

Bản án số: 42/2026/KDTM-PT
Ngày 21-9-2026
V/v tranh chấp hợp đồng bảo hiểm tài sản

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 phúc thẩm gồm có:

Thẩm phán - Chủ tọa phiên tòa: Ông Nguyễn Hồng Giang

Các Thẩm phán: Ông Đặng Minh Hạnh

Bà Vũ Thị Bích Diệp

- Thư ký phiên tòa: Bà Hoàng Thị Hồng Hạnh - Thư ký Tòa án nhân dân thành phố Hải Phòng

- Đại diện Viện kiểm sát nhân dân thành phố Hải Phòng tham gia phiên tòa: Ông Trương Ngọc Sơn - Kiểm sát viên.

Ngày 21 tháng 9 năm 2026, tại trụ sở Tòa án nhân dân thành phố Hải Phòng xét xử phúc thẩm công khai vụ án kinh doanh thương mại thụ lý số: 40/2026/TLPT-KDTM ngày 06 tháng 08 năm 2026 về việc tranh chấp hợp đồng bảo hiểm tài sản.

Do Bản án kinh doanh thương mại sơ thẩm số 24/2026/KDTM-ST ngày 12 tháng 06 năm 2026 của Tòa án nhân dân khu vực 3 - Hải Phòng bị kháng cáo.

Theo Quyết định đưa vụ án ra xét xử phúc thẩm số 35/2026/QĐ-PT ngày 10 tháng 08 năm 2026 và Quyết định hoãn phiên tòa số 84/2026/QĐ-PT ngày 26 tháng 08 năm 2026, giữa các đương sự:

- Nguyên đơn: Công ty Cổ phần T1; địa chỉ: Số E Quốc lộ E, phường H, thành phố Hải Phòng;

Người đại diện theo ủy quyền của nguyên đơn Công ty Cổ phần T1: Ông Võ Văn Đ, sinh năm 1970; Số CCCD: 001070030186; địa chỉ: Số A ngõ G L, phường L, thành phố Hải Phòng; có mặt;

- Bị đơn: Tổng Công ty cổ phần B2; địa chỉ: Tầng E Tòa nhà S, A đường C, phường H, thành phố Hà Nội;

Người đại diện theo ủy quyền của bị đơn Tổng Công ty cổ phần B2:

+ Bà Phạm Thị Hà V, sinh năm 1975; Số CCCD: 034175008995; địa chỉ: Tầng B, Tòa nhà T, số C L, phường N, thành phố Hải Phòng; có mặt;

+ Ông Phan Tiến N, sinh năm 1957; Số CCCD: 001057011849; địa chỉ: Tầng E, Tòa nhà S, A đường C, phường H, thành phố Hà Nội; có mặt;

+ Ông Đặng Huy D, sinh năm 1971; Số CCCD: 001071000708; địa chỉ: Số A N, phường C, Hà Nội; có mặt;

- Những người có quyền lợi, nghĩa vụ liên quan:

+ Công ty TNHH Đ3 K; địa chỉ: Số A, tổ H, khu E, phường Y, thành phố H (nay là phường H), tỉnh Quảng Ninh;

Người đại diện theo pháp luật của người có quyền lợi, nghĩa vụ liên quan Công ty TNHH Đ3 K: Bà Nguyễn Thị V1 - Giám đốc Công ty; vắng mặt;

+ Công ty TNHH V2; địa chỉ: Số A, tổ dân phố số B, thị trấn D, huyện T, tỉnh Thái Bình (nay là xã T, tỉnh Hưng Yên).

Người đại diện theo pháp luật của người có quyền lợi, nghĩa vụ liên quan Công ty TNHH V2: Bà Cao Thị D1 - Giám đốc Công ty; vắng mặt.

Người kháng cáo: Bị đơn là Tổng Công ty B2; địa chỉ: Tầng E Tòa nhà S, A đường C, phường H, thành phố Hà Nội.

NỘI DUNG VỤ ÁN:

Trong đơn khởi kiện ngày 27/11/2025, bổ sung ngày 22/12/2025 và ngày 14/01/2026, quá trình giải quyết vụ án và tại phiên tòa, người đại diện hợp pháp của nguyên đơn Công ty Cổ phần T1 trình bày:

Ngày 10/12/2023, Công ty Cổ phần T1 (sau đây viết là Công ty T1) và Công ty TNHH Đ3 K (sau đây viết là Công ty Đ3 K) ký kết Hợp đồng vận chuyển số: 06/HĐVC/HB-AK. Theo đó Công ty T1 đã thuê Công ty Đ3 K vận chuyển hàng hoá than cám, khối lượng: 1.900 tấn $\pm 10\%$ từ cảng thuộc huyện T, Hải Phòng đến cảng thuộc tỉnh Đồng Nai. Phương tiện vận chuyển là tàu Gia Bảo 19.

Theo Hợp đồng vận chuyển số: 30-2-23/HĐVC/VTAK-HN giữa Công ty Đ3 K với Bên vận chuyển là Công ty TNHH V2 (sau đây viết là Công ty V2) ngày 20/09/2023, Công ty Đ3 K đã thuê chủ tàu Gia Bảo 19 là Hải Ngọc vận chuyển hàng hoá này trên tàu Gia Bảo 19. Tàu Gia Bảo 19 thuộc sở hữu của Công ty V2.

Ngày 11/01/2023, Công ty T1 và Công ty B3 (sau đây viết là BHV H) ký Hợp đồng nguyên tắc bảo hiểm hàng hóa số 1616HDNT230005 về bảo hiểm hàng hóa cho than cám, than cục, than các loại. B4 đã cấp Giấy chứng nhận bảo hiểm hàng hóa vận chuyển nội địa số 1616HH03232607, lúc 17 giờ 00 ngày 17/12/2023 (gửi bản scan qua zalo cho cán bộ Công ty T1, cán bộ này hiện đã nghỉ việc ở Công ty

nên không có tài liệu, chứng cứ chứng minh). Thời điểm cấp đơn bảo hiểm, hàng hóa đã được xếp đủ lên tàu.

Hồi 18 giờ ngày 13/12/2023, tàu hoàn thành thủ tục rời cảng và được đại diện Cảng vụ Đường thủy nội địa Đ4 cấp giấy phép rời cảng. Đến 03 giờ 30 phút ngày 17/12/2023 tàu bị chìm đắm tại vùng biển ngoài khơi ngang C - tỉnh Thừa Thiên Huế.

Ngay sau khi tàu bị chìm đắm Công ty T1 đã thông báo cho B4 qua điện thoại. Trong ngày 17/12/2023, Công ty T1 đã gửi công văn thông báo tổn thất chính thức tới BHV Hải Phòng.

Theo hướng dẫn của Tổng Công ty Cổ phần B2 (BHV) và Công ty TNHH K1 (sau đây viết là Công ty K1), ngày 20/12/2023, Công ty T1 đã lập và gửi thư dự kháng chính thức tới Công ty Đ3 K.

BHV đã cử Công ty K1 tiến hành giám định vụ việc.

Ngày 25/10/2025, Công ty T1 có Công văn số: 25102025/YCBT/CV gửi B4 và BHV yêu cầu bồi thường số tiền giá trị hàng hoá than bị chìm là: 1.876.164.570 đồng.

Như vậy, Công ty T1 đã thực hiện đầy đủ các thủ tục về thông báo tổn thất, bảo lưu quyền khiếu nại đối với bên thứ ba theo các yêu cầu của BHV, của bên giám định V.

Ngày 28/10/2025, Công ty T1 nhận được Công văn số: 057/2025/CV-TGD-HH ngày 25/04/2025 của BHV từ chối bồi thường vụ tổn thất lô hàng than cám 8A bị chìm trên tàu Gia Bảo 19 ngày 17/12/2023. Công ty T1 không đồng ý với các căn cứ mà BHV từ chối bồi thường với các lý do sau:

- Về hồ sơ tàu Gia Bảo 19 có đủ giấy tờ theo quy định theo báo cáo điều tra do cảng vụ hàng hải T2 lập.

- Về trọng tải của tàu và khối lượng hàng hóa thực hiện vận chuyển:

Căn cứ theo: Phiếu xuất kho kiêm vận chuyển nội bộ điện tử số 27 do Công ty T1 lập ngày 13/12/2023; Biên bản giao nhận hàng hoá do Hải B và Anh K ký ngày 13/12/2023; Giấy chứng nhận số: 47-DV/quacontrol/2023 do Công ty Cổ phần G (Quacontrol) cấp ngày 13/12/2023; Lệnh điều động do H lập ngày 13/12/2023 có xác nhận của đại diện tàu Gia Bảo 19; thì khối lượng hàng hoá của Công ty T1 xếp lên tàu Gia Bảo 19 là: 1.881,81 tấn than cám 8A.

Căn cứ theo thông tin do thuyền trưởng tàu Gia Bảo 19 cung cấp thì khối lượng nước dự trữ là: 4 tấn; Khối lượng dầu DO là: 17,4 tấn.

Vậy, tổng khối lượng hàng hoá cộng với nước ngọt, nhiên liệu dự trữ là: 1.881,81 tấn than cám 8A + 4,0 tấn nước ngọt + 17,4 tấn DO = 1.903,21 tấn.

Căn cứ theo Giấy chứng nhận đăng ký thì trọng tải toàn phần của tàu là: 1.917,70 MT. Vậy, tàu hành trình không quá tải.

- Về việc thiếu máy trưởng trên tàu khi tàu hành trình:

+ Khi tàu rời cảng, trên tàu có đầy đủ 9 thuyền viên và hoàn toàn hợp lệ theo quy định của thông tư số: 20/2023/TT-BGTVT. Tàu được đại diện cảng vụ cấp Giấy phép rời cảng.

+ Khi tàu bị sự cố vào khoảng 06h ngày 14/12/2023, máy trưởng trên tàu và phát hiện máy chính gặp sự cố nước rò vào sơ mi, máy trưởng đã báo cho thuyền trưởng biết. Thuyền trưởng cho tàu neo đậu lại để máy trưởng và sỹ quan máy, thợ máy khắc phục máy chính. Đến khoảng 18h ngày 14/12/2023 thì khắc phục xong, máy chính sau đó hoạt động bình thường. Đến 18h30 cùng ngày thì máy trưởng xin phép về nhà có việc gấp của gia đình. Thuyền trưởng đã thông báo cho Công ty biết rồi cho phép máy trưởng rời tàu

+ Trong suốt quá trình hành trình, trang thiết bị hàng hải và máy chính của tàu vẫn hoạt động ổn định, không có sự cố nào xảy ra.

Tại ca trực xảy ra sự cố (Ca 00-04 ngày 16/12/2025), thuyền trưởng đã bố trí thuyền viên tại các bộ phận bao gồm: Buồng máy có: Sỹ quan máy Phạm Quang H; Tại cabin: Sỹ quan boong Bùi Khắc H1; Thủy thủ trực ca Đỗ Hữu Đ1. Như vậy, ca trực đã được bố trí đầy đủ.

Vì vậy, ý kiến BHV nêu thiếu máy trưởng dẫn đến không đảm bảo khả năng an toàn vận hành trang thiết bị trên tàu cũng như khả năng lưu hành của phương tiện là không đúng.

+ Theo kết luận điều tra của Cảng vụ Hàng hải T2 thì nguyên nhân gây tổn thất chìm đắm là do sóng lớn tác động làm đứt gãy chân be chắn sóng, be chắn sóng va đập vào ống thông hơi các két dãn phía mạn trái của tàu dẫn đến tại các vị trí đứt gãy, va đập đã không còn đảm bảo tính kín nước cho hầm hàng mũi. Nước biển đã xâm nhập vào trong hầm hàng mũi qua làm cho tàu nghiêng, chúi mũi và chìm. Đồng thời, do ảnh hưởng của sóng lớn làm cho tàu lắc ngang mạnh, hàng hoá bị xô dịch làm cho tính ổn định của tàu giảm cũng là nguyên nhân gây tàu nghiêng và chìm đắm.

Vậy, nguyên nhân tổn thất dẫn đến tàu chìm hoàn toàn không có yếu tố từ thuyền viên vận hành, điều khiển tàu và đặc biệt là không liên quan đến thuyền viên bộ phận máy. Vì vậy, việc thiếu máy trưởng nhưng sỹ quan máy và thợ máy đã thực hiện trực, vận hành máy chính cũng như các trang thiết bị hoạt động bình thường. Nguyên nhân dẫn đến tàu chìm hoàn toàn không liên quan đến máy chính của tàu, không liên quan đến vận hành máy cũng như các thiết bị hàng hải.

- Về việc thuyền trưởng và thuyền viên tàu cố ý điều khiển tàu hành trình ngoài vùng quy định:

Căn cứ theo báo cáo điều tra tai nạn hàng hải tàu Gia Bảo 19 do Cảng vụ Hàng hải T2 lập ngày 12/03/2025 thì:

“Vùng biển tỉnh Thừa Thiên Huế là vùng biển chịu ảnh hưởng trực tiếp sóng lớn từ B1 và giữa Biển Đ2. Các tàu có tuyến hành trình từ B vào N khi đi qua khỏi phía Nam vịnh Bắc bộ vào vùng biển tỉnh Thừa Thiên Huế sẽ chịu tác động của sóng lớn dẫn đến nhiều tai nạn chìm tàu ở khu vực này. Vì vậy, khuyến nghị các tàu có tuyến hành trình từ Bắc vào N khi đi qua vùng biển này phải chủ động theo dõi, nắm bắt thông tin thời tiết để có kế hoạch hành trình phù hợp, đảm bảo an toàn cho tàu và thuyền viên trên tàu.”

Căn cứ theo đặc điểm thời tiết biển thì vùng biển từ miền B vào miền N Việt Nam có tính chất gió mùa Đông Bắc trên vùng biển Việt Nam vào các tháng 10, 11, 12 và tháng 01, 02, đặc biệt thời tiết xấu vào các tháng 11, 12 và tháng 01 hàng năm.

Theo ghi nhận của báo cáo điều tra tai nạn hàng hải thì do có nhiều tàu cá trên tuyến hành trình nên tàu phải liên tục tránh va. Đến khoảng 12h cùng ngày (15/12/2023), xét thấy không đảm bảo an toàn cho tàu, thuyền trưởng cho tàu di chuyển cắt ra phía ngoài theo hướng 171° để tránh tàu cá, sau đó giữ nguyên hướng 167°, tại thời điểm này thời tiết biển có sóng gió nhẹ, các thiết bị trên tàu hoạt động ổn định, tốc độ tàu được duy trì trung bình khoảng 6,5 hải lý/giờ. Trong ngày 16/12/2023, các trang thiết bị hàng hải và động lực của tàu vẫn hoạt động ổn định, không có sự cố nào xảy ra. Như vậy, thuyền trưởng đã vạch định kế hoạch hành trình đúng quy định, nhưng do yếu tố khách quan phải tránh va nhiều tàu cá nên thuyền trưởng cho điều khiển tàu theo hướng xa dần bờ. Tàu hành trình ngoài phạm vi quy định do yếu tố khách quan, đây không phải hành động cố ý của thuyền trưởng cũng như thuyền viên tàu. Công ty T1 đã trao đổi với thuyền trưởng thì thuyền trưởng khẳng định không cố ý điều khiển tàu hành trình ngoài phạm vi quy định.

- Vụ chìm đắm này làm tàu Gia Bảo 19 bị tổn thất toàn bộ, không có khả năng trục vớt lên. Từ đó, Công ty T1 và Cảng vụ Hàng hải T2 đều đánh giá vụ việc của tàu Gia Bảo 19 bị chìm này thuộc loại tai nạn hàng hải đặc biệt nghiêm trọng theo khoản 3 Điều 4 của Thông tư quy định về báo cáo và điều tra tai nạn hàng hải số: 01/2020/TT-BGTVT ngày 20/01/2020 của Bộ G1.

- BHV nêu ra các căn cứ từ chối bồi thường:

+ “Các điểm loại trừ theo Quy tắc bảo hiểm hàng hóa vận chuyển trong lãnh thổ Việt Nam ban hành kèm theo Quyết định số 342/2019/QĐ-TGD-NV01 ngày 27/12/2019 của TGD Công ty CP B3:

“Điều 3. Loại trừ bảo hiểm

Trừ khi có thỏa thuận khác, BHV sẽ không chịu trách nhiệm đối với những mất mát, hư hỏng hay chi phí gây bởi:

3.3. Hành động xấu, cố ý hay hành vi phạm pháp của người được bảo hiểm hay người làm công cho họ;

3.8. Phương tiện vận chuyển không đủ khả năng lưu hành, không đảm bảo an toàn giao thông theo quy định của pháp luật hiện hành;

+ Cam kết về điều kiện phương tiện trong GCN bảo hiểm 1616HH03232607:

“Cam kết rằng phương tiện vận chuyển phải đủ điều kiện hoạt động và chở hàng theo quy định của đăng kiểm Việt Nam và phải được bảo hiểm trách nhiệm dân sự của chủ phương tiện đối với hàng hóa nhận chuyên chở”.

Về điểm loại trừ 3.3: Như nêu trên thì thuyền trưởng và các thuyền viên trên tàu không cố ý, không hành động xấu hay hành vi phạm pháp.

Công ty T1 là chủ hàng, người được bảo hiểm; Công ty Anh K là người vận chuyển; Công ty V2 là chủ tàu, người vận chuyển thực tế. Thuyền viên của tàu không do Công ty T1 quản lý, không làm công cho Công ty T1 mà làm công cho Công ty V2. Việc tàu đi ngoài vùng quy định, Công ty T1 hoàn toàn không được biết tại thời điểm đó. Nếu biết, Công ty T1 cũng không đồng ý cho việc hành trình ngoài phạm vi này. Vì vậy, việc tàu hành trình ngoài phạm vi quy định không phải là hành động, không phải tính toán của Công ty T1 hoặc người làm công cho Công ty T1.

Căn cứ điểm c khoản 10 Điều 33 Nghị định số 142/2017/NĐ-CP của Chính phủ về xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực hàng hải: Đối với hành vi tàu thuyền hoạt động không đúng vùng được phép hoạt động theo quy định sẽ bị xử phạt như sau: Phạt tiền từ 20 triệu đồng đến 30 triệu đồng đối với tàu thuyền có dung tích từ 500 GT đến dưới 3.000 GT.

Như vậy, thuyền viên tàu Gia Bảo 19 điều khiển tàu hành trình ngoài phạm vi cho phép là vi phạm về mặt hành chính, không phải hành vi bị nghiêm cấm theo Luật Hàng hải. Giả sử nếu có yếu tố cố ý của thuyền viên thì việc tàu đi ngoài phạm vi quy định cũng không phải là nguyên nhân gây ra tai nạn chìm tàu Gia Bảo 19. Nguyên nhân do sóng lớn, thời tiết không thuận lợi gây nên sự cố chìm tàu.

Như vậy BHV trích dẫn 03 căn cứ để từ chối bồi thường cho Công ty T1 là không có căn cứ, không đúng với thực tế vụ việc.

Ngoài ra, khi ký kết Hợp đồng nguyên tắc bảo hiểm hàng hoá số: 1616HDNT230005, Công ty T1 chưa được B4 hoặc cán bộ kinh doanh bảo hiểm của họ cung cấp cho quy tắc bảo hiểm, họ cũng chưa giải thích cho Công ty T1 về các điểm loại trừ của quy tắc bảo hiểm. Chỉ đến khi vụ việc xảy ra và BHV thông báo từ chối bồi thường, Công ty T1 mới được biết qua công văn của BHV gửi về các điểm loại trừ được BHV trích dẫn. BHV đã không thực hiện đúng quy định của pháp

luật tại điểm b khoản 2 Điều 20 của Luật Kinh doanh bảo hiểm: *Giải thích rõ ràng, đầy đủ cho bên mua bảo hiểm về quyền lợi bảo hiểm, điều khoản loại trừ trách nhiệm bảo hiểm, quyền và nghĩa vụ của bên mua bảo hiểm khi giao kết hợp đồng bảo hiểm.*

Tại phiên tòa, đại diện theo ủy quyền của bị đơn trình bày bổ sung các căn cứ từ chối bồi thường liên quan đến việc nguyên đơn không nộp đầy đủ hồ sơ yêu cầu bồi thường. Tuy nhiên, trong suốt quá trình nguyên đơn yêu cầu bồi thường thì chưa lần nào bị đơn có cuộc họp với nguyên đơn hoặc thông báo, hướng dẫn cho nguyên đơn phải giao nộp bổ sung giấy tờ gì, loại giấy tờ nào nguyên đơn nộp không hợp lệ... Bị đơn chỉ căn cứ vào các căn cứ nêu trên để từ chối bồi thường. Sau khi nhận được thông báo từ chối bồi thường của bị đơn ngày 28/10/2025 thì nguyên đơn đã có Công văn số 20112025/YC/CV ngày 20/11/2025 gửi bị đơn yêu cầu cung cấp hồ sơ, không đồng ý với thông báo từ chối bồi thường và thông báo việc khởi kiện.

* Nay nguyên đơn rút một phần yêu cầu khởi kiện. Cụ thể: Theo đơn khởi kiện nguyên đơn buộc BHV phải chi trả cho Công ty T1 các khoản tiền sau:

- Giá trị hàng hóa là than cám 8A vận chuyển trên tàu Gia Bảo 19 bị chìm. Hàng hoá này được bảo hiểm theo Giấy chứng nhận bảo hiểm hàng hoá vận chuyển nội địa số 1616HH03232607 do B4 cấp lúc 17h00 ngày 13/12/2023. Số tiền yêu cầu bồi thường là: 1.876.164.570 đồng.

- Lãi phát sinh vì BHV chậm trễ trong việc chi trả tiền bảo hiểm: Từ ngày Công ty T1 cung cấp đủ hồ sơ đòi bồi thường là ngày lập Công văn yêu cầu bồi thường (ngày 26/10/2025), cộng thêm 15 ngày là thời gian theo quy định BHV phải thanh toán tiền bồi thường theo Hợp đồng bảo hiểm, tính thêm 15 ngày nữa là 30 ngày, kể từ ngày 26/10/2025. Nên ngày tính lãi từ ngày 25/11/2025 cho đến ngày xét xử, tạm tính là 250 ngày, với lãi suất 10%/năm:

$$250 \text{ ngày} \times 10\%/365 \text{ ngày} \times 1.876.164.570 \text{ đồng} = 128.504.423 \text{ đồng.}$$

Nguyên đơn rút một phần yêu cầu khởi kiện về việc buộc bị đơn phải trả tiền lãi phát sinh, chỉ buộc bị đơn trả cho nguyên đơn số tiền bồi thường bảo hiểm là 1.876.164.570 đồng.

Tại Văn bản ý kiến của bị đơn ngày 05/02/2026, đại diện theo pháp luật của bị đơn trình bày:

Nguyên đơn chưa chứng minh được yêu cầu của mình là có căn cứ và hợp pháp.

BHV từ chối chi trả tiền bảo hiểm cho Công ty T1 là hoàn toàn có căn cứ và hợp pháp. Những căn cứ này đã được BHV nêu trong Thông báo từ chối bồi thường ngày 25/04/2025 của BHV gửi cho Công ty T1. Nội dung cụ thể như sau:

1. Căn cứ theo Báo cáo Điều tra tai nạn hàng hải tàu “Gia Bảo 19” số 284/BCĐTr- CVHHTTH ngày 12/03/2024 của Cảng vụ Hàng hải T2, nguyên nhân tồn thất có thể kết luận như sau:

“Tàu “Gia Bảo 19” hành trình trong điều kiện thời tiết nguy hiểm, sóng lớn tác động làm cho be chắn sóng mạn trái khu vực hầm hàng mũi không còn giữ được kết cấu ổn định ban đầu. Hậu quả, dưới sự tác động của sóng làm đứt gãy chân be chắn sóng, va đập vào ống thông hơi của các két dân phía mạn trái dẫn đến tại các vị trí đứt gãy, va đập có tiếp xúc với mặt boong đã không còn đảm bảo tính kín nước cho hầm hàng mũi, đây là nguyên nhân chính dẫn đến nước vào hầm hàng gây nghiêng, chúi mũi và chìm tàu. Đồng thời, do ảnh hưởng của sóng lớn, tàu bị lắc ngang mạnh, hàng hóa chuyên chở bị xô dịch làm cho tính ổn định của tàu giảm cũng là nguyên nhân gây tàu nghiêng.”

2. Căn cứ theo Chứng thư giám định số VT2335670 do Công ty K1 phát hành ngày 14/04/2025 đã bổ sung thêm nhận định về nguyên nhân tồn thất như sau:

“Tàu “Gia Bảo 19” đã hành trình ngoài vùng quy định, trong điều kiện thời tiết về sóng, gió vượt quá điều kiện được hoạt động theo quy định của Đăng kiểm Việt Nam quy định trong GCN phân cấp tàu cũng như quy định của Bộ G1 liên quan đến vùng hoạt động của tàu biển chở hàng. Thuyền trưởng và thuyền viên tàu đã cố ý trong việc hành trình này.

Tàu “Gia Bảo 19” đã bố trí đủ thuyền viên theo quy định trước khi hành trình. Nhưng, sau khi hành trình được khoảng 1 tiếng thì máy trưởng đã xin phép rời tàu. Từ lúc này, trên tàu đã thiếu máy trưởng (Chức danh rất quan trọng trên tàu).

Tàu có trọng tải toàn phần nhỏ (1.917,70 MT), nhưng tổng lượng hàng hóa với nước ngọt, nhiên liệu dự trữ (Chưa tính thủy thủ đoàn, vật phẩm tiếp tế, nước dân...) là: 1.903,21 tấn. Vì vậy, chắc chắn tàu có mớn chìm lớn, gần bằng với mớn quy định. Khi tàu gặp điều kiện thời tiết xấu sẽ ảnh hưởng lớn đến tàu vì mớn chìm của tàu lớn, sóng đánh mạnh và phủ lên hầm hàng. Trong khi hàng hóa là than cám 8A có tính ổn định kém, dễ bị xô dịch và có thể hóa lỏng nếu có nước chảy, ngấm vào hàng hóa. Nhưng, thuyền trưởng vẫn cho tàu hành trình trong điều kiện không thuận lợi về thời tiết, hàng hóa, tình trạng mớn của tàu. Việc hành trình này không đảm bảo an toàn giao thông theo quy định của pháp luật hiện hành. Từ đó dẫn đến tai nạn chìm tàu nêu trên.

Căn cứ theo Thông tư số: 01/2020/TT-BGTVT do Bộ G1 ban hành ngày 20/01/2020 thì vụ chìm đắm tàu “Gia Bảo 19” này thuộc loại tai nạn hàng hải đặc biệt nghiêm trọng.”

3. Từ những bằng chứng, phân tích đánh giá của Cảng vụ T2 và Công ty K1, BHV nhận định:

Trong chuyến hành trình, “Tàu Gia Bảo 19” không bố trí đủ thuyền viên theo quy định, thiếu vị trí máy trưởng dẫn tới không đảm bảo khả năng an toàn vận hành trang thiết bị trên tàu cũng như khả năng lưu hành của phương tiện.

Thuyền trưởng và thuyền viên tàu “Gia Bảo 19” đã cố ý điều khiển tàu hành trình ngoài vùng quy định của Đăng kiểm Việt Nam, vi phạm nghiêm trọng luật giao thông và pháp luật hiện hành trong điều kiện thời tiết nguy hiểm.

4. Các điểm loại trừ theo Quy tắc bảo hiểm hàng hóa vận chuyển trong lãnh thổ Việt Nam ban hành kèm theo quyết định số 342/2019/QĐ-TGD-NV01 ngày 27/12/2019 của Tổng Giám đốc Công ty Cổ phần B3 áp dụng cho chuyến hàng này:

“Điều 3. Loại trừ bảo hiểm

Trừ khi có thỏa thuận khác, BHV sẽ không chịu trách nhiệm đối với những mất mát, hư hỏng hay chi phí gây bởi:

3.3. Hành động xấu, cố ý hay hành vi phạm pháp của người được bảo hiểm hay người làm công cho họ.

3.8. Phương tiện vận chuyển không đủ khả năng lưu hành, không đảm bảo an toàn giao thông theo quy định của pháp luật hiện hành.

5. Cam kết về điều kiện phương tiện trong Giấy chứng nhận bảo hiểm 1616HH03232607:

“Cam kết rằng phương tiện vận chuyển phải đủ điều kiện hoạt động và chở hàng theo quy định của Đăng kiểm Việt Nam và phải được bảo hiểm trách nhiệm dân sự của chủ phương tiện đối với hàng hóa nhận chuyên chở”.

Từ những căn cứ trên, BHV đề nghị Tòa án không chấp nhận toàn bộ yêu cầu khởi kiện của nguyên đơn.

Quá trình giải quyết vụ án, người đại diện theo ủy quyền của bị đơn trình bày bổ sung:

Về tài liệu chứng cứ mà nguyên đơn cung cấp là bản phô tô Giấy chứng nhận bảo hiểm hàng hóa vận chuyển nội địa số 1616HH0323267: Hiện tại bị đơn không khẳng định có hay không có cấp giấy chứng nhận bảo hiểm này vì đây là nghĩa vụ chứng minh của nguyên đơn nên yêu cầu nguyên đơn cung cấp.

Về Quy tắc bảo hiểm hàng hóa vận chuyển trong lãnh thổ Việt Nam ban hành kèm theo quyết định số 342/2019/QĐ-TGD-NV01 ngày 27/12/2019 của Tổng Giám đốc Công ty Cổ phần B3 bị đơn đã gửi cho nguyên đơn khi ký hợp đồng bảo hiểm, và đăng tải trên cổng thông tin của Công ty. Bị đơn đã gửi cho Tòa án Vi bằng thể hiện việc đăng tải Quy định này trên cổng thông tin của bị đơn.

Tại Bản tự khai ghi ngày 09/6/2026 (Tòa án nhận vào ngày 11/6/2026) và tại phiên tòa, đại diện theo ủy quyền của bị đơn trình bày:

BHV có đầy đủ căn cứ pháp lý và căn cứ thực tế để từ chối bồi thường đối với yêu cầu của H. Các căn cứ này tồn tại độc lập với nhau và mỗi căn cứ đều đủ để làm phát sinh quyền từ chối bồi thường của BHV, bao gồm:

- H không chứng minh được tính toàn vẹn, đầy đủ và hợp lệ của bản giấy chứng nhận bảo hiểm mà H sử dụng làm căn cứ khởi kiện.
- Ngay cả trong trường hợp giả định rằng cho dù BHV không chứng minh được việc BHV đã giao và giải thích quy tắc bảo hiểm thì điều đó cũng không đồng nghĩa với việc BHV phải bồi thường cho tổn thất mà H yêu cầu.
- H đã mất quyền yêu cầu bồi thường.
- Hải Bình không cung cấp đầy đủ hồ sơ yêu cầu bồi thường.
- Hải Bình không chứng minh được hàng hóa đã được giao nhận lên tàu Gia Bảo 19.
- Hải Bình không chứng minh được giá trị hàng hóa bị thiệt hại.
- Hải Bình không áp dụng những biện pháp cần thiết để người được bảo hiểm có thể thực hiện quyền truy đòi người thứ ba.
- Ngay cả theo chính giấy chứng nhận bảo hiểm mà H xuất trình thì BHV cũng có căn cứ từ chối bồi thường.
- Áp dụng điều khoản loại trừ trong quy tắc bảo hiểm khi tổn thất xảy ra do tàu hoạt động vượt quá giới hạn an toàn được phép.
- H đã không phản đối việc từ chối bồi thường của BHV trong thời hạn quy định.

Tại phiên tòa đại diện theo ủy quyền của bị đơn tiếp tục trình bày bị đơn không khẳng định được có cấp giấy chứng nhận bảo hiểm cho nguyên đơn hay không và không khẳng định được có giao giấy chứng nhận bảo hiểm cho nguyên đơn hay không. Trường hợp bị đơn phải bồi thường bảo hiểm cho nguyên đơn thì việc yêu cầu người thứ ba bồi hoàn tiền bảo hiểm, bị đơn sẽ xem xét sau.

Quá trình giải quyết vụ án, Tòa án đã tổng đạt thông báo bổ sung người tham gia tố tụng và nhiều lần triệu tập họp lệ những người có quyền lợi, nghĩa vụ liên quan là Công ty Trách nhiệm hữu hạn Đ3 K và Công ty Trách nhiệm hữu hạn V2 nhưng đều vắng mặt và cũng không có văn bản trình bày ý kiến của mình đối với yêu cầu khởi kiện của nguyên đơn.

Với nội dung như trên, tại Bản án kinh doanh thương mại sơ thẩm số 24/2026/KDTM-ST ngày 12 tháng 06 năm 2026 của Tòa án nhân dân khu vực 3 - Hải Phòng, xử:

1. Đình chỉ xét xử một phần yêu cầu khởi kiện của nguyên đơn về việc buộc Tổng Công ty Cổ phần B2 phải trả cho Công ty Cổ phần T1 tiền lãi phát sinh do chậm trả tiền bảo hiểm là 128.504.423 đồng (*một trăm hai mươi tám triệu năm trăm linh tư nghìn bốn trăm hai mươi ba đồng*).

2. Chấp yêu cầu khởi kiện của nguyên đơn Công ty Cổ phần T1:

Buộc Tổng Công ty Cổ phần B2 phải trả cho Công ty Cổ phần T1 số tiền bảo hiểm là 1.876.164.570 đồng (*một tỷ tám trăm bảy mươi sáu triệu một trăm sáu mươi tư nghìn năm trăm bảy mươi đồng*).

Kể từ ngày tiếp theo của ngày xét xử sơ thẩm cho đến khi thi hành án xong, Tổng Công ty Cổ phần B2 còn phải chịu khoản tiền lãi của số tiền còn phải thi hành án theo mức lãi suất quy định tại khoản 2 Điều 468 của Bộ luật Dân sự.

* Sau khi xét xử sơ thẩm, bị đơn là Tổng công ty B2; địa chỉ: Tầng E Tòa nhà S, A đường C, phường H, thành phố Hà Nội kháng cáo đối với Bản án kinh doanh thương mại sơ thẩm số 24/2026/KDTM-ST ngày 12 tháng 06 năm 2026 của Tòa án nhân dân khu vực 3 - Hải Phòng. Đề nghị Tòa án cấp phúc thẩm sửa toàn bộ bản án sơ thẩm theo hướng không chấp nhận toàn bộ yêu cầu khởi kiện của nguyên đơn; hoặc hủy bản án sơ thẩm và đình chỉ giải quyết vụ án; hoặc hủy toàn bộ bản án sơ thẩm và chuyển hồ sơ vụ án cho Tòa án cấp sơ thẩm có thẩm quyền để giải quyết theo quy định pháp luật.

Tại giai đoạn phúc thẩm, bị đơn Tổng Công ty cổ phần B2 không cung cấp thêm được tài liệu, chứng cứ gì mới.

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

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

Về quan điểm đối với kháng cáo của bị đơn Tổng Công ty cổ phần B2:

Căn cứ vào các tài liệu có trong hồ sơ vụ án, kết quả tranh luận tại phiên tòa, căn cứ vào khoản 1 Điều 308 Bộ luật Tố tụng dân sự, đề nghị Hội đồng xét xử: Không chấp nhận kháng cáo của bị đơn Tổng Công ty cổ phần B2; giữ nguyên Bản án kinh doanh thương mại sơ thẩm số 24/2026/KDTM-ST ngày 12 tháng 06 năm 2026 của Tòa án nhân dân khu vực 3 - Hải Phòng.

Về án phí: Do yêu cầu kháng cáo của bị đơn không được chấp nhận nên Tổng Công ty cổ phần B2 phải chịu án phí kinh doanh phúc thẩm theo quy định.

NHẬN ĐỊNH CỦA TÒA ÁN:

- Về tố tụng:

[1] Về thẩm quyền giải quyết và quan hệ pháp luật tranh chấp: Đây là vụ án tranh chấp về hợp đồng bảo hiểm hàng hóa giữa Công ty Cổ phần T1 và Tổng Công ty cổ phần B2 theo quy định tại khoản 1 Điều 30 của Bộ luật Tố tụng dân sự. Do vụ án có kháng cáo nên thuộc thẩm quyền giải quyết của Tòa án nhân dân thành phố Hải Phòng theo điểm b khoản 1 Điều 38 của Bộ luật Tố tụng dân sự.

[2] Về sự vắng mặt của các đương sự: Những người có quyền lợi, nghĩa vụ liên quan Công ty TNHH Đ3 K và Công ty TNHH V2 đều vắng mặt không có lý do mặc dù đã được Tòa án triệu tập hợp lệ đến lần thứ hai. Do đó, Tòa án tiến hành xét xử vắng mặt những người có quyền lợi, nghĩa vụ liên quan theo khoản 3 Điều 228 của Bộ luật Tố tụng dân sự.

- Xét yêu cầu khởi kiện của nguyên đơn:

[3] Tại phiên toà, nguyên đơn rút một phần yêu cầu khởi kiện về việc yêu cầu bị đơn trả lãi của số tiền bảo hiểm. Xét việc rút một phần yêu cầu khởi kiện của nguyên đơn là tự nguyện, căn cứ khoản 2 Điều 244 của Bộ luật Tố tụng dân sự, Hội đồng xét xử chấp nhận và đình chỉ xét xử đối với phần yêu cầu nguyên đơn đã rút.

[4] Ngày 11/01/2023, B4 và Công ty T1 ký kết Hợp đồng nguyên tắc bảo hiểm hàng hóa số 1616HDNT230005 (sau đây viết là Hợp đồng). Nội dung của hợp đồng: Công ty B3 đồng ý nhận bảo hiểm cho hàng hóa của Công ty T1 theo như các điều khoản, các quy định đã nêu trong Hợp đồng và các quy định trong Đơn bảo hiểm/sửa đổi bổ sung (nếu có) cấp cho từng chuyến hàng. Hàng hóa được bảo hiểm: Than cám, than cục, than các loại...

[5] Xét tính hợp pháp của Hợp đồng: Người tham gia Hợp đồng có năng lực hành vi dân sự, hoàn toàn tự nguyện. Về nội dung của Hợp đồng: Ngoại trừ điều khoản thỏa thuận về Tòa án có thẩm quyền giải quyết tranh chấp không phù hợp với quy định của pháp luật như nêu tại nhận định [1] thì các thỏa thuận khác của các bên và mục đích của hợp đồng là không vi phạm điều cấm của pháp luật, không trái đạo đức xã hội; phù hợp với quy định của pháp luật tại Điều 117 của Bộ luật Dân sự, các điều 16, 17 của Luật Kinh doanh bảo hiểm. Về hình thức của Hợp đồng phù hợp với quy định tại Điều 119 của Bộ luật Dân sự và Điều 18 của Luật Kinh doanh bảo hiểm. Như vậy, ngoại trừ điều khoản thỏa thuận về thẩm quyền Tòa án giải quyết tranh chấp thì các điều khoản khác của Hợp đồng phù hợp với quy định của pháp luật nên phát sinh hiệu lực đối với các bên.

[6] Xét việc thực hiện Hợp đồng của các bên: Nguyên đơn cung cấp cho Tòa án bản phô tô Giấy chứng nhận bảo hiểm hàng hóa vận chuyển nội địa số 1616HH03232607 với nội dung: Cấp tại Công ty B3 vào lúc 17h00 ngày 13/12/2023; người được bảo hiểm: Công ty T1; tên phương tiện: G; số tiền bảo hiểm: 100%CF= 1.876.164.570 đồng; đối tượng bảo hiểm: Than cám 8A, khối lượng 1881,81 tấn, hóa đơn số 6C23NYY/27; phí bảo hiểm: 1.023.363 đồng; thuế GTGT: 102.336

đồng, tổng: 1.125.699 đồng, thời hạn thanh toán: Theo hợp đồng nguyên tắc. Đại diện theo ủy quyền của nguyên đơn trình bày bị đơn chỉ gửi bản scan Giấy chứng nhận bảo hiểm cho nguyên đơn, không gửi bản chính cho nguyên đơn. Tòa án đã yêu cầu bị đơn cung cấp bản sao (có công chứng hoặc chứng thực hợp pháp) Giấy chứng nhận bảo hiểm nhưng bị đơn không cung cấp và đại diện theo ủy quyền của bị đơn trình bày bị đơn không khẳng định có hay không có cấp giấy chứng nhận bảo hiểm số 1616HH03232607. Tuy nhiên, căn cứ Giấy báo nợ của Ngân hàng TMCP C, và Hóa đơn GTGT ký hiệu: 1K23TBH, số 00004116 ngày 19/12/2023 thể hiện: Ngày 17/12/2023, Công ty T1 đã thanh toán tiền phí bảo hiểm tàu Gia Bảo 19 cho B4 số tiền là 1.125.699 đồng; phù hợp với nội dung Giấy chứng nhận bảo hiểm hàng hóa vận chuyển nội địa số 1616HH03232607. Mặt khác, tại Văn bản ý kiến của bị đơn ngày 05/02/2026, đại diện theo pháp luật của bị đơn cũng trình bày một trong các căn cứ để từ chối thanh toán tiền bảo hiểm cho nguyên đơn là Cam kết về điều kiện phương tiện trong Giấy chứng nhận bảo hiểm 1616HH03232607, với nội dung như nêu tại bản phôi Giấy chứng nhận bảo hiểm 1616HH03232607 nguyên đơn đã nộp cho Tòa án như nêu trên. Như vậy, có đủ căn cứ xác định BHV đã cấp Giấy chứng nhận bảo hiểm hàng hóa vận chuyển nội địa số 1616HH03232607 ngày 13/12/2023 cho Công ty T1 (sau đây viết là Giấy chứng nhận bảo hiểm). Trường hợp, Công ty T1 chưa nhận được bản chính của Giấy chứng nhận bảo hiểm thì có quyền yêu cầu BHV cung cấp theo Điều 18 và điểm c khoản 1 Điều 21 của Luật Kinh doanh bảo hiểm. Việc đại diện của bị đơn trình bày nguyên đơn không chứng minh được tính toàn vẹn, đầy đủ và hợp lệ của giấy chứng nhận bảo hiểm là không có căn cứ.

[7] Về đối tượng bảo hiểm: Theo Giấy chứng nhận bảo hiểm thì đối tượng bảo hiểm là: Than cám 8A, khối lượng 1881,81 tấn. Theo Hợp đồng vận chuyển số: 06/HĐVC/HB-AK ngày 10/12/2023, Công ty T1 thuê Công ty Đ3 K vận chuyển hàng hoá than cám, khối lượng: 1.900 tấn $\pm 10\%$ từ cảng thuộc huyện T, Hải Phòng đến cảng thuộc tỉnh Đồng Nai. Phương tiện vận chuyển là tàu Gia Bảo 19. Theo Hợp đồng vận chuyển số: 30-2-23/HĐVC/VTAK-HN ngày 20/09/2023, Công ty Đ3 K đã thuê chủ tàu Gia Bảo 19 là Công ty V2 vận chuyển hàng hoá này trên tàu Gia Bảo 19. Theo Phiếu xuất kho kiêm vận chuyển nội bộ điện tử ký hiệu 6C23NYY, số 27 ngày 13/12/2023, Lệnh điều động ngày 13/12/2023, của Công ty T1; Biên bản giao nhận hàng hóa hồi 14 giờ 00 phút ngày 13/12/2023 tại Cảng thủy nội địa G- TP ., giữa Công ty T1 và Công ty Đ3 K và Giấy chứng nhận số: 47-DV/quaccontrol/2023 do Công ty Cổ phần G (Quaccontrol) cấp ngày 13/12/2023; Giấy phép rời cảng số 1800903 ngày 13/12/2023 của đại diện Cảng vụ Đường thủy nội địa Đ4 cấp, thể hiện: Công ty T1 đã bàn giao 1.881,81 tấn than cám 8A, được xếp xuống tàu Gia Bảo 19 vào ngày 13/12/2023. Như vậy, đối tượng bảo hiểm là than cám 8A, khối lượng 1881,81 tấn được xếp xuống tàu Gia Bảo 19 vào ngày 13/12/2023. Việc bị

đơn trình bày nguyên đơn không chứng minh được hàng hóa đã được giao nhận lên tàu Gia Bảo 19 là không có căn cứ.

[8] Về sự kiện bảo hiểm: Theo Báo cáo điều tra tai nạn hàng hải tàu Gia Bảo 19 bị chìm đắm trên vùng biển tỉnh Thừa Thiên Huế số 284/BCĐTr- CVHHTTH ngày 12/3/2024 của Cảng vụ Hàng hải T2 (sau đây viết là Báo cáo điều tra tai nạn tàu Gia Bảo): Tàu Gia Bảo 19 thuộc Công ty V2 vận chuyển 1881,81 tấn than cám từ cảng thủy nội địa G - Hải Phòng đến cảng khu vực Đồng Nai trả hàng. Ngày 17/12/2023, khi tàu hành trình qua vùng biển tỉnh Thừa Thiên Huế đã xảy ra tai nạn chìm tàu.

[9] Về nguyên nhân tổn thất: Nguyên đơn và bị đơn đều không có ý kiến phản đối đối với Báo cáo điều tra tai nạn hàng hải tàu Gia Bảo 19 bị chìm đắm trên vùng biển tỉnh Thừa Thiên Huế số 284/BCĐTr- CVHHTTH ngày 12/3/2024 của Cảng vụ Hàng hải T2 và Chứng thư giám định, số tham chiếu: VT2335670, ngày giám định 22/12/2023, ngày cấp 14/4/2025 của Công ty TNHH K1, với nội dung như sau:

Tàu Gia Bảo 19 hành trình trong điều kiện thời tiết nguy hiểm, sóng lớn tác động làm cho be chắn sóng mạn trái khu vực hầm hàng mũi không còn giữ được kết cấu ổn định ban đầu. Hậu quả, dưới sự tác động của sóng làm đứt gãy chân be chắn sóng, va đập vào ống thông hơi của các két dẫn phía mạn trái dẫn đến tại các vị trí đứt gãy, va đập có tiếp xúc với mặt boong đã không còn đảm bảo tính kín nước cho hầm hàng mũi, đây là nguyên nhân chính dẫn đến nước vào hầm hàng gây nghiêng, chúi mũi và chìm tàu. Đồng thời, do ảnh hưởng của sóng lớn, tàu bị lắc ngang mạnh, hàng hoá chuyên chở bị xô dịch làm cho tính ổn định của tàu giảm cũng là nguyên nhân gây tàu nghiêng.

Tàu Gia Bảo 19 đã hành trình ngoài vùng quy định, trong điều kiện thời tiết về sóng, gió vượt quá điều kiện được hoạt động theo quy định của Đăng kiểm Việt Nam quy định trong GCN phân cấp tàu cũng như quy định của Bộ G1 liên quan đến vùng hoạt động của tàu biển chở hàng. Thuyền trưởng và thuyền viên tàu đã cố ý trong việc hành trình này.

Tàu Gia Bảo 19 đã bố trí đủ thuyền viên theo quy định trước khi hành trình. Nhưng, sau khi hành trình được khoảng 1 tiếng thì máy trưởng đã xin phép rời tàu. Từ lúc này, trên tàu đã thiếu máy trưởng (Chức danh rất quan trọng trên tàu).

Tàu có trọng tải toàn phần nhỏ (1.917,70 MT), nhưng tổng lượng hàng hoá với nước ngọt, nhiên liệu dự trữ (Chưa tính thủy thủ đoàn, vật phẩm tiếp tế, nước dẫn...) là: 1.903,21 Tấn. Vì vậy, chắc chắn tàu có mớn chìm lớn, gần bằng với mớn quy định. Khi tàu gặp điều kiện thời tiết xấu sẽ ảnh hưởng lớn đến tàu vì mớn chìm của tàu lớn, sóng đánh mạnh và phủ lên hầm hàng. Trong khi hàng hoá là than cám 8A có tính ổn định kém, dễ bị xô dịch và có thể hoá lỏng nếu có nước chảy, ngấm vào hàng hoá. Nhưng, thuyền trưởng vẫn cho tàu hành trình trong điều kiện không

thuận lợi về thời tiết, hàng hoá, tình trạng mớn của tàu. Việc hành trình này không đảm bảo an toàn giao thông theo quy định của pháp luật hiện hành. Từ đó dẫn đến tai nạn chìm tàu nêu trên.

Căn cứ theo Thông tư số 01/2020/TT-BGTVT do Bộ GTVT ban hành ngày 20/01/2020 thì vụ chìm đắm tàu Gia Bảo 19 này thuộc loại tai nạn hàng hải đặc biệt nghiêm trọng.

[10] Về điều khoản loại trừ trách nhiệm bảo hiểm:

[10.1] Theo điểm 3.2 Điều 3 của Hợp đồng quy định về điều khoản loại trừ bảo hiểm:

- “- Điều khoản loại trừ rủi ro Rò rỉ và ô nhiễm
- Điều khoản loại trừ Trách nhiệm
- Điều khoản loại trừ Chiến tranh
- Điều khoản loại trừ rủi ro Khủng bố
- Điều khoản loại trừ rủi ro về Ô nhiễm phóng xạ, vũ khí hóa học, sinh học, sinh hóa, vũ khí điện từ
- Điều khoản loại trừ rủi ro Năng lượng hạt nhân
- Điều khoản loại trừ rủi ro Chính trị, bảo lãnh tài chính & rủi ro tín dụng
- Điều khoản loại trừ Nguy hại công nghệ thông tin
- Điều khoản loại trừ Phi hàng hải (Hàng hóa)
- Điều khoản loại trừ Tấn công điều khiển
- Điều khoản Kết thúc hành trình (Khủng bố) JC2009/056
- Điều khoản kết thúc hành trình (Khủng bố) JC2001/056 sửa đổi
- Sửa đổi bổ sung nhận diện ngày điện từ - C (XLEDRC)
- Điều khoản loại trừ & Giới hạn do bị trừng phạt theo các lệnh cấm vận – JC2010/214 - 11/8/2010
- Cam kết hàng hóa được xếp trong hầm hàng trừ khi hàng hóa đã được đóng trong container hoặc đóng gói đặc biệt”.

[10.2] Về Quy tắc về bảo hiểm hàng hóa vận chuyển trong lãnh thổ Việt Nam của BHV được ban hành kèm theo QĐ số 342/2019/QĐ-TGD-NV01 ngày 27/12/2019 của Công ty Cổ phần B3 (sau đây viết là Quy tắc bảo hiểm của BHV) được quy định tại mục 3.1 Điều 3 của Hợp đồng về điều kiện bảo hiểm, không được quy định tại mục 3.2 Điều 3 của Hợp đồng về điều khoản loại trừ bảo hiểm. Người đại diện theo ủy quyền của bị đơn trình bày đã gửi Quy tắc bảo hiểm của BHV cho nguyên đơn khi ký hợp đồng bảo hiểm, nhưng không có tài liệu, chứng cứ chứng

minh. Đồng thời việc đăng tải Quy tắc bảo hiểm của BHV trên công thông tin của BHV cũng không được thể hiện trong hợp đồng. Mặt khác, nguyên đơn trình bày không được bị đơn cung cấp quy tắc bảo hiểm, cũng chưa được giải thích về các điểm loại trừ của quy tắc bảo hiểm. BHV đã không thực hiện đúng nghĩa vụ theo khoản 2 Điều 19 của Luật Kinh doanh bảo hiểm: Trường hợp có điều khoản loại trừ trách nhiệm bảo hiểm doanh nghiệp bảo hiểm phải quy định rõ trong hợp đồng bảo hiểm, phải giải thích rõ ràng, đầy đủ và có bằng chứng xác nhận việc bên mua bảo hiểm đã được doanh nghiệp bảo hiểm giải thích đầy đủ và hiểu rõ nội dung này khi giao kết hợp đồng bảo hiểm.

[10.3] Ngoài ra đối với các căn cứ loại trừ bảo hiểm theo Quy tắc bảo hiểm của BHV mà bị đơn trình bày để loại trừ trách nhiệm bảo hiểm đối với nguyên đơn như sau:

“Điều 3. Loại trừ bảo hiểm

Trừ khi có thỏa thuận khác, BHV sẽ không chịu trách nhiệm đối với những mất mát, hư hỏng hay chi phí gây bởi:

3.3. Hành động xấu, cố ý hay hành vi phạm pháp của người được bảo hiểm hay người làm công cho họ.

3.8. Phương tiện vận chuyển không đủ khả năng lưu hành, không đảm bảo an toàn giao thông theo quy định của pháp luật hiện hành”.

Về căn cứ 3.3: Từ mục [6] xét nguyên nhân xảy ra tổn thất được viện dẫn đến hành vi của thuyền trưởng, thuyền viên của tàu Gia Bảo 19, chủ tàu là Công ty V2. Vì vậy, cần chấp nhận quan điểm của nguyên đơn: Thuyền viên của tàu Gia Bảo 19 không do Công ty T1 quản lý, không làm công cho Công ty T1 mà làm công cho Công ty V2. Việc tàu hành trình ngoài phạm vi quy định không phải là hành động, không phải tính toán của Công ty T1 hoặc người làm công cho Công ty T1.

Về căn cứ 3.8: Theo Báo cáo điều tra tai nạn hàng hải tàu Gia Bảo 19 thì tàu Gia Bảo 19 có đầy đủ giấy chứng nhận về đăng ký, đăng kiểm theo quy định và còn hiệu lực. Tàu được đại diện Cảng vụ Đường thủy nội địa Đ4 (thuộc Cảng vụ Đường thủy nội địa khu vực I) cấp Giấy phép rời cảng ngày 13/12/2023.

Như vậy, việc bị đơn căn cứ các điểm 3.3, 3.8 nêu trên để loại trừ trách nhiệm bảo hiểm là không có căn cứ.

[10.4] Đối với căn cứ loại trừ bảo hiểm theo Giấy chứng nhận bảo hiểm 1616HH03232607: “Cam kết rằng phương tiện vận chuyển phải đủ điều kiện hoạt động và chở hàng theo quy định của Đăng kiểm Việt Nam và phải được bảo hiểm trách nhiệm dân sự của chủ phương tiện đối với hàng hóa nhận chuyên chở”. Xét Công ty V2 chủ tàu Gia Bảo 19 có Giấy chứng nhận bảo hiểm tàu thuyền số 69/23/HD-TT.3/057-KDBH05 ngày 17/4/2023 của Tổng Công ty Cổ phần B5 (bảo

hiểm trách nhiệm dân sự), thời hạn bảo hiểm: Từ 00h00 ngày 05/5/2023 đến 23h59 ngày 04/5/2024. Và từ nhận định [9.3] thì tàu Gia Bảo 19 có đủ điều kiện hoạt động và chở hàng theo quy định. Như vậy, bị đơn căn cứ điều khoản này để loại trừ trách nhiệm bảo hiểm là không có căn cứ.

[10.5] Từ các nhận định [10.1] đến [10.4], xét nguyên nhân xảy ra vụ tai nạn tàu Gia Bảo 19 không thuộc một trong các căn cứ loại trừ trách nhiệm bảo hiểm theo điểm 3.2 Điều 3 của Hợp đồng và Giấy chứng nhận bảo hiểm 1616HH03232607. Bị đơn đã vi phạm nghĩa vụ giải thích điều khoản loại trừ trách nhiệm bảo hiểm quy định trong Quy tắc bảo hiểm của BHV. Mặt khác, các điểm loại trừ bị đơn căn cứ theo Quy tắc bảo hiểm BHV để loại trừ bảo hiểm đối với nguyên đơn cũng không có căn cứ. Như vậy, căn cứ điểm d khoản 2 Điều 20, điểm e khoản 21 Luật Kinh doanh bảo hiểm, bị đơn phải trả tiền bảo hiểm hàng hóa cho nguyên đơn theo Hợp đồng bảo hiểm đã ký kết.

[11] Giá trị và số tiền bảo hiểm: Theo Chứng thư thẩm định thì hàng hóa trên tàu Gia Bảo 19 được xem xét tổn thất toàn bộ thực tế. Điều 51 của 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*. Theo điểm 2.1 Điều 2 của Hợp đồng các bên thỏa thuận: Giá trị và số tiền bảo hiểm cho từng chuyến hàng được tính tối đa bằng 110% giá trị hàng hóa tham gia bảo hiểm vận chuyển *ghi trên hóa đơn hay phiếu xuất kho của người được bảo hiểm*. Việc bị đơn trình bày nguyên đơn không chứng minh được giá trị hàng hóa bị thiệt hại là không có căn cứ.

[12] Về các căn cứ bị đơn từ chối bồi thường cho nguyên đơn liên quan đến hồ sơ yêu cầu bồi thường: Xét bản chính Giấy chứng nhận bảo hiểm là tài liệu cần thiết có trong hồ sơ yêu cầu bồi thường. Tuy nhiên, nguyên đơn trình bày bị đơn chưa cung cấp bản chính Giấy chứng nhận bảo hiểm cho nguyên đơn. Bị đơn trình bày không khẳng định được có cấp Giấy chứng nhận bảo hiểm cho nguyên đơn hay không và không khẳng định được có giao bản chính Giấy chứng nhận bảo hiểm cho nguyên đơn hay không, nhưng lại từ chối bồi thường bảo hiểm cho nguyên đơn với lý do không cung cấp đầy đủ hồ sơ yêu cầu bồi thường. Mặt khác, tại Công văn số 057/2025/CV-TGD-HH ngày 25/4/2025 về việc bị đơn thông báo từ chối bồi thường bảo hiểm cho nguyên đơn và trong suốt quá trình hai bên liên hệ làm việc với nhau về việc bồi thường bảo hiểm thì bị đơn cũng chưa lần nào đưa ra căn cứ từ chối bồi thường là do bị đơn không nộp đủ hồ sơ bồi thường và yêu cầu nguyên đơn phải nộp bổ sung các tài liệu nào còn thiếu của hồ sơ yêu cầu bồi thường. Theo điểm 7.1 Điều 7 của Hợp đồng quy định: Người bảo hiểm phải hướng dẫn Người được bảo hiểm làm các thủ tục cần thiết để hoàn chỉnh hồ sơ đòi bồi thường. Vì vậy, các căn cứ từ

chối bồi thường của bị đơn liên quan đến hồ sơ yêu cầu bồi thường không được chấp nhận.

[13] Về việc bị đơn cho rằng nguyên đơn không phản đối việc từ chối bồi thường của bị đơn trong thời hạn quy định: Ngày 25/4/2025 BHV ban hành Thông báo từ chối bồi thường. Theo bị đơn trình bày BHV đã gửi Thông báo này cho nguyên đơn qua dịch vụ bưu chính viễn thông, có xác nhận phát thành công vào ngày 29/4/2025 và gửi qua email cho nguyên đơn ngày 28/10/2025. Tuy nhiên, theo tài liệu thể hiện nội dung phát thư thành công thì không thể hiện tài liệu gửi là tài liệu gì. Nguyên đơn trình bày nguyên đơn không nhận được bản chính Thông báo này qua bưu điện mà chỉ nhận được qua email vào ngày 28/10/2025. Như vậy, chỉ có căn cứ xác định nguyên đơn nhận được thông báo từ chối bồi thường của bị đơn vào ngày 28/10/2025. Ngày 20/11/2025 nguyên đơn có Công văn số 20112025/YC/CV không đồng ý với thông báo từ chối bồi thường của bị đơn. Như vậy, nguyên đơn không vi phạm thời hạn phản đối việc từ chối bồi thường theo điểm 8.7 của Quy tắc bảo hiểm: *“Trong thời hạn 30 ngày kể từ ngày nhận được thông báo bồi thường hoặc từ chối bồi thường của BHV mà Người được bảo hiểm không có ý kiến bằng văn bản thì xem như đã đồng ý với phương án giải quyết bồi thường của BHV và vụ khiếu nại đó coi như đã kết thúc”*. Mặt khác như đã nêu tại mục [10.2] thì BHV đã vi phạm nghĩa vụ giải thích Quy tắc bảo hiểm cho nguyên đơn. Vì vậy, bị đơn từ chối bồi thường theo căn cứ này là không được chấp nhận.

[14] Về quyền truy đòi người thứ ba: Bị đơn cho rằng nguyên đơn không áp dụng biện pháp cần thiết để người bảo hiểm có thể thực hiện quyền truy đòi người thứ ba. Cụ thể không thực hiện các hành động pháp lý để đòi các bên vận chuyển bồi thường. Xét: Theo điểm e Điều 21 Luật Kinh doanh bảo hiểm quy định bên mua bảo hiểm có quyền: Yêu cầu doanh nghiệp bảo hiểm bồi thường, trả tiền bảo hiểm khi xảy ra sự kiện bảo hiểm. Điểm e Điều 20 Luật Kinh doanh bảo hiểm quy định doanh nghiệp bảo hiểm có quyền: Yêu cầu người thứ ba bồi hoàn số tiền mà doanh nghiệp B6 đã bồi thường cho người được bảo hiểm đối với thiệt hại về tài sản do người thứ ba gây ra. Điều 54 Luật Kinh doanh bảo hiểm quy định: Khi xảy ra sự kiện bảo hiểm, trường hợp người thứ ba có trách nhiệm bồi thường do hành vi gây thiệt hại cho người được bảo hiểm thì thực hiện như sau: Sau khi doanh nghiệp bảo hiểm trả tiền bồi thường, người được bảo hiểm có trách nhiệm chuyển cho doanh nghiệp bảo hiểm quyền yêu cầu người thứ ba bồi hoàn số tiền mà doanh nghiệp đã bồi thường. Như vậy, nguyên đơn không buộc phải có nghĩa vụ yêu cầu người vận chuyển bồi thường thiệt hại về hàng hóa trước khi yêu cầu bị đơn bồi thường bảo hiểm. Mặt khác, ngày 17/12/2023 khi sự kiện bảo hiểm xảy ra, nguyên đơn có Thông báo tổn thất cùng ngày 17/12/2023 gửi người vận chuyển, BHV H và các bên liên quan. Ngày 20/12/2023 nguyên đơn có T dự kháng gửi Công ty Đ3 K và chủ tàu Gia Bảo 19 thông báo về tổn thất xảy ra đối với lô hàng vận chuyển trên

tàu Gia Bảo 19 và bảo lưu quyền khiếu nại đối với tổn thất. Như vậy, nguyên đơn đã thực hiện các biện pháp cần thiết để bị đơn có thể thực hiện quyền truy đòi người thứ ba. Vì vậy, bị đơn đưa ra căn cứ liên quan đến việc truy đòi người thứ ba để từ chối bồi thường bảo hiểm cho nguyên đơn là không được chấp nhận.

[15] Từ các nhận định trên xét cần chấp nhận yêu cầu bồi thường bảo hiểm của nguyên đơn, buộc bị đơn phải trả cho nguyên đơn số tiền bảo hiểm là 1.876.164.570 đồng.

[16] Về nghĩa vụ chậm thi hành án: Theo quy định tại điểm a khoản 1 Điều 13 Nghị quyết số 01/2019/NQ- HĐTP, kể từ ngày tiếp theo của ngày xét xử sơ thẩm cho đến khi thi hành án xong bị đơn còn phải chịu khoản tiền lãi của số tiền còn phải thi hành án theo mức lãi suất quy định tại khoản 2 Điều 468 của Bộ luật Dân sự.

[17] Sau khi xét xử sơ thẩm, bị đơn Tổng Công ty cổ phần B2; địa chỉ: Tầng E Tòa nhà S, A đường C, phường H, thành phố Hà Nội có đơn kháng cáo đối với Bản án kinh doanh thương mại sơ thẩm số 24/2026/KDTM-ST ngày 12 tháng 6 năm 2026 của Tòa án nhân dân khu vực 3 - Hải Phòng, đề nghị Tòa án cấp phúc thẩm: Sửa toàn bộ bản án sơ thẩm theo hướng không chấp nhận toàn bộ yêu cầu khởi kiện của nguyên đơn; hoặc hủy bản án sơ thẩm và đình chỉ giải quyết vụ án; hoặc hủy toàn bộ bản án sơ thẩm và chuyển hồ sơ vụ án cho Tòa án cấp sơ thẩm có thẩm quyền để giải quyết theo quy định pháp luật.

Tại giai đoạn phúc thẩm, bị đơn Tổng Công ty cổ phần B2 không cung cấp thêm được tài liệu, chứng cứ gì mới làm căn cứ cho HĐXX xem xét kháng cáo của mình.

Xét thấy, không có căn cứ để chấp nhận kháng cáo của bị đơn Tổng Công ty cổ phần B2; giữ nguyên Bản án kinh doanh thương mại sơ thẩm số 24/2026/KDTM-ST ngày 12 tháng 6 năm 2026 của Tòa án nhân dân khu vực 3 - Hải Phòng theo quy định tại khoản 1 Điều 308 của Bộ luật Tố tụng dân sự.

[18] Về án phí: Căn cứ khoản 2 Điều 26, khoản 1 Điều 29 của 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,

Về án phí sơ thẩm: Do toàn bộ yêu cầu khởi kiện của nguyên đơn Công ty Cổ phần T1 được chấp nhận nên bị đơn phải chịu toàn bộ án phí kinh doanh thương mại sơ thẩm số tiền là:

$36.000.000 \text{ đồng} + 3\% \times (1.876.164.570 \text{ đồng} - 800.000.000 \text{ đồng}) = 68.284.937 \text{ đồng}$ (sáu mươi tám triệu hai trăm tám mươi tư nghìn chín trăm ba mươi bảy đồng).

Về án phí phúc thẩm: Do yêu cầu kháng cáo của bị đơn không được chấp nhận nên bị đơn Tổng Công ty cổ phần B2 phải chịu án phí kinh doanh thương mại phúc

thẩm số tiền là 2.000.000 đồng. Đối trừ với tiền tạm ứng án phí phúc thẩm Tổng Công ty cổ phần B2 đã nộp là 2.000.000 đồng theo Biên lai thu tạm ứng án phí, lệ phí Tòa án số 0007669 ngày 19 tháng 06 năm 2026 tại Phòng Thi hành án dân sự khu vực 3 - Hải Phòng. Tổng Công ty Cổ phần B2 đã nộp đủ tiền án phí kinh doanh thương mại phúc thẩm.

Vì các lẽ trên,

QUYẾT ĐỊNH:

Căn cứ vào khoản 1 Điều 30, điểm b khoản 1 Điều 38, Điều 147, Điều 148, khoản 3 Điều 228, khoản 2 Điều 244, Điều 273, khoản 1 Điều 308 Bộ luật Tố tụng dân sự;

Căn cứ vào các điều 117, 119 của Bộ luật Dân sự;

Căn cứ các vào các điều 16, 17, 18, 19, 20, 21, 31, 45 và 51 của Luật Kinh doanh bảo hiểm;

Căn cứ vào khoản 2 Điều 26; khoản 1 Điều 29 của Nghị quyết 326/2016/UBTVQH14 ngày 30 tháng 12 năm 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: Không chấp nhận kháng cáo của bị đơn Tổng Công ty cổ phần B2; giữ nguyên Bản án kinh doanh thương mại sơ thẩm số 24/2026/KDTM-ST ngày 12 tháng 6 năm 2026 của Tòa án nhân dân khu vực 3 - Hải Phòng.

1. Đình chỉ xét xử một phần yêu cầu khởi kiện của nguyên đơn về việc buộc Tổng Công ty Cổ phần B2 phải trả cho Công ty Cổ phần T1 tiền lãi phát sinh do chậm trả tiền bảo hiểm là 128.504.423 đồng (*một trăm hai mươi tám triệu năm trăm linh tư nghìn bốn trăm hai mươi ba đồng*).

2. Chấp yêu cầu khởi kiện của nguyên đơn Công ty Cổ phần T1:

Buộc Tổng Công ty Cổ phần B2 phải trả cho Công ty Cổ phần T1 số tiền bảo hiểm là 1.876.164.570 đồng (*một tỷ tám trăm bảy mươi sáu triệu một trăm sáu mươi tư nghìn năm trăm bảy mươi đồng*).

Kể từ ngày tiếp theo của ngày xét xử sơ thẩm cho đến khi thi hành án xong, Tổng Công ty Cổ phần B2 còn phải chịu khoản tiền lãi của số tiền còn phải thi hành án theo mức lãi suất quy định tại khoản 2 Điều 468 của Bộ luật Dân sự.

3. Về án phí:

Về án phí sơ thẩm: Bị đơn Tổng Công ty Cổ phần B2 phải chịu án phí kinh doanh thương mại sơ thẩm số tiền là 68.284.937 đồng (*sáu mươi tám triệu hai trăm tám mươi tư nghìn chín trăm ba mươi bảy đồng*).

Trả lại cho nguyên đơn Công ty Cổ phần T1 số tiền tạm ứng án phí sơ thẩm đã nộp là 36.046.000 đồng (*ba mươi sáu triệu không trăm bốn mươi sáu nghìn đồng*) theo Biên lai thu tạm ứng án phí, lệ phí Tòa án số 0000622 ngày 14 tháng 01 năm 2026 tại Thi hành án dân sự thành phố Hải Phòng.

Về án phí phúc thẩm: Bị đơn Tổng Công ty Cổ phần B2 phải chịu án phí kinh doanh thương mại phúc thẩm số tiền là 2.000.000 đồng. Đối trừ với tiền tạm ứng án phí phúc thẩm Tổng Công ty cổ phần B2 đã nộp là 2.000.000 đồng theo Biên lai thu tạm ứng án phí, lệ phí Tòa án số 0007669 ngày 19 tháng 06 năm 2026 tại Phòng Thi hành án dân sự khu vực 3 - Hải Phòng. Tổng Công ty Cổ phần B2 đã nộp đủ tiền án phí kinh doanh thương mại phúc thẩm.

4. 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 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 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 có hiệu lực kể từ ngày tuyên án.

Nơi nhận:

- VKSND TP Hải Phòng;
- TAND khu vực 3 - Hải Phòng;
- Phòng THADS khu vực 3 - Hải Phòng;
- Các đương sự;
- Lưu: Hồ sơ vụ án, HCTP.

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

Nguyễn Hồng Giang