

Bản án số: 52/2025/KDTM-PT

Ngày: 17 tháng 3 năm 2025

V/v: *Tranh chấp hợp đồng bảo hiểm*

NHÂN DANH
NƯỚC CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM
TÒA ÁN NHÂN DÂN THÀNH PHỐ HÀ NỘI

Thành phần Hội đồng xét xử phúc thẩm gồm có:

Thẩm phán - Chủ tọa phiên tòa:

Ông Nguyễn Xuân Tuấn

Các Thẩm phán:

Bà Nguyễn Thị Phương Thủy

Bà Dương Tuyết Mai

Thư ký ghi biên bản phiên tòa: Bà Phạm Thị Thuỳ Trang, 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 Đinh Thị Tuyết Mai - Kiểm sát viên

Trong các ngày 23/12/2024; 20/01/2025; 12/3/2025 và 17/3/2025, 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: 658/TBTL-TA ngày 15/11/2024 về “Tranh chấp hợp đồng bảo hiểm” theo Quyết định đưa vụ án ra xét xử số 811/2024/QĐ-PT ngày 09/12/2024 giữa các đương sự:

Nguyên đơn: Công ty cổ phần Vận tải Đa Q.G

Địa chỉ trụ sở: Nhà số 3, ngách 9/24, phố Trần Quốc Hoàn, phường Dịch Vọng, quận C.G, Hà Nội

Đại diện theo pháp luật: Ông Phí Kim D – Giám đốc

Đại diện theo uỷ quyền: Bà Nguyễn Hà A, sinh năm 2000. Địa chỉ: Số 8 ngõ 89/57 Phan Kế Bính, phường Cống Vị, quận B.Đ, thành phố Hà Nội.

Người bảo vệ quyền và lợi ích hợp pháp cho nguyên đơn: Luật sư Phan Đức T – Công ty Luật TNHH B.K (ông T có mặt)

Bị đơn: Tổng công ty cổ phần bảo hiểm H.K

Địa chỉ trụ sở tại: Tầng 25 tòa nhà Vinacomin, số 3 Dương Đình Nghệ, phường Yên Hòa, quận C.G, thành phố Hà Nội

Đại diện theo pháp luật: Ông Nghiêm Xuân T - Tổng giám đốc

Đại diện theo uỷ quyền: Ông Thái Văn C, Bà Phạm Thị Mai H (có mặt)

Người có quyền lợi nghĩa vụ liên quan: Công ty cổ phần đầu tư xây dựng S Việt Nam. Địa chỉ: M12 – L03, Khu A, Khu đô thị mới Dương Nội, phường La Khê, quận H.Đ, Hà Nội

Đại diện theo pháp luật: Ông Vương Đăng V – Chủ tịch HĐQT

Đại diện theo uỷ quyền: Ông Tô Sơn H, theo văn bản uỷ quyền ngày 09/3/2023 (có mặt).

NỘI DUNG VỤ ÁN:

1. Theo đơn khởi kiện và trong quá trình giải quyết vụ án, đại diện theo uỷ quyền của nguyên đơn trình bày:

Ngày 12/12/2020, Công ty cổ phần Vận tải Đa Q.G (gọi tắt là “Công ty ĐQG”) và Công ty cổ phần đầu tư xây dựng S Việt Nam (gọi tắt là “Công ty S”) ký Hợp đồng kinh tế số 01/2020/HĐKT/SVIC-MJC và Phụ lục Hợp đồng số 08/2021 HĐKT/SVIC –MJC ngày 15/6/2021. Theo đó, Công ty Đa Q.G chịu trách nhiệm vận chuyển, mua bảo hiểm hàng hóa vận chuyển đối với 14 bộ turbine và phụ kiện thiết bị điện gió cho Dự án Nhà máy điện gió S.A – Nhà máy điện gió C.A(thị xã A.K, tỉnh Gia Lai).

Ngày 13/7/2021, ba bên gồm Công ty Đa Q.G, Công ty bảo hiểm H.K T.L và Công ty S Việt Nam đã ký Hợp đồng nguyên tắc bảo hiểm hàng hoá vận chuyển nội địa số 042100008/E02/HĐBH/VNI (gọi tắt là “Hợp đồng bảo hiểm”) với bên được bảo hiểm (bên A): Công ty cổ phần vận tải Đa Q.G; Bên bảo hiểm (bên B): Công ty bảo hiểm H.K T.L; Bên thụ hưởng quyền bảo hiểm (Bên C): Công ty cổ phần đầu tư xây dựng S Việt Nam.

Hàng hóa được bảo hiểm, Điều 2, khoản 2.2.1 là 14 Bộ thiết bị Turbine và thiết bị đi kèm; 2.2.2. Hành trình: nhận hàng lên phương tiện, đưa hàng ra bãi tập kết tại Quy Nhơn, hạ xuống bãi cảng chờ thông quan, đưa hàng từ bãi cảng lên phương tiện, vận chuyển đến chân công trường. Riêng cánh thì vận chuyển đến chân đèo A.K sau đó cầu chuyển sang phương tiện vận chuyển khác rồi vận chuyển đến công trường; 2.2.3: Phương thức, phương tiện vận chuyển theo từng chuyến; 2.2.4: Phương thức đóng gói, xếp hàng phương tiện vận chuyển chuyên dùng phù hợp với loại hàng hóa được vận chuyển.

Điều kiện, điều khoản bảo hiểm Điều 3, khoản 3.1.1; Quy tắc bảo hiểm hàng hóa vận chuyển trong lãnh thổ Việt Nam, ban hành theo Quyết định số 59/2019/QĐ-BHHK ngày 14/01/2019 của VNI, bổ sung điều khoản miễn truy đòi người mua bảo hiểm trong trường hợp tổn thất hàng hóa thuộc trách nhiệm bảo hiểm nhưng do chính phương tiện của người mua bảo hiểm gây ra.

Số tiền bảo hiểm, phí bảo hiểm Điều 4, khoản 4.1, tổng số tiền bảo hiểm 30.210.660,34 US (được thể hiện cụ thể chi tiết theo danh sách đính kèm). Số tiền bảo hiểm từng chuyến được bán theo từng đơn bảo hiểm cụ thể.

Danh sách công ty giám định độc lập gồm: Công ty giám định B.Đ; Công ty cổ phần giám định và tư vấn V, Công ty cổ phần giám định SGN, Công ty cổ phần giám định N.

Căn cứ Hợp đồng bảo hiểm đã ký, Bảo hiểm T.L đã cấp 02 đơn bảo hiểm hàng hóa vận chuyển nội địa đối với hàng hóa là 02 cánh Turbinee điện gió và thiết bị đi kèm cho Công trình điện gió S.A, xã S.A – C.A, huyện A.K, tỉnh Gia Lai cho Công ty Đa Q.G gồm: Đơn bảo hiểm thứ nhất số 042100008/E02.02 ngày 22/7/2021, giá trị hàng hóa là 49.890.474.647 đồng, số tiền bảo hiểm 49.890.474.647 đồng (100%). Tổng phí bảo hiểm 17.461.760 đồng. Đơn bảo hiểm thứ hai số 042100008/E02.04 ngày 22/7/2021, giá trị hàng hóa là 44.051.518.212 đồng, số tiền bảo hiểm 44.051.518.212 đồng (100%). Tổng phí bảo hiểm 15.418.031 đồng. Công ty Đa Q.G đã đóng đầy đủ tiền phí bảo hiểm.

Các ngày 04/8/2021 và ngày 09/8/2021, trong quá trình vận chuyển cánh Turbine điện gió số hiệu Z210008-3 và Z210003-2 từ Bãi tập kết thiết bị tại Km58+500 đến Nhà máy điện gió S.A - C.A, thị xã A.K, tỉnh Gia Lai, do xảy ra sự cố gió giật bất ngờ nên phương tiện chở 02 cánh turbine đã bị lật và dẫn đến cánh 02 turbine bị tổn thất nghiêm trọng tại nhiều vị trí, không thể khắc phục sửa chữa. Ngay khi xảy ra sự việc, Công ty Đa Q.G đã thông báo và yêu cầu Công ty T.L xem xét giải quyết. Tổng Công ty Cổ phần Bảo hiểm H.K (“gọi tắt là “Tổng VNI”) đã chỉ định Công ty TNHH Thương mại Tư vấn và giám định N.B (“Công ty N.B”) tổ chức giám định nguyên nhân, mức độ và giá trị tổn thất của các sự kiện bảo hiểm đã xảy ra nêu trên. Mặc dù, Công ty N.B là đơn vị giám định không có tên trong danh sách công ty giám định độc lập theo Hợp đồng bảo hiểm mà Công ty Đa Q.G và Công ty T.L đã giao kết, nhưng vẫn trực tiếp tham gia giám định và đánh giá nguyên nhân, mức độ và giá trị tổn thất của các sự kiện bảo hiểm đó. Theo đó, Công ty N.B đã phát hành Chứng thư giám định số 21087/GDĐT và Chứng thư giám định số 21090/GD-KT về nguyên nhân, mức độ, giá trị tổn thất của 02 cánh turbine điện gió số hiệu Z210008-3 và số hiệu Z210003-2.

Ngày 06/4/2022, Công ty giám định B.Đ là đơn vị giám định được chỉ định trong Hợp đồng bảo hiểm mà hai bên đã ký, đã phát hành Báo cáo giám định cuối số 22/02/0261/HP/HH và Báo cáo giám định cuối số 22/02/0310/HP/HH, xác định nguyên nhân và mức độ tổn thất của 02 cánh turbine điện gió số hiệu Z210008-3 và Z210003-2. Theo đó, trên cơ sở 02 Chứng thư giám định của N.B và 02 Báo cáo giám định của B.Đ đều xác nhận giá trị tổn thất của 02 cánh Turbinee điện gió là 127.597,93US/01 cánh, cánh Turbinee hư hỏng toàn bộ không thể khắc phục được. Tuy nhiên việc thu thập các tài liệu chứng cứ để đánh giá nguyên nhân sự cố của hai Công ty giám định thực hiện thiếu khách quan và không chuẩn xác. Tổng VNI đã ban hành và gửi 02 Công văn số 632/BHHK-TSKT-HH và Công văn số 633/BHHK-TSKT-HH ngày 08/4/2022, thông báo về việc từ chối (không có) trách nhiệm bồi thường cho tổn thất xảy ra với đối với 02 cánh turbine số hiệu Z210008-3 và Z210003-2 với những lập luận sau:

- Xét theo điều kiện an toàn khi vận chuyển hàng siêu trường, siêu trọng, nhân viên vận hành không có chứng chỉ phù hợp để vận hành thiết bị Adapter;
- Xét theo điều kiện thời tiết, cánh điện gió được vận chuyển trong điều kiện vượt cấp gió cho phép;
- Xét về tốc độ di chuyển của tổ hợp phương tiện vận chuyển, tổ hợp phương tiện đã di chuyển vượt quá tốc độ cho phép theo hướng dẫn khi lưu thông trên đoạn

đường đèo quanh co, dốc nghiêng khoảng 10° và cánh quạt đang được nâng lên cầu hình 10° (tốc độ phù hợp là $< 5\text{km/h}$).

Công ty Đa Q.G rất bất bình với những lập luận không trung thực và không khách quan nêu trên của Tổng VNI; cụ thể:

- ĐQG không đồng ý với lập luận “*nhân viên vận hành không có chứng chỉ phù hợp để vận hành thiết bị Adapter*”. Thực tế, anh Trương Văn Tùng là nhân sự phụ trách điều khiển xe đầu kéo chở cánh turbine ngày 04/8/2021 và 09/8/2021 có Giấy phép lái xe số 3801023871 cấp ngày 27/8/2020. Ông Nguyễn Bá Tiến là nhân sự phụ trách điều khiển Adapter nâng hạ cánh turbine ngày 04/8/2021 và 09/8/2021 có Chứng chỉ đào tạo do Công ty S Titan Vehicle cấp ngày 28/4/2021.

- ĐQG không chấp nhận với lập luận “*cánh điện gió được vận chuyển trong điều kiện vượt cấp gió cho phép*”. Theo số liệu thực tế từ Trạm quan trắc A.K (Gia Lai) và An Nhơn (Bình Định), tốc độ gió ghi nhận thực tế trong suốt thời gian từ khi tổ hợp bắt đầu vận chuyển cánh turbine gió cho đến trước khi xảy ra sự cố ngày 04/8/2021 và 09/8/2021 đều không vượt quá 5 m/s .

- ĐQG không chấp nhận với lập luận “*tổ hợp phương tiện đã di chuyển vượt quá tốc độ cho phép theo hướng dẫn khi lưu thông trên đoạn đường đèo quanh co, dốc nghiêng khoảng 10° và cánh quạt đang được nâng lên cầu hình 10° (tốc độ phù hợp là $< 5\text{km/h}$)*”. Trước khi thực hiện vận chuyển, qua thực tế khảo sát cung đường đèo A.K và kết quả thử nghiệm tổ hợp xe gắn thiết bị nâng hạ cánh điện gió đã được thực hiện thành công trên đèo A.K, tỉnh B.Đ vào tháng 7/2021 thì quãng đường từ Bãi tập kết thiết bị tại Km58+500 (Quốc lộ 19, T.S, Bình Định) đến địa điểm xảy ra sự cố không ghi nhận bất kỳ đoạn đường nào có độ dốc dọc lớn và cũng không có biển báo giao thông/ biển cảnh báo nguy hiểm về đoạn đường có độ dốc lớn đến 10% . Bên cạnh đó, Giấy phép lưu hành tổ hợp xe quá khổ vận chuyển hàng siêu trường siêu trọng trên đường bộ do Tổng cục Đường bộ Việt Nam cấp số 2814/TCĐBVN-GLHX ngày 06/7/2021 và số 3411/TCĐBVN-GLHX ngày 06/8/2021 quy định: “*Phương tiện lưu thông với vận tốc đảm bảo an toàn nhất và không vượt quá 10km/h ($\leq 10\text{km/h}$)...*”. Ngoài ra, tại Mục 6, Bản hướng dẫn vận hành Adapter của Công ty S Titan Vehicle đã chỉ rõ: “*Điều kiện đường xá vùng núi phức tạp, tốc độ 20km/giờ* ”. Theo Bảng kê chi tiết hành trình của 02 phương tiện vận chuyển cánh turbine tại ngày xảy ra sự cố, tốc độ của phương tiện vận chuyển turbine lần lượt là 6km/giờ (ngày 04/8/2021) và 7km/giờ (ngày 09/8/2021) ngay trước thời điểm xảy ra sự cố. Vì vậy, Tổ hợp phương tiện... đã di chuyển đúng tốc độ cho phép.

Công ty Đa Q.G khẳng định rằng Bên vận chuyển (Bên được bảo hiểm) đã nỗ lực cao nhất và cũng đã làm hết sức mình để nhận diện, phòng ngừa và kiểm soát các rủi ro trong suốt quá trình vận chuyển cánh quạt điện gió nêu trên. Song, sự bất thường của thời tiết ***có gió giật bất ngờ*** diễn ra vào thời điểm xảy ra sự cố lật cánh quạt điện gió nêu trên, phải được xem là sự kiện bất khả kháng đã gây ra sự cố làm hư hỏng hàng hóa vận chuyển gồm 02 cánh Turbine điện gió vào ngày 04/8/2021 và ngày 09/8/2021.

Do vậy, Công ty Đa Q.G yêu cầu Tòa án giải quyết những vấn đề sau đây:

- Công nhận hai (02) sự cố xảy ra ngày 04/8/2021 và 09/8/2021 dẫn đến 02 cánh turbine điện gió bị hư hỏng là sự kiện bảo hiểm và thuộc trách nhiệm bảo hiểm của Tổng Công ty Bảo hiểm H.K (Tổng VNI).

- Buộc Tổng công ty bảo hiểm H.K chi trả tiền bồi thường tổn thất bảo hiểm cho Công ty Đa Q.G đối với 02 cánh Turbine đã mua bảo hiểm, theo Đơn Bảo hiểm hàng hoá vận chuyển nội địa số 042100008/E02.02, tại điểm 9.2.5, khoản 9.2, Điều 9 của Hợp đồng bảo hiểm số 042100008/E02/HĐBH/VNI; Điều 3, Quy tắc bảo hiểm hàng hoá vận chuyển trong lãnh thổ Việt Nam (*ban hành kèm theo Quyết định số 59/2019/QĐ-BHKK của VNI*); điểm c, khoản 2, Điều 17 và điểm d, khoản 1, Điều 18 Luật Kinh doanh bảo hiểm năm 2000 sửa đổi, bổ sung năm 2010 và 2019. Số tiền bồi thường là $127.597,93\text{US}/\text{cánh} \times 2 \text{ cánh} = 255.195,86 \text{ US}$, được quy đổi theo tỷ giá bình quân giữa tỷ giá mua vào với tỷ giá bán ra của Ngân hàng TMCP Ngoại thương Việt Nam tại thời điểm ngày 24/5/2024 là 25.360 đồng/US, cụ thể: $255.195,86\text{US} \times 25.360 \text{ đồng/US} = 6.471.767.009 \text{ đồng}$. Sau khi trừ đi số tiền phế liệu thu hồi được là 56.575.000 đồng, còn lại số tiền gốc phải bồi thường là 6.415.192.000 đồng.

- Buộc bị đơn phải thanh toán số tiền lãi do chậm trả tiền bồi thường tổn thất bảo hiểm cho nguyên đơn tính từ ngày 08/4/2022 đến ngày xét xử sơ thẩm 24/5/2024, với mức lãi suất theo quy định tại Điều 357, 468 Bộ luật dân sự 2015 là 10%/năm, cụ thể: $6.415.192.000 \text{ đồng} \times 10\%/năm \times 777 \text{ ngày} = 1.302.647.000 \text{ đồng}$.

Tổng cộng số tiền bồi thường tính đến ngày 24/5/2024 là: 6.415.192.000 đồng + 1.365.645.000 đồng = 7.781.837.000 đồng.

- Ngoài ra bị đơn tiếp tục phải trả tiền lãi do chậm trả tiền cho nguyên đơn được tính từ ngày 25/5/2024 cho đến khi bị đơn thanh toán trả hết nợ.

Ngoài ra nguyên đơn không có ý kiến gì khác.

2. Ý kiến trình bày của bị đơn và đại diện theo ủy quyền của bị đơn trong quá trình giải quyết vụ án:

Công ty bảo hiểm H.K T.L(gọi tắt “Công ty T.L”) là đơn vị hạch toán phụ thuộc Tổng Công ty cổ phần bảo hiểm H.K (gọi tắt “Tổng VNI”) xác nhận có ký Hợp đồng nguyên tắc bảo hiểm hàng hoá vận chuyển nội địa số 042100008/E02/HĐBH/VNI với Công ty Đa Q.G. Ngày 22/7/2021, Tổng VNI đã cấp đơn bảo hiểm hàng hóa vận chuyển nội địa số 042100008/E02.02, hàng hóa được bảo hiểm là 01 thiết bị Turbine và thiết bị đi kèm, có giá trị là 49.890.474.647 đồng, phí bảo hiểm là 17.461.760 đồng và đơn bảo hiểm hàng hóa vận chuyển nội địa số 042100008/E02.04, hàng hóa được bảo hiểm là 01 thiết bị Turbine và thiết bị đi kèm, giá trị hàng hóa là 44.051.518.212 đồng, phí bảo hiểm là 15.418.031 đồng, Công ty Đa Q.G đã nộp đủ phí bảo hiểm.

Ngày 04/8/2021 theo thông báo từ Công ty Đa Q.G thì tổ hợp đầu kéo 29C – 62295, cụm Rơmoóc 29R- 04255, 29R-04239, 29R-04293 khi vận chuyển hàng hóa đến Km65+100 QL 19 khu vực đèo A.K, huyện T.S, tỉnh B.Đ thì bị tai nạn.

Ngày 09/8/2021 theo thông báo từ Công ty Đa Q.G thì tổ hợp đầu kéo 29C – 62295, cụm Rơmoóc 29R- 04255, 29R-04239, 29R-04293 khi vận chuyển hàng hóa đến Km63+100 QL 19 khu vực đèo A.K, huyện T.S, tỉnh B.Đ thì bị tai nạn.

Thực hiện nghĩa vụ theo quy định tại Hợp đồng bảo hiểm, Tổng VNI đã chỉ định 02 Công ty giám định độc lập là Công ty TNHH giám định B.Đ thực hiện việc giám định. Công ty B.Đ đề nghị Tổng VNI chỉ định Công ty TNHH thương mại và tư vấn giám định N.B phối hợp thực hiện giám định do thời điểm xảy ra các vụ tổn

thất nói trên, đại dịch Covid 19 diễn biến phức tạp, việc đi lại kể cả thực hiện công vụ đều hết sức khó khăn, phải có Giấy phép/Giấy đi đường do Cơ quan có thẩm quyền địa phương cấp, trong khi yêu cầu giám định tại hiện trường phải kịp thời với mục đích bảo vệ quyền lợi của các bên tham gia bảo hiểm. Công ty N.B và Công ty B.Đ và đã có báo cáo kết luận giám định.

Ngày 08/4/2022, căn cứ vào kết quả Báo cáo giám định của 02 Công ty giám định độc lập, Tổng VNI đã có “Thông báo từ chối bồi thường số 632/BHHK-TSKT-HH và thông báo số 633/BHHK-TSKT-HH, với các lý do sau:

Thứ nhất: Khi vận chuyển hàng siêu trường, siêu trọng, nhân viên vận hành của Công ty Đa Q.G không có chứng chỉ phù hợp để vận hành Adapter.

Thứ hai: Xét điều kiện thời tiết, cánh điện gió được vận chuyển trong điều kiện vượt cấp gió cho phép. Căn cứ hướng dẫn vận hành an toàn của thiết bị nâng hạ cánh điện gió của hãng sản xuất Shangdong Titan Vehicle.Com Ltd, tại phần 2, mục 8.6 yêu cầu về môi trường vận chuyển được quy định tốc độ gió $\leq 8\text{m/s}$. Căn cứ phương án thử nghiệm tổ hợp xe gắn thiết bị nâng hạ cánh điện gió trên Romooc thủy lực để vận chuyển cánh điện gió lưu thông trên đường bộ do Công ty Đa Q.G lập và được duyệt bởi Công ty Cổ phần điện gió C.A(trang 65) “*kiểm tra, nắm bắt các thông tin thời tiết trước khi ấn định thời gian thử nghiệm trên đường để hạn chế các tác động bất lợi của thời tiết gây ra. Đặc biệt chú trọng khi thử nghiệm có sử dụng tính năng nâng cánh quạt điện gió bằng thiết bị chuyên dụng (bắt buộc dừng thử nghiệm khi vận tốc gió $\geq 8\text{m/s}$ ”.* Việc Công ty Đa Q.G vận chuyển hàng trong điều kiện thời tiết không thuận lợi, không phù hợp với quy định có thể thấy qua chính Đơn xin xác nhận sự cố của Công ty Đa Q.G lập ngày 20/9/2021 ghi nhận “*khi lên đèo A.K, thời tiết có gió mạnh (dưới 10m/s), đến khoảng Km65+ 100 QL 19, đoạn đường cong gần đỉnh đèo A.K, bất ngờ có gió to, giật, cấp gió khoảng 14m/s ”.*

Tổng VNI đã yêu cầu Công ty giám định xác minh thời tiết các ngày 04/8/2021 và ngày 09/8/2021 của Đài khí tượng Thủy văn khu vực Nam Bộ về tình hình thời tiết khu vực Km65+ 100 QL 19 đèo A.K, kết quả ghi nhận “*tại khu vực đèo A.K QL 19, T.S, B.Đ ngày 04/8/2021 trong khoảng thời gian từ trưa sang chiều do hoạt động của bão số 4 trên Biển Đông nên thời tiết nhiều mây, khả năng còn xuất hiện mưa nhỏ, gió tây nam ở mức cấp 5, giật cấp 6*”.

Theo Bảng cấp gió và cấp sóng, ban hành kèm theo Quyết định số 18/2021/QĐ/TTg ngày 22/4/2021 của Thủ tướng Chính Phủ xác định “*Gió cấp 4 tương ứng với $5,5-7,9\text{m/s}$; gió cấp 5 tương ứng với $8-10,7\text{m/s}$; gió cấp 6 tương ứng với $10,8 - 13,8\text{m/s}$...*”. Như vậy, cánh điện gió được vận chuyển trong điều kiện vượt cấp gió cho phép. Tuy nhiên Công ty Đa Q.G cho rằng khu vực B.Đ thuộc Nam Trung Bộ nên không chấp nhận thông số này, mặc dù chính Công ty Đa Q.G đã tự thừa nhận tại “Đơn xin xác nhận sự cố”.

Tổng VNI đã xin xác nhận của Đài khí tượng Thủy văn khu vực Nam Trung Bộ. Ngày 21/4/2022, Đài khí tượng Thủy văn khu vực Nam Trung Bộ xác minh như sau: “*Vào thời gian từ 9 giờ đến 11 giờ ngày 04/8/2021, khu vực Km65+100 đèo A.K, QL 19, T.S, B.Đ chịu ảnh hưởng của rìa nam rãnh áp thấp qua trục Bắc Bộ nối với áp thấp nóng phía Tây, kết hợp với gió Tây Nam có cường độ trung*

bình đến mạnh. Thời tiết mây thay đổi, không mưa, không có giông sét, gió mạnh nhất trong ngày hướng Tây Nam cấp V theo cấp gió Beaufort". Trong khi theo Camera trích xuất hành trình do Công ty CP công nghệ E Việt Nam cung cấp thì tổ hợp vận chuyển bắt đầu từ 9 giờ 34 phút trong các ngày 04/8/2021, 09/8/2021, thời gian vận hành trên cung đường cho tới khi bị tai nạn trong khoảng trên 50 phút, nghĩa là khi tới đèo A.K thì đã có gió lớn trên mức cho phép nhưng tổ hợp vận chuyển đã không dừng lại mà tiếp tục chạy cho tới khi bị lật.

Thứ ba: Tổ hợp vận chuyển đã di chuyển vượt quá tốc độ cho phép theo hướng dẫn lưu thông trên đoạn đường đèo quanh co, dốc nghiêng khoảng 10^0 và cánh quạt đang được nâng lên cấu hình 10^0 (tốc độ phù hợp là $<5\text{km/h}$). Căn cứ trích xuất dữ liệu hành trình ngày 04/8/2021 của xe đầu kéo BKS 29C-622.95 do đơn vị vận chuyển cung cấp, chúng tôi xác định từ thời điểm xe bắt đầu chuyển bánh rời bãi tập kết thiết bị tại Km58+500, QL 19 T.S, B.Đ đến thời điểm xảy ra sự cố tại Km65+100 QL 19, tổ hợp phương tiện đã di chuyển được 5,17km, trong thời gian 50 phút, với các vận tốc 12km/h, 11km/h, 10km/h, 08km/h, 07km/h và 06km/h. Theo biên bản giám định hiện trường ngày 09/8/2021 của Công ty N.B ghi nhận như sau: *"Đoạn đường quanh co, dốc nghiêng khoảng 10^0 . Thời điểm xảy ra sự cố quạt điện gió được nâng tại góc 10^0 so với sàn của tổ hợp Romooc..., tốc độ di chuyển của phương tiện khoảng 05km/h"*. Ngoài ra theo trích xuất từ Camera giám sát hành trình tính từng giây thì đối với tổ hợp xe vận chuyển nhiều thời điểm tổ hợp xe chạy với vận tốc 11, 12km/h.

Ngoài ra Công ty Đa Q.G còn có những vi phạm nghiêm trọng khác như:

- Tổng VNI đã xác minh các Chứng chỉ của nhân viên vận hành thiết bị Adapter mà Công ty Đa Q.G cung cấp đều là những chứng chỉ không hợp pháp, hợp lệ như: Chứng chỉ được cho là của Trường cao đẳng GTVTTW1 mà Công ty Đa Q.G đã sử dụng để lập phương án thử nghiệm để xin giấy phép lưu hành của Tổng cục đường bộ Việt Nam và Chứng chỉ của Công ty TNHH S Titan Vehicle cấp cho các nhân viên của Công ty Đa Q.G khi không có khóa đào tạo nào được thực hiện và Công ty Đa Q.G dùng các chứng chỉ này để xin giấy phép lưu hành của Tổng cục đường bộ Việt Nam.

- Trong công tác thử nghiệm để được cấp giấy phép lưu hành, qua xác minh trong công tác thử nghiệm không có sự tham gia của một số cơ quan như Công ty điện lực Bình Định; Phòng cảnh sát PCCC và cứu nạn, cứu hộ - Công an tỉnh Gia Lai.

- Tổ hợp xe không đủ điều kiện lưu hành theo quy định của Giấy phép lưu hành, Tổng VNI đã xác minh vào ngày 04/8/2021 và ngày 09/8/2021, Phòng Cảnh sát PCCC &CNCH – Công an tỉnh B.Đ và Phòng Cảnh sát PCCC &CNCH – Công an tỉnh Gia Lai không cử lực lượng, phương tiện tham gia hỗ trợ do không nhận được đề nghị hỗ trợ từ phía Công ty Đa Q.G

Từ những căn cứ trên cho thấy tổn thất của 02 cánh quạt điện gió ngày 04/8/2021 và ngày 09/8/2021 đã thuộc điều khoản loại trừ bảo hiểm được quy định tại Điều 5: *"Không đảm bảo an toàn giao thông"*. Vì thế không phát sinh trách nhiệm bồi thường của Tổng VNI trong trường hợp này. Đề nghị Tòa án bác bỏ yêu cầu khởi kiện của Công ty Đa Q.G để bảo vệ quyền và lợi ích chính đáng của Tổng VNI.

3. Ý kiến trình bày của đại diện theo uỷ quyền của Công ty S:

Ngày 12/12/2020, Công ty S và Công ty Đa Q.G có ký kết Hợp đồng kinh tế số 01/2020/HĐKT/SVIC –MJC về việc “*Vận chuyển Turbine điện gió cho dự án Nhà máy điện gió S.A – C.A tại thị xã A.K, tỉnh Gia Lai*”. Để đảm bảo tuyệt đối an toàn và tạo điều kiện thuận lợi cho hàng hóa vận chuyển, ngày 12/6/2021 Công ty S và Công ty Đa Q.G đã có buổi làm việc nêu rõ: Tổng thầu EPC và Công ty S sẽ không mua bảo hiểm trong quá trình vận chuyển, xếp dỡ, nâng hạ cho 14 bộ thiết bị Turbine, mà giao cho Công ty Đa Q.G chủ động tìm kiếm, thương thảo về việc mua bảo hiểm hàng hóa vận chuyển đối với 14 bộ thiết bị Turbine và thiết bị đi kèm của dự án nhà máy điện gió S.A – C.A. Ngày 15/6/2021 hai bên đã ký Phụ lục hợp đồng số 08/2021 HĐKT/SVIC –MJC, thống nhất sửa *Bên B (Công ty Đa Q.G) chịu trách nhiệm mua bảo hiểm hàng hóa vận chuyển từ Cảng Q.N đến chân công trình nhà máy điện gió S.A – C.A tại thị trấn A.K, tỉnh Gia Lai*”.

Ngày 13/7/2021 ba bên gồm: Công ty Đa Q.G (bên được bảo hiểm), Công ty T.L (bên bảo hiểm), Công ty S (bên thụ hưởng quyền bảo hiểm) ký Hợp đồng nguyên tắc bảo hiểm hàng hóa vận chuyển nội địa số 042100008/E02/HĐBH/VNI, đối tượng bảo hiểm là 14 bộ thiết bị Turbine và thiết bị đi kèm của dự án nhà máy điện gió S.A – C.A. Do Công ty S và Công ty Đa Q.G thỏa thuận, Công ty S ứng tiền trả tiền phí mua bảo hiểm, sau đó hai bên thanh toán đối trừ với nhau sau nên Công ty S đã chuyển tiền phí mua bảo hiểm cho Công ty T.L. Ngày 22/7/2021, Tổng VNI đã cấp Đơn bảo hiểm số 042100008/E02.04; Đơn bảo hiểm số 042100008/E02.02 cho Công ty Đa Q.G đối với hai bộ thiết bị Turbine và thiết bị đi kèm.

Quá trình Công ty Đa Q.G vận chuyển các cánh Turbine đã được mua bảo hiểm, đã xảy ra 02 sự cố vào ngày 04/8/2021 và 09/8/2021, dẫn đến cánh turbine bị hư hỏng hoàn toàn. Tổng VNI đã chỉ định Công ty N.B thực hiện việc giám định và Công ty B.Đ thực hiện việc giám định cuối. Công ty S thấy rằng kết luận giám định do hai Công ty N.B và B.Đ thực hiện không khách quan, các tài liệu, chứng cứ để đánh giá nguyên nhân, xác định tổn thất đối với hai sự cố nêu trên không phản ánh đúng bản chất sự việc. Công ty Đa Q.G, Công ty S đã có nhiều văn bản yêu cầu bồi thường gửi đến Tổng VNI, tuy nhiên Tổng VNI đưa ra các căn cứ để chối bỏ trách nhiệm bồi thường cho Công ty Đa Q.G là hoàn toàn vô lý.

Sau khi xảy ra hai sự cố trên, Công ty ĐGQ đã khắc phục hậu quả bằng việc tự bỏ tiền để mua 02 cánh Turbine khác để bồi thường cho Công ty S để thay thế cho kịp tiến độ thi công của dự án. Đến nay giữa Công ty S và Công ty Đa Q.G đã thanh toán xong dứt điểm với nhau số tiền phí mua bảo hiểm mà Công ty S đã trả thay cho Công ty Đa Q.G theo 02 đơn bảo hiểm nêu trên. Đồng thời hai bên đã xác nhận rằng đến nay Công ty S không còn phải là người thụ hưởng bảo hiểm đối với 02 cánh Turbine trên, xác định Công ty Đa Q.G là người duy nhất được quyền thụ hưởng bảo hiểm từ Tổng VNI.

Do vậy, đề nghị Tòa án chấp nhận yêu cầu khởi kiện của Công ty Đa Q.G, công nhận hai (02) sự cố xảy ra ngày 04/8/2021 và 09/8/2021 dẫn đến cánh turbine bị hư hỏng là sự kiện bảo hiểm và thuộc trách nhiệm bảo hiểm của Tổng VNI và buộc bị đơn phải bồi thường tổn thất bảo hiểm cho Công ty Đa Q.G. Ngoài ra Công ty S không có yêu cầu gì khác.

Kết quả xét xử của cấp sơ thẩm:

Ngày 24/5/2024, Tòa án nhân dân Quận T.X tiến hành xét xử sơ thẩm và ban hành Bản án số 21/KDTM-ST, tuyên xử:

1. Chấp nhận yêu cầu khởi kiện của Công ty cổ phần Vận tải Đa Q.G đối với Tổng công ty cổ phần bảo hiểm H.K.

2. Buộc Tổng công ty cổ phần bảo hiểm H.K phải thanh toán cho Công ty cổ phần vận tải Đa Q.G tiền bồi thường thiệt hại đối với sự cố xảy ra ngày 04/8/2021 gây thiệt hại cánh quạt điện gió số hiệu Z210008-3 và sự cố xảy ra ngày 09/8/2021 gây thiệt hại cánh quạt điện gió số hiệu Z210003-2 với tổng số tiền tính đến ngày xét xử sơ thẩm 24/5/2024 là: 7.780.836.000 đồng. Trong đó: tiền bồi thường thiệt hại (tiền bảo hiểm) là 6.415.192.000 đồng; tiền lãi chậm trả của tiền bồi thường thiệt hại là: 1.365.644.000 đồng.

Ngoài ra bản án còn tuyên về vấn đề thi hành án và án phí sơ thẩm, quyền kháng cáo của các đương sự.

Ngày 6/6/2024, Bị đơn kháng cáo toàn bộ Bản án số 21/KDTM-ST ngày 25/4/2024 của Tòa án nhân dân Quận T.X.

Tại giai đoạn xét xử phúc thẩm, nguyên đơn không thay đổi yêu cầu khởi kiện và đề nghị Tòa án nhân dân thành phố Hà Nội giữ nguyên phán quyết của Bản án sơ thẩm. Bị đơn đề nghị Tòa án nhân dân thành phố Hà Nội sửa Bản án sơ thẩm tuyên bác yêu cầu khởi kiện của nguyên đơn **vì cho rằng sự cố không thuộc phạm vi bảo hiểm theo quy định của Điều 3 Quy tắc bảo hiểm hàng hóa vận chuyển trong lãnh thổ Việt nam ban hành theo Quyết định số 59/2019/QĐ-BHKK ngày 14/01.2019 của Tổng giám đốc Tổng Công ty CP bảo hiểm H.K và phương tiện vận chuyển đã không đảm bảo an toàn.**

****Ý kiến của đại diện Viện kiểm sát thành phố Hà Nội:***

- Về tố tụng: Đơn kháng cáo trong thời hạn theo quy định tại Điều 273 Bộ luật tố tụng Dân sự 2015 nên hợp lệ. Hội đồng xét xử phúc thẩm thực hiện đúng quy định và yêu cầu của phiên tòa phúc thẩm. Các đương sự chấp hành đúng quy định về quyền, nghĩa vụ của người tham gia tố tụng.

- Về quan điểm giải quyết vụ án: Đề nghị Hội đồng xét xử phúc thẩm không chấp nhận kháng cáo của bị đơn, giữ nguyên Bản án sơ thẩm vì sự kiện xảy ra sự cố của Công ty Đa Q.G thuộc phạm vi trách nhiệm được bảo hiểm nên bị đơn phải có trách nhiệm bồi thường thiệt hại đối với tổn thất xảy ra và thanh toán lãi chậm trả.

NHẬN ĐỊNH CỦA TOÀ ÁN:

[1] Về tố tụng:

[1.1] Về xác định tư cách đương sự: Tranh chấp phát sinh từ Hợp đồng nguyên tắc bảo hiểm hàng hoá vận chuyển nội địa số 042100008/E02/HĐBH/VNI được ký giữa nguyên đơn và Công ty Bảo hiểm H.K T.L là đơn vị phụ thuộc của Tổng công ty cổ phần bảo hiểm H.K (VNI). Tổng công ty cổ phần bảo hiểm H.K (VNI) được Tòa án nhân dân quận T.X xác định là bị đơn là phù hợp quy định của khoản 6 Điều 84 Bộ luật Dân sự 2015, theo đó “*pháp nhân có quyền, nghĩa vụ dân*

sự phát sinh từ giao dịch dân sự do chi nhánh xác lập, thực hiện”. Tuy nhiên, Tòa án nhân dân quận T.X xác định Công ty Bảo hiểm H.K T.L là người có quyền lợi, nghĩa vụ liên quan là chưa chính xác vì Công ty Bảo hiểm H.K T.L chỉ là đơn vị giao kết hợp đồng theo uỷ quyền, giao nhiệm vụ của pháp nhân là Tổng Công ty VNI, nên không có quyền, nghĩa vụ tố tụng độc lập trong vụ án. Do đó Tòa án cấp phúc thẩm không đưa Công ty Bảo hiểm H.K T.L tham gia tố tụng với tư cách là người có quyền lợi, nghĩa vụ liên quan để phù hợp quy định của pháp luật.

[1.2] *Về thẩm quyền giải quyết tranh chấp*: Bị đơn được xác định là Tổng công ty cổ phần bảo hiểm H.K, có trụ sở tại Tầng 15 Tòa nhà Geleximco, 36 Hoàng Cầu, Đ.Đ, Hà Nội. Công ty Bảo hiểm H.K T.L là đơn vị phụ thuộc (chi nhánh) của Tổng Công ty VNI, có địa chỉ tại tầng 3, số 327 Trường Chinh, phường Khương Trung, quận T.X, Hà Nội. Mặc dù Hợp đồng quy định toà án nơi bị đơn có trụ sở có thẩm quyền giải quyết nhưng theo quy định của Bộ luật tố tụng Dân sự 2014 thì nguyên đơn được quyền lựa chọn Toà án nơi chi nhánh có trụ sở, do đó nguyên đơn khởi kiện tại Tòa án nhân dân Quận T.X và Tòa án Quận T.X thụ lý giải quyết là phù hợp điểm b khoản 1 Điều 40 Bộ luật tố tụng Dân sự.

[1.3] *Về thời hạn kháng cáo*: Ngày 25/4/2022, Tòa án nhân dân Quận T.X ban hành Bản án số 21/KDTM-ST. Ngày 6/6/2024, bị đơn kháng cáo là trong thời hạn, nên kháng cáo hợp lệ.

[2]. Xét kháng cáo của bị đơn:

Qua nghiên cứu tài liệu hồ sơ có trong vụ án và tranh tụng tại phiên toà, HĐXX phúc thẩm nhận thấy:

[2.1.] Hợp đồng nguyên tắc bảo hiểm hàng hoá vận chuyển nội địa số 042100008/HĐBH-VNI (gọi tắt là Hợp đồng bảo hiểm) đã được đại diện có thẩm quyền của các bên gồm Bên bảo hiểm, bên được bảo hiểm, bên thụ hưởng quyền lợi bảo hiểm ký kết hợp pháp. Bên mua bảo hiểm đã nộp phí bảo hiểm theo quy định, VNI đã phát hành 02 Đơn bảo hiểm hàng hoá và sự kiện tổn thất phát sinh trong thời hạn có hiệu lực của Đơn bảo hiểm, nên có giá trị ràng buộc đối với các bên theo quy định của Điều 15 Luật Kinh doanh bảo hiểm 2000, sửa đổi bổ sung năm 2010 (Luật có hiệu lực vào thời điểm giao kết hợp đồng bảo hiểm).

[2.2.] Hợp đồng bảo hiểm quy định phí bảo hiểm bằng ngoại tệ US nhưng thực tế bên mua bảo hiểm thanh toán phí bằng đồng Việt Nam nên hợp đồng không bị vô hiệu toàn bộ theo quy định của điểm b khoản 3 mục I Nghị quyết 04/2003/HĐTP/TANDTC ngày 27/5/2003 (vào thời điểm xác lập giao dịch Nghị quyết này chưa bị huỷ bỏ theo Quyết định 355/QĐ-TANDTC ngày 8/10/2021 của Tòa án nhân dân tối cao công bố danh mục các văn bản quy phạm pháp luật của TANDTC hết hiệu lực toàn bộ). Do vậy, các thoả thuận giữa các bên trong Hợp đồng bảo hiểm có hiệu lực pháp luật và theo đó Quy tắc bảo hiểm hàng hóa vận chuyển trong lãnh thổ Việt nam ban hành theo Quyết định số 59/2019/QĐ-BHHK ngày 14/01.2019 của Tổng giám đốc Tổng Công ty CP bảo hiểm H.K (gọi tắt là “Quy tắc 59”) được áp dụng để giải quyết tranh chấp giữa các bên.

[2.3.] Theo quy định của Điều 3 Quy tắc 59 thì “*Trừ những trường hợp loại trừ ở chương III dưới đây, VNI chịu trách nhiệm đối với những mất mát, hư hỏng xảy ra cho hàng hoá được bảo hiểm do hậu quả trực tiếp của một trong những*

nguyên nhân sau đây:

1. Cháy hoặc nổ
2. Động đất, bão lụt, gió lốc, sóng thần và sét đánh
3. Phương tiện vận chuyển bị đắm, bị lật đổ, bị rơi, mắc cạn, đâm va nhau hoặc đâm va vào vật thể khác hay bị trật bánh
4. Cây gãy đổ, cầu cống, đường hầm và các công trình kiến trúc khác bị sập đổ
5. Phương tiện chở hàng mất tích
6. Tồn thất chung.

[2.4]. Theo nội dung Đơn khởi kiện đề ngày 10/10/2022 của nguyên đơn thì nguyên đơn chỉ nêu chung chung sự cố được hưởng quyền lợi bảo hiểm là do “có sự cố bất thường của thời tiết, có gió giật bất ngờ diễn ra vào thời điểm xảy ra sự cố lật cánh quạt điện gió, phải được xem là sự kiện bất khả kháng, đã gây ra sự cố làm hư hỏng hàng hoá”, thuộc trường hợp được hưởng bảo hiểm theo quy định của Điều 3 của Quy tắc 59 mà không nêu sự cố thuộc khoản nào trong 6 khoản của Điều 3 Bản Quy tắc 59 nêu trên.

Để đảm bảo quyền lợi của nguyên đơn, Hội đồng xét xử phúc thẩm xem xét đánh giá cả hai khả năng theo quy định tại khoản 2 là sự kiện “động đất, bão lụt, gió lốc, sóng thần và sét đánh” và quy định tại khoản 3 “phương tiện vận chuyển bị đắm, bị lật đổ, bị rơi, mắc cạn, đâm va...” của Điều 3 Quy tắc 59- là những sự kiện có liên quan nhất với trình bày tại Đơn khởi kiện của nguyên đơn.

- *Đối với sự kiện thuộc phạm vi chịu trách nhiệm bảo hiểm theo quy định tại khoản 3 Điều 3 Quy tắc 59.* Theo trình bày của nguyên đơn và Báo cáo giám định cuối của Công ty TNHH Giám định B.Đ (là đơn vị được các bên lựa chọn trong Hợp đồng bảo hiểm) thì có hiện tượng “các rơ moóc bị lật ngang từ trái sang phải”. Mặc dù đơn vị giám định không xác định rõ rơ moóc bị lật do nguyên nhân nào nhưng Hội đồng xét xử phúc thẩm cho rằng với **trọng lượng** các cánh quạt gió rất lớn thì không chỉ gió giật là nguyên nhân trực tiếp dẫn đến việc rơ moóc bị đổ mà rơ moóc đổ còn là do lực tác động của chính các cánh quạt điện gió. Như vậy, cánh quạt điện gió bị hỏng không có nguyên nhân trực tiếp từ việc rơ moóc bị lật **ngang**, theo đó khoản 3 Điều 3 Quy tắc 59 không được áp dụng.

- *Đối với sự kiện thuộc phạm vi trách nhiệm tại khoản 2 Điều 3 Quy tắc 59: Theo thỏa thuận của các bên, tồn thất hàng hoá sẽ được bảo hiểm nếu có nguyên nhân trực tiếp từ “gió lốc” gây ra.*

Theo Đơn xin xác nhận sự cố của nguyên đơn thì nguyên đơn trình bày “Vào hồi 10h10’ ngày 04/8/2021 trong quá trình vận chuyển cánh quạt điện gió từ bãi tập kết thiết bị tại km58 + 500 -Km 68 +200, khi lên ngang đèo A.K thời tiết có gió mạnh dưới 10m/s, đến km 65 +100 QL 19 đoạn đường cong gần đèo A.K, bất ngờ có gió to, giật cấp gió khoảng 14m/s, nhân viên vận hành thiết bị nâng, hạ không kịp điều khiển xoay và hạ cánh điện gió, dẫn đến toàn bộ tổ hợp xe chở cánh điện gió bị đẩy lật nghiêng dựa vào sườn núi”. Tương tự như vậy, đối với chuyến ngày 09/8/2021 cách chuyến trước 05 ngày, “khi tới chân đèo A.K cũng có gió mạnh

<10m/s khi tới Km 63 +100 thì gió giật cấp gió 17m/s nhân viên vận hành thiết bị nâng, hạ không kịp điều khiển xoay và hạ cánh điện gió, dẫn đến toàn bộ tổ hợp xe chở cánh điện gió bị đẩy lật nghiêng dựa vào sườn núi”.

Nguyên đơn đã thông báo cho VNI ngay khi các sự cố xảy ra. Do sự kiện bảo hiểm xảy ra vào thời điểm đại dịch Covid đang ở đỉnh điểm, bên cạnh Công ty giám định B.Đ, VNI đã chỉ định Công ty TNHH Thương mại Tư vấn và giám định N.B (có địa chỉ tại TP Q.N Bình định) tổ chức giám định nguyên nhân, mức độ và giá trị tổn thất của các vụ tai nạn xảy ra vào các ngày 04/8 và 09/8/2021. Công ty CP giám định N.B là đơn vị giám định không có tên trong danh sách công ty giám định độc lập theo Hợp đồng bảo hiểm mà Công ty vận tải Đa Q.G và Công ty bảo hiểm H.K T.L và Công ty S đã giao kết. Công ty Giám định N.B đã phát hành các Chứng thư giám định số 21087/GDDT và Chứng thư giám định số 21090/GD-KT về nguyên nhân, mức độ, giá trị tổn thất của 2 cánh quạt điện gió số hiệu Z210008-3 và số hiệu Z210003-2. Trên cơ sở giám định của Công ty giám định N.B, ngày 06/4/2022, Công ty giám định B.Đ là đơn vị giám định được chỉ định trong Hợp đồng bảo hiểm mà các bên đã ký, đã phát hành Báo cáo giám định cuối số 22/02/0261/HP/HH và Báo cáo giám định cuối số 22/02/0310/HP/HH, xác định nguyên nhân và mức độ tổn thất của 02 cánh turbine điện gió số hiệu Z210008-3 và Z210003-2. Công ty Cổ phần giám định N.B không có tên trong danh sách các Công ty giám định độc lập theo Hợp đồng bảo hiểm và trong quá trình xét xử, Công ty vận tải Đa Q.G cho rằng VNI đã vi phạm thỏa thuận về lựa chọn Công ty Giám định. Tuy nhiên, Công ty Đa Q.G vẫn cung cấp hồ sơ cho Công ty Giám định N.B phục vụ công tác giám định và đã công nhận kết quả giám định để kiện đòi bồi thường bảo hiểm. Khi không nhất trí với kết luận nguyên nhân vụ tai nạn, Công ty Đa Q.G đã không thực hiện quyền yêu cầu giám định bởi 1 Công ty giám định độc lập khác theo quy định của Điều 48 Luật Kinh doanh bảo hiểm 2000, sửa đổi bổ sung năm 2010. Mặt khác, do Covid hạn chế đi lại nên việc Công ty giám định B.Đ chỉ định đơn vị khác là phù hợp với bối cảnh tuân thủ nguyên tắc 5K vào thời kỳ dịch Covid. Sau đó Công ty giám định B.Đ đã phát hành Báo cáo cuối kết luận giám định là phù hợp với thỏa thuận của các bên về việc lựa chọn đơn vị giám định. Nguyên đơn cho rằng các kết luận giám định là không khách quan và chính xác nhưng nguyên đơn không chứng minh được sự không khách quan và thiếu chính xác của các kết luận giám định. Do đó, các kết luận giám định của Công ty Cổ phần giám định N.B và Công ty giám định B.Đ được Hội đồng xét xử chấp nhận xem xét.

Theo Kết luận của Báo cáo Giám định của cả hai đơn vị giám định thì nguyên nhân tổn thất cánh Turbine như sau “*Đơn vị vận chuyển sử dụng/khai thác tổ hợp vận chuyển cánh Turbine trong điều kiện thời tiết xấu, vượt quá giới hạn cấp gió cho phép. Tổ hợp vận chuyển và cánh Turbine bị “gió giật” lật đổ gây nên các tổn thất như mô tả trên”.*

Như vậy, theo chính trình bày của nguyên đơn và kết luận của cơ quan giám định thì nguyên nhân dẫn đến tua bin bị nghiêng đổ là do “*gió giật*”.

Theo Công văn số 46/DBQG-DBTT ngày 17/01/2025 của Tổng cục khí tượng thủy văn giải thích thì “*gió lốc là luồng gió xoáy có sức gió mạnh tương đương với sức gió của bão nhưng được hình thành và tan trong thời gian ngắn, phạm vi hoạt*

động hẹp từ vài km² đến vài chục km²”; “gió giật là gió với tốc độ tăng lên tức thời, được xác định trong khoảng 2 giây”. Cũng theo Công văn 46 thì cơ quan chuyên môn cho thấy: “lốc thường có tính chất xoáy và liên quan đến sự hình thành các hiện tượng quy mô lớn hơn như lốc xoáy”, trong khi gió giật chỉ là luồng gió tăng tốc đột ngột mà không nhất thiết có chuyển động xoáy” và “lốc có thời gian tồn tại lâu hơn gió giật và thường gây thiệt hại nghiêm trọng hơn so với gió giật”.

Định nghĩa về “gió giật” và “gió lốc” cũng được quy định khác nhau tại khoản 4 và khoản 5 Điều 5 Quyết định số 18/2021/QĐ-TTg ngày 22/4/2021 của Chính phủ quy định về dự báo, cảnh báo, truyền tin thiên tai và cấp độ rủi ro thiên tai. Như vậy, về mặt pháp lý, các bên khi tham gia thoả thuận hợp đồng bảo hiểm buộc phải hiểu “gió giật” và “gió lốc” là không cùng một hiện tượng.

Theo trình bày của nguyên đơn cũng cho thấy đến đoạn đường cong gần đèo A.K thì bất ngờ có gió to, giật cấp gió khoảng 14 m/s”, tức là gió xảy ra trong vụ việc này chỉ có tính tức thời tại thời điểm xảy ra sự cố, không diễn ra trong quy mô vài km² đến vài chục km² và không có tính “xoáy” nên chưa đáp ứng các đặc điểm của gió lốc theo quy định của pháp luật. Như vậy, gió giật mặc dù cũng là sự kiện khách quan nhưng không được các bên thoả thuận thuộc trường hợp chịu trách nhiệm bảo hiểm khi có tổn thất xảy ra.

Theo các nhận định của Kết luận giám định của 2 cơ quan giám định nguyên đơn không đảm bảo các điều kiện vận hành an toàn, trong đó xác nhận tại thời điểm xảy ra sự cố phương tiện vận chuyển không có thiết bị đo gió cầm tay theo quy định về điều kiện lưu hành xe trên đường bộ, phương tiện vận chuyển chạy quá tốc độ cho phép (trên 5km/h). Tại phiên toà phúc thẩm, nguyên đơn cũng thừa nhận phương tiện không không trang bị thiết bị đo gió gắn trên ngọn cánh điện gió như yêu cầu của phương án thử nghiệm được cấp phép lưu hành. Các thông tin giám sát hành trình cho thấy phương tiện có chạy quá tốc độ vượt quá 5 km/s gần trước thời điểm xảy ra sự cố. Hội đồng xét xử cho rằng nếu nguyên đơn đảm bảo yêu cầu về thiết bị đo tốc độ gió gắn trên ngọn cánh tua bin thì có thể đã có cơ hội giảm thiểu rủi ro vì những cảnh báo về tốc độ gió là những thông tin có thể giúp cho lái xe dự đoán tình hình, “nhìn thấy” trước nguy cơ để hạn chế rủi ro xảy ra. Mặt khác, việc không tuân thủ yêu cầu khắt khe về tốc độ của phương tiện vận chuyển siêu cường, siêu trọng, chạy nhanh hơn tốc độ cho phép có khả năng dẫn đến những lực gia tốc trước đó cộng hưởng với gió giật tạo ra sự cố. Do vậy, các kết luận của cơ quan giám định về lỗi của bên vận chuyển trong việc gây ra sự cố là có cơ sở.

Như vậy, mặc dù sự cố dẫn đến tổn thất là ngoài mong muốn của nguyên đơn nhưng Hội đồng xét xử phúc thẩm không có lý do để chấp nhận rủi ro gây thiệt hại của 02 (hai) cánh quạt điện gió thuộc phạm vi bảo hiểm và buộc bị đơn phải chịu trách nhiệm bồi thường thiệt hại, bởi:

Thứ nhất, nguyên nhân gây ra sự cố không rơi vào thoả thuận của các bên về các trường hợp chịu trách nhiệm bảo hiểm theo quy định tại Điều 3 Quy tắc 59 (bị đơn chỉ chịu trách nhiệm bảo hiểm cho sự cố “gió lốc”, trong khi gió dẫn đến sự cố là “gió giật”, do chính đơn vị giám định bảo hiểm và nguyên đơn xác nhận). Theo

quy định của pháp luật đây là hai loại gió khác nhau buộc các bên phải biết khi giao kết hợp đồng.

Thứ hai, kết luận của cơ quan giám định không xác định sự cố thuộc trường hợp được hưởng bảo hiểm. Các kết luận này là trung lập do các đơn vị có chức năng được Nhà nước công nhận và nguyên đơn không chứng minh được sự không vô tư, khách quan của kết luận giám định, cũng như không tự mình trưng cầu 1 tổ chức giám định khác mà pháp luật về bảo hiểm cho phép thực hiện để phản biện.

[2.5]. Về quan điểm của Viện kiểm sát nhân dân thành phố Hà Nội cho rằng sự cố xảy ra tồn thất thuộc phạm vi chịu trách nhiệm bảo hiểm nhưng không nêu rõ thuộc khoản nào của Điều 3 Quy tắc 59 nên không Hội đồng xét xử không có căn cứ để xem xét. Nguyên nhân dẫn đến sự cố không thuộc trách nhiệm của đơn vị bảo hiểm theo khoản 2, khoản 3 Điều 3 Quy tắc 59 như Hội đồng xét xử đã phân tích trên đây.

[2.6]. Theo quy định tại điểm d khoản 1 Điều 17 Luật kinh doanh bảo hiểm năm 2000, sửa đổi bổ sung năm 2010 thì doanh nghiệp bảo hiểm có quyền: “*Từ chối trả tiền bảo hiểm cho người thụ hưởng hoặc từ chối bồi thường cho người được bảo hiểm trong trường hợp không thuộc phạm vi trách nhiệm bảo hiểm hoặc trường hợp loại trừ trách nhiệm bảo hiểm theo thỏa thuận trong hợp đồng bảo hiểm*”, do đó kháng cáo của bị đơn được chấp nhận.

Vì các lẽ trên,

QUYẾT ĐỊNH

Căn cứ:

- Các Điều 12, 13, 16, 17, 18, 29, 30, 46, 47 Luật kinh doanh bảo hiểm 2000 sửa đổi bổ sung năm 2010;
- Điều 147; Điều 227; Điều 228; Điều 271; Điều 273; Bộ luật Tố tụng dân sự 2015;
- Khoản 2 Điều 26 Nghị quyết số 326/2016/UBTVQH14 ngày 30/12/2016 quy định về mức thu, miễn, giảm, thu, nộp, quản lý và sử dụng án phí và lệ phí tòa án.

Tuyên xử:

1. Chấp nhận kháng cáo của Tổng Công ty cổ phần Bảo hiểm H.K đối với Bản án sơ thẩm số 21/2024/KDTM-ST ngày 24/5/2024 của Tòa án nhân dân quận T.X. Sửa Bản án sơ thẩm số 21/2024/KDTM-ST ngày 24/5/2024 của Tòa án nhân dân quận T.X như sau:

Không chấp nhận Đơn khởi kiện của Công ty Cổ phần vận tải Đa Q.G yêu cầu Tổng Công ty Cổ Phần bảo hiểm H.K bồi thường thiệt hại đối với sự cố xảy ra ngày 04/8/2021 gây thiệt hại cánh quạt điện gió số hiệu Z210008-3 và sự cố xảy ra ngày 09/8/2021 gây thiệt hại cánh quạt điện gió số hiệu Z210008-2, tổng số tiền là 7.780.836.000 đồng (trong đó: tiền bồi thường thiệt hại (tiền bảo hiểm) là 6.415.192.000 đồng; tiền lãi chậm trả của tiền bồi thường thiệt hại là: 1.365.644.000 đồng).

2. Về án phí kinh doanh thương mại sơ thẩm:

+ Công ty cổ phần vận tải Đa Q.G phải chịu 115.780.000 đồng án phí kinh doanh thương mại sơ thẩm, được khấu trừ số tiền tạm ứng số tiền 57.000.000 đồng đã nộp theo Biên lai thu tiền tạm ứng án phí số 0008419 ngày 01/12/2022 tại Chi cục Thi hành án dân sự quận T.X, thành phố Hà Nội nên số tiền còn phải nộp là 58.780.000 đồng.

+ Tổng Công ty Cổ phần Bảo hiểm H.K không phải chịu án phí kinh doanh thương mại sơ thẩm.

3. Về án phí kinh doanh thương mại phúc thẩm:

Do kháng cáo của Tổng Công ty Cổ phần Bảo hiểm H.K được chấp nhận nên bị đơn được hoàn lại số tiền án phí phúc thẩm đã nộp là 2.000.000 đồng theo Biên lai thu tiền tạm ứng án phí phúc thẩm số 0036208 ngày 20/6/2024 tại chi cục Thi hành án dân sự quận T.X, thành phố Hà Nội.

Án có hiệu lực kể từ ngày tuyên án.

Nơi nhận:

- Các đương sự;
- TAND Q. T.X;
- VKSND TP Hà Nội;
- Chi cục THADS Q. T.X;
- Lưu hồ sơ, VP.

TM. HỘI ĐỒNG XÉT XỬ PHÚC THẨM

Thẩm phán - Chủ tọa phiên tòa

Nguyễn Xuân Tuấn