

Bản án số 45/2023/KDTM-PT
Ngày 24 - 5 - 2023
V/v: Tranh chấp Hợp đồng bảo hiểm

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

TÒA ÁN NHÂN DÂN CẤP CAO TẠI THÀNH PHỐ HỒ CHÍ MINH

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

Thẩm phán - Chủ tọa phiên tòa: Bà Huỳnh Thanh Duyên

Các Thẩm phán: Ông Mai Xuân Thành
Ông Nguyễn Văn Tưu

- Thư ký phiên tòa: Bà Mai Thị Thu Trang - Thư ký Tòa án nhân dân cấp cao tại Thành phố Hồ Chí Minh.

- Đại diện Viện kiểm sát nhân dân cấp cao tại Thành phố Hồ Chí Minh tham gia phiên tòa: Ông Trần Anh Dũng - Kiểm sát viên.

Ngày 24 tháng 5 năm 2023 tại trụ sở Tòa án nhân dân cấp cao tại Thành phố Hồ Chí Minh xét xử phúc thẩm công khai vụ án thụ lý số: 04/2023/TLPT-KDTM ngày 04 tháng 01 năm 2023 về việc: “Tranh chấp Hợp đồng bảo hiểm”.

Do Bản án kinh doanh thương mại sơ thẩm số 1108/2022/KDTM-ST ngày 19 tháng 7 năm 2022 của Tòa án nhân dân Thành phố Hồ Chí Minh bị kháng cáo;

Theo Quyết định đưa vụ án ra xét xử phúc thẩm số 1012/2023/QĐ-PT ngày 04 tháng 5 năm 2023 giữa các đương sự:

Nguyên đơn: Công ty Cổ phần Vận tải Công nghiệp T

Địa chỉ trụ sở: 14 Nguyễn Thượng Hiền, Thành phố Q, tỉnh Bình Định

Đại diện theo pháp luật ông Nguyễn Kim L.

Địa chỉ liên lạc: 1/88/179 Phố Lê Lợi, phường G, quận N, Thành phố Hải Phòng (Có mặt).

Bị đơn: Tổng Công ty Cổ phần B.

Địa chỉ: 26 Tôn Thất Đạm, phường N, Quận 1, Thành phố Hồ Chí Minh.

Đại diện theo pháp luật ông Lê Văn T

Đại diện theo ủy quyền: Ông Nguyễn Đức H theo giấy ủy quyền được lập ngày 15/11/2018 - Địa chỉ: 26 Tôn Thất Đạm, phường N, Quận 1, Thành phố Hồ Chí Minh. (có mặt)

Luật sư bảo vệ quyền, lợi ích hợp pháp của bị đơn: Luật sư Phạm Tuấn A thuộc Công ty Luật TNHH Một thành viên B.N.C và Cộng Sự - Đoàn Luật sư Thành phố Hồ Chí Minh. (có mặt)

Người có quyền lợi và nghĩa vụ liên quan:

1. Ngân hàng V

Địa chỉ liên lạc: 64 Lê Duẩn, Thành phố Q, tỉnh Bình Định - Đại diện theo pháp luật: Ông Tiết Văn Thành - Tổng giám đốc

Đại diện theo ủy quyền: Ông Lê Đắc D và bà Lê Thị Thu A theo giấy ủy quyền được lập ngày 12/3/20221. (có mặt)

2. Ông Lê Đình M (xin vắng mặt)

Địa chỉ liên lạc: 55 Trường C, phường Lý Thường K, Thành phố Q, tỉnh Bình Định.

3. Công ty Tài chính TNHH MTV Công nghiệp T (vắng mặt)

Địa chỉ trụ sở: 120 H, quận H, Thành phố Hà Nội.

Đại diện theo pháp luật bà Vũ Hoài G - Quyền Tổng giám đốc - Đại diện theo ủy quyền bà Nguyễn Thu T theo giấy ủy quyền được lập ngày 29/3/2021.

Người kháng cáo: Nguyên đơn Công ty Cổ phần Vận tải Công nghiệp T, người có quyền lợi nghĩa vụ liên quan Ngân hàng V.

NỘI DUNG VỤ ÁN:

Tại Đơn khởi kiện để ngày 12/6/2009, ngày 01/7/2009 được bổ sung vào các ngày 03/5/2010, 11/6/2010, 03/8/2010, 01/3/2011 và các lời khai trong quá trình giải quyết vụ án, Công ty Cổ phần Vận tải Công nghiệp T trình bày:

Công ty Cổ phần Vận tải Công nghiệp T (sau đây viết tắt là Công ty Tàu thủy B - Người được bảo hiểm) và Tổng Công ty Cổ phần B - B Bình Định (sau đây viết tắt là Công ty B - Người bảo hiểm) ký kết Hợp đồng bảo hiểm tàu biển số AD0005/08PA56000 ngày 17/10/2008 và Phụ lục hợp đồng ký cùng ngày về việc bảo hiểm thân tàu và bảo hiểm trách nhiệm dân sự chủ tàu biển (P&I) cho tàu Bình Định River của Công ty Tàu thủy B (sau đây viết tắt là Hợp đồng).

Cùng trong ngày 17/10/2008, Công ty B đã cấp Đơn bảo hiểm thân tàu với tổng số tiền 8.000.000.000 đồng, thời gian bảo hiểm từ 00:00h ngày 19/10/2008 đến 24:00h ngày 18/10/2009 và Giấy chứng nhận bảo hiểm P&I giới hạn trách nhiệm dân sự chủ tàu 500.000.000 USD với thời gian bảo hiểm từ 12:00 GMT ngày 19/10/2008 đến 12:00 GMT ngày 20/02/2009 cho tàu Bình Định River. Phạm vi bảo hiểm: Chỉ miền Viễn Đông Châu Á từ kinh độ 60 độ Đông đến 180 độ Đông.

Theo Đơn bảo hiểm thân tàu và Giấy chứng nhận bảo hiểm P&I của Công ty B thì “Phí như thỏa thuận”.

Hai bên thống nhất số tiền phí bảo hiểm thân tàu là 118.800.000 đồng và phí bảo hiểm P&I là 4.813,29 USD.

Theo Giấy ghi nợ bảo hiểm thân tàu ngày 17/10/2008 của Công ty B gửi Công ty Tàu thủy B thì: Phí bảo hiểm thân tàu 118.800.000 đồng (chia thành các đợt 20/10/2008: 29.700.000 đồng, 20/01/2009: 29.700.000 đồng, 20/4/2009: 29.700.000 đồng, 20/7/2009: 29.700.000 đồng); Phí bảo hiểm P&I 4.813,29 USD thanh toán trước ngày 20/10/2008.

Ngày 04/11/2008, Công ty Tàu thủy B gửi Công văn số 261/CV-GĐ cho Công ty B xin gia hạn thời hạn thanh toán phí bảo hiểm thân tàu đợt 1 số tiền 29.700.000 đồng và phí bảo hiểm P&I 4.813,29 USD đến ngày 30/11/2008 (sau đây viết tắt là Công văn 261).

Ngày 05/11/2008, Công ty B gửi Công văn số 0151/CV-BMBĐ cho Công ty Tàu thủy B chấp nhận thời hạn thanh toán phí bảo hiểm thân tàu đợt 1 số tiền 29.700.000 đồng) và phí bảo hiểm P&I 4.813,29 USD đến ngày 30/11 (sau đây viết tắt là Công văn 0151).

Ngày 10/11/2008, Công ty Tàu thủy B gửi Công văn số 265/CV-GĐ cho Công ty B xin gia hạn thời hạn thanh toán phí bảo hiểm thân tàu đợt 1 Số tiền 29.700.000 đồng theo lộ trình thanh toán đến ngày 12/01/2009 và phí hiểm P&I 4.813,29 USD theo lộ trình thanh toán đến ngày 12/02/2009 (sau đây viết tắt là Công văn 265).

Ngày 11/11/2008, Công ty B gửi Công văn số 0154/CV-BMBĐ cho Công ty Tàu thủy B thông báo đã tái tục bảo hiểm tàu Bình Định River, đề nghị hoàn tất xong phí của Hợp đồng cũ và yêu cầu thanh toán phí cho Hợp đồng theo Công văn số 0151/CV-BMBĐ ngày 05/11/2008 (sau đây viết tắt là Công văn 0154).

Ngày 13/11/2008, Công ty Tàu thủy B nộp cho Công ty B phí bảo hiểm thân tàu với số tiền 10.000.000 đồng và phí bảo hiểm P&I với số tiền 1.200 USD.

Ngày 22/11/2008, Công ty Tàu thủy B có Công văn số 409/CV-GĐ gửi Công ty B Bình Định và Công ty tài chính Công nghiệp T về việc ủy quyền thụ hưởng bảo hiểm cho Công ty tài chính Công nghiệp T (sau đây viết tắt là Công văn 409).

Ngày 07/01/2009, Công ty Tàu thủy B gửi Công văn số 03/CV-GĐ cho Công ty B xin gia hạn thời hạn thanh toán số tiền phí bảo hiểm thân tàu còn lại 19.700.000 đồng và phí bảo hiểm PVI 2.400 USD, sẽ nộp trước ngày 10/01/2009; số tiền phí còn lại Công ty Tàu thủy B sẽ thanh toán trước ngày 20/02/2009 (sau đây viết tắt là Công văn 03).

Ngày 08/01/2009, Công ty Tàu thủy B gửi Công văn số 05/CV-GĐ thông báo sự cố thủng tàu, tàu Bình Định River bị nước vào hầm hàng (hầm 2) mạnh làm tàu nghiêng 15 độ, vào lúc 7:30 ngày 08/01/2009 (LT) tại vị trí có tọa độ 05°36'00" Bắc và 108°07'00 Đông; có khả năng tàu bị thủng lớn, việc khắc

phục rất khó khăn; tình trạng tàu và thuyền viên trên tàu hết sức nguy cấp, đã liên hệ với tàu SXACE7 để ứng cứu; đề nghị B Bình Định có biện pháp hữu hiệu hỗ trợ cứu tàu và thuyền viên.

Cùng ngày 08/01/2009, Công ty Tàu thủy B gửi Công văn số 06/CV GĐ cho Công ty B thông báo về sự cố chìm tàu; không cứu được tàu nên bỏ tàu, cứu thuyền viên đưa về Singapore; đề nghị Công ty B có biện pháp hỗ trợ cần thiết.

Ngày 09/01/2009, Công ty Tàu thủy B thanh toán cho Công ty B số tiền phí bảo hiểm thân tàu còn lại của kỳ 1: 19.700.000 đồng và phí bảo hiểm P&I số tiền 2.400 USD bằng ủy nhiệm chi.

Ngày 09/01/2009, Công ty B xuất hóa đơn GTGT số 0250751 và hóa đơn GTGT số 0250752 đối với hai khoản phí bảo hiểm thân tàu và phí bảo hiểm P&I mà Công ty B đã nhận từ Công ty Tàu thủy B.

Ngày 10/01/2009, Công ty Tàu thủy B có Công văn số 17/CV-GĐ thông báo Vinashin Bình Định đã thuê đại lý để cùng cán bộ bảo hiểm P&I tại Singapore thu xếp thủ tục để đưa thuyền viên bị nạn lên bờ; phối hợp với Đại sứ quán Việt Nam tại Singapore, đại lý, cán bộ bảo hiểm PVI tại Singapore làm thủ tục đưa thuyền viên bị nạn về nước.

Ngày 10/01/2009, Công ty B gửi Công văn số 0051/2009-BM/BT cho Công ty Tàu thủy B từ chối trách nhiệm bồi thường đối với tàu Bình Định River với lý do Công ty Tàu thủy B không hoàn thành nghĩa vụ đóng phí.

Ngày 20/01/2009, Công ty Tàu thủy B thanh toán cho Công ty B số tiền 89.100.000 đồng phí bảo hiểm thân tàu và 1.213,29 USD phí bảo hiểm P&I bằng ủy nhiệm chi.

Do Công ty B từ chối trách nhiệm bảo hiểm nên Công ty Tàu thủy B khởi kiện yêu cầu Tòa án buộc Công ty B bồi thường cho Công ty Tàu thủy B theo Hợp đồng, cụ thể như sau:

- Tiền bảo hiểm thân tàu 8.000.000.000 đồng;
- Tiền bảo hiểm hàng hóa 42.958.500.000 đồng;
- Chi phí khắc phục sự cố chìm tàu 8.482,14 USD+ 160.708.638 đồng (gồm chi phí đưa thuyền viên về Việt Nam 3.057,14 USD+79.338.000 đồng và chi phí tự vấn, khảo sát, giám định tàu với số tiền 5.425 USD+81.370.638 đồng);

Ngoài ra, Công ty B phải có nghĩa vụ thanh toán tiền lãi phát sinh trên số tiền mà Công ty B có nghĩa vụ phải bồi thường đối tượng ứng với thời gian chậm thanh toán (từ ngày 15/5/2009 đến ngày xét xử sơ thẩm) theo quy định tại mục 6.4 Điều 6 của Hợp đồng.

Căn cứ khởi kiện:

1. Đối với yêu cầu thanh toán số tiền bảo hiểm thân tàu: Khoản tiền 8.000.000.000 đồng thuộc phạm vi bảo hiểm theo Hợp đồng. Theo kết quả giám

định thì con tàu bị thiệt hại toàn bộ, vì vậy việc yêu cầu bồi thường 8.000.000.000 đồng là căn cứ vào giá trị của tàu vào thời điểm mua bảo hiểm.

Yêu cầu thanh toán số tiền lãi phát sinh từ ngày 15/5/2009 (ngày Công ty Tàu thủy B gửi Văn bản số 107/CV-GĐ ngày 15/5/2009 yêu cầu thanh toán tiền bảo hiểm) đến ngày xét xử sơ thẩm trên số tiền 8.000.000.000 đồng chậm bồi thường theo mức lãi suất 9%/năm.

2. Đối với yêu cầu thanh toán số tiền bảo hiểm hàng hóa: Theo quy định tại mục 1 Trách nhiệm của người được bảo hiểm đối với rủi ro về hàng hóa của Phụ lục kèm theo Hợp đồng.

Theo Bản án số 14/2010/KDTM-PT ngày 15/12/2010 của Tòa phúc thẩm Tòa án nhân dân tối cao tại Đà Nẵng thì Công ty Tàu thủy B phải thanh toán PP Tổng công ty cổ phần bảo hiểm dầu khí Việt Nam 45.709.706.400 đồng tiền thiệt độ hàng hóa và lãi chậm thanh toán. Công ty Tàu thủy B vẫn chưa thanh toán số tiền trên vì phải chờ Công ty B giải quyết bồi thường trong vụ án này - mới có tiền thanh toán.

3. Đối với yêu cầu thanh toán số tiền chi phí khắc phục sự cố chìm tàu:

Chi phí đưa thuyền viên về Việt Nam: Số tiền 3,057,14 USD xuất phát từ Giấy báo nợ do Star Ruby Pte LTD mua vé máy bay cho các thuyền viên về Việt Nam. Công ty Tàu thủy B vẫn chưa thanh toán cho Star Ruby Pte LTD số tiền này. Số tiền 79.338.000 đồng căn cứ trên tập bộ chứng từ mà thực tế đã chi trả cho các nhân viên của công ty trong quá trình giải quyết sự cố xảy ra vào các ngày 25/02/2009 (57.100.000 đồng), ngày 15/02/2009 (16.063.000 đồng), ngày 02/02/2009 (4.215.000 đồng), ngày 02/4/2009 (1.960.000 đồng).

Chi phí tư vấn, khảo sát, giám định tàu: Số tiền 5.425 USD xuất phát từ các hóa đơn sau: Hóa đơn ngày 13/4/2009 của P.T Indosal Inti với số tiền là 3.500 USD nhưng thực tế Công ty Tàu thủy B mới thanh toán 2.500 USD; Hóa đơn ngày 14/4/2009 của Antony Consultancy Services với số tiền 925 USD và Hóa đơn ngày 02/3/2009 của Antony Consultancy Services với số tiền 1.000 USD đã được Công ty tàu thủy thanh toán.

Số tiền 81.370.638 đồng căn cứ trên chi phí thực tế chi cho đoàn khảo sát qua làm việc ở nước ngoài đã được thanh toán vào ngày 15/6/2009 số tiền 8.446.914 đồng, ngày 15/6/2009 số tiền 62.139.724 đồng và ngày 02/6/2009 số tiền 10.784.000 đồng.

Việc tiến hành thuê đơn vị tư vấn, khảo sát và giám định con tàu sau khi xảy ra sự cố chìm tàu đã được Công ty Tàu thủy B thông báo cho Công ty B biết bằng các Công văn số 80/CV-GĐ ngày 15/4/2009 và Công văn số 86/CV GĐ ngày 17/4/2009, nhưng Công ty B không cử người tham gia. Sau khi có kết quả giám định, Công ty Tàu thủy B cũng đã thông báo cho Công ty B biết bằng Công văn số 97/CV-GĐ ngày 04/5/2009. Yêu cầu bồi thường chi phí khắc phục sự cố chìm tàu không được thể hiện rõ trong các danh mục phạm vi bảo hiểm

của Hợp đồng nhưng thiệt hại thực tế xảy ra vẫn nằm trong phạm vi bảo hiểm của Hợp đồng nêu trên.

Công ty Tàu thủy B có vi phạm thời hạn nộp phí nhưng với việc Công ty B tiếp nhận phí và xuất hóa đơn cho việc thanh toán ngày 09/01/2009 (hết đợt 1) và 20/01/2009 (toàn bộ hợp đồng) là đã chấp nhận cho gia hạn thời gian đóng phí nên Hợp đồng vẫn còn hiệu lực.

Tại Công văn số 3507/CHHVN-TTHH ngày 07/12/2012, Cục hàng hàng Việt Nam đã xác định vị trí tàu Bình Định River nằm trong vùng giới hạn giữa kinh độ 60°E đến kinh độ 180° E.

Tại phiên tòa sơ thẩm ngày 23/4/2013, Công ty Tàu thủy B yêu cầu Công ty B có trách nhiệm bồi thường và bồi hoàn 02 khoản (theo Bảng tổng hợp ngày 22/4/2013) như sau: Bảo hiểm thân tàu và tiền lãi phát sinh là 11.070.877.000 đồng; Bảo hiểm trách nhiệm dân sự chủ tàu và tiền lãi phát sinh là 55.578.962.000 đồng. Tổng là 66.649.839.000 đồng. Yêu cầu Công ty B thanh toán trong thời hạn 01 tháng kể từ ngày bản án có hiệu lực pháp luật.

Bị đơn trình bày:

Bị đơn chỉ đồng ý gia hạn thời gian đóng phí bảo hiểm thân tàu đợt 1 và phí bảo hiểm P&I đến ngày 30/11/2008 theo Văn bản số 0151/CV BMBĐ; không đồng ý bồi thường theo yêu cầu của Công ty Tàu thủy B vì Công ty Tàu thủy B đã vi phạm nghĩa vụ đóng phí nên Hợp đồng chấm dứt hiệu lực từ ngày 30/11/2008; sau này, khi phát hiện ra việc thu phí ngày 09/01/2009 và 20/01/2009 của B chi nhánh Bình Định là trái với quy định của pháp luật nên Công ty B buộc phải trả lại khoản tiền trên.

Tại Bản án kinh doanh thương mại sơ thẩm số 474/2013/KDTM-ST ngày 26/4/2013, Tòa án nhân dân Thành phố Hồ Chí Minh đã xử:

1. Không chấp nhận toàn bộ yêu cầu khởi kiện của Công ty Cổ phần Vận tải Công nghiệp T đối với Tổng Công ty Cổ phần B.

2. Tổng Công ty Cổ phần B có trách nhiệm chuyển trả số tiền 89.000.000 đồng cho Công ty Cổ phần Vận tải Công nghiệp T ngay khi án có hiệu lực pháp luật.

Kể từ ngày án có hiệu lực pháp luật và bên được thi hành có đơn yêu cầu thi hành án, nếu bên phải thi hành án không thi hành số tiền nêu trên thì hàng tháng bên phải thi hành án còn phải trả tiền lãi cho bên được thi hành án theo mức lãi suất nợ quá hạn trung bình trên thị trường tại thời điểm thanh toán tương ứng với thời gian chậm thanh toán.

Ngoài ra, Tòa án cấp sơ thẩm còn quyết định về án phí và quyền kháng cáo của các đương sự.

Ngày 08/5/2013, Công ty Tàu thủy B có đơn kháng cáo.

Tại Bản án kinh doanh, thương mại phúc thẩm số 147/2013/KDTM-PT ngày 12/8/2013, Tòa Phúc thẩm Tòa án nhân dân tối cao tại Thành phố Hồ Chí

Minh quyết định: *Không chấp nhận kháng cáo của Công ty Cổ phần Vận tải Công nghiệp T, giữ nguyên bản án sơ thẩm.*

Ngày 30/5/2014, Công ty Tàu thủy B có đơn đề nghị xem xét theo thủ tục giám đốc thẩm đối với Bản án kinh doanh, thương mại phúc thẩm nêu trên.

Tại Kháng nghị giám đốc thẩm số 23/2016/KN-KDTM ngày 08/8/2016, Chánh án Tòa án nhân dân tối cao kháng nghị Bản án kinh doanh, thương mại phúc thẩm số 147/2013/KDTM-PT ngày 12/8/2013 của Tòa Phúc thẩm Tòa án nhân dân tối cao tại Thành phố Hồ Chí Minh; đề nghị Hội đồng Thẩm phán Tòa án nhân dân tối cao xét xử giám đốc thẩm theo hướng hủy Bản án kinh doanh, thương mại phúc thẩm nêu trên và hủy Bản án kinh doanh, thương mại sơ thẩm số 474/2013/KDTM-ST ngày 26/4/2013 của Tòa án nhân dân Thành phố Hồ Chí Minh; giao hồ sơ vụ án cho Tòa án nhân dân Thành phố Hồ Chí Minh xét xử lại theo thủ tục sơ thẩm đúng quy định của pháp luật; với nhận định:

“... 1. Về tố tụng: Theo Giấy đề nghị chuyển quyền thụ hưởng bảo hiểm số 409/CV-GĐ ngày 22/11/2007 của Công ty Tàu thủy B đã được sự chấp thuận của Công ty B Bình Định thì Giấy đề nghị chuyển quyền thụ hưởng bảo hiểm này sẽ có hiệu lực kể từ ngày ký và mặc nhiên có hiệu lực trong suốt thời gian Công ty Tàu thủy B mua bảo hiểm cho tàu Bình Định River tại Công ty Bao Minh Bình Định. Trong bất cứ trường hợp nào dẫn tới tàu Bình Định River không còn được Công ty B Bình Định (như hai bên chấm dứt hợp đồng: Công ty Tàu thủy B không thanh toán đầy đủ, đúng hạn phí bảo hiểm ...), Công ty B Bình Định thông báo ngay cho Công ty tài chính Công nghiệp T được biết. Giấy đề nghị này là văn bản pháp lý ràng buộc trách nhiệm giữa các bên trong việc thực hiện nghĩa vụ với bên thứ ba là Công ty tài chính Công nghiệp T với cam kết không hủy ngang (BL 718, 719); cho nên Tòa án cấp sơ thẩm và Tòa án cấp phúc thẩm không đưa Công ty tài chính Công nghiệp T (nay là Công ty tài chính TNHH một thành viên Công nghiệp T) vào tham gia tố tụng với tư cách người có quyền lợi, nghĩa vụ liên quan là không đúng quy định tại Điều 56 Bộ luật tố tụng dân sự (được sửa đổi, bổ sung năm 2011).

2. Về nội dung: Tòa án cấp sơ thẩm và Tòa án cấp phúc thẩm đều xác định Hợp đồng bảo hiểm chấm dứt do Công ty Tàu thủy B không đóng đủ phí bảo hiểm trong thời gian gia hạn đóng phí, để từ đó quyết định không chấp nhận yêu cầu khởi kiện của Công ty Tàu thủy B đối với Công ty B là chưa đủ căn cứ vững chắc, bởi lẽ:

Tòa án cấp sơ thẩm và Tòa án cấp phúc thẩm chưa làm rõ thỏa thuận của các bên theo Hợp đồng, cụ thể: Theo điều 3.3 của Hợp đồng: “Hiệu lực của bảo hiểm: Ngoài những điều quy định trong Luật kinh doanh bảo hiểm, Bộ luật hàng hải và Bộ luật dân sự Việt Nam và điều kiện bảo hiểm áp dụng cho từng tàu, hiệu lực bảo hiểm cũng tự động chấm dứt khi: Người được bảo hiểm không thanh toán phí bảo hiểm đầy đủ và đúng hạn theo quy định tại điều 4.3 dưới đây của hợp đồng (trừ trường hợp có thỏa thuận khác)”, nhưng theo đoạn 6 điều 4.3 của Hợp đồng: “Thời hạn thanh toán phí bảo hiểm: ... Nếu người được bảo

hiểm không thanh toán phí bảo hiểm đầy đủ và đúng hạn thì ngoài việc phải thanh toán số phí bảo hiểm cho thời gian tàu đã bảo hiểm, Người được bảo hiểm còn phải thanh toán cả lãi suất của số phí còn nợ theo tỷ lệ lãi vay ngân hàng cho thời gian từ ngày phát sinh nợ đến ngày thanh toán (trừ trường hợp có thỏa thuận khác bằng văn bản)” thì có phải hai bên thỏa thuận Công ty Tàu thủy B phải trả lãi nếu chậm nộp phí bảo hiểm không?, còn tại Điều 10 của Hợp đồng về hiệu lực của hợp đồng: “Hợp đồng này có hiệu lực kể từ ngày ký hợp đồng và tiếp tục không thời hạn nếu một trong hai bên không gửi thông báo đề nghị hủy hợp đồng bảo hiểm cho bên kia ít nhất 01 tháng trước ngày hủy bảo hiểm có hiệu lực. Hợp đồng này áp dụng đối với sự cố, tranh chấp xảy ra kể từ thời điểm Đơn bảo hiểm có hiệu lực” thì có phải các bên thỏa thuận phải gửi thông báo đề nghị hủy hợp đồng thì hợp đồng mới hết hiệu lực không? tại sao Công ty B không gửi thông báo đề nghị hủy Hợp đồng khi Công ty Tàu thủy B vi phạm nghĩa vụ nộp phí bảo hiểm?

Thực tế thực hiện hợp đồng, Công ty B có Văn bản số 0154 gửi cho Công ty Tàu thủy B yêu cầu thanh toán phí cho Hợp đồng theo Văn bản số 0151 mà không ghi văn bản này phúc đáp văn bản nào của Công ty Tàu thủy B nhưng Tòa án cấp sơ thẩm và Tòa án cấp phúc thẩm chưa làm rõ ý kiến của Công ty B cho rằng không nhận được các văn bản số 265, số 03 mà Công ty Tàu thủy B trình bày là đã gửi cho Công ty B, thì thực tế Công ty B có nhận được các văn bản này không? trường hợp Công ty B không nhận được Văn bản số 265 và Văn bản số 03 hoặc có nhận được (mặc dù không trả lời) thì tại sao Công ty B vẫn xuất hóa đơn đối với hai khoản phí bảo hiểm thân tàu và phí bảo hiểm P&I mà Công ty Tàu thủy B đã nộp trong ngày 09/01/2009 và ngày 20/01/2009? có phải Công ty B mặc nhiên gia hạn thực hiện Hợp đồng không?”.

Do đó Tòa án nhân dân Tối cao đã quyết định:

1. Chấp nhận Kháng nghị Giám đốc thẩm số 23/2016/KN-KDTM ngày 08/8/2016 của Chánh án Tòa án nhân dân tối cao.

2. Hủy Bản án kinh doanh thương mại phúc thẩm số 147/2015/AP ngày 12/8/2013 của Tòa Phúc thẩm Tòa án nhân dân tối cao tại Thành phố Hồ Chí Minh và hủy Bản án kinh doanh, thương mại sơ thẩm số 474/2013/KDTM-ST ngày 26/4/2013 của Tòa án nhân dân Thành phố Hồ Chí Minh về vụ án “Tranh chấp về hợp đồng bảo hiểm” giữa nguyên đơn là Công ty Cổ phần Vận tải Công nghiệp T với bị đơn là Tổng Công ty Cổ phần B.

3. Giao hồ sơ vụ án cho Tòa án nhân dân Thành phố Hồ Chí Minh xét xử lại theo thủ tục sơ thẩm đúng quy định của pháp luật.

Tòa án nhân dân Thành phố Hồ Chí Minh thụ lý và giải quyết lại vụ tranh chấp theo hồ sơ thụ lý số 158/TLST-KDTM ngày 16/10/2018 về việc “Tranh chấp hợp đồng Bảo hiểm”:

Nguyên đơn trình bày và xác định lại yêu cầu khởi kiện:

Nguyên đơn yêu cầu bị đơn là Công ty Bào Minh phải bồi thường cho nguyên đơn các khoản tiền sau:

1. Số tiền bảo hiểm thân vỏ tàu theo hợp đồng là: 8.000.000.000 đồng; Số tiền lãi phát sinh trên số tiền 8.000.000.000 đồng tính từ ngày 15/5/2009 (tại văn bản số 107-CV-GĐ ngày 15/5/2009) đến ngày 22/04/2013 là 3.070.877.000 đồng. Số tiền lãi tiếp tục phát sinh trên số tiền 8.000.000.000 đồng tính từ ngày 23/4/2013 đến ngày 20/4/2022 là 6.478.027.397 đồng.

2. Số tiền bảo hiểm trách nhiệm dân sự chủ tàu là: 45.709.706.400 đồng; Số tiền lãi phát sinh trên số tiền 45.709.706.400 đồng tính từ ngày 15/5/2009 (tại văn bản số 107-CV-GĐ ngày 15/5/2009) đến ngày 22/04/2013 là 9.869.255.600 đồng. Số tiền lãi tiếp tục phát sinh trên số tiền 45.709.706.400 đồng tính từ ngày 23/4/2013 đến ngày 20/4/2022 là 37.527.668.954 đồng.

Tổng số tiền mà nguyên đơn yêu cầu bị đơn phải có nghĩa vụ thanh toán (1) + (2) là: 110.655.535.352 đồng.

Ngoài ra nguyên đơn còn yêu cầu bị đơn phải tiếp tục trả lãi phát sinh cho đến khi xét xử sơ thẩm (đến thời điểm tòa án có phán quyết).

Bị đơn - Công ty B trình bày:

Bị đơn không đồng ý bồi thường thiệt hại theo yêu cầu của nguyên đơn vì lý do sau:

Trong sự cố chìm tàu Binh Dinh River ngày 08/01/2009, ngoài tranh chấp tiền bảo hiểm với Công ty B thì các cơ quan tiến hành tố tụng tỉnh Bình Định đã khởi tố, xét xử vụ án hình sự về hành vi vi phạm của Thuyền trưởng tàu Binh Dinh River Hồ Văn Tạo và Công ty Tàu thủy B. Bản án hình sự sơ thẩm (đã có hiệu lực pháp luật) số 56/2013/HSST ngày 30/12/2013 xác định: Tháng 2/2007 Công ty Tàu thủy B mua tàu chở hàng cũ mang tên Phương Bắc 1 rồi tiến hành sửa chữa, nâng cấp và đổi tên thành tàu Binh Dinh River. Tháng 10/2007, tàu Binh Dinh River được Cục đăng kiểm Việt Nam cấp Giấy chứng nhận là tàu cấp “*VRHII” được hoạt động trong “Vùng hạn chế II”, tức là tàu ***“được phép hoạt động trong vùng biển hạn chế cách xa bờ hoặc nơi trú ẩn không quá 50 hải lý”***.

Ngày 26/12/2008 tàu Binh Dinh River đến cảng Vũng Tàu để xếp và vận chuyển 245,1 tấn thiết bị dầu khí của Công ty Schlumberger đến cảng Muara - Brunei. Ngày 06/01/2009 Tàu Binh Dinh River rời Cảng Vũng Tàu đến cảng Muara - Brunei theo hải trình thông thường: Từ cảng Vũng Tàu đến Cảng Muara qua biển Nam Trung Quốc theo hướng Đông Nam. Đến 3h ngày 07/01/2009 Tàu Binh Dinh River gặp thời tiết xấu (gió đông bắc cấp 7 đến cấp 8, biển động và sóng lừng) làm tàu lắc mạnh. Thuyền trưởng chuyển hướng Tàu nhằm tránh tác động của sóng và yêu cầu thủy thủ chằng buộc lại hàng hóa. Nhưng do thời tiết tiếp tục xấu, biển động mạnh, sóng to nên đến 4h30 phút ngày 08/01/2009 hàng hóa bị xô dịch, va đập làm thùng mạn Tàu, nước tràn vào hầm hàng số 2. Dù tìm nhiều cách cứu đắm Tàu và cứu hàng hóa nhưng nước vẫn tràn vào làm tàu

ngiêng 15⁰. Đến 10h30 phút, mũi Tàu lún xuống nước, bánh lái Tàu không còn tác dụng... Nhận thấy không thể cứu Tàu nên thuyền trưởng Hồ Văn Tạo quyết định bỏ Tàu, đưa thuyền viên xuống phao cứu sinh tại vị trí tọa độ 05⁰13N - 108⁰02E (05 độ 13 phút vĩ độ bắc - 108 độ 02 phút kinh độ đông). Đến 17h cùng ngày thủy thủ đoàn được tàu Hàn Quốc cứu sống và đưa về Singapore. Tàu Bình Định River tiếp tục trôi dạt và mắc cạn tại khu vực đảo Palau Sagudarmar (Indonexia). Qua khảo sát Cơ quan giám định kết luận Tàu Bình Định River đã hư hỏng toàn bộ, không thể trục vớt. Kết quả giám định của Công ty TNHH Braemar Falconer Việt Nam xác định: Vị trí Thuyền trưởng rời bỏ Tàu ở tọa độ 05⁰13N - 108⁰02E (05 độ 13 phút vĩ độ bắc - 108 độ 02 phút kinh độ đông); “Khoảng cách từ vị trí bỏ Tàu đến cảng Muara, Brunei vào khoảng 418 hải lý và từ vị trí bỏ Tàu tới Cảng Kuching, được xem là cảng lánh nạn gần cảng đích nhất là 250 hải lý; cách Mũi Sekatung thuộc đảo Laut khoảng 25 hải lý; ***“vị trí tàu tại thời điểm rời bỏ tàu đã vượt ra ngoài phạm vi hoạt động cho phép của tàu”***”.

Bản án hình sự số 56/2013/HSST ngày 30/12/2013 xác định “Giấy chứng nhận khả năng đi biển của Cơ quan đăng kiểm Việt Nam chỉ cho phép tàu Bình Định River hoạt động cách bờ hoặc nơi trú ẩn an toàn không quá 50 hải lý...con tàu hoạt động ở ngoài vùng hàng hải cho phép gặp sóng to, gió lớn dẫn đến chìm Tàu.... Bị cáo (thuyền trưởng) Hồ Văn Tạo không tuân thủ vùng hạn chế II, đã chỉ huy Tàu ra ngoài vùng lãnh thổ Việt Nam không đúng quy định, đi không đúng luồng hàng hải cho phép dẫn đến chìm Tàu”. Về phía Công ty Tàu thủy B, Bản án hình sự nhận định ***“Công ty Vinashin Bình Định biết Tàu Bình Định River nằm trong Vùng hạn chế II không được hoạt động cách bờ 50 hải lý nhưng vẫn ký Hợp đồng vận chuyển hàng hóa ra ngoài Vùng hạn chế II và thuê Hồ Văn Tạo làm thuyền trưởng điều khiển con tàu Bình Định River”***.

Trên cơ sở nội dung, kết luận như trên, Tòa án nhân dân tỉnh Bình Định đã xác định thuyền trưởng tàu Bình Định River Hồ Văn Tạo phạm tội “Thiếu trách nhiệm gây hậu quả nghiêm trọng”, xử phạt 02 năm tù nhưng cho hưởng án treo.

Ngày 14/07/2014, Tòa Phúc thẩm Tòa án nhân dân tối cao tại Đà Nẵng đã tuyên không chấp nhận kháng cáo của Công ty Tàu thủy B và giữ nguyên quyết định của Bản án hình sự số 56/2013/HSST ngày 30/12/2013 của TAND tỉnh Bình Định.

Việc Cơ quan đăng kiểm Việt Nam chỉ cho phép tàu Bình Định River hoạt động trong Vùng hạn chế II, cách bờ không quá 50 hải lý nhưng Công ty Tàu thủy B vẫn ký Hợp đồng vận chuyển hàng hóa ra ngoài vùng hạn chế II và thuê Hồ Văn Tạo làm thuyền trưởng điều khiển con tàu Bình Định River điều khiển Tàu đến tọa độ 05⁰13N - 108⁰02E là vi phạm pháp luật, thuộc trường hợp loại trừ Bảo hiểm. Cụ thể: Mục 1.2, Điều 1 “Nguyên tắc chung” của Hợp đồng bảo hiểm tàu biển số AD0005/08PA56000 ngày 17/10/2008; “Khoản 2, Điều 2 Hợp đồng bảo hiểm tàu biển số AD0005/08PA56000 ngày 17/10/2008; Mục 1.2, Điều 1 “Nguyên tắc chung” của Hợp đồng bảo hiểm trách nhiệm dân sự chủ tàu

biển (P&I) số AD0005/07BB56000 cũng quy định Công ty B không có nghĩa vụ bồi thường trách nhiệm dân sự của Chủ tàu bởi:

- Công ty Tàu thủy B không duy trì hiệu lực của Chứng chỉ/chứng nhận của Cơ quan đăng kiểm Việt Nam (quốc gia tàu mang cờ) theo quy định tại Điều 43;

- Công ty Tàu thủy B có hoạt động kinh doanh trái phép khi ký Hợp đồng vận chuyển hàng hóa và điều động tàu Bình Dinh River ra ngoài Vùng hạn chế II, vượt quá phạm vi 50 hải lý, vi phạm Điều 73.3;

- Đưa tàu Bình Dinh River hoạt động ngoài Vùng hạn chế II, là nguyên nhân khiến con tàu “*gặp phải các rủi ro không đáng có hoặc gặp hiểm họa*”

Bị đơn không yêu cầu phản tố đối với nguyên đơn.

Người có quyền lợi, nghĩa vụ liên quan Ngân hàng Nông nghiệp và phát triển nông thôn Việt Nam (Gọi tắt là Agribank) trình bày:

Ngày 12/02/2007, Agribank và Công ty Tàu thủy B ký Hợp đồng tín dụng số TU0270044.DN/HĐTD, thống nhất thỏa thuận Agribank chi nhánh Bình Định cấp tín dụng đầu tư tàu Bình Dinh River đối với Công ty Tàu thủy B với các nội dung cụ thể như sau:

- Tổng số tiền cho vay: 6.000.000.000 đồng

- Mục đích sử dụng vốn: Đầu tư tàu hàng tổng hợp hoạt động vận chuyển hàng hóa

- Thời hạn cho vay: 48 tháng

- Tổng số tiền giải ngân: 4.942.000.000 đồng, được chuyển vào tài khoản của bên bán tàu là Công ty Cổ phần Vận tải - Thương mại tại Hải Phòng, trong đó:

- + *Lần 1*: ngày 14/02/2007, số tiền: 1.000.000.000 đồng, mục đích: trả tiền mua tàu;

- + *Lần 2*: ngày 26/3/2007, số tiền: 3.000.000.000 đồng, mục đích: trả tiền mua tàu;

- + *Lần 3*: ngày 09/8/2007, số tiền: 942.000.000 đồng, mục đích: trả tiền mua tàu và thanh toán các hợp đồng sửa chữa, mua vật liệu sửa chữa tàu.

Dư nợ đến thời điểm hiện tại:

- + Nợ gốc: 2.697.000.000 đồng

- + Nợ lãi tạm tính đến ngày 31/10/2021 là: 4.013.940.825 đồng

- Hình thức bảo đảm: thế chấp tài sản hình thành từ vốn vay. Việc thế chấp tài sản hình thành từ vốn vay theo Hợp đồng thế chấp số 151/BĐTV ngày 12/2/2007 và các Phụ lục Hợp đồng kèm theo (sau đây gọi tắt là Hợp đồng thế chấp). Tài sản thế chấp hình thành từ vốn vay được mô tả cụ thể như sau:

- Tên tàu: PHUONG BAC 01 (sau được đổi tên thành tàu BINH DINH RIVER)
- Số đăng ký: VN-2330-VT
- Số hiệu: XVEM/8861113
- Giấy chứng nhận đăng ký tàu biển số 1462/ĐK-2007.HP do Cơ quan đăng ký tàu biển và thuyền viên khu vực Hải Phòng cấp ngày 30/10/2007.
- Tổng trọng tải: 2.167DWT
- Tổng giá trị tài sản: 8.000.000.000 đồng

Việc Agribank chi nhánh Bình Định cấp tín dụng đầu tư tàu Bình Dinh River đối với Công ty Tàu thủy B và nhận thế chấp chính con tàu làm tài sản bảo đảm cho khoản vay là hoàn toàn phù hợp theo quy định của pháp luật.

Sau khi tàu Bình Dinh River được bàn giao, sửa chữa và cấp Giấy chứng nhận đăng ký tàu biển (ngày 30/10/2007), ông Lê Đình Minh, nguyên Giám đốc Công ty Tàu thủy B, lợi dụng việc giữ bản chính các giấy tờ có liên quan đến tàu Bình Dinh River (bao gồm Giấy chứng nhận quyền sở hữu, giấy chứng nhận bảo hiểm,...) khi lưu hành phương tiện theo thông lệ quốc tế, đã chỉ đạo không thực hiện việc công chứng và đăng ký thế chấp theo thỏa thuận tại Hợp đồng thế chấp với Agribank, tiếp tục dùng tàu Bình Dinh River thế chấp vay vốn tại Công ty tài chính TNHH MTV Công nghiệp T (VFC) mà không thông báo, không được sự chấp thuận và chưa hoàn thành nghĩa vụ trả nợ khoản vay đầu tư tàu Bình Dinh River đối với Agribank. Tại Bản án hình sự sơ thẩm số 78/2019/HS-ST ngày 25/12/2019 của Tòa án nhân dân tỉnh Bình Định đã tuyên Ông Lê Đình Minh phạm tội “*Cố ý làm trái quy định của Nhà nước về quản lý kinh tế gây hậu quả nghiêm trọng*” do hành vi chỉ đạo tiếp tục dùng tàu Bình Dinh River thế chấp vay vốn tại tổ chức tín dụng khác, gây thiệt hại đối với Agribank chi nhánh Bình Định. Đến thời điểm hiện tại, Công ty Tàu thủy B vẫn chưa thanh toán nợ quá hạn tại Agribank đối với khoản vay đầu tư tàu Bình Dinh River theo Hợp đồng tín dụng số TU0270044.DN/HĐTD ngày 12/02/2007.

Kể từ khi nhận thế chấp tàu Bình Dinh River, Agribank yêu cầu Công ty Tàu thủy B mua bảo hiểm đối với tài sản thế chấp và khẳng định xuyên suốt quyền ưu tiên thụ hưởng bồi thường bảo hiểm khi xảy ra sự kiện bảo hiểm theo các thỏa thuận tại Hợp đồng thế chấp và các văn bản khác có liên quan.

Sau khi xảy ra sự cố chìm tàu Bình Dinh River ngày 08/01/2009, Công ty B không thực hiện trách nhiệm bồi thường, Công ty Tàu thủy B đã nộp đơn khởi kiện Công ty B và thông báo để Agribank phối hợp tham gia tố tụng với tư cách là người có quyền lợi, nghĩa vụ liên quan, là bên có quyền thụ hưởng bảo hiểm. Agribank vẫn thường xuyên làm việc, gửi văn bản đến Công ty Tàu thủy B để đối chiếu, xác định nợ vay, đôn đốc thu hồi nợ (*Biên bản xác định nợ vay ngày 28/9/2009, ngày 17/11/2010, gần đây nhất là Công văn số 235/NHNo.BĐ-KHDN ngày 05/3/2020 “V/v có trách nhiệm tiếp tục trả nợ vay đã quá hạn”, Công văn số 732/NHNo.BĐ-KHDN ngày 08/7/2020, Công văn số*

39/NHNo.BĐ-KHDN ngày 12/01/2021). Công ty Tàu thủy B cam kết sau khi được bảo hiểm bồi thường sẽ trả nợ vay đầu tư tàu Bình Dinh River cho Agribank tại các Công văn số 70/CV-GĐ ngày 29/7/2010, Công văn số 73/CV-GĐ ngày 09/8/2010 “*V/v cam kết chuyển tiền bảo hiểm tàu Bình Dinh River*”.

Tranh chấp Hợp đồng bảo hiểm số AD0005/08PA56000 ngày 17/10/2008 giữa Công ty Tàu thủy B và Công ty B đến nay vẫn chưa được giải quyết xong và đang được Tòa án nhân dân Thành phố Hồ Chí Minh xét xử sơ thẩm lại theo Quyết định Giám đốc thẩm số 17/2017/KDTM-GĐT ngày 23/6/2017 của Tòa án nhân dân tối cao. Ông Nguyễn Kim Long – đại diện theo pháp luật của Công ty Tàu thủy B đã không hợp tác trong việc trả nợ vay quá hạn tại Agribank khi kế thừa quyền và nghĩa vụ của Công ty Tàu thủy B do mình là đại diện. Công ty Tàu thủy B vẫn tiếp tục có trách nhiệm trả nợ theo Hợp đồng tín dụng số TU0270044.DN/HĐTD ngày 12/02/2007 và dùng tiền bồi thường bảo hiểm trả nợ vay đầu tư tàu Bình Dinh River theo các Hợp đồng và cam kết với Agribank.

Agribank đề nghị Tòa án nhân dân Thành phố Hồ Chí Minh chấp nhận yêu cầu Agribank là đơn vị được thụ hưởng bồi thường bảo hiểm đối với Hợp đồng bảo hiểm số AD0005/08PA56000 ngày 17/10/2008 và số tiền bồi thường bảo hiểm sẽ được khấu trừ trả nợ vay mua tàu Bình Dinh River theo Hợp đồng tín dụng số TU0270044.DN/HĐTD ngày 12/02/2007 bao gồm nợ gốc quá hạn và nợ lãi phát sinh nếu Bảo hiểm B phải có trách nhiệm bồi thường bảo hiểm đối với sự cố chìm tàu Bình Dinh River của Công ty Tàu thủy B ngày 08/01/2009.

Đối với yêu cầu khởi kiện của nguyên đơn là Công ty Tàu thủy B:

Qua nghiên cứu hồ sơ, tài liệu do Công ty Tàu thủy B cung cấp và thu thập được tại Tòa, Agribank nhận thấy: Tổn thất xảy ra đối với tàu Bình Dinh River của Công ty Tàu thủy B nằm trong phạm vi bảo hiểm theo Hợp đồng bảo hiểm số AD0005/08PA56000 ngày 17/10/2008 và thuộc trách nhiệm bảo hiểm của Công ty B. Hợp đồng bảo hiểm số AD0005/08PA56000 ngày 17/10/2008 cũng không chấm dứt hiệu lực sau ngày 30/11/2008.

Agribank đề nghị Tòa án nhân dân Thành phố Hồ Chí Minh áp dụng Án lệ số 37/2020/AL về hiệu lực của hợp đồng bảo hiểm tài sản trong trường hợp bên mua bảo hiểm đóng phí bảo hiểm sau khi kết thúc thời hạn đóng phí bảo hiểm được Hội đồng Thẩm phán TANDTC thông qua ngày 05/2/2020 và được công bố theo Quyết định số 50/QĐ-CA ngày 25/2/2020 của Chánh án Tòa án nhân dân tối cao đối với vụ án tranh chấp Hợp đồng bảo hiểm số AD0005/08PA56000 ngày 17/10/2008 giữa Công ty Tàu thủy B và Công ty B.

Sau khi nhận được tiền phí bảo hiểm của Công ty Tàu thủy B, Bảo hiểm B không có ý kiến gì và cũng không có văn bản thông báo về việc đóng tiền phí bảo hiểm chậm thì Hợp đồng bảo hiểm đã không còn hiệu lực từ sau ngày 30/11/2008, mà Công ty B vẫn nhận, xuất hóa đơn giá trị gia tăng và báo cáo thuế về khoản tiền đóng bảo hiểm này của Công ty Tàu thủy B, nên mặc nhiên Bảo hiểm B thừa nhận việc đóng tiền phí bảo hiểm chậm của Công ty Tàu thủy B và thừa nhận hợp đồng bảo hiểm còn hiệu lực thi hành. Do đó, khi xảy ra sự

kiện bảo hiểm, Công ty B phải có trách nhiệm bồi thường theo Hợp đồng bảo hiểm hai bên đã ký kết.

Đối với yêu cầu độc lập của Công ty tài chính TNHH MTV Công nghiệp T (Sau đây gọi tắt là Công ty tài chính Tàu Thủy):

Ngày 18/12/2007, Công ty tài chính Tàu Thủy cấp tín dụng cũng với mục đích đầu tư tàu Bình Định River sau khi Công ty Tàu thủy B đã được Agribank đầu tư mua tàu Bình Định River, con tàu được bàn giao, lên đà sửa chữa và được cấp Giấy chứng nhận đăng ký tàu biển mới, đổi tên từ tàu Phương Bắc 01 thành tàu Bình Định River vào tháng 10/2007. *Số tiền do Công ty tài chính Tàu Thủy giải ngân không được Công ty Tàu thủy B sử dụng để mua tàu Bình Định River cũng như trả nợ vay mua tàu Bình Định River cho Agribank.* Công ty tài chính Tàu Thủy đã không thực hiện đầy đủ trách nhiệm của mình trong việc kiểm tra, giám sát quá trình vay vốn, sử dụng vốn vay và trả nợ của khách hàng theo quy định tại Khoản 3 Điều 53 Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật các tổ chức tín dụng số 20/2004/QH11, dẫn đến hệ quả Công ty Tàu thủy B sử dụng vốn sai mục đích, gây thiệt hại đối với Agribank.

Giấy đề nghị chuyển quyền thụ hưởng bảo hiểm số 409/CV-GĐ ngày 22/11/2007 của Công ty Tàu thủy B V/v ủy quyền thụ hưởng bảo hiểm không có giá trị đối với Hợp đồng bảo hiểm số AD0005/08PA56000 ngày 17/10/2008 mà Công ty Tàu thủy B và Công ty B đang tranh chấp và không làm phát sinh quyền thụ hưởng bảo hiểm của VFC đối với tranh chấp Hợp đồng bảo hiểm tàu biển số AD0005/08PA56000 ngày 17/10/2008. Agribank đã trình bày nội dung này tại các văn bản trước gửi Tòa.

Người có quyền lợi, nghĩa vụ liên quan Công ty tài chính Tàu Thủy trình bày: Liên quan đến yêu cầu thụ hưởng bảo hiểm của Công ty tài chính Tàu Thủy đối với con tàu Bình Định River (tên cũ M/V Phương Bắc 01) trong vụ kiện Tranh chấp Hợp đồng Bảo hiểm giữa Công ty Tàu thủy B và Công ty B do Tòa án Nhân dân Thành phố Hồ Chí Minh thụ lý 158/2018/TLST-KDTM ngày 16/10/2018. VFC xin trình bày và có ý kiến như sau:

Căn cứ theo Hợp đồng tín dụng số 33/NN ngày 26/06/2007 và Phụ Lục HĐTD số 33/NN/03 ngày 18/12/2007 VFC đã cho Công ty Tàu thủy B vay vốn để thực hiện dự án đầu tư mua tàu chở hàng 2.200 DWT, số đăng ký: VN-2330-VT; loại tàu: chở hàng tổng hợp; số IMO: XVEM/8861113; Tổng trọng tải toàn phần: 2167 tấn; Tổng dung tích (GT): 1274GT; Dung tích thực (NT): 639NT từ nguồn vốn vay ủy thác của Công ty tài chính Tàu Thủy. Số tiền Công ty tài chính Tàu Thủy đã giải ngân cho đơn vị là 5,3 tỷ đồng (được đảm bảo bằng 330.575,72 USD). Tính đến thời điểm ngày 30/09/2020, đơn vị đã trả nợ gốc 170 triệu đồng (tương đương 7.391 USD) và chưa thực hiện trả nợ lãi. Tổng dư nợ khoản vay hiện nay tại VFC là 893.622,79 USD (tương đương với 20.553.324.170 đồng, theo tỷ giá tạm tính 23.000 VNĐ/USD), trong đó:

+ Nợ gốc: 319.987,02 USD (tương đương: 7.359.701.460 đồng).

+ Nợ lãi tính đến ngày 19/7/2022: 656.852,44 USD (tương đương: 15.107.606.120 đồng).

Tổng cộng gốc và lãi là: 22.467.307.580 đồng

Theo thỏa thuận giữa Công ty tài chính Tàu Thủy và Công ty Tàu thủy B tại điểm b khoản 3.1 điều 3 Hợp đồng thế chấp tài sản đã được Phòng Công chứng số 3- Thành phố Hà Nội xác nhận ngày 18/12/2007, Công ty Tàu thủy B có nghĩa vụ mua bảo hiểm cho con tàu Bình Định River (là tài sản thế chấp cho Công ty tài chính Tàu Thủy) và Công ty tài chính Tàu Thủy được thụ hưởng quyền hưởng bảo hiểm. Công ty Tàu thủy B đã thực hiện đúng thỏa thuận với VFC bằng việc mua bảo hiểm cho tàu Bình Định River tại Công ty B thuộc Tổng Công ty Cổ phần B (Hợp đồng bảo hiểm tàu biển số AD0005/08PA5600 ngày 17/10/2008 với Công ty B đồng thời Công ty B đã cấp Giấy chứng nhận Bảo hiểm P&I số AD0004/08BB56000 ngày 17/10/2008 có giá trị từ 12h'00 GMT ngày 19/10/2008 đến 12h'00 GMT ngày 20/02/2009 và Đơn bảo hiểm thân tàu số AD0005/08BB56000 ngày 17/10/2008 có giá trị từ 00h'00 GMT ngày 19/10/2008 đến 24h'00 GMT ngày 18/10/2009 cho Bình Định và Giấy đề nghị chuyển Quyền thụ hưởng bảo hiểm số 409/CV-GĐ ngày 22/11/2007 của Công ty Bình Định về việc đề nghị chuyển quyền thụ hưởng bảo hiểm đã được xác nhận chấp nhận của Công ty B; Hợp đồng bảo hiểm tàu biển số AD0005/08PA5600 ngày 17/10/2008; Đơn bảo hiểm thân tàu số AD0005/08BA5600 ngày 17/10/2008 và Giấy chứng nhận bảo hiểm số AD0004/08BB5600 ngày 17/10/2008 có xác nhận của Công ty B). Đồng thời, tại mục 2 khoản 3.2 Điều 3 Hợp đồng thế chấp tài sản quy định về quyền của Bên A đã thỏa thuận Bên A nhận tiền bảo hiểm trực tiếp từ cơ quan bảo hiểm để thu nợ trong trường hợp rủi ro xảy ra mà tài sản đã được bảo hiểm.

Thực hiện Hợp đồng bảo hiểm tàu biển với Công ty B, Công ty Tàu thủy B đã đóng phí bảo hiểm, cụ thể như sau:

+ Ngày 13/11/2008, Công ty Tàu thủy B nộp cho Công ty B phí bảo hiểm thân tàu với số tiền 10.000.000 đồng và phí bảo hiểm P&I với số tiền là 1.200 USD (trước đó Công ty Tàu thủy B đã có công văn xin gia hạn nộp phí và được Công ty B chấp thuận bằng công văn số 0151/CV-BMBĐ ngày 05/11/2008).

+ Ngày 09/01/2009, Công ty Tàu thủy B thanh toán cho Công ty B số tiền phí bảo hiểm thân tàu còn lại của kỳ 1: 19.700.000 đồng và phí bảo hiểm P&I số tiền 2.400 USD bằng ủy nhiệm chi (ngày 09/01/2009 Công ty B xuất hóa đơn GTGT số 0250751 và hóa đơn GTGT số 0250752 đối với hai khoản phí bảo hiểm thân tàu và phí bảo hiểm P&I mà Công ty B đã nhận từ Công ty Tàu thủy B).

Sau khi bị sự cố chìm tàu vào ngày 08/01/2009, Công ty Tàu thủy B đã yêu cầu Công ty B bồi thường theo Hợp đồng bảo hiểm đã ký. Tuy nhiên Công ty B từ chối bồi thường với lý do Công ty Tàu thủy B thanh toán phí bảo hiểm không đúng hạn. Vì vậy, Công ty Tàu thủy B đã nộp đơn khởi kiện Công ty B tại các cơ quan có thẩm quyền, cụ thể như sau:

+ Tiền bảo hiểm thân tàu: 8.000.000.000 đồng (là tài sản thế chấp của Công ty tài chính Tàu Thủy)

+ Tiền bảo hiểm hàng hóa: 42.958.500.000 đồng

Vụ kiện đã kéo dài từ tháng 06/2009 đến tháng 01/2018 thì Bình Định nhận được Quyết định giám đốc thẩm số 17/2017/KDTM-GĐT ngày 23/06/2017 về việc tranh chấp hợp đồng bảo hiểm của Tòa án nhân dân tối cao, theo đó Tòa án nhân dân tối cao nhận định thiếu sót của Tòa án cấp phúc thẩm là không xem xét đưa Công ty tài chính Tàu Thủy tham gia vào vụ kiện với tư cách là người có quyền lợi, nghĩa vụ liên quan hay là bên có quyền yêu cầu khởi kiện (Mục 2 - Nhận định của Tòa án nhân dân tối cao, tại trang 9 Quyết định giám đốc thẩm số 17/2017/KDTM-GĐT), và theo Quyết định Tòa hủy Bản án KDTM phúc thẩm số 147/2013/KDTM-PT ngày 12/08/2013, Bản án KDTM sơ thẩm số 474/2013/KDTM-ST ngày 16/04/2013 của Tòa án nhân dân Hồ Chí Minh, đồng thời giao vụ án cho Tòa án nhân dân Thành phố Hồ Chí Minh xét xử lại theo thủ tục sơ thẩm đúng quy định của pháp luật. Hiện Công ty tài chính Tàu Thủy đã gửi Bản tự khai ngày 16/12/2020 đề nghị Tòa án Hồ Chí Minh đưa Công ty tài chính Tàu Thủy tham gia tố tụng với tư cách là người có quyền lợi, nghĩa vụ liên quan trong vụ án số 158/2018/TLST-KDTM ngày 16/10/2018.

Căn cứ theo quy định pháp luật về bảo hiểm (điểm d, khoản 1, Điều 18 Luật Kinh doanh Bảo hiểm), căn cứ điểm 2.1 mục 2 Luật, điều khoản và, điều kiện chi phối hợp đồng Hợp đồng bảo hiểm tàu biển số AD0005/08PA5600 ngày 17/10/2008 giữa Công ty Tàu thủy B và Công ty B. Để bảo đảm quyền và lợi ích hợp pháp của Công ty tài chính Tàu Thủy, tránh làm thất thoát tài sản của Nhà nước, căn cứ vào những điều trình bày trên đây, Công ty tài chính Tàu Thủy kính đề nghị Tòa án Nhân dân Thành phố Hồ Chí Minh công nhận quyền thụ hưởng bảo hiểm của Công ty tài chính Tàu Thủy đối với tàu Bình Định River theo Hợp đồng bảo hiểm tàu biển số AD0005/08PA5600 ngày 17/10/2008 giữa Công ty Tàu thủy B và Công ty B theo đó nếu Tòa xác định tổn thất thân tàu Bình Định River thuộc đối tượng được bồi thường bảo hiểm thì Công ty tài chính Tàu Thủy đề nghị Quý Tòa buộc Công ty B thanh toán toàn bộ quyền lợi bảo hiểm theo tàu biển nói trên cho Công ty tài chính Tàu Thủy, cụ thể số tiền: 22.467.307.580 đồng, trong đó nợ gốc: 319.987,02 USD (tương đương: 7.359.701.460 đồng), nợ lãi tính đến ngày 19/7/2022: 656.852,44 USD (tương đương: 15.107.606.120 đồng).

Người có quyền lợi, nghĩa vụ liên quan ông Lê Đình Minh trình bày:
Ông không có ý kiến về yêu cầu khởi kiện của nguyên đơn.

Tại Bản án kinh doanh thương mại sơ thẩm số 1108/2022/KDTM-ST ngày 19 tháng 7 năm 2022 của Tòa án nhân dân Thành phố Hồ Chí Minh đã quyết định như sau:

- Áp dụng Điều 38, Điều 39, Điều 91, Điều 94, Điều 95, Điều 217, Điều 266, Điều 273 của Bộ luật Tố tụng dân sự 2015;

- Nghị quyết số 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;

Tuyên xử:

1. Không chấp nhận toàn bộ yêu cầu khởi kiện của Công ty Cổ phần Vận tải Công nghiệp T về việc yêu cầu Tổng Công ty Bảo hiểm B thanh toán số tiền bảo hiểm đối với Hợp đồng bảo hiểm số AD0005/08PA56000 ngày 17/10/2008 giữa Công ty Cổ phần Vận tải Công nghiệp T và Tổng Công ty Bảo hiểm B và tiền lãi phát sinh tính đến ngày 20/4/2022 là 110.655.535.352 (Một trăm mười tỷ sáu trăm năm mươi lăm triệu năm trăm ba mươi lăm ngàn ba trăm năm mươi hai) đồng, trong đó: Số tiền bảo hiểm thân vỏ tàu theo hợp đồng là: 8.000.000.000 (Tám tỷ) đồng và tiền lãi phát sinh tính từ ngày 15/5/2009 đến ngày 20/4/2022 là 9.548.904.397 (Chín tỷ năm trăm bốn mươi tám triệu chín trăm lẻ bốn ngàn ba trăm chín mươi bảy) đồng; Số tiền bảo hiểm trách nhiệm dân sự chủ tàu là: 45.709.706.400 (Bốn mươi lăm tỷ bảy trăm lẻ chín triệu bảy trăm lẻ sáu ngàn bốn trăm) đồng và tiền lãi phát sinh tính từ ngày 15/5/2009 đến ngày 20/4/2022 là 47.396.924.554 (Bốn mươi bảy tỷ ba trăm chín mươi sáu triệu chín trăm hai mươi bốn ngàn năm trăm năm mươi bốn) đồng.

2. Không chấp nhận yêu cầu độc lập của người có quyền lợi, nghĩa vụ liên quan Ngân hàng V về việc xác định là đơn vị được thụ hưởng bồi thường bảo hiểm đối với Hợp đồng bảo hiểm số AD0005/08PA56000 ngày 17/10/2008 giữa Công ty Cổ phần Vận tải Công nghiệp T và Tổng Công ty Bảo hiểm B với số tiền là 6.948.512.813 (Sáu tỷ chín trăm bốn mươi tám triệu năm trăm mười hai ngàn tám trăm mười ba) đồng, trong đó nợ gốc là 2.697.000.000 (Hai tỷ sáu trăm chín mươi bảy triệu) đồng và nợ lãi tính đến ngày 19/7/2022 là 4.251.512.813 (Bốn tỷ hai trăm năm mươi một triệu năm trăm mười hai ngàn tám trăm mười ba) đồng.

3. Không chấp nhận yêu cầu độc lập của người có quyền lợi, nghĩa vụ liên quan là Công ty Tài chính TNHH MTV Công nghiệp T về việc xác định là đơn vị thụ hưởng bảo hiểm theo Hợp đồng bảo hiểm tàu biển số AD0005/08PA5600 ngày 17/10/2008 giữa Công ty Cổ phần Vận tải Công nghiệp T và Tổng Công ty Bảo hiểm B với số tiền là: 22.467.307.580 (Hai mươi hai tỷ bốn trăm sáu mươi bảy triệu ba trăm lẻ bảy ngàn năm trăm tám mươi) đồng, trong đó nợ gốc là: 319.987,02 USD (tương đương: 7.359.701.460 Việt Nam đồng), nợ lãi tính đến ngày 19/7/2022 là: 656.852,44 USD (tương đương: 15.107.606.120 Việt Nam đồng).

4. Ngân hàng V, Công ty Tài chính TNHH MTV Công nghiệp T được quyền khởi kiện Công ty Cổ phần Vận tải Công nghiệp T trong vụ án dân sự khác theo quy định pháp luật.

Ngoài ra, bản án sơ thẩm còn quyết định về án phí, về nghĩa vụ thi hành án và quyền kháng cáo theo quy định của pháp luật.

Ngày 22/7/2022 Công ty Cổ phần Vận tải Công nghiệp T và Ngân hàng V kháng cáo toàn bộ bản án sơ thẩm.

Tại phiên tòa phúc thẩm:

Nguyên đơn và ngân hàng giữ nguyên yêu cầu kháng cáo.

Người đại diện theo ủy quyền của nguyên đơn trình bày lỗi gây tai nạn thuộc về thuyền trưởng và thuyền trưởng đã phải chịu trách nhiệm hình sự chứ Công ty Bình Định không có lỗi trong sự cố chìm tàu. Tại đơn cấp bảo hiểm ghi rõ phạm vi hoạt động của tàu: Chỉ miền Viễn Đông Châu Á (từ kinh độ 60 độ Đông đến 180 độ Đông) và văn bản 3507/CHHHVN-TTHH ngày 07/12/2012 của Cục hàng hải Việt Nam đã xác định vị trí tàu Bình Định River nằm trong vùng giới hạn giữa kinh độ 60 độ E đến 180 độ E. Như vậy, con tàu hoạt động trong phạm vi đã được hai bên thỏa thuận trong hợp đồng. Ngoài ra, không có khái niệm nơi trú ẩn an toàn mà chỉ có nơi trú ẩn. B từ đầu cũng đã xuất hóa đơn cho Bình Định có nghĩa đã chấp nhận theo Hợp đồng. Đề nghị HĐXX chấp nhận yêu cầu khởi kiện của Công ty Tầu thủy B.

Đại diện ngân hàng tranh luận: Chưa đủ cơ sở để khẳng định tàu Bình Định River hoạt động ngoài vùng hàng hải cho phép vì theo Công văn số 3507 của Cục hàng hải Việt Nam xác định vị trí tàu Bình Định nằm trong vùng giới hạn từ giữa kinh độ 60 độ E đến 180 độ E. Do đó, tàu hoạt động trong phạm vi đã được hai bên thỏa thuận trong hợp đồng và tại quyết định GĐT số 21 năm 2014 cũng nhận định việc tàu Bình Định có nằm trong hoạt động cho phép hay không thì chưa được làm rõ. Theo giấy chứng nhận cấp tàu thì tàu Bình Định River được phép hoạt động trong vùng Hạn chế II tức là vùng biển hạn chế cách xa bờ hoặc nơi trú ẩn không quá 50 hải lý. Theo quy định nơi trú ẩn là nơi tàu có thể trú ẩn nếu gặp nguy hiểm nên Đảo Laut cách vị trí bỏ tàu 25 hải lý vẫn được hiểu là nơi trú ẩn. Cần phải tách bạch giữa trách nhiệm công ty Bình Định và cá nhân thuyền trưởng Hồ Văn Tạo. Việc công ty Bình Định ký Hợp đồng vận chuyển hàng hóa và thuê Hồ Văn Tạo làm thuyền trưởng là phù hợp quy định của pháp luật. Việc lập kế hoạch, xác định tuyến đường đi, hải trình là trách nhiệm của thuyền trưởng và thuyền trưởng cũng đã phải chịu trách nhiệm hình sự. Sự cố một phần do nguyên nhân bất khả kháng nên công ty tàu thủy không có lỗi trong sự cố đắm tàu, B vẫn phải có trách nhiệm bảo hiểm. Việc rủi ro xảy ra đối với tàu Bình Định vẫn thuộc phạm vi bảo hiểm thuộc danh mục rủi ro được bảo hiểm theo “Điều khoản bảo hiểm thân tàu định hạn của Anh” đã được các bên thỏa thuận áp dụng. Đề nghị Hội đồng xét xử tuyên chấp nhận yêu cầu khởi kiện của nguyên đơn và yêu cầu độc lập của Agribank.

Người bảo vệ quyền và lợi ích hợp pháp của bị đơn trình bày: Nguyên đơn kháng cáo cho rằng vị trí rời bỏ tàu vẫn trong phạm vi cho phép bảo hiểm là không đúng vì tại Bản án hình sự đã xác định rõ vị trí Hồ Văn Tạo rời bỏ tàu đã vượt ra ngoài phạm vi hoạt động cho phép, đảo Laut không phải nơi trú ẩn an toàn vì toàn sản hô. Tại vụ án hình sự công ty cổ phần vận tải Bình Định cũng tham gia với tư cách người có quyền lợi nghĩa vụ liên quan nhưng không kháng cáo, bản án hình sự đến nay đang có hiệu lực pháp luật. Vấn đề nguyên đơn cho rằng đây là trách nhiệm cá nhân thuyền trưởng không phải của công ty nhưng Cơ quan đăng kiểm chỉ cho phép tàu Bình Định River hoạt động trong vùng hạn

chế II, cách bờ không quá 50 hải lý nhưng Công ty Tàu thủy B vẫn ký hợp đồng vận chuyển hàng hóa ra ngoài vùng hạn chế II và thuê Hồ Văn Tạo vận chuyển hàng hóa từ tọa độ 05°13N – 108°02E là vi phạm nên cũng xác định lỗi của công ty Tàu thủy B thuộc trường hợp loại trừ bảo hiểm.

Đại diện Viện kiểm sát tham gia phiên tòa phát biểu: Về tố tụng: Hội đồng xét xử và các đương sự đều thực hiện đúng quy định của Bộ luật tố tụng dân sự. Về nội dung: Nguyên đơn và Ngân hàng nông nghiệp và phát triển nông thôn kháng cáo nhưng tại phiên tòa phúc thẩm không đưa ra được tình tiết nào mới chứng minh cho yêu cầu của mình là có cơ sở. Đề nghị Hội đồng xét xử bác kháng cáo, giữ nguyên bản án sơ thẩm.

NHẬN ĐỊNH CỦA TÒA ÁN:

Sau khi nghiên cứu các chứng cứ, tài liệu có trong hồ sơ vụ án được thẩm tra tại phiên tòa; lời trình bày của các đương sự, căn cứ kết quả tranh luận tại phiên tòa; ý kiến của Đại diện Viện kiểm sát. Hội đồng xét xử:

[1] Về tố tụng: Về việc xác định thẩm quyền giải quyết, thời hiệu khởi kiện, về việc xét xử vắng mặt, về thủ tục ủy quyền như Tòa án sơ thẩm nhận định là có căn cứ.

[2] Về nội dung:

Công ty Tàu thủy B và Công ty B ký kết Hợp đồng bảo hiểm tàu biển số AD0005/08PA56000 ngày 17/10/2008 và Phụ lục hợp đồng (sau đây viết tắt là Hợp đồng) ký cùng ngày về việc bảo hiểm thân tàu và bảo hiểm trách nhiệm dân sự chủ tàu biển (P&I) cho tàu Bình Dinh River của Công ty Tàu thủy B. Cùng trong ngày 17/10/2008, Công ty B đã cấp Đơn bảo hiểm thân tàu với tổng số tiền 8.000.000.000 đồng, thời gian bảo hiểm từ 00:00h ngày 19/10/2008 đến 24:00h ngày 18/10/2009 và Giấy chứng nhận bảo hiểm P&I giới hạn trách nhiệm dân sự chủ tàu 500.000.000 USD với thời gian bảo hiểm từ 12:00 GMT ngày 19/10/2008 đến 12:00 GMT ngày 20/02/2009 cho tàu Bình Dinh River. Phạm vi bảo hiểm: Chỉ miền Viễn Đông Châu Á từ kinh độ 60 độ Đông đến 180 độ Đông.

Theo Đơn bảo hiểm thân tàu và Giấy chứng nhận bảo hiểm P&I của Công ty B thì “Phí như thỏa thuận”. Hai bên thống nhất số tiền phí bảo hiểm thân tàu là 118.800.000 đồng và phí bảo hiểm P&I là 4.813,29 USD.

Theo Bản án hình sự số 56/2013/HSST ngày 30/12/2013 thì: Ngày 26/12/2008 tàu Bình Dinh River đến cảng Vũng Tàu để xếp và vận chuyển 245,1 tấn thiết bị dầu khí của Công ty Schlumberger đến cảng Muara - Brunei. Ngày 06/01/2009 Tàu Bình Dinh River rời Cảng Vũng Tàu đến cảng Muara - Brunei theo hải trình thông thường: Từ cảng Vũng Tàu đến Cảng Muara qua biển Nam Trung Quốc theo hướng Đông Nam. Đến 3h ngày 07/01/2009 Tàu Bình Dinh River gặp thời tiết xấu (gió đông bắc cấp 7 đến cấp 8, biển động và sóng lừng) làm tàu lắc mạnh. Thuyền trưởng chuyển hướng Tàu nhằm tránh tác động của sóng và yêu cầu thủy thủ chằng buộc lại hàng hóa. Nhưng do thời tiết

tiếp tục xấu, biển động mạnh, sóng to nên đến 4h30 phút ngày 08/01/2009 hàng hóa bị xê dịch, va đập làm thùng mạn Tàu, nước tràn vào hầm hàng số 2. Dù tìm nhiều cách cứu đắm Tàu và cứu hàng hóa nhưng nước vẫn tràn vào làm tàu nghiêng 15°. Đến 10h30 phút, mũi Tàu lún xuống nước, bánh lái Tàu không còn tác dụng... Nhận thấy không thể cứu Tàu nên thuyền trưởng Hồ Văn Tạo quyết định bỏ Tàu, đưa thuyền viên xuống phao cứu sinh tại vị trí tọa độ 05°13N - 108°02E (05 độ 13 phút vĩ độ bắc - 108 độ 02 phút kinh độ đông). Đến 17h cùng ngày thủy thủ đoàn được tàu Hàn Quốc cứu sống và đưa về Singapore. Tàu Bình Định River tiếp tục trôi dạt và mắc cạn tại khu vực đảo Palau Sagudarmar (Indonesia). Qua khảo sát Cơ quan giám định kết luận Tàu Bình Định River đã hư hỏng toàn bộ, không thể trục vớt. Kết quả giám định của Công ty TNHH Braemar Falconer Việt Nam xác định: Vị trí Thuyền trưởng rời bỏ Tàu ở tọa độ 05°13N - 108°02E (05 độ 13 phút vĩ độ bắc - 108 độ 02 phút kinh độ đông); “Khoảng cách từ vị trí bỏ Tàu đến cảng Muara, Brunei vào khoảng 418 hải lý và từ vị trí bỏ Tàu tới Cảng Kuching, được xem là cảng lánh nạn gần cảng đích nhất là 250 hải lý; cách Mũi Sekatung thuộc đảo Laut khoảng 25 hải lý; ***“vị trí tàu tại thời điểm rời bỏ tàu đã vượt ra ngoài phạm vi hoạt động cho phép của tàu”***. Đảo Laut theo bản án hình sự xác định không phải là nơi trú ẩn an toàn vì đảo toàn san hô.

Bản án hình sự số 56/2013/HSST ngày 30/12/2013 xác định “Giấy chứng nhận khả năng đi biển của Cơ quan đăng kiểm Việt Nam chỉ cho phép tàu Bình Định River hoạt động cách bờ hoặc nơi trú ẩn an toàn không quá 50 hải lý...con tàu hoạt động ở ngoài vùng hàng hải cho phép gặp sóng to, gió lớn dẫn đến chìm Tàu.... Bị cáo (thuyền trưởng) Hồ Văn Tạo không tuân thủ vùng hạn chế II, đã chỉ huy Tàu ra ngoài vùng lãnh thổ Việt Nam không đúng quy định, đi không đúng luồng hàng hải cho phép dẫn đến chìm Tàu”. Về phía Công ty Tàu thủy B, Bản án hình sự nhận định “*Công ty Vinashin Bình Định biết Tàu Bình Định River nằm trong Vùng hạn chế II không được hoạt động cách bờ 50 hải lý nhưng vẫn ký Hợp đồng vận chuyển hàng hóa ra ngoài Vùng hạn chế II và thuê Hồ Văn Tạo làm thuyền trưởng điều khiển con tàu Bình Định River*”.

Ngày 14/07/2014, Tòa Phúc thẩm Tòa án nhân dân tối cao tại Đà Nẵng tuyên không chấp nhận kháng cáo của Công ty Tàu thủy B và giữ nguyên quyết định của Bản án hình sự số 56/2013/HSST ngày 30/12/2013 của Tòa án nhân dân tỉnh Bình Định. Bản án có hiệu lực pháp luật.

Như vậy, việc cơ quan đăng kiểm Việt Nam chỉ cho phép tàu Bình Định River hoạt động trong Vùng hạn chế II, cách bờ không quá 50 hải lý nhưng Công ty Tàu thủy B vẫn ký Hợp đồng vận chuyển hàng hóa ra ngoài vùng hạn chế II và thuê Hồ Văn Tạo làm thuyền trưởng điều khiển con tàu Bình Định River điều khiển Tàu đến tọa độ 05°13N - 108°02E là vi phạm pháp luật, thuộc trường hợp loại trừ Bảo hiểm. Tại Mục 1.2, Điều 1 “Nguyên tắc chung” của Hợp đồng bảo hiểm tàu biển số AD0005/08PA56000 ngày 17/10/2008 quy định: “*Người được bảo hiểm đồng ý nhận bảo hiểm thân tàu và trách nhiệm dân sự chủ tàu (P&I) cho các tàu do Người được bảo hiểm yêu cầu với điều kiện tàu*

phải đảm bảo an toàn hàng hải theo đúng quy định của Bộ luật hàng hải Việt Nam và Luật lệ, tập quán hàng hải quốc tế”. Tương tự quy định trên, Mục 1.2, Điều 1 “Nguyên tắc chung” của Hợp đồng bảo hiểm trách nhiệm dân sự chủ tàu biển (P&I) số AD0005/07BB56000 cũng quy định: “Người được bảo hiểm đồng ý nhận bảo hiểm trách nhiệm dân sự chủ tàu đối với Tàu Bình Định River mà Người được bảo hiểm yêu cầu với điều kiện tàu phải đảm bảo an toàn hàng hải theo đúng quy định của Bộ luật hàng hải Việt Nam và Luật lệ, tập quán hàng hải quốc tế”.

Bên cạnh đó, tại Khoản 2, Điều 2 Hợp đồng bảo hiểm tàu biển số AD0005/08PA56000 ngày 17/10/2008 về “Luật, điều khoản và điều kiện chi phối Hợp đồng” quy định: “2.1. Luật áp dụng đối với Hợp đồng bảo hiểm này là Luật kinh doanh Bảo hiểm, Bộ Luật Hàng hải và Bộ Luật Dân sự của Việt Nam. Những điều mà Luật kinh doanh Bảo hiểm, Bộ Luật Hàng hải và Bộ Luật Dân sự của Việt Nam chưa quy định thì áp dụng Luật và tập quán bảo hiểm của Anh”. Do vậy, trong vụ án này, đối với những vấn đề pháp luật Việt Nam chưa quy định thì cần áp dụng pháp luật quốc tế liên quan, cụ thể: Điều 4 “Điều khoản bảo hiểm thân tàu định hạn” của Anh quy định:

“4. Cấp tàu

4.1. Người được bảo hiểm, Chủ tàu và Người quản lý tàu có nghĩa vụ đảm bảo tại thời điểm bắt đầu và trong suốt thời hạn bảo hiểm rằng:

4.1.1. Tàu được phân cấp bởi một Cơ quan đăng kiểm đã được Người bảo hiểm đồng ý và cấp tàu do cơ quan đăng kiểm đó cấp phải luôn được duy trì,

4.1.2. Bất kỳ khuyến cáo, yêu cầu hoặc giới hạn do cơ quan đăng kiểm ấn định liên quan đến khả năng đi biển hoặc việc duy trì khả năng đi biển của Tàu phải được tuân thủ theo thời hiệu đã được Cơ quan đăng kiểm yêu cầu”

Mục 4.2 Điều 4 “Điều khoản bảo hiểm thân tàu định hạn” của Anh quy định rõ, Người bảo hiểm được “bãi miễn trách nhiệm theo bảo hiểm này kể từ ngày vi phạm, nếu tàu đang ở ngoài biển vào ngày đó thì việc bãi miễn trách nhiệm của Người bảo hiểm sẽ được dời cho đến khi tàu về đến một cảng kế tiếp” khi “có bất kỳ sự vi phạm nghĩa vụ được liệt kê trong Điều 4.1”. Theo quy định này, có cơ sở kết luận Cơ quan đăng kiểm Việt Nam chỉ cho phép tàu Bình Định River hoạt động trong Vùng hạn chế II, cách bờ không quá 50 hải lý nhưng Công ty Tàu thủy B vẫn ký Hợp đồng vận chuyển hàng hóa ra ngoài Vùng hạn chế II. Thuyền trưởng Hồ Văn Tạo điều khiển tàu Bình Định River đến tọa độ 05⁰13N - 108⁰02E là không tuân thủ khuyến cáo, yêu cầu của Cơ quan đăng kiểm. Công ty B (Người bảo hiểm) được “bãi miễn trách nhiệm bảo hiểm” theo quy định tại Điều 4 “Điều khoản bảo hiểm thân tàu định hạn” của Anh.

Tại Điều 43 Luật bảo hiểm quy định:

“Bên được bảo hiểm cam kết rằng con tàu được bảo hiểm sẽ luôn tuân thủ nghiêm ngặt mọi yêu cầu về cờ lệnh khi có liên quan đến:

43.2. Việc duy trì các chứng chỉ/chứng nhận bắt buộc được cấp dưới cờ lệnh của con tàu hoặc thay mặt con tàu;

Trường hợp Bên được bảo hiểm không tuân thủ theo yêu cầu về bảo hành như trên đối với con tàu được bảo hiểm, Luật hàng hải 1906 sẽ được áp dụng để thực thi các biện pháp khắc phục cần thiết. Bên cạnh đó, Bên bảo hiểm sẽ:

43.3. Ngừng bảo hiểm theo quy định trong điều luật này với thông báo bằng văn bản cho Bên được bảo hiểm. Việc ngừng bảo hiểm này có tác dụng từ ngày thông báo, hoặc:

43.4. Thay đổi, điều chỉnh hay hạn chế phạm vi bảo hiểm theo quy định của điều khoản này”.

Đồng thời, “Điều kiện bảo hiểm” trong Giấy chứng nhận bảo hiểm P&I cũng xác định điều kiện bảo hiểm là: “Bảo hiểm và bồi thường các rủi ro quy định của Luật hàng hải Luxembourge s.a Anh, áp dụng luật bảo vệ và chi phí trả theo ấn bản năm 2007 mục A điều 1-33, mục B và C điều 41-81”.

Cùng với quy định của Điều 43 nêu trên, Điều 73 Luật bảo hiểm cũng quy định:

“Mọi trách nhiệm phát sinh, chi phí và phí tổn do Bên được bảo hiểm hoặc người đại diện sử dụng con tàu được bảo hiểm vào các mục đích sau đây sẽ không được bồi thường:

73.4. Việc thuê nhân công hay kinh doanh làm Con tàu hoặc Bên được bảo hiểm gặp phải các rủi ro không đáng có hoặc gặp hiểm họa”.

Từ nhận định trên, xét thấy Tòa án sơ thẩm không chấp nhận yêu cầu khởi kiện của nguyên đơn và yêu cầu độc lập của người có quyền lợi, nghĩa vụ liên quan Ngân hàng V là có căn cứ. Ngân hàng V, Công ty Tài chính TNHH MTV Công nghiệp T được quyền khởi kiện Công ty Cổ phần Vận tải Công nghiệp T trong vụ án dân sự khác theo quy định pháp luật.

Tại phiên tòa phúc thẩm, nguyên đơn và Ngân hàng V kháng cáo nhưng không đưa ra được những tình tiết, chứng cứ mới nên không có cơ sở chấp nhận.

[3] Do kháng cáo không được chấp nhận nên Công ty Cổ phần Vận tải Công nghiệp T và Ngân hàng V phải chịu án phí kinh doanh thương mại phúc thẩm theo quy định

Bởi các lẽ trên,

QUYẾT ĐỊNH

I. Căn cứ khoản 1 Điều 308; khoản 1 Điều 148 Bộ luật tố tụng dân sự.

Không chấp nhận yêu cầu kháng cáo của nguyên đơn Công ty Cổ phần Vận tải Công nghiệp T và Ngân hàng V.

Giữ nguyên bản án sơ thẩm.

Áp dụng Điều 38, Điều 39, Điều 91, Điều 94, Điều 95, Điều 217, Điều 266, Điều 273 của Bộ luật Tố tụng dân sự 2015;

Nghị quyết số 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;

Tuyên xử:

1. Không chấp nhận toàn bộ yêu cầu khởi kiện của Công ty Cổ phần Vận tải Công nghiệp T về việc yêu cầu Tổng Công ty Bảo hiểm B thanh toán số tiền bảo hiểm đối với Hợp đồng bảo hiểm số AD0005/08PA56000 ngày 17/10/2008 giữa Công ty Cổ phần Vận tải Công nghiệp T và Tổng Công ty Bảo hiểm B và tiền lãi phát sinh tính đến ngày 20/4/2022 là 110.655.535.352 (Một trăm mười tỷ sáu trăm năm mươi lăm triệu năm trăm ba mươi lăm ngàn ba trăm năm mươi hai) đồng, trong đó: Số tiền bảo hiểm thân vỏ tàu theo hợp đồng là: 8.000.000.000 (Tám tỷ) đồng và tiền lãi phát sinh tính từ ngày 15/5/2009 đến ngày 20/4/2022 là 9.548.904.397 (Chín tỷ năm trăm bốn mươi tám triệu chín trăm lẻ bốn ngàn ba trăm chín mươi bảy) đồng; Số tiền bảo hiểm trách nhiệm dân sự chủ tàu là: 45.709.706.400 (Bốn mươi lăm tỷ bảy trăm lẻ chín triệu bảy trăm lẻ sáu ngàn bốn trăm) đồng và tiền lãi phát sinh tính từ ngày 15/5/2009 đến ngày 20/4/2022 là 47.396.924.554 (Bốn mươi bảy tỷ ba trăm chín mươi sáu triệu chín trăm hai mươi bốn ngàn năm trăm năm mươi bốn) đồng.

2. Không chấp nhận yêu cầu độc lập của người có quyền lợi, nghĩa vụ liên quan Ngân hàng V về việc xác định là đơn vị được thụ hưởng bồi thường bảo hiểm đối với Hợp đồng bảo hiểm số AD0005/08PA56000 ngày 17/10/2008 giữa Công ty Cổ phần Vận tải Công nghiệp T và Tổng Công ty Bảo hiểm B với số tiền là 6.948.512.813 (Sáu tỷ chín trăm bốn mươi tám triệu năm trăm mười hai ngàn tám trăm mười ba) đồng, trong đó nợ gốc là 2.697.000.000 (Hai tỷ sáu trăm chín mươi bảy triệu) đồng và nợ lãi tính đến ngày 19/7/2022 là 4.251.512.813 (Bốn tỷ hai trăm năm mươi một triệu năm trăm mười hai ngàn tám trăm mười ba) đồng.

3. Không chấp nhận yêu cầu độc lập của người có quyền lợi, nghĩa vụ liên quan là Công ty Tài chính TNHH MTV Công nghiệp T về việc xác định là đơn vị thụ hưởng bảo hiểm theo Hợp đồng bảo hiểm tàu biển số AD0005/08PA5600 ngày 17/10/2008 giữa Công ty Cổ phần Vận tải Công nghiệp T và Tổng Công ty Bảo hiểm B với số tiền là: 22.467.307.580 (Hai mươi hai tỷ bốn trăm sáu mươi bảy triệu ba trăm lẻ bảy ngàn năm trăm tám mươi) đồng, trong đó nợ gốc là: 319.987,02 USD (tương đương: 7.359.701.460 Việt Nam đồng), nợ lãi tính đến ngày 19/7/2022 là: 656.852,44 USD (tương đương: 15.107.606.120 Việt Nam đồng).

4. Ngân hàng V, Công ty Tài chính TNHH MTV Công nghiệp T được quyền khởi kiện Công ty Cổ phần Vận tải Công nghiệp T trong vụ án dân sự khác theo quy định pháp luật.

II. Về án phí kinh doanh thương mại phúc thẩm:

Công ty Cổ phần Vận tải Công nghiệp T và Ngân hàng V mỗi đương sự phải chịu 2.000.000 đồng án phí phúc thẩm. Được trừ vào tiền tạm ứng án phí kháng cáo theo biên lai thu số 0002938 ngày 23/8/2022 và 0002911 ngày 17/8/2022 của Cục thi hành án dân sự Thành phố Hồ Chí Minh, hoàn lại cho Công ty Cổ phần Vận tải Công nghiệp T và Ngân hàng V mỗi đương sự 1.000.000 đồng.

III. Các quyết định khác của bản án có hiệu lực pháp luật kể từ ngày hết thời hiệu kháng cáo, kháng nghị.

Trong trường hợp bản án, quyết định được thi hành theo qui 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 qui định tại các Điều 6,7 và 9 Luật thi hành án dân sự; Thời hiệu thi hành án được thực hiện theo qui 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:

- Tòa án nhân dân tối cao (1);
- VKSNDCC tại TP. Hồ Chí Minh (1);
- TAND TP. Hồ Chí Minh (1);
- VKSND TP. Hồ Chí Minh (1);
- Cục TP. Hồ Chí Minh (1);
- Các đương sự (5);
- Lưu: hồ sơ (4), VP(2) (MTTT);

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

Huỳnh Thanh Duyên

