TÒA ÁN NHÂN DÂN **THÀNH PHỐ HÀ NỘI**	**CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆTNAM** **Độc lập - Tự do - Hạnh phúc**

Bản án số: 173/2018/KDTM-PT.
Ngày 30/11/2018.
"V/v tranh chấp hợp đồng bảo hiểm".

NHÂN DANH
NƯỚC CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM

TÒA ÁN NHÂN DÂN THÀNH PHỐ HÀ NỘI

Thành phần Hội đồng xét xử phúc thẩm gồm có:

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

Các Thẩm phán: ông Nguyễn Đình Tiến và ông Hoàng Minh thành.

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

Đại diện Viện kiểm sát nhân dân TP Hà Nội: bà Nguyễn Thị Hoa- Kiểm sát viên.

Trong các ngày 27/11/2018 và 30/11/2018, tại trụ sở Tòa án nhân dân TP Hà Nội xét xử phúc thẩm công khai vụ án kinh doanh thương mại thụ lý số 61/2018/TLPT- KDTM ngày 18/06/2018 về việc tranh chấp Hợp đồng bảo hiểm do Bản án kinh doanh thương mại sơ thẩm số 18/2018/KDTM- ST ngày 08/12/2017 của Tòa án nhân dân quận Cầu Giấy, TP Hà Nội bị kháng cáo, theo Quyết định đưa vụ án ra xét xử số 483/2018/QĐXX- PT ngày 01/11/2018, giữa:

Nguyên đơn: **Công ty cho thuê tài chính BIDV SM** (tên cũ là Công ty cho thuê tài chính TNHH một thành viên Ngân hàng TMCP đầu tư và PTVN. Tên gọi cũ khác là Công ty cho thuê tài chính TNHH một thành viên Ngân hàng đầu tư và PTVN).

Trụ sở: số 472- 472A- 472C NTMK, phường 2, quận 3, TP HCM; Người đại diện theo pháp luật: ông Nguyễn Thiều S- Tổng giám đốc; Người đại diện theo ủy quyền: bà Chu Hiền A, bà Lưu Thùy L và bà Nguyễn Thanh N (địa chỉ tại tầng 20, tháp A Vincom số 191 BT, phường LĐH, quận HBT, TP HN (theo Quyết định ủy quyền số 352/QĐUQ ngày 30/10/2018 và số 374/QĐUQ ngày 26/11/2018) (bà Hiền A, bà L và bà N có mặt tại phiên tòa).

Người bảo vệ quyền và lợi ích hợp pháp cho nguyên đơn: Luật sư Đặng Trường S- Công ty Luật TNHH AH, thuộc Đoàn luật sư TP Hà Nội (ông S có mặt tại phiên tòa).

Bị đơn: **Tổng công ty cổ phần Bảo hiểm BĐ.**

Trụ sở: tầng 8, Tòa nhà số 4A, phố LH, phường LH, quận BĐ, TP HN; Người đại diện theo pháp luật: ông Bùi Xuân T- Tổng giám đốc; Người đại diện theo ủy quyền: ông Lê Ngọc H, bà Đặng Thị Mai H, bà Phạm Thị Thúy H và ông Trần Văn S- theo Giấy ủy quyền số 361/PTI-PCKSNB ngày 30/11/2017 (ông H, bà H, bà H và ông S có mặt tại phiên tòa).

Người bảo vệ quyền và lợi ích hợp pháp của bị đơn:

- Luật sư Nguyễn Hoàng H- Văn phòng luật sư Ng.Hoàng H và Cộng sự, thuộc Đoàn luật sư TP Hà Nội (ông H có mặt tại phiên tòa).

- Các Luật sư Trịnh Anh D, Đậu Thị Thúy H, Vũ Anh Đ và Vũ Tuấn A- Văn phòng Luật sư T, thuộc Đoàn Luật sư TP Hà Nội (bà H có mặt tại phiên tòa, ông D, ông Đ và ông Tuấn A vắng mặt tại phiên tòa).

Người có quyền lợi, nghĩa vụ liên quan: **Công ty TNHH vận tải biển MH**

Trụ sở: số 275, khu 3, thị trấn DĐ, huyện TT, tỉnh TB; Người đại diện theo pháp luật: ông Lê Mạnh H- Chủ tịch Hội đồng thành viên (ông H có đơn xin xét xử vắng mặt).

NỘI DUNG VỤ ÁN

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

Ngày 12/10/2011, các bên gồm Công ty cho thuê tài chính TNHH MTV Ngân hàng đầu tư và PTVN (nay là Công ty cho thuê tài chính TNHH MTV Ngân hàng TMCP Đầu tư và PTVN, sau đây gọi tắt là nguyên đơn), Tổng công ty cổ phần bảo hiểm BĐ (sau đây gọi tắt là bị đơn) và Công ty TNHH vận tải biển MH (sau đây tắt gọi là người liên quan) đã ký Hợp đồng bảo hiểm tàu biển số 00000001A/HD/025-KDTB/TT.1.1/2011 ngày 12/10/2011 (sau đây gọi tắt là Hợp đồng bảo hiểm số 1A) với nội dung gồm:

Tài sản bảo hiểm là tàu "MH 26- BIDV" (sau đây gọi tắt là tàu MH) là tàu vận tải biển vỏ thép, chở hàng khô, hạn chế cấp 3 trọng tải toàn phần 1.992,20 DWT (tài sản này được nguyên đơn cho người liên quan thuê tài chính theo Hợp đồng cho thuê tài chính số 07/2788- 02705/HĐCTTC ký giữa hai bên ngày 25/7/2007).

Số tiền bảo hiểm thân tàu là 13.000.000.000 đồng. Phí bảo hiểm thân tàu bao gồm giá trị tham gia bảo hiểm là 13.000.000.000 đồng, phí bảo hiểm cụ thể đã bao gồm VAT là 78.650.000 đồng, việc thanh toán phí bảo hiểm được các bên thỏa thuận cụ thể tại Hợp đồng bảo hiểm số 1A. Nội dung các điều khoản khác đươc các bên ghi nhận cụ thể theo Hợp đồng bảo hiểm số 1A.

Nguyên đơn và người liên quan 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 1A đã ký giữa các bên, bị đơn đã cấp Giấy chứng nhận bảo hiểm thân tàu số 0000879 ngày 26/9/2011.

Về nội dung vụ việc dẫn đến tranh chấp Hợp đồng bảo hiểm: ngày 31/10/2011, tàu MH chở khoảng 1.500 tấn hàng từ cảng Đà Nẵng đi cảng Hải Phòng. Khi đến vùng biển vịnh Lăng Cô, huyện Phú Lộc, tỉnh Thừa Thiên Huế thì xảy ra tai nạn. Người liên quan đã thông báo ngay sự việc cho nguyên đơn, bị đơn và các đơn vị liên quan khác phối hợp xử lý vụ việc.

Theo thông báo của người liên quan, đại diện bị đơn và đại diện Công ty CP Giám định Asiacontrol (sau đây gọi tắt là Công ty Asiacontrol) đã tiến hành làm việc và xác nhận về việc tàu MH bị tai nạn và lên phương án đưa tàu lên cạn để giám định tình trạng tổn thất. Trên cơ sở ghi nhận của các bên về thực trạng tai nạn của tàu MH và phương án cứu hộ, ngày 08/11/2011 người liên quan đã ký Hợp đồng kinh tế số 27-2011/HĐKT-GH với Công ty TNHH MTV Giang Hải (sau đây gọi tắt là Công ty Giang Hải) để thực hiện các công việc liên quan đến việc cứu hộ tàu. Tổng giá trị của hợp đồng này là 1.150.000.000 đồng đã bao gồm VAT. Để hỗ trợ việc cứu hộ tàu, bị đơn đã ứng tổng số tiền là 530.000.000 đồng cho người liên quan thực hiện việc này. Tuy nhiên, trong quá trình thực hiện, do phát sinh nhiều vấn đề chưa lường trước được trong việc cứu hộ tàu, vì vậy đơn vị cứu hộ là Công ty Giang Hải đã không thể thực hiện được toàn bộ cộng việc cứu hộ.

Ngày 20/6/2012, người liên quan đã ký Hợp đồng kinh tế số 09/2012/HĐKT với Công ty TNHH đóng tàu Cửa Việt (sau đây gọi tắt là Công ty Cửa Việt) với giá trị Hợp đồng là 1.200.000.000 đồng nhằm tiếp tục thực hiện công việc thi công kéo tàu MH ra khỏi vùng mắc cạn. Ngày 24/7/2012, người liên quan (theo sự ủy quyền của nguyên đơn) và Công ty Cửa Việt đã tiến hành lập biên bản nghiệm thu và thanh lý Hợp đồng số 09/2012/HĐKT xác nhận việc cứu hộ và kéo tàu MH đã hoàn tất; tàu đã được đưa về nơi neo đậu an toàn tại cảng Cửa Việt thuộc tỉnh Quảng Trị.

Tiếp đó các bên đã bàn bạc để đưa ra phương án giải quyết tổn thất tàu MH theo Biên bản làm việc ngày 12/9/2012 giữa đại diện nguyên đơn, bị đơn, người liên quan và Công ty Cửa Việt. Tại Biên bản này, đại diện bị đơn cũng đưa ra cam kết "sẽ phối hợp với đơn vị giám định sớm tiến hành giám định tổn thất của tàu". Tuy nhiên, sau đó bị đơn đã không tiếp tục tham gia trong việc xử lý tàu MH mặc dù nguyên đơn cũng như người liên quan đã nhiều lần liên hệ, đôn đốc về việc này. Ngày 08/10/2012, bị đơn có Công văn số 4420/PTI-HH (sau đây gọi tắt là Công văn số 4420) thông báo từ chối bồi thường sự cố mắc cạn tàu MH vì lý do tàu MH thiếu đại phó.

Do bị đơn không hợp tác trong quá trình giải quyết bồi thường đồng thời đã đưa ra văn bản chính thức về việc từ chối bồi thường. Nhận thấy nếu tiếp tục kéo dài thời gian xử lý tài sản sẽ gây thêm nhiều tổn thất, thiệt hại, vì vậy nguyên đơn phối hợp cùng người liên quan đã thuê tổ chức định giá và bán tài sản thông qua tổ chức bán đấu giá. Nguyên đơn đã gửi Công văn số 68/CV- QHKH2 ngày 03/12/2012 (sau đây dọi tắt là Công văn số 68) cho bị đơn thông báo về phương án xử lý tài sản và nêu rõ là chậm nhất đến ngày 06/12/2012 nếu không nhận được ý kiến trả lời của bị đơn, nguyên đơn sẽ tiến hành xử lý tài sản (coi như bị đơn đã đồng ý với việc này). Số tiền bán tài sản thu được là 2.770.000.000 đồng, trong đó số tiền thực thu còn lại là 1.497.900.000 đồng và chi phí cho việc xử lý là 1.272.100.000 đồng (bao gồm chi phí

đấu giá, chi phí thuê lai dắt tàu, chi phí quảng cáo, chi phí trông coi tàu và chi phí định giá). Trước đó người liên quan đã ứng trước 200.000.000 đồng chi phí cứu hộ cho Công ty Cửa Việt.

Qua sự việc nêu trên, nguyên đơn nhận thấy việc bị đơn đưa ra lý do từ chối bồi thường bảo hiểm là không xác đáng bởi các lẽ sau:

Việc thiếu đại phó là do nguyên nhân khách quan. Dựa theo lời khai của thuyền trưởng tàu MH thì sau khi tàu được Cảng vụ Đà Nẵng cấp giấy phép rời cảng thì đại phó đột ngột bị đau bụng nên không thể tiếp tục hành trình. Theo chức năng nhiệm vụ của mình, thuyền trưởng đã chuyển đại phó lên bờ để chữa bệnh và tiếp tục hành trình, việc này phù hợp với điểm a khoản 9 Điều 8 Quyết định số 29/2008/QĐ-BGTVT ngày 16/12/2008 về chức danh, nhiệm vụ theo chức danh của thuyền viên và đăng ký thuyền viên làm việc trên tàu biển Việt Nam của Bộ trưởng- Bộ Giao thông vận tải. Mặt khác, việc thiếu đại phó trên tàu không có mối quan hệ nhân quả, không phải là nguyên nhân trực tiếp dẫn đến việc tàu MH bị tại nạn và tổn thất.

Lý do "thiếu chức đại phó" được bị đơn căn cứ theo Báo cáo điều tra tai nạn hàng hải số 522/CVHHTTH ngày 15/12/2011 của Cảng vụ Thừa Thiên Huế (sau đây gọi tắt là Báo cáo điều tra số 522). Như vậy, sau thời gian dài (gần 10 tháng) thì bị đơn mới có Công văn trả lời nêu rõ quan điểm của mình và đưa ra lý do nêu trên. Trong thời gian này, những tổn thất và phát sinh rủi ro trong việc cứu hộ tàu MH (như hỏng hóc, xuống cấp… đối với tàu) là không thể tránh khỏi.

Chứng thư giám định tổn thất của Công ty Asiacontrol số 20110046/ĐNG ngày 12/8/2013 (sau đây gọi tắt là Chứng thư giám định số 46) kết luận nguyên nhân tai nạn do nguyên nhân khách quan.

Bởi các lẽ trên, nguyên đơn làm đơn khởi kiện yêu cầu bị đơn phải chịu trách nhiệm và thực hiện các nghĩa vụ sau đây:

- Chịu trách nhiệm về việc gây ra sự chậm trễ do sự thiếu tích cực của mình trong việc cứu hộ tàu MH.

- Bồi thường toàn bộ số tiền bảo hiểm là 13.000.000.000 đồng cho nguyên đơn (là người thụ hưởng quyền lợi bảo hiểm).

Việc khấu trừ đối với khoản bồi thường này, nguyên đơn tạm tính như sau:

Tổng số tiền được bảo hiểm là 13.000.000.000 đồng.

- Số tiền được khấu trừ là 130.000.000 đồng tiền còn lại của bị đơn đã ứng trước để cứu hộ tàu (bị đơn đã ứng trước 530.000.000 đồng trừ đi chi phí cứu hộ tàu phải trả cho Công ty Giang Hải là 400.000.000 đồng).

- 1.297.900.000 đồng (là số tiền bán tài sản qua trung tâm đấu giá là 2.770.000.000 đồng trừ chi phí xử lý tài sản là 1.472.100.000 đồng).

Số tiền nguyên đơn yêu cầu bị đơn phải thực trả sau khi đã khấu trừ các khoản hợp lý là 11.572.100.000 đồng.

Lãi phát sinh do nghĩa vụ chậm bồi thường và lãi chậm trả trong quá trình thi hành án.

Ngày 19/9/2017, nguyên đơn có Đơn khởi kiện sửa đổi với nội dung sửa đổi mục họ và tên người khởi kiện theo Giấy chứng nhận đăng ký doanh nghiệp mới của nguyên đơn cùng giấy ủy quyền tham gia tố tụng của người có thẩm quyền.

Người đại diện theo ủy quyền của bị đơn trình bày:

Về việc ký kết Hợp đồng bảo hiểm số 1A và sự kiện tai nạn tàu MH, bị đơn thống nhất nội dung với nguyên đơn. Bị đơn vẫn giữ nguyên quan điểm từ chối bồi thường theo tinh thần nội dung Công văn số 4420, bởi các căn cứ sau:

Căn cứ vào Báo cáo điều tra số 522 được lập bởi Cảng vụ Thừa Thiên Huế, tại mục 2 Phần VI đã xác định nguyên nhân tai nạn.

Căn cứ Báo cáo giám định của Công ty Asiacontrol tàu MH tại thời điểm giám định ngày 07/11/2011 theo lời khai báo cáo của chủ tàu, tàu có đầy đủ thuyền viên và đại phó là ông Trần Trung; Báo cáo giám định sơ bộ ngày 02/6/2012 và ngày 19/9/2012 của Công ty AsiaControl về việc thiếu đại phó trên tàu MH tại thời điểm tàu MH xảy ra tai nạn.

Căn cứ quy định tại khoản 2 Điều 50, khoản 1 Điều 58 và khoản 1 Điều 246 Bộ luật hàng hải quy định về nghĩa vụ của thuyền trưởng, về trách nhiệm của chủ tàu đối với thuyền bộ quy định miễn trách nhiệm đối với người bảo hiểm. Căn cứ vào Điều 45 Quyết định số 66/2005/QĐ- BGTVT ngày 30/11/2005 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải về tiêu chuẩn chuyên môn, chứng chỉ chuyên môn của thuyền viên và định biên an toàn tối thiểu của tàu biển Việt Nam về khung định biên an toàn tối thiểu cho tàu biển Việt Nam.

Căn cứ điểm c khoản 2 Điều 18 Luật kinh doanh bảo hiểm quy định nghĩa vụ của bên mua bảo hiểm (việc đại phó Trần Trung rời tàu ngay khi xuất bến sáng ngày 31/10/2011, phía chủ tàu không báo cáo cho doanh nghiệp bảo hiểm là vi phạm điều khoản này). Căn cứ vào Hợp đồng bảo hiểm số 1A và Quy tắc bảo hiểm thân tàu đối với tàu hoạt động trên biển và các vùng nước liên quan đến biển Việt Nam do bị đơn ban hành năm 2008 (sau đây gọi tắt là Quy tắc bảo hiểm thân tàu). Như vậy, bị đơn cho rằng, do đại phó không hoàn thành nhiệm vụ nên không thể phát hiện ra những "vết nứt bên nạn trái của tàu" trước khi tàu rời cảng và điều này có thể là nguyên nhân trực tiếp dẫn đến tổn thất của tàu MH.

Đồng thời bị đơn cho rằng, ông Lê Mạnh H vừa là người đại diện theo pháp luật của người liên quan, vừa là thuyền viên của tàu MH với chức danh máy trưởng có mặt trên tàu MH vào ngày 31/10/2011. Giấy chứng nhận khả năng chuyên môn số A0539.E3 ngày 04/3/2008 của ông Lê Mạnh H ghi ngày sinh 19/5/1955, chức danh máy trưởng tàu dưới 750 KW có thời hạn từ ngày đến ngày 04/3/2013. Giấy tờ tùy thân của ông H ghi ngày sinh là 08/8/1954. Bị đơn cho rằng bằng máy trưởng của ông H là không phải của ông H vì lý do nội dung ghi trên bằng không đúng ngày tháng năm sinh của ông H.

Từ các trích dẫn nêu trên, bị đơn vẫn giữ nguyên quan điểm từ chối bồi thường và đề nghị Tòa án bác yêu cầu khởi kiện của nguyên đơn với lý do là tàu MH không đủ khả năng hoạt động (hay nói cách khác, tàu không đủ khả năng an toàn đi biển theo quy định của Bộ luật hàng hải và các văn bản hướng dẫn thi hành) do thiếu đại phó và không đủ điều kiện tiêu chuẩn về mặt kỹ thuật. Đồng thời máy trưởng không có bằng hoặc chứng chỉ theo quy định.

Bị đơn đề nghị Tòa án không chấp nhận yêu cầu khởi kiện của nguyên đơn.

Người có quyền lợi, nghĩa vụ liên quan trình bày:

Về Hợp đồng bảo hiểm số 1A và diễn biến tai nạn của tàu biển MH người liên quan thống nhất lời khai với nguyên đơn. Với tư cách là người sử dụng tàu MH, trước khi rời cảng Đà Nẵng đi Hải Phòng, tàu MH do người liên quan khai thác sử dụng (theo Hợp đồng cho thuê tài chính) có đầy đủ khả năng đi biển. Tàu MH là tàu đóng mới 100% tại Việt Nam và được cơ quan đăng ký tàu biển và thuyền viên khu vực Hải Phòng cấp Giấy chứng nhận đăng ký tàu biển số 2067/ĐK-2009.HP ngày 03/4/2009. Tàu có đầy đủ các hồ sơ đăng kiểm kỹ thuật phù hợp, được cơ quan có thẩm quyền cấp và còn hiệu lực, cụ thể:

Giấy chứng nhận khả năng đi biển do Cục đăng kiểm Việt Nam cấp ngày 24/6/2011 có hiệu lực đến ngày 28/3/2012, trong đó có nêu rõ ngày lên đà để đăng kiểm lại lần tới là 28/3/2012 (tại thời điểm xảy ra tại nạn thì khoảng 5 tháng sau tàu mới phải lên đà kiểm tra sửa chữa). Ngoài ra, tàu còn có đầy đủ các giấy tờ, tài liệu khác của cơ quan chức năng khác cung cấp như sau: Giấy chứng nhận định biên an toàn tối thiểu số 1280/ĐKTB.HP/2009 ngày 03/4/2009 do Cơ quan đăng ký tàu biển và thuyền viên khu vực Hải Phòng cấp ngày 03/4/2009; Giấy chứng nhận cấp tàu do Cục Đăng kiểm Việt Nam cấp ngày 19/8/2009 có hiệu lực đến ngày 28/3/2014; Giấy chứng nhận dung tích quốc tế 1969 do cục Đăng kiểm Việt Nam cấp ngày 19/8/2009; Giấy chứng nhận mạn khô do Cục Đăng kiểm Việt Nam cấp ngày 28/3/2009 có hiệu lực đến ngày 28/3/2014; Giấy phép sử dụng tần số và thiết bị phát sóng vô tuyến điện do Cục tần số cấp ngày 15/02/2011 có hiệu lực đến ngày 24/02/2012; Giấy chứng nhận quốc tế về ngăn ngừa ô nhiễm do dầu gây ra do Cục Đăng kiểm Việt Nam cấp ngày 28/3/2009 có hiệu lực đến ngày 28/3/2014.

Người liên quan đã thực hiện việc mua bảo hiểm đầy đủ cho tài sản thuê tài chính qua bị đơn và thực hiện việc đóng phí bảo hiểm theo quy định của hợp đồng. Người liên quan đã đóng được một kỳ thì tàu đã xảy ra tai nạn và có sự tranh chấp với bị đơn. Chúng tôi cam kết sẽ đóng nốt 03 kỳ thanh toán theo nội dung của Hợp đồng bảo hiểm. Do điều kiện khách quan, tàu MH bị tai nạn vì vậy lâm vào hoàn cảnh kinh tế vô cùng khó khăn. Người liên quan hoàn toàn nhất trí với việc nguyên đơn khởi kiện bị đơn, yêu cầu đơn vị bảo hiểm phải có trách nhiệm bồi thường.

Ông Lê MH vừa là người đại diện theo pháp luật của người liên quan vừa là thành viên của tàu biển MH với tư cách máy trưởng tham gia chuyến đi ngày 31/10/2011. Với tư cách là nhân chứng có mặt trên tàu MH, ông Hà có lời khai:

Ông Hà được Cục hàng hải Việt Nam cấp Giấy chứng nhận khả năng chuyên môn số A0539.E3 ngày 04/3/2008 ghi nhận Lê MH sinh ngày 19/5/1955, chức danh máy trưởng tàu dưới 750 KW. Giấy chứng nhận khả năng chuyên môn nêu trên ghi nhầm ngày sinh của ông. Giấy tờ tùy thân của ông ghi ngày sinh là 08/8/1954. Việc ngày sinh của ông ghi trên Giấy chứng nhận khả năng chuyên môn khác với giấy tờ tùy thân là do sự nhầm lẫn của Cục hàng hải Việt Nam đơn vị cấp Giấy. Ông đã nhiều lần làm đơn gửi cơ quan chuyên môn yêu cầu đính chính lại ngày sinh trên Giấy chứng nhận khả năng chuyên môn nhưng chưa được sự chấp thuận của Cục hàng hải Việt Nam. Hiện nay ông có làm đơn đề nghị Công an thị trấn Diêm Điền, huyện Thái Thụy, tỉnh Thái Bình xác nhận cho ông là Lê MH sinh ngày 08/8/1954 (có ảnh dán kèm) trong Sơ yếu lý lịch được chính quyền địa phương xác nhận và Lê MH được ghi sinh ngày 19/5/1955 trên Giấy chứng nhận khả năng chuyên môn là cùng một người. Ông khẳng định Giấy chứng nhận khả năng chuyên môn số A0539.E3 ngày 04/3/2008 do Cục hàng hải cấp cho ông là đúng và có thật.

Về sự có mặt của ông trên tàu MH, ông thừa nhận có tham gia đi biển trên tàu MH ngày 31/10/2011 xuất phát từ cảng Đà Nẵng đi cảng Hải Phòng với tư cách vừa là người đại diện theo pháp luật của người liên quan (chủ thuê tàu) vừa là máy trưởng. Tại cảng Đà Nẵng, tàu MH đã làm đầy đủ thủ tục rời cảng theo đúng quy định của pháp luật. Tàu MH phải đảm bảo định biên an toàn trước khi rời cảng, đảm bảo về mặt kỹ thuật và đầy đủ về mặt thuyền bộ. Chúng tôi phải có bản khai chung của thuyền trưởng theo yêu cầu của Cảng vụ về kỹ thuật cũng như thuyền viên. Cán bộ cảng vụ trực tiếp xuống kiểm tra tàu MH xem xét lại các nội dung trên bản khai báo đảm bảo tàu MH có đủ tiêu chuẩn về kỹ thuật, về thuyền viên (đủ thuyền bộ, kiểm tra sự có mặt cùng giấy tờ bằng cấp của thuyền trưởng, đại phó, máy trưởng, sỹ quan máy, sỹ quan boong, thủy thủ, trực ca máy, các thuyền viên).

Sau khi kiểm tra, Cảng vụ Đà Nẵng cấp Giấy phép rời cảng số 01122005.CV ngày 31/10/2011. Tàu MH rời cảng lúc 8 giờ ngày 31/10/2011 có đầy đủ thuyền viên. Ông khẳng định ông Trần Trung đại phó có mặt trên tàu tại thời điểm tàu rời cảng Đà Nẵng. Tàu rời cảng Đà Nẵng được khoảng 30 phút thì sức khỏe của ông Trần Trung có vấn đề và càng lúc có biểu hiện xấu đi. Thuyền trưởng có trao đổi với ông quyết định cho ông Trần Trung vào bờ để cấp cứu y tế vì điều kiện trên tàu không có khả năng chữa trị cho ông Trung. Theo quyết định của thuyền trưởng ông đã cho thuê tàu nhỏ cho ông Trần Trung vào bờ để cấp cứu và chữa trị. Ông và thuyền trưởng có dự định sẽ đến Cảng vụ tiếp theo gần nhất là cảng Chân Mây để có báo cáo bằng văn bản với cơ quan chức năng, nguyên đơn, bị đơn báo cáo tình hình thực tế của tàu và xin bổ sung thay thế đại phó cho tàu MH. Nhưng không may khi chưa kịp đến cảng Chân Mây thì tàu MH đã gặp sự cố như nội dung đã tranh chấp trong vụ án.

Đối với toàn bộ thuyền bộ trên tàu MH, do đặc thù làm việc của vùng miền nơi ông sống ở tỉnh Thái Bình, ông không ký hợp đồng lao động dài hạn với thuyền bộ mà thuê lao động theo từng chuyến đi. Người liên quan không ký hợp đồng và cũng không giữ được giấy tờ cá nhân hay bằng cấp của thuyền bộ đã từng làm việc trên tàu MH. Cụ thể đối chuyến đi của tàu MH vào ngày 31/10/2011, khi tàu gặp tại nạn, thuyền viên đã rời tàu xuống 02 phao bè có mang theo toàn bộ giấy tờ của tàu và

người bao gồm cả nhật ký hàng hải, hải đồ, các giấy chứng nhận của tàu nhưng đều bị sóng to đánh làm mất khi phao bị lật. Hiện nay ông Trần Trung và ông Phạm Hữu Hoa là thuyền trưởng tàu MH không còn làm việc cho Công ty của ông và ông không biết địa chỉ của ông Trung và ông Hoa.

Trong quá trình Tòa án giải quyết vụ án, tại phiên đối chất, ông có lời khai tại thời điểm tàu MH gặp tai nạn ông đang đi công tác tại Miền Trung, ông giải thích như sau: ông khẳng định lời khai hiện nay của mình là đúng sự thật. Ông có mặt tại tàu MH từ lúc rời cảng Đà Nẵng cho đến khi tàu gặp nạn. Ông cùng thuyền trưởng là 02 người cuối cùng rời tàu MH lên phao bè cứu sinh. Tại tòa ông có lời khai nhầm lẫn vì suy nghĩ đơn giản ông là người đại diện theo pháp luật của người liên quan, là chủ thuê tàu không muốn thừa nhận mình là một thuyền bộ của tàu MH với tư cách là máy trưởng.

Tại Bản án kinh doanh thương mại sơ thẩm số 18/2018/KDTM-ST ngày 08/12/2017 của Tòa án nhân dân quận Cầu Giấy đã quyết định:

1. Chấp nhận một phần yêu cầu khởi kiện của nguyên đơn đối với bị đơn về việc thanh toán tiền bảo hiểm theo Hợp đồng bảo hiểm số 01.

2. Buộc bị đơn phải thanh toán cho nguyên đơn số tiền bảo hiểm thân tàu là 11.572.100.000 đồng.

Khi Bản án có hiệu lực pháp luật và người được thi hành án có đơn yêu cầu thi hành án, người phải thi hành án còn phải tiếp tục chịu khoản tiền lãi quá hạn của số tiền gốc chưa thanh toán theo mức lãi suất cơ bản do Ngân hàng nhà nước quy định kể từ ngày tiếp theo của ngày xét xử sơ thẩm cho đến khi thanh toán xong khoản nợ gốc.

3. Không chấp nhận yêu cầu của nguyên đơn buộc bị đơn thanh toán tiền lãi chậm trả với số tiền là 6.721.943.588 đồng.

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

Không đồng ý với Bản án sơ thẩm nêu trên nguyên đơn và bị đơn kháng cáo một phần đối với Bản án sơ thẩm cụ thể là:

- Nguyên đơn kháng cáo đề nghị sửa Bản án sơ thẩm theo hướng chấp nhận yêu cầu khởi kiện đối với khoản tiền lãi do bị đơn chậm thanh toán tiền bồi thường.

- Bị đơn kháng cáo đề nghị sửa Bản án sơ thẩm theo hướng không chấp nhận yên cầu khởi kiện của nguyên đơn yêu cầu bị đơn phải thanh toán tiền bồi thường tàu MH.

Tại phiên tòa phúc thẩm:

Đại diện theo ủy quyền của nguyên đơn trình bày:

Nguyễn đơn vẫn giữ nguyên yêu cầu khởi kiện và yêu cầu kháng cáo. Đề nghị Hội đồng xét xử buộc bị đơn phải trả cho nguyên đơn số tiền bồi thường là 11.572.100.000 và tiền lãi phát sinh do chậm trả tạm tính đến ngày xét xử sơ thẩm số tiền là 6.721.943.588 đồng.

Người bảo vệ quyền và lợi ích hợp pháp cho nguyên đơn trình bày: việc bị đơn từ chối trách nhiệm bồi thường là không có căn cứ. Giấy phép rời cảng do Cảng vụ Đà Nẵng cấp cho tàu MH là căn cứ chứng minh tàu MH đủ điều kiện an toàn cho chuyến đi. Do đó, đề nghị Hội đồng xét xử căn cứ vào thực tế và các quy định của pháp luật để chấp nhận yêu cầu khởi kiện và yêu cầu kháng cáo của nguyên đơn.

Đại diện theo ủy quyền của bị đơn trình bày: bị đơn cung cấp thêm tài liệu là Bản giải trình số 4887 ngày 26/11/2018 về hành trình tàu MH vào ngày 31/10/2011 trên Hải đồ điện tử do bị đơn tự đo vẽ. Trong vòng 03 tiếng (từ 08 giờ đến 11 giờ) tàu vừa rời cảng, vừa gọi thuyền nhỏ, vừa dừng tàu để chuẩn bị mọi phương tiện đưa người rời tàu khi đang trên biển ở điều kiện thời tiết sóng gió NE cấp 5- 6 mà thuyền trưởng khai lại vẫn hành trình được 20 hải lý là không đủ thời gian, cho dù thực hiện theo bất cứ cách nào đối với một tàu như tàu MH tại vùng biển Đà Nẵng. Đây là các tình tiết khách quan của vụ án, đề nghị Hội đồng xét xử xem xét đánh giá, các lời khai của nguyên đơn hoàn toàn không có căn cứ.

Theo hành trình này thì trường hợp khi rời cảng Đà Nẵng đại phó Trần Trung bắt đầu bị sốt, bị đau bụng phải thuê thuyền nhỏ đưa vào bờ thì việc tàu MH chưa đi quá xa, đúng ra thuyền trưởng phải quyết định quay lại cảng Đà Nẵng để bổ sung thêm người hơn là cho tàu tiếp tục hành trình đến cảng tiếp theo là cảng Chân Mây dẫn đến hậu quả là tàu gặp tai nạn.

Bị đơn vẫn giữ nguyên các yêu cầu đã trình bày tại Tòa án sơ thẩm, tại đơn kháng cáo và các đơn trình bày khác đã gửi cho Tòa án phúc thẩm, bị đơn không chấp nhận yêu cầu khởi kiện của nguyên đơn vì tàu MH không đủ khả năng an toàn đi biển theo quy định của Bộ luật hàng hải và các văn bản hướng dẫn thi hành do thiếu đại phó Trần Trung. Căn cứ Điều 246 Bộ luật hàng hải, bị đơn từ chối trách nhiệm bồi thường trong trường hợp tàu biển không đủ khả năng an toàn đi biển vào lúc bắt đầu chuyến đi.

Người bảo về quyền và lợi ích hợp pháp cho bị đơn trình bày: bị đơn có 07 chứng cứ chứng minh đại phó Trần Trung rời tàu MH ngay khi tàu xuất bến:

- Bản tường trình ngày 14/11/2011 của ông Phạm Hữu Hoa;

- Biên bản vi phạm hành chính trong lĩnh vực hàng hải số 03/BB- VPHC ngày 10/11/2011;

- Chứng thư giám định số 46;

- Báo cáo sơ bộ lần 24 của Công ty giám định lập ngày 19/9/2012 tổng hợp kết quả giám định tổn thất tàu MH;

- Danh sách thuyền viên;

- Quyết định xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực hàng hải số 2504/QĐ-UBND ngày 03/12/2011 xử phạt đối với ông Phạm Hữu Hoa;

- Báo cáo điều tra tại nạn hàng hải ngày 15/12/2011 của Cảng vụ Thừa Thiên Huế.

Các tài liệu trên là chứng cứ khách quan, có căn cứ và phù hợp với quy định của pháp luật thể hiện đại phó Trần Trung rời tàu MH ngay khi tàu xuất bến nên tàu MH không đủ khả năng an toàn đi biển vào lúc bắt đầu chuyến đi (do thiếu đại phó Trần Trung) thuộc trường hợp miễn trách nhiệm đối với người bảo hiểm theo quy định tại khoản 2 Điều 1 Hợp đồng bảo hiểm số 1A, khoản 2 Điều 5, điểm a khoản 1 Điều 246 Bộ luật hàng hải.

Giấy phép rời cảng của Cảng vụ Đà Nẵng cấp chỉ có giá trị chứng minh tàu MH đã hoàn thành về mặt thủ tục giấy tờ rời cảng hợp lệ chứ hoàn hoàn không có giá trị chứng minh Cảng vụ Đà Nẵng xác nhận tàu MH đủ khả năng an toàn đi biển theo quy định tại điểm c khoản 1 Điều 29, khoản 1 Điều 31, khoản 2 Điều 34 Nghị định số 71/2006/NĐ- CP. Hơn nữa, quá trình Tòa án cấp sơ thẩm giải quyết vụ án chưa thu thập tài liệu, chứng cứ một cách đầy đủ mà tại phiên tòa phúc thẩm không thể khắc phục được, lập luận của Bản án sơ thẩm không khách quan, vi phạm nghiêm trọng thủ tục tố tụng khi mặc nhiên công nhận giá trị tổn thất là toàn bộ giá trị tàu MH mà không tiến hành trưng cầu giám định trong khi thực tế thiệt hại của tàu MH là tổn thất bộ phận chứ không phải là tổn thất toàn bộ. Như vậy, là trái quy định của Hợp đồng bảo hiểm và Quy tắc bảo hiểm thân tàu do bị đơn phát hành.

Lập luận của Bản án về việc không xác định được thời điểm đại phó vắng mặt trên tàu từ khi nào là hoàn toàn chủ quan, không có căn cứ và trái ngược hoàn toàn với quy định của Chứng thư giám định số 46 và Báo cáo sơ bộ lần 24 tổng hợp kết quả giám định tổn thất và trái ngược với lời khai của thuyền trưởng Phạm Hữu Hoa tại Bản tường trình ngày 14/11/2011.

Bản án sơ thẩm đã chấp nhận yêu cầu khởi kiện của nguyên đơn là không phù hợp với những tình tiết khách quan của vụ án, gây thiệt hại đến quyền và lợi ích hợp pháp của bị đơn, căn cứ khoản 1 Điều 310 Bộ luật tố tụng dân sự đề nghị Hội đồng xét xử hủy Bản án sơ thẩm và chuyển hồ sơ cho Tòa án cấp sơ thẩm giải quyết lại vụ án theo hướng không chấp nhận yêu cầu khởi kiện của nguyên đơn và không buộc bị đơn phải chịu án phí sơ thẩm.

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

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

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

Xét các yêu cầu kháng cáo của các bên:

- *Bị đơn từ chối bồi thường căn cứ vào việc tàu MH không có đủ điều kiện được bồi thường và không có căn cứ vào nguyên nhân tổn thất của tàu:* xét Hợp đồng bảo hiểm số 1A được ký kết bởi 03 bên có liên quan về mặt hình thức hợp đồng tuân thủ đầy đủ các quy định tại Điều 224 Bộ luật hàng hải và các bên cũng không có tranh chấp đối với Hợp đồng này.

Về mặt nội dung, Hợp đồng bảo hiểm số 1A ghi nhận sự thỏa thuận bồi thường thân tàu, trách nhiệm dân sự chủ tàu MH có đầy đủ nội dung phù hợp với quy định tại các điều 224, 225 và 226 Bộ luật hàng hải và các điều 12, 13 Luật kinh doanh bảo hiểm. Vì vậy, Hợp đồng bảo hiểm số 1A có giá trị pháp lý và hiệu lực thi hành đối với các bên tham gia hợp đồng.

Căn cứ vào Chứng thư giám định số 46 có thể xác định được nguyên nhân tổn thất của tàu MH là đã va phải một vật cứng không xác định trên biển. Vị trí va chạm ở đáy tàu nằm dưới xướng khoẻ số 6, thuộc mạn trái của hầm lái. Mặt khác, tại Báo cáo điều tra số 522 của Cảng vụ Thừa Thiên Huế thể hiện là nguyên nhân hầm hàng số 2 của tàu có nhiều nước khi phát hiện tàu nghiêng là do vỏ tàu có khuyết tật tiềm ẩn tại các mối hàn, khi gặp sóng gió đã bị nứt mối hàn, dưới tác động của sóng gió lớn nước đã thấm vào hầm hàng số 2, kết hợp với tàu bị lắc ngang do gió Đông. Như vậy, phải xác định tàu có những khuyết tật mà người được bảo hiểm không thể nhận thấy được.

Việc bị đơn cho rằng không có mặt đại phó, đại phó không hoàn thành nhiệm vụ nên không thể phát hiện ra những vết nứt bên mạn trái của tàu trước khi tàu rời cảng là nguyên nhân trực tiếp dẫn đến tổn thất của tàu MH là không có căn cứ, bởi trước khi rời cảng Đà Nẵng đi Hải Phòng, tàu MH có đầy đủ khả năng đi biển. Tàu MH là tàu đóng mới 100% tại Việt Nam và được cơ quan đăng ký tàu biển và thuyền viên khu vực Hải Phòng cấp Giấy chứng nhận đăng ký tàu biển số 2067/ĐK-2009.HP ngày 03/4/2009. Tàu có đầy đủ các hồ sơ đăng kiểm kỹ thuật phù hợp, được cơ quan có thẩm quyền cấp và còn hiệu lực hơn nữa tàu đã được Giám đốc Cảng vụ Đà Nẵng cấp phép rời cảng theo đúng thẩm quyền quy định tại khoản 3 Điều 67 Bộ luật hàng hải.

Ngoài ra, bị đơn cho rằng tàu MH thuộc điều khoản loại trừ trách nhiệm của Quy tắc bảo hiểm và miễn trách nhiệm của người bảo hiểm theo quy định tại điểm a khoản 1 Điều 246 Bộ luật hàng hải, theo các tài liệu chứng cứ có trong hồ sơ thấy rằng căn cứ bị đơn đưa ra để từ chối trách nhiệm bồi thường đối với tàu MH là không có cơ sở và đối lập hoàn toàn với quy định tại điều luật trên, bởi khi rời cảng tàu MH có đủ điều kiện và khả năng an toàn cũng như định biên an toàn tối thiểu cho tàu biển Việt Nam. Việc tàu MH thiếu đại phó tại thời điểm tàu bị mắc cạn tại vùng biển vịnh Lăng Cô và đã bị xử phạt hành chính đối với ông Phạm Hữu Hoa là thuyền trưởng theo quy định tại khoản 3 Điều 18 Nghị định số 48/2011 ngày 21/6/2011, xét thấy việc thiếu đại phó Trần Trung là lý do khách quan thuộc trường hợp bất khả kháng không phải là nguyên nhân trực tiếp dẫn đến tai nạn của tàu bởi theo Chứng thư giám định số 46, thì nguyên nhân tổn thất là do tàu MH đã va phải một vật cứng không xác định trên biển, điều này phù hợp với quy định của điểm a khoản 1 Điều 246 Bộ luật hàng hải là khi xảy ra các tình huống không thể tránh khỏi, thì người bảo hiểm sẽ không được miễn trách nhiệm bồi thường.

Như vậy, Tòa án cấp sơ thẩm xử chấp nhận yêu cầu khởi kiện của nguyên đơn đối với bị đơn về bồi thường thiệt hại là có căn cứ, do đó kháng cáo của bị đơn không có cơ sở để chấp nhận.

Tại phiên toà, bị đơn xuất trình bản giải trình về hành trình tàu MH trên Hải đồ điện tử do bị đơn tự đo vẽ, đây chỉ là tài liệu để tham khảo, không phải do cơ quan chuyên môn thực hiện, cũng không phải là tình tiết mới để làm thay đổi bản chất nội dung vụ việc.

Việc bị đơn cho rằng cấp sơ thẩm vi phạm nghiêm trọng thủ tục tố tụng và đề nghị huỷ Bản án sơ thẩm là không có căn cứ. Bởi lẽ Tòa án cấp sơ thẩm tuy thu thập chứng cứ chưa đúng quy định của Bộ luật tố tụng dân sự về việc công chứng, chứng thực tài liệu, chứng cứ nhưng việc thu thập chứng cứ tại cấp phúc thẩm đã khắc phục nên đề nghị Hội đồng xét xử không hủy Bản án sơ thẩm.

- *Đối với kháng cáo của nguyên đơn:* nguyên đơn kháng cáo buộc bị đơn phải chịu khoản lãi suất do chậm thực hiện nghĩa vụ bồi thường. Theo quy định tại Điều 4 Hợp đồng bảo hiểm số 1A và Điều 23 Quy tắc bảo hiểm thì hồ sơ yêu cầu bảo hiểm gồm có: hồ sơ khiếu nại, thời hạn bồi thường, cơ sở xác định số tiền bồi thường... Về hồ sơ khiếu nại nguyên đơn đã cung cấp đầy đủ cho bị đơn và bị đơn đã thừa nhận việc này. Về thời hạn bồi thường là trong vòng 30 ngày kể từ ngày nhận đủ hồ sơ hợp lệ thì bị đơn phải thực hiện nghĩa vụ thanh toán tiền bảo hiểm cho nguyên đơn. Quá thời hạn trên thì ngoài số tiền bồi thường phải thanh toán, bị đơn còn phải trả số tiền lãi theo lãi suất vay ngân hàng quá hạn trên số tiền bồi thường cho thời hạn chậm thanh toán. Như vậy, khi xảy ra tai nạn và trong trường hợp nguyên đơn được bồi thường thì phải có trách nhiệm bồi thường theo đúng thoả thuận trong Hợp đồng và nếu chậm bồi thường thì phải chịu lãi suất theo thoả thuận trong Hợp đồng và theo quy định của pháp luật, tại Điều 576 Bộ luật dân sự năm 2005 cũng quy định về vấn đề này. Tòa án cấp sơ thẩm xử không chấp nhận khoản tiền lãi theo yêu cầu của nguyên đơn là không phù hợp làm ảnh hưởng đến quyền và lợi ích hợp pháp của nguyên đơn. Do đó, đề nghị Hội đồng xét xử sửa Bản án sơ thẩm, buộc bị đơn phải thanh toán cả tiền lãi đối với số tiền chậm trả tương ứng với thời gian chậm trả theo thoả thuận của các bên trong Hợp đồng và đúng theo quy định của pháp luật.

Luật sư của bị đơn cho rằng tàu hư hỏng bộ phận thì chỉ thanh toán cho từng giá trị của bộ phận sửa chữa thay thế, quan điểm này của bị đơn là không phù hợp với thoả thuận của các bên trong Hợp đồng bảo hiểm và thực tế thiệt hại của tàu MH khi xảy ra tai nạn. Bị đơn đưa ra Thông tư số 23 ngày 28/7/2017 quy định về chức danh nhiệm vụ của thuyền viên, tuy nhiên văn bản này có hiệu lực sau thời điểm xảy ra tai nạn nên không được áp dụng.

Từ những phân tích trên, đề nghị Hội đồng xét xử chấp nhận đơn kháng cáo của nguyên đơn và không chấp nhận đơn kháng cáo của bị đơn, sửa một phần Bản án sơ thẩm theo hướng phân tích trên. Về án phí được thực hiện theo quy định của pháp luật.

NHẬN ĐỊNH CỦA TÒA ÁN

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

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

Xét yêu cầu kháng cáo của nguyên đơn:

Nguyên đơn kháng cáo đề nghị Hội đồng xét xử chấp nhận yêu cầu khởi kiện về số tiền lãi nguyên đơn yêu cầu bị đơn phải trả do chậm thanh toán tiền bồi thường với số tiền tạm tính đến ngày xét xử sơ thẩm là 6.721.943.588 đồng.

Hội đồng xét xử thấy, Hợp đồng bảo hiểm số 1A được lập thành văn bản và ký kết bởi 03 bên có liên quan. Đại diện các bên tham gia ký kết hợp đồng đúng thẩm quyền theo quy định của pháp luật. Do đó, Hợp đồng bảo hiểm số 1A đã tuân thủ đầy đủ các quy định của Bộ luật hàng hải, Luật kinh doanh bảo hiểm và Bộ luật dân sự.

Về nội dung của Hợp đồng bảo hiểm số 1A ghi nhận thỏa thuận bồi thường thân tàu, trách nhiệm dân sự chủ tàu MH đã đảm bảo đầy đủ các nội dung và phù hợp với quy định tại các điều 224, 225 và 226 Bộ luật hàng hải, các điều 12, 13 Luật kinh doanh bảo hiểm. Vì vậy, Tòa án cấp sơ thẩm đã công nhận Hợp đồng bảo hiểm có giá trị pháp lý và hiệu lực thi hành đối với các bên là hoàn toàn có căn cứ và đúng các quy định của pháp luật.

Quá trình thực hiện Hợp đồng bảo hiểm số 1A, bên mua bảo hiểm đã đóng phí bảo hiểm theo nội dung thỏa thuận của Hợp đồng. Bị đơn đã cấp Giấy chứng nhận bảo hiểm thân tàu số EB 0000879 ngày 26/9/2011.

Về sự kiện bảo hiểm, theo các tài liệu có trong hồ sơ vụ án và lời khai của các bên đương sự, Hội đồng xét xử thấy tàu MH được đóng mới năm 2009 tại Thái Bình, được kiểm tra hàng năm vào ngày 22/6/2011 và đến ngày 28/3/2012 tàu MH mới phải kiểm tra trên đà. Ngày 31/10/2011, tàu MH được Giám đốc Cảng vụ Đà Nẵng cấp Giấy phép rời cảng lúc 8 giờ ngày 31/10/2011, hiệu lực đến 07 giờ 30 ngày 01/11/2011. Tàu rời cảng Đà Nẵng chở khoảng 1.500 tấn hàng đi cảng Hải Phòng lúc 08 giờ ngày 31/1/2011. Đến khoảng 11 giờ cùng ngày thủy thủ đi ca phát hiện tàu bị nghiêng về bên trái, hầm hàng số 2 có nhiều nước. Thuyền trưởng và các thuyền viên không khắc phục được sự cố và tàu có nguy cơ bị lật nên thuyền trưởng quyết định yêu cầu toàn bộ thuyền viên rời tàu. Sau đó, sóng đánh tàu MH trôi dạt và mắc cạn tại vùng biển vịnh Lăng Cô, huyện Phú Lộc, tỉnh Thừa Thiên Huế. Theo Báo cáo điều tra số 522 ghi nhận nội dung về thiệt hại của vụ tai nạn: không thiệt về người; về tài sản có khoảng 600 tấn xỉ than bị ướt, tàu bị nứt khoảng 10 đường ở hầm hàng số 2.

Tại Công văn số 4420, bị đơn từ chối bồi thường sự cố mắc cạn tàu MH với lý do, căn cứ Báo cáo điều tra số 522 của Cảng vụ Thừa Thiên Huế đề nghị xử phạt tàu MH về hành vi không bố trí đủ định biên an toàn tối thiểu (thiếu đại phó) theo quy định tại khoản 3 Điều 18 Nghị định số 48/2011/NĐ- CP ngày 21/6/2011. Việc tàu MH thiếu đại phó đã vi phạm khoản 6 Điều 7 Chương III và không thuộc trách nhiệm bồi thường của Quy tắc bảo hiểm thân tàu.

Điều 48 Luật kinh doanh bảo hiểm quy định trong trường hợp 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 mức độ tổn thất. Tại Chứng thư giám định số 46 xác định nguyên nhân tổn thất là tàu MH đã va phải một vật cứng không xác định trên biển. Vị trí va chạm ở đáy tàu dưới xương khỏe số 6, thuộc mạn trái của hầm lái. Việc va chạm làm cho xương khỏe số 6 biến dạng, cong và lệch về phía sau 25cm so với vị trí thiết kế. Xương khỏe số 6 bị cong, xoắn đã xé rách đáy hầm hàng và gây nên các rạn nứt, chủ yếu tại các đường hàn, xung quanh đó ở thành tầu mạn trái của hầm lái. Quá trình dạt vào bờ cát vịnh Lăng Cô hơn 40 ngày không thể xuất hiện một lực như thế. Từ các vết rạn nứt trên thành hầm tàu mạn trái hầm lái, nước biển đã lọt vào hầm lái và thấm vào hàng hóa. Khi nước biển thầm vào hàng hóa là xỉ than, chúng biến thành các sản phẩm này thành một dạng bùn lỏng. Thời gian này theo thông báo của Trung tâm khí tượng thủy văn TW dự báo từ vùng biển Quảng Trị đến Quảng Ngãi có gió Đông Bắc cấp 5, biển có sóng lớn, tàu bị lắc ngang. Dưới tác động của lực lắc ngang do sóng biển, cộng thêm lực tác động do khối chất lỏng dạng bùn trong hầm, các vết nứt của thành hầm lái càng lớn. Khi nước vào càng nhiều, lực tác động kép càng lớn tác động lên thành hầm lái, làm vết nứt càng lớn và phát triển thêm các vết nứt khác. Hậu quả là tàu càng nghiêng chỉ sau khoảng 3 giờ khi rời cảng Đà Nẵng, gây tổn thất cho tàu và hàng hóa.

Theo kết luận giám định trên, tai nạn xảy ra là do sự kiện khách quan nằm ngoài ý chí chủ quan của thuyền trưởng và các thuyền viên trên tàu.

Ông Lê MH đã cung cấp tài liệu là Giấy chứng nhận khả năng chuyên môn số A0539.E3 ngày 04/3/2008 của ông Lê MH chức danh máy trưởng tàu dưới 750 KW do Cục hàng hải Việt Nam cấp. Do đó, xác định thuyền trưởng, máy trưởng của tàu MH đầy đủ bằng hoặc chứng chỉ theo quy định.

Về khả năng an toàn đi biển vào lúc bắt đầu chuyến đi của tàu MH, Hội đồng xét xử nhận thấy, tàu MH thiếu đại phó tại thời điểm tàu bị mắc cạn ở vùng biển vịnh Lăng Cô và ngày 03/12/2011, Ủy ban nhân dân tỉnh Thừa Thiên Huế đã ra Quyết định xử phạt hành chính đối với ông Phạm Hữu Hoa, thuyền trưởng tàu MH. Báo cáo điều tra tai nạn của Cảng vụ Thừa Thiên Huế chỉ xác định tàu MH thiếu đại phó Trần Trung tại thời điểm tàu xảy ra tai nạn mà không xác định được ông Trần Trung vắng mặt trên tàu bắt đầu từ khi nào.

Chức năng của đại phó theo quy định của pháp luật không phải là người chỉ huy cao nhất trên phương tiện, tại Điều 9 Quyết định số 29/2008/QĐ- BGTVT ngày 16/12/2008 của Bộ Giao thông vận tải quy định nhiệm vụ của đại phó là trực tiếp tổ chức, quản lý, khai thác tàu, phục vụ đời sống, sinh hoạt, trật tự kỷ luật trên tàu, quản lý và điều hành trực tiếp bộ phận boong, bộ phận phụ vụ và y tế trên tàu, giúp thuyền trưởng chỉ đạo các công việc của các sỹ quan boong khi tàu hành trình, … trực ca từ 04 giờ đến 08 giờ và từ 16 giờ đến 20 giờ trong ngày. Như vậy, tại thời điểm xảy ra tai nạn cũng không phải ca trực của đại phó trên tàu.

Tàu MH đã được Giám đốc Cảng vụ Đà Nẵng cấp Giấy phép rời cảng theo quy định tại khoản 3 Điều 67 Bộ luật hàng hải. Giấy phép rời cảng là căn cứ chứng minh cơ quan nhà nước có thẩm quyền xác định tàu đủ điều kiện về an toàn hàng hải khi bắt đầu chuyến đi. Bị đơn cho rằng theo Điều 246 Bộ luật hàng hải miễn trách nhiệm đối với người bảo hiểm và các khoản 1, 6 Điều 7 Quy tắc bảo hiểm thân tàu và khoản 2 Điều 1 Hợp đồng bảo hiểm để từ chối trách nhiệm bảo hiểm là không có căn cứ. Tòa án cấp sơ thẩm nhận định tai nạn của tàu MH được xác định thuộc phạm vi trách nhiệm bồi thường theo điểm b khoản 1 Điều 3 Quy tắc bảo hiểm thân tàu và buộc bị đơn phải thanh toán tiền bồi thường theo Hợp đồng bảo hiểm đã ký giữa ba bên là hoàn toàn đúng quy định của Hợp đồng bảo hiểm và quy định của pháp luật liên quan.

Về số tiền bảo hiểm, theo khoản 3 Điều 6 Hợp đồng bảo hiểm số 1A, thì để đảm bảo hoạt động của con tàu, bị đơn xem xét cụ thể từng tổn thất thuộc trách nhiệm để có thể thỏa thuận số tiền tạm ứng sửa chữa hoặc bảo lãnh nếu cần thiết. Trên thực tế, ngày 08/10/2012 bị đơn ban hành Công văn số 4420 từ chối bồi thường sự cố mắc cạn tàu MH. Đến ngày 12/8/2013, Công ty Asiacontrol mới có Chứng thư giám định số 46 xác định nguyên nhân tổn thất của tàu MH. Như vậy, từ ngày 08/10/2012 bị đơn đã không hợp tác với chủ tàu để thực hiện sửa chữa tàu MH và xác định cụ thể từng tổn thất thuộc trách nhiệm để có căn cứ bồi thường. Do đó, Tòa án cấp sơ thẩm đã căn cứ vào nội dung của Hợp đồng bảo hiểm số 1A để xác định mức bồi thường trong vụ án này là hoàn toàn phù hợp với quy định của pháp luật.

Tại khoản 1 Điều 4, Điều 10 Hợp đồng bảo hiểm số 1A xác định khi tổn thất toàn bộ, người thụ hưởng là nguyên đơn được trả số tiền bồi thường thân tàu là 13.000.000.000 đồng. Tòa án cấp sơ thẩm đã buộc bị đơn phải có trách nhiệm bồi thường toàn bộ số tiền này theo Hợp đồng bảo hiểm với mức tổn thất toàn bộ 13.000.000.000 đồng, được khấu trừ 130.000.000 đồng tiền còn lại của bị đơn đã ứng trước để cứu hộ tàu (số tiền bị đơn ứng trước 530.000.000 đồng trừ đi chi phí cứu hộ tàu phải trả cho Công ty Giang Hải là 400.000.000 đồng) và số tiền 1.297.900.000 đồng (số tiền bán tài sản qua trung tâm đấu giá là 2.770.000.000 đồng trừ chi phí xử lý tài sản là 1.472.100.000 đồng). Do đó, Tòa án cấp sơ thẩm chấp nhận yêu cầu khởi kiện của nguyên đơn buộc bị đơn thanh toán số tiền bồi thường cho nguyên đơn là 11.572.100.000 đồng là đúng thỏa thuận trong Hợp đồng bảo hiểm số 1A mà các bên đã ký kết.

Xét yêu cầu tính lãi của nguyên đơn, Tòa án cấp sơ thẩm đã nhận định quan hệ pháp luật tranh chấp của vụ án là Hợp đồng bảo hiểm. Căn cứ Điều 47 Luật kinh doanh bảo hiểm về hình thức bồi thường không có quy định về tiền lãi đối với số tiền bồi thường. Giữa các bên còn đang tranh chấp số tiền bồi thường, không xác định được cụ thể trách nhiệm thanh toán cũng như thời gian thanh toán nên không phát sinh quyền được yêu cầu tiền lãi do chậm thanh toán. Do đó, Tòa án cấp sơ thẩm không chấp nhận yêu cầu tính lãi chậm trả của nguyên đơn với số tiền 6.721.943.588 đồng là chưa đúng quy định của pháp luật và không đúng với thỏa thuận của các bên khi tham gia Hợp đồng bảo hiểm, ảnh hưởng đến quyền lợi của nguyên đơn.

Hợp đồng bảo hiểm số 1A có hiệu lực thi hành với các bên, sự kiện bảo hiểm thuộc trường hợp bị đơn phải có trách nhiệm bồi thường số tiền bảo hiểm theo hợp đồng, bị đơn chậm thực hiện nghĩa vụ bồi thường thì phải chịu lãi suất theo quy định của pháp luật. Hội đồng xét xử phúc thẩm xét thấy yêu cầu khởi kiện và kháng cáo của nguyên đơn về lãi chậm trả là có căn cứ và cần được xem xét. Tại điểm b mục 4 Điều 6 Hợp đồng bảo hiểm số 1A quy định "bị đơn có trách nhiệm giải quyết bồi thường tổn thất trong vòng 30 ngày kể từ ngày nhận đủ hồ sơ hợp lệ. Quá thời hạn trên mà bị đơn không giải quyết thì mặc nhiên số tiền yêu cầu bồi thường trên được chấp nhận và bị đơn phải thanh toán số tiền bồi thường cộng lãi vay ngân hàng quá hạn trên số tiền bồi thường cho thời hạn chậm thanh toán". Việc các bên có thỏa thuận về lãi theo mức lãi vay quá hạn của Ngân hàng nhưng không quy định cụ thể mức lãi suất quá hạn của Ngân hàng nào, nên Hội đồng xét xử xét thấy cần áp dụng Án lệ số 09 của Tòa án nhân dân tối cao, lấy mức lãi vay quá hạn trung bình của ba Ngân hàng là Ngân hàng TMCP Công thương Việt Nam, Ngân hàng TMCP Ngoại thương Việt Nam và Ngân hàng Nông nghiệp và Phát triển nông thôn Việt Nam (lãi suất trung bình của ba Ngân hàng nêu trên là 13%/năm) để buộc bị đơn phải chịu lãi trên số tiền chậm trả tính từ thời điểm bị đơn chậm thực hiện nghĩa vụ (30 ngày kể từ ngày nhận đủ hồ sơ hợp lệ, tức là sau 30 ngày tính từ ngày có Chứng thư giám định số 46) cho đến ngày xét xử sơ thẩm. Thỏa thuận tính lãi suất quá hạn của Ngân hàng của các đương sự tại Hợp đồng bảo hiểm số 1A phù hợp với Điều 29 Luật kinh doanh bảo hiểm và Điều 579 Bộ luật dân sự năm 2005 nên Hội đồng xét xử chấp nhận. Nguyên đơn kháng cáo đề nghị Hội đồng xét xử chấp nhận yêu cầu khởi kiện, buộc bị đơn phải chịu lãi suất chậm thanh toán tính từ ngày 13/9/2013, với lãi suất là 13,5%, trên số tiền là 11.572.100.000 đồng, tính đến ngày 08/12/2017 = 6.721.943.588 đồng. So sánh với lãi suất trung bình trên thị trường như trên thì Hội đồng xét xử thấy lãi suất nguyên đơn đề nghị cao hơn mức lãi suất trung bình của ba Ngân hàng nên chỉ chấp nhận được một phần yêu cầu này.

Cụ thể là 11.572.100.000 đồng x 13% x 1548/360 ngày = 6.468.803.900 đồng. Số tiền lãi nguyên đơn yêu cầu không được chấp nhận là 253.139.688 đồng, nguyên đơn phải chịu án phí đối với yêu cầu không được chấp nhận.

Về yêu cầu kháng cáo của bị đơn: bị đơn từ chối bồi thường số tiền bảo hiểm cho nguyên đơn và căn cứ vào việc tàu MH không có đủ điều kiện an toàn định biên do thiếu đại phó Trần Trung, bị đơn nhận định đại phó Trần Trung rời tàu khi tàu chuẩn bị xuất bến nên thuộc trường hợp miễn trách nhiệm bồi thường. Tuy nhiên, theo Chứng thư giám định số 46 đã xác định nguyên nhân tổn thất của tàu MH là va phải một vật cứng không xác định trên biển. Vị trí va chạm ở đáy tàu nằm dưới xương khoẻ số 6, thuộc mạn trái của hầm lái. Mặt khác, tại Báo cáo điều tra số 522 của Cảng vụ Thừa Thiên Huế thể hiện nguyên nhân hầm hàng số 2 của tàu có nhiều nước khi phát hiện tàu nghiêng là do vỏ tàu có khuyết tật tiềm ẩn tại các mối hàn, khi gặp sóng gió đã bị nứt mối hàn, dưới tác động của sóng gió lớn nước đã thấm vào hầm hàng số 2, kết hợp với tàu bị lắc ngang do gió Đông.

Việc bị đơn cho rằng không có mặt đại phó, đại phó rời tàu trước khi tàu rời cảng là nguyên nhân trực tiếp dẫn đến tổn thất của tàu MH là không có căn cứ bởi trước khi rời cảng Đà Nẵng đi Hải Phòng, tàu MH có đầy đủ khả năng đi biển. Tàu MH là tàu đóng mới 100% tại Việt Nam và được cơ quan đăng ký tàu biển và thuyền viên khu vực Hải Phòng cấp Giấy chứng nhận đăng ký tàu biển số 2067/ĐK-2009.HP ngày 03/4/2009. Tàu có đầy đủ các hồ sơ đăng kiểm kỹ thuật phù hợp, được cơ quan có thẩm quyền cấp và còn hiệu lực hơn nữa tàu đã được Giám đốc Cảng vụ Đà Nẵng cấp phép rời cảng theo đúng thẩm quyền quy định tại khoản 3 Điều 67 Bộ luật hàng hải. Trường hợp đại phó Trần Trung không thể tiếp tục hành trình là lý do khách quan thuộc trường hợp bất khả kháng không phải là nguyên nhân trực tiếp dẫn đến tai nạn của tàu bởi theo Chứng thư giám định, thì nguyên nhân tổn thất là do tàu MH đã va phải một vật cứng không xác định trên biển, thời điểm xảy ra tai nạn cũng không phải ca trực của đại phó Trần Trung và chức năng, nhiệm vụ của đại phó cũng không ảnh hưởng trực tiếp đến nguyên nhân vụ tai nạn, do đó kháng cáo của bị đơn không có cơ sở để chấp nhận, điều này phù hợp với quy định của điểm a khoản 1 Điều 246 Bộ luật hàng hải là khi xảy ra các tình huống không thể tránh khỏi, thì người bảo hiểm sẽ không được miễn trách nhiệm bồi thường. Do đó kháng cáo của bị đơn không có cơ sở để chấp nhận.

Về án phí: vụ án này được thụ lý sơ thẩm vào ngày 01/6/2015 nên án phí kinh doanh thương mại sơ thẩm được áp dụng theo Pháp lệnh về án phí, lệ phí Tòa án. Án phí phúc thẩm được áp dụng theo Nghị quyết số 326/2016/UBNVQH14 ngày 30/12/2016 của Uỷ ban thường vụ quốc hội.

- Do Bản án sơ thẩm bị sửa theo hướng chấp nhận kháng cáo của nguyên đơn nên phải tính lại án phí kinh doanh thương mại sơ thẩm, nguyên đơn phải chịu án phí sơ thẩm cho phần yêu cầu không được chấp nhận. Nguyên đơn không phải chịu án phí kinh doanh thương mại phúc thẩm.

- Bị đơn phải chịu án phí kinh doanh thương mại sơ thẩm và phúc thẩm theo quy định của pháp luật.

Vì các lẽ trên,

QUYẾT ĐỊNH

Căn cứ:

- Các điều 293, 294 và 308 Bộ luật tố tụng dân sự;

- Các điều 570, 571, 572, 575 và 579 Bộ luật dân sự năm 2005;

- Khoản 2 Điều 468 Bộ luật dân sự năm 2015;

- Các điều 67, 224, 225, 226, 246 và 254 Bộ luật hàng hải;

- Các điều 12, 13, 18,28, 29, 30 và 47 Luật kinh doanh bảo hiểm;

- Pháp lệnh về án phí lệ phí Tòa án;

- Nghị quyết số 326/2016/UBNVQH14 ngày 30/12/2016 của UBTVQH về mức thu, miễn, giảm, thu, nộp, quản lý và sử dụng án phí và lệ phí Tòa án.

Xử:

1. Chấp nhận một phần kháng cáo của Công ty cho thuê tài chính BIDV ST , sửa một phần Bản án sơ thẩm buộc Tổng công ty cổ phần Bảo hiểm BĐ phải chịu tiền lãi do chậm thanh toán tiền bồi thường với số tiền là 6.468.803.900 (sáu tỷ bốn trăm sáu mươi tám triệu tám trăm linh ba nghìn chín trăm) đồng.

2. Buộc Tổng công ty cổ phần Bảo hiểm BĐ phải trả cho Công ty cho thuê tài chính BIDV ST số tiền bồi thường là 11.572.100.000 (mười một tỷ năm trăm bảy mươi hai triệu một trăm nghìn) đồng và tiền lãi là 6.468.803.900 (sáu tỷ bốn trăm sáu mươi tám triệu tám trăm linh ba nghìn chín trăm) đồng. Tổng cộng là 18.040.903.900 (mười tám tỷ không trăm bốn mươi triệu chín trăm linh ba nghìn chín trăm) đồng.

Bác một phần kháng cáo của Công ty cho thuê tài chính BIDV ST về số tiền lãi là 253.139.688 (hai trăm năm mươi ba triệu một trăm ba mươi chín nghìn sáu trăm tám mươi tám) đồng.

Kể từ ngày người được thi hành án có đơn yêu cầu thi hành án mà bên phải thi hành án không tự nguyện thi hành án, thì phải chịu lãi suất theo quy định tại khoản 2 Điều 468 Bộ luật dân sự.

3. Không chấp nhận kháng cáo của Tổng công ty cổ phần Bảo hiểm BĐ.

4. Về án phí:

- Công ty cho thuê tài chính BIDV ST phải chịu án phí kinh doanh thương mại sơ thẩm 12.656.984 (mười hai triệu sáu trăm năm mươi sáu nghìn chín trăm tám mươi tư) đồng. Công ty cho thuê tài chính BIDV ST không phải chịu án phí phúc thẩm. Hoàn lại cho Công ty cho thuê tài chính BIDV ST số tiền 2.000.000 (hai triệu) đồng tiền tạm ứng án phí phúc thẩm theo Biên lai số 5588 ngày 03/01/2018.

Đối trừ vào số tiền tạm ứng án phí đã nộp là 54.935.000 (năm mươi tư triệu chín trăm ba mươi lăm nghìn) đồng theo Biên lai thu tiền tạm ứng án phí số 1909 ngày 26/5/2015 của Chi cục thi hành án dân sự quận Cầu Giấy, TP Hà Nội. Công ty cho

thuê tài chính BIDV ST còn được nhận lại là 42.278.016 (bốn mươi hai triệu hai trăm bảy mươi tám nghìn không trăm mười sáu) đồng.

- Buộc Tổng công ty cổ phần Bảo hiểm BĐ phải chịu án phí kinh doanh thương mại sơ thẩm là 126.040.903 (một trăm hai mươi sáu triệu không trăm bốn mươi nghìn chín trăm linh ba) đồng và 2.000.000 (hai triệu) đồng tiền án phí kinh doanh thương mại phúc thẩm, số tiền này được trừ vào số tiền tạm ứng án phí đã nộp tại Biên lai 5584 ngày 02/01/2018 tại Chi cục thi hành án dân sự quận Cầu Giấy, Thành phố Hà Nội. Tổng công ty cổ phần Bảo hiểm BĐ còn phải nộp 126.040.903 (một trăm hai mươi sáu triệu không trăm bốn mươi nghìn chín trăm linh ba) đồng.

Trường hợp Bản án được thi hành theo quy định tại Điều 2 Luật thi hành án dân sự, người được thi hành án, người phải thi hành án dân sự có quyền thỏa thuận về việc thi hành án, quyền yêu cầu thi hành án, tự nguyện thi hành án hoặc bị cưỡng chế thi hành án theo quy định tại các Điều 6, 7 và 9 Luật thi hành án dân sự. Thời hiệu thi hành án được thực hiện theo quy định tại Điều 30 Luật thi hành án dân sự.

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

Nơi nhận:
- Các đương sự;
- VKSND TP Hà Nội;
- TAND quận Cầu Giấy;
- Chi cục THA dân sự quận Cầu Giấy;
- Lưu HS, VP, HCTP, TKT.

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

Hoàng Ngọc Thành