

I. Khái quát chung về bảo hiểm hàng hải

1. Khái niệm

- Bảo hiểm hàng hải là những nghiệp vụ bảo hiểm có liên quan đến hoạt động của con tàu, con người hoặc của hàng hoá được vận chuyển trên biển hay những nghiệp vụ bảo hiểm những rủi ro trên biển, trên bộ, trên sông có liên quan đến hành trình đường biển

2. Các loại hình bảo hiểm hàng hải

- Bảo hiểm hàng hoá XNK chuyên chở bằng đường biển: đối tượng bảo hiểm là hàng hoá XNK được vận chuyển trên biển và các chi phí có liên quan

- Bảo hiểm thân tàu: đối tượng bảo hiểm là vỏ tàu, máy móc thiết bị trên tàu và các chi phí hợp lý (chi phí dọc hành trình, chi phí ứng trước lương cho sỹ quan thuỷ thủ, một phần trách nhiệm mà chủ tàu phải chịu trong trường hợp hai tàu đâm va nhau)

- Bảo hiểm trách nhiệm dân sự chủ tàu: bảo hiểm những thiệt hại phát sinh từ trách nhiệm của chủ tàu trong quá trình sở hữu, kinh doanh, khai thác tàu biển đối với người khác

II. Rủi ro, tổn thất trong bảo hiểm hàng hải

1. Rủi ro- Risk

1.1. Định nghĩa

- Rủi ro là những đe dọa nguy hiểm không lường trước được, là nguyên nhân gây nên tổn thất cho đối tượng bảo hiểm

- Rủi ro hàng hải là những rủi ro xảy ra trên biển, của biển, liên quan đến một hành trình hàng hải

1.2. Phân loại rủi ro

1.2.1. Căn cứ vào nguyên nhân gây rủi ro

- Thiên tai (Act of God): là những hiện tượng tự nhiên mà con người không chi phối được

- Tai nạn bất ngờ trên biển(peril of the sea/ accident of the sea): là những tai nạn xảy ra đối với con tàu ở ngoài biển

- Rủi ro do các hành động chính trị xã hội hoặc do lỗi của người được bảo hiểm gây nên

- Rủi ro do các hành động riêng lẻ của con người

- Rủi ro do các nguyên nhân khác, thường là các rủi ro phụ (hàng hoá bị rách, vỡ, cong, vênh, mất mùi, lây hại...)

1.2.2. Căn cứ vào nghiệp vụ bảo hiểm

a) Các rủi ro thông thường được bảo hiểm: là các rủi ro được bảo hiểm một cách bình thường theo những điều kiện bảo hiểm gốc

* Rủi ro chính: là rủi ro thường xuyên xảy ra và được bảo hiểm trong mọi điều kiện bảo hiểm:

- Rủi ro mắc cạn (stranding): là hiện tượng tàu đi vào chỗ nước nông, đáy tàu chạm với đáy biển hoặc nằm trên một chướng ngại vật khác làm cho hành trình của tàu bị gián đoạn và muốn thoát được phải nhờ đến ngoại lực; rủi ro mắc cạn bao gồm cả rủi ro mắc kẹt

- Rủi ro chìm đắm (sinking): là hiện tượng tàu hoặc phương tiện vận chuyển bị chìm hẳn xuống nước, đáy tàu chạm với đáy biển làm cho hành trình bị huỷ bỏ

- Rủi ro cháy (Fire): là hiện tượng ô xy hoá hàng hoá hay vật thể khác trên tàu có toả nhiệt lượng cao:

+) Cháy bình thường: do nguyên nhân từ bên ngoài hay do những nguyên nhân khách quan như thiên tai, sơ suất của người không phải người được bảo hiểm, buộc phải thiêu huỷ để tránh bị địch bắt hoặc tránh lây lan dịch bệnh...

+) Cháy nội tỳ: do bản thân hàng hoá tự bốc cháy mà người bảo hiểm chứng minh được là do quá trình bốc xếp hàng hoá lên tàu không thích hợp hoặc do bản chất tự nhiên của hàng hoá

ĐCông ty bảo hiểm chỉ bồi thường cháy bình thường

- Rủi ro đâm va (Collision): là hiện tượng phương tiện vận chuyển đâm hoặc va với bất kỳ vật nào ở bên ngoài trừ nước (bao gồm cả nước đá)

Rủi ro vớt hoặc ném xuống biển (Jettison): là hành động vớt một phần hàng hoá hoặc trang thiết bị của tàu xuống biển nhằm mục đích cứu tàu và hành trình của tàu.

Rủi ro mất tích (missing): là trường hợp tàu không đến được cảng như quy định của hợp đồng và sau một khoảng thời gian nhất định kể từ ngày hành trình bị mất tin tức về tàu và hàng hoá trên tàu.

+) Pháp: 6 tháng đối với hành trình ngắn và 12 tháng đối với hành trình dài

+) Anh và các nước theo luật Anh: thời gian tuyên bố tàu mất tích bằng 3 lần hành trình nhưng không nhỏ hơn 2 tháng và không lớn hơn 6 tháng

+) Việt nam: thời gian tuyên bố tàu mất tích bằng 3 lần hành trình của tàu

nhưng không nhỏ hơn 3 tháng

* **Các rủi ro phụ:** là những rủi ro ít xảy ra, chỉ được bảo hiểm trong các điều kiện bảo hiểm rộng nhất: rách, vỡ, gỉ, bẹp, cong, vênh, hấp hơi, mất mùi, lây bẩn, lây bệnh, va đập vào hàng hoá khác, hành vi ác ý, trộm cắp, cướp, nước mưa, móc cầu, giao thiếu hàng hoặc không giao hàng...

Hấp hơi là sự thoát hơi nước từ bản thân hàng hoá, phương tiện chuyên chở hàng hoá lây lan sang khi hàng hoá được xếp trong hầm tàu, container thông gió kém...

Lây hại là hàng hoá bị hư hại kém phẩm chất từ hàng hoá khác hoặc phương tiện chuyên chở lây sang

Lây bẩn là hàng hoá bị làm bẩn dẫn đến kém phẩm chất

Rỉ là hàng hoá bằng kim loại bị hoen rỉ do lây hại, do nước mưa, nước biển hoặc từ rủi ro bảo hiểm khác đem lại

Móc cầu là sự thiếu hụt hàng hoá do quá trình móc cầu trong khi xếp dỡ hàng hoá tại cảng gây nên làm mất nguyên đai nguyên kiện hay rách vỡ bao bì.

b) Các rủi ro phải bảo hiểm riêng (rủi ro loại trừ tương đối): là những rủi ro loại trừ đối với các điều kiện bảo hiểm tiêu chuẩn, nếu muốn được bảo hiểm thì phải mua riêng:

- Rủi ro chiến tranh (War Risk- WA)
- Rủi ro đình công (SRCC- strike, riots & civil commodition)

c) Rủi ro loại trừ (loại trừ tuyệt đối): là những rủi ro không được bảo hiểm đối với bảo hiểm hàng hải trong mọi trường hợp:

- Buôn lậu (Contraband)
- Lỗi của người được bảo hiểm (Insured's fault)
- Tàu không đủ khả năng đi biển (Unseaworthiness)
- Tàu đi chệch hướng (Deviation)
- Nội tỳ (Inherent Vice)
- Ẩn tỳ (Latent Defect)
- Mất khả năng tài chính của chủ tàu

2. Tổn thất (Loss/ Damage/ Average)

2.1. Khái niệm

Tổn thất là những hư hại, mất mát của đối tượng bảo hiểm do những rủi ro được bảo hiểm gây nên

2.2. Phân loại tổn thất

2.2.1. Căn cứ vào mức độ và quy mô tổn thất

Tổn thất bộ phận (partial loss): là những mất mát, hư hại một phần đối tượng bảo hiểm thuộc một hợp đồng bảo hiểm

Tổn thất toàn bộ (total loss): là sự mất mát hư hại 100% giá trị sử dụng của đối tượng bảo hiểm

- **Tổn thất toàn bộ:**

- II.** +) **Tổn thất toàn bộ thực tế (Actual Total Loss):** là tổn thất do đối tượng bảo hiểm bị phá huỷ hoàn toàn, bị hư hỏng nghiêm trọng hoặc người được bảo hiểm bị tước hẳn quyền sở hữu đối với đối tượng bảo hiểm
- +) **Tổn thất toàn bộ ước tính (Constructive Total Loss):** là những tổn thất xét thấy không sao tránh khỏi tổn thất toàn bộ thực tế hoặc những chi phí phải bỏ ra để sửa chữa khôi phục để đưa đối tượng bảo hiểm về đích bằng hoặc vượt quá trị giá của đối tượng bảo hiểm hoặc giá trị bảo hiểm

Hành động từ bỏ hàng: là hành động của người được bảo hiểm từ bỏ mọi quyền lợi của mình đối với hàng hoá cho người bảo hiểm trong trường hợp tổn thất toàn bộ ước tính để được bồi thường toàn bộ

Khi từ bỏ đối tượng bảo hiểm phải tuân theo nguyên tắc:

Làm tuyên bố từ bỏ gửi cho công ty bảo hiểm (Notice of Abandonment)

Khi từ bỏ đã được chấp nhận thì không thay đổi được nữa

Chỉ được từ bỏ khi đối tượng bảo hiểm còn ở dọc đường và chưa bị tổn thất toàn bộ thực tế.

2.2.2. Căn cứ vào trách nhiệm và quyền lợi đối với tổn thất (tính chất của tổn thất)

Tổn thất riêng (Particular average): là tổn thất của riêng từng quyền lợi bảo hiểm do thiên tai, tai nạn bất ngờ gây nên

+) **Bảo hiểm bồi thường tổn thất riêng** thuộc rủi ro bảo hiểm và chi phí hợp lý phát sinh của vụ tổn thất riêng (chi phí tổn thất riêng)

+) **Hàng hoá:** chi phí tổn thất riêng là những chi phí nhằm bảo tồn hàng hoá khỏi bị hư hại thêm hay giảm bớt hư hại khi xảy ra tổn thất thuộc rủi ro bảo hiểm trên hành trình

+) **Bảo hiểm thân tàu:** chi phí tổn thất riêng gồm chi phí đã sửa chữa tàu và chi phí chưa sửa chữa tàu

Chi phí đã sửa chữa:

Chi phí sửa chữa tạm thời

Chi phí sửa chữa chính thức: chi phí sửa chữa, thay thế các bộ phận tổn thất đã xảy ra nhằm khôi phục lại giá trị ban đầu của con tàu trước khi có tai nạn tổn thất

Chi phí chưa sửa chữa: là số tiền hợp lý đối với việc giảm giá trị thân tàu, máy móc trang thiết bị do việc hư hỏng chưa sửa chữa gây ra

Tổn thất chung (General Average):

a) Khái niệm và đặc trưng

Tổn thất chung là những thiệt hại xảy ra do những chi phí và hy sinh đặc biệt được tiến hành một cách cố ý và hợp lý nhằm cứu tàu, hàng hoá và cước phí khỏi bị tai hoạ trong một hành trình chung trên biển.

Muốn có tổn thất chung phải có hành động tổn thất chung: có và chỉ có hành động tổn thất chung khi và chỉ khi có một sự hy sinh hoặc chi phí bất thường (extraordinary) được tiến hành một cách cố ý và hợp lý nhằm bảo tồn tài sản khỏi bị tai hoạ trong một hành trình chung trên biển

Nguyên tắc 1: tổn thất chung vì sự an toàn chung

Nguyên tắc 2: những chi phí phát sinh tuy không phải cần thiết để tránh hiểm hoạ cho tàu và hàng nhưng là hậu quả trực tiếp của hành động tổn thất chung và vì lợi ích chung cũng được công nhận là tổn thất chung.

b) Đặc trưng:

Hành động tổn thất chung phải là hành động cố ý của những người trên tàu và do mệnh lệnh của thuyền trưởng để hy sinh tài sản của chủ tàu và chủ hàng

Phải là hành động hợp lý

Thiệt hại trong tổn thất chung phải là thiệt hại đặc biệt

Nguy cơ đe dọa hành trình phải nghiêm trọng và thực tế

Tổn thất chung phải vì an toàn chung

Mất mát, thiệt hại hoặc chi phí phải là hậu quả trực tiếp của hành động tổn thất chung

Xảy ra trên biển

c) Nội dung của tổn thất chung

Hy sinh tổn thất chung (General Average Sacrifices): là sự hy sinh tài sản để cứu các tài sản còn lại

Chi phí tổn thất chung (General Average Costs): là chi phí hậu quả hành

động tổn thất chung hoặc chi phí liên quan đến hành động tổn thất chung:

Chi phí cứu nạn

Chi phí tạm thời sửa chữa tàu

Chi phí tại cảng lánh nạn

Chi phí tăng thêm về lương của sỹ quan thuỷ thủ và nhiên liệu

Tiền lãi của số tiền được công nhận là tổn thất chung, với lãi suất là 7%/năm được tính đến hết 3 tháng sau ngày phát hành bản phân bổ tổn thất chung (g/a adjustment)

d) Thủ tục, giấy tờ liên quan đến tổn thất chung:

* Khi xảy ra tổn thất chung, chủ tàu hoặc thuyền trưởng phải tiến hành một số công việc sau đây:

Tuyên bố tổn thất chung (Notice of GA)

Mời giám định viên đến để giám định tổn thất của tàu và hàng

Gửi cho các chủ hàng bản cam đoan đóng góp tổn thất chung (average bond), giấy cam đoan đóng góp tổn thất chung (average guarantee) để chủ hàng và người bảo hiểm điền vào và xuất trình khi nhận hàng

Chỉ định một nhân viên tính toán, phân bổ tổn thất chung

Lập kháng nghị hàng hải (Sea Protest) nếu cần

* Chủ hàng phải làm những việc sau:

- kê khai giá trị hàng hoá

- Nhận average bond và average guarantee

e) Luật lệ giải quyết tổn thất chung

Quy tắc về tổn thất chung lần đầu tiên được thông qua tại York (Anh) năm 1864- Quy tắc York

Quy tắc York được sửa đổi bổ sung tại Antwerp (Bi) năm 1924- Quy tắc York- Antwerp

Quy tắc York- Antwerp đã được sửa đổi, bổ sung vào các năm 1950, 1974, 1990, 1994 và 2004

Có 2 loại điều khoản:

Thứ tự chữ cái (từ A đến G): quy định những vấn đề chung nhất về tổn thất chung (định nghĩa tổn thất chung và hành động tổn thất chung; các nguyên tắc tính toán, phân bổ tổn thất chung...)

Thứ tự bằng số la mã (từ I đến XXIII): quy định các trường hợp hy sinh và chi phí tổn thất chung cụ thể

Điều khoản giải thích: quy định tổn thất chung được giải quyết theo các điều khoản bằng chữ trừ trường hợp do Điều khoản tối cao và điều khoản bằng chữ quy định khác

Điều khoản tối cao: trong mọi trường hợp chỉ được thừa nhận là tổn thất chung khi các chi phí và hy sinh được chi ra một cách hợp lý

Những thay đổi chủ yếu của Quy tắc York- Antwerp năm 2004: do áp lực chủ yếu từ phía Liên đoàn bảo hiểm hàng hải quốc tế (International Union of Marine Insurers- IUMU):

- Quy tắc VI: chi phí cứu hộ bị loại trừ khỏi tổn thất chung

- Loại bỏ nguyên tắc 2: chỉ có các tổn thất và chi phí xảy ra vì an toàn chung của các tài sản trong hành trình mới được đưa vào tổn thất chung, còn các chi phí vì lợi ích chung sẽ bị loại bỏ

=> Quy tắc XI: tiền lương của sỹ quan thuỷ thủ trong thời gian tàu lưu lại cảng lánh nạn sẽ không được đưa vào tổn thất chung, tuy nhiên chi phí nhiên liệu và phụ tùng thay thế vẫn được đưa vào tổn thất chung

- Khoản lãi 2% trong quy tắc XX bị bãi bỏ

- Lãi suất trong quy tắc XXI vẫn được duy trì nhưng không phải là 7% mà sẽ được Ủy ban hàng hải quốc tế (CMI) ấn định hàng năm.

- Thời hiệu tố tụng: 1 năm kể từ ngày bản tính toán phân bổ tổn thất chung được công bố, hoặc 6 năm kể từ ngày kết thúc hành trình trong đó đã xảy ra tổn thất chung. Tuy nhiên các bên vẫn có thể thoả thuận kéo dài thời hạn trên.

f) Cách tính toán, phân bổ tổn thất chung

Khi có tổn thất chung, chủ tàu chỉ định một công ty hay một lý toán sư (GA adjuster) để tính toán, phân bổ tổn thất chung

Các quyền lợi cần phân bổ tổn thất chung: tàu, hàng, cước phí

Cước phí phải đóng góp vào tổn thất chung là cước phí mà chủ tàu chưa thu (việc thu được hay không còn tùy thuộc vào sự an toàn của tàu- cước phí chịu rủi ro- freight at risk)

Quy trình phân bổ tổn thất chung:

Bước 1: Xác định giá trị tổn thất chung: Tổng giá trị tổn thất chung là tổng những hy sinh và chi phí được công nhận là tổn thất chung. Nếu hàng hoá bị hy sinh vì tổn thất chung thì giá trị được tính là giá trị hàng

hoá lúc dỡ hàng, căn cứ vào hoá đơn thương mại hoặc căn cứ vào giá hàng lúc xếp hàng xuống tàu. Giá trị này bao gồm cả phí bảo hiểm và cước phí, trừ trường hợp cước phí không thuộc trách nhiệm thanh toán của chủ hàng

Bước 2: Xác định giá trị chịu phân bổ:

là giá trị tài sản có mặt trên tàu của tất cả các quyền lợi vào thời điểm có hành động tổn thất chung, tức là tổng các giá trị đã được hành động tổn thất chung cứu thoát, bao gồm cả những giá trị đã hy sinh vì an toàn chung.

Những tài sản mất mát hư hại thuộc tổn thất riêng xảy ra trước tổn thất chung không phải tính vào giá trị phân bổ, nhưng nếu tổn thất riêng xảy ra sau tổn thất chung thì vẫn tính

Giá trị chịu phân bổ tổn thất chung = giá trị con tàu, hàng hoá khi chưa có tổn thất (kể cả chi phí tổn thất chung) – giá trị tổn thất riêng xảy ra trước khi có tổn thất chung

Tại thời điểm kết thúc hành trình, giá trị chịu phân bổ = giá trị của tàu và hàng khi về đến bến + giá trị tài sản đã hy sinh + chi phí tổn thất chung + giá trị tổn thất riêng xảy ra sau khi tổn thất chung

Bước 3: Xác định tỷ lệ đóng góp (tỷ lệ phân bổ tổn thất chung) = (Tổng giá trị tổn thất chung / Tổng giá trị chịu phân bổ) x 100%

Bước 4: Tính số tiền phải đóng góp của từng quyền lợi

Số tiền đóng góp của từng quyền lợi bằng tỷ lệ đóng góp nhân với giá trị đóng góp của từng quyền lợi:

$$C = (L/CV)v$$

Trong đó:

- +) C là số tiền phải đóng góp vào tổn thất chung của mỗi quyền lợi
- +) L là tổng giá trị tổn thất chung
- +) CV là tổng giá trị chịu phân bổ
- +) v là giá trị chịu phân bổ của từng quyền lợi

Bước 5: Tính toán kết quả tài chính là số tiền thực sự thu về hoặc bỏ thêm ra của từng chủ hàng hay chủ tàu sau khi trừ đi phần giá trị tài sản hoặc chi phí họ đã tự bỏ ra trong hành động tổn thất chung (= số tiền đóng góp tổn thất chung – giá trị tài sản hoặc chi phí tự bỏ ra trong tổn thất chung)

III. Bảo hiểm hàng hoá xuất nhập khẩu chuyên chở bằng đường biển

Sự cần thiết phải bảo hiểm hàng hoá XNK chuyên chở bằng đường biển

- Hàng hoá vận chuyển bằng đường biển thường gặp nhiều rủi ro.
- Trách nhiệm của người chuyên chở rất hạn chế và việc khiếu nại đòi bồi thường rất khó khăn
- Mua bảo hiểm bảo vệ được lợi ích của doanh nghiệp khi có tổn thất và tạo ra tâm lý an tâm trong kinh doanh
- Mua bảo hiểm cho hàng hoá XNK là một tập quán thương mại quốc tế

2. Trách nhiệm của người bảo hiểm đối với hàng hoá theo các điều kiện bảo hiểm hiện hành

2.1. Giới thiệu các điều kiện bảo hiểm

2.1.1. Khái niệm: Điều kiện bảo hiểm là sự quy định trách nhiệm của người bảo hiểm đối với đối tượng bảo hiểm (hàng hoá) về các mặt: rủi ro tổn thất, thời gian, không gian- hay chính là sự khoanh vùng các rủi ro bảo hiểm

2.1.2. Các điều kiện bảo hiểm của Anh

Do Uỷ ban kỹ thuật và điều khoản (Technical and clauses committee) thuộc Học hội những người bảo hiểm London (Institute of London Underwriters- ILU) soạn thảo. Các điều kiện bảo hiểm này được gọi tắt là các ICC (Institute Cargo Clauses):

ICC 1963:

FPA (Free from Particular Average): điều kiện miễn tổn thất riêng

WA (With Particular Average): điều kiện bảo hiểm tổn thất riêng

AR (All Risk): điều kiện bảo hiểm mọi rủi ro

WR (War Risk): điều kiện bảo hiểm các rủi ro chiến tranh

SRCC: điều kiện bảo hiểm rủi ro đình công

3 điều kiện bảo hiểm đầu là 3 điều kiện bảo hiểm gốc, điều kiện 4 & 5 là điều kiện bảo hiểm các rủi ro đặc biệt

ICC 1982:

C: phạm vi bảo hiểm tương đương với FPA

B: phạm vi bảo hiểm tương đương với WA

A: phạm vi bảo hiểm tương đương với AR

WR

SRCC

2.1.3. Các điều kiện bảo hiểm của Việt nam

- Sử dụng các quy tắc chung (QTC) do Bộ Tài chính ban hành, nội dung chủ yếu của các QTC cũng dựa trên nội dung của các ICC:

+) QTC 1965: FPA, WA, AR tương tự như ICC 1963, chưa đề cập đến WR và SRCC

+) QTC 1990: C, B, A tương tự như ICC 1982

2.2.1. Về các rủi ro tổn thất

a) Theo ICC 1963 và QTC 1965:

Điều kiện FPA: là điều kiện bảo hiểm tổn thất chung, chỉ bảo hiểm tổn thất riêng cho 4 rủi ro chính gây ra (chìm đắm, mắc cạn, cháy nổ, đâm va) và mất nguyên kiện hàng trong khi xếp dỡ chuyển tải. Cụ thể bảo hiểm bồi thường 6 trường hợp:

Tổn thất toàn bộ vì thiên tai

Tổn thất toàn bộ vì tai nạn bất ngờ trên biển

Tổn thất bộ phận vì tai nạn bất ngờ trên biển

Tổn thất bộ phận vì thiên tai nhưng giới hạn trong 4 rủi ro chính

Các chi phí hợp lý:

Các chi phí hợp lý:

Chi phí cứu nạn

Chi phí đề phòng, hạn chế tổn thất

Chi phí giám định, xác định tổn thất

Chi phí khiếu nại, tố tụng

Bất kỳ một chi phí nào mà chủ hàng bỏ ra nhằm bảo vệ lợi ích của công ty bảo hiểm

Phản trách nhiệm mà người được bảo hiểm phải chịu theo điều khoản “hai tàu đâm va nhau cùng có lỗi”

Điều kiện WA: bảo hiểm bồi thường trong 7 trường hợp:

FPA

Tổn thất bộ phận vì thiên tai không giới hạn trong 4 rủi ro chính

Người mua bảo hiểm theo WA còn có thể tham gia bảo hiểm các loại rủi ro phụ (WA + rủi ro phụ: rách, vỡ, gỉ, bẹp, cong, vênh, hấp hơi, mất mùi, lây hại, lây bẩn, nước mưa, nước biển, móc cầu...)

Người bảo hiểm đề ra mức miễn thường và giải quyết theo nguyên tắc:

Không đề cập mức miễn thường tổn thất do 4 rủi ro chính, rủi ro chiến

tranh, đình công và các rủi ro phụ do con người gây ra
Không cộng các chi phí để đạt mức miễn thường, chỉ tính tổn thất thực tế
Được tính các tổn thất liên tiếp xảy ra để đạt mức miễn thường
Mỗi xà lan được coi là một con tàu để tính mức miễn thường
Người được bảo hiểm có quyền lựa chọn cách tính miễn thường có lợi nhất cho mình để được bồi thường nhiều hơn
Điều kiện AR: bảo hiểm bồi thường trong 8 trường hợp:

WA

Các rủi ro phụ (thiếu hụt, cháy, va chạm, hỏng, đổ vỡ, móc cầu, lây hại, lây bẩn, hấp hơi, nước mưa, nước biển, rách, vỡ, gỉ, bẹp, cong, vênh, thổi nát, máy lạnh hỏng, mất trộm, mất cắp, giao thiếu hàng, không giao hàng và hiểm họa khác khi có thỏa thuận thêm)

FPA và AR không đề ra mức miễn thường

Nhược điểm của ICC 1963:

Gọi tên các điều kiện bảo hiểm theo nội dung làm người ta dễ nhầm lẫn

Phân biệt tổn thất toàn bộ và tổn thất bộ phận

Vấn đề rủi ro cướp biển

Vấn đề mẫu đơn bảo hiểm

b) Theo ICC 1982 và QTC 1990

- Điều kiện C: bảo hiểm bồi thường trong 7 trường hợp:

- +) Mắc cạn, đắm, cháy, đâm va
- +) Dỡ hàng tại một cảng gặp nạn
- +) Phương tiện vận chuyển đường bộ bị lật đổ hoặc bị trật bánh
- +) Tổn thất chung và các chi phí hợp lý (chi phí cứu nạn, chi phí đề phòng hạn chế tổn thất, chi phí giám định, chi phí khiếu nại tố tụng)
- +) Ném hàng ra khỏi tàu
- +) Mất tích
- +) Phân trách nhiệm mà người được bảo hiểm phải chịu theo điều khoản 2 tàu đâm va nhau cùng có lỗi

Điều kiện B: bảo hiểm bồi thường trong 11 trường hợp:

- C

- Động đất, núi lửa phun, sét đánh

- Nước cuốn khỏi tàu

- Nước biển, nước sông, nước hồ tràn vào tàu, hầm hàng, xà lan, phương

tiện vận chuyển hoặc nơi chứa hàng

- Tồn thất toàn bộ của bất kỳ một kiện hàng nào do rơi khỏi tàu hoặc rơi trong khi đang xếp dỡ hàng hoá

Điều kiện A: bảo hiểm bồi thường trong 12 trường hợp:

B

Tồn thất do các rủi ro phụ gây nên: rách, vỡ, gi, bẹp, cong, vênh, hấp hơi, mất mùi, lây hại, lây bản, hành vi ác ý hoặc phá hoại (không phải của người được bảo hiểm), va đập vào hàng hoá khác, trộm, cắp, cướp, nước mưa, giao thiếu hàng hoá hoặc không giao, móc cầu hoặc các rủi ro tương tự

A, B, C là các điều kiện bảo hiểm chính

Các điều kiện bảo hiểm phụ: chiến tranh, đình công (chỉ tồn tại trong ICC 1982, QTC 1990 không quy định)

Các rủi ro loại trừ:

Buôn lậu

Lỗi của người được bảo hiểm

Tàu đi chệch hướng

Tàu không đủ khả năng đi biển

Ăn tỳ

Nội tỳ

Mất khả năng tài chính của chủ tàu

2.2.2. Về mặt không gian và thời gian

Quy định trong điều khoản “hành trình”: người bảo hiểm chịu trách nhiệm đối với hàng hoá từ kho đến kho- “Transit Clause: from warehouse to warehouse”

Quãng đường từ cảng đến kho đến: bảo hiểm chịu trách nhiệm trong vòng 60 ngày

Bảo hiểm sẽ hết hiệu lực tùy thuộc vào một trong 2 điều kiện:

Hàng đã được cho vào kho an toàn (không cần chờ đến hết 60 ngày nữa)

Sau 60 ngày kể từ khi dỡ hàng xong

Kho đi: là kho ở đó hàng hoá đã được đóng gói một cách hoàn chỉnh chờ xếp lên phương tiện vận chuyển đường bộ, đường sông để mang ra cảng biển hoặc là kho được ghi tên trên hợp đồng bảo hiểm

Kho đến: là kho cuối cùng thuộc quyền sở hữu hoặc quản lý của người được bảo hiểm hoặc là kho nằm ngoài hành trình vận chuyển bình thường

của tàu hoặc là kho mà hàng hoá được gửi nhằm đến hoặc là kho mà người được bảo hiểm dùng làm nơi lưu kho, lưu bãi hay phân phối hàng hoá hay là kho được ghi tên trên hợp đồng bảo hiểm

3. Hợp đồng bảo hiểm

3.1. Khái niệm

3.1.1. Định nghĩa

- Hợp đồng bảo hiểm là một văn bản trong đó người bảo hiểm cam kết sẽ bồi thường cho người được bảo hiểm khi đối tượng bảo hiểm bị tổn thất do những rủi ro đã thoả thuận gây nên, còn người được bảo hiểm cam kết nộp phí bảo hiểm

3.1.2. Tính chất

Là một văn bản bồi thường (contract of indemnity)

Là một hợp đồng tín nhiệm (contract of goodfaith)

Là một văn bản có thể chuyển nhượng được (Negotiable contract)

3.1.3. Phân loại

Hợp đồng bảo hiểm chuyến (Voyage Policy): là hợp đồng bảo hiểm cho một chuyến hàng hoặc một lô hàng được vận chuyển từ một cảng này đến một cảng khác

Hiệu lực: luôn tuân theo điều khoản từ kho đến kho

Chỉ có giá trị đối với từng chuyến hàng

Được thể hiện bằng đơn bảo hiểm hoặc giấy chứng nhận bảo hiểm

Đơn bảo hiểm: nội dung gồm 2 mặt:

Mặt 1: ghi các chi tiết về hàng hoá, tàu, hành trình, người bảo hiểm và người được bảo hiểm:

Tên, địa chỉ của người bảo hiểm và người được bảo hiểm

Tên hàng, số lượng, trọng lượng, số vận đơn

Tên tàu, ngày khởi hành

Cảng đi, cảng đến, cảng chuyển tải

Giá trị bảo hiểm, số tiền bảo hiểm

Điều kiện bảo hiểm

Tỷ lệ phí bảo hiểm, phí bảo hiểm

Nơi và cơ quan giám định tổn thất

Nơi và cách thức bồi thường

Ngày, tháng, chữ ký của công ty bảo hiểm

Mặt 2: in sẵn Quy tắc, thể lệ của công ty bảo hiểm

Giấy chứng nhận bảo hiểm: là một đơn bảo hiểm văn tắt, chỉ có nội dung như mặt 1 của đơn bảo hiểm

Hợp đồng bảo hiểm bao (Floating Policy): là hợp đồng dùng để bảo hiểm cho nhiều chuyến, nhiều lô hàng trong một khoảng thời gian nhất định
Có giá trị tự động linh hoạt, giúp giảm được thời gian và chi phí đàm phán và tránh được việc quên không ký hợp đồng bảo hiểm

Hợp đồng bảo hiểm định giá (Valued Policy): là loại hợp đồng khi ký người ta ghi rõ trị giá hoặc số tiền bảo hiểm của hợp đồng bảo hiểm

Hợp đồng bảo hiểm không định giá (Unvalued Policy): là loại hợp đồng khi ký kết người ta không ghi rõ số tiền bảo hiểm hay giá trị bảo hiểm mà chỉ nêu ra nguyên tắc để tính số tiền hay giá trị bảo hiểm: căn cứ vào giá trị hàng hoá ở bến đến vào ngày tàu đến hoặc ngày tàu đăng ký phải đến hoặc trị giá hàng hoá lúc xảy ra tổn thất, lúc bồi thường hoặc lúc chấp nhận bồi thường

Việt Nam: không sử dụng hợp đồng bảo hiểm không định giá

3.2. Nội dung của hợp đồng bảo hiểm

3.2.1. Giá trị bảo hiểm (V)

Giá trị bảo hiểm là giá trị của đối tượng bảo hiểm lúc bắt đầu bảo hiểm cộng thêm phí bảo hiểm và các chi phí có liên quan khác

$$V = C + I + F (+ a) = CIF (+ a) \quad (1)$$

$$I = CIF \times R \quad (2)$$

Trong đó: +) C: giá FOB của hàng hoá (tại cảng gửi hàng, căn cứ vào hoá đơn thương mại)

+) I: phí bảo hiểm

+) F: cước phí vận tải

+) a: phần trăm lãi dự tính

+) R: tỷ lệ phí bảo hiểm

$$(1) \& (2) \Rightarrow CIF = C + F + CIF \times R$$

$$CIF (1 - R) = C + F$$

$$\Rightarrow V = CIF = (C + F) / (1 - R) \quad (3)$$

- Nếu mua bảo hiểm cho cả phần lãi dự tính:

$$V \text{ lãi} = (C + F)(1 + a) / (1 - R) \quad (4)$$

+) Thông thường $a = 10\%$ (trong công thức 4)

+) Trong công thức (3) $a = 0$

3.2.2. Số tiền bảo hiểm (A)

Là toàn bộ hay một phần giá trị bảo hiểm, do người được bảo hiểm yêu cầu và được bảo hiểm

Về mặt nguyên tắc $A \leq V$

$$A = V = (C + F)(1 + a) / (1 - R)$$

$A < V$: số tiền bồi thường bằng giá trị tổn thất nhân với tỷ lệ A/V

Trong hoạt động kinh doanh XNK, nếu số tiền bảo hiểm chỉ bằng trị giá hoá đơn hay giá FOB hoặc giá CFR của hàng hoá thì người được bảo hiểm chưa bảo hiểm đầy đủ giá trị hay bảo hiểm dưới giá trị (under insurance)

3.2.3. Phí bảo hiểm (I)

Là một khoản tiền nhỏ mà người được bảo hiểm phải trả cho người bảo hiểm để được bồi thường khi có tổn thất do các rủi ro đã thoả thuận gây nên

Thường được tính toán dựa trên cơ sở tính toán xác suất xảy ra của những rủi ro gây ra tổn thất hoặc trên cơ sở thống kê tổn thất

Phí bảo hiểm đối với hàng hoá XNK được tính toán trên cơ sở tỷ lệ phí bảo hiểm và phụ thuộc vào số tiền bảo hiểm hay giá trị bảo hiểm.

$$\text{Nếu } A = V \Rightarrow I = R \times V \text{ hay } I = (C + F)(1 + a)R / (1 - R)$$

$$\text{Nếu } A < V \Rightarrow I = R \times A$$

Theo QTC 1990:

đối với hàng nhập khẩu và hàng hoá được mua bảo hiểm tại VN thì $a \leq 10\%$

Đối với hàng XK (bán CIF) thì a bằng bao nhiêu là do thoả thuận giữa người mua và người bán trong hợp đồng mua bán hàng hoá

Bán CIF/ CIP Incoterms 2000 mà trong hợp đồng mua bán không có quy định gì về a thì thường mua bảo hiểm với điều kiện bảo hiểm tối thiểu C , nếu tính cả lãi dự tính thì mua 110% trị giá CIF/CIP, đồng tiền bảo hiểm do L/C quy định

Incoterms 2000 quy định: ngày ghi trên hợp đồng bảo hiểm phải là ngày hoặc trước ngày ghi trên B/L hay ngày hàng hoá được xếp lên tàu

3.2.4. Tỷ lệ phí bảo hiểm (R)

Được tính trên cơ sở thống kê rủi ro tổn thất

Tại Việt nam: ban hành 5 năm một lần dựa trên khung phí bảo hiểm do

Bộ Tài chính ban hành

Phụ thuộc vào rất nhiều yếu tố:

Loại hàng hoá, bao bì

Cách xếp hàng (trên boong hay trong hầm tàu)

Loại tàu (cắm cờ thường hay cờ phương tiện, tuổi tàu...)

Quãng đường vận chuyển

Điều kiện bảo hiểm

Quan hệ với công ty bảo hiểm

Chính sách của một quốc gia

3.2.5. Giám định tổn thất, khiếu nại đòi bồi thường

Giám định tổn thất

Là việc làm của các chuyên gia giám định của người bảo hiểm hoặc của công ty giám định được người bảo hiểm uỷ quyền, nhằm xác định tính chất, nguyên nhân, mức độ và trách nhiệm đối với tổn thất xảy ra làm cơ sở cho việc bồi thường

Cơ quan giám định phải là cơ quan được quy định trong hợp đồng bảo hiểm

Được tiến hành khi hàng hoá bị hư hỏng, đổ vỡ, thiếu hụt, giảm phẩm chất... ở cảng đến (không muộn hơn 60 ngày kể từ ngày dỡ hàng khỏi tàu) hoặc cảng dọc đường và do người được bảo hiểm yêu cầu.

Khi có yêu cầu giám định, nếu tổn thất rõ rệt phải tiến hành giám định ngay trước hoặc trong lúc dỡ hàng; nếu tổn thất không rõ rệt phải tiến hành giám định trong thời gian cho phép lập L/R

Những trường hợp tổn thất do tàu bị đắm, hàng mất, giao thiếu hàng hoặc không giao hàng không cần phải giám định

Sau khi giám định, người giám định sẽ cấp chứng thư giám định dưới dạng: Biên bản giám định hoặc Giấy chứng nhận giám định

b) Khiếu nại

Hồ sơ khiếu nại:

Phải chứng minh được:

Người khiếu nại có lợi ích bảo hiểm

Hàng hoá đã được bảo hiểm

Tồn thất thuộc một rủi ro được bảo hiểm

Giá trị bảo hiểm, số tiền bảo hiểm

Mức độ tổn thất

Số tiền đòi bồi thường

Đảm bảo được nguyên tắc thế quyền

Gồm các giấy tờ sau:

Đơn khiếu nại có ghi rõ số tiền bồi thường của các bên

Đơn bảo hiểm hoặc giấy chứng nhận bảo hiểm hoặc hợp đồng bảo hiểm gốc

B/L bản gốc và C/P nếu có

Hoá đơn thương mại, bản chính

Hoá đơn về các chi phí khác, nếu có

Biên bản giám định (Survey Report)

Biên bản kết toán nhận hàng với tàu (ROROC)

Biên bản hàng đổ vỡ hư hỏng (COR)

Giấy chứng nhận hàng thiếu (CSC)

Thư dự kháng (Letter of Reservation)

Kháng nghị hàng hải (Sea Protest)

Nhật ký hàng hải (Log Book)

Bảng tính tiền bồi thường của các bên

Thời hạn khiếu nại:

Thời hạn khiếu nại người bảo hiểm là 2 năm theo ICC 1982 và QTC 1990 kể từ ngày có tổn thất hoặc phát hiện tổn thất

Bộ hồ sơ khiếu nại phải gửi đến công ty bảo hiểm trong vòng 9 tháng kể từ ngày có tổn thất hoặc phát hiện tổn thất

c) Bồi thường tổn thất

- Nguyên tắc tính toán tiền bồi thường tổn thất tại các công ty bảo hiểm Việt nam:

+) Bồi thường bằng tiền chứ không bằng hiện vật; nếu không có thoả thuận nào khác thì nộp phí bảo hiểm bằng đồng tiền nào được bồi thường bằng đồng tiền đó

+) Về nguyên tắc, trách nhiệm của người bảo hiểm chỉ giới hạn trong phạm vi số tiền bảo hiểm nhưng khi cộng thêm các chi phí hợp lý khác (chi phí cứu hộ, chi phí giám định, chi phí đánh giá và bán lại hàng hoá

tổn thất, chi phí đòi người thứ 3 bồi thường, tiền đóng góp tổn thất chung) làm số tiền bồi thường vượt quá số tiền bảo hiểm thì công ty bảo hiểm vẫn phải bồi thường

+) Khi thanh toán tiền bồi thường, người bảo hiểm có thể khấu trừ những khoản thu nhập của người được bảo hiểm trong việc bán hàng và đòi bồi thường từ người thứ ba

Cách tính toán, bồi thường tổn thất

Tổn thất toàn bộ thực tế: người bảo hiểm bồi thường toàn bộ số tiền bảo hiểm hoặc giá trị bảo hiểm

Tổn thất toàn bộ ước tính:

Nếu người được bảo hiểm có thông báo từ bỏ hàng và được người bảo hiểm chấp nhận thì người bảo hiểm phải bồi thường toàn bộ

Nếu người được bảo hiểm không từ bỏ hàng hoặc từ bỏ hàng không được người bảo hiểm chấp nhận thì chỉ được bồi thường như tổn thất bộ phận

Tổn thất bộ phận: về nguyên tắc, để đảm bảo việc bồi thường chính xác, phải bồi thường dựa trên công thức:

$$P = ((V1 - V2)/V1) \times A \text{ (hoặc } A/V \text{ nếu } A < V)$$

Việc tính toán bồi thường tổn thất bộ phận tại Việt nam thường xảy ra các trường hợp:

Bồi thường tổn thất do đổ vỡ, hư hỏng, thiếu hụt, giảm phẩm chất... có biên bản giám định chứng minh:

Nếu biên bản giám định có ghi mức giảm giá trị thương mại: $P = m \cdot A$

Nếu biên bản giám định không ghi mức giảm giá trị thương mại mà chỉ ghi số lượng, trọng lượng hàng hoá bị thiếu hụt: $P = (T2/T1) \cdot A$ (T2: là trọng lượng/số lượng hàng hoá bị thiếu hụt, T1: trọng lượng/ số lượng hàng hoá theo hợp đồng)

Bồi thường mất nguyên kiện: nếu các kiện có đơn giá thì số tiền bồi thường bằng số kiện bị mất nhân với đơn giá; nếu không thì bồi thường như trường hợp tổn thất về số lượng, trọng lượng

Bồi thường các chi phí:

Chi phí tố tụng và đề phòng hạn chế tổn thất hoặc để bảo vệ quyền lợi của hàng hoá bảo hiểm hoặc những chi phí liên quan đến việc đòi người thứ ba bồi thường

Chi phí giám định tổn thất thuộc trách nhiệm bảo hiểm

Bồi thường tổn thất chung:

Hy sinh tổn thất chung: nếu toàn bộ hay một phần của lô hàng bị hy sinh để cứu tàu và được công nhận là tổn thất chung thì người bảo hiểm sẽ bồi thường giá trị đã hy sinh

Đóng góp tổn thất chung: trên cơ sở bản phân bổ tổn thất chung do chuyên viên tính toán tổn thất chung lập nên, người bảo hiểm sẽ bồi hoàn phần đóng góp của chủ hàng vào tổn thất chung, cho dù hàng hoá được bảo hiểm theo điều kiện gì.

Thời hạn thanh toán tiền bồi thường: 30 ngày kể từ ngày người bảo hiểm nhận được hồ sơ khiếu nại hợp lệ

Bài tập điều kiện bảo hiểm

Tàu Cửu Long chở hàng NK cho VN từ HK về cảng Hải phòng thì bị hỏa hoạn. Một số bộ phận của tàu và một số hàng hóa trên tàu bị cháy.

Thuyền trưởng ra lệnh phun nước biển để chữa cháy làm một số hàng hóa bị hư hại vì ngấm nước.

Vải: 400 kiện, trị giá 600.000\$ tham gia BH với số tiền 500 000\$

Điện máy: số tiền bảo hiểm 1.010.000\$

Cả hai lô hàng tham gia bảo hiểm theo điều kiện B tại Bảo Việt Sài Gòn.

Khi dỡ hàng lên tại cảng cuối cùng, giám định viên cho kết quả:

- 100 kiện vải bị cháy đen
- 200 kiện vải bị ngấm nước chữa cháy giảm giá trị 40%
- Thiết bị tàu bị cháy trị giá 1500\$
- Giá trị tàu khi rời bến: 1.241.500\$
- Chi phí giám định: 3000\$

Xác định trách nhiệm của bảo hiểm hàng hóa

IV. Bảo hiểm thân tàu

1. Khái niệm

1.1. Sự cần thiết phải bảo hiểm thân tàu

Tàu có trọng tải và dung tích lớn, thời gian hoạt động kéo dài, dễ bị ảnh hưởng bởi thiên tai, tai nạn bất ngờ trên biển

Trị giá của vỏ tàu rất lớn nên các chủ tàu thường đứng trước những nguy cơ lớn

Ngày nay các con tàu được trang bị rất hiện đại => khó khắc phục được các sự cố trên biển => khả năng rủi ro bị dừng hành trình là rất lớn => tổn thất lớn

Nguy cơ thủy thủ đoàn có hành vi ác ý

Hoạt động của con tàu trên biển trong quá trình khai thác rất dễ gây tổn thất cho người khác và chủ tàu phải chịu trách nhiệm đối với những tổn thất đó.

1.2. Khái niệm

- Bảo hiểm thân tàu là bảo hiểm những rủi ro tổn thất xảy ra đối với vỏ tàu, máy móc thiết bị trên tàu, một phần trách nhiệm của chủ tàu do rủi ro đâm va và những chi phí chủ tàu có thể bị thiệt hại trong quá trình kinh doanh

2. Các loại hình bảo hiểm thân tàu

Bảo hiểm thời hạn thân tàu- Time Hull Insurance: là việc bảo hiểm thân tàu trong một thời hạn nhất định, thường là 12 tháng hoặc ít hơn và phải được ghi rõ trong hợp đồng. Thời hạn bắt đầu và kết thúc cũng phải quy định cụ thể.

Bảo hiểm chi phí thân tàu- Hull Disbursement Insurance: là loại hình bảo hiểm các chi phí của một con tàu trong một hành trình: trang thiết bị, vật phẩm cung ứng, tiền lương ứng trước cho sỹ quan thủy thủ.

Bảo hiểm chuyến- Voyage insurance: là bảo hiểm con tàu trong một hành trình từ một cảng này đến một cảng khác (at and from) hoặc bảo hiểm cho một chuyến khứ hồi (round trip)=> sử dụng để bảo hiểm cho tàu đóng mới để XK hoặc tàu đi sửa chữa hoặc bán tàu

Bảo hiểm rủi ro người đóng tàu- Builder's Risks Insurance: người mua bảo hiểm là những người đóng tàu, bảo hiểm cho con tàu từ lúc bắt đầu đóng cho đến khi giao xong, không chỉ bảo hiểm vật chất thân tàu mà còn bảo hiểm cho những vấn đề khác như: bảo hiểm gián đoạn sản xuất, bảo hiểm lãi dự tính, bảo hiểm cho công nhân đóng tàu, bảo hiểm tiếng ồn...

Bảo hiểm rủi ro sửa chữa tàu- Repairing Risks Insurance: người mua bảo hiểm là chủ tàu để bảo hiểm cho những rủi ro phát sinh trong quá trình sửa chữa tàu mà những rủi ro này lại không được bảo hiểm trong hợp đồng bảo hiểm thời hạn thân tàu

Bảo hiểm rủi ro người sửa chữa tàu- Repairer's Risks Insurance: người mua bảo hiểm là người sửa chữa tàu để bảo hiểm cho những thiết bị bị

tổn thất

Bảo hiểm chi phí sửa chữa tàu- Repairing Expenses Insurance: bảo hiểm cho các chi phí phát sinh trong quá trình sửa chữa tàu

3. Trách nhiệm của người bảo hiểm thân tàu

3.1. Các điều kiện bảo hiểm

Trách nhiệm của người bảo hiểm thân tàu được quy định trong các điều kiện bảo hiểm thân tàu (Institute Time Clauses- ITC) của nước Anh.

ITC đầu tiên ra đời năm 1888, đã trải qua 3 lần sửa đổi bổ sung: ITC 1970, ITC 1983 và ITC 1995

Việt nam không có quy định về các điều kiện bảo hiểm thân tàu nhưng đã có văn bản thừa nhận việc áp dụng các quy định của Anh

ITC 1995 chỉ đưa ra các quy định chung về bảo hiểm thân tàu chứ không đề cập cụ thể đến các điều kiện bảo hiểm, các công ty bảo hiểm phải căn cứ vào nội dung của ITC để đưa ra một số điều kiện bảo hiểm thân tàu để các chủ tàu có thể lựa chọn khi đi mua bảo hiểm:

Điều kiện 1: TLO- Total Loss Only: điều kiện chỉ bảo hiểm tổn thất toàn bộ

Điều kiện 2: FOD- Free of Damage Absolutely: điều kiện loại trừ tuyệt đối tổn thất bộ phận

Điều kiện 3: FPA- Free from Particular Average: điều kiện miễn tổn thất riêng

Điều kiện 4: ITC – Institute Time Clause: điều kiện bảo hiểm thời hạn thân tàu

Điều kiện 5: IVC- FPA: Institute Voyage Clause- FPA Absolutely: điều kiện bảo hiểm loại trừ tuyệt đối tổn thất riêng về chuyến

Điều kiện 6: Port Risks- điều kiện bảo hiểm rủi ro ở cảng

Điều kiện 7: Building and Construction Clause- điều kiện bảo hiểm xây dựng và kiến thiết tàu.

3.2. Trách nhiệm của người bảo hiểm thân tàu

3.2.1. Về mặt rủi ro tổn thất

Các trương hợp được bảo hiểm:

Tổn thất toàn bộ thực tế

Tổn thất toàn bộ ước tính

Chi phí cứu nạn

Chi phí khiếu nại tố tụng và đề phòng hạn chế tổn thất

Chi phí trách nhiệm đâm va

Chi phí đóng góp tổn thất chung

Tổn thất bộ phận vì hành động tổn thất chung được giới hạn ở một số bộ phận dễ tháo rời, dễ hư hỏng

Tổn thất riêng, tổn thất bộ phận của tàu và máy móc vì cứu hoả hoặc đâm va với tàu khác

Tổn thất bộ phận vì hành động tổn thất chung không giới hạn ở mục (7)

Tổn thất riêng, tổn thất bộ phận không giới hạn ở mục (8)

- Điều kiện TLO: từ 1 đến 3

- Điều kiện FOD: từ 1 đến 6

- Điều kiện FPA: từ 1 đến 8

- Điều kiện ITC: từ 1 đến 10

3.2.2. Về mặt không gian và thời gian

Hợp đồng bảo hiểm thời hạn: bảo hiểm bắt đầu có hiệu lực từ 24h của ngày ký kết đến hết 24h của ngày có hiệu lực. Khái niệm giờ do hai bên thoả thuận, có thể là giờ địa phương hoặc giờ quốc tế

Nếu đến hết 24h của ngày hết thời hạn mà tàu chưa về đến cảng thì sẽ chờ cho đến khi tàu neo đậu an toàn tại một cảng nào đó hoặc cảng đến (chủ tàu phải nộp thêm phí bảo hiểm cho thời hạn kéo dài)

Hợp đồng bảo hiểm chuyên: bảo hiểm có hiệu lực từ khi tàu nhổ neo và kết thúc sau 24h khi tàu thả neo an toàn để chờ dỡ hàng ở cảng đến

Bảo hiểm chuyên cũng kết thúc hiệu lực khi:

Tàu thay đổi cấp hạng hoặc công ty đăng kiểm

Tàu đi chệch hướng mà không có lý do chính đáng

Thay đổi về chủ quyền, quốc kỳ, quyền quản lý, cho thuê hoặc bị trưng dụng

4. Hợp đồng bảo hiểm thân tàu

Người bảo hiểm: các công ty bảo hiểm

Người được bảo hiểm: các chủ tàu/ người đi thuê tàu khai thác kinh doanh thu cước phí

Đối tượng bảo hiểm: vỏ tàu, máy móc trang thiết bị trên tàu và các chi phí khác (không bao gồm vật dụng và tài sản cá nhân)

Phạm vi bảo hiểm

Rủi ro được bảo hiểm thông thường bao gồm nhóm các rủi ro chính trong hàng hải: chìm đắm, mắc cạn, cháy nổ, đâm va, tàu mất tích do mọi lý do, tàu hư hại do lỗi làm của thủy thủ đoàn, cướp biển...

Rủi ro loại trừ: chiến tranh, đình công, do sự cố ý hay lỗi làm của người được bảo hiểm và rủi ro vi phạm các điều kiện bảo hiểm. Chủ tàu có thể mua thêm một số điều khoản bổ sung: rủi ro do tàu đi chệch hướng, thay đổi hành trình hoặc chậm trễ hành trình.

Các chế độ bảo hiểm:

Chế độ bảo hiểm theo rủi ro đầu tiên, theo đó số tiền bồi thường không được vượt quá số tiền bảo hiểm, cụ thể:

Tổn thất bộ phận: số tiền bồi thường bằng đúng giá trị tổn thất và không vượt quá số tiền bảo hiểm

Tổn thất toàn bộ: số tiền bồi thường bằng đúng số tiền bảo hiểm

Trách nhiệm đâm va: bảo hiểm giới hạn trong số tiền bảo hiểm

Chế độ bảo hiểm theo mức miễn thường:

Miễn thường chung: áp dụng cho tất cả các loại tổn thất trừ tổn thất toàn bộ và tổn thất bộ phận do 4 rủi ro chính gây ra. Mức miễn thường này tính riêng cho từng loại tổn thất, theo ITC 1983 được quy định bằng 15% số tiền bảo hiểm.

Miễn thường do rủi ro phụ, ẩn tàng và bất cân, theo ITC 1983 được quy định bằng 10% giá trị tổn thất sau khi đã trừ đi miễn thường chung

Miễn thường do tàu vi phạm quy định không thông báo tổn thất, theo ITC 1983 được quy định bằng 15% trên tổng số tổn thất

Giá trị bảo hiểm V: bằng tổng giá trị của con tàu khi tham gia bảo hiểm:

Vỏ tàu, máy tàu, trang thiết bị của tàu

Các vật phẩm cung ứng cho hành trình của tàu

Phí tổn điều hành, quản lý, lãi hoặc trị giá gia tăng ($\leq 25\%$ giá trị tàu)

Cước thu nhập ($\leq 25\%$)

Tiền lương ứng trước cho sỹ quan thủy thủ

Phí bảo hiểm:

Phí bồi thường cho tổn thất toàn bộ

Phí bồi thường cho tổn thất bộ phận: chi phí sửa chữa tạm thời, chính

thức và chưa sửa chữa

Phụ phí: chi phí quản lý, chi phí đề phòng hạn chế tổn thất...

Quy định về hoàn phí bảo hiểm trong hợp đồng bảo hiểm bao/ thời hạn:
Nếu đồng ý huỷ bỏ hợp đồng thì sẽ hoàn lại 90% số phí bảo hiểm trong thời gian tàu ngừng hoạt động

Trường hợp tàu sửa chữa và neo đậu an toàn tại một cảng trong nước thì hoàn lại 75% số phí trong thời gian tàu ngừng hoạt động

Trường hợp tàu sửa chữa và neo đậu an toàn tại một cảng nước ngoài: hoàn lại 60%

Nếu tàu gặp tổn thất toàn bộ thì không hoàn lại phí.

5. Tai nạn đâm va và trách nhiệm của các bên khi hai tàu đâm va nhau cùng có lỗi

Tai nạn đâm va: tàu đâm va với tàu, gồm các trường hợp:

Không ai có lỗi: xử hoà, thiệt hại về ai người ấy tự chịu

Không chứng minh được lỗi thuộc về ai: xử hoà, thiệt hại của ai người ấy tự chịu

Một bên có lỗi: bên có lỗi phải bồi thường cho bên kia

Hai bên cùng có lỗi:

Mối quan hệ giữa tàu với tàu: 2 tàu bồi thường cho nhau dựa trên cơ sở lỗi của mình, lỗi được phân chia trên cơ sở phân số => không công bằng vì giá trị của mỗi con tàu là khác nhau

Quan hệ giữa tàu với hàng:

Trường hợp 1: không có điều khoản hai tàu đâm va cùng có lỗi (Both to blame Collision)

TA TB TA TB

HA HB

Trường hợp 2: có điều khoản hai tàu đâm va nhau cùng có lỗi

TA TB TA TB

HA HB

“Bảo hiểm này được mở rộng để bồi thường cho Người được bảo hiểm phần trách nhiệm theo điều khoản “Đâm va 2 tàu cùng lỗi” trong hợp đồng chuyên chở như một tổn thất thuộc phạm vi bồi thường của bảo hiểm này. Trường hợp chủ tàu dựa vào điều khoản đã nói để khiếu nại thì Người được bảo hiểm đồng ý thông báo cho Người bảo hiểm, là người có quyền bảo vệ Người được bảo hiểm chống lại khiếu nại của chủ tàu và tự chịu mọi phí tổn”.

“This insurance is extended to indemnify the Assured against such proportion of liability under the contract of affreightment “Both to Blame Collision” Clause as is in respect of a loss recoverable hereunder. In the event of any claim by shipowners under the said Clause the Assured agree to notify the Underwriters who shall have the right, at their own cost and expense, to defend the Assured against such claim”.

Điều khoản hai tàu đâm va nhau cùng có lỗi (Both to Blame Collision)
“If the (Carrying) ship comes into collision with another ship as a result of the negligence of the other ship and any act, neglect or default in the navigation or the management of the carrying ship, the Merchant undertakes to pay the carrier or where the Carrier is not the owner and in possession of the carrying ship to pay to the Carrier as trustee for the owner and/or demise charterer of the carrying ship, a sum sufficient to indemnify the Carrier and/or the owners and/or demise charterer of the carrying ship against all loss or liability to the other or non carrying ship or her owners, insofar as such loss or liability represents loss of or damage to or any claim whatsoever of the Merchant, paid or payable by the other or non carrying ship or her owners to the Merchant and set off recouped or recovered by the other or non carrying ship or her owners as part of their claim against the carrying ship or her owner or demise charterer or the Carrier. The foregoing provisions shall also apply where the owners, operators or those in charge of any ship or ships or objects, other than, or in addition to the colliding ship or objects, are at fault in respect to a collision; contact, stranding or other accident.”

*** Quan hệ giữa bảo hiểm với chủ hàng:**

Trường hợp 1: Hàng chưa được bồi thường, bảo hiểm bồi thường cho chủ hàng 2 khoản:

Tổn thất do đắm va

Khoản chủ hàng phải gánh chịu theo điều khoản hai tàu đắm va nhau cùng có lỗi

Trường hợp 2: Hàng đã được bồi thường, bảo hiểm bồi thường cho chủ hàng 2 khoản:

Khoản chưa được bồi thường hết

Phân trách nhiệm chủ hàng phải gánh chịu theo điều khoản hai tàu đắm va nhau cùng có lỗi

*** Quan hệ giữa bảo hiểm với tàu:**

Đối với tàu được bảo hiểm: bảo hiểm thân tàu chỉ chịu trách nhiệm đối với thiệt hại vật chất thân tàu (không chịu trách nhiệm về thiệt hại kinh doanh, thiệt hại về hàng hóa và con người trên tàu)

Đối với tàu bị đắm:

Tổn thất, thiệt hại vật chất của tàu bị đắm

Tổn thất, thiệt hại về tài sản, hàng hóa

Thiệt hại về kinh doanh

Tổn thất chung, chi phí cứu hộ của tàu bị đắm và do tai nạn đắm va gây ra (nếu có)

=> Bảo hiểm giới hạn bồi thường ở mức $\frac{3}{4}$ trách nhiệm đắm va phát sinh và không vượt quá $\frac{3}{4}$ số tiền bảo hiểm

Các khoản chưa được bồi thường:

$\frac{1}{4}$ trách nhiệm đắm va

Bất động sản, động sản, tài sản hay vật gì khác không phải thân tàu trên tàu được bảo hiểm

Hàng hóa hay vật phẩm chuyên chở trên tàu được bảo hiểm

Chết người, ốm đau, thương tật

Phân trách nhiệm lớn hơn $\frac{3}{4}$ số tiền bảo hiểm

Giải quyết tai nạn đắm va theo trách nhiệm chéo

Bước 1: Xác định TNDS phát sinh của các chủ tàu

Xác định số tiền phải bồi thường của bảo hiểm thân tàu cho các chủ tàu

Xác định số tiền bảo hiểm thân tàu đòi lại từ các chủ tàu

Xác định số tiền bồi thường thực tế của bảo hiểm thân tàu cho các chủ tàu

Xác định thiệt hại các chủ tàu tự chịu

V. Bảo hiểm trách nhiệm dân sự chủ tàu (Protection and Indemnity-P&I Insurance)

Khái niệm và nguyên nhân ra đời

1.1. Khái niệm

Bảo hiểm trách nhiệm dân sự chủ tàu là bảo hiểm những thiệt hại phát sinh từ trách nhiệm của chủ tàu đối với người thứ ba trong quá trình sở hữu, kinh doanh, khai thác tàu biển

Các chủ tàu liên kết với nhau gọi là các hội chủ tàu (P&I club/ association)

1.2. Nguyên nhân ra đời

Để giảm phí bảo hiểm thân tàu

Trị giá thân tàu ngày càng cao => nguy cơ đối với các chủ tàu lớn hơn, họ không có khả năng bù đắp khi tổn thất toàn bộ xảy ra

Bảo hiểm những trường hợp mà bảo hiểm thân tàu không bảo hiểm:

1/4 trách nhiệm đâm va

Bất động sản, động sản, tài sản hay vật gì khác không phải thân tàu trên tàu được bảo hiểm

Hàng hóa hay vật phẩm chuyên chở trên tàu được bảo hiểm

Chết người, ốm đau, thương tật

Phản trách nhiệm lớn hơn 3/4 số tiền bảo hiểm

2. Tổ chức và hoạt động của hội P&I

2.1. Cơ cấu tổ chức

P&I là một pháp nhân, tương tự như một công ty TNHH hay là một tổ hợp có từ 100 đến 200 hội viên

Cơ quan đầu não của hội P&I là Hội đồng giám đốc- nơi đưa ra các quy tắc, thể lệ của hội và chuẩn y kết nạp thành viên mới

Cơ quan thường trực:

Ban giám đốc: do Hội đồng giám đốc chỉ định, thành viên của Ban giám đốc là các chủ tàu lớn

Ban quản lý: do Hội đồng giám đốc thuê, gồm các chuyên gia về pháp lý,

thương mại

=> Ban giám đốc và Ban quản lý chỉ được giải quyết những tranh chấp không vượt quá 100 000 \$, nếu lớn hơn do Hội đồng giám đốc giải quyết
Các chi nhánh: thường được thành lập ở một số khu vực có nhiều chủ tàu lớn để giải quyết tranh chấp & các tổn thất có liên quan đến các hội viên
Đại diện: thường là người của hội được đặt tại các nước: đại diện pháp lý & đại diện thương mại

2.2. Nguyên tắc hoạt động của hội

2.2.1. Nguyên tắc tương hỗ: Hội hoạt động dựa trên nguyên tắc tương hỗ, cân đối thu chi và không tính lãi:

- Tất cả các khoản bồi thường chi tiêu đều do các hội viên đóng góp
- Khi một hội viên bị tổn thất thì hội đứng ra bồi thường, sau đó phân bổ cho các hội viên trên cơ sở số GRT tham gia của từng hội viên, loại tàu, khu vực hoạt động của tàu hội viên và loại rủi ro mà chủ tàu đăng ký tham gia
- Số tiền mà hội viên đóng góp chính là chi phí của hội không bao gồm lãi
- Mỗi thành viên vừa là người bảo hiểm, vừa là người được bảo hiểm
- Hội giúp đỡ các hội viên về đào tạo cán bộ, cung cấp thông tin

2. Tổ chức và hoạt động của hội P&I

2.2.2. Nguyên tắc gia nhập hội

Phải viết đơn khi gia nhập hội

Tàu tham gia hội P&I là tàu đã được bảo hiểm thân tàu

Khi đã là hội viên thì coi như đã ký một hợp đồng bảo hiểm với hội- có hiệu lực theo năm tài chính của hội (từ 12h ngày 20/2 năm trước đến 12h ngày 20/2 năm sau)

Hội viên có thể tham gia theo quy tắc của hội, cũng có thể thêm bớt cho phù hợp với từng hội viên

2.2.3. Nguyên tắc hết hạn hiệu lực

Hội viên bị chết, bị phá sản, mất quyền sở hữu công ty, mất năng lực kinh doanh

Tàu bị bán hoặc bị mất tích

Sau 30 ngày kể từ ngày hội viên xin ra khỏi hội

Sau 7 ngày kể từ ngày tuyên bố huỷ hợp đồng do lỗi của hội viên

3. Rủi ro bảo hiểm

3.1. Những khiếu nại về người: thuỷ thủ và hành khách trên tàu, gồm các chi phí:

Chi phí thuốc men, viện phí, mai táng theo hợp đồng hoặc theo pháp luật
Chi phí hồi hương do ốm, chết, buộc phải quay trở lại do tàu đắm hoặc do vi phạm kỷ luật

Chi phí tiền lương, tiền công cho người hồi hương trong thời gian hồi hương hoặc trong thời gian thất nghiệp do phải hồi hương

Các chi phí phát sinh do tàu buộc phải đi chệch hướng để cứu người (nhiên liệu, lương thực, lương sỹ quan thuỷ thủ, cảng phí...)

3.2. Rủi ro đâm va: hội P&I bồi thường cho cả hai chủ tàu

- Tàu được bảo hiểm:

- +) Tồn thất về người
- +) Tồn thất về hàng hoá chuyên chở trên tàu

- Tàu bị đâm:

- +) ¼ trách nhiệm của tàu được bảo hiểm với tàu bị đâm
- +) phần trách nhiệm của tàu được bảo hiểm với tàu bị đâm lớn hơn ¾ giá trị thân tàu được bảo hiểm
- +) Thiệt hại của các tài sản khác do tàu được bảo hiểm đâm va

3. Rủi ro bảo hiểm

3.3. Rủi ro ô nhiễm

Những mất mát hư hại hoặc làm bẩn do ô nhiễm

Chi phí đề phòng hạn chế tổn thất

Tiền phạt do ô nhiễm hoặc các chi phí để thực hiện mệnh lệnh của chính quyền để ngăn ngừa hay hạn chế tổn thất

(Hội bảo hiểm miền Tây nước Anh WOE giới hạn mức bồi thường do rủi ro ô nhiễm là 400 triệu \$)

3.4. Rủi ro về hàng hoá

Những tổn thất về hàng hoá và tài sản được chuyên chở trên tàu do hội viên mắc lỗi gây ra

Các chi phí xếp dỡ bất thường mà hội viên phải chịu nhưng không đòi

được từ những người khác

Phần tổn thất chung phân bổ cho các chủ hàng nhưng chủ tàu/choij viên không đòi được

Các chi phí phát sinh nếu hàng hoá được chuyên chở trên tàu khác hoặc chi phí chuyên tải lưu kho lưu bãi ngoài khu vực cảng xếp dỡ nhưng chủ tàu/hiện viên phải chịu theo một vận đơn chở suốt hoặc một hợp đồng nào đó mà chủ tàu/hiện viên đã chấp nhận

3.5. Các trách nhiệm theo một hợp đồng nhất định

3.6. Bảo hiểm rủi ro di chuyển xác tàu:

Các chi phí tổn thất phát sinh do trục vớt, di chuyển, phá huỷ, đánh dấu, thấp sáng

Các trách nhiệm phát sinh do trục vớt, di chuyển, phá huỷ, đánh dấu, thấp sáng kể cả việc thải thoát dầu

Các trách nhiệm mà chủ tàu phải chịu do xác tàu nằm tại đó hoặc vô tình bị chuyên rời đi nơi khác nếu chủ tàu chưa tuyên bố từ bỏ tàu

3.7. Rủi ro điều phạt: trong quá trình kinh doanh khai thác tàu chủ tàu có thể bị phạt do:

Không chấp hành quy tắc an toàn của một nước bất kỳ

Chở hàng lậu

Vi phạm luật hải quan

Vi phạm luật kiều dân

Vi phạm về cấu trúc hoặc thay đổi cấu trúc của tàu

Gây ô nhiễm (nếu chưa được bồi thường ở rủi ro ô nhiễm)

Hành vi bất cẩn hoặc thiếu sót của thuyền bộ của tàu được bảo hiểm

3.8. Các chi phí đề phòng hạn chế tổn thất

3.9. Các chi phí bất thường mà hiện viên phải chịu trong quá trình sở hữu khai thác không thuộc quy tắc của hiện viên lại không đòi được từ những người khác