

Số: 13/2023/QĐ-PQTT

Hà Nội, ngày 24 tháng 8 năm 2023

**QUYẾT ĐỊNH
VỀ VIỆC KHÔNG HỦY PHÁN QUYẾT TRỌNG TÀI**

TÒA ÁN NHÂN DÂN THÀNH PHỐ HÀ NỘI

Với Hội đồng xét đơn yêu cầu gồm có:

Thẩm phán - Chủ tọa: **Ông Bùi Đức Bằng**

Các Thẩm phán: **Ông Nguyễn Xuân Tuấn.**

Bà Nguyễn Thị Thúy Hạnh

Đại diện Viện Kiểm sát nhân dân thành phố Hà Nội tham gia phiên họp: Bà Hoàng Thị Hồng Chiêm - Kiểm sát viên.

Thư ký ghi biên bản phiên họp: Ông Nguyễn Trung Kiên- Thư ký Tòa án nhân dân thành phố Hà Nội.

Căn cứ vào Điều 71 Luật Trọng tài thương mại;

Căn cứ vào các tài liệu, chứng cứ kèm theo:

- Phán quyết trọng tài vụ tranh chấp số 63/22 ngày 29/3/2023 của Trung tâm trọng tài quốc tế Việt Nam (sau đây gọi tắt là VIAC) tại Hà Nội (*bản sao công chứng*);

- Giấy chứng nhận đăng ký Doanh nghiệp của bên yêu cầu là Công ty cổ phần Thương mại và Vận tải TH (*bản sao công chứng*);

- Hợp đồng bảo hiểm tàu thủy nội địa số 122114254/55 ngày 08/10/2021 giữa Bên mua bảo hiểm là Công ty cổ phần Thương mại và Vận tải TH và Bên nhận bảo hiểm là Công ty Bảo hiểm BIDV Hải Dương (*bản sao công chứng*);

- Quy tắc bảo hiểm thân tàu nội địa (*Ban hành kèm theo Quyết định số 0226/QĐ-HH ngày 06/02/2012 của Tổng Giám đốc Công ty Bảo hiểm BIDV*); Quy tắc Bảo hiểm trách nhiệm dân sự chủ tàu thủy nội địa (*Ban hành kèm theo Quyết định số 2508/QĐ-HH ngày 01/11/2010 của Tổng Giám đốc Công ty Bảo hiểm BIDV*) (do Công ty cổ phần Thương mại và Vận tải TH sao y bản chính);

- Chứng thư Giám định của Công ty TNHH Giám định Bảo Định (Badinco) về việc giám định nguyên nhân và mức độ tổn thất sự cố mắc cạn tàu “TH 19” xảy ra ngày 29/10/2021 (*bản sao*).

- Chứng thư Giám định của Công ty Cổ phần Giám định Hải Long (Sedicorp) số 39311.TEC.21HCM ngày 27/4/2022 về việc giám định nguyên nhân và mức độ tổn thất sự cố mắc cạn tàu “TH 19” (*bản sao*).

- Và các tài liệu chứng cứ khác có liên quan.

Sau khi xem xét Đơn yêu cầu hủy Phán quyết trọng tài nộp ngày 18/4/2023 của Công ty cổ phần Thương mại và Vận tải TH là nguyên đơn trong Phán quyết trọng tài vụ tranh chấp số 63/22 ngày 29/3/2023 của VIAC tại Hà Nội với bị đơn Tổng Công ty Cổ phần bảo hiểm Ngân hàng Đầu tư và Phát triển Việt Nam.

Các bên tham gia phiên họp xét đơn yêu cầu hủy phán quyết trọng tài gồm:

- **Bên yêu cầu:** Công ty cổ phần Thương mại và Vận tải TH (*Sau đây gọi tắt là Công ty TH*)

Trụ sở: Số 65 Giải Phóng, khu Bích Nhôi 1, phường MT, thị xã KM, tỉnh Hải Dương.

Đại diện theo pháp luật: Ông Trần Đức L – Giám đốc.

Người đại diện theo ủy quyền: Ông Phạm Quốc K (*Văn bản ủy quyền ngày 28/6/2023*); Ông Huy C, ông Lê Vũ Văn T, ông Trần Quang T1, bà Đỗ Minh A (*Văn bản ủy quyền ngày 22/8/2023*) – *Có mặt*

- **Bên liên quan:** Tổng Công ty Cổ phần bảo hiểm Ngân hàng Đầu tư và Phát triển Việt Nam. (*Sau đây gọi tắt là BIC*)

Địa chỉ trụ sở chính: Tầng 11, Tòa nhà 263 Cầu Giấy, phường Dịch Vọng, quận Cầu Giấy, thành phố Hà Nội.

Đại diện theo pháp luật: Ông Trần Hoài An – Tổng Giám đốc.

Người đại diện theo ủy quyền tham gia tố tụng: Ông Vũ Minh Hải – Phó Tổng Giám đốc (*Văn bản ủy quyền số 0269/QĐ-QLRR ngày 15/02/2019 về việc ủy quyền tham gia tố tụng*);

Người được ủy quyền lại tham gia tố tụng: Bà Lê Xuân Quỳnh, chức vụ: Trưởng phòng Ban quản lý rủi ro Tổng Công ty Bảo hiểm BIDV; Bà Vũ Thị Hồng Nga, chức vụ: Chuyên viên Ban quản lý rủi ro Tổng Công ty Bảo hiểm BIDV. Ông Bùi Mạnh Hùng, chức vụ: Phó Trưởng phòng Ban Giám định bồi thường Tổng Công ty Bảo hiểm BIDV. Ông Trịnh Minh Ngọc, chức vụ: Giám đốc Công ty Bảo hiểm BIDV Hải Dương. (*Văn bản ủy quyền lại ngày 17/7/2023*) – *Có mặt*

Căn cứ vào các đơn yêu cầu, văn bản của các bên nộp cho Tòa án và trình bày tại phiên họp hôm nay.

NỘI DUNG VỤ TRANH CHẤP

Qua hồ sơ, tài liệu, chứng cứ và lời trình bày của các bên cung cấp liên quan đến vụ việc, nội dung vụ tranh chấp được tóm tắt như sau:

Ngày 08/01/2021, Công ty cổ phần Thương mại và Vận tải TH và Công ty Bảo hiểm BIDV Hải Dương (là Công ty con của Tổng Công ty Cổ phần bảo hiểm Ngân hàng Đầu tư và Phát triển Việt Nam) ký Hợp đồng bảo hiểm tàu thủy nội địa số 122114254/55 với các thông tin chính sau:

1. Đối tượng bảo hiểm: Tàu TH 19 – Loại tàu: Tàu pha sông biển (VR-SB).
2. Thời hạn bảo hiểm: 12 tháng, từ 00h00 ngày 12/10/2021 đến 00h00 ngày 12/10/2022.
3. Phạm vi bảo hiểm, điều kiện, điều khoản bảo hiểm, điều khoản loại trừ trách nhiệm bảo hiểm:
 - Đối với bảo hiểm thân tàu: Điều kiện A (mọi rủi ro) của Quy tắc bảo hiểm thân tàu thủy nội địa ban hành kèm theo Quyết định số 0226/QĐ-HH ngày 06/02/2012 của Tổng Giám đốc Công ty Bảo hiểm BIDV (“**Quy tắc bảo hiểm thân tàu**”)
 - Đối với bảo hiểm TNDS chủ tàu (“TNDS”) (mở rộng TNDS đối với hàng hóa trên tàu): Quy tắc bảo hiểm TNDS chủ tàu nội địa ban hành kèm theo Quyết định số 2508/QĐ-HH ngày 01/11/2010 của Tổng Giám đốc Công ty Bảo hiểm BIDV (“**Quy tắc Bảo hiểm Trách nhiệm dân sự**”).
4. Số tiền bảo hiểm: Bảo hiểm thân tàu: 16.200.000.000 VND; Bảo hiểm TNDS chủ tàu: thiệt hại về tài sản tối đa 500.000.000 VND/vụ tổn thất; thiệt hại về người tối đa 30.000.000 VND/người/vụ tổn thất; thiệt hại hàng hóa tối đa 500.000.000 VND/vụ tổn thất.
5. Điều 9.2 Hợp đồng bảo hiểm quy định: “... *Trường hợp các bên không giải quyết được bằng thương lượng, mọi tranh chấp phát sinh từ hoặc liên quan đến hợp đồng này sẽ được đưa ra giải quyết tại Trung tâm Trọng tài Quốc tế Việt Nam bên cạnh Phòng Thương mại và Công nghiệp Việt Nam theo Quy tắc tổ tụng trọng tài của Trung tâm này*”.

Ngày 25/10/2021, tàu TH 19 chở 3.060,92 tấn đá vôi, trị giá hàng hóa 336.701.200 VND từ Nghi Sơn, Thanh Hóa đi thành phố Hồ Chí Minh. Đến 17 giờ 30 phút ngày 29/10/2021, tàu TH 9 gặp nạn và nằm hoàn toàn trên bãi cạn tại tọa độ 10.21.220N và 107.16.500E khu vực ngang mũi Kỳ Vân thuộc vùng biển Bà Rịa – Vũng Tàu. Hầm hàng số 01, 02; Két ballast số 02, 03 và 04 bị rách, có nước từ ngoài xâm nhập vào bên trong.

Ngay sau khi nhận được thông báo tổn thất từ Công ty TH - Người được bảo hiểm, BIC đã chỉ định 03 Công ty giám định là Công ty TNHH giám định Bảo Định, Công ty Cổ phần giám định kỹ thuật Việt Nam và Công ty Cổ phần giám định Hải Long để xác định nguyên nhân và mức độ tổn thất của tàu TH 19.

Căn cứ Chứng thư giám định của Công ty giám định, căn cứ các quy định của pháp luật về điều kiện hoạt động của tàu thủy nội địa, xét thấy sự kiện tổn thất thuộc trường hợp loại trừ trách nhiệm bảo hiểm, ngày 07/6/2022, BIC đã gửi Công văn từ chối bồi thường số 124/CV-GĐBT. Không đồng ý với phương án bồi thường của BIC, Công ty TH đã gửi Đơn khởi kiện đến Trung tâm trọng tài Quốc tế Việt

Nam (*Sau đây gọi tắt là VIAC*) tại Hà Nội để yêu cầu BIC bồi thường cho tổn thất tàu TH 19.

Ngày 29/3/2023, Hội đồng trọng tài đã ra Phán quyết trọng tài số 63/22 giải quyết vụ tranh chấp giữa Công ty TH và BIC, với nội dung: “*Bác yêu cầu của nguyên đơn tại Đơn khởi kiện đề ngày 22/8/2022*”.

Không đồng ý với phán quyết trọng tài nêu trên, Công ty TH có đơn yêu cầu hủy phán quyết trọng tài đề ngày 08/4/2023 gửi Tòa án nhân dân thành phố Hà Nội đề nghị hủy Phán quyết Trọng tài số 63/22 giải quyết vụ tranh chấp giữa Công ty TH và BIC.

Theo đơn đề nghị của Công ty TH – Bên có yêu cầu, các cơ sở để hủy Phán quyết trọng tài số 63/22 cụ thể như sau:

1. *Thủ tục trọng tài trái với các quy định của pháp luật Việt Nam.*

Trong Phán quyết Trọng tài số 63/22, tại phần chữ ký của Trọng tài viên Trương Thanh T không có chữ ký của Trọng tài viên nhưng không được Chủ tịch Hội đồng Trọng tài ghi việc này trong phán quyết và giải thích rõ lý do. Tại Mục 36 của Phán quyết Trọng tài số 63/22 ghi: “*Do Trọng tài viên Trương Thanh T không đồng ý với nhận định nêu trên của Hội đồng Trọng tài, Phán quyết trọng tài này được lập theo nguyên tắc đa số, phù hợp với quy định tại khoản 1 Điều 60 và khoản 2 Điều 61 Luật Trọng tài*”. Đây là vi phạm nghiêm trọng thủ tục tố tụng trọng tài, làm cho Phán quyết Trọng tài chưa rõ có hiệu lực hay không, gây ảnh hưởng đến quyền và lợi ích hợp pháp của nguyên đơn.

2. *Phán quyết Trọng tài trái với các nguyên tắc cơ bản của pháp luật Việt Nam :*

Thứ nhất: Theo thỏa thuận của các bên trong hợp đồng bảo hiểm/quy tắc bảo hiểm thân tàu: “*BIC không phải chịu trách nhiệm bồi thường tổn thất xảy ra trong thời gian tàu được bảo hiểm, kể cả những tổn thất gây ra trực tiếp bởi những rủi ro được bảo hiểm trong những trường hợp sau:Người được bảo hiểm hoặc người thừa hành như: người đại lý, đại diện hoặc thuyền trưởng, sĩ quan hoặc thuyền viên có hành động cố ý. ...*”

Tại Mục 32.19 của Phán quyết có nội dung: “*Từ các nội dung phân tích nêu trên, có thể thấy hành vi không cập nhật hải đồ có thể được xem như hành động nếu không phải là cố ý của chủ tàu, thuyền trưởng tàu TH 19 thì cũng là hành vi quá cẩn thả của chủ tàu TH 19. Vì vậy, trường hợp này thuộc trường hợp loại trừ trách nhiệm bảo hiểm của BIC theo Quy tắc Bảo hiểm thân tàu và Quy tắc Bảo hiểm Trách nhiệm dân sự và Điều 323 Bộ Luật Hàng Hải*”.

Như vậy, VIAC cho rằng BIC không phải bồi thường bảo hiểm ngay cả trường hợp có lỗi quá cẩn thả (lỗi vô ý) là đã vượt quá phạm vi thỏa thuận của các bên, trái với nguyên tắc cơ bản tự do, tự nguyện cam kết quy định trong các luật sau:

- Các nguyên tắc cơ bản của pháp luật dân sự. Khoản 2 Điều 3 BLDS “2. *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”.

- Nguyên tắc giải quyết tranh chấp bằng Trọng tài. Khoản 1 Điều 4 Luật Trọng tài Thương mại “*Trọng tài viên phải tôn trọng thỏa thuận của các bên nếu thỏa thuận đó không vi phạm điều cấm và trái đạo đức xã hội.*”

- Nguyên tắc tự do, tự nguyện thỏa thuận trong hoạt động thương mại. Điều 11 Luật Thương mại: “*1. Các bên có quyền tự do thỏa thuận không trái với các quy định của pháp luật, thuần phong mỹ tục và đạo đức xã hội để xác lập các quyền và nghĩa vụ của các bên trong hoạt động thương mại. Nhà nước tôn trọng và bảo hộ các quyền đó*”.

Thứ hai: BIC đưa ra điều khoản mẫu để người được bảo hiểm ký Hợp đồng. VIAC chấp nhận điều khoản mẫu không cần phải giải thích là không phù hợp với Điều 19 Luật Kinh doanh bảo hiểm năm 2010: “... 2. 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. 3. Không áp dụng điều khoản loại trừ trách nhiệm bảo hiểm trong các trường hợp sau đây: a) Bên mua bảo hiểm vi phạm pháp luật do vô ý; ...”. Do đó, phán quyết của Hội đồng Trọng tài trái với các nguyên tắc cơ bản của các luật sau đây:

- Nguyên tắc bảo vệ lợi ích chính đáng của người tiêu dùng. Điều 14 Luật Thương mại “*1. Thương nhân thực hiện hoạt động thương mại có nghĩa vụ thông tin đầy đủ, trung thực cho người tiêu dùng về hàng hóa và dịch vụ mà mình kinh doanh và phải chịu trách nhiệm về tính chính xác của các thông tin đó. ...*”

- Nguyên tắc giao kết và thực hiện hợp đồng bảo hiểm. Điều 16 Luật Kinh doanh Bảo hiểm năm 2022: “*Việc giao kết và thực hiện hợp đồng bảo hiểm phải tuân thủ các nguyên tắc cơ bản của pháp luật dân sự và các nguyên tắc sau đây: 1. Nguyên tắc trung thực tuyệt đối: các bên tham gia hợp đồng bảo hiểm phải cung cấp thông tin, thực hiện các quyền và nghĩa vụ một cách trung thực nhất, trên cơ sở tin tưởng tuyệt đối lẫn nhau trong quá trình giao kết và thực hiện hợp đồng bảo hiểm. ...*”.

- Các nguyên tắc cơ bản của pháp luật dân sự. Khoản 3 Điều 3 BLDS “*Cá nhân, pháp nhân phải xác lập, thực hiện, chấm dứt quyền, nghĩa vụ dân sự của mình một cách thiện chí, trung thực*”.

- Nguyên tắc bảo vệ quyền lợi người tiêu dùng. Điều 4 Luật bảo vệ người tiêu dùng: “*2. Quyền lợi của người tiêu dùng được tôn trọng và bảo vệ theo quy định của pháp luật*”.

Thứ ba: Hành vi không cập nhật hải đồ không phải là nguyên nhân trực tiếp gây ra tổn thất của tàu (tàu bị mắc cạn). Nguyên nhân trực tiếp gây ra tổn thất thể hiện ở trong Báo cáo giám định của Công ty TNHH Giám định Bảo Định (do BIC thuê): “*Với kết quả điều tra, xác minh đến hiện tại đã nêu trên, chúng tôi cho rằng*

Thuyền trưởng đã lập tuyến hành trình sát bờ nhưng không thường xuyên kiểm tra vị trí tàu trong điều kiện thời tiết sóng gió có xu hướng đánh dạt tàu sát thêm vào gần bờ dẫn đến tàu mắc cạn trên bãi đá ngầm.” Bằng cách đưa ra nguyên nhân gián tiếp nêu trên, Hội đồng Trọng tài đã vi phạm Quy tắc tố tụng trọng tài, quy định tại Khoản 3 Điều 24: “Trong mọi trường hợp, Hội đồng trọng tài phải xem xét các điều khoản của Hợp đồng, nếu có, để giải quyết vụ tranh chấp”.

Từ những trình bày, phân tích và các căn cứ nêu trên, Công ty TH đề nghị Tòa án hủy phán quyết trọng tài vụ tranh chấp số 63/22 ngày 29/3/2023 của Trung tâm trọng tài quốc tế Việt Nam tại Hà Nội.

*** Tổng Công ty Bảo hiểm BIDV - Bên liên quan do người đại diện theo ủy quyền trình bày:**

Các ý kiến của Công ty TH tại Đơn yêu cầu hủy Phán quyết Trọng tài là hoàn toàn không có căn cứ, Phán quyết Trọng tài đã được Hội đồng Trọng tài xem xét và kết luận trên cơ sở tuân thủ đúng quy định pháp luật về Trọng tài thương mại, Quy tắc tố tụng của VIAC, các nguyên tắc cơ bản của pháp luật Việt Nam và thỏa thuận của các bên tại Hợp đồng bảo hiểm. Cụ thể như sau:

1. Đối với ý kiến về việc chữ ký của Trọng tài viên Trương Thanh T để trống

Tại mục 36 của Phán quyết Trọng tài có ghi rõ: “Do Trọng tài viên Trương Thanh T không đồng ý với nhận định nêu trên của Hội đồng trọng tài...”. Việc Trọng tài viên Trương Thanh T không ký tên vào Phán quyết Trọng tài đã được Chủ tịch Hội đồng Trọng tài ghi rõ lý do trong Phán quyết Trọng tài là do Trọng tài viên Trương Thanh T không đồng ý với nhận định của Hội đồng Trọng tài, đồng thời tuyên bố “Phán quyết Trọng tài này được lập theo nguyên tắc đa số, phù hợp với quy định tại khoản 1 Điều 60 và khoản 2 Điều 61 Luật Trọng tài”.

2. Đối với ý kiến cho rằng Phán quyết Trọng tài trái với nguyên tắc cơ bản của pháp luật Việt Nam

Tại thời điểm tồn thất, tàu TH 19 đã không trang bị hải đồ có thông tin về bãi cạn/đá ngầm tại khu vực tàu bị mắc cạn, cũng không cập nhật các thông báo hàng hải để thuyền viên tu chỉnh hải đồ là không đảm bảo khả năng hoạt động theo quy định Luật giao thông đường thủy nội địa và các quy định tiêu chuẩn quốc gia về an toàn kỹ thuật đối với tàu sông pha biển (VR-SB). Đồng thời, việc trang bị hải đồ cập nhật là nghĩa vụ của chủ tàu và thuyền trưởng. Việc chủ tàu và thuyền trưởng không thực hiện nghĩa vụ này là nguyên nhân dẫn đến tồn thất tàu TH 19 thuộc các điểm loại trừ “tàu không đủ khả năng hoạt động” và “hành vi cố ý của Người được bảo hiểm” “vi phạm nghiêm trọng luật giao thông” nên không thuộc trách nhiệm bồi thường của BIC.

Công ty TH cho rằng: Các bên đã tự nguyện thỏa thuận rằng **chỉ khi** người được bảo hiểm có hành động cố ý, thì BIC mới không chịu trách nhiệm bồi thường bảo hiểm. Tuy nhiên, Phán quyết Trọng tài đã không thừa nhận thỏa thuận này của

các bên, mà ra phán quyết ảnh hưởng nghiêm trọng đến quyền lợi của Người được bảo hiểm. Ý kiến này của Công ty TH là hoàn toàn không có căn cứ, bởi:

- Thỏa thuận “*chỉ khi người được bảo hiểm có hành động cố ý thì BIC mới không chịu trách nhiệm bồi thường*” chỉ là một trong các thỏa thuận của các bên tại Hợp đồng bảo hiểm. Bởi tại Điều 6.A.3 Quy tắc bảo hiểm thân tàu và Quy tắc bảo hiểm trách nhiệm dân sự còn có các quy định về việc BIC không nhận bảo hiểm và không chịu trách nhiệm bồi thường nếu tổn thất xảy ra do những nguyên nhân khác như: (1) *Tàu không đủ khả năng hoạt động*, (2) *Vi phạm lệnh cấm do nhà chức trách, vi phạm nghiêm trọng pháp luật giao thông...*”.

Việc phải có hải đồ được cập nhật thông tin khi điều khiển tàu là nghĩa vụ và trách nhiệm của chủ tàu và thuyền trưởng theo quy định của pháp luật giao thông. Do đó, việc chủ tàu và thuyền trưởng không cập nhật hải đồ phải được coi là hành động vi phạm pháp luật giao thông nghiêm trọng.

- Tại Điều 9 Hợp đồng bảo hiểm giữa Công ty TH và BIC, các bên cũng thỏa thuận: “*Luật áp dụng trong việc điều chỉnh Hợp đồng bảo hiểm này theo thứ tự ưu tiên áp dụng là Bộ luật Hàng hải, Luật Kinh doanh bảo hiểm, Bộ luật dân sự của nước Cộng Hòa Xã hội chủ nghĩa Việt Nam*”. Vì vậy, Hợp đồng bảo hiểm có thể được điều chỉnh theo quy định của Bộ luật Hàng hải đối với các nội dung về hợp đồng bảo hiểm hàng hải. Do đó, các quy định về miễn trách nhiệm đối với Công ty bảo hiểm tại Điều 323 Bộ Luật Hàng hải được các bên tự nguyện thỏa thuận và áp dụng: “*Người được bảo hiểm không chịu trách nhiệm đối với những tổn thất xảy ra do hành động cố ý hoặc quá cẩn thận của người được bảo hiểm*”.

Căn cứ các quy định pháp luật về giao thông đường thủy nội địa, Công ước quốc tế về An toàn sinh mạng con người trên biển và Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về phân cấp và đóng phương tiện thủy nội địa, việc cập nhật hải đồ là nghĩa vụ bắt buộc của người vận chuyên. Hải đồ là tài liệu quan trọng mang tính định hướng toàn bộ quãng đường đi trên biển của tàu. Vì vậy, việc không cập nhật hải đồ có thể dẫn đến hậu quả là không nhận biết được bãi cạn, chướng ngại vật dưới lòng biển từ đó không hoạch định một lộ trình an toàn cho tàu. Việc chủ tàu không cập nhật hải đồ cho tàu được xem là hành vi quá cẩn thận của chủ tàu TH 19. Do đó, Hội đồng Trọng tài áp dụng quy định trong Bộ luật Hàng hải để giải quyết vụ án là có căn cứ và cũng là tôn trọng quyền tự nguyện thỏa thuận của các Bên trong Hợp đồng bảo hiểm.

Từ những căn cứ nêu trên, BIC xác định Hội đồng trọng tài đã giải quyết vụ án hoàn toàn trên cơ sở nguyên tắc tự do, tự nguyện thỏa thuận của các bên trong Luật thương mại, Bộ luật dân sự, Bộ luật Hàng hải và trên cơ sở xem xét toàn bộ hồ sơ vụ việc, các điều khoản của Hợp đồng bảo hiểm. BIC đề nghị Tòa án không hủy phán quyết Trọng tài.

*** Tại Văn bản số 1344/VIAC ngày 20/7/2023 của Trung tâm Trọng tài Quốc tế Việt Nam tại Hà Nội có ý kiến như sau:**

1. Đối với việc Phán quyết trọng tài chỉ có chữ ký của 02 Trọng tài viên

Trong quá trình nghị án của Hội đồng Trọng tài, các Trọng tài viên trong Hội đồng Trọng tài đã thực hiện đúng nhiệm vụ của mình là độc lập đánh giá chứng cứ, độc lập đưa ra quan điểm và quyết định của mình đối với các yêu cầu khởi kiện của nguyên đơn, tuân thủ đúng nghĩa vụ của Trọng tài viên quy định tại khoản 2 Điều 21 Luật Trọng tài thương mại. Thực hiện biểu quyết để có kết luận cuối của của Hội đồng Trọng tài. Việc Trọng tài viên Trương Thanh T có quan điểm và ý kiến trình bày không thống nhất với các thành viên còn lại của Hội đồng Trọng tài và không thực hiện ký vào phán quyết trọng tài là tính huống đã được điều chỉnh tại khoản 1 Điều 60 và khoản 2 Điều 61 Luật Trọng tài thương mại.

Trên thực tế, Chủ tịch Hội đồng Trọng tài đã thực hiện đúng quy định của Luật Trọng tài Thương mại và ghi lại lý do việc 01 Trọng tài viên không ký Phán quyết trọng tài tại mục Mục 36 của Phán quyết, cụ thể: *“do Trọng tài viên Trương Thanh T không đồng ý với nhận định nêu trên”*.

2. Đối với ý kiến của Công ty TH cho rằng Hội đồng Trọng tài không thừa nhận thỏa thuận của các bên

Thỏa thuận của các Bên tại Quy tắc bảo hiểm (Mục A Điều 6) gồm 04 trường hợp loại trừ chứ không phải chỉ có vấn đề “có hành động cố ý”, trong đó đáng chú ý là trường hợp tàu không đủ khả năng hoạt động và vi phạm nghiêm trọng luật giao thông.

Mục 32 của Phán quyết đã phân tích tất cả các yếu tố có thể dẫn đến việc loại trừ trách nhiệm bảo hiểm theo Mục A Điều 6 của Quy tắc bảo hiểm, bao gồm:

- *Người bảo hiểm được miễn trừ trách nhiệm do Người được bảo hiểm có hành vi không có hải đồ được cập nhật, trong đó khẳng định việc không có hải đồ được cập nhật là hành vi nếu không phải là cố ý thì cũng là quá cẩn thả.*

- *Thực tiễn xét xử cũng không chấp nhận yêu cầu bồi thường bảo hiểm trong trường hợp người được bảo hiểm đã không cập nhật hải đồ, với việc viện dẫn Bản án số 937/2018/KDTM-PT ngày 30/10/2018 về tranh chấp hợp đồng vận chuyển của Tòa án nhân dân thành phố Hồ Chí Minh để tham khảo, và*

- *Cũng cần áp dụng điều khoản về vi phạm nghiêm trọng luật lệ giao thông được nêu tại Điều 6.A.3 của Quy tắc Bảo hiểm thân tàu và Quy tắc Bảo hiểm Trách nhiệm dân sự, theo đó nêu rõ việc không cập nhật hải đồ là vi phạm nghiêm trọng luật giao thông vì đó là hành vi vi phạm nghĩa vụ theo Công ước Quốc tế về An toàn sinh mạng con người trên biển bởi lẽ Công ước quốc tế mà Việt Nam là thành viên hoặc tham gia được coi là pháp luật Việt Nam.*

Trên cơ sở phân tích một cách toàn diện các trường hợp loại trừ nghĩa vụ bảo hiểm nêu trên, Hội đồng Trọng tài mới kết luận Mục 33 của Phán quyết: *“Từ những phân tích tại Mục 32 nêu trên, Hội đồng Trọng tài cho rằng BIC không có nghĩa vụ phải bồi thường bảo hiểm cho tổn thất cho TH liên quan đến sự cố tàu TH 19 bị mắc cạn do thuộc vào Điều khoản loại trừ trách nhiệm bảo hiểm được quy định tại*

Quy tắc bảo hiểm thân tàu và Quy tắc bảo hiểm trách nhiệm dân sự (là các điều khoản bảo hiểm mà TH đã đồng ý tham gia theo Hợp đồng bảo hiểm).

Nguyên đơn chỉ dựa vào việc xem xét hành vi cố ý hay vô ý như là trường hợp duy nhất để yêu cầu hủy Phán quyết là không đúng với quy định về các trường hợp loại trừ tại Mục A Điều 6 Quy tắc bảo hiểm thân tàu và Quy tắc bảo hiểm Trách nhiệm dân sự. Do đó, VIAC đề nghị Tòa án bác đơn yêu cầu hủy Phán quyết trọng tài của Công ty TH.

*** Tại phiên họp xét đơn yêu cầu hủy Phán quyết trọng tài:**

- Đại diện theo ủy quyền của Công ty TH - Bên yêu cầu trình bày yêu cầu và các căn cứ như nội dung đã nêu trong Đơn yêu cầu hủy phán quyết Trọng tài, cho rằng Hội đồng trọng tài đã không tôn trọng các thỏa thuận của các bên, tự mở rộng thỏa thuận, quy chụp hành vi của nguyên đơn không có căn cứ pháp luật; đánh giá chứng cứ không toàn diện, không công bằng. Hội đồng trọng tài đã ra phán quyết gây thiệt hại nghiêm trọng cho nguyên đơn, vi phạm các nguyên tắc cơ bản của pháp luật Việt Nam và tố tụng trọng tài. Do đó, tiếp tục đề nghị Hội đồng xét đơn hủy phán quyết trọng tài.

- Bên liên quan giữ nguyên quan điểm đã trình bày tại Tòa án trong quá trình chuẩn bị giải quyết Đơn yêu cầu hủy phán quyết Trọng tài và đề nghị Hội đồng xét đơn không chấp nhận Đơn yêu cầu hủy phán quyết trọng tài của bên yêu cầu. Buộc bên yêu cầu chấp hành nghiêm chỉnh phán quyết Trọng tài.

*** Đại diện Viện kiểm sát tham gia phiên họp phát biểu quan điểm:**

Về tố tụng: Về đơn yêu cầu hủy phán quyết Trọng tài nộp đúng thời gian Luật định. Bên yêu cầu đã nộp lệ phí xét đơn nên việc thụ lý việc kinh doanh thương mại là đúng quy định của pháp luật tại khoản 2 Điều 31, khoản 3 Điều 414 Bộ luật Tố tụng dân sự; điểm g khoản 2, khoản 3 Điều 7, khoản 1 Điều 68, khoản 1 Điều 69 Luật Trọng tài Thương mại.

Hội đồng xét đơn đã tuân thủ đúng quy định pháp luật tố tụng, đương sự đã thực hiện đầy đủ các quyền và nghĩa vụ của mình theo quy định của pháp luật tại Điều 71 Luật Trọng tài Thương mại.

Về nội dung vụ việc: Các ý kiến trình bày và đề nghị của Bên yêu cầu chủ yếu là liên quan đến việc xem xét nội dung của Phán quyết trọng tài số 63/22, không có tài liệu, chứng cứ nào chứng minh được Hội đồng trọng tài đã vi phạm các nguyên tắc cơ bản của pháp luật Việt Nam và Tố tụng trọng tài. Do đó, căn cứ Điều 68 Luật Trọng tài Thương mại và Điều 15 Nghị quyết 01/2014/HĐTP không có căn cứ để hủy phán quyết trọng tài số 63/22 ngày 29/3/2023 của VIAC.

XÉT THẤY

Sau khi xem xét Đơn yêu cầu hủy phán quyết Trọng tài và các tài liệu, chứng cứ có trong hồ sơ vụ việc, ý kiến của những người được Tòa án triệu tập đến phiên họp và quan điểm của Trung tâm trọng tài quốc tế Việt Nam tại Hà Nội; quan điểm

của đại diện Viện kiểm sát nhân dân thành phố Hà Nội, Hội đồng xét đơn nhận định:

1. Về tố tụng:

Ngày 29/3/2023, Trung tâm trọng tài quốc tế Việt Nam tại Hà Nội ra Phán quyết trọng tài vụ tranh chấp số 63/22. Các tài liệu có trong hồ sơ thể hiện, ngày 18/4/2023, Công ty TH đã đến Tòa án nhân dân thành phố Hà Nội nộp trực tiếp đơn yêu cầu hủy phán quyết trọng tài đề ngày 08/4/2023. Như vậy, việc Công ty TH nộp đơn khởi kiện vào ngày 18/4/2023 và Tòa án nhân dân thành phố Hà Nội thụ lý giải quyết là hoàn toàn đúng thời hạn và thẩm quyền theo quy định tại khoản 2 Điều 31, khoản 3 Điều 414 Bộ luật tố tụng dân sự; điểm g khoản 2, khoản 3 Điều 7 và Điều 69 Luật Trọng tài thương mại.

2. Về nội dung:

Xét yêu cầu hủy Phán quyết trọng tài của Công ty TH Hội đồng xét đơn thấy:

1. Đối với việc chữ ký của Trọng tài viên Trương Thanh T để trống

Trong Phán quyết Trọng tài số 63/22, tại phần chữ ký của Trọng tài viên Trương Thanh T không có chữ ký của Trọng tài viên. Trong khi đó, Mục 36 của Phán quyết Trọng tài số 63/22 chỉ ghi: *“Do Trọng tài viên Trương Thanh T không đồng ý với nhận định nêu trên của Hội đồng Trọng tài, Phán quyết trọng tài này được lập theo nguyên tắc đa số, phù hợp với quy định tại khoản 1 Điều 60 và khoản 2 Điều 61 Luật Trọng tài”*.

Tại Điều 61 Luật Trọng tài Thương mại quy định: *“1. Phán quyết trọng tài phải được lập bằng văn bản và có các nội dung chủ yếu sau đây: ... i) Chữ ký của Trọng tài viên. 2. Khi có Trọng tài viên không ký tên vào phán quyết trọng tài, Chủ tịch Hội đồng trọng tài phải ghi việc này trong phán quyết trọng tài và nêu rõ lý do. Trong trường hợp này, phán quyết trọng tài vẫn có hiệu lực. ...”*

Như vậy, khi có Trọng tài viên không ký tên vào phán quyết trọng tài, Chủ tịch Hội đồng trọng tài phải có trách nhiệm ghi việc này trong phán quyết trọng tài và nêu rõ lý do. Trong Phán quyết Trọng tài số 63/22, Chủ tịch Hội đồng trọng tài chưa giải thích rõ được việc tại phần chữ ký của Trọng tài viên Trương Thanh T không có chữ ký. Nội dung *“Do Trọng tài viên Trương Thanh T không đồng ý với nhận định nêu trên của Hội đồng Trọng tài, Phán quyết trọng tài này được lập theo nguyên tắc đa số”* chủ yếu giải thích cho hiệu lực của phán quyết theo nguyên tắc đa số theo quy định tại khoản 1 Điều 60 Luật Trọng tài thương mại. Do đó, ý kiến của Công ty TH cho rằng phần chữ ký của Trọng tài viên Trương Thanh T để trống, chưa được giải thích rõ theo quy định khoản 2 Điều 61 Luật trọng tài thương mại là có căn cứ.

Tuy nhiên, về thực tế lý do Trọng tài viên Trương Thanh T không ký tên vào phán quyết trọng tài là do có quan điểm và ý kiến trình bày không thống nhất với các thành viên còn lại của Hội đồng Trọng tài và không thực hiện ký vào phán quyết trọng tài. Tại phiên họp, Trọng tài viên Trương Thanh T vẫn được thực hiện

đầy đủ các quyền và nghĩa vụ của Trọng tài viên. Việc Trọng tài viên không thực hiện ký vào phán quyết trọng tài là tính huống đã được điều chỉnh tại khoản 1 Điều 60 và khoản 2 Điều 61 Luật Trọng tài Thương mại. Do đó, Phán quyết trọng tài vụ tranh chấp số 63/22 vẫn có hiệu lực pháp luật.

2. Đối với ý kiến cho rằng Phán quyết Trọng tài trái với nguyên tắc cơ bản của pháp luật Việt Nam

Tại Báo cáo giám định của Công ty TNHH Giám định Bảo Định và Công ty Cổ phần Giám định Hải Long kết luận về nguyên nhân dẫn đến tai nạn tàu TH 19 như sau:

+ Báo cáo giám định của Công ty TNHH Giám định Bảo Định: *“Với kết quả điều tra, xác minh đến hiện tại đã nêu trên, chúng tôi cho rằng Thuyền trưởng đã lập tuyến hành trình sát bờ nhưng không thường xuyên kiểm tra vị trí tàu trong điều kiện thời tiết sóng gió có xu hướng đánh dạt tàu sát thêm vào gần bờ dẫn đến tàu mắc cạn trên bãi đá ngầm.”*

+ Báo cáo giám định của Công ty Cổ phần Giám định Hải Long: *“Chủ tàu “TH 19” không trang bị hải đồ có thông tin về bãi cạn/đá ngầm tại khu vực bị mắc cạn cho thuyền viên; đồng thời, phía tàu cũng không cập nhật các thông báo hàng hải để thuyền viên tu chỉnh hải đồ. Do đó, trong chuyến hành trình xảy ra sự cố nêu trên, Thuyền trưởng Tâm đã vạch chuyến đi của tàu “TH 19” qua khu vực có bãi cạn/đá ngầm mà hoàn toàn không biết đến, dẫn đến tàu “TH 19” đã hành trình vào bãi cạn/ đá ngầm”.*

Như vậy, theo kết luận tại Báo cáo giám định của Công ty TNHH Giám định Bảo Định và Công ty Cổ phần Giám định Hải Long thì tại thời điểm tổn thất, Thuyền trưởng tàu TH 19 đã lập trình tuyến hành trình sát bờ và đi vào khu vực có bãi cạn/đá ngầm. Tuyến hành trình trên được Thuyền trưởng lập trên cơ sở sử dụng hải đồ IA-100-23, đây là hải đồ chưa được hiệu chỉnh (cập nhật) vị trí bãi cạn/ đá ngầm. Đây chính là nguyên nhân dẫn đến Tàu TH bị mắc cạn. Các bên đến thời điểm hiện nay đều thừa nhận và không có ý kiến phản đối. Do đó, việc VIAC căn cứ vào các Báo cáo giám định trên để xác định việc chủ tàu và Thuyền trưởng TH 19 đã không cập nhật hải đồ dẫn đến Tàu TH bị mắc cạn là trên cơ sở xem xét các tài liệu, chứng cứ do các đương sự cung cấp, đảm bảo đúng thủ tục tố tụng theo Quy tắc trọng tài thương mại.

Công ty TH – Bên yêu cầu cho rằng việc không cập nhật hải đồ không phải là nguyên nhân trực tiếp gây ra tổn thất của tàu (tàu bị mắc cạn), không thuộc trường hợp BIC được loại trừ trách nhiệm bảo hiểm. Các bên đã tự nguyện thỏa thuận rằng chỉ khi người được bảo hiểm có hành động cố ý, thì BIC mới không phải chịu trách nhiệm bồi thường bảo hiểm. Việc VIAC cho rằng BIC không phải bồi thường bảo hiểm ngay cả trường hợp có lỗi quá cẩn thả (lỗi vô ý) là đã vượt quá phạm vi thỏa thuận của các bên, trái với nguyên tắc cơ bản tự do, tự nguyện cam kết; không xem xét, đánh giá toàn diện tài liệu, chứng cứ, vi phạm nguyên tắc trọng tài.

Xét thấy:

- Hải đồ là một loại bản đồ thể hiện các vùng biển và các vùng bờ biển lân cận, các thông tin về độ sâu đáy biển và cao độ của đất liền, các đặc điểm tự nhiên và nhân tạo dùng để định vị, thông tin về thủy triều và dòng chảy... Do đó, hải đồ là tài liệu quan trọng, công cụ thiết yếu mang tính định hướng và đảm bảo an toàn cho toàn bộ quãng đường đi trên biển của tàu. Nếu sử dụng không đúng hải đồ hoặc không cập nhật hải đồ có thể dẫn đến hậu quả là không nhận biết được bãi cạn, chướng ngại vật dưới lòng biển, từ đó không hoạch định một lộ trình an toàn cho tàu, thiệt hại xảy ra là không tránh khỏi.

Đối với trường hợp của tàu TH, pháp luật đã có những quy định về nghĩa vụ và trách nhiệm của chủ tàu và thuyền trưởng liên quan đến việc trang bị hải đồ được cập nhật. Tổng Công ty bảo đảm hàng hải đã phát hành hải đồ mới là hải đồ IA200 thay cho hải đồ cũ IA-100-23. Thông tin này đã được đưa lên các phương tiện thông tin đại chúng từ tháng 5/2021 tức là trước khi xảy ra tai nạn là 5 tháng. Tuy nhiên trong suốt thời gian này, Chủ tàu và thuyền trưởng tàu TH 19 đã không thực hiện trách nhiệm của mình theo quy định của pháp luật là cập nhật thường xuyên thông tin của đảm bảo hàng hải trong thời gian dài. Hội đồng Trọng tài đã căn cứ các quy định pháp luật về Luật hàng hải, Luật giao thông đường thủy nội địa, Công ước quốc tế về An toàn sinh mạng con người trên biển và Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về phân cấp và đóng phương tiện thủy nội địa xác định việc cập nhật hải đồ là “*nghĩa vụ bắt buộc của người vận chuyển*” là có căn cứ.

Công ty TH và Công ty Bảo hiểm BIDV Hải Dương ký Hợp đồng bảo hiểm tàu thủy nội địa số 122114254/55 ngày 08/01/2021. Trong đó, phạm vi bảo hiểm, điều kiện, điều khoản bảo hiểm, điều khoản loại trừ trách nhiệm bảo theo Quy tắc bảo hiểm thân tàu thủy nội địa và Quy tắc bảo hiểm TNDS chủ tàu nội địa. Tại mục A Điều 6 Loại trừ trách nhiệm bảo hiểm thân tàu – Quy tắc bảo hiểm thân tàu thủy nội địa và Quy tắc Bảo hiểm Trách nhiệm dân sự các bên có thỏa thuận:

“BIC không chịu trách nhiệm bồi thường những tổn thất xảy ra trong thời gian tàu được bảo hiểm, kể cả những tổn thất gây ra trực tiếp bởi những rủi ro được bảo hiểm trong những trường hợp dưới đây:

- 1. Tàu không đủ khả năng hoạt động, không có giấy phép hoạt động hoặc hoạt động ngoài phạm vi qui định, giấy đăng kiểm bị đình chỉ, hết hạn khi đã đến kỳ hạn kiểm tra tàu.*
- 2. Người được bảo hiểm hoặc người thừa hành như: đại lý, đại diện hoặc thuyền trưởng, sĩ quan hoặc thuyền viên có hành động cố ý.*
- 3. Vi phạm lệnh cấm do nhà chức trách ban hành, vi phạm nghiêm trọng luật giao thông hoặc hoạt động kinh doanh trái phép”.*

Như vậy, thỏa thuận “*chỉ khi người được bảo hiểm có hành động cố ý thì BIC mới không chịu trách nhiệm bồi thường*” chỉ là một trong các thỏa thuận của các bên tại Hợp đồng bảo hiểm. Bởi tại Điều 6.A.3 Quy tắc bảo hiểm thân tàu và Quy tắc bảo hiểm trách nhiệm dân sự còn có các quy định về việc BIC không nhận bảo hiểm và không chịu trách nhiệm bồi thường nếu tổn thất xảy ra do những nguyên

nhân khác như: “(1) Tàu không đủ khả năng hoạt động, (2) Vi phạm lệnh cấm do nhà chức trách, vi phạm nghiêm trọng pháp luật giao thông...”. Vì vậy, việc không cập nhật hải đồ chính là nguyên nhân dẫn đến sự cố tàu TH 19 bị mắc cạn và thuộc CÁC khoản loại trừ trách nhiệm bảo hiểm được quy định tại Quy tắc bảo hiểm thân tàu và Quy tắc bảo hiểm trách nhiệm dân sự theo Hợp đồng bảo hiểm mà các bên đã ký kết. Nội dung này không trái với các nguyên tắc của pháp luật Việt Nam và đúng với thỏa thuận của các đương sự.

- Tại Điều 9 Hợp đồng bảo hiểm giữa TH và BIC, các bên cũng thỏa thuận: “*Luật áp dụng trong việc điều chỉnh Hợp đồng bảo hiểm này theo thứ tự ưu tiên áp dụng là Bộ luật Hàng hải, Luật Kinh doanh bảo hiểm, Bộ luật dân sự của nước Cộng Hòa Xã hội chủ nghĩa Việt Nam*”. Vì vậy, Hợp đồng bảo hiểm có thể được điều chỉnh theo quy định của Bộ luật Hàng hải đối với các nội dung về hợp đồng bảo hiểm hàng hải. Các quy định về miễn trách nhiệm đối với Công ty bảo hiểm tại Điều 323 Bộ Luật Hàng hải được các bên tự nguyện thỏa thuận và áp dụng. Do đó, Hội đồng Trọng tài áp dụng quy định trong Điều 323 Bộ luật Hàng hải để giải quyết vụ án liên quan đến tàu TH 19 là tôn trọng quyền tự nguyện thỏa thuận của các Bên trong Hợp đồng bảo hiểm, chứ không phải là tự mở rộng thỏa thuận của các bên như ý kiến của Công ty TH.

Theo quy định tại Điều 323 Bộ luật Hàng hải: “*Người được bảo hiểm không chịu trách nhiệm đối với những tổn thất xảy ra do hành động cố ý hoặc quá cầu thả của người được bảo hiểm*”.

Đối với trường hợp của tàu TH 19, Chủ tàu và thuyền trưởng hoàn toàn nhận thức được việc phải cập nhật hải đồ, hiểu được tầm quan trọng của hải đồ đối với việc đi biển của tàu, nhận thức được hành vi không cập nhật hải đồ có thể dẫn đến việc gây thiệt hại cho tàu và có thể không biết nhưng buộc phải biết về thông tin cập nhật hải đồ, nhưng thực tế chủ tàu và thuyền trưởng đã không thực hiện. Hội đồng Trọng tài xác định: “*Việc không cập nhật hải đồ ít nhất cũng phải bị coi là hành vi quá cầu thả của chủ tàu và thuyền trưởng*” là có căn cứ. Vì vậy, BIC không phải chịu trách nhiệm bảo hiểm đối với tổn thất xảy ra do hành động quá cầu thả của Chủ tàu và thuyền trưởng tàu TH 19 theo quy định tại Điều 323 Bộ luật Hàng hải là đúng pháp luật và tôn trọng thỏa thuận của các bên.

Từ những nhận định trên thấy rằng, Hội đồng trọng tài đã tiến hành thụ lý, giải quyết vụ án đảm bảo nguyên tắc bình đẳng, tự do, tự nguyện thỏa thuận của các bên trong Luật thương mại, Bộ luật dân sự, Bộ luật Hàng hải, Luật Kinh doanh bảo hiểm và trên cơ sở xem xét toàn bộ hồ sơ vụ việc, các điều khoản của Hợp đồng bảo hiểm. Hội đồng Trọng tài đã ra Phán quyết Trọng tài Vụ tranh chấp số 63/22 là đúng theo quy định của pháp luật và đảm bảo Quy tắc tố tụng trọng tài. Các căn cứ đề nghị hủy Phán quyết trọng tài số 63/22 chủ yếu những nhận xét, đánh giá theo quan điểm của nguyên đơn, thuộc nội dung giải quyết tranh chấp, không đưa ra được các tài liệu, chứng cứ là Hội đồng trọng tài đã vi phạm các nguyên tắc cơ bản của pháp luật Việt Nam và tố tụng trọng tài. Do đó, việc Công ty TH yêu cầu hủy Phán quyết trọng tài với lý do theo quy định tại điểm đ khoản 2

Điều 68 Luật Trọng tài thương mại năm 2010 là không có căn cứ để chấp nhận. Vì vậy, không chấp nhận yêu cầu hủy Phán quyết Trọng tài Vụ tranh chấp số 63/22 ngày 29/3/2023 của Công ty TH.

* Về lệ phí: Công ty TH phải chịu lệ phí xét đơn yêu cầu hủy Phán quyết trọng tài theo quy định của pháp luật.

Vì các lẽ trên!

- Căn cứ khoản 2 Điều 31, Điều 414 và Điều 415 Bộ luật Tố tụng dân sự;
- Căn cứ Điều 323 Bộ luật Hàng hải.
- Căn cứ Điều 40, 52 Luật kinh doanh bảo hiểm năm 2010 (*sửa đổi, bổ sung năm 2013*).
- Căn cứ các Điều 3, 4, 7, 21, 46, 60, 61, 68, 69, 71 và 72 Luật Trọng tài Thương mại;
- Căn cứ Điều 14, Điều 15 Nghị quyết 01/2014/NQ-HĐTP ngày 20/3/2014 của Hội đồng Thẩm phán Tòa án nhân dân tối cao về việc hướng dẫn thi hành một số điều của Luật Trọng tài Thương mại;
- Căn cứ Điều 1, Khoản 3 Điều 19, Điều 24, Điều 31, Điều 32 Quy tắc tố tụng trọng tài VIAC.
- Căn cứ Điều 39 Nghị quyết số 326/2016/UBTVQH14 của Ủy ban thường vụ quốc hội quy định về mức thu, miễn, giảm, thu, nộp, quản lý và sử dụng án phí, lệ phí Tòa án.

QUYẾT ĐỊNH

1. Không chấp nhận yêu cầu của Công ty cổ phần Thương mại và Vận tải TH về việc huỷ Phán quyết trọng tài vụ tranh chấp số 63/22 ngày 29/3/2023 của Hội đồng trọng tài thuộc Trung tâm trọng tài quốc tế Việt Nam (VIAC) về việc giải quyết vụ tranh chấp, giữa:

- **Nguyên đơn:** Công ty cổ phần Thương mại và Vận tải TH.

Trụ sở: Số 65 Giải Phóng, khu Bích Nhôi 1, phường MT, thị xã KM, tỉnh Hải Dương.

Đại diện theo pháp luật: Ông Trần Đức L – Giám đốc.

- **Bị đơn:** Tổng Công ty Cổ phần bảo hiểm Ngân hàng Đầu tư và Phát triển Việt Nam.

Địa chỉ trụ sở chính: Tầng 11, Tòa nhà 263 Cầu Giấy, phường Dịch Vọng, quận Cầu Giấy, thành phố Hà Nội.

Đại diện theo pháp luật: Ông Trần Hoài An – Tổng Giám đốc.

2. Về lệ phí: Công ty cổ phần Thương mại và Vận tải TH phải chịu 500.000 đồng (năm trăm nghìn đồng) lệ phí (đã nộp tiền tạm ứng lệ phí theo biên lai số 0001793 ngày 21/6/2023 của Cục thi hành án dân sự Thành phố Hà Nội).

3. Quyết định này là quyết định cuối cùng và có hiệu lực thi hành kể từ ngày ký, các bên đương sự, Hội đồng trọng tài không có quyền khiếu nại, kháng cáo, Viện kiểm sát không có quyền kháng nghị./.

Nơi nhận:

- Các bên đương sự;
- Hội đồng trọng tài VIAC;
- Cục THADS TP. Hà Nội;
- VKSND TP. Hà Nội;
- Lưu hồ sơ.

**TM. HỘI ĐỒNG XÉT ĐƠN YÊU CẦU
THẨM PHÁN- CHỦ TỌA PHIÊN HỌP**

Bùi Đức Bằng