

Bản án số: 08/2024/DS-PT
Ngày 06-6-2024
V/v tranh chấp về hợp đồng bảo hiểm

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: Bà Đặng Hồ Diệp

Các Thẩm phán: Ông Nguyễn Quang Kiên

Bà Nguyễn Thị Bích Thủy

- Thư ký phiên tòa: Bà Nguyễn Hà Phương - 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 06 tháng 6 năm 2024, 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 02/2024/TLPT-KDTM ngày 04 tháng 4 năm 2024 về việc “Tranh chấp về hợp đồng bảo hiểm”.

Do Bản án kinh doanh thương mại sơ thẩm số 01/2024/KDTM-ST ngày 05 tháng 02 năm 2024 của Tòa án nhân dân quận Hải An, thành phố Hải Phòng bị kháng cáo.

Theo Quyết định đưa vụ án ra xét xử phúc thẩm số 09/2024/QĐ-PT ngày 23 tháng 5 năm 2024 và Thông báo thay đổi thời gian mở phiên tòa số 05/TB-TKT ngày 03 tháng 6 năm 2024, giữa các đương sự:

- Nguyên đơn: Công ty TNHH Vận tải P; địa chỉ trụ sở: Xóm 31, xã Hải Minh, huyện Hải Hậu, tỉnh Nam Định.

Người đại diện hợp pháp của nguyên đơn: Ông Hoàng Văn T; địa chỉ: Xóm 31, xã Hải Minh, huyện Hải Hậu, tỉnh Nam Định, là người đại diện theo uỷ quyền (theo Giấy uỷ quyền ngày 12/12/2022); có mặt.

- Bị đơn: Tổng Công ty Cổ phần Bảo hiểm H; địa chỉ trụ sở: Tầng 15 toà nhà G, số 36 đường H, quận Đống Đa, thành phố Hà Nội; Chi nhánh Hải Phòng: Công ty Bảo hiểm H (VNI); địa chỉ trụ sở: Số 1, Lô 15B đường L, Trung Hành 8, phường Đằng Lâm, quận Hải An, thành phố Hải Phòng.

Người đại diện hợp pháp của bị đơn: Ông Thái Văn C - Chuyên viên Ban Thư ký pháp chế và kiểm soát nội bộ - Tổng Công ty Bảo hiểm H là người đại diện theo uỷ quyền (theo Giấy uỷ quyền số 351/UQ-BHHK ngày 03/6/2024); có mặt.

- Người kháng cáo: Bị đơn Tổng Công ty Cổ phần Bảo hiểm H.

NỘI DUNG VỤ ÁN:

Theo đơn khởi kiện, bản tự khai, quá trình giải quyết vụ án và tại phiên toà sơ thẩm, nguyên đơn là Công ty TNHH P trình bày:

Ngày 21/12/2021, Công ty TNHH Vận tải P và Công ty Bảo hiểm H Duyên Hải đã ký Hợp đồng bảo hiểm tàu số 6662100266/D02 (hợp đồng bảo hiểm số D02) ngày 21/12/2021 với nội dung gồm: Tài sản bảo hiểm là tàu “P 26” số đăng ký ND 3632 là phương tiện thủy nội địa vỏ thép, chở hàng khô, cấp tàu VR-SB trọng tải toàn phần 3.303,8 Tấn/3.674,1 Tấn. Số tiền bảo hiểm thân tàu là 13.000.000.000 đồng, phí bảo hiểm đã bao gồm VAT là 133.826.500 đồng, việc thanh toán phí bảo hiểm được các bên thỏa thuận cụ thể tại Hợp đồng bảo hiểm số D02. Nội dung các điều khoản khác được các bên ghi nhận cụ thể theo Hợp đồng bảo hiểm số D02. Nguyên đơn đã thực hiện đầy đủ việc thanh toán phí bảo hiểm theo Hợp đồng bảo hiểm đã ký giữa các bên. Trên cơ sở Hợp đồng bảo hiểm số D02 đã ký giữa hai bên, bị đơn đã cấp Đơn bảo hiểm tàu sông, tàu ven biển số 6662100266/D02 ngày 21/12/2021.

Về sự kiện bảo hiểm: Ngày 19/4/2022, tàu P 26 chở khoảng 3.260 tấn hàng tôn cuộn từ cảng Dung Quất, Quảng Ngãi đi cảng Đồng Nai. Vào khoảng 22 giờ 20 phút ngày 20/4/2022 khi tàu P 26 đến vùng biển vịnh Phan Rang, tỉnh Ninh Thuận thì xảy ra tai nạn. Nguyên đơn đã thông báo ngay sự việc cho bị đơn và các đơn vị liên quan khác phối hợp xử lý vụ việc.

Theo thông báo của nguyên đơn, bị đơn đã cử Công ty cổ phần Giám định Asiacontrol tiến hành giám định nguyên nhân và mức độ tổn thất của tàu P 26. Ngày 15/8/2022 Công ty Asiacontrol ban hành Chứng thư giám định số 02 kết luận nguyên nhân xảy ra tai nạn (chứng thư số 02). Ngày 24/06/2022 Cảng vụ Hàng hải Nha Trang ban hành Báo cáo điều tra tai nạn hàng hải số 524/BC-CVHHNT (báo cáo số 524) kết luận nguyên nhân xảy ra tai nạn.

Ngày 22/7/2022 nguyên đơn gửi hồ sơ yêu cầu bồi thường theo hợp đồng đã ký kết cho bị đơn. Ngày 22/9/2022 bị đơn có Công văn số 63/2022/CV-VNIDH (Công văn số 63) thông báo từ chối bồi thường sự cố chìm tàu P 26 vì lý do “*Thuyền bộ tàu bố trí thiếu số người so với Giấy chứng nhận định biên an toàn tối thiểu...*”. Không đồng ý với lý do từ chối nêu trên, ngày 23/9/2022 nguyên đơn gửi công văn số 66/2022/CV-PT và yêu cầu hai bên cùng bàn bạc tháo gỡ khó khăn trong việc giải quyết bồi thường. Ngày 28/09/2022, nguyên đơn và bị đơn có cuộc họp tại trụ sở Tổng Công ty Bảo hiểm H để giải quyết việc khiếu nại bồi thường.

Tuy nhiên việc bồi thường tổn thất vẫn không được bị đơn chấp thuận. Ngày 15/4/2023, nguyên đơn tiếp tục gửi công văn số 04/2023 về việc giải quyết bồi thường và yêu cầu bị đơn bồi thường thiệt hại theo hợp đồng đã ký kết. Tuy nhiên đều không nhận được phản hồi của bị đơn.

Qua sự việc nêu trên, nguyên đơn nhận thấy việc bị đơn đưa ra lý do từ chối bồi thường bảo hiểm là hoàn toàn sai trái bởi các lẽ sau:

- Việc thiếu thuyền phó 2 tại thời điểm xảy ra tai nạn là do nguyên nhân khách quan. Dựa theo lời khai của thuyền trưởng tàu P và các thuyền viên trên tàu khoảng 17 giờ ngày 20/4/2022 khi tàu đến vùng biển vịnh Hòn Dung, Nha Trang thì Thuyền phó 2 – ông Hoàng Văn Tuynh bị tăng huyết áp và càng lúc có biểu hiện xấu đi do sóng to. Theo chức năng nhiệm vụ của mình, đồng thời xét thấy tại thời điểm này không phải là ca trực của ông Tuynh, không ảnh hưởng đến hoạt động của tàu nên Thuyền trưởng quyết định thuê tàu nhỏ cho ông Tuynh vào bờ để chữa trị y tế vì điều kiện trên tàu không có khả năng chữa trị và tiếp tục hành trình. Ông Tuynh có dự định sẽ trở lại tàu vào ca trực tiếp theo của ông lúc 0 giờ ngày 21/4/2022 và được Thuyền trưởng chấp thuận. Nhưng không may khi chưa kịp đến ca trực của ông thì tàu P đã bị tàu Hải Đạt 36 chuyển hướng đột ngột đâm chìm. Việc thuyền trưởng cho phép ông Tuynh lên bờ chữa trị hoàn toàn phù hợp với quy định tại điểm a khoản 8 Điều 6 Thông tư số 39/2019/TT-BGTVT ngày 15/10/2019 của Bộ Giao thông Vận tải quy định về trách nhiệm của thuyền trưởng. Theo quy định trên thì sau khi đưa người bệnh lên bờ chữa trị thì không bắt buộc tàu phải tạm dừng hành trình. Việc ông Tuynh lên bờ cũng phù hợp với quy định tại khoản 4 Điều 5 Thông tư số 39/2019/TT-BGTVT quy định về trách nhiệm của thuyền viên. Đối với Phương tiện thủy nội địa thì Thuyền trưởng là người chỉ huy cao nhất trên tàu. Căn cứ điểm đ khoản 1 Điều 21 Nghị định 139/2021/NĐ-CP về xử phạt vi phạm hành chính đối với Vi phạm quy định về trách nhiệm, điều kiện của thuyền viên, người lái phương tiện thì: *“đ) Thuyền trưởng, thuyền phó, máy trưởng, máy phó không có mặt trên phương tiện trong ca làm việc theo quy định khi phương tiện đang hành trình”*. Như vậy thời điểm xảy ra tai nạn không phải là ca làm việc của thuyền phó 2, việc thuyền phó 2 vắng mặt không vi phạm các quy định về trách nhiệm của thuyền viên. Mặt khác việc vắng mặt tại thời đó không có mối quan hệ nhân quả, không phải là nguyên nhân dẫn đến việc tàu P 26 bị tai nạn và tổn thất.

- Nguyên đơn cho rằng việc bị đơn áp dụng điều khoản loại trừ bảo hiểm trong trường hợp này là trái pháp luật, bởi: Khi ký hợp đồng với Công ty Bảo hiểm H Duyên Hải từ thời điểm tàu P 26 được đóng năm 2020 đến nay (mỗi năm một hợp đồng) các hợp đồng đều do bị đơn soạn sẵn. Bị đơn không giải thích bất cứ điều gì liên quan đến điều khoản loại trừ bảo hiểm, nguyên đơn không được cung cấp bất cứ thông tin nào về quy tắc bảo hiểm của Công ty bảo hiểm H Duyên Hải. Khi nguyên đơn mua bảo hiểm thì cũng không được bị đơn giải thích cụ thể về

điều khoản loại trừ bảo hiểm là trái với quy định của Luật kinh doanh bảo hiểm được quy định tại khoản 2 Điều 16 của Luật Kinh doanh bảo hiểm quy định “*Điều khoản loại trừ trách nhiệm bảo hiểm phải được quy định rõ trong hợp đồng bảo hiểm. Doanh nghiệp bảo hiểm phải giải thích rõ cho bên mua bảo hiểm*”. Ngoài ra tại điểm a khoản 2 Điều 17 Luật Kinh doanh bảo hiểm quy định: “*Doanh nghiệp bảo hiểm có nghĩa vụ: Giải thích cho bên mua bảo hiểm về các điều kiện, điều khoản bảo hiểm; quyền, nghĩa vụ của bên mua bảo hiểm*”. Khoản 1 Điều 19 Luật Kinh doanh bảo hiểm quy định “*Khi giao kết hợp đồng bảo hiểm, doanh nghiệp bảo hiểm có trách nhiệm cung cấp đầy đủ thông tin liên quan đến hợp đồng bảo hiểm, giải thích các điều kiện, điều khoản bảo hiểm cho bên mua bảo hiểm*”.

Nguyên đơn không được nghe giải thích về điều khoản loại trừ trách nhiệm bảo hiểm dẫn đến việc nguyên đơn vô ý có thể hiểu sai về điều khoản loại trừ. Trong trường hợp này giả thuyết nguyên đơn có vi phạm pháp luật thì cũng chỉ là sự vi phạm pháp luật do vô ý, sự vi phạm pháp luật vô ý này xuất phát từ việc bị đơn không giải thích đầy đủ các điều khoản loại trừ trách nhiệm bảo hiểm, không cung cấp đầy đủ thông tin cho bên mua bảo hiểm như đã phân tích trên, theo quy định tại điểm a khoản 3 Điều 16 Luật Kinh doanh bảo hiểm thì “*3. Không áp dụng điều khoản loại trừ trách nhiệm bảo hiểm trong các trường hợp sau đây: a) Bên mua bảo hiểm vi phạm pháp luật do vô ý*”.

- Khi giao kết hợp đồng bảo hiểm, nguyên đơn đã cung cấp đầy đủ, chính xác thông tin liên quan đến đối tượng bảo hiểm là phương tiện thủy nội địa P 26 cho bị đơn. Tuy nhiên trong điều khoản loại trừ trách nhiệm bảo hiểm, bị đơn sử dụng các thuật ngữ như “*Bố trí*”, “*Thuyền bộ*”, “*Giấy chứng nhận định biên an toàn tối thiểu*” được hiểu theo nhiều nghĩa khác nhau và không rõ ràng. Vì vậy điều khoản này nên được giải thích theo hướng có lợi cho bên mua bảo hiểm theo quy định tại Điều 21 Luật Kinh doanh bảo hiểm. Căn cứ theo Điều 50 Bộ luật Hàng Hải quy định: “*Thuyền bộ là những thuyền viên thuộc định biên của tàu biển, bao gồm thuyền trưởng, các sĩ quan và các chức danh khác được bố trí làm việc trên tàu biển*”, căn cứ Điều 13 Bộ luật Hàng Hải thì: “*Tàu biển là phương tiện nổi di động chuyên dùng hoạt động trên biển. Tàu biển quy định trong Bộ luật này không bao gồm tàu quân sự, tàu công vụ, tàu cá, phương tiện thủy nội địa, tàu ngầm, tàu lặn, thủy phi cơ, kho chứa nổi, giàn di động, ụ nổi*.”. Căn cứ khoản 5 Điều 3 Thông tư số 03/2020/TT-BGTVT của Bộ Giao thông vận tải quy định: “*Giấy chứng nhận định biên an toàn tối thiểu do Cơ quan đăng ký tàu biển nơi tàu biển đăng ký cấp đồng thời khi tổ chức, cá nhân thực hiện thủ tục cấp giấy chứng nhận đăng ký tàu biển*...”. Giấy chứng nhận định biên an toàn tối thiểu được sử dụng cho tàu biển, quy định về định biên an toàn tối thiểu của tàu biển Việt Nam theo Thông tư số 03/2020/TT-BGTVT.

Từ những căn cứ trên cho thấy, phương tiện thủy nội địa P 26 không thuộc phạm vi đối tượng điều chỉnh quy định tại mục 3.4 Điều 3 Hợp đồng bảo hiểm 6662100266/D02. Vì vậy bị đơn áp dụng điều khoản loại trừ trách nhiệm bảo hiểm trong trường hợp này là không có cơ sở.

- Về tính pháp lý của điều khoản loại trừ trách nhiệm bảo hiểm: Căn cứ điểm a khoản 5 Điều 39 Nghị định số 73/2016/NĐ-CP, bị đơn đưa điều khoản loại trừ trách nhiệm bảo hiểm của tàu biển để áp dụng cho phương tiện thủy nội địa là không tuân thủ các quy định pháp luật, cụ thể là không tuân thủ quy định của Bộ luật Hàng Hải, Luật Giao thông đường thủy nội địa. Các ngôn ngữ chuyên môn không được định nghĩa rõ ràng trong điều khoản loại trừ trách nhiệm hợp đồng.

- Trái với quy định của Bộ luật Hàng hải: Theo quy định tại điểm a khoản 1 Điều 325 Bộ luật Hàng hải thì người bảo hiểm không được miễn trách nhiệm bảo hiểm. Căn cứ vào kết luận 524, chứng thư số 02 và văn bản số 104/TB-PC01 của Cơ quan CSĐT - Công an tỉnh Ninh Thuận thì nguyên nhân trực tiếp xảy ra nạn do thuyền viên tàu Hải Đạt 36 chuyển hướng đột ngột đâm chìm, là sự kiện bất ngờ và không thể tránh khỏi mặc dù đã được thuyền viên tàu P cố gắng tránh va một cách thích đáng. Căn cứ khoản 3 Điều 92 Bộ luật Hàng hải quy định Nhiệm vụ, quyền hạn của Giám đốc Cảng vụ hàng hải thì: *“không cho phép tàu thuyền đến, rời cảng khi không có đủ điều kiện cần thiết về an toàn hàng hải, an ninh hàng hải, lao động hàng hải và phòng ngừa ô nhiễm môi trường”* Tàu P 26 được Cảng vụ Hàng hải Quảng Ngãi cấp giấy phép rời cảng số 0041706/CVHHQNg. Giấy phép rời cảng là văn bản của cơ quan nhà nước có thẩm quyền thể hiện tàu P 26 có đủ điều kiện cần thiết về an toàn hàng hải, an ninh hàng hải, lao động hàng hải và phòng ngừa ô nhiễm môi trường. Bị đơn từ chối trách nhiệm bảo hiểm không căn cứ vào nguyên nhân tổn thất và giấy phép rời cảng số 0041706/CVHHQNg là trái với quy định của Bộ luật Hàng hải.

Nay, để bảo đảm quyền lợi và lợi ích hợp pháp của Công ty TNHH Vận tải P, đề nghị Tòa án xem xét giải quyết những yêu cầu sau:

1. Buộc Tổng Công ty Bảo hiểm H bồi thường tổn thất toàn bộ tàu P 26 theo Điều 4 hợp đồng số 6662100266/D02 đã ký kết là 13.000.000.000 – 2,5% số tiền khấu trừ theo hợp đồng ký kết = 12.675.000.000 đồng.

2. Buộc Tổng Công ty Bảo hiểm H bồi thường lãi chậm trả tính từ ngày 22/9/2022 (Sau 30 ngày kể từ khi nhận được hồ sơ yêu cầu bồi thường đầy đủ, ngày 22/08/2022 được coi là ngày nộp hồ sơ đầy đủ) cho đến ngày xét xử sơ thẩm theo quy định tại Điều 468 Bộ luật Dân sự với mức lãi suất quá hạn trung bình trên thị trường là 14,25%/năm (Lấy lãi suất trung bình tại 03 ngân hàng là Vietcombank, Agribank, Vietinbank).

Số lãi chậm trả = 12.675.000.000 đồng x % lãi chậm trả 14,25% x số ngày chậm trả/365 ngày.

Số lãi tạm tính 12.675.000.000 đồng x 14,25% x 502/365 ngày = 2.484.126.370 đồng.

Bị đơn phải chịu toàn bộ chi phí tố tụng theo quy định của pháp luật.

Tại bản tự giải trình ngày 31/8/2023, trong quá trình giải quyết vụ án và tại phiên tòa sơ thẩm, bị đơn là Tổng Công ty cổ phần Bảo hiểm H trình bày:

Ngày 21/12/2021, Công ty TNHH Vận tải P và Công ty Bảo hiểm H Duyên Hải – đơn vị thành viên của Công ty cổ phần Bảo hiểm H (VNI) ký Hợp đồng bảo hiểm tàu sông, tàu ven biển số 6662100266/D02; theo đó VNI nhận bảo hiểm cho tàu P 26 theo Điều kiện A - Quy tắc bảo hiểm tàu sông, tàu ven biển ban hành kèm theo quyết định số 195/2019/QĐ-BH HK ngày 01/4/2019 của Tổng Giám đốc Tổng Công ty cổ phần Bảo hiểm H với số tiền bảo hiểm là 13.000.000.000 (mười ba tỷ) đồng. Khoản 3.4 Điều 3 của Hợp đồng quy định: *“Ngoài các quy định về loại trừ theo Quy tắc bảo hiểm. VNI sẽ không bồi thường trong các trường hợp sau: Thuyền bộ tàu bố trí thiếu người so với Giấy chứng nhận định biên an toàn tối thiểu... Tàu không đủ khả năng đi biển ... nhưng không giới hạn các yếu tố Giấy chứng nhận đăng ký tàu...”*; Số phí bảo hiểm mà Công ty P phải đóng là 133.826.560 đồng (Một trăm ba mươi ba triệu, tám trăm hai mươi sáu nghìn năm trăm sáu mươi đồng), trong đó có Phí bảo hiểm tai nạn thủy thủ thuyền viên; được chia làm 04 kỳ đóng phí; Công ty P đã nộp phí kỳ 2 chậm theo quy định.

Ngày 20/4/2022 trên vùng biển Phan Rang, tỉnh Ninh Thuận, khi đang chở 3.260 tấn tôn cuộn, tàu P đâm va với tàu Hải Đạt 36 và bị chìm. Ngày 24/6/2022 Cảng vụ Hàng hải Nha Trang đã có Báo cáo điều tra tai nạn đâm va tàu Hải Đạt 36 và phương tiện thủy nội địa P 26 xảy ra ngày 20/4/2022 trên vùng biển Phan Rang, tỉnh Bình Thuận, số 524/BC-CVHHNT; theo đó, bên cạnh việc xác định lỗi đâm va của tàu Hải Đạt 36 và tàu P 26, Biên bản điều tra cũng chỉ rõ trước thời điểm đâm va gần 15 phút, thuyền trưởng tàu P vẫn lên giường nằm nghỉ chỉ có 01 thủy thủ lái. Cũng theo Báo cáo điều tra thì vào thời điểm tàu P bị chìm chỉ có 08 thuyền viên trên tàu; do vậy Cảng vụ kiến nghị: *“Đề nghị xem xét việc trên đường hành trình, phương tiện P 26 cho thuyền viên rời tàu, cho phép tàu tiếp tục hành trình trên biển không đủ định biên an toàn tối thiểu để xử lý hành vi vi phạm (nếu có)”*.

Ngay sau khi nhận được thông tin tai nạn chìm tàu, ngày 21/4/2022 VNI đã chỉ định Công ty CP giám định ASIA CONTROL thực hiện việc giám định. Theo Báo cáo cuối cùng số 20220006/NTA ngày 15/8/2022 của Công ty CP giám định ASIA CONTROL phần 7. Trách nhiệm đâm va thì *"Tàu P 26 có 08 thuyền viên trước thời điểm đâm va, 01 thuyền viên chức danh thuyền phó đã rời tàu sau khi tàu được cấp Giấy phép rời cảng tại Cảng vụ Hàng hải Quảng Ngãi"*. Như vậy, từ những căn cứ nêu trên bị đơn ghi nhận tàu P 26 đã không tuân thủ thực hiện quy định về định biên an toàn tối thiểu khi tàu hành trình và hoạt động trên biển theo quy định tại Thông tư số 39/2019/TT-BGTVT ngày 15/10/2019 của Bộ Giao thông Vận tải.

Về trách nhiệm bảo hiểm: Căn cứ Hợp đồng bảo hiểm tàu sông, tàu ven biển số 6662100266/D02 ký ngày 21/12/2021, Công ty TNHH Vận tải P và Công ty Bảo hiểm H Duyên Hải, trong Hợp đồng ký kết giữa 2 bên có nêu tại Điều 3 mục 3.4 quy định về loại trừ bảo hiểm như sau: Ngoài các quy định về loại trừ theo quy tắc bảo hiểm, VNI sẽ không bồi thường trong các trường hợp sau:

"Thuyền bố tàu bố trí thiếu người so với Giấy chứng nhận định biên an toàn tối thiểu". Căn cứ Hợp đồng bảo hiểm nói trên, trong sự cố tai nạn hàng hải tàu P 26 bố trí thiếu số người được quy định tại Giấy chứng nhận định biên an toàn tối thiểu. Bị đơn cho rằng sự cố tai nạn hàng hải xảy ra đối với phương tiện Thủy nội địa P 26 thuộc điểm loại trừ của Hợp đồng bảo hiểm số D02 giữa người bảo hiểm là Công ty Bảo hiểm H Duyên hải và Bên được bảo hiểm là Công ty TNHH vận tải P.

Căn cứ kết quả điều tra tai nạn hàng hải của Cảng vụ Nha Trang, Báo cáo giám định của Công ty CP giám định ASIA CONTROL và thỏa thuận tại Hợp đồng bảo hiểm số D02, ngày 22/9/2022 Công ty Bảo hiểm H Duyên hải đã có công văn số 63/2022/CV-VNIDH gửi Công ty TNHH vận tải P thông báo: *"Sự cố tai nạn chìm tàu P 26 thuộc điểm loại trừ bảo hiểm"*.

Căn cứ để VNI từ chối bồi thường:

- Tàu P 26 hành hải trong điều kiện thiếu định biên – Thuyền phó đã vi phạm Điều 5 điều khoản loại trừ của Quy tắc bảo hiểm tàu sông, tàu ven biển ban hành kèm theo Quyết định số 195/2019/QĐ-BHHK ngày 01/4/2019 của Tổng Giám đốc Tổng Công ty cổ phần Bảo hiểm H do đã vi phạm điều cấm của pháp luật *"VNI không chịu trách nhiệm bồi thường những tổn thất xảy ra trong thời gian tàu được bảo hiểm, kể cả những tổn thất gây ra trực tiếp bởi những rủi ro được bảo hiểm trong những trường hợp dưới đây: 5.1.3 Vi phạm lệnh cấm do Nhà nước ban hành, vi phạm nghiêm trọng Luật Giao thông... Lệnh cấm ở đây chính là việc P đã vi phạm khoản 8.6 Điều 8 Luật Giao thông đường thủy nội địa, điều khoản nào quy định "các hành vi bị cấm": (6). Bố trí thuyền viên không đủ định biên theo quy định khi đưa phương tiện vào hoạt động"*.

Công ty P cho rằng tàu bị chìm do đâm va chứ không phải thiếu định biên. Lập luận này hoàn toàn sai trái vì điều khoản loại trừ đã quy định rõ nếu tàu được bảo hiểm vi phạm lệnh cấm của pháp luật thì dù tổn thất gây ra trực tiếp bởi những rủi ro được bảo hiểm cũng bị loại trừ. Việc này hoàn toàn phù hợp với mục đích răn đe, phòng ngừa của luật pháp nói chung với các đối tượng tham gia bảo hiểm.

Mặc dù khẳng định Công ty P đã vi phạm điều cấm của pháp luật, thuộc điểm loại trừ của quy tắc bảo hiểm của VNI, cần xem xét kỹ việc người có chức danh Thuyền phó là ông Hoàng Văn Tuynh không đi theo tàu P 26 như khai báo. Thuyền phó Hoàng Văn Tuynh khai theo tàu nhưng vì bị huyết áp nên vào bờ trong khi đó Máy phó là người đang điều khiển máy tàu khai không hề biết Thuyền phó rời tàu khi nào. Tàu P 26 là con tàu lớn, muốn cho bất kỳ phương tiện nào cập mạn thì tàu phải dừng chạy, trong khi máy phó vẫn điều khiển máy tàu bình thường, tàu vẫn chạy thì làm thế nào để thuyền phó xuống thuyền khác vào bờ, đó là điều gian dối. Bất cứ một tàu cá nào đánh bắt trong vùng hạn chế 1 với công suất dưới 90 CV đều có thể bị chìm nếu tiếp cận tàu không dừng do áp suất. Mặc khác,

trên biển khi có người cần cấp cứu, tàu cần phát tín hiệu cấp cứu theo quy định tại khoản 1 Điều 11 Quy chế phối hợp tìm kiếm, cứu nạn trên biển và trong vùng nước cảng biển ban hành kèm theo Quyết định số 06/2014/QĐ-TTg có quy định về trách nhiệm phát và tiếp nhận tín hiệu cấp cứu – khẩn cấp của người, phương tiện bị nạn trên biển và trong vùng nước cảng biển về Trách nhiệm phát và tiếp nhận tín hiệu cấp cứu – khẩn cấp: Người, phương tiện bị nạn hoặc có nguy cơ bị nạn trên biển hoặc trong vùng nước cảng biển cần trợ giúp, trừ trường hợp bất khả kháng phải phát thông tin cấp cứu – khẩn cấp theo quy định sau: *a. Thông báo cho Hệ thống đài thông tin duyên hải Việt Nam hoặc hệ thống đài trực canh của Bộ đội Biên phòng hoặc Hệ thống quan sát tàu cá của Tổng cục Thủy sản, hoặc các phương tiện đang hoạt động trên biển gần khu vực bị nạn biết để yêu cầu trợ giúp.* Trong khi đó trong trường hợp này, tàu P 26 không phát bất cứ tín hiệu nào để minh chứng các thủy thủ, thuyền viên bị nạn. Nếu điều đó thực tế xảy ra, thêm một lần nữa tàu P vi phạm nghiêm trọng quy định của pháp luật trong việc bảo vệ tính mạng thuyền viên. Việc xác định ông Hoàng Văn Tuynh không theo tàu cũng có cơ sở khác để khẳng định vì ngay ngày hôm sau ngày tàu chìm 21/4/2022, Giám đốc của VNI Duyên Hải và Giám định viên khi nhận được thông báo tai nạn đã bay vào địa điểm tàu chìm và gặp toàn bộ 08 thủy thủ thuyền viên tàu P 26 nhưng không có thuyền phó Hoàng Văn Tuynh. Cũng ngay trong ngày 21/4/2023, Công ty P đã có thông báo bằng văn bản gửi các đơn vị liên quan đến về việc tàu P 26 bị chìm; thông báo có chữ ký của ông Hoàng Văn Tuynh – là Giám đốc Công ty đồng thời là Thuyền phó. Thông báo có đóng dấu tròn của Đơn vị và ghi rõ địa danh phát hành thông báo là Nam Định, nơi Công ty P đặt trụ sở. Không thể biện minh việc khi cho rằng ông Tuynh mang theo con dấu kể cả khi đi xa đơn vị dài ngày và nếu cho rằng việc ghi địa điểm phát hành công văn là Nam Định khi ông Tuynh đang ở nơi khác là gian dối, không phù hợp với quy định về thủ tục hành chính, ban hành văn bản giao dịch. Điều này có thể khẳng định ông Tuynh không theo tàu. Không thể viện lý do tàu có Giấy phép rời Cảng vì theo quy định của pháp luật, chính quyền Cảng có thể cấp giấy phép chỉ cần căn cứ vào Giấy tờ hợp pháp còn hiệu lực của tàu như quy định tại Điều 96 của Bộ luật Hàng Hải năm 2015 về Thời hạn làm thủ tục tàu thuyền đến, rời cảng biển: “1. *Chậm nhất là 02 giờ kể từ khi tàu thuyền đã vào neo đậu tại cầu cảng hoặc dự kiến rời cảng, người có trách nhiệm phải làm thủ tục cho tàu thuyền đến hoặc rời cảng biển. 2. Chậm nhất là 01 giờ kể từ khi người làm thủ tục đã nộp, xuất trình đủ các giấy tờ theo quy định*” thì Cảng vụ Hàng Hải phải quyết định việc cho tàu thuyền đến, rời cảng biển. Điều 56 Nghị định số 08/2021/NĐ-CP ngày 28/01/2021 của Chính phủ về quản lý đường thủy nội địa cũng quy định Thủ tục điện tử đối với phương tiện thủy nội địa Việt Nam, Campuchia nhập cảnh vào cảng thủy nội địa Việt Nam: “1. *Chậm nhất 02 giờ, trước khi phương tiện dự kiến đến cửa khẩu, người làm thủ tục phải khai báo giấy tờ theo phương thức điện tử thông qua Cổng thông tin một cửa quốc gia,*

gồm: a. Thông báo phương tiện đến cảng thủy nội địa theo Mẫu số 48 tại Phụ lục ban hành kèm theo Nghị định này; b. Giấy phép rời cảng thủy nội địa theo Mẫu số 39 của Phụ lục ban hành kèm theo Nghị định này”; trong trường hợp này không có bất cứ bằng chứng nào xác định ông Hoàng Văn Tuynh đi theo tàu, có thể khẳng định tàu thiếu định biên khi hành hải theo quy định và vi phạm điều cấm của pháp luật.

Công ty TNHH Vận tải P không bảo lưu quyền đòi người thứ ba cho VNI theo quy định của Quy tắc bảo hiểm và Hợp đồng bảo hiểm tàu sông, tàu ven biển số 6662100266/D02 ngày 21/12/2021 và theo quy định của Bộ luật Hàng hải.

+ Theo quy định của Quy tắc bảo hiểm thân tàu sông, tàu ven biển (khoản 12.38 Quy tắc) để được bồi thường tổn thất, Người được bảo hiểm phải nộp “Thư khiếu nại và toàn bộ tài liệu, chứng từ liên quan đến quyền lợi và nghĩa vụ của người thứ ba” gây ra tổn thất là tàu Hải Đạt 36.

+ Hợp đồng bảo hiểm cũng quy định (khoản 6.4) khi yêu cầu bồi thường Người được bảo hiểm phải gửi cho VNI *"các tài liệu liên quan đến trách nhiệm của người thứ ba (trường hợp tổn thất có liên quan đến người thứ ba)"* và (điều 7) *"Trong mọi trường hợp, tổn thất có liên quan đến người thứ ba, Người được bảo hiểm phải thông báo ngay cho Người bảo hiểm và thực hiện mọi nghĩa vụ, lập các chứng từ cần thiết bảo lưu ràng buộc trách nhiệm của bên gây ra tai nạn và ký Giấy bãi nại và thế quyền nhằm đảm bảo quyền truy đòi của Người bảo hiểm đối với Người thứ ba"*.

+ Khoản 12.9.1 Quy tắc bảo hiểm quy định: *"Trường hợp tàu bị tổn thất có liên quan đến trách nhiệm của người thứ ba, người được bảo hiểm phải chỉ thị cho thuyền trưởng thực hiện đầy đủ những nguyên tắc, thủ tục và quy định của pháp luật để bảo lưu quyền khiếu nại người thứ ba cho VNI"* và (khoản 12.9.2) *"những tổn thất thuộc trách nhiệm bảo hiểm do người thứ ba gây ra thì người được bảo hiểm phải chuyển quyền đòi người thứ ba cho VNI, cung cấp tất cả những giấy tờ cần thiết có liên quan và hỗ trợ VNI tranh chấp với người thứ ba"*; (Khoản 12.9.3) quy định: *"Nếu Người được bảo hiểm không thực hiện đầy đủ trách nhiệm của mình trong việc bảo lưu quyền khiếu nại cho VNI thì VNI sẽ từ chối toàn bộ hoặc chỉ bồi thường một phần khiếu nại"*.

Bên cạnh đó, Điều 327 Bộ luật Hàng hải cũng quy định về nghĩa vụ của người được bảo hiểm trong việc đòi người thứ ba.

Khi yêu cầu VNI bồi thường tổn thất, Công ty P không thực hiện và không nộp cho VNI bất kỳ một tài liệu nào kể trên. Chủ tàu P 26 cũng không thể viện lý do tàu chìm đã mang theo toàn bộ tài liệu vì kể từ thời điểm đắm va đến khi tàu chìm là trên 15 phút. Theo quy định của pháp luật hàng hải (khoản 7. Điều 53 Bộ luật Hàng hải) thì (trích): *"Thuyền trưởng phải là người cuối cùng rời tàu biển sau*

khi đã tìm mọi cách cứu nhật ký hàng hải, hải đồ và tài liệu quan trọng khác của tàu biển".

Theo ghi nhận tại Hồ sơ vụ việc, sau đâm va, thuyền trưởng còn lái tàu chuyển hướng vào gần bờ và trên 15 phút sau tàu mới chìm, thuyền trưởng có đủ điều kiện và thời gian để thực thi nghĩa vụ theo quy định. Không loại trừ việc Chủ tàu đã cố tình không cung cấp các tài liệu kể trên vì có thể có những chi tiết bất lợi cho tàu P 26. Và như vậy, thêm một lần nữa tàu P 26 vi phạm các quy định của pháp luật. Công ty TNHH Vận tải P chưa có cơ sở đòi Tổng Công ty cổ phần bảo hiểm H bồi thường toàn bộ giá trị tàu P 26 với những căn cứ sau:

- Công ty TNHH Vận tải P buộc phải trục vớt xác tàu: Theo quy định của Bộ luật Hàng hải (từ Điều 276-277) thì (trích): *"Tài sản chìm đắm gây nguy hiểm là tài sản chìm đắm làm cản trở hoặc gây nguy hiểm cho hoạt động hàng hải, đe dọa tính mạng và sức khỏe con người, ảnh hưởng tới tài nguyên, gây ô nhiễm môi trường" nên "Chủ tài sản có bị chìm đắm có nghĩa vụ trục vớt tài sản chìm đắm và chịu mọi chi phí liên quan đến việc trục vớt"*. Chính vì vậy theo yêu cầu của Cảng vụ Hàng hải Nha Trang và các chủ thể liên quan đến quyền lợi trên tàu, Công ty Vận tải P đã thông báo cho Cảng vụ việc thuê Công ty CP Thương mại Mặt trời trục vớt hàng hóa (Công văn số 61/2022/CV-PT ngày 13/6/2022 - kèm theo) sau đó sẽ trục vớt tàu.

- Công ty TNHH Vận tải P đã không tuyên bố từ bỏ tàu trong hạn định; đã hết quyền từ bỏ xác tàu và còn nguyên nghĩa vụ trục vớt xác tàu: Theo quy định của Điều 330 Bộ luật Hàng hải 2015 về "Cách thức và thời hạn thực hiện quyền từ bỏ đối tượng bảo hiểm" thì (trích): *"(1). Việc thực hiện quyền từ bỏ đối tượng bảo hiểm phải được tuyên bố bằng văn bản ghi rõ căn cứ áp dụng quyền từ bỏ đối tượng bảo hiểm. (2). Tuyên bố từ bỏ đối tượng bảo hiểm phải được gửi cho người bảo hiểm trong thời hạn hợp lý, nhưng không được quá 180 ngày kể từ ngày người được bảo hiểm biết về các sự kiện làm căn cứ để áp dụng quyền từ bỏ hoặc trong thời hạn 60 ngày kể từ ngày kết thúc thời hạn bảo hiểm trong trường hợp tàu biển hoặc hàng hóa bị cưỡng đoạt."*. Đến nay, Công ty P vẫn đang thuê trục vớt xác tàu và còn nguyên nghĩa vụ theo quy định của pháp luật.

- Công ty TNHH Vận tải P không có cơ sở để đòi bồi thường: Theo quy định của Điều 46 Luật Kinh doanh bảo hiểm thì "Căn cứ bồi thường" là (trích): *"1. 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"*.

VNI đã trình bày trong các Bản tự giải trình gửi Tòa án: việc bồi thường nếu thuộc phạm vi trách nhiệm bảo hiểm phải căn cứ vào mức độ thiệt hại thực tế; tuy nhiên trong trường hợp này, tàu chưa trục vớt nên chưa thể xác định thiệt hại thực

tế là bao nhiêu” và đại diện của P cũng đã khai tại Tòa đã trực vớt được 1 phần của xác tàu và đang tiếp tục trực vớt (không thông báo cho VNI).

Vì vậy đến thời điểm hiện tại, bên cạnh việc VNI xác định tổn thất tàu P 26 thuộc điểm loại trừ bảo hiểm thì Chủ tàu P vẫn chưa có cơ sở để đòi bồi thường tổn thất toàn bộ tàu P 26 như đơn khởi kiện.

Tại Tòa án, đại diện nguyên đơn khai báo không trung thực khi cho rằng VNI không cung cấp Quy tắc bảo hiểm và các tài liệu liên quan trước khi ký kết Hợp đồng bảo hiểm:

- Tại phiên tòa ngày 17/12/2023, đại diện của bên nguyên đơn khai rằng VNI không cung cấp Quy tắc bảo hiểm và không giải thích về điều khoản loại trừ bảo hiểm, điều này hoàn toàn sai vì:

- + Năm 2021 là năm thứ 2 liên tiếp P mua bảo hiểm thân tàu P 26 tại VNI.

- + Năm 2020, khi thực hiện Hợp đồng bảo hiểm thân tàu P 26, đã xảy ra 01 vụ tổn thất, căn cứ quy tắc bảo hiểm, P đã lập hồ sơ yêu cầu bồi thường và VNI đã bồi thường cho P 33.635.546 đồng.

Tại công văn yêu cầu bồi thường, P ghi rõ: "Căn cứ Phạm vi bảo hiểm: điều kiện A- Quy tắc bảo hiểm thân tàu sông - tàu ven biển"

- Trước khi tái ký Hợp đồng bảo hiểm thân tàu P 26 năm 2021, đại diện của VNI là Phó Giám đốc VNI Duyên Hải ngoài việc trao đổi trực tiếp, còn trao đổi qua zalo với đại diện của Công ty P; theo đó thì VNI đã giảm phí bảo hiểm so với năm trước cho P do số tiền bảo hiểm giảm.

Giấy yêu cầu bảo hiểm thân tàu của P cũng đã ghi rõ đã nghiên cứu đọc, hiểu quy tắc bảo hiểm và các quy định liên quan. Hợp đồng bảo hiểm cũng ghi nhận cam kết của bên trong việc cung cấp, giải thích điều kiện điều khoản bảo hiểm, quy tắc bảo hiểm.

Nếu không được cung cấp Quy tắc bảo hiểm thì cơ sở nào để P đòi bồi thường năm 2020 và tái ký Hợp đồng bảo hiểm năm 2021.

Từ những căn cứ nêu trên đề nghị Tòa án không chấp nhận yêu cầu khởi kiện của Công ty TNHH Vận tải P.

Tại phiên tòa sơ thẩm: Nguyên đơn thay đổi nội dung khởi kiện: Từ việc yêu cầu bị đơn phải trả số tiền là 13.000.000.000 đồng; nay nguyên đơn yêu cầu bị đơn phải trả số tiền 12.675.000.000 đồng (13.000.000.000 đồng – 2,5% x 13.000.000.000 đồng = 12.675.000.000 đồng) và lãi chậm trả tính từ ngày 22/9/2022 cho đến ngày xét xử sơ thẩm với mức lãi suất chậm trả theo quy định của pháp luật.

Tại Bản án số 01/2024/DS-ST ngày 05 tháng 02 năm 2024, Tòa án nhân dân quận Hải An, thành phố Hải Phòng đã quyết định:

Chấp nhận yêu cầu khởi kiện của nguyên đơn Công ty TNHH Vận tải P đối với bị đơn Tổng Công ty cổ phần Bảo hiểm H về việc “Tranh chấp hợp đồng bảo hiểm”:

Buộc Tổng Công ty cổ phần Bảo hiểm H phải trả cho Công ty TNHH Vận tải P số tiền bảo hiểm đối với tàu P 26 theo Hợp đồng bảo hiểm tàu sông, tàu ven biển số 6662100266/D02 ngày 21/12/2021; Đơn bảo hiểm tàu sông, tàu ven biển số: 6662100266/D02 ngày 21/12/2021 là 12.675.000.000 đồng (*Mười hai tỷ sáu trăm bảy mươi lăm triệu*) đồng và tiền lãi chậm trả tính từ ngày 22/9/2022 đến ngày xét xử sơ thẩm 05/02/2024 là 2.484.126.370 đồng. Tổng cộng là 15.159.126.370 đồng (*Mười lăm tỷ, một trăm năm mươi chín triệu, một trăm hai mươi sáu nghìn, ba trăm bảy mươi đồng*).

Kể từ ngày có đơn yêu cầu thi hành án của người được thi hành án cho đến khi thi hành án xong, bên phải thi hành án còn phải chịu khoản tiền lãi của số tiền còn phải thi hành án theo mức lãi suất quy định tại Điều 357, Điều 468 của Bộ luật Dân sự năm 2015.

Ngoài ra, bản án sơ thẩm còn quyết định về chi phí tố tụng, án phí và quyền kháng cáo của các đương sự.

Sau khi xét xử sơ thẩm: Ngày 22/02/2024 và ngày 28/02/2024, Tòa án nhân dân quận Hải An nhận được đơn kháng cáo và kháng cáo bổ sung của bị đơn, kháng cáo toàn bộ bản án của Tòa án nhân dân quận Hải An. Lý do kháng cáo:

- Không điều tra, xem xét việc tàu P 26 thiếu định biên, chấp nhận khai báo không trung thực của nguyên đơn (người có chức danh thuyền phó tàu P 26 thực tế không đi theo tàu. Tàu P 26 hành hải trong điều kiện thiếu định biên).

- Bỏ qua nguyên tắc thỏa thuận trong quan hệ hợp đồng theo quy định của pháp luật dân sự: Điều kiện tiên quyết và bắt buộc để hợp đồng phát sinh hiệu lực và VNI phát sinh trách nhiệm bảo hiểm là tàu P 26 phải đảm bảo và duy trì an toàn hành thủy theo đúng quy định của pháp luật Việt Nam.

- Tòa sơ thẩm chấp nhận khai báo không trung thực của nguyên đơn khi cho rằng VNI không cung cấp quy tắc bảo hiểm và các tài liệu liên quan trước khi ký kết hợp đồng bảo hiểm.

- Công ty vận tải P không bảo lưu quyền đòi người thứ ba cho VNI.

- Tàu P không nộp hồ sơ bồi thường theo quy định.

- Công ty P chưa có cơ sở đòi VNI bồi thường toàn bộ giá trị tàu P 26: Công ty P buộc phải trực vớt xác tàu, P đã không tuyên bố từ bỏ xác tàu trong hạn định; đã hết quyền từ bỏ xác tàu và còn nguyên nghĩa vụ trực vớt xác tàu; không có cơ

sở đòi bồi thường tổn thất toàn bộ; P đã nhận một khoản bồi thường của tàu Hải Đạt 36 và đang đòi Hải Đạt 36 bồi thường.

Quá trình giải quyết tại cấp phúc thẩm, tại phiên toà, các đương sự đã thoả thuận được với nhau về việc giải quyết toàn bộ nội dung vụ án và đề nghị Hội đồng xét xử phúc thẩm ghi nhận sự thoả thuận của các đương sự như sau:

- Tổng Công ty Cổ phần Bảo hiểm H đồng ý trả cho Công ty TNHH Vận tải P số tiền bảo hiểm đối với tàu P 26 theo Hợp đồng bảo hiểm tàu sông, tàu ven biển số 6662100266/D02 ngày 21/12/2021; Đơn bảo hiểm tàu sông, tàu ven biển số 666210266/D02 ngày 21/12/2021 số tiền là 8.872.500.000 đồng (Tám tỷ, tám trăm bảy mươi hai triệu, năm trăm nghìn đồng) (70% giá trị phải trả theo bản án sơ thẩm đã tuyên), Công ty P rút yêu cầu về lãi chậm trả.

- Về thời hạn thanh toán: Các bên thống nhất thanh toán làm hai đợt:

+ Đợt 1: Chậm nhất đến hết ngày 12/06/2024, Tổng Công ty Cổ phần Bảo hiểm H phải thanh toán cho Công ty TNHH Vận tải P 50% số tiền đã thoả thuận là 4.436.250.000 (*Bốn tỉ, bốn trăm ba mươi sáu triệu, hai trăm năm mươi nghìn*) đồng.

+ Đợt 2: Chậm nhất đến hết ngày 13/06/2024, Tổng Công ty Cổ phần Bảo hiểm H phải thanh toán cho Công ty TNHH Vận tải P 50% số tiền đã thoả thuận còn lại là 4.436.250.000 (*Bốn tỉ, bốn trăm ba mươi sáu triệu, hai trăm năm mươi nghìn*) đồng.

Trường hợp Tổng Công ty Cổ phần Bảo hiểm H không thanh toán đúng hạn, bằng bất kể lý do nào thì Tổng Công ty Cổ phần Bảo hiểm H phải thanh toán cho Công ty TNHH Vận tải P toàn bộ số tiền 12.675.000.000 đồng và tiền lãi chậm trả tính từ ngày 22/9/2022 đến ngày xét xử sơ thẩm 05/02/2024 là 2.484.126.370 đồng theo Quyết định của bản án sơ thẩm số 01/2024/KDTM-ST ngày 05/02/2024 của Toà án nhân dân quận Hải An, thành phố Hải Phòng.

- Về phương thức thanh toán: Các bên thống nhất về phương thức thanh toán theo hình thức chuyển khoản. Chậm nhất đến hết ngày 11/6/2024, Công ty Trách nhiệm Hữu hạn Vận tải P phải cung cấp số tài khoản Ngân hàng hợp lệ bằng văn bản có đóng dấu của Công ty Trách nhiệm Hữu hạn Vận tải P cho Tổng Công ty Cổ phần Bảo hiểm H để Tổng Công ty Cổ phần Bảo hiểm H thực hiện việc thanh toán theo thoả thuận. Trường hợp Công ty Trách nhiệm Hữu hạn Vận tải P chậm cung cấp thông tin tài khoản theo thoả thuận, thì ngày thanh toán theo thoả thuận sẽ được lùi lại tương ứng với ngày Công ty Trách nhiệm Hữu hạn Vận tải P chậm cung cấp thông tin tài khoản.

- Về xác tàu: Tổng Công ty Cổ phần Bảo hiểm H không chịu trách nhiệm về việc thanh thải xác tàu P 26 và không thu hồi xác tàu P 26. Mọi quyền và nghĩa vụ đối với xác tàu P 26 thuộc về Công ty P.

- Về thế quyền: Công ty P sẽ phát hành văn bản chuyển quyền yêu cầu bồi thường bên thứ ba gây ra tổn thất bồi hoàn khoản tiền mà Công ty TNHH Vận tải P đã nhận cho Tổng Công ty Cổ phần Bảo hiểm H.

- Về án phí: Tổng Công ty Cổ phần Bảo hiểm H và Công ty TNHH Vận tải P thoả thuận Tổng Công ty Cổ phần Bảo hiểm H sẽ chịu toàn bộ án phí dân sự sơ thẩm và án phí dân sự phúc thẩm theo quy định.

- Về chi phí tố tụng: Công ty TNHH Vận tải P đồng ý chịu khoản chi phí tố tụng là chi phí định giá của tàu P 26 là 52.900.000 (*Năm mươi hai triệu, chín trăm nghìn*) đồng.

Đại diện Viện Kiểm sát nhân dân thành phố Hải Phòng phát biểu quan điểm giải quyết vụ án:

Về việc chấp hành pháp luật tố tụng: Quá trình giải quyết vụ án Thẩm phán, Hội đồng xét xử và những người tham gia tố tụng đã thực hiện đúng các quy định của Bộ luật Tố tụng dân sự.

Về nội dung kháng cáo: Do các đương sự đã thoả thuận được với nhau về việc giải quyết toàn bộ nội dung vụ án, thoả thuận của các đương sự là hoàn toàn tự nguyện, không vi phạm điều cấm của pháp luật. Đề nghị Hội đồng xét xử căn cứ vào Điều 300 Bộ luật Tố tụng dân sự, sửa bản án sơ thẩm, công nhận sự thoả thuận của các đương sự tại phiên toà phúc thẩm.

NHẬN ĐỊNH CỦA TÒA ÁN:

Trên cơ sở nội dung vụ án, căn cứ vào tài liệu có trong hồ sơ vụ án đã được tranh tụng công khai tại phiên tòa, Hội đồng xét xử nhận định như sau:

Tại phiên toà phúc thẩm, các đương sự đã thoả thuận được với nhau về việc giải quyết toàn bộ nội dung vụ án và thoả thuận của các đương sự là hoàn toàn tự nguyện, không vi phạm điều cấm của luật và không trái đạo đức xã hội nên Hội đồng xét xử cấp phúc thẩm sửa bản án sơ thẩm, công nhận sự thoả thuận của các đương sự.

Về án phí kinh doanh thương mại sơ thẩm: Các bên đương sự thoả thuận Tổng Công ty Bảo hiểm H sẽ chịu toàn bộ án phí dân sự sơ thẩm đối với số tiền phải thanh toán theo thoả thuận nên án phí kinh doanh thương mại được tính lại.

Về án phí kinh doanh thương mại phúc thẩm: Do cấp phúc thẩm sửa bản án sơ thẩm nên Tổng Công ty Bảo hiểm H không phải chịu án phí kinh doanh thương mại phúc thẩm. Trả lại tiền tạm ứng án phí kinh doanh thương mại phúc thẩm cho Tổng Công ty Bảo hiểm H.

Vì các lẽ trên,

QUYẾT ĐỊNH:

Căn cứ vào khoản 1 Điều 30; điểm b khoản 1 Điều 35; điểm a khoản 1 Điều 39; Điều 300 của Bộ luật Tố tụng dân sự;

Căn cứ vào khoản 2 Điều 333 của Bộ luật Hàng hải;

Căn cứ vào Điều 26, Điều 29 Nghị quyết 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.

Sửa bản án Kinh doanh thương mại sơ thẩm số 01/2024/KDTM-ST ngày 05/02/2024 của Tòa án nhân dân quận Hải An, thành phố Hải Phòng.

Công nhận sự thoả thuận của các đương sự như sau:

1. Tổng Công ty Cổ phần Bảo hiểm H đồng ý trả cho Công ty Trách nhiệm Hữu hạn Vận tải P số tiền bảo hiểm đối với tàu P 26 theo Hợp đồng bảo hiểm tàu sông, tàu ven biển số 6662100266/D02 ngày 21/12/2021; Đơn bảo hiểm tàu sông, tàu ven biển số 666210266/D02 ngày 21/12/2021 số tiền là 8.872.500.000 (*Tám tỷ, tám trăm bảy mươi hai triệu, năm trăm nghìn*) đồng. Công ty Trách nhiệm Hữu hạn Vận tải P rút yêu cầu về lãi chậm trả.

2. Về thời hạn thanh toán: Các bên thống nhất thanh toán làm hai đợt:

- Đợt 1: Chậm nhất đến hết ngày 12/6/2024, Tổng Công ty Cổ phần Bảo hiểm H phải thanh toán cho Công ty Trách nhiệm Hữu hạn Vận tải P 50% số tiền đã thoả thuận là 4.436.250.000 (*Bốn tỉ, bốn trăm ba mươi sáu triệu, hai trăm năm mươi nghìn*) đồng.

- Đợt 2: Chậm nhất đến hết ngày 13/6/2024, Tổng Công ty Cổ phần Bảo hiểm H phải thanh toán cho Công ty Trách nhiệm Hữu hạn Vận tải P 50% số tiền đã thoả thuận còn lại là 4.436.250.000 (*Bốn tỉ, bốn trăm ba mươi sáu triệu, hai trăm năm mươi nghìn*) đồng.

Trường hợp Tổng Công ty Cổ phần Bảo hiểm H không thanh toán đúng hạn, bằng bất kể lý do nào thì Tổng Công ty Cổ phần Bảo hiểm H phải thanh toán cho Công ty Trách nhiệm Hữu hạn Vận tải P toàn bộ số tiền 12.675.000.000 đồng và tiền lãi chậm trả tính từ ngày 22/9/2022 đến ngày xét xử sơ thẩm 05/02/2024 là 2.484.126.370 đồng theo Quyết định của bản án sơ thẩm số 01/2024/KDTM-ST ngày 05/02/2024 của Tòa án nhân dân quận Hải An, thành phố Hải Phòng.

3. Về phương thức thanh toán: Các bên thống nhất về phương thức thanh toán theo hình thức chuyển khoản. Chậm nhất đến hết ngày 11/6/2024, Công ty Trách nhiệm Hữu hạn Vận tải P phải cung cấp số tài khoản Ngân hàng hợp lệ bằng văn bản có đóng dấu của Công ty Trách nhiệm Hữu hạn Vận tải P cho Tổng Công ty Cổ phần Bảo hiểm H để Tổng Công ty Cổ phần Bảo hiểm H thực hiện việc thanh toán theo thoả thuận. Trường hợp Công ty Trách nhiệm Hữu hạn Vận tải P chậm cung cấp thông tin tài khoản theo thoả thuận, thì ngày thanh toán theo thoả

thuận sẽ được lùi lại tương ứng với ngày Công ty Trách nhiệm Hữu hạn Vận tải P chậm cung cấp thông tin tài khoản.

4. Về thế quyền: Công ty Trách nhiệm Hữu hạn Vận tải P có trách nhiệm phát hành văn bản thế quyền để đảm bảo quyền truy đòi tổn thất bồi hoàn khoản tiền mà Công ty Trách nhiệm Hữu hạn Vận tải P đã nhận của Tổng Công ty Cổ phần Bảo hiểm H với bên thứ ba ngay sau khi nhận đủ số tiền 8.872.500.000 (*Tám tỷ, tám trăm bảy mươi hai triệu, năm trăm nghìn*) đồng theo thỏa thuận.

5. Về xác tàu: Tổng Công ty Cổ phần Bảo hiểm H không chịu trách nhiệm về việc thanh thải xác tàu P 26 và không thu hồi xác tàu P 26. Mọi quyền và nghĩa vụ đối với xác tàu P 26 thuộc về Công ty Trách nhiệm Hữu hạn Vận tải P.

6. Về chi phí tố tụng: Công ty Trách nhiệm Hữu hạn Vận tải P đồng ý chịu khoản chi phí tố tụng là chi phí định giá của tàu P 26 là 52.900.000 (*Năm mươi hai triệu, chín trăm nghìn*) đồng.

7. Về án phí:

- Án phí kinh doanh thương mại sơ thẩm: Tổng Công ty Cổ phần Bảo hiểm H phải chịu 116.872.500 (*Một trăm mười sáu triệu, tám trăm bảy mươi hai nghìn, năm trăm*) đồng án phí kinh doanh thương mại sơ thẩm.

Trả lại cho Công ty Trách nhiệm Hữu hạn Vận tải P 61.047.000 (*Sáu mươi mốt triệu không trăm bốn mươi bảy nghìn*) đồng tiền tạm ứng án phí sơ thẩm đã nộp theo biên lai thu số 0004915 ngày 19/7/2023 của Chi cục Thi hành án dân sự quận Hải An, thành phố Hải Phòng.

- Về án phí kinh doanh thương mại phúc thẩm: Trả lại Tổng Công ty Cổ phần Bảo hiểm H 2.000.000 (*hai triệu*) đồng tiền tạm ứng án phí kinh doanh thương mại phúc thẩm đã nộp theo Biên lai thu tiền số 0005536 ngày 11 tháng 3 năm 2024 của Chi cục Thi hành án dân sự quận Hải An, thành phố Hải Phòng.

Kể từ ngày có đơn yêu cầu thi hành án của người được thi hành án cho đến khi thi hành án xong, bên phải thi hành án 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 tương ứng với thời gian và số tiền còn phải thi hành án.

Trong trường hợp Bản án, quyết định được thi hành theo quy định tại Điều 2 Luật Thi hành án dân sự, 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, Điều 7, Điều 7a và Điều 9 của Luật Thi hành án dân sự. Thời hiệu thi hành án dân sự được thực hiện theo quy định tại Điều 30 Luật Thi hành án dân sự.

Bản án phúc thẩm có hiệu lực pháp luật kể từ ngày tuyên án./.

Nơi nhận:

- VKSNDTP Hải Phòng;
- TAND quận Hải An;
- Chi cục THADS quận Hải An;
- Các đương sự;
- Lưu: Hồ sơ vụ án, HCTP.

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

Đặng Hồ Điệp