

Bản án số: 86/2024/KDTM-PT

Ngày: 17/04/2024

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: Bà Lê Thúy Linh.

Các Thẩm phán: Bà Nguyễn Thị Thuý Hạnh

Bà Phạm Thị Mai

- Thư ký phiên tòa: Lê Thị Thuý Dương là Thư ký Tòa án nhân dân Thành phố Hà Nội

- Đại diện Viện kiểm sát nhân dân Thành phố Hà Nội tham gia phiên tòa: Bà Nguyễn Thị Hoa - Kiểm sát viên.

Trong các ngày 14,21/12/2023 và 17/04/2024 tại Trụ sở Tòa án nhân dân Thành phố Hà Nội xét xử phúc thẩm công khai vụ án Kinh doanh thương mại thụ lý số: 215/2023/TLPT-KDTM ngày 12 tháng 10 năm 2023 về tranh chấp hợp đồng bảo hiểm do bản án Kinh doanh thương mại sơ thẩm số 20/2023/KDTM-ST ngày 08 tháng 08 năm 2023 của Tòa án nhân dân quận Hoàn Kiếm, thành phố Hà Nội bị kháng cáo theo Quyết định đưa vụ án ra xét xử phúc thẩm số: 797/2023/QĐ-PT ngày 29 tháng 11 năm 2023 giữa các đương sự:

*** Nguyên đơn: Công ty H**

Địa chỉ: Tổ F, khu E, phường B, thành phố H, tỉnh Quảng Ninh.

Người đại diện theo pháp luật: Ông Đỗ Văn T- chức vụ: Tổng giám đốc; có mặt.

Người đại diện theo ủy quyền: Ông Lý Quang L, có mặt; ông Phạm Sỹ H, vắng mặt; ông Hồ Sỹ H1, có mặt (theo Giấy ủy quyền số HN/LH/2022/GUQ-01 ngày 28/7/2022).

Địa chỉ: Công ty L3, số A Đ, phường T, quận H, thành phố Hà Nội.

*** Bị đơn: Tổng công ty cổ phần B3**

Địa chỉ: Số H Bà T, phường H, quận H, Hà Nội.

Người đại diện theo pháp luật: Ông Nguyễn Văn T1 - chức vụ: Tổng giám đốc;

Người đại diện theo ủy quyền: Bà Lê Thị Hương G, có mặt; bà Đinh Thị Kim A, có mặt; bà Hoàng Thị P, có mặt; ông Phí Đăng K, có mặt; bà Ngô Phương A1, vắng mặt và bà Đặng Thùy L1, có mặt (theo giấy ủy quyền số 2417/2023/UQ-B1-PC&KSNB ngày 11/10/2023).

NỘI DUNG VỤ ÁN:

*** Theo đơn khởi kiện và các lời khai trong quá trình giải quyết vụ án, nguyên đơn trình bày:**

Công ty TNHH H là một doanh nghiệp hoạt động trong lĩnh vực kinh doanh vận tải biển. Ngày 17/5/2021, Công ty H ký kết Hợp đồng thuê tàu định hạn với Công ty L4. Theo đó, Công ty H cho L4 thuê tàu Công ty H trong thời hạn từ 3 đến 6 tháng để vận chuyển hàng hóa theo chỉ thị của L4 với cước thuê tàu là 16.500 đô la Mỹ/ngày.

Ngày 3/6/2021, Công ty H ký kết Hợp đồng bảo hiểm P&I tàu biển số 001-KVDB/21/04.BIEN/HD/00012 ("**Hợp đồng bảo hiểm P&I**") với Công ty Bảo hiểm của B1 - một đơn vị thành viên của B3 (Sau đây gọi chung là "**B1**"). Theo đó, B1 nhận bảo hiểm trách nhiệm dân sự chủ tàu cho tàu Công ty H với phạm vi hoạt động trên vùng biển quốc tế trong thời hạn từ 12h00 ngày 12/6/2021 đến 12h00 ngày 12/6/2022.

Từ ngày 27/8/2021 đến ngày 5/9/2021, theo chỉ thị của L4, tàu Công ty H nhận hàng hóa tổng hợp tại cảng S, Trung Quốc để vận chuyển đến cảng K, Ấn Độ, trong đó bao gồm bộ hàng nồi hơi, máy đốt lò, hệ thống chuyển tải tro, quạt hơi, thiết bị đốt, băng chuyền, hệ thống phân tích hơi nước, hệ thống xử lý khí thải và kết cấu thép (Sau đây gọi chung là "**Lô hàng tổng hợp**") của Công ty TNHH T4 (viết tắt là "**TWEP**") theo các Vận đơn số HN87SHAKDL018 đề ngày 1/9/2021 và HN87SHAKDL012 đề ngày 3/9/2021.

Từ ngày 8/10/2021 đến ngày 13/10/2021, tàu Công ty H hành trình tới cảng K, Ấn Độ để trả lô hàng tổng hợp cho TWEP và sau đó ra khu neo để chờ chỉ thị về chuyển hàng tiếp theo.

Từ ngày 15/10/2021 đến ngày 18/10/2021, theo chỉ thị mới của L4, tàu Công ty H quay trở lại cảng K và nhận lô hàng muối từ Công ty O (viết tắt là "**OCC**") để vận chuyển tới Oman theo Vận đơn số KDL/HN/21/01 ngày 18/10/2021. Sau khi hoàn tất việc bốc hàng lên tàu, tàu Công ty H bất ngờ bị bắt giữ theo Lệnh bắt giữ tàu của Tòa án Ấn Độ vì **TWEP** đã khởi kiện tàu Công ty H để yêu cầu bồi thường thiệt hại đối với lô hàng tổng hợp với số tiền hơn 9 triệu đô la Mỹ. Ngay khi nhận được thông tin, H đã lập tức thông báo cho B1 để B1 thực hiện trách nhiệm bảo hiểm theo Hợp đồng bảo hiểm P&I đã ký kết.

Từ ngày 18/10/2021 đến ngày 26/10/2021, B1 đã yêu cầu H cung cấp thông tin liên quan đến chuyển hàng, đồng thời ủy quyền cho luật sư và giám định viên do họ chỉ định tại Ấn Độ để tiến hành giám định thiệt hại hàng hóa và giải quyết khiếu nại của TWEP. Mặc dù H đã thực hiện mọi yêu cầu của B1, tuy nhiên, trong suốt khoảng thời gian này, B1 đã không cập nhật cho Công ty H bất kỳ thông tin nào liên quan đến tiến trình giám định và giải quyết khiếu nại để giải phóng tàu Công ty H. Chỉ tới khi Công ty H bức xúc, phản đối gay gắt, B1 mới bắt đầu cập nhật thông tin cho H.

Vào các ngày 8/11/2021 và 10/11/2021, Công ty H đã yêu cầu B1 hợp để trao đổi về phương án giải phóng tàu do việc giám định thiệt hại và thương lượng vẫn chưa có bất kỳ tiến triển nào. Tại các cuộc họp này, B1 đề xuất phương án giải phóng tàu bằng việc cung cấp một Thư bảo lãnh cho TWEP để đảm bảo giải quyết khiếu nại của họ và Công ty H sẽ phải chịu mức phí là 1% tổng số tiền bảo lãnh/năm. Công ty H đã chấp nhận phương án này và cảnh báo B1 về rủi ro phải đối mặt với cả khiếu nại của OCC nếu việc giải phóng tàu vẫn tiếp tục bị chậm trễ.

Từ ngày 12/11/2021 đến ngày 14/11/2021, OCC đã chính thức khiếu nại Công ty H đối với thiệt hại phát sinh từ việc lô hàng muối bị lưu giữ lâu ngày trên tàu với số tiền hơn 3,1 triệu đô la Mỹ. Công ty H đã lập tức thông báo sự việc này cho B1 và đề nghị B1 đưa ra hướng dẫn cụ thể để triển khai phương án cung cấp Thư bảo lãnh như các bên đã thống nhất nhằm nhanh chóng giải phóng tàu. Tuy nhiên, B1 lại vi phạm cam kết và thông báo rằng không thể thu xếp được Thư bảo lãnh vì giám định viên chưa xác định được giá trị hàng hóa bị thiệt hại nên chưa thể đưa ra số tiền bảo lãnh hợp lý.

Từ ngày 15/11/2021 đến ngày 23/11/2021, tiến trình giám định thiệt hại và thương lượng với TWEP vẫn chưa có thêm bất kỳ tiến triển nào. Vì vậy, sau khi xin ý kiến và được sự chấp thuận bằng văn bản từ B1, H đã chỉ định luật sư tại Ấn Độ nhằm hỗ trợ luật sư của B1 trong tiến trình tố tụng tại Tòa án để thúc đẩy nhanh việc giải phóng tàu. Tuy nhiên, B1 lại liên tục lưu ý Công ty H phải tuân thủ mọi chỉ dẫn của Người bảo hiểm, không được tự ý can thiệp vào việc bồi thường thiệt hại và các công việc khác của phía bảo hiểm. Thậm chí, B1 còn rút luật sư của họ ra khỏi tiến trình tố tụng tại Tòa án Ấn Độ vì cho rằng chỉ có một luật sư được quyền đại diện cho phía chủ tàu tham gia vào tiến trình tố tụng. Do đó, để tuân thủ tuyệt đối mọi chỉ dẫn của B1, H đã buộc phải chấm dứt việc chỉ định luật sư tại Ấn Độ.

Ngày 24/11/2021, L4 thông báo chấm dứt hợp đồng thuê tàu do tàu đã bị bắt giữ trên 35 ngày. Ngay sau khi nhận được thông tin này, H cũng đã lập tức thông báo lại cho B1.

Ngày 3/12/2021, tàu Công ty H tiếp tục bị bắt giữ theo Lệnh bắt giữ tàu thứ hai của Tòa án Ấn Độ vì OCC đã chính thức khởi kiện tàu Công ty H để yêu cầu bồi thường thiệt hại phát sinh từ việc lô hàng muối bị lưu giữ lâu ngày trên tàu với số tiền hơn 3,1 triệu đô la Mỹ. Công ty H cũng đã lập tức thông báo sự việc này cho B1.

Từ ngày 4/12/2021 đến ngày 28/12/2021, do tàu bị bắt giữ lâu ngày, thuyền viên của tàu Công ty H đã liên tục bị mắc bệnh và gây áp lực đòi rời tàu. Trong khi đó, công tác giám định thiệt hại và tiến trình thương lượng, trao đổi với TWEP/ Tòa án Ấn Độ do luật sư và giám định viên được B1 chỉ định phụ trách vẫn chưa đạt được bất kỳ kết quả nào.

Ngày 29/12/2021, B1 gửi công văn số 214/2021/CV-B1 QN cho Công ty H thông báo sẽ giải quyết khiếu nại của H về chi phí y tế cho các thuyền viên. Tuy nhiên, B1 lại từ chối giải quyết khiếu nại của OCC vì cho rằng khiếu nại này không thuộc trách nhiệm của Hợp đồng bảo hiểm P&I, đồng thời phủ nhận trách nhiệm giải phóng tàu của Người bảo hiểm.

Không đồng ý với quan điểm của B1, ngày 31/12/2021, H đã gửi công văn số 168/2021/BH-HN để phản hồi B1. Trong đó, Công ty H đã nêu rõ việc cung cấp bảo lãnh để giải phóng tàu là trách nhiệm của Người bảo hiểm theo khoản 4 Điều 55 Luật kinh doanh bảo hiểm và khiếu nại của OCC là hậu quả trực tiếp của việc B1 không thực hiện đúng trách nhiệm của Người bảo hiểm. Theo đó, Công ty H đề nghị B1 nhanh chóng thu xếp bảo lãnh để giải phóng tàu Công ty H và bảo vệ Công ty H trước khiếu nại của OCC.

Ngày 11/1/2022, sau rất nhiều lần được Công ty H yêu cầu, B1 mới đồng ý làm việc cùng Công ty H đề thống nhất phương án giải phóng tàu và giải quyết dứt điểm các khiếu nại về hàng hóa. Tại cuộc họp này, H đã đề xuất B1 để H được chủ động trao đổi, thương lượng với TWEP và OCC thay vì chờ đợi kết quả làm việc của luật sư và giám định viên do B1 chỉ định. B1 cũng đã thừa nhận những sai sót, chậm trễ trước đây, cam kết sẽ cùng đồng hành, phối hợp với H để giải phóng tàu Công ty H và đồng ý để Công ty H chủ động thỏa thuận thương lượng với OCC và TWEP để giải phóng tàu. Theo đó, mọi thiệt hại, chi phí, trách nhiệm sẽ được H và B1 thỏa thuận và phân bổ tại giai đoạn sau.

Từ ngày 12/1/2022 đến ngày 28/1/2022, H đã gửi B1 dự thảo Biên bản làm việc ngày 11/1/2022 để B1 xem xét, đóng góp ý kiến nhằm triển khai ký kết và thực hiện. Tuy nhiên, B1 lại cho rằng biên bản dự thảo này không phản ánh đúng ý chí của B1 trong cuộc họp và từ chối ký nhưng lại không chỉ rõ nội dung nào trái với ý chí của B1 và cũng không đưa ra bất kỳ sửa đổi, bổ sung nào để các bên cùng nhau xem xét, hoàn thiện, và ký kết biên bản dự thảo.

Công ty H đã thuê luật sư (được sự đồng ý của B1) để tự thỏa thuận với OCC và TWEP nhằm giải phóng tàu Công ty H. Từ tháng 1/2022 đến tháng 3/2022, Công ty H đã liên tục cập nhật tiến trình đàm phán, thương lượng với OCC và TWEP cho B1 để B1 xem xét và cho ý kiến. Tuy nhiên, trái với tinh thần cuộc họp nêu trên, trong suốt thời gian này, B1 chỉ ghi nhận thông tin và phó mặc cho Công ty H tự xoay xở, giải quyết mà không đưa ra bất kỳ chỉ dẫn, ý kiến nào.

Tới các ngày 16/3/2022 và 23/3/2022, Công ty H đã lần lượt đạt được thỏa thuận giải quyết khiếu nại về tổn thất hàng hóa với OCC và TWEP lần lượt ở mức 325.000 đô la Mỹ và 750.000 đô la Mỹ. Theo đó, tới ngày 1/4/2022, tàu Công ty H mới chính thức được giải phóng.

Ngày 5/4/2022, H đã gửi công văn số 01/CVHN cho B1 thông báo toàn bộ thiệt hại của H phát sinh từ việc tàu Công ty H bị bắt giữ là hơn 96 tỷ đồng và đề nghị B1 thực hiện trách nhiệm bảo hiểm của mình. Tuy nhiên, tới thời điểm này, B1 vẫn chưa đưa ra bất kỳ ý kiến nào về việc giải quyết khiếu nại bảo hiểm của H.

Căn cứ pháp lý:

Căn cứ khoản 1 Điều 55 Luật kinh doanh bảo hiểm năm 2000 (sửa đổi, bổ sung năm 2010), *trong phạm vi số tiền bảo hiểm, Doanh nghiệp Bảo hiểm phải trả cho người được bảo hiểm những khoản tiền mà theo quy định của pháp luật người được bảo hiểm có trách nhiệm bồi thường cho người thứ ba.* Theo đó, B1 phải trả cho Công ty H những

khoản tiền mà Công ty H đã thanh toán cho TWEP và OCC để giải quyết các khiếu nại về hàng hóa của họ.

Căn cứ khoản 2 Điều 55 Luật kinh doanh bảo hiểm, *ngoài việc trả tiền bồi thường nêu trên, doanh nghiệp Bảo hiểm còn phải trả các chi phí liên quan đến việc giải quyết tranh chấp về trách nhiệm đối với người thứ ba và lãi phải trả cho người thứ ba do người được bảo hiểm chậm trả tiền bồi thường theo chỉ dẫn của doanh nghiệp Bảo hiểm*. Theo đó, B1 phải trả cho Công ty H các chi phí giám định, chi phí pháp lý mà H đã phải tự chi trả để thương lượng, giải quyết khiếu nại của TWEP và OCC.

Căn cứ khoản 4 Điều 55 Luật kinh doanh bảo hiểm, *trong trường hợp Người được bảo hiểm phải đóng tiền bảo lãnh hoặc ký quỹ để bảo đảm cho tài sản không bị lưu giữ hoặc để tránh việc khởi kiện tại Tòa án thì theo yêu cầu của Người được bảo hiểm, Doanh nghiệp bảo hiểm phải thực hiện việc bảo lãnh hoặc ký quỹ trong phạm vi số tiền bảo hiểm*. Tuy nhiên, trong vụ việc này, B1 đã không thu xếp bảo lãnh để giải phóng tàu Công ty H, dẫn đến việc tàu bị bắt giữ lâu ngày kéo theo hàng loạt các chi phí và thiệt hại phát sinh.

Căn cứ khoản 1 Điều 419, Điều 13, Điều 360 Bộ luật Dân sự năm 2015 và Điều 302 Luật Thương mại năm 2005, B1 có trách nhiệm bồi thường cho Công ty H những chi phí, thiệt hại phát sinh từ việc B1 không thực hiện đúng trách nhiệm của Người bảo hiểm theo luật định cũng như theo Hợp đồng bảo hiểm P&I.

Yêu cầu khởi kiện: Công ty H đề nghị Tòa án giải quyết buộc B1 phải thanh toán và bồi thường như sau:

- Số tiền giải quyết đối với các khiếu nại về hàng hóa:

+ Số tiền giải quyết đối với khiếu nại của OCC: 325.000 USD.

+ Số tiền giải quyết đối với khiếu nại của TWEP: 750.000 USD.

- Chi phí giám định, chi phí pháp lý liên quan đến việc giải quyết khiếu nại về hàng hoá:

+ Phí thuê giám định viên từ A LLP để giám sát việc dỡ lô hàng muối khỏi tàu: 2.687,57 USD.

+ Phí dịch vụ pháp lý của Công ty H2 trao đổi, làm việc, đàm phán, thương lượng với các bên liên quan: 814.000.000 đồng.

- Các chi phí, thiệt hại phát sinh do B1 không thực hiện đúng trách nhiệm của Người bảo hiểm:

+ Thiệt hại kinh doanh do tàu bị bắt giữ trong 165 ngày và không được tính vào chi phí cho L4 thuê tàu: 2.722.500 USD.

+ Chi phí dầu FO: 261.391,13 USD.

+ Chi phí dầu DO: 14.817 USD.

+ Chi phí dầu nhớt: 142.086.000 đồng.

+ Phí đăng kiểm phát sinh do tàu không thể đăng kiểm đúng kế hoạch tại Việt Nam: 18.492,84 USD.

+ Phí dịch vụ của Đại lý tàu hỗ trợ làm thủ tục đăng kiểm tại Ấn Độ: 13.847USD.
+ Phí neo đậu, cảng phí: 6.086 USD.
+ Phí bảo dưỡng, sửa chữa tàu do tàu bị bắt giữ trong thời gian dài: 638.716.320 đồng.

Tổng cộng: **4.114.821,54 USD và 1.594.802.320 đồng.**

Quy đổi ra VNĐ: 96.791.198.648 (Tỷ giá chuyển đổi USD/VND = 1/23.135)

Ngoài ra Công ty H yêu cầu B1 thanh toán cho Công ty H tiền lãi phát sinh từ việc chậm thanh toán các khoản tiền nêu trên tính từ ngày hết thời hạn thanh toán theo yêu cầu của H từ (ngày 24/4/2022) cho đến khi thanh toán xong theo lãi suất 10%/năm. Tam tính từ ngày 24/4/2022 đến ngày 25/8/2022 (4 tháng 5 ngày) số tiền lãi là 3.344.135.118 đồng

*** Bị đơn trình bày:**

1. Về cơ sở pháp lý áp dụng đối với vụ việc

Bên cạnh các quy định pháp luật Việt Nam có hiệu lực tại thời điểm xảy ra vụ việc tranh chấp, theo Hợp đồng bảo hiểm P&I, H và B1 đều đã tự nguyện thỏa thuận, thống nhất áp dụng "*Bảo hiểm TNDs chủ tàu (P&I) theo Quy tắc bảo hiểm của Hội "Maritime Mutual Insurance Association"* (sau đây gọi tắt là "*Quy tắc Hội M*"). Vì vậy, các nội dung của bản Quy tắc Hội M này có giá trị ràng buộc với tất cả các bên, H và B1 đều phải tuân thủ Quy tắc Hội M.

2. Đối với yêu cầu của Công ty H liên quan đến thực hiện nghĩa vụ trả tiền bảo hiểm theo quy định tại Hợp đồng bảo hiểm P&I

2.1 B1 không có trách nhiệm phải thanh toán cho Công ty H các khoản tiền mà Công ty H đã thanh toán cho TWEP và OCC để giải quyết các khiếu nại về hàng hóa của họ cũng như các chi phí liên quan đến việc giải quyết các khiếu nại này cho Công ty H vì các khiếu nại này không thuộc phạm vi trách nhiệm bảo hiểm hoặc thuộc phạm vi loại trừ theo Hợp đồng bảo hiểm P&I. Cụ thể:

*** Đối với khiếu nại về hàng hoá của TWEP**

- Công ty H đã không thông báo cho B1/Hội M để tổ chức thực hiện giám định hàng hóa đối với lô hàng thép trước khi xếp hàng lên tàu bởi giám định viên do B1/Hội M chấp thuận (*trong hồ sơ vụ án không có bất cứ tài liệu nào có liên quan thể hiện việc "Lô hàng tổng hợp" (lô hàng thép) đã được thực hiện giám định bởi giám định viên do B1/Hội M chấp thuận trước khi được xếp lên tàu*). Theo quy định tại Mục (xii), khoản 19, Điều 4. Rủi ro được bảo hiểm (Rule4. Risks covered), Phần 1. Bảo vệ và Bồi thường (Class 1. Protection & Indemnity) Quy tắc Hội M và Trang 3 Bản chào phí mà Hội M gửi cho Công ty H ngày 25/5/2021 thì B1/M sẽ không chịu trách nhiệm đối với tất cả các khiếu nại phát sinh từ việc vận chuyển các sản phẩm thép mà không tiến hành hoạt động giám định trước khi xếp hàng được thực hiện bởi giám định viên do B1/Hội M chấp thuận.

- H đã thông báo tổn thất muộn so với quy định trên Hợp đồng bảo hiểm P&I đã ký kết (cần thông báo bằng văn bản trong thời hạn 05 ngày kể từ ngày xảy ra tổn thất).

Cụ thể, thông tin tổn thất về hàng hóa đã được thuyền viên/thuyền trưởng tàu Công ty H biết và ký vào các kháng nghị thư của chủ hàng thép TWEP từ ngày 08/10/2021 nhưng chỉ đến khi tàu bị bắt giữ vào ngày 18/10/2021 B1 và Hội M mới nhận được thông tin từ H. Do đó, căn cứ quy định tại điểm 9.1, Điều 9 Hợp đồng bảo hiểm P1 đã ký, B1 sẽ không chịu trách nhiệm đối với những tổn thất vật chất hay trách nhiệm phát sinh từ tổn thất đó nếu H không gửi văn bản thông báo tổn thất trong thời hạn theo Hợp đồng bảo hiểm P&I.

Căn cứ các nội dung trên và căn cứ quy định tại điểm d, khoản 1, Điều 17 Luật kinh doanh bảo hiểm, B1 không có trách nhiệm phải thanh toán/chi trả cho Công ty H khoản tiền liên quan đến khiếu nại của TWEP.

*** Đối với khiếu nại về hàng hóa của OCC**

- Khiếu nại về hàng hóa của OCC phát sinh từ việc hủy bỏ Hợp đồng thuê tàu để vận chuyển lô hàng muối. Do tàu Công ty H bị bắt giữ, lô hàng muối đã xếp lên tàu nhưng không được vận chuyển gây thiệt hại kinh doanh cho OCC (do Người mua hàng đã hủy bỏ lô hàng của OCC và yêu cầu OCC bồi thường thiệt hại) dẫn đến H bị OCC khiếu nại. Như vậy, căn cứ quy định tại mục e, khoản 1, Điều 8 Các rủi ro khác bị loại trừ, Phần 1 - Bảo vệ và bồi thường, Quy tắc Hội M thì các tổn thất liên quan đến các khiếu nại của OCC thuộc trường hợp loại trừ trách nhiệm bảo hiểm.

- Trường hợp khiếu nại của OCC có bao gồm tổn thất phát sinh từ việc chậm trễ giao hàng thì cũng thuộc trường hợp bị loại trừ theo mục g, khoản 1, Điều 8. Các rủi ro khác bị loại trừ. Phần 1. Bảo vệ và bồi thường, Quy tắc Hội M.

- Trong trường hợp tổn thất liên quan đến khiếu nại của OCC là tổn thất phát sinh từ việc Tàu Công ty H bị bắt giữ lần 1, thì B1 cũng không chịu trách nhiệm về tổn thất này, căn cứ theo Khoản 3, Điều 325 về "Miễn trách nhiệm đối với người bảo hiểm", Bộ luật Hàng hải Việt Nam năm 2015 (đã sửa đổi, bổ sung năm 2018) và Mục d, Điều 29. Loại trừ cụ thể (Rule 29. Specific Exclusion) Phần Quy tắc chung (General Rules of the Association), Quy tắc Hội M.

Căn cứ các nội dung trên, B1 không có trách nhiệm phải thanh toán/chi trả cho Công ty H khoản tiền liên quan đến khiếu nại của OCC.

*** Đối với chi phí giám định, chi phí pháp lý liên quan đến việc giải quyết tranh chấp về trách nhiệm đối với TWEP, OCC**

- Đối với khoản phí thuê giám định viên từ Aeghiscorp Maritime Venture LLP để giám sát việc dỡ lô hàng muối khỏi tàu:

+ Do chi phí thuê giám định viên để giám sát việc dỡ lô hàng muối ra khỏi tàu là tổn thất phát sinh từ việc hủy bỏ hợp đồng thuê tàu để vận chuyển lô hàng muối nên chi phí này không thuộc phạm vi bảo hiểm cũng như B1 không có trách nhiệm chi trả chi phí này vì thuộc phạm vi loại trừ theo Quy tắc Hội M (*mục e, khoản 1, Điều 8. Các rủi ro khác bị loại trừ (Rule 8. Other risks excluded), Phần 1. Bảo vệ và bồi thường (Class 1. Protection & Indemnity).*)

+ Nếu như cho rằng chi phí giám sát việc dỡ lô hàng muối ra khỏi tàu là tổn thất phát sinh từ việc Tàu Công ty H bị bắt giữ thì B1 cũng không phải chịu trách nhiệm về

tổn thất/chi phí này, căn cứ theo quy định tại khoản 3, Điều 325, Bộ luật Hàng hải Việt Nam và quy định tại mục d, Điều 29. Loại trừ cụ thể (Rule 29. Specific Exclusion) Phần Quy tắc chung (General Rules of the Association), Quy tắc Hội M.

- Đối với khoản phí dịch vụ pháp lý của Công ty H2 trao đổi, làm việc, đàm phán, thương lượng với các bên liên quan:

+ Chi phí pháp lý này liên quan đến việc xử lý các yêu cầu bồi thường của OCC và TWEP. Do các tổn thất của TWEP và OCC đều thuộc Điều khoản loại trừ và không thuộc phạm vi bảo hiểm theo Hợp đồng bảo hiểm P&I đã ký kết nên khiếu nại chi phí pháp lý phát sinh này cũng không thuộc phạm vi bảo hiểm theo Hợp đồng bảo hiểm P&I đã ký kết.

+ Ngoài ra, chi phí pháp lý này cũng có thể được hiểu là tổn thất xảy ra do tàu Công ty H bị bắt giữ (Hợp đồng dịch vụ pháp lý được ký kết vào ngày 18/11/2021, xảy ra sau thời điểm tàu Công ty H bị bắt giữ lần 1 ngày 18/10/2021) nên B1 không có nghĩa vụ thanh toán chi phí này, căn cứ theo quy định tại khoản 3, Điều 325, Bộ luật Hàng hải Việt Nam và quy định tại mục d, Điều 29. Loại trừ cụ thể (Rule 29. Specific Exclusion) Phần Quy tắc chung (General Rules of the Association), quy tắc Hội M.

Căn cứ các nội dung trên, B1 không có nghĩa vụ phải thanh toán chi phí giám định, chi phí pháp lý liên quan đến việc giải quyết tranh chấp về trách nhiệm đối với TWEP, OCC.

2. Cần làm rõ lại trách nhiệm dân sự đối với bên thứ ba trong trường hợp này có thực sự thuộc về Công ty H.

Theo quy định tại Khoản 1, Điều 55 về "Giới hạn trách nhiệm bảo hiểm" Luật kinh doanh bảo hiểm: *"Trong phạm vi số tiền bảo hiểm, doanh nghiệp Bảo hiểm phải trả cho người được bảo hiểm những khoản tiền mà theo quy định của pháp luật người được bảo hiểm có trách nhiệm bồi thường cho người thứ ba"*. Như vậy, một trong những yếu tố quan trọng cần xem xét đến khi chi trả bảo hiểm trách nhiệm dân sự là trách nhiệm dân sự đó phải thuộc về Người được bảo hiểm. Tuy nhiên, việc xác định yếu tố này trong vụ việc của tàu Công ty H còn nhiều điểm chưa được làm rõ. Cụ thể:

- Theo thông tin tại Đơn khởi kiện của H thì H cho Công ty L4 thuê tàu theo Hợp đồng thuê tàu định hạn và các sự kiện liên quan đến Tàu Công ty H xảy ra trong thời gian L4 thuê tàu. Hiện Bộ luật Hàng hải Việt Nam có quy định về quyền và nghĩa vụ của các bên trong việc thuê tàu định hạn. Tuy nhiên, Điều 218 về "Nguyên tắc áp dụng quy định pháp luật trong hợp đồng thuê tàu" tại Bộ luật Hàng hải Việt Nam cũng quy định: *"Các quy định liên quan đến quyền và nghĩa vụ của chủ tàu và người thuê tàu quy định tại Chương này chỉ áp dụng khi chủ tàu và người thuê tàu không có thỏa thuận khác"*. Do hiện nay trong hồ sơ vụ án chưa có Hợp đồng ký giữa L4 và TWEP, OCC và các tài liệu liên quan... nên chưa có đủ căn cứ xác định quyền nghĩa vụ của các bên, đặc biệt là thỏa thuận về chủ thể chịu các trách nhiệm dân sự liên quan (và/hoặc việc chia sẻ trách nhiệm dân sự trong trường hợp xảy ra tổn thất).

- Mặt khác, theo Email ngày 09/11/2021, Hội M nhận định "Người thuê tàu" (có thể là L4 hay bên thứ ba khác) sẽ là chủ thể phải chịu 100% trách nhiệm đối với thiệt hại hàng hóa (được cho là phát sinh từ việc xếp hàng, buộc dây, dỡ hàng, lưu kho hoặc

xử lý khác hàng hóa). Việc này đã được quy định tại Hợp đồng thuê tàu (Điều khoản 27).

- Trong vụ việc này, H đã cung cấp cho Tòa án các Thỏa thuận giải quyết (ký ngày 16/3/2022 với OCC và ngày 23/3/2022 với TWEP). Tuy nhiên, các thỏa thuận này không hề viện dẫn hay ghi nhận cơ sở, căn cứ cụ thể nào để khẳng định rằng H là bên có trách nhiệm bồi thường cho TWEP, OCC.

B1 cho rằng hiện không có cơ sở để khẳng định trách nhiệm dân sự đối với Bên thứ 3 thực sự là thuộc về H. Không thể loại trừ trường hợp trách nhiệm này thuộc về L4 (hoặc bất kỳ bên thứ 3 nào khác). Trong trường hợp trách nhiệm dân sự đối với Bên thứ ba (TWEP, OCC) không phải của H mà thuộc về L4 (hoặc bất kỳ bên thứ 3 nào khác) thì Công ty H không có cơ sở để yêu cầu B1 phải chi trả tiền bảo hiểm/bồi thường thiệt hại cho Công ty H dưới bất kỳ góc độ nào. Do đó, B1 kính đề nghị Quý Tòa xác minh rõ phạm vi trách nhiệm của L4 (hoặc bên thứ ba khác liên quan) và Công ty H tại vụ việc này đến đâu. Việc này nhằm xác định rõ trách nhiệm dân sự đối với TWEP và OCC thuộc về ai, trong đó đặc biệt cần làm rõ trách nhiệm của L4 (hoặc bên thứ ba khác liên quan - nếu có) với các thiệt hại liên quan đến con tàu trong thời gian thuê. Trên cơ sở làm rõ vấn đề này, mới xác định được các trách nhiệm khác phát sinh liên quan của các bên trong vụ việc.

Đối với yêu cầu bồi thường thiệt hại

Công ty H căn cứ quy định tại khoản 1, Điều 419, Điều 13, Điều 360 Bộ luật dân sự năm 2015 và Điều 302 Luật Thương mại năm 2005 để yêu cầu B1 bồi thường chi phí, thiệt hại phát sinh nêu tại Mục C, Đơn khởi kiện. Đối với nội dung này, B1 khẳng định yêu cầu này của H là không có cơ sở, bởi lẽ:

* Xét trên phương diện quan hệ bảo hiểm theo pháp luật kinh doanh bảo hiểm, pháp luật về hàng hải, B1 không chịu trách nhiệm đối với tổn thất/chi phí này, vì:

- Đây là các chi phí, thiệt hại thuộc về Điều hành và quản trị tàu, không phải là trách nhiệm dân sự của H đối với bất kỳ bên thứ ba nào nên không thuộc đối tượng bảo hiểm trách nhiệm dân sự.

- Nếu như cho rằng các chi phí này là tổn thất xảy ra, chi phí phát sinh do tàu Công ty H bị bắt giữ thì B1 không chịu trách nhiệm về tổn thất/chi phí này căn cứ theo quy định tại khoản 3, Điều 325, Bộ luật Hàng hải Việt Nam, quy định tại Quy tắc Hội M (*Mục d, Điều 29. Loại trừ cụ thể (Rule 29. Specific Exclusion) Phần Quy tắc chung (General Rules of the Association) và Mục g, khoản 1, Điều 8. Các rủi ro khác bị loại trừ (Rule 8. Other risks excluded), Phần 1. Bảo vệ và bồi thường (Class 1. Protection & Indemnity)*).

* Xét trên phương diện quan hệ bồi thường theo pháp luật dân sự, H cũng không có bất cứ cơ sở pháp lý nào để yêu cầu B1 bồi thường cho H, vì:

- B1 đã thực hiện đúng và đầy đủ trách nhiệm của Người bảo hiểm và không vi phạm bất kỳ nghĩa vụ nào của Hợp đồng bảo hiểm P&I và các văn bản, thỏa thuận khác đã ký kết (B1 không có hành vi vi phạm hợp đồng).

- Thực tế, theo nội dung Đơn khởi kiện và các hồ sơ tài liệu do Công ty H cung cấp, Công ty H chưa làm rõ được các thông tin, căn cứ để chứng minh các chi phí phát sinh, thiệt hại mà Công ty H liệt kê tại Mục này là xuất phát từ hành vi vi phạm (nếu có) của B1.

Từ những luận cứ nêu trên, B1 kính đề nghị Toà án nhân dân Quận Hoàn Kiếm, thành phố Hà Nội bác toàn bộ yêu cầu khởi kiện của Công ty H với B1 do không có căn cứ pháp lý và không phù hợp với thực tiễn diễn biến vụ việc.

Tại bản án Kinh doanh thương mại sơ thẩm số 20/2023/KDTM-ST ngày 08/08/2023 của Toà án nhân dân quận Hoàn Kiếm đã quyết định:

1. Chấp nhận yêu cầu khởi kiện của Công ty H đối với Tổng công ty Cổ phần B3.
2. Buộc Tổng công ty Cổ phần B3 phải thanh toán cho Công ty H số tiền (tính đến ngày 05/08/2023) như sau:

Tiền gốc: 99.215.347.833 đồng

Tiền lãi: 17.360.911.255 đồng

Tổng cộng: 116.576.259.088 đồng

Tổng công ty Cổ phần B3 phải tiếp tục trả lãi phát sinh trên số nợ gốc chưa thanh toán theo lãi suất nợ quá hạn trung bình trên thị trường tại thời điểm thanh toán tương ứng với thời gian chậm trả kể từ ngày 06/8/2023 cho đến khi Tổng công ty Cổ phần B3 trả hết nợ cho Công ty H.

Ngoài ra bản án còn quyết định về án phí và quyền kháng cáo cho các đương sự.

Không đồng ý với bản án sơ thẩm, ngày 17/8/2023 Tổng công ty Cổ phần B3 có đơn kháng cáo đề nghị Toà án cấp phúc thẩm xem xét lại bản án sơ thẩm.

Ngày 29/8/2023 Viện kiểm sát nhân dân thành phố Hà Nội có quyết định số 10/QĐ-VKS-KDTM kháng nghị bản án sơ thẩm số 20/2023/KDTM-ST ngày 08/08/2023 của Toà án nhân dân quận Hoàn Kiếm. Đề nghị cấp phúc thẩm sửa bản án sơ thẩm không chấp nhận toàn bộ yêu cầu khởi kiện của Công ty H.

Tại phiên toà, Đại diện VKSND thành phố Hà Nội đề nghị HĐXX giữ nguyên nội dung kháng nghị và nêu quan điểm có nội dung chính:

Về thủ tục tố tụng: Toà án nhân dân Thành phố Hà Nội tiến hành thụ lý và giải quyết vụ án đúng quy định của Bộ luật tố tụng dân sự.

Về việc tuân theo pháp luật tố tụng của thẩm phán, HĐXX và việc chấp hành pháp luật của nguyên đơn, người kháng cáo đúng quy định của Bộ luật tố tụng dân sự.

Xét kháng cáo của bị đơn:

- Về tố tụng tại cấp sơ thẩm:

+ Quan hệ pháp luật tranh chấp và thẩm quyền giải quyết cấp sơ thẩm xác định đúng quy định của pháp luật

+ Về thu thập chứng cứ: Tài liệu nguyên đơn giao nộp thư kháng nghị hàng hải, thoả thuận giải quyết giữa Công ty H với TWEP và OCC đều là bản dịch không được hợp pháp hoá lãnh sự.

- Về nội dung của bản án sơ thẩm:

+ Luật áp dụng: Theo quy định tại Điều 2, Điều 3 Hợp đồng bảo hiểm và Điều 11 (mục 11.2) các thoả thuận khác, Tòa án cấp sơ thẩm chỉ áp dụng Luật Việt Nam mà không áp dụng quy tắc bảo hiểm của M là chưa xem xét toàn diện nội dung vụ việc.

+ Xác định thời điểm xảy ra tổn thất và thực hiện nghĩa vụ bảo hiểm: Căn cứ thư kháng nghị hàng hải từ ngày 8,10,11/10/2021 là thời điểm phát sinh tổn thất. Đến ngày 18/10 tàu Công ty H bị bắt giữ thì B1 mới biết được sự việc. Do đó H vi phạm về thời hạn thông báo theo Điều 9 của Hợp đồng.

+ Lô hàng vận chuyển có 127 kiện hàng thép nhưng không có giám định của M theo quy định tại mục xii mục 19 quy tắc 4, nhóm I – Bảo vệ và bồi thường và điểm d Quy tắc 29 của Hội M, B1 không phải bảo hiểm đối với mặt hàng thép và tàu bị bắt giữ.

+ Công ty H yêu cầu B1 bồi thường 750.000 USD là số tiền H và TWEP thoả thuận giải quyết bồi thường. Tuy nhiên Hợp đồng bảo hiểm quy định mức khấu trừ 25.000 USD đối với hàng hoá thép trong mỗi chuyến đi. Án sơ thẩm chấp nhận bồi thường 750.000 USD là chưa đúng quy định về mức khấu trừ.

+ Số tiền giải quyết khiếu nại hàng hoá của OCC, Công ty H yêu cầu B1 bồi thường 325.000 USD. Khiếu nại của OCC thuộc trường hợp loại trừ trách nhiệm bảo hiểm căn cứ quy định tại mục e,g khoản 1 Điều 8 các rủi ro khác bị loại trừ thuộc phần 1 – Bảo vệ và bồi thường; mục d Điều 29. Loại trừ cụ thể, Phần quy tắc chung – Bộ quy tắc Hội M.

- Về việc phát hành bảo lãnh giải phóng tàu: Theo quy tắc 22 Bộ quy tắc Hội M bên bảo hiểm không có nghĩa vụ cung cấp bảo lãnh giải phóng tàu nên các chi phí thiệt hại do tàu chậm được giải phóng không phải là nghĩa vụ của B1 nên yêu cầu thanh toán các thiệt hại không có cơ sở chấp nhận.

- Tại phiên toà B1 đồng ý hỗ trợ cho nguyên đơn 10 tỷ đồng nên ghi nhận sự tự nguyện của đương sự

Đề nghị HĐXX: Áp dụng Điều 278,279, khoản 2 Điều 308 Bộ luật tố tụng dân sự; Nghị quyết 326/2016 của Ủy ban Thường vụ Quốc hội:

Xử: Chấp nhận kháng nghị số 10/QĐ-VKS-KDTM ngày 29/8/2023 của VKSND Thành phố Hà Nội và chấp nhận kháng cáo của bị đơn

Sửa bản án KDTM sơ thẩm theo hướng bác yêu cầu khởi kiện của nguyên đơn.

Ghi nhận sự tự nguyện của bị đơn hỗ trợ cho nguyên đơn 10 tỷ đồng.

Bị đơn không phải chịu án phí KDTM phúc thẩm.

NHẬN ĐỊNH CỦA TÒA ÁN:

Căn cứ vào tài liệu, chứng cứ đã được kiểm tra, xem xét tại phiên tòa, kết quả việc tranh tụng tại phiên tòa, ý kiến của Kiểm sát viên, các quy định của pháp luật, Hội đồng xét xử nhận định:

[1]. Về thẩm quyền giải quyết: Theo đơn khởi kiện, nguyên đơn yêu cầu bị đơn bồi thường thiệt hại phát sinh theo Hợp đồng bảo hiểm số 001-KVDB/21/04.BIEN/HD/00012 ngày 03/6/2021. Do đó quan hệ pháp luật ở đây được xác định là tranh chấp hợp đồng bảo hiểm thuộc thẩm quyền giải quyết của TAND cấp huyện. Toà án nhân dân quận Hoàn Kiếm (nơi bị đơn có trụ sở) giải quyết tranh chấp là đúng thẩm quyền.

[2]. Về áp dụng pháp luật:

Ngày 03/06/2021 Công ty H (người được bảo hiểm) và Công ty B1 – đơn vị thành viên của Tổng công ty Cổ phần B3 (người bảo hiểm, viết tắt là B1) ký kết hợp đồng bảo hiểm số 001-KVDB/21/04.BIEN/HD/00012 về việc bảo hiểm trách nhiệm dân sự chủ tàu (P&I) cho tàu Công Ty H của Công ty H.

+ Điều 2: Đối tượng bảo hiểm: B1 bảo hiểm trách nhiệm dân sự chủ tàu cho tàu Công ty H/XVGJ7/9316969 với phạm vi hoạt động trên vùng biển Viễn Đông, châu Á, bao gồm Trung Quốc, Ấn Độ Dương, vịnh Ba Tư và biển Đỏ có thể nằm trong giới hạn bảo hiểm.

+ Điều 3: Điều kiện, điều khoản bảo hiểm: các bên tham gia thỏa thuận áp dụng Quy tắc/Điều khoản chính cùng các Điều khoản bổ sung, loại trừ trách nhiệm bảo hiểm dưới đây: Bảo hiểm TNDS chủ tàu (P&I) theo Quy tắc bảo hiểm của hội “M”.

+ Điều 4: Thời hạn bảo hiểm từ 12 giờ ngày 12/6/2021 đến 12 giờ ngày 12/6/2022 (giờ GMT).

+ Điều 5: Số tiền/Mức trách nhiệm bảo hiểm và mức khấu trừ: 100.000.000USD cho mỗi vụ tai nạn hoặc sự cố, mức khấu trừ 20.000USD đối với các khiếu nại về hàng hóa cho mỗi chuyến hàng, 25.000USD đối với các khiếu nại về hàng thép cho mỗi chuyến hàng.

+ Điều 9: Giám định tổn thất và bồi thường: Trong trường hợp xảy ra tổn thất, Bên được bảo hiểm có trách nhiệm thông báo ngay cho Bên bảo hiểm bằng điện thoại theo số 0942898828/1900969609/18006065 và sau đó phải có văn bản thông báo trong thời hạn 05 ngày làm việc kể từ ngày xảy ra tổn thất, được gửi đến địa chỉ của Bên bảo hiểm thể hiện tại Hợp đồng này. Trong mọi trường hợp, Bên bảo hiểm sẽ không chịu trách nhiệm đối với những tổn thất vật chất hay trách nhiệm phát sinh từ tổn thất đó nếu Bên bảo hiểm không gửi văn bản thông báo tổn thất trong thời hạn trên.

Ngày 3/6/2021 B1 đã cấp Giấy chứng nhận bảo hiểm P&I số 001-KVDB/21/04.BIEN/GCN/00018 trong đó ghi rõ được tham gia với hội “M”, Điều kiện bảo hiểm M

Phạm vi bảo hiểm của Tàu Công ty H được thực hiện ở vùng biển nước ngoài. Do đó các bên thỏa thuận áp dụng quy tắc bảo hiểm của Hội M (Hội bảo hiểm trách nhiệm dân sự và hỗ trợ pháp lý cho các chủ tàu trên thế giới) là phù hợp với hoạt động hàng hải theo quy định tại Bộ luật hàng hải bởi khi hoạt động trên vùng biển Quốc tế xảy ra

sự kiện bảo hiểm, trên cơ sở tái bảo hiểm cho Hội M, B1 đề nghị M hỗ trợ kịp thời khi tàu xảy ra sự kiện bảo hiểm. Mặt khác tại đơn yêu cầu Bảo hiểm và mẫu đơn xuất nhập cảnh, Tổng giám đốc công ty H ký ngày 26/5/2021, H đã đồng ý tham gia bảo hiểm với hội M. Ngày 2/6/2021 Hội M đã cấp Giấy chứng nhận bảo hiểm và gia nhập của tàu số C21/41622 cho Công ty H.

Việc tham gia quy tắc bảo hiểm của hội M được nhấn mạnh và ghi nhận cả ở Điều 2, Điều 3 của Hợp đồng bảo hiểm. Điều này là thỏa thuận tự nguyện phù hợp với quy định tại khoản 3 Điều 5 Bộ luật hàng hải:

3. Trong trường hợp Bộ luật này có quy định hoặc các bên có thỏa thuận trong hợp đồng, luật nước ngoài có thể được áp dụng tại Việt Nam đối với quan hệ hợp đồng liên quan đến hoạt động hàng hải, nếu luật đó không trái với các nguyên tắc cơ bản của pháp luật Việt Nam.

Đôi chiếu các nguyên tắc cơ bản của pháp luật dân sự quy định tại khoản 2 Điều 3 BLDS 2015: *cá nhân, pháp nhân xác lập, thực hiện, chấm dứt quyền, nghĩa vụ dân sự của mình trên cơ sở tự do, tự nguyện cam kết, thỏa thuận. Mọi cam kết, thỏa thuận không vi phạm Điều cấm của luật, không trái đạo đức xã hội có hiệu lực thực hiện đối với các bên và phải được chủ thể khác tôn trọng.*

Ngoài ra tại Điều 11 hợp đồng bảo hiểm quy định:

11.2: Luật áp dụng: theo pháp luật của nước Cộng hoà Xã hội chủ nghĩa Việt Nam.

11.3: Trường hợp có sự không thống nhất, ghi nhận khác nhau về cùng một nội dung giữa quy tắc, Điều kiện, Điều khoản áp dụng với Hợp đồng và giữa các bộ phận cấu thành của Hợp đồng với nhau thì các bên thỏa thuận ưu tiên áp dụng Hợp đồng này.

Như vậy việc các bên thỏa thuận áp dụng quy tắc, Điều kiện, Điều khoản bảo hiểm của hội M không vi phạm điều cấm, không trái nguyên tắc cơ bản của pháp luật Việt Nam. Do đó quy tắc hội M được áp dụng để giải quyết tranh chấp.

TAND quận Hoàn Kiếm cho rằng tại hợp đồng các bên đã thỏa thuận luật áp dụng: **theo pháp luật Việt Nam** được quy định tại mục 11.2, từ đó chỉ áp dụng theo quy định của Luật Việt Nam (Luật kinh doanh bảo hiểm, Bộ luật hàng hải, Bộ luật dân sự) mà không xem xét quy định tại mục 11.3 *ưu tiên áp dụng hợp đồng khi có sự không thống nhất với nhau về quy tắc, Điều kiện, Điều khoản áp dụng với Hợp đồng và giữa các bộ phận cấu thành của hợp đồng* ở đây là Quy tắc bảo hiểm của M là không phù hợp với ý chí các bên đã thỏa thuận.

[3]. Về thời điểm xảy ra tổn thất: Hoạt động của tàu Hải Nam 87 từ ngày 8/10/2021 đến ngày 13/10/2021 hành trình tới cảng K, Ấn Độ để trả lô hàng tổng hợp cho TWEP và bị bắt giữ ngày 18/10/2021 theo lệnh của Tòa án Ấn Độ. Trong các ngày 08,10,11,12/10/2021 tàu Công ty H đã ký thư kháng nghị hàng hải của TWEP, nội dung thể hiện các kiện hàng bị hư hỏng như bị xước, móp méo, uốn cong, han gỉ...Kháng nghị ghi rõ tàu Hải Nam phải chịu trách nhiệm về mọi tổn thất phát sinh từ sự việc này.

Như vậy, ngày 08/10/2021 là thời điểm bắt đầu có sự kiện tổn thất xảy ra bởi kháng nghị của TWEP đã nêu rõ *các kiện hàng bị hư hỏng và tàu Hải Nam phải chịu*

trách nhiệm về mọi tổn thất phát sinh từ sự việc này. Hải Nam đã được TWEP cho biết về lô hàng có tổn thất nhưng Công ty H không thông báo cho B1 trong thời hạn theo quy định tại Điều 9 của hợp đồng là *phải thông báo ngay theo số điện thoại ghi trên hợp đồng và sau đó phải có văn bản thông báo trong thời hạn 05 ngày làm việc.* Đến ngày 18/10/2021 khi tàu Hải Nam 87 bị bắt giữ thì Công ty H mới thông báo cho B1. Điều này cho thấy Công ty H đã vi phạm về thời hạn thông báo tổn thất được quy định tại Điều 9 của Hợp đồng bảo hiểm, do đó B1 không phải chịu trách nhiệm bảo hiểm khi người được bảo hiểm không thông báo trong thời hạn nêu trên.

Bản án sơ thẩm xác định ngày xảy ra tổn thất là ngày 17/10/2021 (ngày TWEP nộp đơn khiếu nại đến Tòa án Ấn Độ yêu cầu bồi thường) bởi thư kháng nghị hàng hải vào ngày 8/10/2021 TWEP chưa đưa ra yêu cầu bồi thường thiệt hại cụ thể.

HĐXX thấy rằng: Các thư kháng nghị hàng hải đã nêu rõ hàng hoá do tàu Công ty H vận chuyển bị hư hỏng và TWEP yêu cầu tàu Công ty H phải chịu trách nhiệm bồi thường. Việc yêu cầu cụ thể chưa được đề cập trong thư kháng nghị hàng hải bởi TWEP còn phải đánh giá mức độ thiệt hại. Theo quy định tại Điều 118 Bộ luật hàng hải: *Khi tàu biển, người hoặc hàng hóa vận chuyển trên tàu bị tổn thất hoặc nghi ngờ có tổn thất do gặp tai nạn, sự cố thì thuyền trưởng phải lập kháng nghị hàng hải và trình cơ quan Nhà nước có thẩm quyền để xác nhận việc trình kháng nghị hàng hải.* Như vậy kháng nghị hàng hải được xác định là thời điểm để ghi nhận sự kiện pháp lý về tàu hoặc hàng hoá vận chuyển trên tàu khi xảy ra sự cố. Do đó khi thuyền trưởng ký kháng nghị hàng Công ty Hghĩa là đã có sự cố/tổn thất xảy ra và theo quy định của hợp đồng, bên được bảo hiểm phải thông báo cho bên bảo hiểm trong thời hạn quy định để bên bảo hiểm tổ chức giám định và hướng dẫn bên được bảo hiểm lập hồ sơ khiếu nại bảo hiểm. Do đó ngày xảy ra tổn thất là ngày có thư kháng nghị hàng hải. Án sơ thẩm xác định ngày Công ty TWEP có yêu cầu bồi thường mới được tính là ngày xảy ra tổn thất là không đúng.

[3]. Xét yêu cầu bồi thường của nguyên đơn đối với lô hàng của TWEP:

H thỏa thuận bồi thường cho TWEP số tiền 750.000 USD. Nay Công ty H yêu cầu B1 bồi thường số tiền đã thanh toán này – HĐXX thấy rằng:

Công ty H cho Công ty L4 thuê tàu Công ty H. Từ ngày 27/8/2021 đến ngày 5/9/2021 tàu Công ty H nhận hàng hoá để vận chuyển theo chỉ định từ người thuê tàu do đó tổn thất từ việc vận chuyển hàng hoá cho TWEP xảy ra trong thời gian L4 thuê tàu. Liên quan đến hàng hoá bị hư hỏng, Hợp đồng thuê tàu định hạn được ký giữa Công ty H và Công ty L4 (Điều 69 mục 8) quy định: *Chủ tàu/tàu không chịu trách nhiệm đối với hàng hoá trên bong bị gây ra bởi bất kỳ cách nào.* Mặt khác trong lô hàng vận chuyển cho TWEP, trong đó có 127 kiện hàng thép và 597 kiện hàng nồi hơi, máy đốt lò, hệ thống truyền tải máy đốt lò...(gọi tắt là lô hàng tổng hợp). Theo quy định tại Quy tắc bảo hiểm Hội M, nhóm 1 Bảo vệ và bồi thường, tại quy tắc 4 quy định Rủi ro được bảo hiểm tại Mục (xii), khoản 19 về sản phẩm thép:

Hội sẽ không chịu trách nhiệm đối với các khiếu nại phát sinh từ việc vận chuyển các sản phẩm thép trừ khi giám định trước khi xếp hàng đã được thực hiện bởi giám định cho Hội chấp nhận do Hội viên trả chi phí, vận đơn được cung cấp phù hợp với phát hiện của người giám định và bất kỳ khuyến nghị nào của người giám định;

H đã không thông báo cho B1/Hội M để tổ chức thực hiện giám định hàng hóa đối với các kiện hàng thép trước khi xếp hàng lên tàu. Do đó Công ty H đã vi phạm quy tắc 4 quy định Rủi ro được bảo hiểm nêu trên.

Theo quy định tại khoản 2 Điều 323 Bộ luật hàng hải, *người bảo hiểm không chịu trách nhiệm đối với tổn thất xảy ra do hành động cố ý hoặc quá cẩu thả của người được bảo hiểm nhưng vẫn phải chi trả bảo hiểm trong trường hợp tổn thất phát sinh do sơ suất hoặc sai lầm của thuyền trưởng.* ... Ở đây khi vận chuyển các kiện hàng thép, được quy định phải thực hiện giám định trước khi xếp hàng lên tàu. Tàu Công ty H khi thực hiện vận chuyển đã không thông báo cho B1 giám định kiện hàng này. Mặt khác Công ty H không thông báo ngay cho B1 khi phát hiện về sự kiện tổn thất để B1 thực hiện giám định làm rõ nguyên nhân xảy ra tổn thất. Khi B1 nhận được thông báo sau 10 ngày kể từ ngày ký kháng nghị hàng hải, toàn bộ hàng hoá đã được vận chuyển khỏi tàu. Lúc này một phần hàng hoá đã di dời về kho của bên nhận hàng, một phần đang để tại bãi đất trống của cảng. Báo cáo giám định không xác định được nguyên nhân dẫn đến hàng hoá bị hư hỏng. Điều này thuộc về trách nhiệm của H. Do đó không có căn cứ xác định lỗi hàng hoá bị hư hỏng do nguyên nhân nào. Án sơ thẩm cho rằng nguyên nhân xảy ra tổn thất do *sơ suất hoặc sai lầm của thuyền trưởng dựa trên căn cứ tại lệnh bắt giữ tàu theo trình bày của TWEP* là không đúng bởi kết luận nguyên nhân xảy ra tổn thất phải do cơ quan giám định thực hiện.

Ngoài ra Tại Quy tắc số 29 quy định loại trừ cụ thể, Hội M sẽ không chịu trách nhiệm pháp lý đối với bất kỳ thành viên nào về bất kỳ trách nhiệm pháp lý, tổn thất thiệt hại hoặc chi phí nào trực tiếp hoặc gián tiếp gây ra bởi hoặc góp phần bởi:

d) Bắt giữ, thu giữ, bị bắt, hạn chế hoặc giam giữ (ngoại trừ hành vi cầm cản và cướp biển), và hậu quả của việc đó hoặc bất kỳ nỗ lực nào của việc đó;

Như vậy, H với những vi phạm về thời hạn thông báo, không có giám định đối với mặt hàng thép trước khi xếp hàng và tàu Hải Nam 87 bị bắt giữ theo lệnh của Tòa án nước ngoài nên những thiệt hại của Hải Nam phát sinh từ việc tàu Hải Nam 87 bị bắt giữ không thuộc trách nhiệm bảo hiểm của B1 theo Hợp đồng bảo hiểm P&I tàu biển số 001- KVDB/21/04.BIEN/HD/00012 ngày 03/6/2021.

[4]. Xét yêu cầu bồi thường đối với khiếu nại của OCC 325.000 USD – HĐXX thấy rằng:

Do Tàu Công ty H bị bắt giữ ngày 18/10/2021, lô hàng muối đã xếp lên tàu nhưng không được vận chuyển, ngày 12/11/2021 đến 14/11/2021 OCC đã chính thức khiếu nại Công ty H đối với thiệt hại phát sinh với số tiền hơn 3,1 triệu đô la Mỹ. Ngày 16/11/2021 OCC đã gửi đơn khiếu nại tàu Công ty H đến Tòa án Ấn Độ vì không thực hiện được hợp đồng vận chuyển lô hàng muối cho OCC. Ngày 2/12/2021 tàu Công ty H bị bắt giữ lần 2 theo lệnh của Tòa án Ấn Độ.

Theo quy định tại khoản 1 Điều 323 Bộ luật hàng hải: *Người bảo hiểm chịu trách nhiệm bồi thường cho những tổn thất là hậu quả trực tiếp của rủi ro được bảo hiểm trong phạm vi số tiền bảo hiểm.* Ở đây lô hàng muối là hậu quả trực tiếp phát sinh do tàu bị bắt giữ đối với lô hàng của TWEP, như đã phân tích ở trên việc bắt giữ tàu lần 1 xảy ra đối với lô hàng của TWEP mà lô hàng này không được chấp nhận bồi thường

nên B1 không phải chịu trách nhiệm đối với hậu quả phát sinh từ việc tổn thất xảy ra lần 2 khi lô hàng bị bắt giữ lần 1 không được chấp nhận bồi thường.

Nguyên đơn cho rằng B1 đã không thực hiện nghĩa vụ bảo lãnh giải phóng tàu nên Công ty H bị thiệt hại phát sinh do không vận chuyển được lô hàng muối. Điều này làm OCC bị thiệt hại và đã hủy hợp đồng.

Ở đây theo quy định tại mục e,g khoản 1 Quy tắc 8: Loại trừ các rủi ro khác (trang 54 Bộ Quy tắc M) quy định *tổn thất không được bảo hiểm do việc hủy bỏ hợp đồng thuê tàu; giao hàng chậm hoặc tạm giữ hoặc trì hoãn đối với con tàu đó*. Căn cứ Điều khoản này, khiếu nại của OCC thuộc trường hợp loại trừ trách nhiệm bảo hiểm.

[5]. Về việc cấp bảo lãnh để giải phóng tàu – HĐXX thấy rằng:

Tại khoản 2 Điều 16 Luật Kinh doanh bảo hiểm: ***Điều khoản loại trừ trách nhiệm bảo hiểm phải được quy định rõ trong hợp đồng bảo hiểm. Doanh nghiệp bảo hiểm phải giải thích rõ cho bên mua bảo hiểm khi giao kết hợp đồng***. Tại Điều 3 trong Hợp đồng bảo hiểm đã ghi rõ Điều khoản loại trừ trách nhiệm bảo hiểm theo quy tắc của hội M.

Tại khoản 1 Quy tắc 22: Tiền bảo lãnh (trang 20 Bộ quy tắc M) quy định: *Hội không có nghĩa vụ cung cấp bảo lãnh, đặt cọc hoặc bất kỳ đảm bảo nào khác thay mặt cho Hội viên trong bất kỳ trường hợp nào. Tuy nhiên nếu Điều tương tự được cung cấp, nó sẽ tuân theo các Điều khoản (bao gồm thanh toán các khoản nợ cho Hội, khấu trừ và xác nhận của nhóm) và theo cách có thể được đề xuất bởi người quản lý.....Sự cần thiết và khả năng chấp nhận một khoản bồi thường hoặc bảo lãnh như vậy cả về hình thức và đối với người bảo lãnh sẽ tùy thuộc vào quyết định của người quản lý*.

Tại biên bản làm việc ngày 10/11/2021, H và B1 đã trao đổi về phương án giải phóng tàu bằng việc phát hành thư bảo lãnh. Công ty H chấp nhận trả chi phí bảo lãnh là 1%/năm/số tiền bảo lãnh theo quy định của M. Tuy nhiên B1 có ý kiến sẽ đàm phán với M về việc bảo lãnh tàu. Ngày 07/12/2021 hai bên tiếp tục làm việc để tìm phương án giải phóng tàu, B1 có ý kiến: *Việc thu xếp bảo lãnh thuộc phạm vi trách nhiệm của Hội M, B1 với vai trò là người bảo hiểm trách nhiệm dân sự chủ tàu không thể cấp bảo lãnh cho tàu Công ty H. Công ty B1 sẽ tiếp tục đề nghị Hội M để Hội M có phương án bảo lãnh để giải phóng tàu Công ty H*. Theo các biên bản làm việc này, B1 chưa quyết định đồng ý cấp bảo lãnh cho Tàu Công ty H.

Ở đây theo quy tắc hội M và Giấy chứng nhận ngày 2/6/2021 Hội M đã cấp Giấy chứng nhận bảo hiểm và gia nhập của tàu Công ty H số C21/41622 cho các thành viên là B1 và Công ty H, trong đó nêu rõ: *B1 không đưa ra bất kỳ thoả thuận hoặc cam kết nào cũng không thừa nhận bất kỳ trách nhiệm pháp lý nào mà không có sự chấp thuận trước của M đối với bất kỳ khiếu nại nào được đề cập theo các Điều khoản gia nhập*.

TAND quận Hoàn Kiếm áp dụng quy định tại khoản 4 Điều 55 luật Kinh doanh bảo hiểm để xác định B1 phải phát hành bảo lãnh để giải phóng tàu từ đó chấp nhận toàn bộ yêu cầu bồi thường của nguyên đơn mà không áp dụng Điều khoản loại trừ theo quy tắc Hội M là chưa phù hợp với thoả thuận của các bên.

Công ty H đã gia nhập Hội M và đã chọn quy tắc loại trừ bảo hiểm theo quy tắc M được ghi nhận tại Hợp đồng bảo hiểm nên phải áp dụng theo quy tắc Hội M. Do M

không đồng ý cấp bảo lãnh giải phóng tàu nên B1 không thực hiện đối với tàu Công ty H là phù hợp với thoả thuận mà các bên đã lựa chọn.

Các tổn thất liên quan đến khiếu nại của OCC không thuộc trường hợp B1 phải thực hiện theo yêu cầu bảo hiểm. Do đó các chi phí liên quan do tàu chậm được giải phóng không được chấp nhận.

Tại phiên toà, B1 đồng ý hỗ trợ cho nguyên đơn 10 (mười) tỷ đồng để giảm bớt thiệt hại. Đây là sự tự nguyện của bị đơn nên chấp nhận.

Từ những phân tích trên thấy rằng kháng cáo của B1 cũng như Kháng nghị của VKS nhân dân Thành phố Hà Nội được chấp nhận nên cần sửa bản án sơ thẩm.

Do sửa án sơ thẩm nên người kháng cáo không phải chịu án phí phúc thẩm. Công ty H phải chịu án phí đối với yêu cầu không được chấp nhận.

Từ những nhận định trên;

QUYẾT ĐỊNH

Căn cứ Điều 3, 351 Bộ luật dân sự 2015;

Căn cứ Điều 5, 18, 325 Bộ Luật Hàng Hải;

Căn cứ Điều 16 Luật Kinh doanh Bảo hiểm;

Căn cứ khoản 1 Điều 30, 148, 308 Bộ luật tố tụng dân sự 2015;

Căn cứ Điều 27, 29 Nghị quyết 326/2016/UBTVQH14 của Ủy ban thường vụ Quốc Hội;

Xử:

1. Chấp nhận kháng nghị của Viện kiểm sát nhân dân Thành phố Hà Nội và chấp nhận kháng cáo của Tổng Công ty cổ phần B3.

2. Sửa bản án Kinh doanh thương mại sơ thẩm số 20/2023/KDTM-ST ngày 08/8/2023 của Tòa án nhân dân quận Hoàn Kiếm, thành phố Hà Nội và quyết định:

2.1. Không chấp nhận yêu cầu khởi kiện của Công ty TNHH Công ty H

2.2. Ghi nhận sự tự nguyện của Tổng Công ty cổ phần B3 đồng ý hỗ trợ Công ty H số tiền 10.000.000.000 đồng (mười tỷ đồng).

3. Về án phí: Công ty H phải chịu 224.576.000 đồng án phí KDTM sơ thẩm, được trừ vào số tiền tạm ứng án phí đã nộp 102.395.000 đồng theo biên lai số AA/2021/0000938 ngày 9/8/2022 của Cục Thi hành án dân sự thành phố Hà Nội. Công ty H còn phải nộp số tiền còn thiếu 122.181.000 đồng.

Tổng Công ty cổ phần B3 không phải chịu án phí KDTM phúc thẩm. Hoàn trả Tổng Công ty cổ phần B3 số tiền tạm ứng án phí 2.000.000 đồng đã nộp theo biên lai số AA/2020/0052556 ngày 29/8/2023 tại Chi cục Thi hành án dân sự quận Hoàn Kiếm, thành phố Hà Nội.

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:

- VKSND Thành phố Hà Nội;
- TAND quận Hoàn Kiếm;
- VKSND quận Hoàn Kiếm;
- Cục THADS thành phố Hà Nội;
- Chi cục THADS quận Hoàn Kiếm;
- Dương sự;
- Lưu HS, VP.

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

Lê Thuý Linh