm là tàu NS và số tiền bảo hiểm đều ấn định là 2.800.000 USD. Thỏa thuận này được thể hiện tại Giấy chứng nhận bảo hiểm do P cấp đã ghi nhận “Giá trị tàu/Vessel Value 2.800.000 USD; Số tiền bảo hiểm/Sum Insured 2.800.000 USD”.

Công ty P xác nhận giá trị tàu NS 2.800.000 USD, đã đáp ứng và thỏa mãn tiêu chí của một đơn bảo hiểm định giá theo quy định tại điểm a và c khoản 2 Điều 228 Bộ luật hàng hải năm 2005 và khoản 2 Điều 27 Luật bảo hiểm hàng hải Anh. Do

đó, có đủ căn cứ và cơ sở pháp lý để khẳng định các bên đã thống nhất xác định và ấn định trước giá trị được bồi thường của tàu NS. Số tiền bồi thường tàu NS mà Công ty P có nghĩa vụ thanh toán cho Công ty PD phải được thực hiện đúng cam kết và quy định của pháp luật, tương ứng với giá trị tàu đã được ấn định là 2.800.000 USD.

- Hợp đồng bảo hiểm thân tàu NS thể hiện đúng giá trị bảo hiểm mà hai bên mong muốn: Đơn bảo hiểm tàu NS là đơn bảo hiểm định giá, theo đó giá trị bảo hiểm của tàu NS đã được ấn định trong đơn bảo hiểm là 2.800.000 USD. Giá trị này đã được thỏa thuận và thống nhất không chỉ trong Giấy chứng nhận bảo hiểm P-16/0005 mà ngay từ giữa năm 2015 khi Công ty PD tham gia bảo hiểm mới tàu NS với Công ty P.

Đối với đơn bảo hiểm định giá, khi bồi thường trong trường hợp đối tượng bảo hiểm (con tàu) xảy ra tổn thất toàn bộ, không cần phải tiến hành thẩm định giá trị thị trường của con tàu tại thời điểm tổn thất, bởi lẽ Công ty bảo hiểm sẽ bồi thường cho người được bảo hiểm đúng bằng giá trị tàu đã được ấn định, thỏa thuận trước trong đơn bảo hiểm. Việc thẩm định giá trị theo thị trường của con tàu khi bị tổn thất toàn bộ chỉ đặt ra đối với đơn bảo hiểm không định giá. Nguyên tắc này cũng được thể hiện tại định nghĩa về đơn bảo hiểm định giá tại điểm c khoản 1 Điều 228 Bộ luật hàng hải.

Việc bồi thường tàu theo đơn bảo hiểm định giá Công ty PD vi phạm dân án lệ của bảo hiểm hàng hải Anh quốc và một số vụ án được xét xử tại Tòa án Việt Nam. Cụ thể: tại khoản 1 Điều 46 Luật Kinh doanh bảo hiểm quy định số tiền bồi thường mà doanh nghiệp bảo hiểm phải trả cho người được bảo hiểm được xác định trên cơ sở giá thị trường của tài sản được bảo hiểm tại thời điểm, nơi xảy ra tổn thất và mức độ thiệt hại thực tế, trừ trường hợp có thỏa thuận khác trong Hợp đồng bảo hiểm. Điều 68 Luật Bảo hiểm hàng hải Anh quy định bồi thường trong trường hợp tổn thất toàn bộ trong trường hợp tổn thất toàn bộ xảy ra đối với đối tượng được bảo hiểm: Nếu đơn bảo hiểm là một đơn bảo hiểm định giá, thì số tiền bồi thường là số tiền đã được ấn định trong đơn bảo hiểm; Nếu đơn bảo hiểm là một đơn bảo hiểm không định giá, thì số tiền bồi thường là giá trị bảo hiểm của đối tượng được bảo hiểm. Như vậy, pháp luật Việt Nam và Luật Bảo hiểm hàng hải Anh đều cho phép các bên có thể ấn định trước về số tiền bồi thường (nếu là đơn bảo hiểm định giá) và là giá trị thị trường (nếu là đơn bảo hiểm không định giá).

Tàu NS đã tham gia hai (02) năm Hợp đồng bảo hiểm với Công ty P, trong 02 đơn bảo hiểm Công ty P đều ấn định và cam kết số tiền bảo hiểm và giá trị tàu NS đều là 2.800.000 USD với mức phí bảo hiểm không thay đổi qua 02 Hợp đồng bảo hiểm cho 02 năm bảo hiểm là phù hợp với đặc thù của đơn bảo hiểm định giá theo quy định của pháp luật và tập quán bảo hiểm hàng hải. Công ty PD yêu cầu bồi thường 100% giá trị tàu NS là 2.800.000 USD đã ấn định tại Giấy chứng nhận bảo hiểm là hợp pháp, có cơ sở và căn cứ pháp lý. Tai nạn của tàu NS đã được Công ty P và Công ty PD xác định là tổn thất toàn bộ. Đối với việc bồi thường trong trường hợp tổn

thất toàn bộ, Điều 254 Bộ luật hàng hải quy định tổn thất toàn bộ thực tế là tổn thất do tàu biển, hàng hoá bị phá huỷ, hư hỏng toàn bộ mà không phục hồi được hoặc tàu biển mất tích cùng hàng hoá; trong trường hợp này, người được bảo hiểm có thể đòi người bảo hiểm bồi thường toàn bộ số tiền bảo hiểm mà không phải tuyên bố từ bỏ đối tượng bảo hiểm.

Điều 68 Luật Bảo hiểm hàng hải Anh 1906 quy định trong trường hợp xảy ra tổn thất toàn bộ, nếu đơn bảo hiểm là đơn bảo hiểm định giá thì số tiền bồi thường là số tiền bảo hiểm đã thỏa thuận tại Đơn bảo hiểm.

Về yêu cầu tính lãi: đề nghị Hội đồng xét xử phúc thẩm xác định lại thời điểm tính lãi suất chậm trả tiền bồi thường bảo hiểm như sau:

Ngày 29/11/2016, Công ty PD đã gửi Công văn số 605/VTBB yêu cầu bồi thường tổn thất thân tàu NS trong đó nêu rõ Công ty PD “đã cung cấp đầy đủ hồ sơ theo yêu cầu” của Công ty P.

Ngày 02/12/2016, Công ty P gửi Công văn số 2519/ P -BTTH-CV phúc đáp Công văn số 605/VTBB của Công ty PD trong đó xác nhận việc Công ty P đã căn cứ Báo cáo giám định và hồ sơ thu thập đến thời điểm hiện tại xác nhận trách nhiệm bảo hiểm của Công ty P theo Giấy chứng nhận bảo hiểm và yêu cầu.

Căn cứ quy định của Hợp đồng bảo hiểm tàu NS và nội dung xác nhận của Công ty P nêu trên, Công ty PD đã đủ hồ sơ khiếu nại theo quy định tại khoản 6.4.1 Điều 6, do đó Công ty P phải có trách nhiệm giải quyết bồi thường tổn thất trong vòng 30 ngày, kể từ ngày 29/11/2016 (ngày Công ty PD nộp đủ hồ sơ hợp lệ), đến hết ngày 28/12/2016. Công ty PD đề nghị Tòa án xác định lại thời điểm tính lãi suất chậm thanh toán đối với số tiền bảo hiểm mà Công ty P sẽ phải chịu kể từ ngày 29/12/2016.

Đối với việc P cho rằng Công ty PD đã không gửi cho P Công văn yêu cầu bồi thường tổn thất với giá trị thực tế của tàu NS đã được thẩm định là 1.750.000 USD, từ đó cho rằng P không có cơ sở để hoàn tất hồ sơ chi trả bồi thường là hoàn toàn không có căn cứ. Điểm a khoản 6.4.2 Hợp đồng bảo hiểm quy định P có trách nhiệm giải quyết bồi thường tổn thất trong vòng 30 ngày kể từ ngày nhận đủ hồ sơ hợp lệ chứ không phải từ ngày 29/6/2017 (ngày có kết quả thẩm định giá lần thứ ba).

Điều 29 Luật kinh doanh bảo hiểm quy định về thời hạn trả tiền bảo hiểm hoặc bồi thường là khi xảy ra sự kiện bảo hiểm, doanh nghiệp bảo hiểm phải trả tiền bảo hiểm hoặc bồi thường theo thời hạn đã thỏa thuận trong hợp đồng bảo hiểm; trong trường hợp không có thỏa thuận về thời hạn thì doanh nghiệp bảo hiểm phải trả tiền bảo hiểm hoặc bồi thường trong thời hạn 15 ngày, kể từ ngày nhận được đầy đủ hồ sơ hợp lệ về yêu cầu trả tiền bảo hiểm hoặc bồi thường.

Công ty P vi phạm nghĩa vụ giải thích cho điều kiện, điều khoản bảo hiểm cho Công ty PD nhưng Công ty PJICCO đã không giải thích rõ. Công ty P vi phạm nghĩa

vụ trả tiền bảo hiểm cho Công ty PD, thông tin tại các Chứng thư thẩm định giá trên cho thấy, từ khi tàu NS bị nạn (13/8/2016) và chìm (01/10/2016), nhưng cho đến tận ngày 26/4/2017, tức là sau gần 07 tháng, kể từ ngày tàu bị chìm, Công ty P mới có văn bản đầu tiên yêu cầu tổ chức giám định thẩm định giá trị tàu Ngọc Sơn. Công ty PD không hiểu tại sao việc con tàu bị tổn thất toàn bộ (chìm) mà gần 07 tháng sau Công ty P mới yêu cầu thẩm định giá. Việc giải quyết bồi thường của Công ty P vi phạm nghiêm trọng cam kết của mình cũng như vi phạm quy định của pháp luật về thời hạn bồi thường bảo hiểm. Chậm thanh toán bồi thường của Công ty P đã gây rất nhiều thiệt hại và bức xúc cho Công ty PD. Do đó, Công ty P phải chịu lãi suất theo quy định của pháp luật.

Đại diện theo ủy quyền của bị đơn trình bày: Công ty P cho rằng việc tính lãi chậm trả bồi thường bảo hiểm trong vụ việc này là không có căn cứ: Bản án sơ thẩm tính tiền lãi chậm trả bồi thường bảo hiểm là 8.593.418.541 đồng tính từ thời điểm ngày 29/6/2017 đến ngày xét xử sơ thẩm là ngày 23/10/2018 với mức lãi suất 10%/năm là không đúng:

Công ty PD có lỗi khi không hoàn tất đủ hồ sơ yêu cầu bồi thường, cụ thể tại Điều 6.4.1 Hợp đồng bảo hiểm P-16/0005 quy định NOSCO phải gửi cho P hồ sơ gồm các chứng từ sau: Công văn yêu cầu bồi thường; Biên bản giám định tổn thất; Các hóa đơn chứng từ liên quan đến chi phí khắc phục sự cố; Các tài liệu liệt kê tại điểm 6.2 Điều 6; Bảng thuyền trưởng, bảng máy trưởng, các chứng chỉ chuyên môn (tùy theo từng trường hợp cụ thể).

Điều 6.4.2 Hợp đồng bảo hiểm tàu NS quy định về thời hạn giải quyết bồi thường là P có trách nhiệm giải quyết bồi thường tổn thất trong vòng 30 ngày kể từ ngày nhận đủ hồ sơ hợp lệ. Sau 30 ngày kể từ ngày nhận được thông báo giải quyết bồi thường của P mà NOSCO không có ý kiến gì thì hồ sơ khiếu nại bồi thường xem như được kết thúc.

Căn cứ các quy định trên của Hợp đồng bảo hiểm tàu NS, Công ty P đã tiến hành các bước để thu thập đầy đủ hồ sơ giải quyết bồi thường như sau: ngày 28/4/2017, NOSCO gửi Văn bản số 129/VTBB đề nghị P gửi thông báo bồi thường tổn thất của tàu Ngọc Sơn. Ngày 01/6/2017, P gửi NOSCO Văn bản số 1223/ P - PTTH-CV phúc đáp Văn bản số 129/VTBB nêu trên. Trong đó, Công ty P xác nhận sự cố tàu NS thuộc trách nhiệm bảo hiểm theo Giấy chứng nhận bảo hiểm P-16/0005; số tiền bồi thường thân tàu cuối cùng sẽ căn cứ giá trị thực tế của tàu tại thời điểm xảy ra tổn thất (không vượt quá 2.800.000 USD). Sau khi đánh giá/thẩm định giá trị tàu NS tại thời điểm xảy ra tổn thất, P sẽ thông báo về số tiền bồi thường chậm nhất vào ngày 15/6/2017.

Sau khi thu thập đầy đủ các tài liệu thẩm định giá ngày 29/6/2017, P gửi Văn bản số 1606/ P -PTTH-CV thông báo kết quả thẩm định giá trị tổn thất tàu NS tại thời điểm xảy ra tổn thất là 1.750.000 USD và yêu cầu NOSCO hoàn tất hồ sơ khiếu nại

bồi thường. Ngày 07/7/2017, Công ty PD (đổi tên từ NOSCO) đã gửi Văn bản số 279/VTPD yêu cầu Công ty P bồi thường số tiền tổng cộng là 2.800.000 USD.

Ngày 28/11/2017, Công ty P gửi Văn bản số 100/ P /ĐNI/HHA/2017 cho Công ty PD thông báo giá trị thực tế của tàu NS tại thời điểm xảy ra tổn thất là 1.750.000 USD, giá trị phụ tùng, vật tư dự trữ chủ tàu mua và cấp cho tàu là 156.531,41 USD và 1.582.900.621 VNĐ. Nhiên liệu chủ tàu cấp xuống là 38.343,44 USD không thuộc đối tượng được bảo hiểm nên không được bồi thường.

Do không thống nhất với mức độ tổn thất trên, Công ty PD đã không gửi cho Công ty P công văn yêu cầu bồi thường tổn thất với theo giá trị thực tế của tàu NS đã được thẩm định là 1.750.000 USD, giá trị phụ tùng, vật tư dự trữ chủ tàu mua và cấp cho tàu là 156.531,41 USD và 1.582.900.621 VNĐ.

Do vậy, Công ty P không có cơ sở để hoàn tất hồ sơ chi trả bồi thường tổn thất cho Công ty PD. Hồ sơ giải quyết bồi thường chưa hoàn thành là do lỗi của Công ty PD khi không đồng ý với giá trị tàu đã được các Công ty thẩm định giá hợp pháp. Công ty P đã không thể giải quyết bồi thường trong 30 ngày theo quy định tại điểm a Điều 6.4.2 Hợp đồng bảo hiểm vì chưa nhận được đủ hồ sơ hợp lệ từ phía Công ty PD nên Công ty P không có lỗi. Vì vậy, Công ty PD phải chịu thiệt hại đối với phần lãi chậm thanh toán bồi thường bảo hiểm do lỗi của họ gây ra.

Thời điểm tính lãi chậm trả bồi thường bảo hiểm từ ngày 29/6/2017 mà Bản án sơ thẩm đưa ra là không có căn cứ vì ngày 29/6/2017 là ngày Công ty P gửi Văn bản số 1606/ P -PTTH-CV thông báo kết quả thẩm định giá trị tổn thất tàu NS tại thời điểm xảy ra tổn thất là 1.750.000 USD và yêu cầu NOSCO hoàn tất hồ sơ khiếu nại bồi thường.

Theo quy định tại điểm a Điều 6.4.2 Hợp đồng bảo hiểm thì bên P có trách nhiệm giải quyết bồi thường tổn thất trong vòng 30 ngày kể từ ngày nhận đủ hồ sơ hợp lệ. Như vậy, nếu NOSCO có gửi Công văn yêu cầu bồi thường tổn thất sau ngày 29/6/2017 thì thời điểm tính lãi phải là sau 30 ngày kể từ ngày P nhận được công văn yêu cầu bồi thường tổn thất đó (hoàn tất hồ sơ).

Thực tế, Công ty PD đã không gửi công văn yêu cầu bồi thường tổn thất theo đề nghị của Công ty P tại Văn bản số 1606/ P -PTTH-CV ngày 29/6/2017. Do đó, Bản án sơ thẩm xác định ngày 29/6/2017 là thời điểm tính lãi chậm trả bồi thường là không đúng.

Bản án sơ thẩm tính số tiền lãi chậm trả bồi thường 8.593.418.541 đồng là không đúng: theo Bản án sơ thẩm, Công ty P phải bồi thường trả cho Công ty PD số tiền phát sinh từ Hợp đồng bảo hiểm là 46.824.494.575 đồng và khoản tiền lãi chậm trả bồi thường bảo hiểm là 8.593.418.541 đồng (tính từ ngày 29/6/2017 đến ngày xét xử sơ thẩm 23/10/2018 với lãi suất chậm trả 10%/năm). Tuy nhiên, theo tính toán thì dù có tính lãi từ ngày 29/6/2017 đến ngày 23/10/2018 (khoảng 16 tháng) với mức lãi

suất 0,83%/tháng (tương đương 10%/năm) thì cũng không thể tính ra được số tiền 8.593.418.541 đồng như Bản án sơ thẩm đã tuyên.

Việc áp dụng mức lãi suất 10%/năm là không đúng với quy định của Ngân hàng nhà nước tại khoản 2 Điều 576 Bộ luật dân sự năm 2005 quy định về việc trả tiền bảo hiểm như sau: “... Trong trường hợp bên bảo hiểm chậm trả tiền bảo hiểm thì phải trả cả lãi đối với số tiền chậm trả theo lãi suất cơ bản do Ngân hàng nhà nước quy định tại thời điểm trả tiền bảo hiểm tương ứng với thời gian chậm trả ...”. Tại Điều 1 Quyết định số 2868/QĐ-NHNN ngày 29/11/2010 của Ngân hàng nhà nước quy định về mức lãi suất cơ bản bằng đồng Việt Nam như sau “mức lãi suất cơ bản bằng đồng Việt Nam là 9,0%/năm”. Do vậy, Hội đồng xét xử sơ thẩm áp dụng mức lãi suất 10% để tính lãi chậm thanh toán số tiền bảo hiểm là không đúng.

Nghĩa vụ thanh toán chi phí thẩm định giá thuộc trách nhiệm của Công ty PD: do Công ty PD không đồng ý với số tiền bồi thường theo giá trị thực tế của tàu là 1.750.000 USD và cũng không có đề nghị trưng cầu thẩm định giá. Nên ngày 15/5/2018, Công ty P đã có đơn đề nghị Tòa án quận Đống Đa trưng cầu thẩm định giá trị của tàu NS làm căn cứ bồi thường.

Kết quả thẩm định giá tàu NS của Công ty cổ phần thẩm định giá IVC là 1.779.000 USD, tương đương với giá trị thẩm định của các đơn vị trước đó. Trong khi, Công ty PD vẫn giữ nguyên quan điểm yêu cầu Công ty P bồi thường số tiền bảo hiểm tàu NS là 2.800.000 USD, căn cứ theo khoản 2 Điều 161 Bộ luật tố tụng dân sự quy định là người không chấp nhận yêu cầu trưng cầu giám định của đương sự khác trong vụ án phải nộp chi phí giám định, nếu kết quả giám định chứng minh yêu cầu của người yêu cầu trưng cầu giám định là có căn cứ. Trường hợp kết quả giám định chứng minh yêu cầu trưng cầu giám định chỉ có căn cứ một phần thì người không chấp nhận yêu cầu trưng cầu giám định phải chịu chi phí giám định tương ứng với phần yêu cầu đã được chứng minh là có căn cứ ... Do kết quả thẩm định giá của Công ty IVC đã chứng minh yêu cầu của Công ty P là có căn cứ nên Công ty PD phải chịu chi phí thẩm định giá là 60.000.000 đồng mới đúng.

Công ty P đề nghị Hội đồng xét xử phúc thẩm xem xét lại không chấp nhận yêu cầu đòi tiền lãi chậm trả bồi thường của Công ty PD. Buộc Công ty PD phải chịu chi phí thẩm định giá tàu NS và hoàn trả lại khoản chi phí thẩm định giá mà Công ty P đã tạm ứng.

Đại diện theo ủy quyền của người có quyền lợi, nghĩa vụ liên quan là A trình bày: A giữ nguyên quan điểm đã trình bày tại Tòa án sơ thẩm và nhất trí với quan điểm trình bày của nguyên đơn tại phiên tòa phúc thẩm, đề nghị Hội đồng xét xử chấp nhận yêu cầu kháng cáo của nguyên đơn, buộc bị đơn phải bồi thường cho nguyên đơn số tiền theo Hợp đồng bảo hiểm là 2.800.000 USD và tiền lãi tính từ ngày 29/12/2016 đến ngày xét xử sơ thẩm.

Người đại diện theo ủy quyền của người có quyền lợi, nghĩa vụ liên quan VDB trình bày: VDB giữ nguyên quan điểm đã trình bày tại Tòa án sơ thẩm và nhất trí với quan điểm trình bày của nguyên đơn tại phiên tòa phúc thẩm, đề nghị Hội đồng xét xử chấp nhận yêu cầu kháng cáo của nguyên đơn, buộc bị đơn phải bồi thường cho nguyên đơn số tiền theo Hợp đồng bảo hiểm là 2.800.000 USD và tiền lãi tính từ ngày 29/12/2016 đến ngày xét xử sơ thẩm.

Người đại diện theo ủy quyền của người có quyền lợi, nghĩa vụ liên quan là V trình bày: V giữ nguyên quan điểm đã trình bày tại Tòa án sơ thẩm và nhất trí với quan điểm trình bày của nguyên đơn tại phiên tòa phúc thẩm, đề nghị Hội đồng xét xử chấp nhận yêu cầu kháng cáo của nguyên đơn, buộc bị đơn phải bồi thường cho nguyên đơn số tiền theo Hợp đồng bảo hiểm là 2.800.000 USD và tiền lãi tính từ ngày 29/12/2016 đến ngày xét xử sơ thẩm.

Đại diện Viện kiểm sát nhân dân TP Hà Nội phát biểu quan điểm:

Về thủ tục tố tụng: nguyên đơn, bị đơn kháng cáo trong thời hạn luật định và đã nộp tiền tạm ứng án phí phúc thẩm nên kháng cáo của nguyên đơn, bị đơn là hợp lệ.

Thẩm phán và Hội đồng xét xử đã thực hiện đúng các quy định của pháp luật trong quá trình giải quyết vụ án từ thủ tục thụ lý vụ án, thời hạn chuẩn bị xét xử và tiến hành phiên tòa. Thư ký đã làm đầy đủ nhiệm vụ và phổ biến nội quy phiên tòa. Tại phiên tòa xét xử phúc thẩm hôm nay, các đương sự đã thực hiện đúng các quy định của pháp luật, đã được tranh luận và trình bày căn cứ để bảo vệ quyền và lợi ích hợp pháp của mình.

Xét yêu cầu kháng cáo của các bên:

Về số tiền bảo hiểm nguyên đơn yêu cầu bị đơn phải thanh toán 2.800.000 USD theo đúng Hợp đồng bảo hiểm. Tại khoản 1 Điều 42 Luật Kinh doanh bảo hiểm quy định khi giao kết hợp đồng các bên không được thỏa thuận số tiền bảo hiểm vượt quá giá trị thực tế của đối tượng bảo hiểm. Tuy nhiên, trong vụ án này, Hợp đồng bảo hiểm các bên ký 1 năm một, nếu có giám định trước khi ký hợp đồng thì không cần giám định khi sự kiện bảo hiểm xảy ra. Tại phiên tòa các bên đều xác nhận trước khi ký hợp đồng các bên không tiến hành thẩm định giá trị con tàu mà tàu có khấu hao, giá trị con tàu ghi mức 2.800.000 USD là giá trị của con tàu từ năm 2014, theo Luật Kinh doanh bảo hiểm và Bộ luật Hàng hải quy định cần dựa vào giá trị thực tế của con tàu tại thời điểm xảy ra sự kiện bảo hiểm để bồi thường, trong quá trình giải quyết vụ án, Tòa án sơ thẩm đã tiến hành trưng cầu giám định, định giá giá trị con tàu tại thời điểm xảy ra sự kiện là đúng quy định của pháp luật, Tòa án sơ thẩm chấp nhận buộc bị đơn phải bồi thường tiền bảo hiểm cho Công ty PD số tiền bảo hiểm là 1.779.000 USD là đúng quy định tại các điều 46, 48 Luật Kinh doanh bảo hiểm và các điều 232 và 233 Bộ luật Hàng hải, do vậy yêu cầu kháng cáo này của Công ty PD không có căn cứ để chấp nhận.

Về yêu cầu tính lãi: thời điểm tính lãi Tòa án sơ thẩm áp dụng từ ngày 29/6/2017 đến ngày xét xử sơ thẩm là chưa đúng mà thời điểm tính lãi theo quy định tại Điều 29 Luật Kinh doanh bảo hiểm và điểm 6.4 Mục 6 Hợp đồng bảo hiểm. Trong vụ án này phải tính từ ngày 29/12/2016 tức là sau 30 ngày kể từ ngày Công ty PĐ gửi hồ sơ hợp lệ yêu cầu Công ty P bồi thường tiền bảo hiểm. Công ty P chậm thanh toán tiền bảo hiểm thì phải chịu lãi suất theo mức lãi suất cơ bản của Ngân hàng nhà nước tại thời điểm đó quy định là 9%/năm theo quy định tại 576 Bộ luật dân sự năm 2005. Do đó, kháng cáo của bị đơn về mức lãi suất được chấp nhận, chấp nhận kháng cáo của nguyên đơn về thời điểm tính lãi suất.

Đối với kháng cáo của bị đơn về không tính tiền lãi chậm trả và tiền thẩm định giá của Công ty P là trái pháp luật và thỏa thuận của các đương sự nên không có cơ sở để chấp nhận.

Về án phí được tính lại theo quy định của pháp luật.

NHẬN ĐỊNH CỦA TÒA ÁN

Sau khi nghiên cứu các tài liệu có trong hồ sơ vụ án đã được thẩm tra tại phiên toà và căn cứ vào kết quả tranh luận tại phiên toà, sau khi nghe ý kiến của Kiểm sát viên, Hội đồng xét xử nhận định:

Về tố tụng: nguyên đơn, bị đơn kháng cáo Bản án sơ thẩm trong thời hạn luật định và đã nộp tiền án phí phúc thẩm theo quy định của pháp luật. Do vậy, kháng cáo của nguyên đơn và bị đơn là hợp lệ.

Về nội dung vụ án: ngày 29/6/2016, NOSCO và Công ty P ký Hợp đồng bảo hiểm P-16/0005 với số tiền bảo hiểm là 2.800.000 USD, tổng phí bảo hiểm là 14.000 USD đã được NOSCO đóng đầy đủ theo đúng thời hạn thanh toán phí bảo hiểm của Hợp đồng. Công ty P đã cấp Giấy chứng nhận bảo hiểm P-16/0005 cho NOSCO.

Ngày 13/8/2016, tàu NS bị mắc cạn tại khu vực đảo Foammulah, thuộc quần đảo Maldives, NOSCO đã thông báo sự cố, thu thập tài liệu, làm hồ sơ khiếu nại theo đúng quy định của Hợp đồng để yêu cầu bồi thường số tiền bảo hiểm là 2.800.000 USD và số tiền lãi chậm trả phát sinh do Công ty P chậm thanh toán tiền bảo hiểm. Hiện nay giữa nguyên đơn và bị đơn đều thống nhất về sự kiện tàu NS bị chìm thuộc trường hợp được bồi thường tiền bảo hiểm. Tuy nhiên, hai bên có tranh chấp với nhau về số tiền bồi thường giá trị con tàu, tiền lãi chậm trả (thời điểm tính lãi chậm trả và mức lãi suất) và số tiền trả cho tổ chức thẩm định giá do Tòa án trưng cầu.

Xét yêu cầu kháng cáo của nguyên đơn và bị đơn về số tiền bảo hiểm và tiền lãi suất do chậm thanh toán:

Công ty PĐ kháng cáo đề nghị Tòa án phúc thẩm buộc Công ty P phải bồi thường số tiền bảo hiểm là 2.800.000 USD (bao gồm tiền giá trị con tàu, phụ tùng, vật

tư là 156.531,41 USD và 1.582.900.621 đồng) và yêu cầu Công ty P phải thanh toán tiền lãi chậm thanh toán tiền bảo hiểm.

Hội đồng xét xử thấy, Hợp đồng bảo hiểm P-16/0005 được ký kết giữa NOSCO với Công ty P là hợp đồng được hai doanh nghiệp của Việt Nam ký kết với nhau dựa trên các quy định của pháp luật Việt Nam (trong Hợp đồng ghi rõ Luật áp dụng khi giao kết hợp đồng), hợp đồng không vi phạm pháp luật nên có hiệu lực thi hành đối với tất cả các bên trong vụ án. Đối tượng bảo hiểm là tàu NS, quốc tịch Việt Nam bao gồm vỏ tàu, máy móc, trang thiết bị. Công ty PĐ đã hoàn tất các thủ tục để được hưởng bảo hiểm khi phát sinh sự kiện bảo hiểm.

Công ty PĐ yêu cầu Công ty P thanh toán tiền bảo hiểm là 2.800.000 USD, trong đó số tiền bảo hiểm giá trị phụ tùng, vật tư dự trữ trên tàu do chủ tàu là Công ty PĐ và Công ty P xác định có giá trị là 156.531,41 USD và 1.582.900.621 đồng (về số tiền vật tư dự trữ trên tàu là 156.531,41 USD và 1.582.900.621 đồng tương đương là 5.283.065.575 đồng, hai bên không có tranh chấp về số tiền này).

Về số tiền bồi thường thân tàu Công ty PĐ yêu cầu Công ty P bồi thường giá trị như Hợp đồng là 2.800.000 USD, Công ty P chỉ đồng ý bồi thường theo giá trị con tàu đã được thẩm định giá về giá trị thực tế của con tàu vào thời điểm xảy ra thiệt hại. Hội đồng xét xử nhận thấy theo quy định tại điều 232, 233 Bộ luật hàng hải và các điều 42, 46 và 48 Luật Kinh doanh bảo hiểm thì số tiền bảo hiểm ghi trong Hợp đồng bảo hiểm không được thấp hơn và không được lớn hơn giá trị bảo hiểm. Giá trị bảo hiểm là giá trị thực tế của đối tượng bảo hiểm. Do vậy, số tiền bảo hiểm của thân tàu NS phải dựa vào giá trị thực tế của tàu tại thời điểm xảy ra sự kiện bảo hiểm.

Trong quá trình giải quyết yêu cầu bồi thường bảo hiểm, Công ty P đã tiến hành thẩm định giá tại các đơn vị khác nhau. Tại các chứng thư thẩm định giá này, giá trị tàu NS đều thấp hơn số tiền 2.800.000 USD.

Tòa án sơ thẩm đã yêu cầu thẩm định giá tàu NS tại Công ty cổ phần thẩm định giá IVC Việt Nam. Theo kết quả thẩm định giá tại chứng thư thẩm định giá số 4140618 ngày 21/6/2018 thì giá trị của tàu NS là 1.779.000 USD. Tòa án sơ thẩm đã chấp nhận số tiền bồi thường tàu NS là 1.779.000 USD. Tỷ giá tạm tính 1 USD = 23.351 VNĐ theo tỷ giá bán ra của Ngân hàng nhà nước ngày 19/10/2018 tương đương với số tiền là 41.541.429.000 đồng là phù hợp với quy định của pháp luật.

Tổng số tiền bảo hiểm Công ty P phải thanh toán cho Công ty PĐ, Tòa án sơ thẩm quyết định là 46.824.494.575 đồng. Toàn bộ số tiền bảo hiểm được chuyển trả cho người thụ hưởng theo Giấy chuyển quyền số E-16/0005-01 là A và VDB theo tài khoản của VDB chi nhánh Hải Phòng là đúng quy định của pháp luật và phù hợp với sự thỏa thuận của các bên đương sự trong vụ án.

Do Hợp đồng bảo hiểm hai bên ký kết là Hợp đồng bảo hiểm tài sản trên giá trị nên Công ty P phải hoàn trả lại phí bảo hiểm cho Công ty PĐ theo quy định tại Điều

42 Luật Kinh doanh bảo hiểm là $2.800.000 \text{ USD} - 1.779.000 \text{ USD} = 1.021.000 \text{ USD}$ x 0,5% = 5.105 USD, tương đương với 119.206.855 đồng. Tòa án sơ thẩm đã ghi nhận sự tự nguyện của Công ty P hoàn trả số tiền phí bảo hiểm 119.206.855 đồng cho Công ty PĐ là đúng quy định của pháp luật.

Xét yêu cầu tính lãi: đối với số tiền bảo hiểm chậm thanh toán nguyên đơn yêu cầu bị đơn thanh toán tính từ ngày 29/12/2016 đến ngày xét xử ngày 19/10/2018 với lãi suất 10%/năm với số tiền là 12.056.000.000 đồng và cũng là yêu cầu kháng cáo về mức lãi suất của bị đơn. Hội đồng xét xử phúc thẩm nhận thấy, theo quy định tại Điều 29 Luật Kinh doanh bảo hiểm quy định về thời hạn trả tiền bảo hiểm hoặc bồi thường là khi xảy ra sự kiện bảo hiểm, doanh nghiệp bảo hiểm phải trả tiền bảo hiểm hoặc bồi thường theo thời hạn đã thoả thuận trong Hợp đồng bảo hiểm. Trong trường hợp không có thoả thuận về thời hạn thì doanh nghiệp bảo hiểm phải trả tiền bảo hiểm hoặc bồi thường trong thời hạn 15 ngày, kể từ ngày nhận được đầy đủ hồ sơ hợp lệ về yêu cầu trả tiền bảo hiểm hoặc bồi thường.

Tại Hợp đồng bảo hiểm hai bên thoả thuận sau khi nhận được đầy đủ hồ sơ hợp lệ về yêu cầu trả tiền bảo hiểm thì trong 30 ngày doanh nghiệp bảo hiểm phải chi trả số tiền bảo hiểm cho bên mua bảo hiểm. Ngày 29/11/2016, Công ty PĐ đã hoàn tất đầy đủ hồ sơ gửi Công ty P yêu cầu thanh toán tiền bảo hiểm. Ngày 29/12/2016, Công ty P chưa thanh toán tiền bảo hiểm thì Công ty P sẽ phải chịu lãi suất theo quy định của pháp luật. Trong Hợp đồng bảo hiểm hai bên không thoả thuận mức về lãi suất chậm trả, do đó cần áp dụng cách tính lãi suất theo quy định tại Điều 579 Bộ luật dân sự năm 2005 là Luật được hai bên thoả thuận áp dụng khi giao kết hợp đồng và thời điểm xảy ra thiệt hại, thời điểm yêu cầu bồi thường thiệt hại Bộ luật dân sự năm 2005 đang có hiệu lực pháp luật. Tòa án sơ thẩm căn cứ vào khoản 2 Điều 468 Bộ luật dân sự năm 2015 để áp dụng mức lãi suất 10%/năm là chưa chính xác (đây là mức lãi suất của hợp đồng vay tài sản). Do đó, Hội đồng xét xử phúc thẩm cần sửa lại mức lãi suất chậm trả là 9%/năm là mức lãi suất cơ bản do Ngân hàng nhà nước quy định vào thời điểm xảy ra sự kiện bảo hiểm.

Về thời điểm bắt đầu tính lãi chậm trả, thì tại tiêu mục 6.4 Hợp đồng hai bên đã thoả thuận là Công ty P nhận đủ hồ sơ hợp lệ về khiếu nại bồi thường, thì trong thời hạn 30 ngày Công ty P phải thanh toán tiền bảo hiểm. Ngày 29/11/2016, Công ty PĐ đã gửi đủ hồ sơ hợp lệ, thì muộn nhất ngày 28/12/2016 Công ty P phải thanh toán tiền bảo hiểm. Bắt đầu từ ngày 29/12/2016, P phải chịu lãi suất chậm thanh toán cho đến khi thanh toán xong các khoản tiền bảo hiểm. Tòa án sơ thẩm đã nhận định ngày 29/6/2017 là ngày sau khi có kết quả thẩm định giá làm căn cứ tính lãi suất tính đến ngày xét xử, nhận định này của Tòa án sơ thẩm chưa phù hợp với quy định tại Điều 29 Luật Kinh doanh bảo hiểm và thoả thuận của các bên trong Hợp đồng.

Thời điểm để tính lãi chậm thanh toán số tiền bảo hiểm là ngày 29/12/2016. Tính đến ngày xét xử sơ thẩm 23/10/2017 là 22 tháng. Áp dụng mức lãi suất là

9%/năm, số tiền lãi Công ty P phải trả cho Công ty PD là 46.824.494.575 đồng x 0,75%/tháng x 22 tháng = 7.726.041.598 đồng.

Công ty PD phải chịu án phí đối với yêu cầu tính lãi không được chấp nhận.

Xét yêu cầu kháng cáo của Công ty P về chi phí thuê Công ty thẩm định.

Hội đồng xét xử phúc thẩm thấy, theo quy định tại khoản 1 Điều 46, khoản 1 Điều 48 Luật Kinh doanh bảo hiểm thì chi phí giám định tổn thất do doanh nghiệp bảo hiểm chịu. Đối chiếu với các quy định nêu trên, Tòa án sơ thẩm đã buộc Công ty P phải chi phí thẩm định 60.000.000 đồng là hoàn toàn đúng quy định của pháp luật, do đó yêu cầu kháng cáo này của Công ty P là không có căn cứ để chấp nhận. Tuy nhiên, Công ty P đã nộp số tiền này do đó Hội đồng xét xử không tính án phí trên số tiền này.

Về án phí:

Do sửa Bản án sơ thẩm nên cần tính lại án phí sơ thẩm. Nguyên đơn phải chịu án phí đối với yêu cầu khởi kiện không được chấp nhận. Bị đơn phải chịu án phí sơ thẩm theo quy định của pháp luật. Bản án sơ thẩm bị sửa theo hướng chấp nhận một phần kháng cáo của nguyên đơn và chấp nhận một phần kháng cáo của bị đơn nên cả nguyên đơn và bị đơn không phải chịu án phí phúc thẩm.

Vì các lẽ trên,

QUYẾT ĐỊNH

Căn cứ:

- Các điều 293, 294 và 308 Bộ luật tố tụng dân sự;
- Các điều 570, 571, 572, 575 và 579 Bộ luật dân sự năm 2005;
- Các điều 67, 224, 225, 226, 246 và 254 Bộ luật Hàng hải năm 2005;
- Các điều 12, 13, 18, 28, 29, 30 và 47 Luật Kinh doanh bảo hiểm;
- Nghị quyết số 326/2016/UBNVQH14 ngày 30/12/2016 của UBTWQH về mức thu, miễn, giảm, thu, nộp, quản lý và sử dụng án phí và lệ phí Tòa án.

Xử:

Sửa Bản án sơ thẩm, chấp nhận một phần kháng cáo của Công ty cổ phần vận tải biển và thương mại PD và chấp nhận một phần yêu cầu kháng cáo của Tổng công ty cổ phần bảo hiểm P.

1. Buộc Tổng công ty cổ phần bảo hiểm P phải bồi thường cho Công ty cổ phần vận tải biển và thương mại PD số tiền là 54.550.536.173 (năm mươi tư tỷ năm trăm năm mươi triệu năm trăm ba mươi sáu nghìn một trăm bảy mươi ba) đồng, trong đó tiền bảo hiểm là 46.824.494.575 (bốn mươi sáu tỷ tám trăm hai mươi tư triệu bốn trăm chín mươi tư nghìn năm trăm bảy mươi lăm) đồng, lãi là 7.726.041.598 (bảy tỷ bảy

trăm hai mươi sáu triệu không trăm bốn mươi một nghìn năm trăm chín mươi tám) đồng.

2. Toàn bộ số tiền Tổng công ty cổ phần bảo hiểm P phải bồi thường cho Công ty cổ phần vận tải biển và thương mại PĐ là 54.550.536.173 (năm mươi tư tỷ năm trăm năm mươi triệu năm trăm ba mươi sáu nghìn một trăm bảy mươi ba) đồng được chuyển trả cho người thụ hưởng là Ngân hàng phát triển Việt Nam chi nhánh Hải Phòng và Ngân hàng Nông nghiệp và Phát triển nông thôn Việt Nam- Sở giao dịch theo tài khoản của Ngân hàng phát triển Việt Nam chi nhánh Hải Phòng.

3. Ghi nhận sự tự nguyện của Tổng công ty cổ phần bảo hiểm P hoàn trả phí bảo hiểm cho Công ty cổ phần vận tải biển và thương mại PĐ tổng số tiền là 119.206.855 (một trăm mười chín triệu hai trăm linh sáu nghìn tám trăm năm mươi lăm) đồng.

Kể từ ngày kế tiếp ngày xét xử sơ thẩm người phải thi hành án không tự nguyện thi hành án, thì phải chịu lãi suất theo quy định tại khoản 2 Điều 468 Bộ luật dân sự trên số tiền chậm thanh toán tương ứng với thời gian chưa thanh toán.

4. Tổng công ty cổ phần bảo hiểm P phải chịu chi phí thẩm định giá là 60.000.000 (sáu mươi triệu) đồng (xác nhận Công ty Petrolimex đã nộp).

5. Về án phí:

- Tổng công ty cổ phần bảo hiểm P phải chịu án phí sơ thẩm là 162.550.536 (một trăm sáu mươi hai triệu năm trăm năm mươi nghìn năm trăm ba mươi sáu) đồng.

- Công ty cổ phần vận tải biển và thương mại PĐ phải chịu án phí sơ thẩm đối với yêu cầu khởi kiện không được chấp nhận là 136.171.329 (một trăm ba mươi sáu triệu một trăm bảy mươi một nghìn ba trăm hai mươi chín) đồng. Công ty cổ phần vận tải biển và thương mại PĐ được trừ đi số tiền tạm ứng án phí đã nộp là 92.000.000 (chín mươi hai triệu) đồng theo Biên lai thu tiền số 4742 ngày 20/3/2018 của Chi cục thi hành án dân sự quận Đống Đa. Công ty cổ phần vận tải biển và thương mại PĐ còn phải nộp 44.171.329 (bốn mươi bốn triệu một trăm bảy mươi một nghìn ba trăm hai mươi chín) đồng án phí kinh doanh thương mại sơ thẩm.

Công ty cổ phần vận tải biển và thương mại PĐ và Tổng công ty cổ phần bảo hiểm P được hoàn lại số tiền tạm ứng án phí phúc thẩm 2.000.000 (hai triệu) đồng đã nộp tại các Biên lai số 7914 ngày 06/11/2018 và Biên lai số 7935 ngày 12/11/2018 của Chi cục thi hành án dân sự quận Đống Đa.

Trường hợp Bản án được thi hành theo quy định tại Điều 2 Luật Thi hành án dân sự, người được thi hành án, người phải thi hành án dân sự có quyền thỏa thuận về việc 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.

Bản án phúc thẩm xử công khai và có hiệu lực thi hành kể từ ngày tuyên án.

Nơi nhận:

- Các đương sự;
- VKSND TP Hà Nội;
- TAND quận Đống Đa ;
- Chi cục THA dân sự Đống Đa;
- Lưu HS, VP, HCTP, TKT.

TM. HỘI ĐỒNG XÉT XỬ PHÚC THẨM
Thẩm phán- Chủ tọa phiên tòa

Hoàng Ngọc Thành