

CÔNG TY CỔ PHẦN BẢO MINH
26 Tôn Thất Đạm, Quận 1, Tp Hồ Chí Minh.

Kính gửi: Ông xxxxxxxxxxxx
Phó giám đốc Ban giám định bồi thường

Ngày 27 tháng 04 năm 2009
Tham chiếu xxxxxxxxxxxx : CAR - 008/09
Tham chiếu Bảo Minh: ID0118/DA250TS

BÁO CÁO SƠ BỘ TỶN THẮT
DỰ ÁN NẮNG CẤP, CẢI TẠO QL4B - LẠNG SƠN
GÓI THẦU SỐ 03 (KM 19 – KM 27)

HỢP ĐỒNG BẢO HIỂM SỐ : AD0030/06DA250TS

KHIẾU NẠI SỐ : Thông báo tổn thất ngày 22/04/2009.

NGƯỜI ĐƯỢC BẢO HIỂM : Ban Quản Lý Dự án giao thông- Sở giao thông vận tải tỉnh Lạng Sơn.

ĐỊA ĐIỂM TỶN THẮT : Cầu Háng Cáu, Km 19 + 368,86 thuộc gói thầu số 03 - Dự án nâng cấp, cải tạo QL4B - Lạng Sơn.

NGÀY, GIỜ TỶN THẮT : ngày 21/04/2009

NGUYÊN NHÂN : Sụt mố cầu

MỨC ĐỘ THIỆT HẠI :
- Hệ dầm thép cầu cũ phía mố Mo bị sập.
- Khối lượng đất đá mố Mo bị sạt sụt.
- Các rọ đá chìm dưới đáy móng.

PHẠM VI BẢO HIỂM : **Phần I : Tổn thất vật chất.**
40.115.811.000 VND.
Phần II : Trách nhiệm bên thứ 3.
5.000.000.000 VND cho mỗi và mọi vụ tổn thất.

MỨC MIỄN THUỜNG **Phần I : Tổn thất vật chất.**
- Rủi ro thiên tai : 30.000.000 VND.
- Rủi ro khác : 25.000.000 VND..
Phần II : Trách nhiệm bên thứ 3
- Rủi ro tổn thất về người : 2.000.000VND/vụ tổn thất.
- Rủi ro về tài sản : 5.000.000 VND/vụ tổn thất.

THỜI HẠN BẢO HIỂM : Từ ngày 10/ 11/ 2006 đến ngày 31/ 03/ 2009, cộng 12 tháng bảo hành công trình.

KHIẾU NẠI : **550.000.000 VND**

DỰ PHÒNG : **400.000.000 VND**

NỘI DUNG

TỔNG QUAN VỤ TÔN THẤT	4
NGƯỜI ĐƯỢC BẢO HIỂM:.....	4
KHIẾU NẠI TRƯỚC:.....	5
DIỄN BIẾN VỤ TÔN THẤT	5
ĐIỀU TRA CỦA GIÁM ĐỊNH VIÊN	5
NGUYÊN NHÂN.....	6
MỨC ĐỘ THIẾT HẠI	6
TRÁCH NHIỆM HỢP ĐỒNG BẢO HIỂM.....	6
BIỆN PHÁP BAN ĐẦU.....	7
DỰ PHÒNG	7
ĐƠN BẢO HIỂM KHÁC.....	7
KẾ HOẠCH QUẢN LÝ KHIẾU NẠI	7

TỔNG QUAN VỤ TÔN THẤT

Ngày 22/04/2009 Chúng tôi nhận được yêu cầu giám định của Tổng Công ty Bảo Minh về việc giám định tôn thất đối với gói thầu số 03 (Km19 – Km27) thuộc dự án nâng cấp, cải tạo QL4B – Lạng Sơn. Ngày 23/04/2009 chúng tôi đã có mặt tại hiện trường để tiến hành điều tra giám định tôn thất trên.

Tại công trường cầu Háng Cáu chúng tôi đã có cuộc gặp gỡ và trao đổi với các bên liên quan:

Ban Quản Lý Dự án giao thông – Sở giao thông vận tải tỉnh Lạng Sơn:

1. Ông Vũ Quang Tuyên : Cán bộ Ban Quản Lý Dự án.

Công ty Bảo Minh Lạng Sơn:

1. Ông Vương Văn Tám : Trưởng phòng TSKT.

Đơn vị thi công : Công ty CP đầu tư thương mại và xây dựng giao thông 1

1. Ông Phạm Quỳnh : Đội trưởng đội thi công Cầu.

Đơn vị giám sát : Công ty TNHH một thành viên tư vấn và xây dựng giao thông Lạng Sơn

1. Ông Nông Văn Minh : Cán bộ tư vấn giám sát.

Công ty giám định :

1. Ông Nguyễn Xuân Tùng : Giám định viên

Sau khi giám định hiện trường để lại, thu thập hồ sơ, tài liệu và làm việc với NĐBH. Chúng tôi đưa ra ý kiến ban đầu về tôn thất này như sau :

NGƯỜI ĐƯỢC BẢO HIỂM:

Người được bảo hiểm : Ban Quản Lý Dự án giao thông – Sở giao thông vận tải tỉnh Lạng Sơn.

Địa chỉ : Đường Hùng Vương – Phường Chi Lăng – Tp Lạng Sơn – Tỉnh Lạng Sơn.

Người liên hệ : Ông xxxxxxxxxxxxxxxx.

Tel : xxxxxxxxxxxxxx

Fax : 025.813.948

KHIẾU NẠI TRƯỚC:

Theo thông báo của NĐBH, đây là tồn thất **thứ 3 đối với gói thầu số 03 này.**

DIỄN BIẾN VỤ TỒN THẤT

Theo thông tin từ đội thi công thì từ tháng 10/2008 bắt đầu tập kết máy móc và đào hố móng phía Na Dương (mố M1) đến thời điểm 30/03/2009 thì thi công xong phần bê tông của mố M1.

Ngày 04/04/2009 thì tiến hành hạ dầm phía Na Dương. Ngày 15/04/2009 bắt đầu tiến hành đào móng của mố trụ tạm phía Lạng Sơn.

Ngày 20/04/2009 thì hoàn thành công tác đào hố móng trụ tạm và tiến hành nghiệm thu.

Khoảng 6h15'' ngày 21/04/2009 thì xảy ra sự cố sập mố cầu Mo phía Lạng Sơn.

Sau khi sự cố xảy ra thì ngày 22/04/2009 NĐBH đã thông báo tồn thất đến Công ty Bảo Minh Lạng Sơn.

Sau khi nhận chỉ định từ phía Quý Tổng Công ty thì ngày 23/04/2009 chúng tôi đã có mặt tại hiện trường tồn thất để phối hợp với các bên liên quan giám định tồn thất trên.

ĐIỀU TRA CỦA GIÁM ĐỊNH VIÊN

Chúng tôi được biết Cầu Háng Cẩu được xây dựng từ những năm 1990. Cầu có kết cấu bởi các dầm thép liên hợp, bao gồm 6 dầm I1000, dài 24m, rộng 9,8m. Tải trọng thiết kế của cầu là H30 – XB80.

Sau khi xảy ra tồn thất thì Sở GTVT Lạng Sơn đã thông báo lên Cơ quan Bộ GTVT và ngày 22/04/2009 Cục quản lý chất lượng công trình- trực thuộc Bộ GTVT đã xuống hiện trường tiến hành niêm phong các hồ sơ về thi công, hiện trường vụ tồn thất Cầu Háng Cẩu.

Hiện nay hồ sơ liên quan đến việc thi công công trình đang được Cục Quản lý chất lượng công trình và Sở giao thông Lạng Sơn niêm phong để tiến hành điều tra vì vậy những hồ sơ trên chúng tôi chưa nhận được.

Ngày 20/04/2009 thì nhà thầu thi công là Công ty Cổ Phần đầu tư thương mại và xây dựng giao thông 1 đã hoàn thành công tác đào hố móng trụ tạm và yêu cầu TVGS nghiệm thu hoàn thành hạng mục . Đến khoảng 6h15'' ngày 21/04/2009 thì xảy ra sự cố khi đó đang là giờ nghỉ nên không thiệt hại gì về người.

Tại thời điểm giám định hố móng trụ tạm chứa đầy nước và có hiện tượng xói phía Lạng Sơn.

NGUYÊN NHÂN

Trong quá trình chờ hồ sơ chúng tôi đưa ra một số ý kiến về nguyên nhân tổn thất như sau :

Nguyên nhân do quá tải : Do phương án nâng cấp, cải tạo chỉ áp dụng cho hai mô cầu, còn hệ dầm thép vẫn là của Cầu cũ. Khả năng chịu tải của Cầu không chỉ phần tải trọng bản thân Cầu mà còn kể đến tải trọng xe cộ và các tải trọng khác. Tại thời điểm tổn thất chỉ có tải trọng bản thân Cầu và một số vật tư thi công nên chúng tôi cho rằng nguyên nhân do quá tải là không xảy ra.

Nguyên nhân do lún : Do cầu cũ vẫn đang vận hành, việc nâng cấp sửa chữa chỉ thay thế hai mô cầu. Việc kiểm tra độ lún được xác định trước khi đưa cầu vào vận hành. Nên chúng tôi cho rằng nguyên nhân do lún là không xảy ra.

Nguyên nhân do biến dạng, gãy khúc : Nguyên nhân này có thể do sự tồn tại biến dạng quá mức trong khai thác và vận hành. Vì Cầu đã được kiểm định và đưa vào vận hành nên chúng tôi cho rằng nguyên nhân này là không xảy ra.

Nguyên nhân do mối : Nguyên nhân này có thể do đứt thanh trong giàn. Tại hiện trường giám định chúng tôi thấy hệ thống hệ thống dầm thép vẫn hoạt động bình thường nên chúng tôi cho rằng nguyên nhân này là không xảy ra.

Nguyên nhân do địa chất đáy mô Mo yếu và chất lượng xuống cấp do thời gian sử dụng : Tại thời điểm giám định chúng tôi thấy rằng địa chất đáy mô Mo được cấu tạo bởi đá sỏi, mặt khác hố móng lại đầy nước. Có thể do việc chịu tải cộng thêm với địa chất yếu đã làm tăng lực đẩy nổi dưới mô Mo, làm giảm khả năng chống trượt, kháng cắt của vật liệu tạo mô nên đã dẫn đến sụt mô Mo này. Chúng tôi cho rằng đây có thể là nguyên nhân dẫn đến tổn thất với Cầu Háng Cầu trên.

MỨC ĐỘ THIẾT HẠI

Các hạng mục thiệt hại cụ thể như sau :

- Hệ dầm thép cầu cũ phía mô Mo bị sập.
- Khối lượng đất đá phía mô Mo bị sạt sụt xuống
- Các rọ đá chìm dưới hố móng trụ tạm

TRÁCH NHIỆM HỢP ĐỒNG BẢO HIỂM

Gói thầu số 03 được bảo hiểm theo Hợp đồng bảo hiểm mọi rủi ro trong xây dựng số AD0030/06DA250TS và các điều khoản bổ sung đính kèm theo :

- ĐKBS 004: Bảo hiểm cho giai đoạn bảo hành 12 tháng .

- ĐKBS 005: Điều kiện đặc biệt liên quan tới lịch trình tiến độ xây dựng/lắp đặt (01 tháng).

- ĐKBS 102: Điều kiện đặc biệt liên quan tới đường cáp, đường ống ngầm và các thiết bị ngầm khác.
- ĐKBS 103: Loại trừ tổn thất xảy ra với mùa màng, rừng và các loại cây trồng.
- ĐKBS 106: Cam kết việc thi công theo từng đoạn (chiều dài tối đa mỗi đoạn là 500m).
- ĐKBS 110: Điều kiện đặc biệt về các biện pháp an toàn đối với mùa mưa lũ.
- ĐKBS 111: Điều khoản đặc biệt về chi phí dọn dẹp đất đá do sụt lở.
- ĐKBS 107: Những đảm bảo liên quan đến các lều và kho.

Thời hạn bảo hiểm từ 10/11/2006 đến 31/03/2009 cộng 12 tháng bảo hành công trình.

Mức miễn thường là 25.000.000 VND đối với rủi ro khác.

NĐBH là Ban quản lý Dự án giao thông – Sở giao thông vận tải tỉnh Lạng Sơn.

Chúng tôi sẽ đưa ra kết luận về phạm vi trách nhiệm hợp đồng bảo hiểm khi nhận được đầy đủ hồ sơ, tài liệu từ phía NĐBH.

BIỆN PHÁP BAN ĐẦU

Đề nghị Đơn vị thi công, ban QLDA lên phương án khắc phục và được sự phê chuẩn của Sở giao thông Lạng Sơn và Bộ giao thông vận tải.

Đề xuất việc nâng cao trình độ kỹ thuật kiểm tra, đánh giá chất lượng công trình, áp dụng những công nghệ tiên tiến trong việc chuẩn đoán hư hỏng và khuyết tật của công trình.

DỰ PHÒNG

Trong quá trình chờ thu thập hồ sơ để đưa ra kết luận cuối cùng, chúng tôi đưa ra mức dự phòng cho tổn thất này là **400.000.000VND**.

ĐƠN BẢO HIỂM KHÁC

Theo thông báo của NĐBH thì không có Hợp đồng bảo hiểm nào khác bảo hiểm cho gói thầu 03 này.

KẾ HOẠCH QUẢN LÝ KHIẾU NẠI

Ngay sau khi tổn thất xảy ra, chúng tôi làm việc và hướng dẫn NĐBH là ban QLDA GT – Sở giao thông vận tải Lạng Sơn, quy trình xử lý khiếu nại và yêu cầu NĐBH cung cấp toàn bộ tài liệu hồ sơ, chứng từ liên quan phục vụ cho công tác tính toán bồi thường.

Do hiện trường hố móng trụ tạm chứa đầy nước sâu khoảng 3-4m và đang bị niêm phong để phục vụ cho việc xác định nguyên nhân tổn thất nên chúng tôi chưa thể xác định được lượng rọ đá và đá hộc dưới đáy móng theo như đơn vị thi công thông báo.

Chúng tôi đã yêu cầu NĐBH và đơn vị thi công sau khi hiện trường được trả lại thì tiến hành bơm hết nước ra khỏi hố móng và thông báo cho chúng tôi để tiến hành kiểm tra khối lượng rọ thép và đá hộc.

Chúng tôi sẽ liên tục cập nhật thông tin bổ sung và kịp thời thông báo cho Quý Tổng Công ty trong các báo cáo tiếp theo.

Nếu có bất cứ vướng mắc gì về khiếu nại này, xin liên hệ với người ký tên dưới đây.

Giám định viên

Nguyễn Xuân Tùng

Một số hình ảnh mô tả tổn thất trên:



Toàn cảnh cầu bị sứt



Mố Mo



Vật tư trên mặt cầu



Chính diện mố Mo



Hố móng trụ tạm



Hệ dầm thép chữ I