

Bản án số: **244/2023/KDTM - PT.**

Ngày : 17/11/2023

V/v: *Tranh chấp Hợp đồng bảo hiểm*

**NHÂN DANH**

**NƯỚC CỘNG HOÀ XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM**

**TOÀ ÁN NHÂN DÂN THÀNH PHỐ HÀ NỘI**

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

Thẩm phán - Chủ tọa phiên tòa: **Ông Hoàng Minh Thành**

Các Thẩm phán: **Bà Nguyễn Thị Thúy Hạnh**

**Bà Lê Thúy Linh**

Thư ký Toà án nhân dân thành phố Hà Nội ghi biên bản phiên tòa: Bà Dương Thị Huệ.

Đại diện Viện kiểm sát nhân dân Thành phố Hà Nội: Bà Đinh Thị Tuyết Mai – Kiểm sát viên.

Ngày 17 tháng 11 năm 2023, tại trụ sở Toà án nhân dân thành phố Hà Nội, xét xử phúc thẩm, công khai vụ án Kinh doanh thương mại thụ lý số: 210/2023/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 56/2023/KDTM-ST ngày 05/7/2023 của Tòa án nhân dân quận ĐĐ , thành phố Hà Nội đã bị Tổng Công ty cổ phần bảo hiểm PT là bị đơn kháng cáo.

Theo Quyết định đưa vụ án ra xét xử phúc thẩm số 723/2023/QĐ-PT ngày 01/11/2023 và Quyết định hoãn phiên tòa số 737/2023/QĐ-PT ngày 10/11/2023 giữa các đương sự:

- **Nguyên đơn:** Công ty Cổ phần NV

Trụ sở: Số 13-15 đường B4, phường ALĐ, quận 2, TP Hồ Chí Minh

Đại diện theo pháp luật: Ông Chu TL – Giám đốc

Đại diện theo ủy quyền: Ông Phạm Quốc K – Sinh năm 1965

Địa chỉ: Nhà KK02-10 số 378 phố MK, phường VT, quận HBT, Hà Nội

- **Bị đơn:** Tổng Công ty Cổ phần bảo hiểm PT (PT )

Trụ sở: Tầng 21,22 tòa nhà MP Tower, số 229 TS, phường NTS, Q. ĐĐ , Hà Nội

Đại diện theo pháp luật: Bà Nguyễn Thị Hương G – Tổng Giám đốc

Đại diện theo ủy quyền: Ông Nguyễn Hoàng H, Bà Phạm Thị Hồng V, Ông Bùi Phi L, Ông Hoàng Thanh T, Ông Nguyễn Ngọc H

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

Công ty Cổ phần đầu tư thương mại và dịch vụ vận tải AT

Trụ sở: Số 177 đường BĐ, phường TL, quận HB, thành phố Hải Phòng

Đại diện theo pháp luật: Ông Nguyễn Hữu B – Giám đốc

(Tại phiên tòa có mặt: Ông Phạm Quốc K, Ông Nguyễn Hoàng H và Ông Bùi Phi L.

Các đương sự khác vắng mặt)

**NỘI DUNG VỤ ÁN**

***Tại Đơn khởi kiện và các lời khai tại Tòa án, nguyên đơn là Công ty Cổ phần NV do người đại diện theo ủy quyền trình bày:***

Công ty Bảo hiểm PT BT là đơn vị trực thuộc Tổng Công ty Bảo hiểm PT (sau đây gọi tắt là Công ty PT) đã ký Hợp đồng Bảo hiểm thân tàu “VSP” số P-19/BTA/HHA/2101/000003 ngày 25/12/2019 với Công ty cổ phần NV (sau đây gọi tắt là Công ty NV). Theo đó, PT nhận bảo hiểm thân tàu (Vỏ tàu, máy móc, trang thiết bị) cho tàu “VSP” của Công ty NV.

Vào hồi 21 giờ ngày 29/8/2020, tàu VSP chở 211 container hành trình từ cảng CL, NA đi cảng BN, thành phố Hồ Chí Minh.

Vào hồi 0 giờ 18 phút ngày 30/8/2020, khi tàu hành trình ngang khu vực biển Hà Tĩnh, tọa độ 18°28’5N, 106°15’23E, máy chính báo động hơi dầu trong cacte cao, nhiệt độ dầu nhớt tăng cao bất thường đến 63°C. Sĩ quan Máy 3 trực ca đã báo cáo Máy trưởng, Máy trưởng báo cáo Thuyền trưởng cho giảm máy và dừng máy để kiểm tra. Sau khi ngừng máy kiểm tra thấy ổ máy số 7 phát hiện bạc biên bị cháy, cổ biên xước, nếu tiếp tục chạy sẽ gây hư hỏng nặng và không an toàn cho tàu, thuyền viên và hàng hóa.

Đến 16 giờ ngày 31/8/2020 tàu VSP được 02 tàu lai (NH 68 và NH 86) lai từ vị trí sự cố về Nghệ An. Đến 10 giờ ngày 01/9/2020, tàu tiếp tục được 3 tàu lai (NH 68, NH 86, CL 16) lai kéo về cảng CL an toàn lúc 12 giờ cùng ngày.

Ngay sau khi xảy ra sự cố, Công ty NV đã thông báo Công ty PT phối hợp giải quyết, hướng dẫn cứu hộ và chỉ định giám định. Ngày 03/9/2020 giám định của Công ty PT chỉ định là Công ty cổ phần giám định PB (PB) tiến hành giám định nguyên nhân, tình trạng và mức độ tổn thất liên quan đến sự cố máy chính của tàu VSP. Công ty PB đã giám định và đánh giá tổn thất tàu VSP hư hỏng nặng trực cơ máy chính, không thể sửa chữa và phải thay mới.

Công ty PT và Công ty NV đã tiến hành phối hợp giải quyết nhiều lần nhưng chưa có kết quả thống nhất. Ngày 29/9/2020, Công ty NV đã chính thức gửi văn bản số 242/VSC/2020 cùng các hồ sơ giấy tờ cần thiết đến Công ty PT yêu cầu bồi thường toàn bộ tổn thất tàu VSP.

Ngày 06/11/2020, Công ty PT có văn bản số 1364/2020/CV/BTA-HHA, theo đó Công ty PT tiếp tục thông báo phạm vi bảo hiểm “Với nguyên nhân ẩn tỳ vật liệu của trực cơ” Công ty PT sẽ bồi thường tất cả các chi phí sửa chữa, khắc

phục, thay thế nhưng loại trừ chi phí thay thế trực cơ, các chi phí liên quan đến tiền ăn và lương thuyền viên được tính một phần theo điều khoản bảo hiểm thời hạn thân tàu.” Công ty PT đã thừa nhận trách nhiệm bồi thường các tổn thất do sự cố ngày 30/8/2020 của tàu VSP nhưng yêu cầu Công ty NV phải cung cấp đủ hóa đơn, hợp đồng thay thế sửa chữa. Đồng thời Công ty PT cũng xác nhận trách nhiệm bồi thường các chi phí khảo sát, kiểm tra, chi phí cứu hộ, chi phí liên quan đến tiền lương, tiền ăn của thuyền viên, số tiền đã có đầy đủ chứng từ hóa đơn cung cấp cho Công ty PT là 1.194.043.160 đồng.

Ngày 14/11/2020, Công ty NV có văn bản số 311/VSC/2020 gửi Công ty PT đề nghị xem xét giải quyết bồi thường bằng tiền, không phải bằng hình thức sửa chữa, để Công ty NV sớm ổn định hoạt động sản xuất kinh doanh.

Ngày 28/12/2020, Công ty PT có văn bản số 1783/2020/CV/BTA-HHA trả lời văn bản số 311/VSC/2020, theo đó Công ty PT viện lý do Luật Kế toán, Luật Thuế và các quy định về hóa đơn chứng từ của Việt Nam hiện hành, Công ty PT chỉ giải quyết bồi thường khi có đủ hóa đơn chứng từ sửa chữa, mà không chấp nhận bồi thường bằng tiền như yêu cầu của Công ty NV .

Trên cơ sở chứng thư giám định của PB và các báo giá sửa chữa nhận được của các đơn vị sửa chữa trong nước, Công ty NV đã yêu cầu Công ty cổ phần giám định Thái Bình Dương (PICO) tiến hành đánh giá độc lập, tư vấn chi phí hợp lý khắc phục sự cố tàu VSP .

Công ty PICO đưa ra tổng chi phí hợp lý thấp nhất khắc phục toàn bộ tổn thất tàu VSP với phương án thay thế trực cơ (chi phí trực cơ: 11.080.021.713 đồng) với tổng chi phí chưa VAT là 21.764.196.092 đồng. Như vậy tổng chi phí hợp lý để khắc phục sự cố tàu VSP xảy ra ngày 30/8/2020 là 22.958.239.252 đồng.

Vì vậy nguyên đơn yêu cầu Tòa án giải quyết buộc bị đơn phải bồi thường bảo hiểm khắc phục sự cố của tàu VSP ngày 30/8/2020 với số tiền là:

- Chi phí lai dắt, cứu hộ, kiểm tra (đã có chứng từ): 1.194.043.160 đồng (1).
- Chi phí sửa chữa hợp lý thấp nhất theo đánh giá khách quan, độc lập của PICO là: 21.764.196.092 đồng (2).
- Trừ chi phí thay mới trực máy chính là: 11.080.021.713 đồng (3).
- Khấu trừ theo hợp đồng: 30.000.000 đồng (4).

Tổng cộng: 11.848.217.539 đồng (1 +2 – 3 – 4).

***Tại bản tự khai ngày 06/8/2022 và các lời khai trong quá trình giải quyết vụ án, bị đơn là Tổng Công ty Cổ phần bảo hiểm PT (PT) do người đại diện theo ủy quyền trình bày:***

Ngày 25/12/2019, Công ty Bảo hiểm PT BT - Chi nhánh trực thuộc Tổng Công ty cổ phần Bảo hiểm PT - PT đã ký Hợp đồng Bảo hiểm thân tàu “VSP” số P-19/BTA/HHA/2101/000003 với Công ty cổ phần NV . Công ty PT BT đã cấp Giấy chứng nhận bảo hiểm thân tàu số P-19/BTA/HHA/2101/000003 ngày 25/12/2019 cho Công ty NV . Đối tượng được bảo hiểm là Thân tàu (Vỏ tàu, máy móc, trang thiết bị) cho tàu “VSP” của Công ty NV . Giá trị bảo hiểm/số tiền bảo hiểm khai báo là 40.000.000.000 đồng. Phí bảo hiểm 12 tháng là 212.960.000 đồng

+ 10% VAT. Tổng phí bảo hiểm thanh toán là 234.256.000 đồng. Thời hạn bảo hiểm từ 0 giờ ngày 04/01/2020 đến 23 giờ 59 phút ngày 03/01/2021 theo giờ Việt Nam. Mức khấu trừ sửa chữa nước ngoài 5.000 USD/vụ tổn thất, sửa chữa trong nước 30.000.000 đồng/vụ tổn thất.

Quá trình tổn thất và giải quyết khiếu nại bồi thường:

Ngày 01/9/2020, Công ty PT nhận được thông báo tổn thất sự cố máy chính của tàu VSP. Căn cứ Hợp đồng bảo hiểm và Luật kinh doanh bảo hiểm, Công ty PT đã chỉ định Công ty cổ phần giám định PB (PB) giám định cho các tổn thất được bảo hiểm trên tàu VSP.

Tại Báo cáo giám định số 20210574/HCM ngày 14/10/2020, Công ty PB đã sơ bộ nhận định: nguyên nhân gây ra sự cố máy chính của tàu VSP là do cổ biên số 7 bị khuyết tật ẩn tỳ vật liệu. Sau một thời gian, vết nứt phát triển thì bề mặt bên trong của bạc biên và cổ biên bị mòn, khe hở giữa cổ biên và bạc biên lớn quá mức, gây ra toàn bộ hư hỏng của máy móc chính.

Ngày 29/9/2020, Công ty NV đã gửi Văn bản số 242/VSC/2020 đến Công ty PT yêu cầu bồi thường toàn bộ tổn thất tàu VSP với số tiền là 32.880.095.115 đồng. Trong đó Công ty NV đề nghị chọn hình thức Unrepair (tức là bồi thường bằng tiền) do chi phí sửa chữa khắc phục sự cố là quá lớn.

Ngày 06/11/2020 Công ty PT đã có Công văn số 1364/2020/CV/BTA-HHA gửi Công ty NV về việc giải quyết bồi thường sự cố máy chính tàu VSP với nội dung: với nguyên nhân ẩn tỳ vật liệu của trục cơ thì Công ty PT sẽ bồi thường tất cả những chi phí sửa chữa, khắc phục, thay thế nhưng loại trừ chi phí thay thế trục cơ, các chi phí liên quan đến tiền ăn và lương thuyền viên được tính một phần theo điều khoản bảo hiểm thời hạn thân tàu (TTC 01/11/95) và giảm trừ tỷ lệ phân bổ tổn thất chung theo quy định... Tất cả các khoản chi phí trên sẽ được thanh toán sau khi Công ty NV đã thực hiện xong các công việc sửa chữa, khắc phục, thay thế và cung cấp cho Công ty PT các hóa đơn, chứng từ liên quan theo quy định pháp luật được Công ty PB tập hợp và tính toán. Cho đến nay thì Công ty NV đã thực hiện một số công việc và cung cấp hóa đơn chứng từ cho Công ty PB với số tiền sau khi được Công ty PB giám định và điều chỉnh là 1.194.043.160 đồng.

Ngày 14/11/2020, Công ty NV gửi Công văn số 311/VSC/2020 phúc đáp Công văn số 1364 đề nghị giải quyết bồi thường sự cố máy chính tàu VSP theo hình thức Unrepair, không phải hình thức sửa chữa.

Ngày 28/12/2020, Công ty PT có Công văn số 1783/2020/CV/BTA-HHA về việc giải quyết bồi thường sự cố máy chính tàu VSP như sau: Căn cứ báo cáo giám định, các chi phí bao gồm: chi phí khảo sát, kiểm tra trục máy chính của Dongil và kiểm tra vết nứt trục của Goltens, chi phí cứu hộ, chi phí liên quan đến tiền lương, tiền ăn thuyền viên Công ty PT đang xem xét và giải quyết bồi thường theo quy định. Các chi phí khiếu nại còn lại: đến thời điểm hiện tại Công ty PT vẫn chưa nhận được thông báo của Công ty NV về kế hoạch sửa chữa, khắc phục sự cố cũng như không nhận được hóa đơn, chứng từ sửa chữa có liên quan theo quy định. Do vậy Công ty PT không có cơ sở xem xét và giải quyết bồi thường đối với những chi phí

này. Trên cơ sở Luật Kế toán, Luật Thuế, các quy định về hóa đơn chứng từ của Việt Nam hiện hành, Công ty PT chỉ xem xét giải quyết bồi thường các chi phí hợp lý, có đầy đủ hóa đơn chứng từ theo quy định và thuộc phạm vi bảo hiểm theo đúng quy tắc/hợp đồng bảo hiểm đã ký giữa hai bên. Vì vậy Công ty PT không đồng ý giải quyết bồi thường các chi phí theo hình thức Unrepair Damage như khiếu nại của Công ty NV .

Ý kiến của Công ty PT đối với yêu cầu khởi kiện của Công ty NV :

Trong vụ việc này, Công ty NV đã không thực hiện đúng quy định trong Hợp đồng bảo hiểm thân tàu số P-19/BTA/HHA/2101/000003 ngày 25/12/2019 về hình thức bồi thường dẫn đến tranh chấp. Theo thỏa thuận trong Hợp đồng bảo hiểm thân tàu, hai bên đã thỏa thuận lựa chọn hình thức bồi thường là sửa chữa tàu khi xảy ra sự cố. Và căn cứ vào các hóa đơn, chứng từ liên quan đến chi phí khắc phục sự cố thì Công ty PT sẽ giải quyết bồi thường trong 30 ngày kể từ ngày nhận được đầy đủ hồ sơ khiếu nại hợp lệ. Việc hai bên thỏa thuận khắc phục sự cố bằng hình thức sửa chữa tàu là hoàn toàn phù hợp với khoản 1 Điều 47 Luật kinh doanh bảo hiểm năm 2013. Theo Hợp đồng bảo hiểm thân tàu số P-19/BTA/HHA/2101/000003 ngày 25/12/2019 thì hai bên hoàn toàn không thỏa thuận chọn hình thức bồi thường bằng tiền. Do đó, việc Công ty NV đề nghị Công ty PT giải quyết bồi thường sự cố máy chính tàu VSP theo hình thức bồi thường bằng tiền là không có cơ sở để chấp nhận.

Trong đơn khởi kiện, Công ty NV có viện dẫn khoản 2 Điều 47 Luật kinh doanh bảo hiểm năm 2013: trong trường hợp doanh nghiệp bảo hiểm và bên mua bảo hiểm không thỏa thuận được về hình thức bồi thường thì việc bồi thường sẽ được thực hiện bằng tiền. Việc Công ty NV viện dẫn điều luật trên vào trong trường hợp tổn thất này là không đúng. Vì hai bên đã có thỏa thuận về hình thức bồi thường sửa chữa tàu, mà không phải là hai bên không có thỏa thuận về hình thức bồi thường.

Đến thời điểm này, Công ty PT thấy rằng chỉ có số tiền 1.194.043.160 đồng mà Công ty PB đã tính toán căn cứ trên các hóa đơn, chứng từ hợp lệ là có cơ sở để chấp nhận bồi thường. Đối với các khoản tiền khác mà nguyên đơn yêu cầu trong đơn khởi kiện, Công ty PT thấy rằng không có cơ sở để chấp nhận. Vì vậy đề nghị Tòa án không chấp nhận yêu cầu Công ty NV đòi Công ty PT bồi thường số tiền 11.848.217.539 đồng đối với tổn thất của tàu VSP .

Đối với số tiền 1.194.043.160 đồng có hóa đơn, chứng từ hợp lệ, phía bị đơn vẫn chưa thanh toán cho nguyên đơn do quy định khi giải quyết bồi thường bảo hiểm, bên được bảo hiểm phải xác nhận đồng ý và cam kết không có khiếu nại thì bên bảo hiểm mới thanh toán nên bị đơn chưa thanh toán được cho nguyên đơn.

***Người có quyền lợi, nghĩa vụ liên quan Công ty cổ phần ĐTTM và DVVT AT (sau đây gọi tắt là Công ty AT)*** hiện không còn hoạt động tại địa chỉ đăng ký kinh doanh, người đại diện theo pháp luật của Công ty là ông Nguyễn Hữu B hiện cũng không còn sinh sống tại nơi đăng ký hộ khẩu thường trú, không rõ ở đâu, Tòa án đã tổng đạt niêm yết các văn bản tố tụng cho đại diện người liên quan theo quy định của pháp luật.

*Tại bản án kinh doanh thương mại sơ thẩm số 56/2023/KDTM-ST ngày 05/7/2023 của Tòa án nhân dân quận ĐĐ đã quyết định:*

1. Chấp nhận yêu cầu khởi kiện của Công ty cổ phần NV đối với Tổng Công ty cổ phần Bảo hiểm PT (PT).

2. Buộc Tổng Công ty cổ phần Bảo hiểm PT (PT) phải bồi thường cho Công ty cổ phần NV số tiền bảo hiểm đối với thiệt hại của tàu VSP là 11.848.217.539 đồng (Mười một tỷ tám trăm bốn mươi tám triệu hai trăm mười bảy nghìn năm trăm ba mươi chín đồng).

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

Không đồng ý với bản án sơ thẩm, PT kháng cáo bản án với lý do: Quyết định của bản án sơ thẩm là không có căn cứ theo đúng thỏa thuận của các bên trong hợp đồng bảo hiểm, áp dụng chưa chính xác các căn cứ pháp luật và sử dụng chứng thư tư vấn làm kết quả giám định là không khách quan, gây ảnh hưởng nghiêm trọng đến quyền và lợi ích hợp pháp của PT. Bị đơn kháng cáo đề nghị Tòa án cấp phúc thẩm xem xét lại toàn bộ nội dung vụ án, không chấp nhận yêu cầu khởi kiện của Công ty Cổ phần NV.

*Tại Tòa án cấp phúc thẩm và tại phiên tòa phúc thẩm:*

Nguyên đơn và bị đơn đã được Tòa án tạo điều kiện để thỏa thuận giải quyết vụ án nhưng các bên không thỏa thuận được và đề nghị Tòa án giải quyết theo quy định. Các bên không xuất trình thêm tài liệu, chứng cứ mới.

- Người kháng cáo là Tổng Công ty Cổ phần Bảo hiểm PT (PT) trình bày:

Hợp đồng bảo hiểm hai bên ký kết quy định rõ khi xảy ra sự cố thì phải sửa chữa (quy định tại Điều 6.3 và 6.4 của hợp đồng bảo hiểm) tức là khắc phục sự cố chứ không quy định bồi thường bằng tiền. Việc nguyên đơn đề nghị áp dụng Điều 47 Luật kinh doanh bảo hiểm là bồi thường bằng tiền là không phù hợp vì hợp đồng đã quy định hình thức là sửa chữa và nộp lại hóa đơn, chứng từ cho bị đơn để xem xét bồi thường.

Trong quá trình làm thủ tục bồi thường bảo hiểm thì nguyên đơn đã tự ý bán tàu vào ngày 13/10/2020 cho Công ty AT (bàn giao tàu vào ngày 14/10/2020) làm bị đơn mất quyền thu hồi tài sản nếu phải bồi thường. Báo cáo giám định của Công ty PB là đúng và có căn cứ, có nội dung sửa chữa, khắc phục sự cố và nguyên đơn không khiếu nại, thắc mắc gì.

Chứng thư tư vấn của PICO không phải là báo cáo giám định tồn thất để làm căn cứ bồi thường.

Theo Điều 46 Luật kinh doanh bảo hiểm và Điều 6.4 của hợp đồng bảo hiểm thì bị đơn chỉ chấp nhận thanh toán bảo hiểm cho nguyên đơn với số tiền 1.194.043.160 đồng là số tiền có hóa đơn, chứng từ. Còn các yêu cầu khác của nguyên đơn, bị đơn không chấp nhận. Đề nghị Tòa án cấp phúc thẩm không chấp nhận yêu cầu khởi kiện của nguyên đơn.

- Nguyên đơn là Công ty Cổ phần NV trình bày:

Tồn thất của tàu VSP là có thật và đủ điều kiện được bảo hiểm. Kết luận của Công ty giám định PB là đúng và không bắt buộc phải sửa chữa tàu. Công ty NV là chủ tàu nên có quyền bán tàu, vì Công ty không thể có hơn 10 tỷ để thay thế trực cơ mới. Việc bán tàu này không xâm phạm gì đến quyền lợi của bị đơn do đã có kết

quận của cơ quan giám định cho nguyên đơn chỉ định. Đây là tổn thất bộ phận của tàu chứ không phải toàn bộ tàu nên việc nguyên đơn bán tàu không ảnh hưởng gì đến việc bị đơn cho rằng phải thu hồi tài sản khi thanh toán bảo hiểm.

Theo quy định tại Điều 47 Luật kinh doanh bảo hiểm thì nếu các bên không thỏa thuận được về hình thức bồi thường thì áp dụng hình thức bồi thường là thanh toán bằng tiền. Điều 6.3 của hợp đồng không phải quy định về hình thức bồi thường là sửa chữa mà là mở rộng quyền của người được bảo hiểm. Vì vậy, đề nghị Tòa án áp dụng Điều 21 Luật kinh doanh bảo hiểm để giải thích các nội dung chưa rõ theo hướng có lợi cho người được bảo hiểm. Từ những phân tích trên, đề nghị Hội đồng xét xử giữ nguyên bản án sơ thẩm.

- Đại diện Viện kiểm sát nhân dân thành phố Hà Nội có quan điểm:

Về việc chấp hành pháp luật: Quá trình giải quyết vụ án, những người tiến hành tố tụng đã chấp hành đúng quy định của pháp luật, những người tham gia tố tụng đã thực hiện đầy đủ quyền và nghĩa vụ của mình.

Về nội dung kháng cáo:

Theo hợp đồng bảo hiểm thì không có điều khoản nào quy định mọi sự kiện bảo hiểm phải thực hiện bằng sửa chữa nên bị đơn từ chối thanh toán bằng tiền là không phù hợp Điều 47 Luật kinh doanh bảo hiểm. Theo chứng thư của PICO thì chi phí khắc phục sự cố thấp nhất là 21.764.196.092 đồng và Tòa án sơ thẩm khấu trừ các khoản để xác định trách nhiệm bồi thường của bị đơn 11.848.217.539 đồng là có căn cứ.

Tuy nhiên, do Công ty NV đã bán tàu VSP cho Công ty AT mà không báo cho bị đơn và theo Khoản 3 Điều 47 khi bồi thường cho nguyên đơn, thì bị đơn có quyền thu hồi tài sản bị thiệt hại sau khi đã thay thế hoặc bồi thường toàn bộ. Cấp sơ thẩm không xét việc bán tài sản mà nguyên đơn nên cần phải sửa án sơ thẩm theo phương án đối trừ số tiền bảo hiểm mà Tòa án sơ thẩm đã chấp nhận với số tiền mà nguyên đơn đã bán tàu, cụ thể là: 11.848.217.539 đồng – 4.000.000.000 đồng = 7.848.217.539 đồng.

### **NHẬN ĐỊNH CỦA TÒA ÁN:**

Sau khi nghiên cứu các tài liệu có trong hồ sơ vụ án đã được thẩm tra tại phiên tòa và căn cứ vào kết quả tranh luận tại phiên tòa, Hội đồng xét xử nhận định như sau:

#### **[1]. Về tố tụng:**

Xét thấy, đơn kháng cáo của bị đơn là Tổng Công ty Cổ phần bảo hiểm PT (Sau đây gọi tắt là PT) nằm trong thời hạn luật định và đã nộp tiền tạm ứng án phí nên Tòa nhân dân thành phố Hà Nội thụ lý và giải quyết vụ án theo trình tự phúc thẩm là đúng thẩm quyền.

Về thẩm quyền giải quyết tranh chấp: Tranh chấp giữa các đương sự là tranh chấp hợp đồng bảo hiểm. Bị đơn là PT có trụ sở tại: Tòa nhà MIPEC Tower, số 229 Tây Sơn, quận Đống Đa, Hà Nội. Căn cứ khoản 1 Điều 30, điểm b khoản 1 Điều 35, điểm

a khoản 1 Điều 39 Bộ luật tố tụng dân sự thì Tòa án nhân dân quận ĐĐ giải quyết vụ án theo trình tự sơ thẩm là đúng thẩm quyền.

Trong vụ án này, Tòa án cấp sơ thẩm xác định Công ty Cổ phần đầu tư thương mại và dịch vụ vận tải AT là người có quyền lợi, nghĩa vụ liên quan. Tuy nhiên, Hội đồng xét xử phúc thẩm nhận thấy cả nguyên đơn và bị đơn không bên nào có yêu cầu hủy bỏ việc mua bán tàu “VSP” giữa Công ty NV và Công ty AT. Bản án sơ thẩm cũng không quyết định gì về nghĩa vụ của Công ty AT nên theo Điều 68,77 Bộ luật tố tụng dân sự thì Công ty AT chỉ là nhân chứng trong vụ án này. Tòa án phúc thẩm đã gửi giấy triệu tập 02 lần nhưng công ty AT không đến nên Hội đồng xét xử tiến hành xét xử phúc thẩm vắng mặt Công ty AT.

**[2]. Về nội dung:**

Sau khi xét xử sơ thẩm, PT kháng cáo toàn bộ bản án sơ thẩm với lý do sau: Quyết định của bản án sơ thẩm là không có căn cứ theo đúng thỏa thuận của các bên trong hợp đồng bảo hiểm, áp dụng chưa chính xác các căn cứ pháp luật và sử dụng chứng thư tư vấn làm kết quả giám định là không khách quan, gây ảnh hưởng nghiêm trọng đến quyền và lợi ích hợp pháp của PT. Bị đơn kháng cáo đề nghị Tòa án cấp phúc thẩm xem xét lại toàn bộ nội dung vụ án, không chấp nhận yêu cầu khởi kiện của Công ty Cổ phần NV.

Xét kháng cáo của Công ty PT, Hội đồng xét xử phúc thẩm thấy:

Ngày 25/12/2019 Công ty NV là chủ sở hữu tàu “VSP” đã ký Hợp đồng Bảo hiểm thân tàu “VSP” số P-19/BTA/HHA/2101/000003 với Công ty Bảo hiểm PT BT là đơn vị trực thuộc Tổng Công ty Bảo hiểm PT. Theo đó, PT nhận bảo hiểm thân tàu (Vỏ tàu, máy móc, trang thiết bị) cho tàu “VSP” với nội dung: Công ty NV đồng ý tham gia bảo hiểm và PT đồng ý nhận bảo hiểm thân tàu (Vỏ tàu, máy móc, trang thiết bị) cho tàu “VSP”. Điều kiện và điều khoản bảo hiểm (theo điều 23 của hợp đồng bảo hiểm). Thời hạn bảo hiểm từ 0 giờ ngày 04/01/2020 đến 23 giờ 59 phút ngày 03/01/2021 theo giờ Việt Nam. Giá trị bảo hiểm/số tiền bảo hiểm khai báo là 40.000.000.000 đồng. Phí bảo hiểm 12 tháng là 212.960.000 đồng + 10% VAT. Tổng phí bảo hiểm thanh toán là 234.256.000 đồng. Mức khấu trừ sửa chữa nước ngoài 5.000 USD/vụ tổn thất, sửa chữa trong nước 30.000.000 đồng/vụ tổn thất. Ngoài ra, hợp đồng còn ghi nhận các thỏa thuận khác của các bên.

Cùng ngày 25/12/2019 Công ty NV được PT cấp Giấy chứng nhận bảo hiểm thân tàu số P-19/BTA/HHA/2101/000003

Thấy rằng: Việc ký hợp đồng bảo hiểm giữa Công ty NV và PT là tự nguyện, đúng thẩm quyền, nội dung và hình thức hợp đồng phù hợp với quy định của Luật kinh doanh bảo hiểm nên phát sinh hiệu lực pháp luật.



Về sự kiện pháp lý phát sinh yêu cầu bảo hiểm của Công ty NV :

Vào hồi 0giờ 18phút ngày 30/8/2020, khi tàu “VSP ” hành trình ngang khu vực biển Hà Tĩnh, tọa độ 18°28’5N, 106°15’23E thì xảy ra sự cố máy chính báo động hơi dầu trong cacte cao, nhiệt độ dầu nhớt tăng cao bất thường đến 63°C. Sĩ quan Máy 3 trực ca đã báo cáo Máy trưởng, Máy trưởng báo cáo Thuyền trưởng cho giảm máy và dừng máy để kiểm tra. Sau khi ngừng máy kiểm tra thấy ổ máy số 7 phát hiện bạc biên bị cháy, cổ biên xước, nếu tiếp tục chạy sẽ gây hư hỏng nặng và không an toàn cho tàu, thuyền viên và hàng hóa nên thuyền trưởng đã quyết định dừng tàu, báo cáo cho chủ tàu và Công ty bảo hiểm đồng thời lập kháng nghị hàng hải theo đúng quy định.

Đến 16giờ ngày 31/8/2020 tàu “VSP ” được 02 tàu lai (NH 68 và NH 86) lai từ vị trí sự cố về Nghệ An. Đến 10giờ ngày 01/9/2020, tàu được lai kéo về cảng CL an toàn lúc 12 giờ cùng ngày.

Thấy rằng, tàu “VSP ” gặp sự cố trong thời hạn bảo hiểm và đã được Công ty NV thông báo cho PT đúng quy định nên cần xem xét các điều kiện hưởng bảo hiểm của Công ty NV đối với tàu “VSP ” và nghĩa vụ thanh toán bảo hiểm của PT .

Về sự kiện pháp lý, PT xác nhận ngày 01/9/2020 (ngay sau khi tàu gặp sự cố) thì PT đã nhận được thông báo tổn thất về sự cố máy chính của tàu “VSP ”.

Theo quy định tại Điều 48 Luật kinh doanh bảo hiểm, PT đã tiến hành chỉ định Công ty Công ty Cổ phần giám định PB (PB ) giám định cho các tổn thất được bảo hiểm trên tàu “VSP ”. Về việc chỉ định Công ty giám định PB , Công ty NV không có ý kiến thắc mắc, khiếu nại gì các báo cáo, kết luận của Công ty Giám định PB . (PB )

Ngay sau đó, ngày 07/9/2020 Công ty PB đã có Báo cáo giám định sơ bộ về sự cố để đánh giá sơ bộ về sự cố, chi phí khắc phục với nội dung: Công ty PB tiếp tục theo dõi quá trình khắc phục sự cố, thu thập hồ sơ, giấy tờ liên quan sau sự cố, đưa ra nhận định, nguyên nhân sự cố sớm nhất. Đồng thời tại báo cáo giám định này cũng lưu ý: Chủ tàu lưu giữ các chi tiết thay ra để cơ quan bảo hiểm xem xét nếu thuộc phạm vi bảo hiểm.

Đến ngày 29/9/2020 Công ty NV có Thư yêu cầu bồi thường gửi PT với số tiền yêu cầu bồi thường là 32.880.095.115 đồng

Ngày 14/10/2020, Công ty PB có Báo cáo giám định với nhận định sơ bộ nguyên nhân gây ra sự cố máy chính của tàu “VSP ” là do cổ biên số 7 bị khuyết tật ẩn tỳ vật liệu. Sau một thời gian, vết nứt phát triển thì bề mặt bên trong của bạc biên và cổ biên bị mòn, khe hở giữa cổ biên và bạc biên lớn quá mức, gây ra toàn bộ hư hỏng của máy móc chính.

Đến ngày 06/11/2020, PT đã có Văn bản số 1364 gửi Công ty NV với nội dung: khẳng định nguyên nhân tổn thất là do cổ biên số 7 bị khuyết tật ẩn tỳ vật liệu và PT sẽ bồi thường tất cả những chi phí sửa chữa, khắc phục, thay thế nhưng loại trừ chi phí thay thế trực cơ, các chi phí liên quan đến tiền ăn và tiền lương thuyền viên được tính một phần theo điều khoản bảo hiểm thời hạn thân tàu và giảm trừ tỷ lệ phân bổ tổn thất chung theo quy định. Tuy nhiên, các khoản chi phí này sẽ được

thanh toán sau khi Công ty NV thực hiện xong các công việc sửa chữa, khắc phục, thay thế và cung cấp cho PT các hóa đơn, chứng từ liên quan được Công ty PB tập hợp và tính toán. Đến thời điểm hiện nay, Công ty NV đã thực hiện một số công việc và cung cấp hóa đơn chứng từ với số tiền là 1.194.043.160 đồng. Nếu Công ty không bổ sung thêm các chứng từ, hóa đơn thì PT sẽ bồi thường những chi phí khắc phục sự cố hợp lý theo đánh giá của Công ty PB đúng quy tắc và hợp đồng bảo hiểm.

Tuy nhiên, trước đó, **vào ngày 13/10/2020** khi đang trong quá trình Công ty NV yêu cầu PT thực hiện nghĩa vụ bảo hiểm đối với tàu “VSP” thì Công ty NV đã bán toàn bộ tàu “VSP” cho Công ty Cổ phần đầu tư thương mại và dịch vụ vận tải AT .

Theo hợp đồng thanh lý tàu biển số 1209 ngày 13/10/2020 được ký giữa Công ty NV và Công ty AT thể hiện Công ty NV đã bán cho Công ty AT (mua đứt, bán đoạn) tàu “VSP” với giá 4.000.000.000 đồng.

Như vậy, tính đến trước ngày 13/10/2020, Công ty NV đã ngừng việc sửa chữa tàu “VSP” và đến ngày 13/10/2020 đã bán toàn bộ tàu cho Công ty AT .

Tuy nhiên, sau khi nhận được Công văn số 1364 ngày 06/11/2020 của PT thì Công ty NV không đồng ý với mức bồi thường là 1.194.043.160 đồng của PT và tiếp tục có Công văn số 338 ngày 24/12/2020 gửi PT với nội dung đề nghị PT đưa ra con số bồi thường cụ thể và trong thời hạn 10 ngày (kể từ ngày 24/12/2020) nếu không thì Công ty NV sẽ chỉ định đơn vị khác để đánh giá chi phí hợp lý và được coi là PT mặc nhiên đồng ý với kết quả đánh giá của đơn vị này.

Sau đó, ngày 27/01/2021, Công ty Cổ phần giám định Thái Bình Dương đã có Chứng thư tư vấn số M21 -0107 theo yêu cầu của Công ty NV . Theo đó, Công ty Thái Bình Dương căn cứ vào báo giá sửa chữa của 03 Công ty là: Công ty TNHH MTV đóng tàu và công nghiệp Hàng Hải Sài Gòn với số tiền là 23.547.070.158 đồng, Công ty TNHH cơ khí Văn Ngòi với số tiền là: 23.822.110.409 đồng và Công ty TNHH DBK Việt Nam với số tiền là 24.198.614.680 đồng. Tuy nhiên, sau khi hiệu chỉnh, báo giá sửa chữa và đánh giá của Công ty Thái Bình Dương các chi phí liên quan và phát sinh trong quá trình đưa tàu về xưởng của từng đơn vị sửa chữa ở 3 khu vực khác nhau, Công ty Thái Bình Dương đánh giá chọn đơn vị sửa chữa là Công ty TNHH DBK Việt Nam với chi phí 21.764.196.092 đồng để khắc phục sự cố trong vụ này là hợp lý và kinh tế nhất. Đồng thời Công ty Thái Bình Dương cũng đã có “Kết luận” với nội dung “Chúng tôi cung cấp bản “*Báo Cáo Tư Vấn*” này đến Quý Công Ty, cùng các ý kiến đánh giá của chúng tôi về chi phí hợp lý phục vụ việc khắc phục sự cố nêu trên, tin rằng Quý Công ty có đủ dữ liệu để xem xét và giải quyết các vấn đề liên quan”.

Trên cơ sở chứng thư tư vấn của Công ty Cổ phần giám định Thái Bình Dương. Công ty NV đã ra văn bản yêu cầu Công ty PJCO thanh toán số tiền là 11,8 tỷ và bị Công ty PJCO từ chối nên đã khởi kiện đến Tòa án.

Xem xét thỏa thuận tại hợp đồng bảo hiểm, thấy:

Theo quy định tại mục 6.3 điều 6 hợp đồng bảo hiểm, các bên thỏa thuận: Bên A (Công ty NV ) có quyền lựa chọn xưởng sửa chữa tàu và được sự đồng ý của

bên B (PT) trong các trường hợp xét thấy cần thiết thì bên A phải tạo mọi điều kiện để bên B cử cán bộ theo dõi và giám sát việc sửa chữa. Trường hợp tai nạn thuộc trách nhiệm bảo hiểm, tùy từng trường hợp cụ thể bên B sẽ xem xét tạm ứng sửa chữa hoặc bảo lãnh (nếu cần thiết).

Như vậy, các bên đã thỏa thuận lựa chọn hình thức bồi thường khi xảy ra sự cố là sửa chữa tàu (không phải là bồi thường bằng tiền). Thỏa thuận về hình thức bồi thường này được quy định tại Khoản 1 Điều 47 Luật kinh doanh bảo hiểm (Sửa chữa tài sản bị thiệt hại).

Tại Mục 6.4.1 Điều 6 của Hợp đồng bảo hiểm cũng quy định về hồ sơ khiếu nại bao gồm: Biên bản giám định tổn thất, các hóa đơn, chứng từ liên quan đến chi phí khắc phục sự cố.

Như vậy, theo quy định nêu trên thì khi xảy ra sự cố thì Công ty NV phải thực hiện việc sửa chữa tàu và gửi hóa đơn, chứng từ liên quan đến việc sửa chữa cho PT để làm căn cứ thanh toán bảo hiểm. Tuy nhiên, đang trong quá trình tiến hành yêu cầu đòi bảo hiểm thì Công ty NV đã bán đứt tàu “VSP” cho Công ty AT mà không thông báo trước khi bán cũng như được sự đồng ý của PT và việc mua bán là trực tiếp không qua đấu giá. Vì vậy, mặc dù đến thời điểm ngày 06/11/2020, PT đã có văn bản phản hồi Công ty NV với nội dung PT sẽ bồi thường tất cả những chi phí sửa chữa, khắc phục, thay thế ... Tuy nhiên, các khoản chi phí này sẽ được thanh toán sau khi Công ty NV thực hiện xong các công việc sửa chữa, khắc phục, thay thế và cung cấp cho PT các hóa đơn, chứng từ liên quan được Công ty PB tập hợp và tính toán nhưng Công ty NV mới chỉ cung cấp hóa đơn chứng từ với số tiền là 1.194.043.160 đồng và không thể cung cấp thêm các hóa đơn chứng từ khác do đã bán đứt tàu cho Công ty AT.

Vì vậy, Hội đồng xét xử phúc thẩm thấy rằng việc bán đứt tàu cho Công ty AT của Công ty NV khi Công ty NV chưa hoàn tất thủ tục yêu cầu PT thanh toán bảo hiểm (là tiền sửa chữa tàu phù hợp) hoàn toàn là do lỗi của Công ty NV dẫn đến PT không có căn cứ chính xác để xác định số tiền sửa chữa tàu cần phải thanh toán cho Công ty NV theo thỏa thuận.

Về việc Công ty NV căn cứ vào Chứng thư tư vấn của Công ty Thái Bình Dương để làm căn cứ khởi kiện, thấy rằng:

Theo Điều 48 Luật kinh doanh bảo hiểm quy định đơn vị chỉ định giám định là doanh nghiệp bảo hiểm (PT). Tuy nhiên, do Công ty NV đã bán đứt tàu cho Công ty AT nên Công ty NV không cung cấp đầy đủ hóa đơn chứng từ về việc sửa chữa tàu cho PT. Vì vậy, PT chưa thể hoàn tất và ấn định số tiền bảo hiểm để thông báo cho NV ngoại trừ xác nhận Công ty NV đã cung cấp hóa đơn chứng từ sửa chữa với số tiền 1.194.043.160 đồng và Công ty NV không đồng ý nên mới chỉ định Công ty Thái Bình Dương

Tuy nhiên, Chứng thư tư vấn của công ty Thái Bình Dương ngày 27/01/2021 (ban hành sau khi Công ty NV bàn giao tàu cho Công ty AT hơn 3 tháng) chỉ căn cứ vào các báo giá sửa chữa của Công ty TNHH MTV đóng tàu và công nghiệp Hàng Hải Sài Gòn, Công ty TNHH cơ khí Văn Ngói và Công ty TNHH DBK Việt Nam

để hiệu chỉnh, đánh giá và xác định Công ty DBK Việt Nam có chi phí sửa chữa thấp nhất để Công ty NV tham khảo đủ dữ liệu để xem xét và giải quyết các vấn đề liên quan. Hội đồng xét xử thấy rằng, Chứng thư tư vấn của Công ty Thái Bình Dương chỉ là báo cáo tư vấn để Công ty NV tham khảo, đánh giá lựa chọn đơn vị sửa chữa với chi phí hợp lý và kinh tế nhất chứ không phải là chứng thư giám định do doanh nghiệp bảo hiểm chỉ định theo quy định của Luật kinh doanh bảo hiểm để làm căn cứ xác định giá trị bồi thường. Số tiền 21.764.196.092 đồng là số tiền mà Công ty Thái Bình Dương sau khi hiệu chỉnh, đánh giá từ 3 đơn vị sửa chữa được coi là số tiền hợp lý và tiết kiệm nhất. Số tiền này không phải là chi phí sửa chữa tàu thực tế để làm căn cứ chi trả bồi thường. Vì vậy, cấp sơ thẩm căn cứ vào chứng thư tư vấn này để nhận định rằng đây là chứng thư giám định và chấp nhận yêu cầu bồi thường của Công ty NV là hoàn toàn không đúng quy định của Điều 48 Luật kinh doanh bảo hiểm.

Như đã phân tích nêu trên, thỏa thuận của các bên về hình thức bồi thường là sửa chữa tàu, không phải là bồi thường bằng tiền nhưng Công ty NV yêu cầu thanh toán bảo hiểm bằng hình thức unrepair (bồi thường bằng tiền) là không phù hợp và không có cơ sở chấp nhận. Tòa án cấp sơ thẩm đã viện dẫn khoản 2 điều 47 Luật kinh doanh bảo hiểm, cụ thể: *“Trong trường hợp doanh nghiệp bảo hiểm và bên mua bảo hiểm không thỏa thuận được về hình thức bồi thường thì việc bồi thường sẽ được thực hiện bằng tiền.”* là hoàn toàn không đúng thỏa thuận của các bên vì các bên đã thỏa thuận hình thức bồi thường là sửa chữa tàu như đã phân tích nêu trên. Mặt khác, Tòa án sơ thẩm cũng nhận định hợp đồng bảo hiểm không có điều khoản quy định mọi trường hợp xảy ra sự kiện bảo hiểm đều phải thực hiện bằng hình thức sửa chữa. Nhận định này của Tòa án cấp sơ thẩm là chủ quan và không đúng thỏa thuận cũng như quy định của pháp luật vì các bên đã có thỏa thuận rõ ràng hình thức bồi thường là sửa chữa tàu nên khi xảy ra sự cố thì mặc nhiên phải áp dụng hình thức bồi thường bảo hiểm này. (Về việc xem xét thanh toán bằng tiền chỉ có thể được xem xét khi sự cố xảy ra khiến tàu chìm, trôi dạt không thể trực vớt được và do hợp đồng không có quy định về trường hợp này thì các bên có thể thỏa thuận nếu không được thì phải giải quyết tranh chấp tại Tòa án).

Từ những phân tích nêu trên, thấy rằng Tòa án sơ thẩm chấp nhận yêu cầu khởi kiện của nguyên đơn, buộc bị đơn phải thanh toán số tiền 11.848.217.539 đồng (là số tiền do Công ty Thái Bình Dương tư vấn xác định 21.764.196.092 đồng + chi phí lai dắt cứu hộ 1.194.043.160 đồng – chi phí thay mới trục chính không được bảo hiểm 11.080.021.713 đồng - 30.000.000 đồng bảo hiểm khấu trừ theo hợp đồng) là không có căn cứ nên cần sửa án sơ thẩm, không chấp nhận một phần yêu cầu khởi kiện của nguyên đơn. Đối với số tiền 1.194.043.160 đồng là chi phí lai dắt, cứu hộ có hóa đơn, chứng từ, phía bị đơn là PJCO cũng đã đồng ý thanh toán nên cần chấp nhận một phần yêu cầu khởi kiện của nguyên đơn về việc buộc bị đơn phải thanh

toán số tiền này. Đề nghị của nguyên đơn xem xét áp dụng Điều 21 luật kinh doanh bảo hiểm không được chấp thuận vì hợp đồng bảo hiểm đã có quy định rõ.

Ghi nhận sự tự nguyện của nguyên đơn về việc không tính lãi chậm thanh toán từ khi có yêu cầu cho đến khi xét xử sơ thẩm.

Viện kiểm sát nhân dân Thành phố Hà Nội đề nghị sửa án sơ thẩm

Về án phí: Do sửa án sơ thẩm nên người kháng cáo không phải chịu án phí phúc thẩm.

### ***Từ những nhận định trên!***

- Căn cứ các điều: 47,48 Luật kinh doanh bảo hiểm.

- Căn cứ Nghị định số 45/2007 và Nghị định số 123/2011 quy định chi tiết thi hành luật kinh doanh bảo hiểm.

- Căn cứ Điều 147, khoản 1 Điều 148, điểm a khoản 1 Điều 289, khoản 3 Điều 308, Điều 313, Điều 349 Bộ luật tố tụng dân sự.

- Căn cứ Nghị quyết số 326/2016 UBTVQH của Ủy ban thường vụ Quốc Hội quy định về mức thu, miễn, giảm, thu, nộp, quản lý, sử dụng án phí, lệ phí Tòa án.

## **QUYẾT ĐỊNH**

Chấp nhận một phần kháng cáo của Tổng công ty cổ phần Bảo hiểm PT (PT), sửa bản án kinh doanh thương mại sơ thẩm số 56/2023/KDTM-ST ngày 05/7/2023 của Tòa án nhân dân quận ĐĐ, thành phố Hà Nội.

### **Xử:**

1. Chấp nhận một phần yêu cầu khởi kiện của Công ty Cổ phần NV về việc buộc Tổng công ty cổ phần Bảo hiểm PT (PT) phải bồi thường bảo hiểm khắc phục sự cố tàu “VSP” với số tiền là 1.194.043.160 đồng. Không chấp nhận các yêu cầu khác của Công ty Cổ phần NV.

2. Ghi nhận sự tự nguyện của Công ty Cổ phần NV về việc không tính lãi chậm thanh toán từ khi có yêu cầu cho đến khi xét xử sơ thẩm.

3. Về án phí: Công ty Cổ phần NV phải chịu án phí sơ thẩm là 106.700.000 đồng. Đồi trừ 60.000.000 đồng tiền tạm ứng án phí sơ thẩm Công ty Cổ phần NV đã nộp theo biên lai số 70336 ngày 24/6/2022 của Chi cục thi hành án dân sự quận ĐĐ, Công ty Cổ phần NV còn phải nộp tiếp 46.700.000 đồng.

Tổng Công ty cổ phần bảo hiểm PT (PT) phải chịu 47.821.295 đồng. Đồi trừ 2.000.000 đồng tiền tạm ứng án phí phúc thẩm đã nộp theo biên lai số 72238 ngày 17/7/2023 của Chi cục thi hành án dân sự quận ĐĐ, Tổng Công ty Cổ phần bảo hiểm PT (PT) còn phải nộp 45.821.295 đồng.

Kể từ ngày tiếp theo của ngày xét xử sơ thẩm, Tổng Công ty Cổ phần bảo hiểm PT (PT) còn phải tiếp tục trả khoản tiền lãi quá hạn của số tiền chưa thanh toán theo mức lãi suất quy định tại Khoản 2 Điều 468 Bộ luật dân sự 2015 cho đến khi thanh toán xong.

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

Bản án phúc thẩm có hiệu lực kể từ ngày 17/11/2023

**Nơi nhận:**

- Viện kiểm sát ND TP Hà Nội;
- Tòa án ND Q. ĐĐ ;
- Chi cục THADS Q. ĐĐ ;
- Dương sự.
- Lưu.

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

**Hoàng Minh Thành**

