

Quyết định giám đốc thẩm

Số: 05/2023/KDTM-GĐT

Ngày 20/3/2023

V/v “*Tranh chấp hợp đồng
vận chuyển hàng hoá*”.

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

**ỦY BAN THẨM PHÁN
TÒA ÁN NHÂN DÂN CẤP CAO TẠI ĐÀ NẴNG**

- *Thành phần tham gia xét xử giám đốc thẩm gồm:*

Thẩm phán - Chủ tọa phiên tòa: ông Trần Quốc Cường

Các Thẩm phán: ông Phạm Việt Cường và ông Nguyễn Cường.

- *Thư ký phiên tòa:* bà Phạm Thị Tuyết - Thẩm tra viên Tòa án nhân dân cấp cao tại Đà Nẵng.

- *Đại diện Viện kiểm sát nhân dân cấp cao tại Đà Nẵng tham gia phiên tòa:* ông Nguyễn Xuân Thanh - Kiểm sát viên.

Ngày 20/3/2023, tại trụ sở Tòa án nhân dân cấp cao tại Đà Nẵng mở phiên tòa giám đốc thẩm xét xử vụ án kinh doanh thương mại “*Tranh chấp hợp đồng vận chuyển hàng hoá*” giữa các đương sự:

Nguyên đơn: Tổng Công ty cổ phần Bảo hiểm Ngân hàng Đ; địa chỉ: tầng 11 tòa nhà số X, đường C, phường D, quận C, thành phố Hà Nội;

Người đại diện theo pháp luật: ông Trần Hoài A - Tổng giám đốc;

Người đại diện theo ủy quyền tham gia tố tụng: ông Vũ Minh H - Phó Tổng giám đốc (theo quyết định về việc ủy quyền tham gia tố tụng số 0269/QĐ-QLRR ngày 15/02/2019 của Tổng giám đốc Tổng Công ty cổ phần Bảo hiểm Ngân hàng đầu tư và phát triển Việt Nam).

Người được ủy quyền lại: bà Lê Xuân Q - chức vụ: Trưởng phòng Ban quản lý rủi ro Tổng Công ty cổ phần Bảo hiểm Ngân hàng Đ; bà Cù Thị Thu H - Chức vụ: Cán bộ Ban quản lý rủi ro Tổng Công ty cổ phần Bảo hiểm Ngân hàng Đ; ông Phạm Trường T - chức vụ: Phó trưởng phòng Giám định bồi thường - Công ty Bảo hiểm B (theo văn bản ủy quyền ngày 19/4/2022).

Bị đơn: Công ty TNHH vận tải biển T; địa chỉ: tổ dân phố 14, phường B, thành phố Đ, tỉnh Quảng Bình; người đại diện theo pháp luật: bà Trương Thị Thanh T - Giám đốc.

Người có quyền lợi, nghĩa vụ liên quan:

- Công ty cổ phần vật liệu xây dựng V; địa chỉ: thôn X, xã V, huyện T, tỉnh Quảng Bình; người đại diện theo pháp luật: ông VARONGSIT MARRT- Tổng

Giám đốc; người đại diện theo ủy quyền ông Phạm Duy Đ - nhân viên Công ty cổ phần vật liệu xây dựng V (văn bản ủy quyền ngày 25/12/2018).

- Công ty TNHH thương mại N; địa chỉ: số 8, lô 17 đường B, phường L, quận H, thành Phố Hải Phòng; người đại diện theo pháp luật: ông Hoàng Nam H - Giám đốc.

- Công ty TNHH MTV T; địa chỉ: thôn C, xã D, huyện K, tỉnh H; người đại diện theo pháp luật: ông Nguyễn Anh T - Giám đốc; người đại diện theo ủy quyền: ông Nguyễn Tuấn A - Phó Giám đốc (văn bản ủy quyền ngày 18/4/2019).

- Người giám định: ông Trần Văn Bảo C; địa chỉ: số 113 đường B, phường X, quận T, Thành phố Hồ Chí Minh.

NỘI DUNG VỤ ÁN:

- *Tại Đơn khởi kiện ngày 05/11/2018 và quá trình tố tụng, nguyên đơn trình bày:* Tổng Công ty cổ phần Bảo hiểm Ngân hàng Đ (sau đây gọi là B) là Công ty Bảo hiểm phi nhân thọ hoạt động theo Giấy phép thành lập và hoạt động số 11GP/KDBH của Bộ Tài Chính cấp ngày 10/04/2006. Công ty Bảo hiểm B - B (sau đây gọi là T) là một công ty thành viên hạch toán phụ thuộc của B.

Ngày 15/01/2017, Công ty cổ phần vật liệu xây dựng V (V) (sau đây gọi là S) và Công ty TNHH Vận tải biển T (sau đây gọi là Công ty T) đã ký kết Hợp đồng thuê tàu số 02A/2017/HĐVC/VCN-TT. Theo Phiếu vận chuyển số 90/PVC/VCN, ngày 23/7/2017, Công ty T nhận vận chuyển lô hàng 2.400,140 tấn Clinker của STARCEMENT từ Cảng T, Quảng Bình và giao lại cho S tại Cảng khu vực Thành phố Hồ Chí Minh; phương tiện vận chuyển là tàu Nam Vỹ 79, theo Phiếu xác nhận tàu vận chuyển số 15/2017/XNVC/VCN-TT ngày 17/7/2017, ngày xếp hàng dự kiến 21/7 - 26/7/2017, ngày dỡ hàng dự kiến 28/7 - 02/8/2017.

Sau khi ký Phiếu vận chuyển với Công ty T, S đã gửi thông báo tới B - B để yêu cầu bảo hiểm cho lô hàng Clinker được vận chuyển trên tàu Nam Vỹ 79. Trên cơ sở Đơn bảo hiểm số 0001/2016-VCN ký kết giữa B và S cùng với yêu cầu bảo hiểm của S, ngày 21/7/2017, B - B đã cấp Đơn bảo hiểm hàng hóa vận chuyển trên lãnh thổ Việt Nam số 0416VCN0332 cho S để bảo hiểm cho lô hàng 2.400,140 tấn Clinker trị giá 2.613.752.460 VNĐ được vận chuyển trên tàu Nam Vỹ 79 từ cảng T, tỉnh Quảng Bình đến cảng tại khu vực Cảng Thành phố Hồ Chí Minh “Giấy chứng nhận bảo hiểm”.

Ngày 23/7/2017, tàu Nam Vỹ 79 đã nhận đủ 2.400,14 tấn Clinker “lô hàng Clinker” tại cảng T, tỉnh Quảng Bình để vận chuyển về Cảng tại khu vực Thành phố Hồ Chí Minh.

Trên đường hành trình từ Quảng Bình về cảng tại Thành phố Hồ Chí Minh để trả hàng, khoảng 00h15 ngày 28/07/2017, tại tọa độ (10-18'200N, 107-06'800E), cách phao số 1,2 khoảng 03 hải lý khi tàu đang hành trình trên biển Vũng Tàu thì

Thuyền phó 2 là người đang trong ca lái cảm nhận tàu bị va đập và rung lắc mạnh. Sau khi hành trình được 05 phút, mũi tàu bên mạn phải có dấu hiệu chìm dần. Nhận thấy nguy cơ tàu chìm, thuyền trưởng đã xin phép Cảng vụ Vũng Tàu cho tàu Nam Vỹ 79 vào bãi cạn gần đó để hạn chế tổn thất. Sau đó, thuyền trưởng đã gửi kháng nghị hàng hải đến Cảng vụ Vũng Tàu đồng thời thông báo sự cố đến các bên liên quan.

Khi tổn thất xảy ra, S đã thông báo cho B - B. Nhận được thông báo, B - B chỉ định Công ty cổ phần Giám định Hải Long (SEDICORP) tiến hành giám định tổn thất.

Chứng thư giám định số 34802.TEC.17HCM ngày 01/11/2017 của Công ty Cổ phần Giám định H (S) kết luận: “Toàn bộ 2.400 tấn Clinker chở trên tàu Nam Vỹ 79 trong chuyến hành trình bị sự cố nêu trên đã bị tổn thất toàn bộ. Nguyên nhân tổn thất: trong hành trình của tàu Nam Vỹ 79, khoảng 00 giờ 15 phút ngày 28/07/2017, tàu hành trình đến biển Vũng Tàu, tại vị trí có tọa độ (10- 18’200N, 107-06’800 E) thì đáy tàu bên mạn phải phía mũi tàu đã va chạm với vật cứng không xác định bên dưới mặt nước, làm đáy tàu bị thủng, nước biển tràn vào các khoang cách ly thông qua các lỗ thủng này; trong khi đó, giữa hầm hàng và các khoang cách ly không được kín nước vì hai lý do: Do các kết cấu thép của các khoang đã bị rỉ mục, sự va chạm mạnh làm biến dạng các kết cấu này tạo ra các lỗ thủng/vết nứt thông giữa các khoang và hầm hàng; những lỗ thủng/khe hở có sẵn trước sự cố do rỉ mục tự nhiên của các kết cấu thép. Do vậy, nước từ các khoang cách ly tiếp tục chảy vào các hầm hàng làm hàng hóa bị ướt và phát sinh tổn thất.

Do lô hàng Clinker đã bị tổn thất toàn bộ, ngày 31/7/2017 S đã gửi Công văn cho B - B và Công ty T thông báo từ chối nhận hàng Clinker trên tàu Nam Vỹ 79 và tuyên bố từ bỏ hàng hóa. Ngày 26/12/2017, STARCEM đã gửi Yêu cầu bồi thường cho B - B yêu cầu bồi thường tổn thất toàn bộ theo Đơn bảo hiểm đã cấp. Ngày 09/02/2018, căn cứ vào Đơn bảo hiểm hàng hóa số 0416VCM0332 ngày 21/07/2017 và các tài liệu, chứng cứ liên quan đến hồ sơ tổn thất, B - B đã bồi thường S số tiền là 2.613.752.460 đồng. S đã nhận tiền bồi thường, ký văn bản chấp nhận và thế quyền để chuyển giao quyền yêu cầu đòi bồi thường cho B - B với bên thứ ba.

Sau khi nhận được thế quyền từ S, ngày 25/07/2018, B - B đã chính thức gửi công văn số 120/CV-GĐBT tới Công ty T để yêu cầu Công ty T bồi hoàn tổng số tiền 3.288.871.845 đồng, trong đó, tiền hàng 2.613.752.460 đồng, lãi 10% năm từ ngày 09/02/2018 đến 24/12/2021 là 675.219.385 đồng, nhưng Công ty T không thanh toán nên B khởi kiện yêu cầu Công ty T phải thanh toán số tiền trên.

- *Bị đơn Công ty TNHH vận tải biển T do bà Trương Thị Thanh T là người đại diện theo pháp luật trình bày:* Vào ngày 15/01/2017, Công ty T ký kết Hợp đồng thuê tàu số 02A/2017/HĐVC/VCM-TT với S với các điều khoản trong nội dung hợp đồng đã được thỏa thuận và cam kết thực hiện giữa hai bên.

Sau đó vào ngày 20/7/2017, Công ty TNHH Vận tải biển T tiếp tục ký kết

Hợp đồng thuê tàu vận chuyển hàng hóa số 20.07.17/TT-NV với Công ty TNHH MTV T với các điều khoản trong nội dung hợp đồng đã được thỏa thuận và cam kết thực hiện giữa hai bên mà trước đó Công ty đã ký kết với Công ty cổ phần vật liệu xây dựng V. Phương tiện vận chuyển theo hợp đồng là tàu Nam Vỹ 79 và trách nhiệm của phía Công ty TNHH MTV T có nội dung cam kết: *“Nếu Bên B làm thất thoát hàng hóa, ẩm ướt, hư hỏng, hay bất cứ nguyên nhân gì cũng được coi là tổn thất thì phải bồi thường cho Bên A 100% giá trị thiệt hại số hàng bị thất thoát, hư hỏng theo đơn giá của Nhà máy tại thời điểm phát sinh và các chi phí phát sinh nếu có”*. Sau đó, Công ty TNHH MTV T thực hiện việc vận chuyển hàng hóa theo hợp đồng trên thì xảy ra sự cố vào ngày 28/7/2017 tại vùng biển Vũng Tàu gây tổn thất toàn bộ lô hàng.

Toàn bộ lô hàng này trước đó phía Công ty cổ phần vật liệu xây dựng V đã được mua bảo hiểm Tổng Công ty cổ phần Bảo hiểm Ngân hàng Đ. Theo Chứng thư giám định, nguyên nhân gây ra tổn thất là do lỗi của đơn vị vận chuyển. Chính vì vậy, Tổng Công ty cổ phần Bảo hiểm Ngân hàng Đ đã thanh toán cho người được bảo hiểm là Công ty cổ phần vật liệu xây dựng V với tổng số tiền 3.288.871.845 đồng, đồng thời, phía Tổng Công ty cổ phần Bảo hiểm Ngân hàng Đ đã nhận được thế quyền của chủ hàng là Công ty cổ phần vật liệu xây dựng V. Công ty T chỉ là đơn vị môi giới và đơn vị trực tiếp vận chuyển là Công ty T. Khi vận chuyển Công ty cổ phần vật liệu xây dựng V đồng ý cho tàu Nam Vỹ 79 vận chuyển, hiện nay hợp đồng không có bản gốc chỉ có bản phô tô, khi xảy ra chìm tàu phía bảo hiểm tự mời giám định các bên liên quan không biết, giấy thế quyền không rõ ràng. Do đó, với yêu cầu khởi kiện của Tổng Công ty Bảo hiểm Công ty T không đồng ý.

- *Người có quyền lợi, nghĩa vụ liên quan:*

+ *Công ty cổ phần vật liệu xây dựng V do ông Phạm Duy Đ đại diện trình bày:* Ngày 28/7/2017 tàu Nam Vỹ 79 vận chuyển 2.400 tấn Clinker của STARCMENT từ cảng T đến cảng khu vực tại Thành phố Hồ Chí Minh để trả hàng. Tuy nhiên, khi đang hành trình vận chuyển thì tàu va chạm với đá ngầm làm thủng đáy tàu khiến nước biển tràn vào các khoang làm hư hỏng toàn bộ 2.400 tấn Clinker. Căn cứ vào hợp đồng bảo hiểm, chứng thư bảo hiểm mà các bên đã ký kết và căn cứ vào kết quả giám định tài sản, Công ty đã yêu cầu Tổng công ty Bảo hiểm B bồi thường thiệt hại xảy ra đối với lô hàng Clinker trên tàu Nam Vỹ 79 với số tiền 2.613.752.460 đồng. Đến ngày 09/3/2018, Công ty đã nhận đủ số tiền bồi thường do Bảo hiểm chuyển trả. Vậy Công ty đã nhận được số tiền đầy đủ liên quan đến vụ tổn thất trên và không có thêm bất cứ yêu cầu nào đối với vụ việc trên.

+ *Công ty TNHH MTV T do ông Nguyễn Tuấn A đại diện trình bày:* thỏa thuận giữa Công ty TNHH MTV T và Công ty TNHH vận tải biển T đã thể hiện rõ trong các điều khoản của Hợp đồng vận chuyển số 20.07 ngày 20/7/2017. Cụ thể, theo nội dung của hợp đồng Công ty T cho Công ty T' thuê lại tàu Nam Vỹ 79 để

vận chuyển hàng, khi xảy ra chìm tàu số lượng hàng hóa, giá trị hàng hóa được xác định theo đơn giá của nhà máy Công ty T' không biết có phù hợp hay không. Khi chìm tàu nguyên nhân chìm tàu do các bên xác nhận Công ty T' không tham gia, không biết được nguyên nhân chìm tàu là gì.

+ Công ty TNHH thương mại N: quá trình giải quyết vụ án cũng như tại phiên tòa Công ty không có mặt và không có lời khai hay ý kiến gì.

- Tại Bản án kinh doanh thương mại sơ thẩm số 09/2021/KDTM-ST ngày 24/12/2021, Tòa án nhân dân thành phố Đ, tỉnh Quảng Bình quyết định:

Căn cứ khoản 1 Điều 30, khoản 1 Điều 35, điểm a khoản 1 Điều 39 của Bộ luật tố tụng dân sự; Áp dụng các khoản 2 Điều 365, 385, 386, 398, 401 của Bộ luật dân sự 2015; xử: Không chấp nhận yêu cầu khởi kiện của nguyên đơn Tổng Công ty cổ phần bảo hiểm Ngân hàng Đ về việc yêu cầu Công ty TNHH vận tải biển T phải trả số tiền 3.288.871.845 đồng, trong đó, nợ tiền hàng 2.613.752.460 đồng, lãi là 675.219.385 đồng.

Ngoài ra, Bản án sơ thẩm còn quyết định về án phí, quyền và nghĩa vụ thi hành án, quyền kháng cáo.

- Ngày 04/01/2022, nguyên đơn Tổng Công ty cổ phần Bảo hiểm Ngân hàng Đ có đơn kháng cáo toàn bộ Bản án sơ thẩm. Đề nghị Tòa án nhân dân tỉnh Quảng Bình xét xử phúc thẩm lại vụ án; xác định lỗi vi phạm hợp đồng thuộc trách nhiệm Công ty TNHH Vận tải biển T, chấp nhận toàn bộ yêu cầu khởi kiện của nguyên đơn.

- Tại Bản án kinh doanh thương mại phúc thẩm số 06/2022/KDTM-PT ngày 27/7/2022, Tòa án nhân dân tỉnh Quảng Bình quyết định:

Căn cứ khoản 1 Điều 30, điểm b khoản 1 Điều 38, Điều 147 của Bộ luật tố tụng dân sự; điểm a khoản 1 Điều 39 của Bộ luật tố tụng dân sự; Căn cứ khoản 2 Điều 308 và 309 của Bộ luật tố tụng dân sự. Áp dụng các khoản 2 Điều 365, 385, 386, 398, 401 của Bộ luật dân sự 2015; Điều 292, Điều 297, Điều 302, Điều 303 và Điều 306 của Luật Thương mại năm 2005 sửa đổi, bổ sung 2017;

Áp dụng các Điều 17, 48 và 49 của Luật Kinh doanh bảo hiểm năm 2000, khoản 2 Điều 26, Điều 29 Nghị quyết số 326/2016/UBTVQH14 ngày 30/12/2016 của Ủy ban Thường vụ Quốc hội quy định về mức thu, miễn, giảm, thu, nộp, quản lý và sử dụng án phí và lệ phí Tòa án, xử:

Chấp nhận yêu cầu khởi kiện của nguyên đơn Tổng công ty cổ phần bảo hiểm Ngân hàng Đ, buộc Công ty TNHH vận tải biển T phải trả số tiền 3.288.871.845 đồng cho Tổng công ty cổ phần Bảo hiểm Ngân hàng Đ, trong đó, bồi thường 2400,140 tấn Clinker bị hư hỏng là 2.613.752.460 đồng, lãi là 675.219.385 đồng.

Các quyết định khác của bản án sơ thẩm không có kháng cáo, không bị kháng nghị có hiệu lực pháp luật kể từ ngày hết thời hạn kháng cáo, kháng nghị phúc thẩm.

Ngoài ra, Bản án phúc thẩm còn quyết định về án phí, lãi suất chậm thi hành án, quyền, nghĩa vụ thi hành án.

Ngày 22/8/2022, Viện kiểm sát nhân dân cấp cao tại Đà Nẵng nhận được Đơn đề nghị xem xét theo thủ tục giám đốc thẩm của Công ty TNHH vận tải biển T đối với Bản án kinh doanh thương mại phúc thẩm nêu trên.

Tại Quyết định kháng nghị giám đốc thẩm số 16/QĐ-VC2-KDTM ngày 02/02/2023, Viện trưởng Viện kiểm sát nhân dân cấp cao tại Đà Nẵng đề nghị Ủy ban Thẩm phán Tòa án nhân dân cấp cao tại Đà Nẵng xét xử giám đốc thẩm, hủy Bản án kinh doanh thương mại phúc thẩm nêu trên và giữ nguyên Bản án kinh doanh thương mại sơ thẩm số 09/2021/KDTM-ST ngày 24/12/2021 của Tòa án nhân dân thành phố Đ, tỉnh Quảng Bình.

- Tại phiên tòa giám đốc thẩm, đại diện Viện kiểm sát nhân dân cấp cao tại Đà Nẵng đề nghị Hội đồng xét xử giám đốc thẩm chấp nhận Quyết định kháng nghị giám đốc thẩm của Viện trưởng Viện kiểm sát nhân dân cấp cao tại Đà Nẵng.

NHẬN ĐỊNH CỦA TÒA ÁN:

[1] Xét tính hợp pháp của Hợp đồng thuê tàu: *Hợp đồng thuê tàu* Số/No: 02A/2017/HĐVC/VCM-TT ngày 15/01/2017 được ký kết giữa Công ty cổ phần vật liệu xây dựng V - (viết tắt là V) do ông Phạm Hữu T - Giám đốc đại diện và Công ty TNHH vận tải biển T do bà Trương Thị Thanh T – Giám đốc đại diện. Tuy hợp đồng do Công ty Bảo hiểm xuất trình cho Tòa án là bản hợp đồng photocopy không có công chứng nhưng hợp đồng do đại diện hợp pháp của hai bên ký kết trên cơ sở tự nguyện được các bên thừa nhận. Hình thức và nội dung của hợp đồng phù hợp với quy định tại các Điều 385, 386, 398, 401 của Bộ luật Dân sự 2015. Hợp đồng gồm 15 trang nhưng quá trình tố tụng tại Tòa án cấp sơ thẩm đương sự cung cấp hợp đồng chỉ có 11 trang, thiếu 4 trang từ trang 12 đến trang 15. Tuy nhiên, xét nội dung từ trang 01 đến trang 11 có sự liên mạch về mặt nội dung, tại trang cuối (trang 11) có đầy đủ chữ ký, đóng dấu của Công ty T và Công ty cổ phần vật liệu xây dựng V. Tại phiên tòa phúc thẩm, đương sự cung cấp Hợp đồng gồm 15 trang, 04 trang cuối từ trang 12 đến trang 15 là biểu mẫu yêu cầu vận chuyển, phiếu xác nhận tàu vận chuyển bằng tiếng Việt và tiếng Anh nên bản án phúc thẩm xác định tài liệu này là Hợp đồng kinh tế hợp pháp và được pháp luật bảo hộ là có căn cứ. Các tài liệu có trong hồ sơ vụ án, việc thừa nhận thỏa thuận, ký kết Hợp đồng và thực tế đã có việc nhận hàng để vận chuyển dẫn đến sự việc tổn thất như các đương sự trình bày thì việc không thu thập được Hợp đồng vận chuyển gốc không ảnh hưởng đến việc xem xét, giải quyết vụ án.

[2] Giá trị pháp lý của Báo cáo giám định: tại *Biên bản giám định hiện trường* ngày 29/7/2017 có sự tham gia và ký xác nhận của đại diện tàu Nam Vỹ 79 là ông Trần Văn D (thuyền trưởng) và các phó tàu. Trong đó, giám định viên đã xác nhận sự cố và tình trạng của tàu dựa trên lời khai của thuyền trưởng, Đại phó tàu, Phó 2 tàu Nam Vỹ và các giấy tờ liên quan. Đồng thời, tại *Biên bản giám định hiện*

trường cũng đã ghi nhận phía tàu khai báo cung cấp được các hồ sơ tàu và bằng cấp các thuyền viên trên tàu, đã ghi nhận phía tàu khai báo không cung cấp được các hồ sơ tàu và bằng cấp các thuyền viên trên tàu. Tại Chứng thư giám định số 34802.TEC.17HGM (trang 4), đơn vị giám định là Công ty cổ phần giám định Hải Long cho biết đã gắng thu thập các thông tin liên quan đến sự cố nhưng phía tàu Nam Vỹ không cung cấp. Ngoài ra, phía tàu Nam Vỹ cũng không phối hợp với đơn vị giám định trong quá trình giám định tổn thất, không ký nhiều biên bản giám định hiện trường.

Tại Điều 48 Luật kinh doanh Bảo hiểm quy định: *“Khi xảy ra sự kiện bảo hiểm, doanh nghiệp bảo hiểm hoặc người được doanh nghiệp bảo hiểm ủy quyền thực hiện việc giám định tổn thất để xác định nguyên nhân và tổn thất. Chi phí giám định tổn thất do doanh nghiệp bảo hiểm chịu. Trong trường hợp các bên không thống nhất về nguyên nhân và mức độ tổn thất có thể trưng cầu giám định viên độc lập, trừ trường hợp có thỏa thuận khác trong bảo hiểm. Trong trường hợp các bên không thỏa thuận được việc trưng cầu giám định viên độc lập thì một trong các bên được yêu cầu Tòa án nơi xảy ra tổn thất cư trú của người được bảo hiểm chỉ định giám định viên độc lập. Kết luận của giám định viên độc lập có giá trị bắt buộc đối với các bên.”* Như vậy, Công ty giám định H là đơn vị được B ủy quyền giám định có toàn quyền thực hiện việc giám định tổn thất để xác định nguyên nhân và mức độ tổn thất theo Luật kinh doanh bảo hiểm và chịu trách nhiệm về tính chính xác của kết quả và kết luận trong Chứng thư giám định.

Hợp đồng thuê tàu Số/No: 02A/2017/HĐVC/VCM-TT giữa Công ty cổ phần vật liệu xây dựng V với Công ty T không có thỏa thuận thống nhất việc Biên bản giám định phải được Thuyền trưởng tàu, đại diện cảng ... ký xác nhận và cũng không có quy định nào của pháp luật về việc Biên bản giám định không có chữ ký xác nhận của các bên liên quan thì không có giá trị nên Báo cáo giám định của Công ty H có hiệu lực. Do đó, bản án sơ thẩm nhận định việc giám định nguyên nhân chìm tàu, hàng hóa hư hỏng không có các bên liên quan là Công ty T và Công ty vận chuyển không biết, không được chứng kiến là không đúng quy định nêu trên.

[3] Cơ sở phát sinh trách nhiệm bồi thường và trách nhiệm bồi thường: Chứng thư giám định số 34802.TEC.17HCM ngày 01/11/2017 của Công ty cổ phần giám định H (S) kết luận: *“Toàn bộ 2.400,140 tấn Clinker chở trên tàu Nam Vỹ 79 trong chuyến hành trình bị sự cố nêu trên đã bị tổn thất toàn bộ”*. Nguyên nhân tổn thất: *Trong hành trình của tàu Nam Vỹ 79,... thì đáy tàu bên mạn phải phía mũi tàu đã va chạm với vật cứng không xác định bên dưới mặt nước, làm đáy tàu bị thủng, nước biển chảy vào các khoang cách ly thông qua các lỗ thủng này. Trong khi đó, giữa hầm hàng và các khoang cách ly không được kín nước vì hai lý do:*

+ Do các kết cấu thép của các khoang đã bị rỉ mục, sự va chạm mạnh làm biến dạng các kết cấu này tạo ra các lỗ thủng/vết nứt thông giữa các khoang và hầm hàng.

+ *Những lỗ thủng/khe hở có sẵn trước sự cố do rỉ mực tự nhiên của các kết cấu thép.*

Do vậy, nước từ các khoang cách ly tiếp tục chảy vào các hầm hàng làm hàng hóa bị ướt và phát sinh tổn thất.

Ngày 31/7/2017, STARCEM đã gửi Công văn cho B – B và Công ty T thông báo từ chối nhận hàng Clinker trên tàu Nam Vỹ 79 và tuyên bố từ bỏ hàng hóa. Ngày 26/12/2017, S đã gửi *Yêu cầu bồi thường* cho B - Byêu cầu bồi thường tổn thất toàn bộ theo *Đơn bảo hiểm* đã cấp. Ngày 09/02/2018, căn cứ vào *Đơn bảo hiểm hàng hóa* số 0416VCM0332 ngày 21/07/2017 và các tài liệu, chứng cứ liên quan đến hồ sơ tổn thất, B - B đã bồi thường cho STARCEM số tiền là 2.613.752.460 VNĐ. S đã nhận tiền bồi thường, ký văn bản chấp nhận và thể quyền để chuyển giao quyền yêu cầu đòi bồi thường cho B - B với bên thứ ba.

Tại *Đơn bảo hiểm hàng hóa* số 0416VCM0332 ngày 21/7/2017 có nêu “*Điều kiện bảo hiểm là ICC (C) 01.01.09 và được điều chỉnh phù hợp với Luật Việt Nam, mở rộng bao gồm các thiệt hại do bão lụt, gió lốc, động đất, sóng thần*” (BL 166). Tại Điều khoản bảo hiểm hàng hóa của ICC (C) 01.01.09 mục 4 ghi các loại trừ được bảo hiểm, trong đó tại mục “*4.2 rò rỉ thông thường, hao hụt thông thường về trọng lượng, thể tích hay rách vỡ thông thường của đối tượng được bảo hiểm*” (BL 162). Theo *Kết quả giám định* (BL 149) thì “*Tàu Nam Vỹ 79 có kết cấu 02 vách, 02 đáy. Khoảng giữa 02 vách và 02 đáy là các khoang trống (tạm gọi là khoang cách ly). Nhiều kết cấu thép bên trong các khoang cách ly đã cũ mục do rỉ sét tự nhiên*”. Tại Điều 8 Hợp đồng thuê tàu số 02A/2017/HĐVC/VCM-TT (BL 354) giữa Công ty CP vật liệu xây dựng V (Bên A) với Công ty T (Bên B) quy định: “*Bên B sẽ có trách nhiệm bồi thường cho Bên A đối với khối lượng hàng bị ướt hoặc bị suy giảm chất lượng do lỗi của bên B gây ra trong quá trình vận chuyển hàng hóa. Đơn giá bồi thường được dựa trên cơ sở tính toán theo mức độ suy giảm chất lượng mà Bên A phải bồi thường cho khách hàng của Bên A*”. Tại *Bản tự khai* ngày 28/12/2018 (BL 106) bị đơn là Công ty T đã thừa nhận ký kết Hợp đồng thuê tàu số 02A/2017/HĐVC/CVM-TT với Công ty V; đồng thời Công ty T thừa nhận “*căn cứ vào chứng thư giám định, nguyên nhân gây ra tổn thất là do lỗi của đơn vị vận chuyển*”, “*Chúng tôi sẽ tiếp tục làm Đơn yêu cầu độc lập đối với Công ty TNHH T’ để yêu cầu phải có trách nhiệm và nghĩa vụ thực hiện bồi thường số tiền 2.613.752.460 đồng cho Công ty T chúng tôi*”. Như vậy, Công ty T đã thừa nhận trách nhiệm của bên vận chuyển. Do đó lỗi được xác định là của người vận chuyển nên phải có trách nhiệm bồi thường số hàng hóa theo thỏa thuận tại hợp đồng thuê tàu mà các bên đã ký kết.

Tại Điều 49 của Luật kinh doanh bảo hiểm năm 2000 quy định “*Trong trường hợp người thứ ba có lỗi gây thiệt hại cho người được bảo hiểm và doanh nghiệp bảo hiểm đã trả tiền bồi thường cho người được bảo hiểm thì người được*

bảo hiểm phải chuyển quyền yêu cầu người thứ ba bồi hoàn khoản tiền mà mình đã nhận bồi thường cho doanh nghiệp bảo hiểm. Theo Giấy biên nhận và thế quyền, S chuyển quyền cho Công ty bảo hiểm B - B. Tại điểm e khoản 1 Điều 17 của Luật kinh doanh bảo hiểm năm 2000 quy định: Yêu cầu người thứ ba bồi hoàn số tiền bảo hiểm mà doanh nghiệp bảo hiểm đã bồi thường cho người được bảo hiểm do người thứ ba gây ra đối với tài sản và trách nhiệm dân sự;

Quá trình tố tụng, Công ty T làm đơn trình bày yêu cầu tuyên buộc Công ty T thực hiện việc bồi thường số tiền 2.613.752,460 đồng. Đề nghị S giải trình đơn giá Clinker của lô hàng 2400,14 tấn trên tàu Nam Vỹ 79. Nếu đơn giá Clinker của lô hàng trên bao gồm cả chi phí vận chuyển đường biển thì đề nghị S chuyển trả khoản tiền cước trên cho Công ty T, số tiền cước theo đơn giá hợp đồng là: 180.000 đồng/tấn x 2400,14 tấn = 432.025.200 đồng. Tuy nhiên, Công ty T không có đơn yêu cầu và làm các thủ tục tố tụng nên Tòa án cấp sơ thẩm không có cơ sở xem xét.

[4] Về tư cách khởi kiện của Tổng Công ty bảo hiểm Đ: theo Giấy biên nhận và thế quyền, V chuyển quyền cho Công ty bảo hiểm B - B. Công ty Bảo hiểm B-B là công ty thành viên hạch toán phụ thuộc của Tổng Công ty bảo hiểm Đ. Vì vậy, Công ty Bảo hiểm B-B không có tư cách pháp nhân theo Điều 74 Bộ luật Dân sự 2015. Các thỏa thuận giao kết giữa Công ty Bảo hiểm B-B với khách hàng là Công ty Bảo hiểm B-B đại diện Tổng Công ty Bảo hiểm Đ để ký kết. Do Công ty Bảo hiểm B – B không có tư cách pháp nhân nên Tổng Công ty bảo hiểm Đ là nguyên đơn để thực hiện các thủ tục tố tụng tại Tòa án, đây là quy định của pháp luật về quyền khởi kiện của pháp nhân.

Tổng Công ty bảo hiểm Đ là Công ty bảo hiểm phi nhân thọ hoạt động theo Giấy phép thành lập và hoạt động số 11/GPKDBH cấp ngày 10/4/2006, có đầy đủ tư cách pháp nhân theo quy định tại Điều 74 Bộ luật dân sự 2015. Công ty Bảo hiểm B-B là một Công ty thành viên (Chi nhánh) của Tổng Công ty bảo hiểm Đ (Theo mục 16 Phụ lục kèm Giấy phép điều chỉnh số 11/GPDDC7/KDBH ngày 01/10/2010), do đó Tổng Công ty bảo hiểm Đ đại diện Công ty bảo hiểm B-B khởi kiện là đúng pháp luật, phù hợp với khoản 2 Điều 365 Bộ luật dân sự: “*Khi bên có quyền yêu cầu chuyển giao quyền yêu cầu cho người thế quyền thì người thế quyền trở thành bên có quyền yêu cầu*”. Bản án sơ thẩm nhận định: “*Công ty Bảo hiểm và Công ty Trường Tâm không ký với nhau bất kỳ hợp đồng nào nên không phát sinh tranh chấp...Giấy thế quyền cho Công ty bảo hiểm B-B nhưng Tổng Công ty cổ phần bảo hiểm Ngân hàng Đ lại khởi kiện nằm ngoài phạm vi thế quyền trái với khoản 2 Điều 365 Bộ luật dân sự*” nhận định này không đúng pháp luật.

Đối với tiền lãi, phía nguyên đơn có yêu cầu tính tiền lãi 10%/năm là 675.219.385 đồng do chậm thanh toán tính từ ngày B bồi thường cho Công ty cổ phần vật liệu xây dựng V là ngày 09/02/2018 đến ngày xét xử sơ thẩm 21/12/2021, lãi suất này phù hợp không vượt quá so với quy định của Ngân hàng nên cấp phúc thẩm chấp nhận là có căn cứ.

Do đó, không chấp nhận Quyết định kháng nghị giám đốc thẩm số 16/QĐ-VC2-KDTM ngày 02/02/2023 của Viện trưởng Viện kiểm sát nhân dân cấp cao tại Đà Nẵng, giữ nguyên Bản án kinh doanh thương mại phúc thẩm số 06/2022/KDTM-PT ngày 27/7/2022 của Tòa án nhân dân tỉnh Quảng Bình.

Vì các lẽ trên;

QUYẾT ĐỊNH:

Căn cứ vào điểm a khoản 1 Điều 337; khoản 1 Điều 343 và Điều 349 của Bộ luật Tố tụng dân sự.

1. Không chấp nhận Quyết định kháng nghị giám đốc thẩm số 16/QĐ-VC2-KDTM ngày 02/02/2023 của Viện trưởng Viện kiểm sát nhân dân cấp cao tại Đà Nẵng.

2. Giữ nguyên Bản án kinh doanh thương mại phúc thẩm số 06/2022/KDTM-PT ngày 27/7/2022 của Tòa án nhân dân tỉnh Quảng Bình về vụ án “*Tranh chấp hợp đồng vận chuyển hàng hoá*” giữa nguyên đơn Tổng Công ty cổ phần Bảo hiểm Ngân hàng Đ với bị đơn là Công ty TNHH Vận tải biển T và những người có quyền lợi, nghĩa vụ liên quan.

3. Quyết định giám đốc thẩm có hiệu lực pháp luật kể từ ngày Hội đồng giám đốc thẩm ra quyết định.

Nơi nhận:

- Vụ Giám đốc kiểm tra II – TANDTC;
- VKSNDCC tại Đà Nẵng;
- TAND tỉnh Quảng Bình;
- TAND thành phố Đ, tỉnh Quảng Bình;
- Chi cục THADS thành phố Đ, tỉnh Quảng Bình;
- Các đương sự (theo địa chỉ);
- Lưu: Phòng Lưu trữ;
Phòng GDKT về DS-LĐ-KDTM và hồ sơ vụ án.

**TM. ỦY BAN THẨM PHÁN
THẨM PHÁN - CHỦ TỌA PHIÊN TÒA**

Trần Quốc Cường

HỘI ĐỒNG XÉT XỬ GIÁM ĐỐC THẨM
CÁC THẨM PHÁN THẨM PHÁN - CHỦ TỌA PHIÊN TÒA

Phạm Việt Cường

Nguyễn Cường

Trần Quốc Cường

HỘI ĐỒNG XÉT XỬ GIÁM ĐỐC THẨM
CÁC THẨM PHÁN THẨM PHÁN - CHỦ TỌA PHIÊN TÒA

Phạm Việt Cường

Nguyễn Cường

Trần Quốc Cường