

**TÒA ÁN NHÂN DÂN
THÀNH PHỐ HẢI PHÒNG**

**CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM
Độc lập - Tự do - Hạnh phúc**

Bản án số: 45/2018/KDTM-PT
Ngày 29-11-2018
V/v tranh chấp hợp đồng
bảo hiểm hàng hải

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

TÒA ÁN NHÂN DÂN THÀNH PHỐ HẢI PHÒNG

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

Thẩm phán - Chủ tọa phiên tòa: Bà Vũ Thị Thu Hà

Các Thẩm phán: Bà Phạm Thị Thanh Bình

Ông Lương Ngọc Dũng

- Thư ký phiên tòa: Bà Bùi Thị Thúy Hà, Thẩm tra viên Tòa án nhân dân thành phố Hải Phòng.

- Đại diện Viện Kiểm sát nhân dân thành phố Hải Phòng tham gia phiên tòa: Bà Phạm Thị Hồng Thúy - Kiểm sát viên.

Ngày 29 tháng 11 năm 2018, tại trụ sở Tòa án nhân dân thành phố Hải Phòng xét xử phúc thẩm công khai vụ án kinh doanh thương mại thụ lý số 23/2018/TLPT- KDTM ngày 16 tháng 10 năm 2018 về tranh chấp hợp đồng bảo hiểm hàng hải.

Do Bản án kinh doanh thương mại sơ thẩm số 06/2018/KDTM-ST ngày 11 tháng 9 năm 2018 của Tòa án nhân dân quận C, thành phố Hải Phòng bị kháng cáo.

Theo Quyết định đưa vụ án ra xét xử phúc thẩm số 3391/2018/QĐ-PT ngày 02 tháng 11 năm 2018, Quyết định hoãn phiên tòa số 3709/2018/QĐ-PT ngày 27 tháng 11 năm 2018 của Tòa án nhân dân thành phố Hải Phòng, giữa các đương sự:

- *Nguyên đơn:* Công ty Cổ phần Vận tải biển Quốc tế B, địa chỉ trụ sở: Số 9/9 phố A, phường B, quận C, thành phố Hải Phòng;

Người đại diện hợp pháp của nguyên đơn: Ông Bùi Xuân M, địa chỉ cư trú: Số 1A phố D, phường B, quận C, thành phố Hải Phòng (theo Giấy ủy quyền số 24.9/UQBM18 ngày 24-9-2018 của Giám đốc của Công ty Cổ phần Vận tải biển Quốc tế B); có mặt.

- *Bị đơn*: Tổng Công ty Cổ phần B, địa chỉ trụ sở: Số 26 phố Đ, phường E, Quận F, thành phố Hồ Chí Minh; chi nhánh Hải Phòng: Số 1 phố A, quận C, thành phố Hải Phòng;

Người đại diện hợp pháp của bị đơn: Ông Lê Hồng B- Phó giám đốc chi nhánh Hải Phòng, ông Nguyễn Huy Th- Chuyên viên Ban Bảo hiểm Hàng hải, ông Nguyễn Đức H- Chuyên viên pháp lý (theo Giấy ủy quyền số 0365/2018/BM/VP ngày 07-02-2018 của Tổng giám đốc Tổng Công ty Cổ phần B); ông B và ông Th cùng vắng mặt; ông H có mặt.

Người bảo vệ quyền, lợi ích hợp pháp của bị đơn: Luật sư Nguyễn Duy Ng- Công tác tại Công ty Luật H, thuộc Đoàn Luật sư thành phố Hà Nội; vắng mặt.

- *Người giám định*: Ông Nguyễn Công Đức H- Giám định viên, là người đại diện hợp pháp của Công ty Cổ phần Giám định P, địa chỉ: 2.5-2.6-2.7-2.8 phố G, quận H, thành phố Hồ Chí Minh; vắng mặt.

- *Người kháng cáo*: Công ty Cổ phần Vận tải biển Quốc tế B, là nguyên đơn; Tổng Công ty Cổ phần B, là bị đơn.

NỘI DUNG VỤ ÁN:

Tóm tắt nội dung, quyết định của Tòa án cấp sơ thẩm:

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

Ngày 16-01-2015, Công ty Bảo Minh Hải Phòng là chi nhánh tại Hải Phòng của Tổng Công ty Cổ phần B (viết tắt là Tổng Công ty Bảo Minh) và Công ty Cổ phần Vận tải biển Quốc tế B (viết tắt là Công ty Bình Minh) ký Hợp đồng bảo hiểm tàu biển số AD0004/15PA310TT. Theo đó, Tổng công ty Bảo Minh thỏa thuận bảo hiểm thân tàu (vỏ tàu, máy móc và trang thiết bị) của Tàu Hà Tiên 1, hiệu: XVDA, số IMO: 8603236, loại tàu chở hàng tổng hợp, nơi đóng: Nhật Bản, quốc tịch: Việt Nam, số tiền bảo hiểm 1.100.000 USD/ giá trị tàu khai báo 1.100.000 USD. Trong mọi trường hợp, trách nhiệm của người bảo hiểm không vượt quá số tiền bảo hiểm thân tàu đã ghi trên Đơn bảo hiểm/Giấy chứng nhận bảo hiểm. Chấp nhận bảo hiểm khi nhận được Giấy yêu cầu bảo hiểm và các tài liệu liên quan gồm: Giấy chứng nhận đăng ký tàu; Giấy chứng nhận khả năng an toàn đi biển của tàu kèm theo các biên bản kiểm tra từng phần do cơ quan đăng kiểm cấp; Giấy chứng nhận ISM, ISPS (nếu có), Biên bản kiểm tra khi giao nhận tàu (nếu có), các bản thiết kế kỹ thuật tàu (nếu có), Hoá đơn đóng tàu hoặc mua tàu (nếu có), các giấy tờ khác liên quan đến tàu được bảo hiểm theo yêu cầu của người bảo hiểm. Người bảo hiểm sẽ xem xét và tiến hành kiểm tra tình trạng thực tế con tàu và sẽ chấp nhận cấp Đơn bảo hiểm cho tàu. Thời hạn hiệu lực của đơn bảo hiểm bắt đầu từ 00h00 ngày 16-01-2015 đến 24h00 ngày 15-01-2016.

Ngày 14-8-2015, Tàu Hà Tiên 1 hành trình từ Bintulu - Malaysia chở 2.240 bó gỗ xẻ tròn đến cảng Manila - Philippines để trả hàng. Thấy nhiệt độ khí xả

xilanh số 5 tăng cao hơn các xilanh khác, máy chính rung động mạnh tại xilanh số 5, chuông báo động nhiệt độ cao tại khoang gió quét và vòng quay tuabin tăng đến 29.000v/p, nên máy chính được dừng để kiểm tra vào hồi 09h05LT ngày 16-8-2015 do somi xilanh số 5 của máy chính bị mài mòn nhiều và không đều. Tổ máy đã thay mới 01 somi xilanh dự trữ cho somi xilanh số 5 bị hư hỏng. Tàu tiếp tục hành trình đến cảng Manila - Philippines để trả hàng. Tuabin tăng áp tiếp tục bị rung động và áp lực gió quét giảm, do đó, 02 quạt gió phụ được chạy để hỗ trợ cho tuabin tăng áp. Thuyền trưởng Tàu Hà Tiên 1 kháng nghị hàng hải trình Cảng vụ Hàng hải Philippines. Công ty Cổ phần Giám định P (viết tắt là NORI) tiến hành giám định từ ngày 15-9-2015 và cấp Báo cáo giám định số 15210728/HCM ngày 23-8-2016 kết luận nguyên nhân sự cố máy chính là do lỗi bất cẩn của thuyền viên trong quá trình bảo dưỡng bơm dầu bôi trơn somi xilanh ngày 14-8-2015, 02/04 bulông kín nhớt trên bơm dầu bôi trơn somi xilanh thuộc đường nhớt bôi trơn xilanh ở máy số 5 đã không được bắt chặt, làm nhớt rò ra ngoài, nhớt vào 02/04 lỗ dầu bôi trơn xilanh ở máy số 5 bị mất áp lực gây ra toàn bộ các hư hỏng cho máy chính.

Lúc 08h00LT ngày 16-9-2015, NORI kiểm tra tàu, ghi nhận tình trạng sự cố, biết đầy đủ thông tin của máy trưởng về việc phân ruột và ổ đỡ bạc bên lửa của tuabin tăng áp máy chính đã hỏng hoàn toàn, không thể sử dụng. Vì tàu phải đi Malaysia lấy hàng gấp, nên tuabin tăng áp máy chính chỉ có thể lắp tạm vật tư mới vào cho tàu hoạt động.

Tại Công văn ngày 06-10-2015, Công ty Bình Minh thông báo về việc lắp lại tuabin khí xả của máy chính Tàu Hà Tiên 1 để chạy tạm và đề nghị được mua tuabin mới để thay thế. Theo Công văn số C222431 ngày 30-11-2015, Tổng công ty Bảo Minh thông báo bồi thường lần 1, tạm ứng 50% chi phí mua tuabin mới theo đánh giá của NORI. Do vậy, Công ty Bình Minh đặt mua tuabin mới sau 06 tháng kể từ khi được tạm ứng. Tổng công ty Bảo Minh đã thanh toán toàn bộ chi phí 2.677.819.151 đồng theo Báo cáo giám định số 15210728/HCM ngày 23-8-2016.

Ngày 07-01-2016, hai công ty tiếp tục ký Đơn bảo hiểm tàu biển, tiếp tục bảo hiểm số MHX/00835632 với thời hạn bảo hiểm từ ngày 16-01-2016 đến 15-01-2017, theo yêu cầu bảo hiểm ngày 06-01-2016, tổng số tiền bảo hiểm 1.000.000 USD/ giá trị thực tế 1.000.000 USD.

Khoảng 19 giờ ngày 19-02-2016, Tàu Hà Tiên 1 chở theo 6.415 tấn Clinker, rời cảng Cửa Lò đi trả hàng tại cảng Nhơn Trạch (Đồng Nai). Khoảng 18 giờ 10 phút ngày 20-02-2016, tàu hành trình bình thường đi ngang qua vùng biển Thừa Thiên Huế, ở vị trí khoảng 16°41'25N; 107°59'34 E, Ht= 135°, với vận tốc khoảng 8,5 hải lý/giờ, thì thợ máy và sỹ quan máy đang trực ca tại buồng điều khiển máy, nghe một tiếng động lạ kèm theo rung ở khu vực mạn trái buồng máy, phía dưới sàn buồng điều khiển máy. Sau đó, sỹ quan máy và thợ máy đi xuống kiểm tra thì phát hiện một lỗ thủng ở mạn trái cách vách ngăn hầm hàng và buồng máy khoảng 2-3m và phía dưới sàn công tác buồng máy khoảng 0,5 m (vết rách

khoảng 25cm theo chiều thẳng đứng). Sự việc được báo cho máy trưởng, rồi báo lên buồng lái và thuyền trưởng lệnh báo động toàn tàu, triển khai chống thủng bằng các vật liệu chống thủng như giẻ, xi măng, nệm. Sĩ quan máy 2 vận hành bơm nước ra ngoài, nhưng thuyền viên chỉ cố gắng làm giảm được áp lực nước vào vì lỗ thủng lớn và áp lực nước phun vào rất mạnh. Đánh giá tình hình nghiêm trọng, việc cứu thủng, bơm nước ra không hiệu quả, nên trong quá trình tàu chuyển hướng vào bờ biển Thuận An, thuyền trưởng đã chủ động liên lạc báo nạn với chủ tàu và cơ quan chức năng (Danang Radio, Danang MRCC, Cảng vụ hàng hải Thừa Thiên Huế, Cảng vụ Hàng hải Đà Nẵng).

Sau khi liên lạc được với Trung tâm Tìm kiếm Cứu nạn Hàng hải Việt Nam và tổ chức, duy trì chống thủng, hạn chế nước tràn vào buồng máy, Tàu Hà Tiên 1 chuyển hướng 240° đi thẳng về phía bờ cửa biển Thuận An. Khi cách bờ cửa biển Thuận An khoảng hơn 03 hải lý thì máy chính và máy đèn ngừng hoạt động do ngập nước, tàu tiếp tục chạy theo quán tính, rồi dừng lại cách bờ 1,8 hải lý. Để đảm bảo tàu không trôi dạt vào bờ hoặc khu vực đá ngầm có thể gây ra thủng tàu và ô nhiễm môi trường. Vào lúc 20 giờ 35 phút, thuyền trưởng quyết định cho thả neo trái (6 đường trên boong) tại tọa độ 16°33'4N; 107°42'8E và cho đóng hết các van dầu. Thuyền trưởng cùng toàn thể thuyền viên đã áp dụng mọi biện pháp để cứu tàu, hàng hóa, các trang thiết bị máy móc của tàu cũng như đảm bảo tính mạng của thuyền viên. Xét thấy không an toàn cho tính mạng thuyền viên, nên thuyền trưởng quyết định cho thuyền viên rời tàu để sang tàu SAR412 vào lúc 23h01 ngày 20-02-2016.

Ngày 23-02-2016, Tổng công ty Bảo Minh có Công văn số 0174/2016-BMHP/TT về việc chỉ định NORI giám định và yêu cầu hồ sơ có liên quan, cung cấp tất cả báo giá cho các hạng mục, các hóa đơn giá trị gia tăng, hợp đồng, quyết toán và các chứng từ liên quan dưới sự giám sát của NORI.

Cảng vụ Hàng hải Đà Nẵng ban hành Báo cáo điều tra tai nạn hàng hải số 270/CVHHĐN-BCĐTTNHH ngày 18-5-2016 với kết luận như sau: "*Giấy chứng nhận và tài liệu của tàu: Tất cả các giấy tờ đăng ký và đăng kiểm của tàu đều phù hợp và còn hiệu lực; Giấy chứng nhận bảo hiểm trách nhiệm dân sự của chủ tàu (P&I) hết hạn vào 12:00 giờ GMT tức 19:00 giờ địa phương ngày 20-02-2016. Như vậy, cho đến trước khi xảy ra sự cố, các Giấy chứng nhận bảo hiểm P&I và Giấy chứng nhận bảo hiểm thân tàu đều còn hiệu lực và về mặt hành chính, tàu đủ điều kiện kỹ thuật đi biển.*

Về thuyền bộ: Trên tàu có 18 thuyền viên và 02 hành khách. Mặc dù 02 hành khách không được khai báo với cơ quan chức năng tại cảng rời nhưng tổng số người đi trên tàu (20 người) vẫn đảm bảo trong giới hạn an toàn mà Giấy chứng nhận An toàn trang thiết bị đã được cấp cho tàu (24 người). Thuyền viên được bố trí đầy đủ chức danh theo Giấy chứng nhận An toàn định biên tối thiểu, có bằng cấp, giấy chứng nhận chuyên môn đầy đủ và còn hiệu lực, bố trí chức danh đúng với năng lực và cỡ tàu mà mình phục vụ. Các thuyền viên còn lại đi bảo quản, ca

sáng từ 07 giờ đến 11 giờ, ca chiều từ 13 giờ đến 17 giờ hằng ngày. Từ căn cứ trên khẳng định: Thời giờ làm việc, thời giờ nghỉ ngơi của thuyền viên được thiết lập phù hợp, đúng quy định.

Về tình trạng kiểm tra tôn vỏ, vết thủng: Trước tai nạn, theo Giấy chứng nhận An toàn kết cấu, 02 lần kiểm tra đáy tàu trên đà gần nhất được thực hiện vào ngày 17-7-2011 và 03-9-2013; theo tài liệu (số PTC.UTM.13.068) kết quả đo siêu âm chiều dày tôn vỏ gần nhất được đơn vị dịch vụ tiến hành tại Nhà máy đóng tàu Ba Sơn từ ngày 24-8-2013 đến ngày 01-9-2013, thì tôn vỏ gần vị trí vết thủng có chiều dày suy giảm từ 0,7-1,2mm so với ban đầu (mức suy giảm tối đa cho phép là 3,2mm) mức độ suy giảm chiều dày vẫn nằm trong giới hạn cho phép. Vị trí vết thủng nằm ở công gang số 21 và 22 mạn trái thuộc rải tôn B2-C2. Vết thủng theo chiều thẳng đứng có kích thước khoảng 240x70mm, mép không phẳng, theo kiểu bị xé rách hơn là bị cắt. Mép rách ở phía lái tàu có xu hướng quăn vào bên trong buồng máy, cạnh đó có một vết sơn bị xước, bong tróc. Chiều dày mép rách khoảng 3,5-4,0mm. Rộng ra xung quanh vết rách có dấu vết xước nhẹ (vết hà bị cào và vết rỉ mới khác biệt so với lớp xung quanh trên vỏ tôn mạn, tương đồng với lớp rỉ trên tấm gia cố vết thủng) theo chiều dọc thân tàu đi qua vết thủng, với chiều dài tính từ trước ra sau vết thủng khoảng 1m. Kết quả đo đặc mép tôn vết rách và siêu âm bổ sung 12 điểm xung quanh vết rách hoặc suy giảm rất ít (từ 10,8-11,0) so với chiều dày ban đầu (11mm), từ vị trí mép vết thủng có chiều dày suy giảm cục bộ rất lớn, chỉ còn từ 3,5-4,0mm so với 11mm ban đầu.

Về hàng hóa chở trên tàu: Đường nước thực tế của tàu, trong điều kiện sóng nhẹ, nằm dưới vòng tròn đăng kiểm khoảng 5-10cm. Do đó, có thể khẳng định Tàu Hà Tiên 1 không chở quá tải.

Về điều kiện thời tiết biển trong chuyến hành trình gặp tai nạn: Đối chiếu thông tin về thời tiết thu thập được từ các bên liên quan, tuy có ít khác biệt nhưng nhìn chung có thể khẳng định lúc xảy ra sự cố, tình hình thời tiết lúc này có hình thái như sau: Biển động, trời mùa (tầm nhìn dưới 5 hải lý), có mưa rải rác, gió Đông Bắc cấp 5, cấp 6 giật cấp 6.

Căn cứ vị trí tàu, tình trạng thời tiết, đối chiếu với Giấy chứng nhận khả năng đi biển của Tàu Hà Tiên 1 thì có thể khẳng định khi xảy ra sự cố Tàu Hà Tiên 1 đang hoạt động đúng cấp thời tiết và vùng hoạt động cho phép.

Phân tích về nguyên nhân dẫn đến tai nạn: Vị trí vết thủng thường xuyên trong nước biển và nằm sâu dưới đường nước chở đầy (khoảng 6m) nên xảy ra ăn mòn điện hóa là khó tránh khỏi. Việc kiểm tra tình trạng tôn vỏ của Tàu Hà Tiên 1 được tiến hành định kỳ (mỗi 36 tháng) phù hợp với quy định của SOLAS. Tình trạng suy giảm chiều dày tôn vỏ của các đợt kiểm tra trên đã gần nhất trước đó đều nằm trong giới hạn cho phép. Việc đo đạc trên thực tế, không tiến hành phủ khắp trên toàn bộ bề mặt tôn vỏ mà được thực hiện phân bố ở những điểm theo hướng dẫn của cơ quan đăng kiểm. Phạm vi mòn cục bộ nhỏ như vậy (kích thước khoảng 240x70mm) thì cũng rất khó rách, thủng nếu không có ngoại lực tác động. Chứng

tỏ rằng đã có ngoại vật bên ngoài va vào tàu rồi trượt dọc thân tàu đến vị trí tôn mỏng, suy giảm ăn mòn, thì xé rách tôn, gây thủng. Vết rách không phát triển rộng tiếp về phía sau do chiều dày tôn quanh đó vẫn đảm bảo đủ độ bền. Tác động của ngoại vật đủ lớn để làm bong tróc hà bám trên vỏ tàu, xước sơn và rách tôn tại vị trí suy giảm nhưng chưa đủ mạnh để gây lõm tôn có độ dày từ 10,8-11mm nên rất khó để quan sát được tác động này từ bên trong buồng máy. Với lực tác động như vậy, nhiều khả năng là do vật lơ lửng, trôi nổi bồng bênh (chẳng hạn gốc cây, khúc gỗ...) gây ra. Theo lời khai của thuyền viên, trước khi phát hiện tàu bị thủng thuyền viên ca máy có nghe một tiếng động lạ kèm theo rung, từ đó mới đi kiểm tra và phát hiện ra vết thủng. Thuyền viên ca boong không hề phát hiện thấy điều gì bất thường. Điều này cũng có thêm nhận định ngoại vật lơ lửng đã tác động vào đúng vị trí tôn mỏng của thành buồng máy do bị ăn mòn cục bộ gây ra.

Về hậu quả tai nạn: Tổn thất về con người: Không; tổn thất về kinh tế: Chưa xác định được; tổn thất về môi trường: Không; làm ách tắc luồng hàng hải: Không. Tai nạn đã khiến Tàu Hà Tiên 1 bị ảnh hưởng đến kết cấu và khả năng đi biển của tàu là vụ tai nạn hàng hải nghiêm trọng.

Kết luận: Tốc độ ăn mòn điện hóa diễn ra không đồng đều trên cùng một mặt tôn vỏ dẫn đến sự suy giảm độ dày cục bộ tại vị trí lỗ thủng mà không thể phát hiện được qua các đợt kiểm tra trên đà trước đó. Dưới tác động của ngoại vật lơ lửng vào đúng vị trí tôn mỏng cục bộ khi tàu đang hành trình khiến tôn bị rách, gây ra vết thủng. Đây là một tai nạn đặc thù, bất khả kháng nên việc phòng tránh tai nạn thực sự chưa có giải pháp hữu hiệu, trừ phi khoa học kỹ thuật phát triển để có được thiết bị và phương pháp đo phủ khắp bề mặt tôn vỏ, đồng thời công nghệ đo chiều dày tôn vỏ mới phải thật sự thuận tiện, nhanh chóng, và ít gây tổn kém nhằm tránh để sót các vị trí suy giảm cục bộ của tôn vỏ."

Ngày 08-9-2016, Công ty Bình Minh có Công văn số 8.9/CVHV16 yêu cầu bồi thường tổn thất cùng toàn bộ hồ sơ đính kèm, nhưng Tổng Công ty Bảo Minh từ chối thực hiện trách nhiệm bồi thường bảo hiểm, mặc dù Công ty Bình Minh vẫn tiếp tục thực hiện đầy đủ nghĩa vụ nộp phí bảo hiểm sau khi xảy ra tai nạn.

Theo đơn khởi kiện, Công ty Bình Minh yêu cầu buộc Tổng công ty Bảo Minh thanh toán bảo hiểm thân tàu 8.672.071.399 đồng và tiền lãi chậm thanh toán.

Tại phiên tòa, Công ty Bình Minh thay đổi yêu cầu khởi kiện: Giảm yêu cầu khởi kiện về thanh toán tiền bảo hiểm giống như Báo cáo giám định là 6.337.477.546 đồng, nhưng giữ nguyên yêu cầu về tiền lãi chậm thanh toán được tính từ ngày 08-10-2016 đến ngày xét xử sơ thẩm (làm tròn là 23 tháng) với lãi suất 150% x 9,5%/năm của Ngân hàng TMCP Công thương Việt Nam được tính là: 1.730.777.792 đồng. Tổng cộng yêu cầu khởi kiện là: 8.068.255.338 đồng.

Trong quá trình giải quyết vụ án và tại phiên tòa sơ thẩm, người đại diện hợp pháp của bị đơn trình bày:

Tổng Công ty Cổ phần Bảo Minh xác nhận nội dung, quá trình thực hiện Hợp đồng bảo hiểm tàu biển số AD0004/15PA310TT, Công văn ngày 06-10-2015 của Công ty Bình Minh, Công văn số C222431 ngày 30-11-2015 của Tổng Công ty Bảo Minh, việc thanh toán toàn bộ chi phí 2.677.819.151 đồng theo Báo cáo giám định số 15210728/HCM ngày 23-8-2016. Thừa nhận những nội dung sau là đúng: Đơn bảo hiểm tàu biển, tái tục bảo hiểm số MHX/00835632 ngày 07-01-2016; Công văn số 8.9/CVHV16 ngày 08-9-2016 của Công ty Bình Minh; Báo cáo giám định số 16210144/HCM ngày cấp 14-6-2017; Văn bản số 01.07/18/CV ngày 02-7-2018 của NORI; Báo cáo giám định số 16210144/HCM ngày cấp 14-6-2017 của NORI là chứng thư giám định làm căn cứ giải quyết tranh chấp hợp đồng bảo hiểm trong vụ án này, không yêu cầu giám định lại, không khiếu nại về nội dung của Báo cáo giám định; nội dung của Báo cáo điều tra tai nạn hàng hải số 270/CVHHĐN-BCĐTTNHH ngày 18-5-2016 của Cảng vụ Hàng hải Đà Nẵng là đúng; Công ty Bảo Minh thực hiện đầy đủ nghĩa vụ nộp phí bảo hiểm; đồng ý cho Công ty Bảo Minh tạm ứng, mua tuabin máy chính của Nhật Bản theo hợp đồng mua, giao hàng vào tháng 4-2016 và đồng ý sử dụng tạm thời tuabin máy chính nhưng có thông báo cần thực hiện đúng các quy định an toàn.

Căn cứ Điều khoản bảo hiểm I.T.C 1.11.1995, thì trách nhiệm bảo hiểm của doanh nghiệp bảo hiểm chỉ duy trì trong trường hợp: Phân cấp hay Giấy chứng nhận phân cấp của tàu được bảo hiểm luôn phải được duy trì trong suốt thời hiệu của đơn bảo hiểm. Trường hợp phân cấp/giấy chứng nhận phân cấp của tàu mất hiệu lực thì doanh nghiệp bảo hiểm không phát sinh trách nhiệm đối với các tổn thất phát sinh kể từ ngày Phân cấp hay Giấy chứng nhận phân cấp của tàu mất hiệu lực. Căn cứ Tiêu mục 3.2.3 Sự mất hiệu lực của Giấy chứng nhận cấp tàu, Mục 3.2 Phần II Các quy định về quản lý, quy định phân cấp và đóng tàu biển vỏ thép (QCVN 21:2010/BGTVT), thì Giấy chứng nhận cấp tàu sẽ tự mất hiệu lực trong trường hợp: Sau khi tàu bị tai nạn mà Cơ quan Đăng kiểm không được thông báo để tiến hành kiểm tra bất thường tại cảng xảy ra tai nạn hoặc tại cảng đầu tiên mà tàu tới (trong trường hợp tàu bị tai nạn trên biển)... Tàu được hoán cải về kết cấu hoặc có thay đổi về máy móc, thiết bị, nhưng không được sự đồng ý hoặc thông báo cho Cơ quan Đăng kiểm; sửa chữa các hạng mục thuộc sự giám sát của Cơ quan Đăng kiểm nhưng không được sự chấp nhận hoặc không có giám sát của Cơ quan Đăng kiểm.

Tổng Công ty Bảo Minh không nhận được bất kỳ văn bản nào của Đăng kiểm cấp tàu liên quan đến việc kiểm tra, xác nhận tình trạng kỹ thuật (theo qui phạm cấp tàu) sau sự cố hỏng tuabin ngày 16-08-2015 đến thời điểm ngày 20-02-2016. Như vậy, Giấy chứng nhận phân cấp của Tàu Hà Tiên 1 đã mất hiệu lực vào thời điểm xảy ra sự cố ngày 20-02-2016. Bị đơn được miễn trách nhiệm bảo hiểm theo quy định tại Tiêu mục 4.2 Mục 4 Điều khoản bảo hiểm I.T.C 1.11 1995, nên không chấp nhận toàn bộ yêu cầu khởi kiện của nguyên đơn. Trường hợp xem xét về giá trị tổn thất thực tế, thì phải đảm bảo theo Báo cáo giám định số 16210144/HCM ngày cấp 14-6-2017 của NORI giống như ý kiến của người đại

diện hợp pháp của NORI và ý kiến của người đại diện hợp pháp của nguyên đơn tại phiên tòa xác định số tiền bảo hiểm thân tàu là: 6.337.477.546 đồng. Xác định thời hạn từ ngày 08-10-2016 đến ngày xét xử sơ thẩm làm tròn là 23 tháng, tuy nhiên không chấp nhận xem xét về tiền lãi chậm thanh toán vì nguyên đơn không đảm bảo yêu cầu về trách nhiệm thu thập tài liệu về tổn thất như cam kết trong hợp đồng bảo hiểm.

Quyết định của Tòa án cấp sơ thẩm:

Với nội dung trên, tại Bản án Kinh doanh thương mại sơ thẩm số 06/2018/KDTM-ST ngày 11-9-2018 của Tòa án nhân dân quận C, thành phố Hải Phòng đã xử: Chấp nhận một phần yêu cầu khởi kiện của Công ty Cổ phần Vận tải biển Quốc tế B về số tiền bảo hiểm và tiền lãi chậm thanh toán. Buộc Tổng Công ty Cổ phần B phải thanh toán cho Công ty Cổ phần Vận tải biển Quốc tế B tổng số tiền là 7.552.160.742 đồng, trong đó: tiền bảo hiểm là 6.337.477.546 đồng và tiền lãi chậm thanh toán tính đến ngày 11-9-2018 xét xử sơ thẩm là 1.214.683.196 đồng. Không chấp nhận một phần yêu cầu khởi kiện của Công ty Cổ phần Vận tải biển Quốc tế B về số tiền lãi chậm thanh toán là 516.094.596 đồng. Ngoài ra, Bản án còn tuyên nghĩa vụ chịu án phí và quyền kháng cáo cho các đương sự theo quy định của pháp luật.

Nội dung kháng cáo:

Sau khi xét xử sơ thẩm, ngày 21-9-2018 Tổng Công ty Bảo Minh có đơn kháng cáo với nội dung không chấp nhận toàn bộ phán quyết của Tòa án nhân dân quận Hồng Bàng về việc buộc Tổng Công ty Bảo Minh bồi thường bảo hiểm cho Công ty Bình Minh, Tổng Công ty Bảo Minh không có trách nhiệm phải bồi thường bảo hiểm cho Công ty Bình Minh.

- Ngày 24-9-2018 Công ty Bình Minh có đơn kháng cáo đề nghị Tòa án cấp phúc thẩm giải quyết yêu cầu bị đơn phải thanh toán khoản tiền lãi suất quá hạn là 150% lãi suất vay Ngân hàng cho thời gian chậm thanh toán theo hợp đồng.

Tại phiên tòa phúc thẩm:

- Người đại diện hợp pháp của nguyên đơn là Công ty Bình Minh giữ nguyên yêu cầu khởi kiện, yêu cầu kháng cáo và yêu cầu Tổng công ty Bảo Minh thanh toán tiền bảo hiểm thân tàu là 6.337.477.546 đồng và lãi suất chậm trả là $150\% \times 9,5\%/năm$ của Ngân hàng TMCP Công thương Việt Nam được tính là: 1.730.777.792 đồng; tổng cộng yêu cầu khởi kiện là: 8.068.255.338 đồng.

- Bị đơn Tổng Công ty Cổ phần B giữ nguyên nội dung kháng cáo, Tổng Công ty Cổ phần B không phải bồi thường tiền bảo hiểm Tàu Hà Tiên 1 cho Công ty Bình Minh, trường hợp Tòa án buộc Tổng Công ty Bảo Minh phải bồi thường thì Tổng Công ty Bảo Minh chỉ phải trả tiền gốc trên cơ sở tính toán của Tòa án mà không phải trả tiền lãi suất chậm trả vì nguyên đơn không đảm bảo yêu cầu về trách nhiệm thu thập tài liệu về tổn thất như cam kết trong hợp đồng bảo hiểm và phải trừ đi số tiền 30.000.000 đồng là tiền khấu trừ cho 01 vụ tàu bị tại trong nước

theo quy định tại Điều 4.2 của Hợp đồng Bảo hiểm. Người bảo vệ quyền, lợi ích hợp pháp của bị đơn vắng mặt tại phiên tòa, không có lý do và cũng không có bài phát biểu ý kiến tranh luận để bảo vệ quyền lợi cho bị đơn.

Đại diện Viện Kiểm sát nhân dân thành phố Hải Phòng phát biểu ý kiến về việc tuân theo pháp luật trong quá trình giải quyết vụ án ở giai đoạn phúc thẩm và phát biểu ý kiến về nội dung kháng cáo:

- Trong quá trình giải quyết vụ án theo thủ tục phúc thẩm, Hội đồng xét xử đã chấp hành đúng các quy định của Bộ luật Tố tụng dân sự. Những người tham gia tố tụng đã thực hiện đúng các quy định về quyền và nghĩa vụ của mình.

- Về nội dung kháng cáo:

+ Đối với kháng cáo của bị đơn Tổng công ty Bảo Minh: Bị đơn kháng cáo không chấp nhận toàn bộ phán quyết buộc bị đơn bồi thường bảo hiểm cho Công ty Cổ phần Vận tải biển Quốc tế B và yêu cầu Tòa phúc thẩm sửa Bản án, không chấp nhận toàn bộ yêu cầu khởi kiện của nguyên đơn. Về nội dung này, đại diện Viện kiểm sát nhận thấy theo tài liệu có trong hồ sơ thể hiện: Hợp đồng bảo hiểm tàu biển, tái tục bảo hiểm thể hiện thỏa thuận của các bên; khi cấp giấy chứng nhận bảo hiểm, tái tục bảo hiểm người bảo hiểm sẽ xem xét và tiến hành kiểm tra tình trạng thực tế con tàu và sẽ chấp nhận cấp Đơn bảo hiểm cho tàu.

Ngày 20/02/2016, trong thời hạn hiệu lực của đơn bảo hiểm, tàu Hà Tiên 1 bị sự cố thủng lỗ ở mạn trái cách vách ngăn hầm hàng và buồng máy, vết rách khoảng 25 cm theo chiều thẳng đứng, thuyền trưởng và các thuyền viên đã sử dụng các biện pháp chống thủng nhưng không ngăn được do áp lực nước phun vào rất mạnh.

Qua đây cho thấy hợp đồng bảo hiểm nêu trên đã được tiếp tục gia hạn. Công ty Bình Minh đã thực hiện đầy đủ nghĩa vụ theo Điều 229, 242 Bộ luật Hàng hải năm 2015 về cung cấp cho người bảo hiểm biết thông tin, điều kiện bảo hiểm và thực hiện đầy đủ nghĩa vụ của người được bảo hiểm khi xảy ra tổn thất.

Tại Báo cáo điều tra tai nạn hàng hải số 270 ngày 18/5/2016 của Cảng vụ Đà Nẵng đã phân tích nguyên nhân tai nạn không xuất phát từ việc lắp lại tua bin khí xả của máy chính tàu Hà Tiên 1 mà do: ... *tác động của ngoại vật lơ lửng vào đúng vị trí tôn mỏng khi tàu đang hạ nh trình khiến tôn bị rách gây ra vết thủng* ... Tổng Công ty Cổ phần B cũng đã phối hợp có văn bản chỉ định NO Ri giám định tổn thất. Tổng công ty CP Bảo Minh cấp đơn tái tục bảo hiểm, thu phí bảo hiểm của Công ty Bảo Minh mà không có ý kiến gì về việc giấy chứng nhận phân cấp tàu mất hiệu lực, không yêu cầu Công ty Bình Minh thực hiện việc Thông báo cho Cơ quan đăng kiểm tiến hành kiểm tra và rồi viện lý do: Giấy chứng nhận phân cấp tàu mất hiệu lực (từ trước thời điểm cấp đơn tái tục bảo hiểm) vì tàu có sự thay đổi về máy móc thiết bị nhưng không được sự đồng ý hoặc thông báo cho cơ quan đăng kiểm để thoái thác trách nhiệm bồi thường tổn thất do sự cố tai nạn cho Công ty Bảo Minh là bất hợp lý, không có cơ sở.

Vì các lẽ trên, nội dung kháng cáo của bị đơn không có căn cứ.

+ Đối với kháng cáo của nguyên đơn Công ty Bình Minh: Công ty Bình Minh làm đơn kháng cáo phần tính lãi suất số tiền bồi thường và đề nghị Tòa án áp dụng lãi suất quá hạn là 150% lãi suất vay ngân hàng tương ứng với thời gian chậm thanh toán theo hợp đồng Nội dung kháng cáo này là có căn cứ bởi lẽ:

Theo quy định tại điểm d khoản 6.4 của Hợp đồng bảo hiểm tàu biển số AD0004/15PA310TT ngày 16-01-2015 các bên có thỏa thuận: *Chủ tàu có quyền yêu cầu người bảo hiểm phải thanh toán số tiền bồi thường, cộng lãi suất vay ngân hàng quá hạn của số tiền bồi thường cho thời gian chậm thanh toán.*

Do Luật Kinh doanh bảo hiểm không có quy định về lãi suất chậm trả. Bảo hiểm tàu biển là hoạt động cung ứng dịch vụ có mục đích sinh lợi. Tranh chấp hợp đồng bảo hiểm này là tranh chấp về kinh doanh thương mại, nên cần áp dụng quy định của Điều 306 Luật Thương mại năm 2005 để tính lãi suất chậm trả. Việc các bên thỏa thuận khoản tiền lãi theo quy định tại điểm d khoản 6.4 của Hợp đồng bảo hiểm là phù hợp với quy định tại Điều 306 Luật Thương mại. Tòa án cấp sơ thẩm đã quyết định: Buộc bị đơn phải trả khoản lãi chậm thanh toán theo khoản 2 Điều 468 của Bộ luật Dân sự 2015 với mức lãi suất 10%/năm tính từ 08/10/2016 (trước thời điểm Bộ luật Dân sự năm 2015 có hiệu lực 2 tháng 23 ngày) đến ngày xét xử sơ thẩm 11/9/2018, là chưa chính xác.

Từ ngày 8/10/2016 đến 11/9/2018 làm tròn là 23 tháng, theo mức lãi suất nợ quá hạn trung bình của 03 Ngân hàng nông nghiệp, Ngân hàng Công Thương và Ngân hàng ngoại thương là: $[(9,5\%+9,5\%+9,2\%)/3*150\%]=14,1\%$. Như vậy, có căn cứ để chấp nhận kháng cáo của nguyên đơn.

+ Ngoài những vấn đề nêu trên, qua nghiên cứu hồ sơ và bản án số 06/2018/KDTM-ST ngày 11-9-2018 của Tòa án nhân dân quận C thấy Tòa án quận C đã có sai và sót trong phần tính số tiền bồi thường, số tiền bồi thường các bên thỏa thuận theo báo cáo giám định nhưng tại trang 13 của Bản án sơ thẩm lại ghi số tiền tổn thất chung là 3.048.002.806 đồng, dẫn đến tính toán nhằm làm tăng số tiền bị đơn phải trả nguyên đơn theo báo cáo giám định là: 2.357.801.461 đồng - 2.147.831.096 đồng = 209.970.365 đồng. Mặt khác Tòa án cấp sơ thẩm có thiếu sót, chưa xem xét khấu trừ cho Bảo Minh theo thỏa thuận tại điều 4.2 Hợp đồng Bảo Hiểm 30.000.000 đồng. Vì vậy, Tòa án cấp phúc thẩm cần sửa lại cho chính xác, đảm bảo quyền lợi của các đương sự

Quan điểm của Kiểm sát viên về giải quyết đối với Bản án sơ thẩm bị cáo: Chấp nhận một phần kháng cáo của bị đơn, chấp nhận kháng cáo của nguyên đơn. Căn cứ Khoản 2 Điều 308, Điều 309 của Bộ luật Tố tụng dân sự năm 2015 sửa một phần Bản án kinh doanh thương mại sơ thẩm số 06/2018/KDTM-ST ngày 11-9-2018 của Tòa án nhân dân quận C, thành phố Hải Phòng. Sửa một phần bản án sơ thẩm về số tiền bồi thường, tiền lãi, số tiền nguyên đơn không được chấp nhận, lãi suất thi hành án. Về án phí kinh doanh thương mại sơ thẩm: Bị đơn phải chịu

án phí theo giá ngạch tương ứng với phần yêu cầu khởi kiện của nguyên đơn được chấp nhận; nguyên đơn phải chịu án phí tương ứng với phần yêu cầu khởi kiện không được chấp nhận. Về án phí kinh doanh thương mại phúc thẩm: Nguyên đơn, bị đơn không phải chịu.

NHẬN ĐỊNH CỦA TÒA ÁN:

Sau khi xem xét các tài liệu, chứng cứ có trong hồ sơ đã được xem xét tại phiên tòa, kết quả tranh tụng tại phiên tòa, yêu cầu kháng cáo của nguyên đơn, bị đơn, việc giải quyết xét xử của Tòa án cấp sơ thẩm và ý kiến của đại diện Viện Kiểm sát nhân dân thành phố Hải Phòng tham gia phiên tòa.

- Về thủ tục tố tụng:

[1] Về thẩm quyền và quan hệ pháp luật: Đây là tranh chấp hợp đồng bảo hiểm hàng hải thuộc thẩm quyền giải quyết của Tòa án theo quy định tại khoản 1 Điều 30, điểm b khoản 1 Điều 35, điểm b khoản 1 Điều 39 của Bộ luật Tố tụng dân sự.

[2] Về việc xét xử vắng mặt người giám định, người bảo vệ quyền, lợi ích hợp pháp của bị đơn: Tòa án đã triệu tập hợp lệ hai lần nhưng người giám định đã có đơn đề nghị xét xử vắng mặt; người bảo vệ quyền lợi ích hợp pháp cho bị đơn vắng mặt không có lý do. Tòa án vẫn tiến hành xét xử vắng mặt người giám định, người bảo vệ quyền, lợi ích hợp pháp của bị đơn theo quy định tại Điều 296 Bộ luật Tố tụng dân sự.

- Xét nội dung kháng cáo của bị đơn:

[3] Về việc ký kết Hợp đồng bảo hiểm, tái tục bảo hiểm: Ngày 16-01-2015, Công ty Bảo Minh Hải Phòng và Công ty Cổ phần Vận tải biển Quốc tế B ký Hợp đồng bảo hiểm tàu biển số AD0004/15PA310TT. Thực hiện hợp đồng trên, Công ty Cổ phần Vận tải biển Quốc tế B nộp phí bảo hiểm đầy đủ, các thủ tục bảo hiểm đều được thực hiện theo đúng quy định của pháp luật. Trước khi ký kết Đơn bảo hiểm tàu biển, tái tục bảo hiểm số MHX/00835632 ngày 07-01-2016, Tổng công ty Bảo Minh thuê NORI tiến hành giám định, xác định đầy đủ thông tin về việc phần ruột và ổ đỡ bạc bên lửa của tuabin tăng áp máy chính đã hỏng hoàn toàn, không thể sử dụng, nhưng chấp nhận phương án tuabin tăng áp máy chính lắp tạm vật tư mới vào cho tàu hoạt động và chấp nhận phương án để tàu hoạt động với thiết bị không làm ảnh hưởng quan trọng đến an toàn hành trình của tàu cho đến khi thay mới thiết bị theo hợp đồng mua, giao hàng vào tháng 4-2016. Tổng công ty Bảo Minh chấp nhận việc bồi thường bảo hiểm cho sự cố này trên cơ sở Báo cáo giám định số 15210728/HCM ngày 23-8-2016, không phản đối Công ty Bình Minh về việc lắp lại tuabin khí xả của máy chính Tàu Hà Tiên 1 để chạy tạm. Như vậy, Tổng Công ty Cổ phần Bảo Minh hiểu rõ các tình hình hoạt động của các thiết bị trên tàu Hà Tiên 1.

[4] Theo Văn bản số 277/CVHHNA-PC ngày 17-4-2018 của Cảng vụ Hàng hải Nghệ An, thì Tàu Hà Tiên 1 đảm bảo thủ tục tàu vào, rời cảng theo quy định

của pháp luật. Theo Văn bản số 2388/ĐKVN-TB ngày 18-4-2018 của Cục Đăng kiểm Việt Nam, thì: Trước thời điểm ngày 20-02-2016, Tàu Hà Tiên 1 có đầy đủ các giấy chứng nhận đăng kiểm theo quy định. Trước khi xảy ra tai nạn các giấy tờ đăng ký và đăng kiểm đều còn hiệu lực. Như vậy, tàu Hà Tiên 1 có đầy đủ các điều kiện về đi biển và các giấy tờ thủ tục về an toàn hàng hải. Khi xảy ra tai nạn, Công ty Bình Minh tuân thủ nghĩa vụ khi xảy ra tổn thất theo Điều 242 của Bộ luật Hàng hải năm 2005, thực hiện đầy đủ các trình tự thủ tục về cứu hộ, cứu nạn và cung cấp đầy đủ các hồ sơ, tài liệu cho cơ quan bảo hiểm và cơ quan giám định.

[5] Về nguyên nhân gây ra tai nạn: Tại Công văn số 211/CVHHĐN-TT@ATANHH ngày 16/4/2018 của Cảng vụ Hàng hải Đà Nẵng về việc cung cấp tài liệu điều tra tai nạn hàng hải đối với tàu Hà Tiên 1, thể hiện: *“Tua bin máy chính của tàu Hà Tiên 1 không phải là nguyên nhân trực tiếp gây ra tai nạn hàng hải đối với tàu Hà Tiên 1 trong vụ tai nạn xảy ra ngày 20/02/2016 tại vùng biển khu vực tỉnh Thừa Thiên Huế (tua bin tăng áp máy chính chỉ có khả năng ảnh hưởng đến công suất và hiệu suất sử dụng năng lượng của máy chính, không liên quan hoặc có mối quan hệ nhân quả với việc thủng vỏ tàu của tàu Hà Tiên 1)...Cảng vụ hàng hải Nghệ An cấp giấy phép rời cảng cho tàu Hà Tiên 1 là căn cứ vào quy định tại Điều 59 Nghị định số 21/2012/NĐ-CP của Chính Phủ về Quản lý cảng biển và luồng hàng hải. Theo Báo cáo điều tra tai nạn hàng hải số 270/CVHHĐN-BCĐTTNHH ngày 18-5-2016 của Cảng vụ Hàng hải Đà Nẵng và Văn bản số 211/CVHHĐN-TT&ATANHH ngày 16-4-2018 của Cảng vụ Hàng hải Đà Nẵng, thì tuabin tăng áp máy chính của Tàu Hà Tiên 1 chỉ có khả năng ảnh hưởng đến công suất, hiệu suất sử dụng năng lượng của máy chính, không liên quan hoặc có mối quan hệ nhân quả với việc thủng vỏ tàu của Tàu Hà Tiên 1, không phải là nguyên nhân trực tiếp gây ra tai nạn hàng hải đối với Tàu Hà Tiên 1 trong vụ tai nạn hàng hải xảy ra ngày 20-02-2016 tại vùng biển khu vực tỉnh Thừa Thiên Huế. Nguyên nhân gây tai nạn do tác động của ngoại vật lơ lửng vào đúng vị trí tôn mỏng cục bộ khi tàu đang hành trình khiến tôn bị rách, gây ra vết thủng. Tốc độ ăn mòn điện hóa diễn ra không đồng đều trên cùng một mặt tôn vỏ dẫn đến sự suy giảm độ dày cục bộ tại vị trí lỗ thủng mà không thể phát hiện được qua các đợt kiểm tra trên đà trước đó, chưa có giải pháp hữu hiệu phòng tránh tai nạn.*

[6] Như vậy, Công ty Bình Minh đã thực hiện nghĩa vụ của người được bảo hiểm theo đúng quy định trong Hợp đồng bảo hiểm, Đơn bảo hiểm tàu biển, tái tục bảo hiểm và theo đúng các quy định của pháp luật. Việc xảy ra tai nạn là do hoàn cảnh khách quan, không phải do lỗi của thiết bị hoạt động trên tàu hay do lỗi chủ quan của các thành viên trên tàu và của chủ tàu Hà Tiên 1. Đối với Tổng Công ty Bảo Minh không thuộc trường hợp loại trừ trách nhiệm bảo hiểm theo Điều 16 của Luật Kinh doanh bảo hiểm. Do đó, Tổng Công ty Cổ phần B phải thực hiện nghĩa vụ bảo hiểm theo hợp đồng bảo hiểm đã ký kết.

[7] Trong quá trình giải quyết vụ án cũng như tại phiên tòa sơ thẩm, phúc thẩm, nguyên đơn và bị đơn đều công nhận kết quả giám định theo Báo cáo giám định số 16210144/HCM ngày cấp 14-6-2017 của NORI. Theo kết quả giám định thì chi phí đóng góp tổn thất chung cho thân Tàu Hà Tiên 1 là 3.979.676.085 đồng, chi phí sửa chữa thân Tàu Hà Tiên 1 là 2.147.831.096 đồng; số tiền đóng góp quyền lợi cước phí và số tiền đóng góp quyền lợi lô hàng nguyên đơn đã được nhận nên không yêu cầu bị đơn phải bồi thường. Vì vậy tổng cộng: $3.979.676.085 \text{ đồng} + 2.147.831.096 \text{ đồng} = 6.127.507.181 \text{ đồng}$. Tòa án sơ cấp thẩm đã ghi nhầm số tiền tổng giá trị tổn thất chung, cụ thể theo Báo cáo giám định số 16210144/HCM ngày cấp 14-6-2017 của NORI số tiền tổn thất chung là 2.793.821.889 đồng nhưng tại trang bản 13 của Bản án sơ thẩm lại ghi số tiền tổn thất chung là 3.048.002.806 đồng, dẫn đến tính toán nhầm làm tăng số tiền bị đơn phải trả nguyên đơn là: $2.357.801.461 \text{ đồng} - 2.147.831.096 \text{ đồng} = 209.970.365 \text{ đồng}$.

[8] Theo quy định tại Điều 4.2 của Hợp đồng bảo hiểm tàu biển số AD0004/15PA310TT ngày 16-01-2015 quy định tai nạn hàng hải trong nước được khấu trừ 30.000.000 đồng/01 vụ. Như vậy, bị đơn đề nghị nếu Tòa án chấp nhận yêu cầu khởi kiện của nguyên đơn thì phải trừ số tiền gốc 30.000.000 đồng là có căn cứ.

[9] Từ phân tích tại mục [7] + [8] Tổng Công ty Bảo Minh phải bồi thường cho Công ty Bình Minh số tiền gốc là: $6.127.507.181 \text{ đồng} - 30.000.000 \text{ đồng} = 6.097.507.181 \text{ đồng}$.

- Xét nội dung kháng cáo của bị đơn về việc tính lãi chậm thanh toán và số tiền lãi chậm thanh toán:

[10] Theo quy định tại điểm d khoản 6.4 Hợp đồng bảo hiểm hai bên thỏa thuận: Chủ tàu có quyền yêu cầu người bảo hiểm phải thanh toán số tiền bồi thường, cộng lãi suất vay ngân hàng quá hạn của số tiền bồi thường cho thời gian chậm thanh toán. Quá trình giải quyết cũng như tại phiên tòa, đương sự không thỏa thuận được cụ thể lãi suất vay ngân hàng quá hạn của Ngân hàng cụ thể nào, lãi suất vay ngắn hạn, trung hạn hay dài hạn, cách tính lãi suất quá hạn theo quy định của Luật Dân sự hay Luật Thương mại.

[11] Nguyên đơn yêu cầu bị đơn phải tiền lãi chậm thanh toán được tính từ ngày 08-10-2016 đến ngày xét xử sơ thẩm, làm tròn là 23 tháng với lãi suất 150% x 9,5%/năm của Ngân hàng TMCP Công thương Việt Nam (Ngân hàng nguyên đơn vay tiền) được tính là: 1.730.777.792 đồng. Do Luật kinh doanh Bảo hiểm không quy định về lãi suất chậm trả, các bên ký hợp đồng bảo hiểm đều có mục đích sinh lợi nên cần áp dụng Điều 306 Luật thương mại để tính lãi suất chậm trả mới phù hợp. Tại thời điểm xét xử sơ thẩm: Theo Ngân hàng TMCP Công thương Việt Nam chi nhánh C lãi suất quá hạn bằng 150% lãi suất trong hạn cho sản xuất, kinh doanh thông thường với kỳ hạn trên 6 tháng đến 12 tháng là 9,5%/năm; Ngân hàng TMCP Ngoại thương Việt Nam chi nhánh Nam Hải Phòng cung cấp

lãi suất quá hạn bằng 150% lãi suất trong hạn 12 tháng là 9,2%/năm. Ngân hàng Nông nghiệp và phát triển nông thôn Việt Nam chi nhánh Bắc Hải Phòng cung cấp lãi suất quá hạn bằng 150% lãi suất trong hạn dài hạn tối thiểu 9,5%/năm. Mức lãi suất trung bình được tính như sau : $(9,5\% + 9,2\% + 9,5\%) : 3 \times 150\% = 14,1\%$ (Mức lãi suất này thấp hơn mức lãi suất nguyên đơn yêu cầu bị đơn phải trả là: $9,5\% \times 150\% = 14,25\%$).

[12] Theo mục [10] + [11] Số tiền lãi suất chậm trả được tính lại như sau : $6.097.507.181 \text{ đồng} \times (14,1\% : 12) \times 23 \text{ tháng} = 1.647.851.316 \text{ đồng}$.

[13] Tổng cộng số tiền gốc , lãi bị đơn phải trả nguyên đơn là : $6.097.507.181 \text{ đồng} + 1.647.851.316 \text{ đồng} = 7.745.358.497 \text{ đồng}$. Nguyên đơn không được chấp nhận số tiền $8.068.255.338 \text{ đồng} - 7.745.358.497 \text{ đồng} = 322.896.841 \text{ đồng}$.

[14] Từ nhận định trên, có căn cứ chấp nhận kháng cáo của nguyên đơn và bị đơn, căn cứ khoản 2 Điều 308, Điều 309 của Bộ luật Tố tụng dân sự sửa Bản án kinh doanh thương mại sơ thẩm số 06/2018/KDTM-ST ngày 11-9-2018 của Tòa án nhân dân quận C, thành phố Hải Phòng.

- Về án phí kinh doanh thương mại sơ thẩm:

[15] Theo quy định tại khoản 2, khoản 4 Điều 26 của Nghị quyết số 326/2016/UBTVQH14 ngày 30-12-2016 của Ủy ban thường vụ Quốc hội, bị đơn phải chịu 115.745.358 đồng án phí kinh doanh thương mại sơ thẩm ; nguyên đơn phải chịu số tiền án phí đối với phần không được chấp nhận là 16.144.842 đồng.

- Về án phí kinh doanh thương mại phúc thẩm:

[16] Do Bản án kinh doanh thương mại sơ thẩm bị sửa nên nguyên đơn , bị đơn không phải chịu án phí kinh doanh thương mại phúc thẩm.

Vì các lẽ trên,

QUYẾT ĐỊNH:

Căn cứ khoản 1 Điều 30, điểm b khoản 1 Điều 35, điểm b khoản 1 Điều 39, Điều 147, Điều 148, Điều 296, khoản 2 Điều 308, Điều 309 của Bộ luật Tố tụng dân sự;

Căn cứ Điều 23, 24, 28, 29, 31, 224, 225, 226, 228, 229, 230, 231, 232, 233, 240, 242, 234, 244, 246 của Bộ luật Hàng hải năm 2005; căn cứ Điều 15, 16, 17, 18, 19, 20, 28, 29, 41, 46, 48, 50 của Luật Kinh doanh bảo hiểm; căn cứ Điều 260, 261, 262, 263, 304, 306 của Luật Thương mại; Chương 1 đến chương 9 thuộc Phần 1B “Quy định chung về phân cấp tàu” của QCVN 21: 2010/BGTVT theo Thông tư số 12/2010/TT-BGTVT ngày 21-4-2010 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải;

Căn cứ Điều 6, Điều 25, khoản 2, khoản 4 Điều 26; khoản 2 Điều 29 của Nghị quyết 326/2016/UBTVQH14 ngày 30-12-2016 của Ủy ban Thường vụ Quốc hội về mức thu, miễn, giảm, thu, nộp, quản lý và sử dụng án phí, lệ phí Tòa án;

Xử:

Sửa Bản án kinh doanh thương mại sơ thẩm số 06/2018/KDTM-ST ngày 11-9-2018 của Tòa án nhân dân quận C, thành phố Hải Phòng.

1. Chấp nhận một phần yêu cầu khởi kiện của Công ty Cổ phần Vận tải biển Quốc tế B về số tiền bảo hiểm và tiền lãi chậm thanh toán. Chấp nhận một phần kháng cáo của Công ty Cổ phần Vận tải biển Quốc tế B và chấp nhận một phần kháng cáo của Tổng Công ty Cổ phần B, sửa Bản án kinh doanh thương mại sơ thẩm số 06/2018/KDTM-ST ngày 11 tháng 9 năm 2018 của Tòa án nhân dân quận C, thành phố Hải Phòng:

- Buộc Tổng Công ty Cổ phần B phải thanh toán cho Công ty Cổ phần Vận tải biển Quốc tế B tổng số tiền là 7.745.358.497 (bảy tỉ bảy trăm bốn mươi lăm triệu ba trăm năm mươi tám nghìn bốn trăm chín mươi bảy) đồng, trong đó: tiền bảo hiểm là 6.097.507.181 (sáu tỉ không trăm chín mươi bảy triệu năm trăm không bảy nghìn một trăm tám mươi một) đồng và tiền lãi chậm thanh toán tính đến ngày 11-9-2018 xét xử sơ thẩm là 1.647.851.316 (một tỉ sáu trăm bốn mươi bảy triệu tám trăm năm mươi một nghìn ba trăm mười sáu) đồng.

- Không chấp nhận một phần yêu cầu khởi kiện của Công ty Cổ phần Vận tải biển Quốc tế B về số tiền lãi chậm thanh toán là 322.896.841 (ba trăm hai mươi hai triệu tám trăm chín mươi sáu nghìn tám trăm bốn một) đồng.

Kể từ ngày có đơn yêu cầu thi hành án của người được thi hành án cho đến khi thi hành xong tất cả các khoản tiền, hàng tháng bên phải thi hành án còn phải chịu khoản tiền lãi của số còn phải thi hành án theo lãi suất nợ quá hạn trung bình trên thị trường tại thời điểm thanh toán tương ứng với thời gian chưa thi hành án.

2. Về án phí:

- Về án phí kinh doanh thương mại sơ thẩm:

+ Tổng Công ty Cổ phần B phải nộp 115.745.358 (một trăm mười lăm triệu bảy trăm bốn mươi lăm nghìn ba trăm năm mươi tám) đồng án phí kinh doanh thương mại sơ thẩm.

+ Công ty Cổ phần Vận tải biển Quốc tế B phải chịu án phí kinh doanh thương mại sơ thẩm đối với yêu cầu không được chấp nhận là 16.144.842 (mười sáu triệu một trăm bốn mươi bốn nghìn tám trăm bốn mươi hai) đồng. Công ty Cổ phần Vận tải biển Quốc tế B nộp tạm ứng án phí 58.336.000 đồng theo Biên lai số 0007654 ngày 05 tháng 01 năm 2018 của Chi cục Thi hành án dân sự quận C, thành phố Hải Phòng, nên Công ty Cổ phần Vận tải biển Quốc tế B được trả lại 42.191.158 (bốn hai triệu một trăm chín mươi một nghìn một trăm năm mươi tám) đồng.

- Về án phí kinh doanh thương mại phúc thẩm:

+ Tổng Công ty Cổ phần B không phải nộp tiền án phí kinh doanh thương mại phúc thẩm. Số tiền tạm ứng án phí kinh doanh phúc thẩm 2.000.000 (hai triệu đồng) đồng Tổng Công ty Cổ phần B đã nộp theo Biên lai thu tiền số 0007942 ngày 26 tháng 9 năm 2018 tại Chi Cục Thi hành án dân sự quận C, thành phố Hải Phòng được giữ lại để đảm bảo thi hành án.

+ Công ty Cổ phần Vận tải biển Quốc tế B không phải nộp tiền án phí kinh doanh thương mại phúc thẩm. Trả lại Công ty Cổ phần Vận tải biển Quốc tế B số tiền tạm ứng án phí kinh doanh phúc thẩm 2.000.000 đồng đã nộp theo Biên lai thu tiền tạm ứng án phí phúc thẩm số 000794 ngày 26 tháng 9 năm 2018 tại Chi Cục Thi hành án dân sự quận C, thành phố Hải Phòng.

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

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

Nơi nhận:

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

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

Vũ Thị Thu Hà

CÁC THẨM PHÁN

THẨM PHÁN - CHỦ TỌA PHIÊN TOÀ

Phạm Thị Thanh Bình Lương Ngọc Dũng

Vũ Thị Thu Hà

