

Bảo hiểm định giá (valued policy) qua một vụ tranh chấp

Ngô Khắc Lễ (*)

Sự việc

Một tàu biển vận chuyển 5.500 tấn vật liệu xây dựng từ Tuticorin (Ấn Độ) đến Male và Foammulah (Maldives). Tàu đến Male ngày 9/8/2016 dỡ một phần hàng và rời Male ngày 12/8/2016. Ngày 13/8/2016 trong khi tàu đang tìm vị trí neo an toàn tại Foammulah thì bị mắc cạn tại bãi san hô và bãi đá gần bờ biển. Tối ngày 05/9/2016 bắt đầu vớt hàng xuống biển để làm nhẹ tàu; đến sáng ngày 09/9/2016, tàu đã vớt được gần 3.000 tấn hàng và đến ngày 14/9/2016, số lượng hàng trên tàu còn 1.882 tấn. Chiều 15/9/2016 tàu lai cứu hộ kéo tàu thoát cạn thành công với sự hỗ trợ của máy chính, tàu nghiêng phải 8 độ. Sau khi chỉnh nghiêng xong, tàu lai kéo tàu ra vị trí an toàn 0.30S-073.40E nhưng tàu bị hư hỏng rất nặng.

Ngày 23/9/2016 chủ tàu tuyên bố bỏ tàu. Ngày 01/10/2016, tàu được kéo ra khỏi vùng nước Maldives đến vị trí cách đảo Foammulah khoảng 90 hải lý, sâu 4.000m và chìm tại vị trí này cùng ngày. Chủ tàu mua bảo hiểm thân tàu với số tiền bảo hiểm (sum insured) là 2,8 triệu USD và giá trị bảo hiểm (vessel value) cũng là 2,8 triệu USD. Do đó, với tổn thất toàn bộ, chủ tàu yêu cầu công ty bảo hiểm bồi thường 2,8 triệu USD nhưng công ty bảo hiểm cho rằng đây không phải là bảo hiểm định giá (theo quan điểm của chủ tàu) mà là bảo hiểm trên giá trị nên chỉ chấp nhận bồi thường theo kết quả xác định giá tại thời điểm xảy ra tổn thất (ngày 13/8/2016) - thấp hơn nhiều so với 2,8 triệu USD. Vì không thể thương lượng được nên chủ tàu đã khởi kiện công ty bảo hiểm tại tòa án.

Quan điểm của chủ tàu

Chủ tàu cho rằng đối tượng bảo hiểm là con tàu gồm vỏ tàu, máy móc và các trang thiết bị trên tàu, giá trị bảo hiểm là 2,8 triệu USD, số tiền bảo hiểm cũng là 2,8 triệu USD. Chủ tàu và công ty bảo hiểm đã nhất trí xác định trường hợp này là tổn thất toàn bộ ước tính. Chủ tàu không đồng ý với mức bồi thường mà công ty bảo hiểm đưa ra theo chứng thư thẩm định giá với lý do đây là “bảo hiểm định giá” theo quy định tại điểm c Khoản 2 Điều 228 Bộ luật Hàng hải Việt Nam 2005: “Đơn bảo hiểm định giá là đơn bảo hiểm trong đó người bảo hiểm đồng ý trước giá trị của đối tượng bảo hiểm ghi trong đơn bảo hiểm, phù hợp với giá trị được bảo hiểm và được sử dụng khi giải quyết bồi thường tổn thất toàn bộ hoặc bồi thường tổn thất bộ phận”. Ngoài ra, chủ tàu còn yêu cầu công ty bảo hiểm trả tiền lãi cho số tiền 2,8 triệu USD kể từ ngày lẽ ra họ được hưởng số tiền này cho đến ngày Tòa tuyên án.

Quan điểm của công ty bảo hiểm

Công ty bảo hiểm viện dẫn Điều 46 Luật Kinh doanh bảo hiểm năm 2000: “1. Số tiền bồi thường mà doanh nghiệp bảo hiểm phải trả cho người được bảo hiểm được xác định trên cơ sở giá thị trường của tài sản được bảo hiểm tại thời điểm, nơi xảy ra tổn thất và mức độ thiệt hại thực tế, trừ trường hợp có thỏa thuận khác trong hợp đồng bảo hiểm. Chi phí để xác định giá thị trường và mức độ thiệt hại do doanh nghiệp bảo hiểm chịu. 2. Số tiền bồi thường mà doanh nghiệp bảo hiểm trả cho người được bảo hiểm không vượt quá số tiền bảo hiểm, trừ trường hợp có thỏa thuận khác trong hợp đồng bảo hiểm” để từ chối bồi thường đầy đủ số tiền bảo hiểm (cũng đồng thời là giá trị bảo hiểm tàu - 2,8 triệu

USD) và cho rằng đây là bảo hiểm trên giá trị nên chỉ chấp nhận bồi thường theo kết quả thẩm định giá trị tàu.

Quan điểm của Tòa án và Viện kiểm sát

Căn cứ vào kết quả nghiên cứu hồ sơ vụ án, qua thẩm tra, hỏi, đáp, tranh luận tại phiên tòa ngày 19/10/2018; Tòa án nhận định: “[...] giá trị bảo hiểm là giá trị thực tế của đối tượng bảo hiểm. Do vậy, số tiền bảo hiểm [...] phải dựa vào giá trị thực tế của tàu tại thời điểm xảy ra sự kiện bảo hiểm” (trang 12 của Bản án). Viện kiểm sát cho rằng “[...] hai bên ký hợp đồng bảo hiểm vượt quá giá trị tài sản bảo hiểm [...]” (trang 10 của Bản án) - thường gọi là bảo hiểm trên giá trị - vì vậy cần phải định giá để có được số tiền bồi thường theo chứng thư giám định mà Tòa án đã trưng cầu. Do đó, ngày 23/10/2018, bản án sơ thẩm đã được tuyên theo quan điểm không công nhận đây là bảo hiểm định giá như lập luận của chủ tàu (nguyên đơn) và chỉ chấp nhận bồi thường như quan điểm của công ty bảo hiểm (bị đơn) theo kết quả thẩm định giá mà Tòa án đã trưng cầu với giá trị tàu tại thời điểm xảy ra tổn thất (ngày 13/8/2016) là 41.541.429.000 Đồng (tương đương 1.779.000 USD theo tỷ giá 1 USD = 23.351 Đồng) và số tiền giá trị phụ tùng vật tư, dự trữ trên tàu là 5.283.065.575 Đồng (tương đương 226.246 USD) Đồng cùng với số tiền lãi là 8.593.418.541 Đồng (tương đương 368.010 USD).

Bình luận

Điều 2.1 của Hợp đồng bảo hiểm quy định: “*Hợp đồng bảo hiểm này được chi phối và điều chỉnh bởi Bộ luật Hàng hải Việt Nam. Những điều Bộ luật Hàng hải Việt Nam chưa quy định thì áp dụng Luật, Tập quán bảo hiểm hàng hải Quốc tế*”. Như vậy Bộ luật hàng hải Việt Nam 2005 (có hiệu lực tại thời điểm xảy ra tổn thất) được áp dụng và nếu còn thiếu thì áp dụng luật, tập quán bảo hiểm quốc tế.

Giấy chứng nhận bảo hiểm thân tàu ghi rõ: “*Giá trị tàu/Vessel Value: 2.800.000 USD, số tiền bảo hiểm/ Sum Insured: 2.800.000 USD*” và không có thỏa thuận nào về việc định giá lại khi giải quyết bồi thường. Do đó, căn cứ vào điểm c khoản 2 Điều 228 của Bộ luật Hàng hải Việt Nam 2005: “*Đơn bảo hiểm định giá là đơn bảo hiểm trong đó người bảo hiểm đồng ý trước giá trị của đối tượng bảo hiểm ghi trong đơn bảo hiểm, phù hợp với giá trị được bảo hiểm và được sử dụng khi giải quyết bồi thường tổn thất toàn bộ hoặc bồi thường tổn thất bộ phận*” thì dịch vụ bảo hiểm trong trường hợp này là bảo hiểm định giá và công ty bảo hiểm phải bồi thường 2,8 triệu USD.

Bản án dài 15 trang, người viết chỉ bình luận tóm tắt bản chất sự việc và mong có dịp trao đổi, làm rõ thêm. Được biết, ngày 02/11/2018, chủ tàu đã gửi đơn kháng cáo đối với bản án của Tòa án cấp sơ thẩm để xét xử phúc thẩm./.

(*) Trọng tài viên VIAC