

**TOÀ ÁN NHÂN DÂN
THÀNH PHỐ HÀ NỘI**

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

Bản án số: **89/2020/KDTM- PT**

Ngày: 25/6/2020

*V/v: Tranh chấp hợp đồng
bảo hiểm hàng hóa*

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: Ông Lê Thanh Bình.

Ông Nguyễn Thái Sơn.

- Thư ký phiên tòa: Bà Đỗ Thị Hạnh - Thẩm tra viên Tòa án nhân dân thành phố Hà Nội.

- Đại diện Viện kiểm sát nhân dân thành phố Hà Nội: Bà Đinh Thị Tuyết Mai, Kiểm sát viên.

Trong các ngày 24 và 25 tháng 6 năm 2020, 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 126/2020/TLPT-KDTM ngày 28/4/2020 về việc tranh chấp hợp đồng bảo hiểm hàng hóa.

Do bản án kinh doanh thương mại sơ thẩm số 27/2019/KDTM-ST ngày 26/11/2019 của Tòa án nhân dân quận H, thành phố Hà Nội bị Tổng Công ty cổ phần Bảo hiểm Ngân hàng B kháng cáo toàn bộ bản án.

Theo Quyết định đưa vụ án ra xét xử số 191/2020/QĐ-PT ngày 18/5/2020 và Quyết định hoãn phiên tòa số 259/2020/QĐ-PT ngày 08/6/2020 của Tòa án nhân dân thành phố Hà Nội, giữa các đương sự:

Nguyên đơn: Công ty cổ phần Vận tải Đ.

Địa chỉ: Số X đường N, phường T, Quận B, Thành phố H.

Người đại diện theo pháp luật: Ông Đ.X.H - Giám đốc.

Người đại diện theo ủy quyền: Ông T.V.C. Địa chỉ: số Y/Z, ngõ M phố H, quận C, thành phố Hà Nội; có mặt.

Bị đơn: Tổng Công ty cổ phần Bảo hiểm Ngân hàng B.

Địa chỉ: Tầng S, Tòa nhà V, số K phố B, phường L, quận H, thành phố Hà Nội.

Người đại diện theo pháp luật: Ông T.H.A - Tổng Giám đốc.

Người đại diện theo ủy quyền: Bà L.X.Q; bà V.T.H.N và ông B.M.H (theo văn bản ủy quyền ngày 13/5/2020); có mặt.

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

+ Công ty TNHH S.

Địa chỉ: Số H X,Y VN, phường H, thành phố H, tỉnh Q.

Người đại diện theo pháp luật: Ông V.X.P (V.X.T) - Chủ tịch Hội đồng thành viên kiêm Giám đốc; vắng mặt.

NỘI DUNG VỤ ÁN

Theo Đơn khởi kiện ngày 06/7/2018, Đơn khởi kiện bổ sung ngày 16/8/2018 và các tài liệu có trong hồ sơ, đại diện Công ty cổ phần Vận tải Đ (sau đây gọi tắt là nguyên đơn) trình bày:

Ngày 15/01/2016, nguyên đơn ký Hợp đồng bảo hiểm hàng hóa vận chuyển trong lãnh thổ Việt Nam số 79160153 với Công ty cổ phần Bảo hiểm B BT (gọi tắt là B BT), với số tiền bảo hiểm là 2.300.000.000 đồng. Nguyên đơn đã thực hiện đầy đủ nghĩa vụ thanh toán phí bảo hiểm cho B BT theo đúng thỏa thuận.

Ngày 19/01/2016, tàu QN- 637X vận chuyển 3.059,76 tấn Clinker từ cảng N, T đến 12 giờ ngày 02/02/2016 đến neo đậu tại vị trí 10°20'219N/205°28'804E cách cầu cảng M - A khoảng 100m, tàu thả neo mũi bên trái để chờ lệnh cập cảng, dỡ hàng.

Vào hồi 03 giờ ngày 15/02/2016, một tàu hàng đi từ phía thượng lưu ra cửa Đ, ngược hướng với hướng neo của tàu QN- 637X bất ngờ đâm vào mạn trái tàu QN- 637X. Thời điểm này, tàu QN 637X đang neo ngược dòng chảy và có 02 người đang trực ca là thuyền phó M.V.V và máy phó V.V.N, do trời tối, lại bất ngờ, nên không nhìn thấy biển kiểm soát và tàu lạ đã bỏ chạy. Thuyền trưởng và thủy thủ đoàn đã

lập tức kiểm tra và phát hiện một lỗ thủng tại mạn trái của tàu, cách mặt boong trên 2m, cách mũi khoảng 20m và nước tràn vào khoang trung gian qua lỗ thủng. Thủy thủ đoàn đã sử dụng mọi biện pháp để cứu tàu, chèn lót... và bơm nước ra ngoài, đồng thời thông báo cho Cảng vụ M. Do được cứu chữa kịp thời, nên tàu QN-637X an toàn và ngay trong ngày 15/02/2016 cảng M cho tàu cập cảng để dỡ hàng và kiểm tra tình trạng tàu.

Kết quả giám định cho thấy hàng hóa tại lớp đáy các hầm hàng số 1, 2, 3 bị ướt kết dính cao khoảng 10cm, số hàng hóa hư hỏng hoàn toàn và phải thanh lý là 897,2 tấn, trị giá 613.639.200 đồng.

Căn cứ vào hồ sơ và thực trạng vụ tai nạn đâm va của tàu QN- 637X và đã được thông báo kịp thời cho chính quyền cảng, Công ty Đ đã hoàn thiện hồ sơ yêu cầu B BT bồi thường thiệt hại theo thỏa thuận và quy định của Quy tắc bảo hiểm hàng hóa vận chuyển trong lãnh thổ Việt Nam của B. Tuy nhiên, ngày 04/4/2016, Công ty bảo hiểm B BT căn cứ vào Biên bản giám định của I là công ty giám định do B BT mời, đã có văn bản số 060 CV-GĐBT từ chối bồi thường tổn thất với lý do *“Tàu QN-637X đã đâm va với vật thể lạ không xác định trước khi vận chuyển lô hàng này và dẫn đến các khung xương, tôn vỏ và vách ngăn bị biến dạng và đồng thời gây chấn động và ảnh hưởng đến chất lượng của đường hàn. Trong quá trình di chuyển của lô hàng này, dưới tác dụng của sức ép lớn của nước, nên dẫn đến vỡ đường hàn tại mạn trái với kích thước 1,5cm x 1,0cm (vết bề cách mặt boong 270cm và cách mũi 20m) và làm cho nước vào khoang trung gian tại vách trái của hầm hàng số 01. Sau đó, nước đi qua các lỗ thoát nước của các khung xương của tàu và tràn vào các hầm hàng qua các hố la canh và hầm máy của tàu và dẫn đến hàng hóa tại lớp đáy của các hầm hàng trong tình trạng ướt, đóng thành tảng, vón cục trong quá trình vận chuyển. Tại thời điểm giám định, ngày 17/02/2016, sau khi tàu bị đâm va hai ngày nước tại vị trí lỗ thủng đang rò rỉ vào khoang trung gian của hầm hàng số 1 của tàu”*.

Quyết định từ chối bồi thường của B BT nhằm chối bỏ trách nhiệm với khách hàng, vi phạm các quy định của pháp luật về hàng hải và bảo hiểm: B cho rằng vụ đâm va xảy ra trước khi hàng được vận chuyển nghĩa là trước khi tàu QN- 637X rời cảng N, T, trong khi Điều 59 Nghị định số 21/2012/NĐ-CP ngày 21/3/2012 của Chính Phủ quy định điều kiện tàu thuyền rời cảng biển như sau: “2. Tàu thuyền không được rời cảng trong các trường hợp sau đây: a) “Tàu thuyền không đủ các giấy tờ và tài liệu của tàu về an toàn hàng hải, an ninh hàng hải và phòng ngừa ô nhiễm môi trường theo quy định”.

Tàu QN-637X rời cảng N, T, Cảng vụ không có bất cứ một cảnh báo nào, đã cho phép rời cảng, được hiểu vào thời điểm rời cảng, tàu chưa hề bị đâm va và không có dấu hiện nào về việc không đủ khả năng đi biển, tàu đã được cấp Giấy chứng nhận an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường phương tiện thủy nội địa do đăng kiểm cấp vẫn còn hiệu lực.

Việc cho rằng, tàu QN- 637X bị đâm va trước ngày tàu khởi hành nặng tới mức “dẫn đến các khung xương, tôn vỏ & vách ngăn bị biến dạng và đồng thời gây chấn động và ảnh hưởng đến chất lượng của đường hàn” là hoàn toàn vô lý, vì nếu khung xương, tôn vỏ và vách ngăn tàu bị biến dạng thì bằng mắt thường cũng có thể nhìn thấy được, chính quyền cảng N, T sẽ không thể cấp giấy phép rời cảng cho tàu và không một chủ tàu, đội ngũ thuyền viên dám cho tàu vận hành.

Theo biên bản giám định, ngày 19/01/2016, tàu QN-637X rời cảng N, T và đến 12 giờ ngày 02/02/2016 đến neo đậu tại vị trí 10°20'219N/2015°28'804E cách cầu cảng M - A khoảng 100m. Nếu coi đây là thời gian vận chuyển, thì tàu bị bục như B kết luận trong thời gian này. Với kích thước vết bục 1,5cm x 1cm và các vết cong vênh như mô tả của giám định viên và đến ngày 17/02/2016 nước vẫn rỉ vào khoang trung gian dù đã được thủy thủ thuyền viên chèn lót thì với áp lực nước và kích thước lỗ thủng trong khoảng thời gian dài chạy trên biển (14 ngày) và sau đó tàu đã neo tại M 13 ngày, vết thủng của tàu QN-637X có thể bục rộng hơn và chỉ tính lượng nước qua vết bục 1,5cm x 1cm đã đủ làm cho toàn bộ hàng trên tàu bị thấm ướt và tàu đã chìm trước đó nhiều ngày.

Giám định viên của I không có bằng cấp chứng chỉ chuyên môn về giám định tàu biển và hàng hóa như Clinker, võ đoán khi đưa ra kết luận kể cả việc cho rằng có rỉ sét mà không biết rằng tàu đã được sơn từ lâu trước đó, chuẩn bị đến hạn cần sơn lại, toàn bộ thân tàu sơn đã cũ có vết tróc và rỉ nhẹ kể cả những chỗ không bị đâm va nhưng không ảnh hưởng đến chất lượng tàu. Việc giám định và đánh giá kết quả của giám định viên đều bằng mắt thường, không có máy móc, thiết bị kỹ thuật hỗ trợ và không tham khảo bất kỳ một bằng chứng nào khác mà thủ thủ thuyền viên đưa ra.

Nguyên đơn yêu cầu Tòa án buộc bị đơn bồi thường tổn thất hàng hóa với số tiền là 603.639.200 đồng, tiền lãi chậm trả tạm tính từ ngày 30/4/2016 đến ngày 28/10/2019 theo lãi suất cho vay trung bình 6,5%/năm là: 127.518.781 đồng và tiếp tục trả tiền lãi từ ngày 29/10/2019 cho đến khi trả hết số tiền gốc.

Tại Văn bản số 2335/CV-QLRR ngày 10/10/2018, Biên bản phiên họp về kiểm

tra việc giao nộp, tiếp cận, công khai chứng cứ, bị đơn là Tổng Công ty cổ phần Bảo hiểm Ngân hàng B trình bày:

Công ty Bảo hiểm B BT (B BT - là Công ty thành viên của Tổng Công ty cổ phần Bảo hiểm Ngân hàng B) đã cấp Đơn bảo hiểm hàng hóa vận chuyển trong lãnh thổ Việt Nam số: 79160153 ngày 15/01/2016; Giấy sửa đổi bổ sung số 79160153 - END01 ngày 16/01/2016 cho Công ty cổ phần Vận tải Đ. Theo đó, Tổng Công ty Bảo hiểm B (B) nhận bảo hiểm cho hàng hóa theo Hợp đồng mua bán số 006-HĐMB/XMCT-2016 vận chuyển trên tàu QN-637X. Tàu QN-637X của Công ty TNHH S được Công ty Đ thuê vận chuyển lô hàng trên theo Hợp đồng vận chuyển số 83/2016/HĐCT. Lô hàng hóa trên được bảo hiểm theo Quy tắc bảo hiểm hàng hóa vận chuyển trong lãnh thổ Việt Nam ban hành theo Quyết định số 2513/QĐ-HH ngày 01/11/2010. Ngày 19/01/2016, tàu QN-637X bắt đầu khởi hành từ cảng N - T đến cảng M - A. Ngày 02/02/2016, tàu QN-637X tới khu neo cảng M - A vào hồi 12 giờ.

Theo khai báo của thuyền trưởng, thuyền phó và máy phó tàu QN-637X: Vào 03 giờ sáng ngày 15/02/2016 đã có một tàu hàng không rõ biển kiểm soát va chạm với tàu QN- 637X nên xảy ra sự cố thùng 01 lỗ mạn trái cách mũi tàu khoảng 20m, dẫn đến nước vào làm ướt hàng Clinker.

Sau khi tổn thất xảy ra, B đã cử Công ty cổ phần giám định D (I) tiến hành giám định tổn thất. Chứng thư giám định số I/HH/16043 ngày 15/03/2016 của Công ty D (I) đã ghi nhận như sau: Tình trạng hàng: 757,89 tấn hàng hóa trong tình trạng vốn cục, ướt xen lẫn với hàng bình thường với nhiều mức độ khác nhau; 2.162,56 tấn hàng hóa trong tình trạng ngoại quan bình thường; 139,31 tấn hàng hóa bị kết dính thành tảng, ướt còn nằm lại trong hầm hàng số 01 của tàu do chủ hàng đã từ chối nhận hàng. Nguyên nhân tổn thất: “Tàu QN-637X đã đâm va với vật thể không xác định trước khi vận chuyển lô hàng này và dẫn đến các khung xương, tôn vỏ & vách ngăn bị biến dạng và đồng thời gây chấn động và ảnh hưởng đến chất lượng của đường hàn. Trong quá trình vận chuyển của lô hàng này, dưới tác dụng của sức ép lớn của nước nên dẫn đến vỡ đường hàn tại mạn trái với kích thước 1,5cm x 1,0 cm (vết bề cách mặt boong 270 cm và cách mũi 20m) và làm cho nước vào khoang trung gian tại vách trái của hầm hàng số 01. Sau đó, nước đi qua các lỗ thoát nước của các khung xương của tàu và tràn vào các hầm hàng qua các hố la canh và hầm máy của tàu và dẫn đến hàng hóa tại lớp đáy của các hầm hàng trong tình trạng ướt, đóng thành tảng, vốn cục trong quá trình vận chuyển”.

Căn cứ báo cáo giám định này, B đã có văn bản số 060/CV-GĐBT ngày 04/04/2016 v/v phương án xử lý hàng Clinker trên tàu QN-637X gửi Công ty Đ, trong đó có ý kiến “Nhu vậy, tàu QN-637X đã đâm va vào các vật thể lâu ngày trong suốt quá trình hàng hải trước khi vận chuyển lô hàng được B BT bảo hiểm, làm ảnh hưởng đến chất lượng đường hàn gây vỡ đường hàn. Trong chuyến vận chuyển lô hàng được B BT bảo hiểm này không có vụ va đụng nên tổn thất không thuộc phạm vi bảo hiểm.”

Bị đơn đồng ý với kết luận tại chứng thư giám định về việc tàu QN-637X không bị đâm va trong chuyến hành trình được bảo hiểm, nên tổn thất không thuộc phạm vi bảo hiểm. Về giá trị tổn thất, số tiền được bảo hiểm là 2.300.000.000 đồng; tổng khối lượng Clinker khô và ướt mà Công ty Đ bán cho Công ty A trị giá 2.070.332.364 đồng chưa gồm thuế giá trị gia tăng; mức khấu trừ 10.000.000 đồng, như vậy số tiền bồi thường nếu thuộc phạm vi bảo hiểm là 219.577.636 đồng.

Ý kiến của B đối với đơn khởi kiện của nguyên đơn:

- Về lý do Công ty Đ đưa ra tàu QN- 637X có đâm va với tàu lạ vào ngày 15/02/2016: Theo thu thập thông tin từ thuyền phó, thì tàu lạ có thể là xà lan có kết cấu nhô lên tại phía trước và phía sau và đang chở đầy hàng. Tuy nhiên, căn cứ vào vết va chạm từ bên ngoài, B ghi nhận rằng vết va chạm nằm dưới mặt nước khi tàu đầy hàng, vết va chạm ở phía trên mặt nước không có bất kỳ vết chầy xước nào. Hơn thế nữa, vết bục của đường hàn trên be gia cố và lớp bong tróc của lớp sơn tại vị trí va chạm trong tình trạng rỉ sét. Vì vậy, chúng tôi cho rằng việc tàu lạ đâm vào tàu QN-637X khi đang neo vào thời điểm nêu trên theo khai báo của tàu trong trường hợp này là không hợp lý”.

- Theo Quy tắc bảo hiểm hàng hóa vận chuyển trong lãnh thổ Việt Nam ban hành kèm theo Quyết định số 2513/QĐ-HH ngày 01/11/2010 của Tổng Giám đốc Tổng Công ty B, trong đó có tại Điều 3 quy định B “...chịu trách nhiệm đối với những mất mát, hư hỏng xảy ra cho hàng hóa được bảo hiểm do hậu quả trực tiếp của một trong những nguyên nhân sau: 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 chạt bánh.”. Do tổn thất trong quá trình vận chuyển lô hàng trên không chứng minh được tàu đâm va do đó không thuộc phạm vi bảo hiểm theo Điều 3 Quy tắc trên, vì vậy B không có cơ sở để xem xét giải quyết bồi thường cho người được bảo hiểm là Công ty Đ cho lô hàng Clinker bị tổn thất.

Tại văn bản số 12/2019/CV ngày 08/8/2019, số 1510/2019/TT ngày

15/10/2019 và văn bản không số ngày 31/10/2019, người có quyền lợi, nghĩa vụ liên quan là **Công ty TNHH S** trình bày:

Ngày 19/01/2016 tàu QN- 637X khởi hành vận chuyển 3.059,76 tấn Clinker từ cảng N - T đến 12 giờ 02/02/2016 vào neo đậu cách cầu cảng M - A 100m, tàu thả neo chờ lệnh cập cảng, dỡ hàng có va chạm, nhưng vào ban đêm, nên không phát hiện được vật thể va chạm. Do thời gian đã lâu và thay đổi thuyền trưởng, nên nhật ký hàng hải của tàu QN-637X từ ngày 19/01/2016 đến ngày tàu được cảng vụ A cho phép rời cảng đã bị thất lạc, không lưu giữ được. Công ty TNHH S có mua bảo hiểm thân tàu và trách nhiệm dân sự của chủ tàu đối với tàu QN- 637X, nhưng do năm cũ và đã qua thời gian thanh tra, kiểm tra, nên chưa tìm thấy chứng từ về việc mua bảo hiểm. Bảo hiểm tàu chỉ bồi thường thiệt hại trong phạm vi thân vỏ tàu, không bồi thường tổn thất hàng hóa trên tàu. Sau khi sửa chữa, tàu QN-637X đã được cơ quan đăng kiểm A kiểm tra và cấp lại.

Tại văn bản số 961/CVHHTH-PC ngày 26/11/2018, Cảng vụ Hàng hải T cung cấp: Ngày 18/01/2016, tàu QN-637X đến và nhận 3.000 tấn Clinker tại cầu cảng số 1, bến cảng tổng hợp N, tỉnh T. Ngày 19/01/2019, tàu QN-637X nộp đầy đủ giấy tờ theo quy định và xin làm thủ tục rời cảng để đi cảng M trả hàng. Căn cứ Nghị định số 21/2012/NĐ-CP ngày 21/3/2012 của Chính phủ về quản lý cảng biển và luồng hàng hải, Thông tư số 10/2013/TT-BGTVT ngày 08/5/2013 của Bộ G, Cảng vụ đã cấp giấy phép rời cảng cho tàu QN-637X.

Tại văn bản số 99/CVHHAG-PCTTATANHH ngày 28/3/2019, Cảng vụ Hàng hải A cung cấp: Tàu QN-637X thuộc Công ty TNHH S do thuyền trưởng V.Đ.H điều khiển, đến cảng M - A vào hồi 12 giờ 00 phút ngày 02/02/2016 để dỡ hàng Clinker. Theo thuyền trưởng, vào hồi 03 giờ 00 phút ngày 15/02/2016, phương tiện QN-637X đang neo đậu tại vị trí 102⁰.219'N, 105.28.804E, trong khi trực ca đèn tín hiệu neo vẫn báo hiệu, nhưng có 01 tàu hàng không rõ biển kiểm soát va chạm với phương tiện QN- 637X xảy ra sự cố thủng 01 lỗ mạn trái cách mũi tàu khoảng 20m dẫn đến ướt hàng Clinker. Khi đó, Cảng vụ không nhận được bất cứ nguồn thông tin nào về vụ việc nêu trên. Đến 15 giờ 00 phút, ông Huệ đến trình kháng nghị hàng hải và được Cảng vụ xác nhận đúng theo quy định. Cảng vụ không tiến hành điều tra sự việc trên.

Bản án sơ thẩm số 27/2019/KDTM-ST ngày 26/11/2019 của Tòa án nhân dân quận H đã xử:

Chấp nhận một phần yêu cầu khởi kiện của Công ty cổ phần Vận tải Đ. Buộc Tổng Công ty cổ phần Bảo hiểm Ngân hàng B phải bồi thường cho Công ty cổ phần

Vận tải Đ số tiền là 700.000.058 đồng (Bảy trăm triệu, không trăm năm mươi tám đồng), gồm tiền bảo hiểm là 529.489.827 đồng (Năm trăm hai mươi chín triệu, bốn trăm tám mươi chín nghìn, tám trăm hai mươi bảy đồng) và tiền lãi chậm trả là 170.510.231 đồng (Một trăm bảy mươi triệu, năm trăm mười nghìn, hai trăm ba mươi một đồng).

Án sơ thẩm còn buộc bị đơn còn phải chịu khoản tiền lãi của số tiền gốc còn phải thi hành án theo mức lãi suất quy định tại khoản 2 Điều 468 của Bộ luật Dân sự năm 2015.

Bản án còn tuyên về án phí và quyền kháng cáo của các đương sự.

Sau khi xét xử sơ thẩm, bị đơn kháng cáo đối với Bản án sơ thẩm, đề nghị Tòa án phúc thẩm giải quyết xem xét lại toàn bộ nội dung vụ án theo hướng Tổng Công ty cổ phần Bảo hiểm Ngân hàng B không phải bồi thường số tiền cho Công ty vận tải Đ số tiền bảo hiểm tổn thất hàng hóa tàu QN6378: 529.489.827 đồng, và tiền lãi 170.510.231 đồng.

Tại phiên tòa phúc thẩm:

- Bị đơn trình bày: giữ nguyên yêu cầu, tài liệu đã xuất trình tại Tòa án sơ thẩm, yêu cầu kháng cáo và trình bày: Đề nghị Tòa án không chấp nhận yêu cầu khởi kiện của nguyên đơn.

Bị đơn trình bày trong trường hợp bị đơn phải bồi thường về tai nạn đắm va, bị đơn nhất trí về: số lượng hàng hóa bị thiệt hại và cách tính bồi thường, tính lãi chậm trả như án sơ thẩm tính là đúng.

-Nguyên đơn vẫn giữ nguyên ý kiến tại tòa sơ thẩm, các chứng cứ, tài liệu và trình bày: Kháng định tàu QN 637X bị đắm va và là nguyên nhân trực tiếp gây ra thiệt hại cho hàng hóa, bị đơn cho rằng vụ đắm va xảy ra trước khi chuyển hàng được vận chuyển nghĩa là trước khi tàu QN 637X rời cảng N-T là không có cơ sở vì: Tàu đáp ứng được đầy đủ điều kiện đi biển vào cảng biển hoặc được phép rời cảng biển đều phải có đủ điều kiện an toàn hàng hải, an ninh hàng hải, phòng ngừa ô nhiễm môi trường và các điều kiện khác theo quy định pháp luật.

Giám định của B cho rằng sự cố xảy ra trước chuyển đi nhưng vào thời gian nào thì cho đến nay Tổng công ty bảo hiểm B không chứng minh được, không xác định được. Tàu QN 637X được cấp Giấy chứng nhận an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường phương tiện thủy nội địa ngày 21/12/2015.

Tại Công văn số 366 ngày 20/11/2019 của Cảng vụ A đã xác nhận: lúc 03 giờ 00 ngày 15/02/2016 tàu đang neo đậu trong vùng nước thuộc cảng vụ hàng hải A quản lý có một phương tiện đã va chạm với tàu QN- 637X làm thủng một lỗ bên mạn trái dẫn đến ứ đọng hàng Clinker, thủ tục kháng nghị hàng hải đối với tàu QN 637X đúng theo Điều 56 Bộ luật Hàng hải 2005 và Điều 5 quyết định số 41/2005/QĐ-BGTVT ngày 16/9/2005 của Bộ G và việc cảng vụ hàng hải A không tổ chức điều tra tai nạn hàng hải là đúng thẩm quyền của Giám đốc Cảng theo quy định tại Thông tư 35 ngày 24/7/2015 của Bộ G.

Theo bản án sơ thẩm thì B phải bồi thường cho nguyên đơn 529.000.000đồng, như vậy so với giá trị mua bảo hiểm (giá mua Clinker chưa bao gồm cước vận tải) Đ đã mất 28.000.000đ chưa kể chi phí vận chuyển 139,31 tấn Clinker hỏng toàn bộ đi đổ và trả tiền vị trí đổ Clinker hỏng, chi phí môi trường, chi phí cước phí. điều này cho thấy khẳng định vụ đâm va là khách quan.

Vì vậy, nguyên đơn đề nghị Hội đồng xét xử phúc thẩm buộc Tổng Công ty cổ phần Bảo hiểm Ngân hàng B - B bồi thường tổn thất hàng hóa cho Công ty cổ phần Vận tải Đ theo đúng quy định pháp luật và thực tế tổn thất hàng hóa cho Công ty trong vụ tai nạn trên.

Đại diện Viện Kiểm sát nhân dân Thành phố Hà Nội tham gia phiên tòa phát biểu quan điểm:

- Về tố tụng: Đơn kháng cáo hợp lệ, Thẩm phán, thư ký và các đương sự trong vụ án thực hiện đúng quy định pháp luật tố tụng.

- Về việc tuân theo pháp luật tố tụng của thẩm phán: Từ khi thụ lý đơn và trong quá trình giải quyết vụ án, thẩm phán được phân công đã chấp hành đúng qui định của pháp luật TTDS. Về thời hạn chuẩn bị xét xử phúc thẩm đảm bảo theo qui định tại Điều 286 BLTTDS. Tòa án đã chuyển hồ sơ và quyết định xét xử cho Viện KS đúng thời hạn theo qui định tại Điều 292 BLTTDS.

- Việc tuân theo pháp luật của HĐXX phúc thẩm: Tại phiên tòa hôm nay, HĐXX đã thực hiện đúng qui định và yêu cầu chung của phiên tòa phúc thẩm: Thành phần HĐXX phúc thẩm; phạm vi xét xử phúc thẩm đúng qui định tại Điều 64 và Điều 293 BLTTDS.

- Thư ký phiên tòa đã thực hiện đầy đủ nhiệm vụ, quyền hạn theo qui định tại Điều 51 BLTTDS.

- Việc chấp hành pháp luật của người tham gia tố tụng: Từ khi thụ lý vụ án tại cấp phúc thẩm cũng như tại phiên tòa hôm nay, nguyên đơn và bị đơn đã chấp hành đúng theo qui định tại Điều 70, Điều 71 và Điều 72 BLTTDS.

Từ những phân tích trên Viện kiểm sát nhân dân thành phố Hà Nội đề nghị Hội đồng xét xử giữ nguyên Bản án sơ thẩm số 27/2019/KDTM-ST ngày 26/11/2019 của Tòa án nhân dân quận H.

NHẬN ĐỊNH CỦA TOÀ ÁN

Căn cứ vào các chứng cứ, tài liệu do các bên đương sự cung cấp và Tòa án thu thập được trong quá trình giải quyết vụ án. Căn cứ vào kết quả hỏi và tranh tụng tại phiên tòa, Hội đồng xét xử nhận thấy:

1. Về áp dụng pháp luật tố tụng:

Sau khi xét xử sơ thẩm bị đơn kháng cáo toàn bộ bản án. Bị đơn kháng cáo đúng thời hạn, đã nộp tạm ứng án phí phúc thẩm nên kháng cáo là hợp lệ. Tòa án cấp sơ thẩm không tuyên quyền kháng cáo của nguyên đơn và người có quyền lợi nghĩa vụ liên quan trong vụ án là thiếu sót, cần rút kinh nghiệm. Tại cấp phúc thẩm, Tòa án đã tổng đạt hợp lệ các văn bản tố tụng cho nguyên đơn, bị đơn và người có quyền lợi nghĩa vụ liên quan trong vụ án. Tại phiên tòa có mặt đại diện theo ủy quyền của nguyên đơn, đại diện theo ủy quyền của bị đơn; người có quyền lợi nghĩa vụ liên quan trong vụ án là Công ty TNHH S vắng mặt nên Tòa án tiến hành xét xử theo quy định pháp luật.

2. Xét yêu cầu kháng cáo của bị đơn:

Căn cứ vào các chứng cứ, tài liệu có trong hồ sơ vụ án và lời khai của các đương sự tại phiên tòa, Hội đồng xét xử xét thấy:

Về hợp đồng bảo hiểm hàng hóa: Ngày 12/01/2016, Công ty cổ phần Vận tải Đ và Công ty cổ phần Xi Măng C ký Hợp đồng mua bán Clinker số 006-HĐMB/XMCT-2016, theo đó Công ty Đ mua Clinker với đơn giá 760.000 đồng/tấn đã bao gồm thuế giá trị gia tăng 10%. Ngày 13/01/2016, Công ty Đ và Công ty TNHH S ký Hợp đồng vận chuyển số 83/2016/HĐCT, Công ty S sử dụng tàu QN-637X, trọng tải 3.127 tấn để vận chuyển hàng hóa Clinker rời, khối lượng xếp đầy tàu, cảng xếp N, cảng dỡ M, chủ tàu đảm bảo tàu có đầy đủ giấy tờ đăng kiểm, bảo hiểm, hầm hàng sạch sẽ, khô ráo trước khi xếp hàng.

Ngày 15/01/2016 Công ty Bảo hiểm B BT thuộc Tổng Công ty cổ phần Bảo hiểm Ngân hàng B cấp Đơn bảo hiểm hàng hóa vận chuyển trong lãnh thổ Việt Nam

số 79160153 cho người được bảo hiểm là Công ty vận tải Đ, hàng hóa được bảo hiểm là Clinker theo Hợp đồng mua bán số 006-HĐMB/XMCT-2016, phương tiện vận chuyển là tàu QN-673, đi từ N - T, đến M - A, không cho phép chuyển tải, điều kiện bảo hiểm theo Quy tắc bảo hiểm hàng hóa vận chuyển trong lãnh thổ Việt Nam, số tiền bảo hiểm 2.300.000.000 đồng, phí bảo hiểm 759.000 đồng, mức khấu trừ 10.000.000 đồng/vụ tổn thất. Cũng trên cơ sở đề nghị của Công ty Đ, ngày 16/01/2016 Công ty Bảo hiểm B BT cấp Giấy sửa đổi bổ sung số 79160153 - END01, thay thế phương tiện vận chuyển tàu QN-673 bằng tàu QN-637X thuộc sở hữu của Công ty TNHH S.

Xét việc hai bên tự nguyện ký kết hợp đồng bảo hiểm hàng hóa vận chuyển đường biển với các nội dung nêu trên là phù hợp với quy định tại các Điều 567, 569, 570, 571 của Bộ luật Dân sự năm 2005, các Điều 224, 225, 226, 228, 229, 232, 233 của Bộ luật Hàng hải năm 2005, các Điều 12, 13, 14, 15 của Luật Kinh doanh bảo hiểm, Công ty Đ đã đóng phí bảo hiểm, nên hợp đồng có hiệu lực và các bên phải thực hiện quyền, nghĩa vụ đối với nhau theo đúng cam kết là đúng theo quy định pháp luật.

Về nguyên nhân tổn thất hàng hóa:

Xét thấy: Ngày 16/01/2016, tàu QN-637X(không chở hàng) được Cảng vụ Hàng hải NA cấp giấy phép rời cảng C và đến cảng N vào ngày 18/01/2016. Ngày 19/01/2016, tại cảng N, Công ty C giao cho Công ty Đ 3.059,76 tấn Clinker, trị giá 2.325.417.600 đồng trên tàu QN-637X và các bên đã tiến hành niêm phong kẹp chì. Ngày 19/01/2016, tàu QN-637X được Cảng vụ Hàng hải T cấp giấy phép vào/rời cảng số 1600067 rời bến cảng N để đến cảng M trả hàng. Hồi 12 giờ ngày 02/02/2016, tàu QN-637X đến cảng M - A và được điều động vào khu neo để chờ dỡ hàng. Vào hồi 03 giờ 00 phút ngày 15/02/2016 tàu QN - 6378 đang neo đậu tại vị trí 10°20'219N/205°28'804E , trong khi trực ca đèn tín hiệu neo vẫn báo hiệu, nhưng một tàu hàng không rõ biển kiểm soát va chạm với tàu QN- 637X xảy ra sự cố thủng một lỗ mạn trái cách mũi tàu khoảng 20 mét dẫn để ướn hàng Klinker, thuyền trưởng cùng toàn thể thuyền viên tàu QN-637X áp dụng mọi biện pháp để đảm bảo cho phương tiện cũng như hàng hóa được an toàn”.. Đến 15 giờ cùng ngày ông V.Đ.H thuyền trưởng tàu QN -6378 đến trình kháng nghị hàng hải và được cảng vụ A xác nhận và Giám đốc Cảng vụ hàng hải quyết định không điều tra tai nạn vì tai nạn hàng hải nêu trên thuộc loại ít nghiêm trọng là đúng thẩm quyền.

Khi sự cố xảy ra Công ty Đ đã thông báo cho công ty bảo hiểm, hai bên đã

tiến hành các bước điều tra, giám định.

Theo Chứng thư giám định số I/HH/16043 ngày 15/3/2016 ghi nhận:

Về tình trạng thân tàu: Tại thời điểm giám định ngày 17/02/2016, ghi nhận: Vách ngăn trong khoang trung gian của hầm hàng số 1 bị biến dạng với kích thước 240cm cao x 40cm ngang; 01 sườn dọc ngay tại vị trí lỗ thùng và 01 sườn dọc trên lỗ thùng bị cong vênh với chiều dài 01m; 01 lỗ thùng cách mặt boong 270cm và cách mũi 20m; 01 sườn dọc ngay tại lỗ thùng bị biến dạng với chiều dài 90cm, 01 sườn ngang tại lỗ thùng bị cong vênh với chiều dài 01m; nước tại vị trí lỗ thùng đang rò rỉ vào khoang trung gian của hầm hàng số 1. Tại thời điểm giám định ngày 18, 19 & 20/02/2016, Chứng thư giám định ghi nhận: Có vết bong tróc lớp sơn có kích thước 240cm cao x 10cm ngang, vết bong tróc trong tình trạng hoen ố, rỉ sét cách mặt boong 190cm và cách mũi 20m; tại be gia cố có vết bục của đường hàn có kích thước 10cm, vết bục cách mặt boong 300cm và cách mũi 20m; 01 vết thùng tại mạn trái có kích thước 1,5cm x 1,0cm cách mặt boong 270cm và cách mũi 20m, vết thùng đã được hàn lại.

Về nguyên nhân tàu bị thùng:

Tại phiên tòa phúc thẩm Bị đơn trình bày trong quá trình ký hợp đồng, bị đơn không kiểm tra tàu trước khi tàu vận chuyển hàng hóa mà chỉ có tờ khai của phía nguyên đơn tự nguyện khai về tình trạng tàu. Bị đơn khẳng định tàu QN- 637X có đâm va nhưng không phải vào ngày 15/02/2016 mà là trước chuyến đi.

Theo Chứng thư giám định:

+ căn cứ vào vết va chạm từ bên ngoài, vết va chạm nằm dưới nước khi tàu đầy hàng, không có vết trầy xước tại vị trí lõm vào của tôn vỏ, đồng thời tôn tại vị trí va chạm ở phía trên mặt nước không có bất cứ vết trầy xước nào. Vết bục của đường hàn trên be gia cố và lớp bong tróc của lớp sơn tại vị trí va chạm trong tình trạng rỉ sét. Giám định viên cho rằng việc tàu lạ đâm va vào tàu QN-637X khi đang neo vào thời điểm nêu trên là không hợp lý.

+ Tôn tại vết va chạm bị lõm vào và dẫn đến các khung xương và vách ngăn bên trong khoang trung gian có tình trạng cong vênh, biến dạng (vết va chạm này ở dưới mặt nước khi tàu đầy hàng và trên mặt nước khi tàu không hàng), đồng thời do các khung xương tại vị trí va chạm bị vênh ra ngoài dẫn đến tình trạng tôn vỏ tại vị trí này nhô ra, ảnh hưởng đến chất lượng của đường hàn và lớp sơn bên ngoài (tại vị trí vách ngăn trung gian của khoang trung gian), tại vị trí nhô ra bị bong tróc trong

tình trạng rỉ sét”. Vì vậy, giám định viên cho rằng có sự cố va chạm trong trường hợp này.

+Tại N khi tàu đầy tải, vết bục sẽ nằm dưới mực nước nhưng tồn thất không phát hiện ra tại đó. Vì vậy, sự cố đâm va nói trên không xảy ra trong chuyến đi này.

+ Kiểm tra vết nước dâng lên trong hầm máy (tại vị trí thoát nước phía dưới các hầm hàng và khoang trung gian), ghi nhận lớp dầu còn in trên vách của hầm máy có chiều cao khoảng 60cm và trong tình trạng còn mới.

Căn cứ vào cơ sở nêu trên, giám định viên cho rằng tàu QN-637X đã đâm va với vật thể không xác định trước khi vận chuyển lô hàng này và dẫn đến các khung xương, tôn vỏ và vách ngăn bị biến dạng và đồng thời gây chấn động và ảnh hưởng đến chất lượng của đường hàn. Trong quá trình di chuyển của lô hàng này, dưới tác dụng của sức ép lớn của nước, nên dẫn đến vỡ đường hàn tại mạn trái với kích thước 1,5cm x 1,0cm (vết bẻ cách mặt boong 270cm và cách mũi 20m) và làm cho nước vào khoang trung gian tại vách trái của hầm hàng số 01. Sau đó, nước đi qua các lỗ thoát nước của các khung xương của tàu và tràn vào các hầm hàng qua các hố la canh và hầm máy của tàu và dẫn đến hàng hóa tại lớp đáy của các hầm hàng trong tình trạng ướt, đóng thành tảng, vón cục trong quá trình di chuyển.

Với kết quả của chứng thư giám định nêu trên, Hội đồng xét xử phúc thẩm xét thấy: theo Báo cáo kiểm tra kỹ thuật phương tiện thủy nội địa và Giấy chứng nhận an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường phương tiện thủy nội địa ngày 21/12/2015 của Chi cục Đăng kiểm số X - Đăng kiểm Việt Nam thì tàu QN-637X đủ khả năng an toàn đi biển và chuyên chở khối lượng Clinker trong giới hạn cho phép.

Mặt khác, theo quy định tại Điều 49 và Điều 59 của Nghị định số 21/2012/NĐ-CP ngày 21/3/2012 của Chính Phủ quy định về quản lý cảng biển và luồng hàng hải thì tàu thuyền ra vào cảng biển hoặc rời cảng biển phải có đủ điều kiện an toàn hàng hải, an ninh hàng hải, phòng ngừa ô nhiễm môi trường và các điều kiện khác theo quy định của pháp luật thì mới được cấp phép vào cảng hoặc rời cảng biển. Trong khi đó, từ ngày 16/01/2016 đến thời điểm xảy ra sự cố tàu bị thủng vào ngày 15/02/2016, tàu QN-637X đã được Cảng vụ Hàng hải NA cho phép rời cảng C, Cảng vụ Hàng hải T cho phép vào và rời cảng N, Cảng vụ Hàng hải A cho phép vào cảng M chứng minh tàu QN-637X đã đáp ứng đủ các điều kiện vào cảng, rời cảng theo quy định.

Việc Giám định viên cho rằng tàu QN-637X đã đâm va với vật thể không xác định trước khi vận chuyển lô hàng, nhưng không chỉ ra được cụ thể thời điểm đâm va.

Như vậy là không đúng so với cơ chế hình thành vết thủng tàu, với diễn biến về thời gian hành trình vận chuyển.

Từ ngày 16/01/2016 đến ngày 19/01/2016, tàu QN-637X rời cảng C đến cảng N trong trạng thái không chở hàng và trong quá trình xếp hàng, niêm phong hầm hàng, bên bán hàng là Công ty C, bên mua hàng là Công ty Đ, toàn bộ thuyền viên, Cảng vụ NA, Cảng vụ T không phát hiện, ghi nhận dấu vết va chạm nêu trên. Tại văn bản ngày 18/11/2019, Công ty S bổ sung thông tin, từ ngày 21/12/2015 tàu QN-637X hoàn thành việc đăng kiểm đến ngày 19/01/2016 tàu chưa vận chuyển một chuyến hàng nào, vẫn neo đậu tại bến, không va đụng với bất kỳ tàu hay vật trôi nổi nào, không bị cơ quan có thẩm quyền nào cảnh báo về tình trạng an toàn kỹ thuật. Do đó, việc giám định viên không chấp nhận lời khai của thuyền trưởng, thuyền phó, máy phó và đưa ra nhận định về nguyên nhân tàu bị thủng như trên là không có cơ sở, không phù hợp với các tài liệu, chứng cứ khác đã thu thập trong hồ sơ vụ án. Hội đồng xét xử cấp sơ thẩm chấp nhận ý kiến của Công ty Đ, xác định nguyên nhân tổn thất, hư hỏng Clinker do hậu quả trực tiếp của việc tàu QN-637X bị đâm va vào ngày 15/02/2016 khi đang neo đậu tại cảng M - A là sự kiện xảy ra khách quan, có căn cứ.

Bị đơn đưa ra lý do vụ đâm va xảy ra trước khi hàng được vận chuyển nghĩa là trước khi tàu QN - 6378 rời cảng N-T để từ chối trách nhiệm bồi thường cho Công ty Đ là không có cơ sở. Việc Tòa sơ thẩm chấp nhận yêu cầu khởi kiện là phù hợp quy định của pháp luật theo quy định tại Điều 49 của Nghị định số 21/2012/NĐ-CP ngày 21/3/2012 của Chính Phủ về quản lý cảng biển và luồng hàng hải, “Tất cả các loại tàu thuyền không phân biệt quốc tịch, trọng tải và mục đích sử dụng chỉ được phép vào cảng biển khi có đủ điều kiện an toàn hàng hải, an ninh hàng hải, phòng ngừa ô nhiễm môi trường và các điều kiện khác theo quy định của pháp luật” và Điều 59 của Nghị định số 21/2012/NĐ-CP ngày 21/3/2012 quy định: “thuyền chỉ được phép rời cảng biển sau khi đã hoàn thành thủ tục quy định tại Nghị định này và được Giám đốc Cảng vụ hàng hải cấp Giấy phép rời cảng.

Về giá trị tổn thất hàng hóa: Công ty Đ yêu cầu bồi thường giá trị tổn thất hàng hóa là 603.639.200 đồng không phù hợp với cách xác định số tiền bồi thường nên cấp sơ thẩm không chấp nhận đối với số tiền vượt quá là 74.149.372 đồng.

Cấp sơ thẩm tính thiệt hại thực tế theo quy định tại Điều 16 Quy tắc bảo hiểm hàng hóa vận chuyển trong lãnh thổ Việt Nam là có căn cứ cụ thể:

- + Tổng giá trị hàng khi còn nguyên vẹn là 2.325.417.600 đồng.
- + Có 757,89 tấn bị vón cục, bán được với giá 136.426.206 đồng

- + Tổng giá trị hàng bị kết dính thành tảng không bán được là: 139,31 tấn
- + Tổng giá trị hàng khi bị tổn thất là: 2.325.417.600 đồng - 136.426.206 đồng = 1.779.965.800 đồng.
- + Mức độ tổn thất là: (2.325.417.600 đồng - 1.779.965.800 đồng) : 2.325.417.600 đồng = 23,45%.
- + Tổng số tiền bồi thường là: 23,45% X 2.300.000.000 đồng - 10.000.000 đồng (khấu trừ) = 529.489.827 đồng.

Về yêu cầu đòi tiền lãi chậm trả: Theo quy định tại Điều 29 của Luật Kinh doanh bảo hiểm về thời hạn trả tiền bảo hiểm hoặc bồi thường, “Khi xảy ra sự kiện bảo hiểm, doanh nghiệp bảo hiểm phải trả tiền bảo hiểm hoặc bồi thường theo thời hạn đã thỏa thuận trong hợp đồng bảo hiểm; trong trường hợp không có thỏa thuận về thời hạn thì doanh nghiệp bảo hiểm phải trả tiền bảo hiểm hoặc bồi thường trong thời hạn 15 ngày, kể từ ngày nhận được đầy đủ hồ sơ hợp lệ về yêu cầu trả tiền bảo hiểm hoặc bồi thường”. Theo quy định tại Điều 20 Quy tắc bảo hiểm hàng hóa vận chuyển trong lãnh thổ Việt Nam, “Sau khi kiểm tra và xác định hồ sơ khiếu nại của người được bảo hiểm là hợp lệ và tổn thất thuộc trách nhiệm bảo hiểm, B sẽ thanh toán bồi thường cho người được bảo hiểm trong vòng 30 ngày kể từ ngày nhận được đầy đủ hồ sơ khiếu nại hợp.

Như vậy, sau khi xảy ra sự cố, ngày 24/3/2016, Công ty Đ gửi Giấy yêu cầu bồi thường giá trị tổn thất là 613.639.200 đồng. Ngày 04/4/2016, Công ty Bảo hiểm B BT có văn bản số 060/CV-GĐBT không xem xét bồi thường với lý do nguyên nhân tổn thất không thuộc phạm vi bảo hiểm. Đối chiếu với quy định pháp luật, Công ty Đ có quyền yêu cầu trả tiền lãi chậm trả tính từ ngày 24/4/2016, nhưng Công ty Đ tự nguyện tính tiền lãi chậm trả từ ngày 30/4/2016 là phù hợp với quy định.

Về lãi suất chậm trả, khoản 2 Điều 576 của Bộ luật Dân sự quy định: “Trong trường hợp bên bảo hiểm chậm trả tiền bảo hiểm thì phải trả cả lãi đối với số tiền chậm trả theo lãi suất cơ bản do Ngân hàng Nhà nước quy định tại thời điểm trả tiền bảo hiểm tương ứng với thời gian chậm trả”. Vì vậy, số tiền lãi chậm trả từ ngày 30/4/2016 đến ngày 26/11/2019 theo mức lãi suất cơ bản ban hành tại Quyết định số 2868/QĐ-NHNN ngày 29/11/2010 của Thống đốc Ngân hàng Nhà nước là: 529.489.827 đồng x 9%/365 ngày x 1.306 ngày = 170.510.231 đồng

Tòa án cấp sơ thẩm buộc Tổng Công ty cổ phần Bảo hiểm Ngân hàng B phải bồi thường cho Công ty Đ số tiền là 700.000.058 đồng, trong đó: tiền bảo hiểm là

529.489.827 đồng và tiền lãi chậm trả là 170.510.231 đồng là có căn cứ nên cần được chấp nhận.

Do vậy kháng cáo của bị đơn không có căn cứ để chấp nhận nên Hội đồng xét xử giữ nguyên bản án sơ thẩm.

Do giữ nguyên bản án sơ thẩm nên người kháng cáo phải chịu án phí phúc thẩm theo quy định pháp luật.

Vì các lẽ trên.

QUYẾT ĐỊNH

Căn cứ:

- Khoản 1 Điều 148, khoản 1 Điều 308 của Bộ luật Tố tụng dân sự năm 2015
- Các điều 567, 569, 570, 571 và 576 của Bộ luật Dân sự năm 2005
- Các điều 224, 225, 226, 228, 229, 232, 233 và 244 của Bộ luật Hàng hải năm 2005;
- Các Điều 12, 13, 14, 15, 17, 18, 29, 46 và 47 của Luật Kinh doanh bảo hiểm;
- Nghị định số 21/2012/NĐ-CP ngày 21/3/2012 của Chính phủ về quản lý cảng biển và luồng hàng hải;
- Nghị quyết số 01/2019/NQ-HĐTP ngày 11/01/2019 của Hội đồng Thẩm phán Tòa án nhân dân tối cao hướng dẫn áp dụng một số quy định của pháp luật về lãi, lãi suất, phạt vi phạm.
- Nghị quyết số 326/2016/UBTVQH14 ngày 30 tháng 12 năm 2016 của Ủy ban thường vụ Quốc hội quy định về mức thu, miễn, giảm, thu, nộp, quản lý và sử dụng án phí và lệ phí Tòa án.

Giữ nguyên Bản án kinh doanh thương mại sơ thẩm số 27/2019/KDTM-ST ngày 26/11/2019 của Tòa án nhân dân quận H, thành phố Hà Nội.

Xử:

1. Chấp nhận một phần yêu cầu khởi kiện của Công ty cổ phần Vận tải Đ. Buộc Tổng Công ty cổ phần Bảo hiểm Ngân hàng B phải bồi thường cho Công ty cổ phần Vận tải Đ số tiền là 700.000.058 đồng (Bảy trăm triệu, không trăm năm mươi tám đồng), gồm tiền bảo hiểm là 529.489.827 đồng (Năm trăm hai mươi chín triệu, bốn trăm tám mươi chín nghìn, tám trăm hai mươi bảy đồng) và tiền lãi chậm trả là 170.510.231 đồng (Một trăm bảy mươi triệu, năm trăm mười nghìn, hai trăm

ba mươi một đồng).

2. Kể từ ngày 27/11/2019, Tổng Công ty cổ phần Bảo hiểm Ngân hàng B tiếp tục phải chịu khoản tiền lãi chậm thanh toán trên số tiền nợ gốc chưa thanh toán, theo quy định tại khoản 2 Điều 468 Bộ Luật Dân sự năm 2015 cho đến khi thanh toán xong nợ gốc cho Công ty cổ phần Vận tải Đ .

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

3. Về án phí:

Tổng Công ty cổ phần Bảo hiểm Ngân hàng B chịu 32.000.000 đồng (Ba mươi hai triệu đồng) án phí dân sự sơ thẩm và 2.000.000 (hai triệu) đồng tiền án phí phúc thẩm được trừ vào số tiền tạm ứng án phí phúc thẩm đã nộp theo biên lai số 0003134 ngày 17/12/2019 của Chi cục Thi hành án dân sự quận H, thành phố Hà Nội.

Công ty cổ phần Vận tải Đ phải chịu 4.901.375 đồng (Bốn triệu, chín trăm linh một nghìn, ba trăm bảy mươi lăm đồng) án phí dân sự sơ thẩm, được trừ vào số tiền 15.707.640 đồng (Mười lăm triệu, bảy trăm linh bảy nghìn, sáu trăm bốn mươi đồng) tạm ứng án phí đã nộp theo biên lai thu số 0004254 ngày 11/9/2018 của Chi cục Thi hành án dân sự quận H, thành phố Hà Nội, được nhận lại 10.806.265 đồng (Mười triệu, tám trăm linh sáu nghìn, hai trăm sáu mươi lăm đồng) tạm ứng án phí.

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

Nơi nhận:

- VKSND thành phố Hà Nội;
- TAND quận H;
- Chi cục THADS quận H;
- Các đương sự;
- Lưu hồ sơ vụ án.

**TM. HỘI ĐỒNG XÉT XỬ PHÚC THẨM
THẨM PHÁN - CHỦ TOẠ PHIÊN TOÀ**

Nguyễn Xuân Tuấn