

TRƯỜNG ĐẠI HỌC KINH TẾ TP. HỒ CHÍ MINH
KHOA KINH DOANH QUỐC TẾ – MARKETING *****



Đề tài 09: HỢP ĐỒNG BẢO HIỂM
VÀ GIÁM ĐỊNH BỒI THƯỜNG TỔN THẤT



Giáo viên HD: ThS. Nguyễn Thị Duyệt

Nhóm SV thực hiện: nhóm 09

1. Võ Hồng Sắc
2. Phan Thị Dịu
3. Nguyễn Thị Trang

TP. Hồ Chí Minh, Tháng 11 năm 2015

MỤC LỤC

CHƯƠNG I: KHÁI NIỆM HỢP ĐỒNG BẢO HIỂM BẰNG ĐƯỜNG BIỂN.....	1
I. KHÁI NIỆM CHUNG VÀ CÁC TÍNH CHẤT CỦA HỢP ĐỒNG BẢO HIỂM	1
II. HÌNH THỨC CỦA HỢP ĐỒNG BẢO HIỂM.....	2
1. Đơn bảo hiểm (Insurance Policy)	2
2. Giấy chứng nhận bảo hiểm (Certificate of Insurance).....	2
III. NGHĨA VỤ NGƯỜI BẢO HIỂM VÀ NGƯỜI ĐƯỢC BẢO HIỂM TRONG HỢP ĐỒNG BẢO HIỂM.....	3
1. Nghĩa vụ của người bảo hiểm	3
2. Nghĩa vụ của người được bảo hiểm	3
IV. PHÂN LOẠI HỢP ĐỒNG BẢO HIỂM HÀNG HÓA VẬN CHUYỂN BẰNG ĐƯỜNG BIỂN.....	4
1. Hợp đồng bảo hiểm chuyến (Voyage Policy).....	4
2. Hợp đồng bảo hiểm bao (Open Policy)	4
3. So sánh hợp đồng bảo hiểm chuyến- hợp đồng bảo hiểm bao	5
CHƯƠNG II: KHÔNG GIAN VÀ THỜI GIAN TRONG BẢO HIỂM – TRÁCH NHIỆM CỦA NGƯỜI BẢO HIỂM ĐỐI VỚI KHÔNG GIAN VÀ THỜI GIAN BẢO HIỂM.....	8
I. THỜI GIAN VÀ KHÔNG GIAN TRONG BẢO HIỂM.....	8
II. TRÁCH NHIỆM CỦA NGƯỜI BẢO HIỂM ĐỐI VỚI KHÔNG GIAN VÀ THỜI GIAN BẢO HIỂM	8
1. Bảo hiểm hàng hóa vận chuyển bằng đường biển.....	8
2. Bảo hiểm hàng hóa vận chuyển bằng đường bộ.....	9
3. Bảo hiểm hàng hóa vận chuyển bằng đường hàng không	10
CHƯƠNG 3: PHÍ BẢO HIỂM	12
I. TRỊ GIÁ BẢO HIỂM (Insured Value).....	12
II. SỐ TIỀN BẢO HIỂM (Insured Amount)	12
1. Bảo hiểm toàn phần	12
2. Bảo hiểm dưới mức ($A < V$).....	13
3. Bảo hiểm vượt mức ($A > V$).....	13
III. TỶ LỆ PHÍ.....	13

1. Tỷ lệ phí chính R1	13
2. Tỷ lệ phí phụ R2	14
CHƯƠNG IV: GIÁM ĐỊNH VÀ BỒI THƯỜNG TỖN THẤT HÀNG HÓA	16
I. GIÁM ĐỊNH TỖN THẤT	16
1. Tổng quan về giám định	16
2. Phân loại giám định hàng hóa xuất nhập khẩu	16
3. Nguyên tắc giám định	16
4. Giám định viên.....	17
5. Quy trình giám định	17
II. BỒI THƯỜNG TỖN THẤT HÀNG HÓA.....	21
1. Hồ sơ khiếu nại bồi thường.....	21
2. Nguyên tắc tính toán tiền bồi thường tổn thất	22
3. Cách tính toán, bồi thường tổn thất.....	23
III. MỘT SỐ VÍ DỤ VỀ BỒI THƯỜNG TỖN THẤT HÀNG HÓA.....	27
1. Ví dụ về bồi thường bảo hiểm tổn thất hàng hóa xuất nhập khẩu bằng đường biển	27
2. Ví dụ về bồi thường bảo hiểm tổn thất hàng hóa xuất nhập khẩu bằng đường hàng không ..	29
TRẢ LỜI CÂU HỎI CỦA CÔ VÀ NHÓM PHẢN BIỆN.....	32
DANH MỤC TÀI LIỆU THAM KHẢO	38

CHƯƠNG I

KHÁI NIỆM HỢP ĐỒNG BẢO HIỂM BẰNG ĐƯỜNG BIỂN

I. KHÁI NIỆM CHUNG VÀ CÁC TÍNH CHẤT CỦA HỢP ĐỒNG BẢO HIỂM

Hợp đồng bảo hiểm là một văn bản pháp lý do người bảo hiểm (Insurer) và người được bảo hiểm (the Insured) ký kết, trong đó người bảo hiểm cam kết bồi thường cho người được bảo hiểm những tổn thất của đối tượng bảo hiểm do những rủi ro được bảo hiểm gây ra còn người được bảo hiểm cam kết trả phí bảo hiểm (Premium). Hợp đồng bảo hiểm là một hợp đồng có đủ các tính chất như sau:

- Là một hợp đồng bồi thường (Contract of Indemnity) vì khi có tổn thất xảy ra, người bảo hiểm có trách nhiệm bồi thường cho người được bảo hiểm

- Là một hợp đồng của lòng trung thực (Contract of good faith). Khi ký kết thực hiện hợp đồng bảo hiểm, các bên phải trung thực tối đa, Marine Insurance Act 1906 ghi rõ: khi ký kết và thực hiện hợp đồng bảo hiểm, nếu một bên không trung thực tối đa, bên kia có quyền hủy hợp đồng bảo hiểm, cụ thể:

1. Sau khi ký hợp đồng bảo hiểm mà hàng hóa bị tổn thất, nếu bên mua bảo hiểm chưa có quyền lợi bảo hiểm thì người bảo hiểm có quyền từ chối bồi thường cho dù tổn thất do một rủi ro bảo hiểm gây ra trong hiệu lực bảo hiểm.

2. Hợp đồng bảo hiểm vô hiệu khi tại thời điểm ký kết hợp đồng đối tượng bảo hiểm không tồn tại.

3. Tại thời điểm giao kết hợp đồng bảo hiểm mà hàng hóa bị tổn thất trong giai đoạn bảo hiểm này, nếu bên mua bảo hiểm biết sự kiện bảo hiểm đã xảy ra thì hợp đồng bảo hiểm vô hiệu, nếu bên mua bảo hiểm không biết sự kiện đã xảy ra thì hợp đồng bảo hiểm vẫn giữ nguyên hiệu lực...

- Là một chứng từ có thể chuyển nhượng được (Negotiable document). Đơn bảo hiểm hay giấy chứng nhận bảo hiểm có thể được chuyển nhượng cho một người khác sau khi người được bảo hiểm hay đại diện có thẩm quyền của họ ký ở mặt sau đơn hoặc giấy chứng nhận bảo hiểm. Ví dụ: bán hàng theo giá CIF, người bán hàng sau khi mua bảo hiểm cho hàng sẽ ký hậu vào đơn bảo hiểm rồi chuyển nhượng cho người mua.

Trong thương mại quốc tế, việc mua bảo hiểm đối với hàng hóa vận tải bằng

đường biển là rất phổ biến, quyền và nghĩa vụ của người bảo hiểm và người yêu cầu được bảo hiểm trong vận tải đường biển được quy định cụ thể trong hợp đồng bảo hiểm .

Theo quy định của điều 200 của bộ luật hàng hải Việt Nam thì: “Hợp đồng bảo hiểm hàng hải là hợp đồng được ký kết giữa người bảo hiểm và người được bảo hiểm mà theo đó người bảo hiểm thu bảo hiểm phí do người được bảo hiểm trả và người được bảo hiểm được người bảo hiểm bồi thường tổn thất của đối tượng bảo hiểm do các rủi ro hàng hóa gây ra theo mức độ và điều kiện đã thỏa thuận với người bảo hiểm “.

II. HÌNH THỨC CỦA HỢP ĐỒNG BẢO HIỂM

Về hình thức thì hợp đồng bảo hiểm phải được thể hiện dưới hình thức văn bản. Bởi vì dưới hình thức này, quyền và nghĩa vụ của các bên trong quan hệ bảo hiểm được thể hiện một cách rõ ràng. Có 2 hình thức chính:

1. Đơn bảo hiểm (Insurance Policy): là một văn bản do người bảo hiểm cấp cho người được bảo hiểm. Nội dung của đơn bảo hiểm :

- Mặt 1: ghi các chi tiết liên quan đến chủ thể của hợp đồng bảo hiểm , đối tượng bảo hiểm.
- Mặt 2: ghi các quy tắc, thể lệ bảo hiểm của công ty bảo hiểm có liên quan.

2. Giấy chứng nhận bảo hiểm (Certificate of Insurance): là văn bản pháp lý do người bảo hiểm cấp cho người được bảo hiểm. Giấy chứng nhận bảo hiểm chỉ có một mặt ghi các điều khoản giống như mặt một của đơn bảo hiểm.

Để đảm bảo quyền lợi của các bên trong hợp đồng bảo hiểm, mặt 1 của đơn bảo hiểm và nội dung của giấy chứng nhận bảo hiểm phải bao gồm các điều khoản chủ yếu sau:

- + Tên và địa chỉ pháp lý của người bảo hiểm và người được bảo hiểm.
- + Tên hàng hóa yêu cầu được bảo hiểm.
- + Số của vận đơn.
- + Tên tàu vận tải hàng hóa.
- + Ngày khởi hành.
- + Các cảng liên quan đến quá trình vận tải.
- + Giá trị bảo hiểm, số tiền bảo hiểm.
- + Điều kiện bảo hiểm, phí bảo hiểm.

- + Cơ quan giám định tổn thất.
- + Địa điểm và cách thức bồi thường.
- + Ngày, tháng ký hợp đồng và chữ ký của người bảo hiểm.

Theo quy định của pháp luật Việt Nam, căn cứ vào điều 10 của quy tắc chung về bảo hiểm hàng hóa vận chuyển bằng đường biển của Tổng công ty bảo hiểm Việt Nam thì một hợp đồng bảo hiểm cần phải có những nội dung sau:

- ✓ Tên người được bảo hiểm
- ✓ Tên hàng cần được bảo hiểm
- ✓ Loại bao bì, cách đóng gói và ký mã hiệu của hàng hóa được bảo hiểm
- ✓ Trọng lượng hay số lượng hàng hóa được bảo hiểm
- ✓ Tên tàu biển hoặc loại phương tiện vận chuyển
- ✓ Cách thức xếp hàng được bảo hiểm xuống tàu: dưới hầm (Under Deck), trên boong (On Deck), hoặc chở rời (In Bulk),... Điều kiện và phí bảo hiểm được lựa chọn và áp dụng tùy theo cách thức xếp hàng.
- ✓ Nơi phương tiện vận tải khởi hành và nơi nhận được hàng hóa được bảo hiểm.
- ✓ Thời gian (ngày, tháng, năm) phương tiện vận tải hàng hóa rời bến.
- ✓ Giá trị hàng hóa được bảo hiểm và số tiền được bảo hiểm
- ✓ Điều kiện bảo hiểm
- ✓ Nơi thanh toán tiền bồi thường tổn thất đối với đối tượng bảo hiểm

III. NGHĨA VỤ NGƯỜI BẢO HIỂM VÀ NGƯỜI ĐƯỢC BẢO HIỂM TRONG HỢP ĐỒNG BẢO HIỂM

1. Nghĩa vụ của người bảo hiểm

- Phải công khai tuyên bố các quy tắc, thể lệ, điều kiện bảo hiểm, giá cả bảo hiểm cho người được bảo hiểm biết.
- Bồi thường đầy đủ và nhanh chóng cho người được bảo hiểm khi có tổn thất thuộc trách nhiệm bảo hiểm.
- Bảo vệ quyền lợi của người được bảo hiểm đối với người thứ ba.
- Áp dụng các biện pháp đề phòng, ngăn ngừa, hạn chế tổn thất.

2. Nghĩa vụ của người được bảo hiểm

- Mua bảo hiểm cho hàng hóa càng sớm càng tốt.

- Thông báo mọi tin tức về đối tượng bảo hiểm, về sự thay đổi hoặc tăng thêm rủi ro cho người bảo hiểm biết.
- Nộp phí bảo hiểm đầy đủ, đúng hạn.
- Khi có tổn thất phải:
 - ✓ Thông báo báo cho người bảo hiểm biết và yêu cầu giám định.
 - ✓ Áp dụng các biện pháp ngăn ngừa, đề phòng, hạn chế tổn thất.
 - ✓ Lập các chứng từ cần thiết và bảo lưu quyền khiếu nại đối với người thứ 3.
 - ✓ Báo cho công ty bảo hiểm biết để làm các thủ tục tổn thất chung như ký Average Bond, Average Guarantee.

IV. PHÂN LOẠI HỢP ĐỒNG BẢO HIỂM HÀNG HÓA VẬN CHUYỂN BẰNG ĐƯỜNG BIỂN

Hợp đồng bảo hiểm hàng hóa vận tải bằng đường biển thường được thể hiện ở 2 loại hợp đồng, đó là hợp đồng bảo hiểm chuyển và hợp đồng bảo hiểm bao.

1. Hợp đồng bảo hiểm chuyển (Voyage Policy)

Hợp đồng bảo hiểm chuyển là hợp đồng bảo hiểm cho một chuyến hàng trong quá trình vận tải trên một quãng đường nhất định được ghi trong hợp đồng bảo hiểm. Người bảo hiểm chỉ chịu trách nhiệm về hàng hóa trong phạm vi một chuyến, theo điều khoản từ kho đến kho. Vì vậy hợp đồng bảo hiểm chuyển còn được gọi là hợp đồng hỗn hợp (Mix Policy) do việc bảo hiểm được kết hợp vừa là chuyển vừa là thời hạn.

Hợp đồng bảo hiểm chuyển thường áp dụng trong trường hợp số lượng hàng ít, chuyên chở một lượt, một chuyến.

Hợp đồng bảo hiểm chuyển thường được trình bày dưới hình thức Đơn bảo hiểm (Insurance Policy) hay Giấy chứng nhận bảo hiểm (Certificate of Insurance) do người bảo hiểm cấp.

2. Hợp đồng bảo hiểm bao (Open Policy)

Hợp đồng bảo hiểm bao là hợp đồng bảo hiểm mà công ty bảo hiểm sẽ thực hiện bảo hiểm cho một loạt chuyến hàng kinh doanh xuất khẩu hoặc nhập khẩu của 1 công ty xuất nhập khẩu. Hợp đồng bảo hiểm bao áp dụng trong trường hợp số lượng hàng hóa vận

chuyển lớn, được vận chuyển nhiều chuyến, trong một khoảng thời gian nhất định (thường là 1 năm).

Hợp đồng bảo hiểm bao có thể được chia ra làm 2 loại:

Hợp đồng bảo hiểm thả nổi (Floating policy): là loại hợp đồng mà người bảo hiểm phải dự kiến trước một số tiền nhất định đủ để bảo hiểm một vài lô hàng sẽ đưa ra vận chuyển. Trước mỗi lần gửi 1 lô hàng cụ thể(trong tổng số hàng dự kiến), người mua bảo hiểm phải thông báo cho người bảo hiểm : giá trị bảo hiểm và những chi tiết về hàng hóa theo hợp đồng bảo hiểm .

Giá trị bảo hiểm của từng lô hàng sẽ được khấu trừ dần vào tổng số chung của giá trị hợp đồng bảo hiểm và công ty bảo hiểm phải phát hành ngay giấy chứng nhận bảo hiểm để đưa vào bộ chứng từ gửi hàng. Sau mỗi lần gửi 1 lô hàng cụ thể thì tiến hành quyết toán cho lô hàng đó. Floating policy cũng xác định giới hạn giá trị bảo hiểm cho mỗi lần gửi hàng.

✓ Hợp đồng bảo hiểm bao nhiều chuyến(Open Policy): là hợp đồng bảo hiểm nhiều chuyến hàng trong một thời gian nhất định. Người bảo hiểm nhận bảo hiểm toàn bộ hàng hóa của người được bảo hiểm. Giá trị của mỗi lô hàng cũng có giới hạn nhất định. Khác với hợp đồng bảo hiểm thả nổi, hợp đồng bảo hiểm bao nhiều chuyến không đưa ra dự kiến tổng số tiền mà chỉ ấn định thời hạn trong đó việc bảo hiểm hàng hóa sẽ được thực hiện.

Trong hợp đồng bảo hiểm bao, thông thường các bên thỏa thuận những quy định chung có tính nguyên tắc như:

- Các nguyên tắc chung
- Phạm vi trách nhiệm
- Loại phương tiện vận chuyển
- Các yêu cầu bảo hiểm
- Cách tính giá trị bảo hiểm
- Phương pháp thanh toán phí bảo hiểm
- Cấp chứng từ bảo hiểm
- Giám định tổn thất
- Thủ tục khiếu nại bồi thường

3. So sánh hợp đồng bảo hiểm chuyên- hợp đồng bảo hiểm bao:

✓ Phạm vi bảo hiểm :

- Trong hợp đồng bảo hiểm chuyên, người bảo hiểm chỉ có nghĩa vụ bảo hiểm trong một chuyến hàng.

- Trong hợp đồng bảo hiểm bao, người bảo hiểm phải bảo hiểm hàng hóa nhiều chuyến hàng trong 1 thời gian nhất định.

- ✓ Tính chất:

- ✚ Tính tự động:

- Khi có chuyến hàng vận chuyển hợp đồng bảo hiểm bao sẽ tự động vận chuyển. Hợp đồng bảo hiểm bao chấp nhận rằng khi có chuyến hàng xuất nhập khẩu nếu vì lý do chính đáng người được bảo hiểm chưa kịp khai báo cho người bảo hiểm thì hàng hóa đã bị tổn thất, người bảo hiểm vẫn chịu trách nhiệm bảo hiểm những tổn thất đó.

- Khi có chuyến vận chuyển hàng hóa hợp đồng bảo hiểm chuyên sẽ không tự động bảo hiểm, nghĩa là người được bảo hiểm phải khai báo cho người bảo hiểm trước khi hàng hóa bị tổn thất thì người bảo hiểm mới bồi thường những tổn thất đó.

- ✚ Tính linh hoạt: hợp đồng bảo hiểm bao linh hoạt hơn so với hợp đồng bảo hiểm chuyên vì:

- Đối với hợp đồng bảo hiểm bao người được bảo hiểm chỉ cần ký kết 1 lần, mỗi lần có hàng cần vận chuyển chỉ cần gọi “giấy báo bắt đầu vận chuyển” cho người bảo hiểm.

- Đối với hợp đồng bảo hiểm chuyên, người được bảo hiểm phải ký hợp đồng cho những chuyến hàng khác nhau.

- ✓ Cước phí: Phí bảo hiểm trong hợp đồng bảo hiểm bao rẻ hơn so với hợp đồng bảo hiểm chuyên.

- ✓ Trường hợp áp dụng:

- Hợp đồng bảo hiểm bao thường được áp dụng cho những hàng hóa nhập khẩu theo điều kiện FOB, CFR... còn hợp đồng bảo hiểm chuyên thường dùng cho những hàng hóa xuất khẩu theo điều kiện CIF, CIP...

- Hợp đồng bảo hiểm bao thường dùng cho những chủ hàng có khối lượng hàng hóa xuất khẩu lớn và ổn định, còn hợp đồng bảo hiểm chuyên khối lượng hàng hóa xuất khẩu thường không ổn định về thời gian.

- ✓ Về khối lượng hàng hóa được bảo hiểm

Trong hợp đồng bảo hiểm chuyển người bảo hiểm biết chính xác khối lượng hàng hóa của chuyến hàng. Còn trong hợp đồng bảo hiểm bao người bảo hiểm không biết chính xác khối lượng từng chuyến hàng được bảo hiểm mà chỉ biết tổng số lô hàng dự kiến sẽ được vận chuyển trong khoảng thời gian ký hợp đồng .

CHƯƠNG II

KHÔNG GIAN VÀ THỜI GIAN TRONG BẢO HIỂM – TRÁCH NHIỆM CỦA NGƯỜI BẢO HIỂM ĐỐI VỚI KHÔNG GIAN VÀ THỜI GIAN BẢO HIỂM

I. THỜI GIAN VÀ KHÔNG GIAN TRONG BẢO HIỂM

Vận chuyên hàng hóa trong thương mại quốc tế luôn gắn liền với những rủi ro và tổn thất, để hạn chế tổn thất cho người vận chuyển hay người mua, người bán thì hợp đồng bảo hiểm là phương thức an toàn và hữu hiệu.

Để được bảo hiểm thì các rủi ro và tổn thất phải được đề cập đến trong hợp đồng. Đồng thời rủi ro và tổn thất đó phải xảy ra trong không gian và thời gian bảo hiểm đã được quy định theo thông lệ quốc tế hoặc thỏa thuận khác ghi rõ trong hợp đồng. Vì vậy, không gian và thời gian bảo hiểm đóng một vai trò hết sức quan trọng, mang tính quyết định tổn thất hàng hóa có được bồi thường hay không.

❖ **Không gian bảo hiểm** : là không gian mà trong đó hàng hóa sẽ được bảo hiểm. Hay nói cách khác, không gian bảo hiểm là lộ trình hàng hóa đi qua đã được thỏa thuận trong hợp đồng bảo hiểm.

❖ **Thời gian bảo hiểm** : là khoảng thời gian hàng hóa được bảo hiểm. Hay nói cách khác thời gian bảo hiểm là thời gian mà hợp đồng bảo hiểm có hiệu lực.

II. TRÁCH NHIỆM CỦA NGƯỜI BẢO HIỂM ĐỐI VỚI KHÔNG GIAN VÀ THỜI GIAN BẢO HIỂM

Hàng hóa vận chuyển trong thương mại quốc tế được vận chuyển bằng nhiều phương thức như: đường biển, đường bộ, đường hàng không và đa phương thức. Mỗi phương thức đều có một không gian và thời gian bảo hiểm riêng.

1. Bảo hiểm hàng hóa vận chuyển bằng đường biển

Trách nhiệm của người bảo hiểm về mặt không gian và thời gian bảo hiểm được quy định bởi “ điều khoản bảo hiểm từ kho tới kho”(from warehouse to warehouse clause). Điều khoản này được công ty bảo hiểm Việt Nam quy định trong quy tắc chung về bảo hiểm hàng hóa vận chuyển bằng đường biển(QTC 1995) như sau:

Trách nhiệm bảo hiểm bắt đầu có hiệu lực kể từ khi hàng hóa được bảo hiểm rời kho hoặc nơi chứa hàng tại địa điểm ghi trong hợp đồng bảo hiểm để bắt đầu vận chuyển. Trách nhiệm này tiếp tục có hiệu lực trong suốt quá trình vận chuyển bình thường và kết thúc tại một trong số các thời điểm sau đây, tùy theo trường hợp nào xảy ra trước:

- Khi giao hàng vào kho hay nơi chứa hàng cuối cùng của người nhận hàng hoặc của một người nào khác tại nơi nhận có tên ghi trong hợp đồng bảo hiểm.
- Khi giao hàng cho bất kỳ kho hay nơi chứa hàng nào khác, dù trước khi tới hay tại nơi nhận ghi trong hợp đồng bảo hiểm mà người được bảo hiểm chọn dùng làm:
 - Nơi chia hay phân phối hàng.
 - Nơi chứa hàng ngoài hành trình vận chuyển bình thường.
- Khi hết hạn 60 ngày sau khi hoàn thành việc dỡ hàng hóa bảo hiểm khỏi tàu biển tại cảng dỡ hàng cuối cùng ghi trên đơn bảo hiểm.

Nếu sau khi dỡ hàng xong ra khỏi tàu nhưng trước khi kết thúc thời hạn của hợp đồng bảo hiểm hàng hóa được gửi tới một nơi khác với kho đến ghi trong hợp đồng bảo hiểm thì trách nhiệm của người bảo hiểm sẽ được kéo dài cho đến khi hàng hóa được xếp lên phương tiện vận chuyển để chở đến nơi khác đó.

Trách nhiệm của người bảo hiểm vẫn tiếp tục có hiệu lực nếu có sự chậm trễ ngoài sự kiểm soát của người được bảo hiểm, tàu đi chệch đường, phải dỡ hàng bắt buộc, tái xếp hoặc tái chuyển tải và thay đổi hành trình phát sinh từ những đặc quyền mà chủ tàu hoặc người thuê tàu được hưởng theo quy định của hợp đồng vận tải. Tuy nhiên, người bảo hiểm phải thông báo cho người bảo hiểm biết về việc xảy ra và phải trả thêm phí bảo hiểm nếu có yêu cầu.

2. Bảo hiểm hàng hóa vận chuyển bằng đường bộ

a) Khái niệm:

Bảo hiểm hàng hóa vận chuyển bằng đường bộ hay còn gọi là bảo hiểm hàng hóa vận chuyển trong lãnh thổ Việt Nam : là một nghiệp vụ bảo hiểm đối với bảo hiểm hàng hóa vận chuyển bằng đường bộ, đường sắt, đường thủy thuộc phạm vi lãnh thổ nước cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam.

Bảo hiểm này còn bảo hiểm cho hàng hóa vận chuyển từ Việt Nam đi các nước lân cận và vận chuyển từ nước ngoài về được phép quá cảnh qua Việt Nam qua các nước lân cận bằng phương tiện vận tải nói trên, nếu có thỏa thuận riêng trong hợp đồng bảo hiểm.

b) Trách nhiệm của người bảo hiểm về mặt không gian và thời gian :

Trách nhiệm của người bảo hiểm bắt đầu từ khi hàng hóa bảo hiểm được xếp lên phương tiện chuyên chở được ghi trong hợp đồng bảo hiểm để bắt đầu vận chuyển, tiếp tục có hiệu lực trong suốt quá trình vận chuyển bình thường và kết thúc lúc hàng hóa được dỡ khỏi phương tiện chuyên chở tại nơi đến ghi trong hợp đồng bảo hiểm.

Trong quá trình vận chuyển nêu trên, nếu do những rủi ro và tổn thất được quy định trong hợp đồng mà hàng hóa bắt buộc phải chuyển tải hoặc thay đổi hành trình thì bảo hiểm vẫn giữ nguyên hiệu lực với điều kiện người được bảo hiểm phải thông báo ngay cho người bảo hiểm biết về việc xảy ra hoặc thay đổi đó và phải trả thêm phí bảo hiểm trong trường hợp cần thiết.

3. Bảo hiểm hàng hóa vận chuyển bằng đường hàng không

a) Khái niệm:

Bảo hiểm hàng hóa vận chuyển bằng đường hàng không là nghiệp vụ bảo hiểm những rủi ro liên quan đến hàng hóa vận chuyển bằng đường hàng không Việt Nam chưa ban hành quy tắc vận chuyển bằng đường hàng không. Các quy định về bảo hiểm hàng hóa vận chuyển bằng đường hàng không được trình bày theo tinh thần của ICC 1982.

b) Trách nhiệm của người bảo hiểm về không gian và thời gian:

- Không gian bảo hiểm :

Bảo hiểm này có hiệu lực kể từ khi đối tượng bảo hiểm rời kho, nơi chứa hàng hay nơi lưu giữ dưới đây để bắt đầu vận chuyển tiếp tục vận chuyển có hiệu lực trong quá trình vận chuyển bình thường và kết thúc khi:

- Giao vào kho của người nhận hàng, kho hay nơi chứa hàng cuối cùng khác hay nơi lưu kho ở nơi đến có ghi trên hợp đồng bảo hiểm.
- Giao đến bất kỳ một kho hay nơi chứa hàng nào khác hay nơi lưu kho cho dù trước khi đến hay đến ở nơi đến mà người được bảo hiểm lựa chọn để:
 - Lưu kho ngoài quá trình vận chuyển bình thường
 - Phân phối hay cung cấp hàng hóa

- Thời gian bảo hiểm: 30 ngày sau khi dỡ hàng bảo hiểm ra khỏi máy bay tại nơi gửi hàng.

Một trong 2 điều kiện trên xảy ra thì điều kiện còn lại không có giá trị. Có nghĩa là nếu hàng hóa vận chuyển về kho an toàn ngay sau khi dỡ khỏi máy bay thì bảo hiểm sẽ hết hiệu lực, không cần chờ 30 ngày. Ngược lại, sau 30 ngày kể từ dỡ xong hàng mà không đưa được hàng về kho thì bảo hiểm sẽ hết hiệu lực, không chờ mang vào kho.

CHƯƠNG 3

PHÍ BẢO HIỂM

Phí bảo hiểm chính (I) là khoản tiền mà người được bảo hiểm phải trả cho người bảo hiểm để đối tượng bảo hiểm của mình được bảo hiểm.

Phí bảo hiểm được tính toán trên cơ sở tỷ lệ phí bảo hiểm và phụ thuộc vào số tiền bảo hiểm, thường bằng tổng giá trị của hàng hóa được bảo hiểm.

$$I = \text{Số tiền bảo hiểm} \times \text{tỷ lệ phí} = \text{CIF} \times R = \frac{C + F}{1 - R} R$$

I. TRỊ GIÁ BẢO HIỂM (Insured Value)

Trị giá bảo hiểm là giá trị thực tế của hàng hóa được bảo hiểm:

$$V = \text{CIF} = \frac{C + F}{1 - R}$$

Trị giá bảo hiểm của hàng hoá được bảo hiểm phải là giá trị do người bảo hiểm khai báo và được người bảo hiểm thừa nhận là toàn bộ hay một phần giá trị bảo hiểm, do người được bảo hiểm yêu cầu và được bảo hiểm.

Trường hợp nếu người được bảo hiểm không khai báo được giá trị bảo hiểm thì có thể áp dụng cách tính giá trị bảo hiểm như sau:

$$\begin{array}{ccccccc} \text{Giá trị của hàng hoá} & & \text{Giá tiền hàng ghi trên} & + & \text{Cước phí} & + & \text{Phí} & = & \text{CIF} \\ = & & \text{hoá đơn bán hàng} & & \text{vận chuyển} & & \text{bảo hiểm} & & \\ \text{được bảo hiểm} & & & & & & & & \end{array}$$

II. SỐ TIỀN BẢO HIỂM (Insured Amount)

Số tiền bảo hiểm là toàn bộ hay một phần giá trị bảo hiểm, do người được bảo hiểm yêu cầu và được bảo hiểm.

1. Bảo hiểm toàn phần

Thông thường số tiền bảo hiểm bằng giá trị thực tế của hàng hóa được bảo hiểm.

$$A = V = \text{CIF}$$

2. Bảo hiểm dưới mức ($A < V$)

Số tiền bảo hiểm nhỏ hơn trị giá bảo hiểm, tức là người được bảo hiểm tự bảo hiểm lấy một phần thì người bảo hiểm cũng chỉ bồi thường trong phạm vi bảo hiểm.

$$A = b * V = B * CIF$$

b: tỷ lệ hàng hóa được bảo hiểm

3. Bảo hiểm vượt mức ($A > V$)

Trong trị giá bảo hiểm khai báo, người được bảo hiểm có thể tính gộp cả tiền lãi ước tính do việc xuất nhập khẩu mang lại. Tuy nhiên, tiền lãi này không được vượt quá 10% giá trị bảo hiểm.

Lúc này, với a là lãi suất ước tính, số tiền bảo hiểm sẽ được tính theo công thức:

$$A = (1 + a)V = (1 + a)CIF = (1 + a) \frac{C + F}{1 - R}$$

III. TỶ LỆ PHÍ

Tỷ lệ phí là một tỷ lệ phần trăm nhất định thường do các công ty bảo hiểm công bố. Xác suất xảy ra rủi ro càng lớn thì tỷ lệ phí bảo hiểm càng cao.

Tỷ lệ phí được ghi trong hợp đồng bảo hiểm theo thỏa thuận giữa người tham gia bảo hiểm và người bảo hiểm. Các công ty bảo hiểm thường công bố bảng tỷ lệ phí bảo hiểm cho từng nghiệp vụ bảo hiểm.

$$R = R1 + R2$$

R1: tỷ lệ phí chính

R2: tỷ lệ phí phụ

1. Tỷ lệ phí chính R1

Tỷ lệ phí chính phụ thuộc vào điều kiện bảo hiểm, loại hàng hóa, phương thức đóng gói, phương tiện vận chuyển, tuyến đường...

Tỷ lệ phí một số mặt hàng chủ lực của công ty bảo hiểm Bảo Minh:

STT	Mặt hàng	Tỷ lệ phí theo ĐK ICC		
		A	B	C
1	Gạo (đóng bao) xuất đi Iraq	0.90	0.16	0.08
2	Gạo (đóng bao) xuất đi các nước còn lại	0.40	0.16	0.08
3	Đường đóng bao	0.04	0.16	0.08
4	Đường đóng bao để trong container	0.03	0.16	0.09
5	Sắt thép	0.32	0.16	0.08
6	Xi măng	0.40	0.16	0.08
7	Xăng dầu đựng trong container	0.18	0.14	0.08

2. Tỷ lệ phí phụ R2

Tỷ lệ phí phụ khi khách hàng mua thêm các điều kiện bảo hiểm phụ như bảo hiểm chiến tranh, đình công, phát sinh phụ phí tàu già, phụ phí tuyến đường, phụ phí chuyển tải...

- Phụ phí luồng: dao động trong khoảng 0,02 – 0,03 % tùy luông vận tải, VD: luồng Châu Âu: 0.02%, Châu Mỹ: 0,03%
- Phụ phí chuyển tải thường chiếm 0.03% số tiền bảo hiểm
- Phụ phí rủi ro chiến tranh, rủi ro chiến tranh công bố là: 0,0275% ở khu vực không có chiến tranh.
- Phụ phí tàu già: Tỷ lệ phụ phí tàu già Bảo Minh đang áp dụng là vào khoảng 0,125% - 0,375% tùy theo nhóm tuổi tàu.

Áp dụng bắt buộc cho các chuyến hàng vận chuyển nguyên chuyến được chở bằng tàu thường hơn 15 tuổi. Tất cả các tàu trên 30 tuổi phải xin ý kiến Tổng Công ty trước khi nhận bảo hiểm hàng hóa và chào phí tàu già.

Các phụ phí tàu già được tính theo cột (A), đối với các chuyến gửi hàng bằng những tàu được cho là quản lý tổ có thể được giảm như cột B:

Tuổi tàu	Tỷ lệ phí	
	(A)	(B)
16 - 20	0/185%	0.,125%
21 -25	0.375%	0.250%
26 - 30	0.600%	0.375%

CHƯƠNG IV

GIÁM ĐỊNH VÀ BỒI THƯỜNG TỔN THẤT HÀNG HÓA

I. GIÁM ĐỊNH TỔN THẤT

1. Tổng quan về giám định

Khái niệm: Giám định hàng hóa xuất nhập khẩu là việc kiểm nghiệm, kiểm tra hàng hóa xuất nhập khẩu bằng những biện pháp nghiệp vụ kỹ thuật để xác định tình trạng thực tế của hàng hóa theo yêu cầu của cá nhân doanh nghiệp, tổ chức.

- Giám định tổn thất là việc làm của người giám định viên nhằm xác định tình trạng tổn thất, mức độ tổn thất và nguyên nhân gây nên mức độ tổn thất hàng hóa. Đây là cơ sở khiếu nại, bồi thường các bên sau này.

- Định nghĩa giám định theo TC ISO/ IEC 17020 : Giám định là việc kiểm tra thiết kế sản phẩm, dịch vụ, quá trình hay nhà xưởng thiết bị và xác định sự phù hợp của chúng với các yêu cầu cụ thể hoặc yêu cầu chung trên cơ sở của sự đánh giá chuyên nghiệp

2. Phân loại giám định hàng hóa xuất nhập khẩu

- Giám định quy trình sản xuất và từng khâu sản xuất hàng hóa.
- Giám định về số lượng, chất lượng, quy cách bao bì, đóng gói, giá trị hàng hóa, an toàn, vệ sinh.
- Giám định trong khâu giao nhận vận chuyển và bảo quản hàng hóa.
- Giám định hàng tổn thất.
- Các loại hình giám định khác có liên quan đến hàng hóa xuất nhập khẩu khi có yêu cầu phát sinh

3. Nguyên tắc giám định

- Chỉ giám định những trường hợp tổn thất xảy ra thuộc phạm vi bảo hiểm và trong khi bảo hiểm còn hiệu lực.
- Hàng hóa bị hư hỏng phải giám định ngay.
- Hàng hóa có tổn thất sau khi dỡ khỏi tàu phải được giám định ngay tại cảng dỡ hàng hoặc tại kho cuối cùng.
- Đối tượng giám định là hàng hóa bảo hiểm bị tổn thất rõ rệt hoặc có hiện tượng nghi vấn tổn thất.

- Giám định tổn thất là giám định đối tịch.

4. Giám định viên

Khái niệm: Giám định viên là người thực hiện công việc giám định còn được gọi là chuyên viên giám định. Ở những nước phát triển, chuyên viên giám định do doanh nghiệp bảo hiểm trực tiếp chỉ định và lựa chọn. Nhưng phần lớn các chuyên viên giám định là nhân viên của bản thân các doanh nghiệp bảo hiểm.

- Một giám định viên phải đảm bảo đáp ứng được các yêu cầu sau:

- + Am hiểu quy tắc, điều khoản bảo hiểm, có hiểu biết các vấn đề chuyên môn khác liên quan các nghiệp vụ cần giám định.
- + Có kinh nghiệm thực tiễn, giác quan nhạy bén trong xử lý tình huống.
- + Tiến hành công việc giám định một cách minh mẫn, chính xác, trung thực, kịp thời.
- + Giám định viên phải độc lập với các quyền lợi có liên quan.

- Giám định viên có nhiệm vụ là:

- + Khi giám định cùng phối hợp với người được bảo hiểm và cơ quan chức năng (nếu có) thu thập tài liệu, bằng chứng có liên quan đến tai nạn, rủi ro để điều tra lập biên bản giám định. Biên bản này phải đảm bảo phản ánh một cách đầy đủ, trung thực, khách quan các thiệt hại xảy ra.
- + Có trách nhiệm hướng dẫn người tham gia thu thập đầy đủ những giấy tờ, chứng từ cần thiết để khiếu nại bồi thường, tiến hành khắc phục hậu quả tổn thất.

5. Quy trình giám định

Nhân viên giám định phải làm theo các bước sau trước khi tới hiện trường:

1. Nghiên cứu giấy tờ

Trước khi thực hiện vụ giám định, giám định viên phải nghiên cứu các giấy tờ cần thiết để nắm được :

- Giấy yêu cầu có ghi đầy đủ chính xác không. các điều khoản về bao bì , quy cách phẩm chất. cần nắm chắc tính thương phẩm của hàng hoá
 - Vận đơn, giấy đóng gói
 - Tài liệu kỹ thuật kèm theo nếu là hàng máy móc thiết bị như sơ đồ bản vẽ thiết kế, hướng dẫn sử dụng , bảo quản
 - Giấy tờ kèm theo có đúng, đủ và đồng bộ không
 - Tình trạng hư hỏng của bao bì và hàng hóa
 - Số, khối lượng hàng hóa bị tổn thất
 - Nội dung yêu cầu của khách hàng
 - Các tính chất hàng hóa có liên quan đến nguyên nhân tổn thất trực tiếp
 - Địa điểm, ngày, giờ hẹn giám định
- * Lưu ý: cần nắm rõ với khách hàng về mức độ yêu cầu kiểm tra, nội dung công việc và mẫu chứng thư giám định, nếu là hàng máy móc thì có vận hành thử không..

2. Lập phương án giám định:

- Dự kiến những rắc rối khó khăn có thể xảy ra, có biện pháp giải quyết trước.
- Tính sơ bộ số lượng kiện phải mở kiểm tra trong tổng số kiện yêu cầu giám định sao cho đủ tính đại diện, chú ý nếu lô hàng vừa có bao bì nguyên vẹn vừa có bao bì ko nguyên vẹn thì phải tính toán riêng cho từng loại
- Số lượng kiện cần mở để kiểm tra tình trạng như sau:
 - + Bao bì ko nguyên vẹn: mở 100%
 - + Bao bì nguyên vẹn:
- * Đối với máy móc thiết bị, phụ tùng mở 100%
- * Đối với hàng hoá khác số lượng kiện mở phù hợp mặt hàng giám định.

- Xác định phương pháp lấy mẫu(nếu cần)
- mục đích của việc lấy mẫu là để xác định nguyên nhân gây tổn thất ,vi65c lấy mẫu bao bì hoặc hàng hoá chỉ để hỗ trợ cho khâu kiểm tra tại tàu, kho bãi...vì thế phải tính toán cho tính đại diện cho hạng mục cần phân tích là được.
- Xác định phương pháp phân tích mẫu phải tuân theo chỉ tiêu phân tích đề ra. nếu có chỉ tiêu khác trùng với chỉ tiêu phẩm chất của hàng hoá như xác định hàm lượng tính chất, thủy phần.. thì phải theo phương pháp quy định của hợp đồng và L/C.

Cần gặp kho hàng, chủ hàng, người vận tải.. để điều tra tìm hiểu:

- Thái độ vận chuyển, chủ hàng
- Tình trạng và nguyên nhân tổn thất
- Kho hàng, chủ hàng xử lý về lô hàng
- Dự kiến việc sẽ làm để chuẩn bị dụng cụ chuyên môn thích hợp
- Biên bản giám định
- Giấy ghi diễn biến vụ giám định
- Phiếu cân đo,đếm biên lai lấy mẫu
- Damaged survey record
- Máy móc kiểm tra
- Dụng cụ lấy mẫu và đựng mẫu
- Thước đo, ống lường,máy tính, máy ảnh...

3. Tới địa điểm giám định,công tác hiện trường

- Kiểm tra phương tiện vận tải (tàu, container/lash nếu có),kiểm tra trên tàu, kiểm tra tình trạng hầm hàng,kiểm tra số liệu,trình trạng seal chì của container nếu có. nếu ko phù hợp kiểm tra các bước tiếp theo

- Kiểm tra bao bì: kiểm tra kí mã hiệu ghi trên bao bì, sự sắp xếp theo lô, sơ bộ số lượng kiện. nếu thấy kí số hiệu ko đúng hoặc sự sắp xếp theo lô tới mức ko thể phân biệt thì báo cho người yêu cầu bản văn bản tạm hoãn vụ giám định chờ giải quyết.
- Kiểm tra tình trạng bảo quản tại các kho bãi, cách sắp xếp: kiểm tra nơi để hàng, cách sắp xếp có phù hợp với các kí mã hiệu bảo quản ghi trên bao bì hay ko. tính thương phẩm của mặt hàng hay ko..
- Kiểm tra hàng hoá xác định tổn thất về lượng và tổn thất về chất., xác định mức độ tổn thất về bao bì va trang trí

C. Các giấy tờ liên quan tới giám định:

- Vận đơn đơn
- Phiếu đóng gói hàng hóa
- Phiếu hoặc chi tiết cân những loại hàng hoá bàn theo số lượng
- Hoá đơn(invoice)
- Biên bản nhận hàng hư hỏng cảng ký với tàu
- Hợp đồng mua bán
- Giấy chứng nhận phẩm chất certificate of quality
- Giấy chứng nhận bảo hiểm
- Quyển thuyết minh catalogues cá máy móc thiết bị đều có ghi rõ cấu tạo, tên từng bộ phận, phụ kiện kèm theo
- Biên bản kết toán nhận hàng với tàu
- Phiếu kiểm kiện tally sheet
- Báo cáo hải sự sea protest
- Sơ đồ xếp hàng

- Nhật ký hành trình extract of log book
- Giấy ủy quyền

II. BỒI THƯỜNG TỔN THẤT HÀNG HÓA

1. Hồ sơ khiếu nại bồi thường

➤ **Một bộ hồ sơ khiếu nại bảo hiểm thường gồm:**

- Đơn bảo hiểm hay giấy chứng nhận bảo hiểm bản gốc.
- Vận đơn đường biển bản gốc và hợp đồng thuê tàu nếu có.
- Hóa đơn thương mại, bản chính.
- Bản sao hoá đơn gốc hoặc các hoá đơn chi phí.
- Chứng từ xác nhận số lượng, trọng lượng hàng
- Thư kèm tính toán số tiền khiếu nại
- Giấy yêu cầu bồi thường hàng hoá tổn thất (theo mẫu)
- Phiếu đóng gói, bản chính

Tuỳ từng trường hợp khiếu nại cụ thể, cần kèm thêm các chứng từ sau :

✓ Đối với hàng hoá hư hỏng hay mất mát:

- Biên bản giám định do người bảo hiểm hoặc đại lý của người bảo hiểm cấp.
- Biên bản đổ vỡ do tàu gây ra (COR).
- Biên bản đổ vỡ do cảng gây ra.
- Thư từ khiếu nại hoặc bảo lưu quyền khiếu nại liên quan tới trách nhiệm của người thứ ba (nếu có)

✓ Đối với hàng hoá bị thiếu nguyên kiện:

- Biên bản kết toán nhận hàng với tàu (ROROC).
- Xác nhận hàng thiếu của đại lý hãng tàu (CSC)
- Kết toán báo lại của cảng (CA)
- Thư khiếu nại hãng tàu (nếu có)

✓ Đối với tổn thất chung

- Văn bản tuyên bố tổn thất chung của chủ tàu
- Bản tính toán phân bổ tổn thất chung của lý toán sư
- Các văn bản có liên quan khác

✓ Đối với hàng hoá bị tổn thất toàn bộ

- Thư thông báo của người chuyên chở cho người nhận hàng về tổn thất toàn bộ
- Xác nhận của người chuyên chở về lô hàng đã được xếp lên tàu.

Hồ sơ khiếu nại phải được gửi trực tiếp cho người bảo hiểm hoặc đại lý của họ trong thời gian sớm nhất nhưng không được chậm quá 9 tháng (nếu khiếu nại tổn thất có liên quan đến trách nhiệm của người thứ ba) kể từ khi hàng được dỡ khỏi tàu biển tại cảng có tên ghi trong hợp đồng bảo hiểm trừ khi có thoả thuận khác.

➤ **Thủ tục khiếu nại:**

Trường hợp hàng hoá bị tổn thất, người được bảo hiểm hoặc đại diện của họ cần thực hiện các bước chính sau đây:

✓ Đối với hàng hoá bị tổn thất riêng

- Khi phát hiện hàng hoá bị tổn thất phải thông báo và yêu cầu người bảo hiểm hoặc đại lý của họ giám định ngay bằng cách gửi Giấy yêu cầu giám định (theo mẫu) trong vòng 60 ngày kể từ khi hàng được bốc dỡ khỏi tàu biển tại cảng có ghi tên trên đơn hoặc giấy chứng nhận bảo hiểm.
- Gửi ngay Thư khiếu nại (hoặc Bảo lưu quyền khiếu nại) cho người chuyên chở hoặc chính quyền cảng về tổn thất do họ gây ra.

✓ Đối với tổn thất chung

- Ký vào các văn bản liên quan đến tổn thất chung theo yêu cầu của chủ tàu.
- Thông báo cho người bảo hiểm để làm thủ tục bảo lãnh hoặc ký quỹ tổn thất chung.

Đối với các tổn thất dưới 200 USD, nếu có đầy đủ chứng từ xác nhận tình trạng tổn thất do người chuyên chở hoặc người thứ ba gây ra thì không cần yêu cầu giám định.

✓ Đối với hàng hoá bị tổn thất toàn bộ

- Thông báo ngay cho người bảo hiểm biết mọi tin tức đã thu thập được.
- Cùng với người bảo hiểm tiến hành mọi thủ tục và biện pháp giải quyết có hiệu quả kinh tế nhất.

✓ Đối với nghi ngờ hàng hoá có tổn thất

- Gửi ngay thư kháng cự (Letter of Reservation) cho thuyền trưởng trong vòng 3 ngày kể từ khi lô hàng được dỡ khỏi tàu.
- Yêu cầu và tổ chức giám định đối tịch (chủ hàng, bảo hiểm, tàu) ngay trong thời gian nói trên.

2. Nguyên tắc tính toán tiền bồi thường tổn thất

Khi yêu cầu bồi thường thiệt hại do tổn thất trong quá trình vận chuyển thì phải có giám định thiệt hại và nguyên nhân. Việc giám định này phải tiến hành khi hàng hóa còn nằm ở kho hàng lẻ ở cảng hay container còn ở bãi container. Nếu hàng hóa đã mang về kho chủ hàng mới phát hiện có tổn thất thì việc khiếu nại hầu như không được giải quyết. Đối với hàng hóa nhập khẩu, khi có tổn thất hàng hóa các nhà xuất nhập khẩu cần lưu ý:

✓ Mức thiệt hại tối thiểu. Thông thường nếu mức tổn thất hàng hóa dưới 200 đô la Mỹ thì việc khiếu nại không được khuyến khích do thủ tục và thời gian tiến hành kéo dài.

- Thủ tục yêu cầu bồi thường tổn thất. Các công ty giao nhận vận tải đa quốc gia thường có sẵn bộ phận chuyên trách xử lý và theo dõi khi có tổn thất xảy ra. Khi phát hiện hàng hóa bị hư hỏng hay tổn thất, chủ hàng phải yêu cầu cảng vụ lập biên bản. Dựa vào biên bản đó, chủ hàng sẽ tiến hành thủ tục yêu cầu giám định tổn thất và đòi bồi thường. Thời gian giám định có thể kéo dài cả tháng tùy trường hợp.

✓ Chi phí giám định. Ví dụ một lô hàng hóa chất nhập khẩu gồm những thùng phuy. Khách hàng phát hiện có hai thùng bị bung nắp khi dỡ hàng từ container vào kho CFS. Tuy nhiên, do hợp đồng ngoại thương quy định chỉ chọn công ty giám định quốc tế có uy tín nên chi phí tiến hành giám định cao, gần bằng chi phí thiệt hại nên chủ hàng không tiến hành khiếu nại. Ngoài

ra, nếu yêu cầu giám định thì hàng hóa không được mang về nhà máy mà phải để tại kho hàng lẻ ở cảng, khi đó chi phí lưu kho do chủ hàng chịu.

✓ *Thời gian nhận được bồi thường tổn thất khá lâu.* Thời gian chờ đợi thẩm định và tiến hành bồi thường khá lâu sau khi đã hoàn tất thủ tục yêu cầu bồi thường thiệt hại. Thông thường, thời gian tính bằng tháng, có khi tính cả năm tùy theo trường hợp. Nếu nguyên nhân gây thiệt hại có liên quan đến đại lý nước ngoài thì thời gian sẽ lâu hơn.

✓ *Không phải các khiếu nại tổn thất của chủ hàng đều được chấp nhận nếu như công ty giám định cho biết bao bì hàng hóa không đảm bảo khả năng đi biển.* Công ty giao nhận vận tải chỉ bồi thường khi nguyên nhân do lỗi của công ty giao nhận gây ra. Đó là chưa kể thiện chí giải quyết bồi thường của công ty giao nhận vận tải.

- Rõ ràng, việc tổn thất hàng hóa do bao bì có thể lường trước được. Đối với các nhà xuất nhập khẩu mới có vài thương vụ ban đầu thì nên tư vấn công ty giao nhận vận tải về bao bì hàng hóa trước khi xuất hàng.

- Yêu cầu bồi thường thiệt hại là việc chằng đặng dừng và tốn nhiều thời gian với bao thủ tục và chi phí phát sinh. Kết quả hầu như rất thấp, ngoại trừ công ty giao nhận vận tải chấp nhận chia sẻ thiệt hại với các khách hàng lớn và thường xuyên của họ mà thôi.

➤ Các công ty bảo hiểm của Việt nam tính toán và bồi thường tổn thất trên cơ sở các nguyên tắc sau:

- Bồi thường bằng tiền chứ không phải bằng hiện vật. Đồng tiền bồi thường là đồng tiền đã được thoả thuận trong hợp đồng, nếu không có thoả thuận thì nộp phí bằng đồng tiền nào sẽ được bồi thường bằng đồng tiền đó.

- Trách nhiệm của người bảo hiểm chỉ giới hạn trong phạm vi số tiền bảo hiểm. Tuy nhiên, khi cộng tiền tổn thất với các chi phí: cứu hộ, giám định, đánh giá và bán lại hàng hoá bị tổn thất, chi phí đòi người thứ ba bồi thường, tiền đóng góp vào tổn thất chung thì dù có vượt quá số tiền bảo hiểm người bảo hiểm vẫn bồi thường dựa trên quy định trong điều khoản đã thoả thuận của hợp đồng bảo hiểm.

- 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 người thứ ba.

3.Cách tính toán, bồi thường tổn thất

a. Đối với tổn thất riêng:

Tổn thất riêng là những thiệt hại, mất mát của đối tượng bảo hiểm do một rủi ro bất ngờ, ngẫu nhiên xảy ra, ví dụ hàng hóa bị hư hỏng do tàu bị đắm, mắc cạn, đâm va...hay bị hư hỏng, đổ vỡ, thiếu hụt do tác động ngẫu nhiên bên ngoài. Tổn thất riêng có thể là tổn thất toàn bộ hay bộ phận, có thể giảm phẩm chất hay thiếu hụt về mặt trọng lượng, số lượng. Tổn thất riêng xảy ra một cách ngẫu nhiên, tổn thất của người nào thì người đó chịu mà không có sự đóng góp giữa các bên; tổn thất riêng có thể xảy ra ở bất kì đâu chứ không chỉ là trên biển, và

có được người bảo hiểm bồi thường hay không phụ thuộc vào việc rủi ro đó có được thỏa thuận trong hợp đồng hay không.

➤ *Đối với tổn thất toàn bộ (Total loss)*: là toàn bộ đối tượng bảo hiểm theo một hợp đồng bảo hiểm bị hư hỏng, mất mát, thiệt hại.

Người bảo hiểm sẽ được bồi thường toàn bộ số tiền bảo hiểm (A) hoặc theo giá trị bảo hiểm (V)

Số tiền bồi thường (P) = A hoặc (P) = V (nếu A < V)

Trong đó:

- **Số tiền bảo hiểm (A)** là toàn bộ hoặc một phần giá trị bảo hiểm do người được bảo hiểm yêu cầu và được bảo hiểm chi trả. Theo nguyên tắc, số tiền bảo hiểm chỉ có thể nhỏ hơn hoặc bằng giá trị bảo hiểm.

- **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.

Nghĩa là: giá trị bảo hiểm của con tàu sẽ bằng giá trị con tàu lúc bắt đầu bảo hiểm cộng thêm phí bảo hiểm toàn bộ tàu. Giá trị bảo hiểm của hàng hóa là giá trị của hàng tại cảng đi (C) cộng với phí bảo hiểm (I) và cước phí bảo hiểm vận chuyển đến cảng đến (F) tức là giá CIF hoặc giá CIP của hàng hóa.

➤ *Đối với tổn thất bộ phận (Partial loss)*: là một phần của đối tượng bảo hiểm theo một hợp đồng bảo hiểm bị hư hỏng, mất mát, thiệt hại. Tổn thất bộ phận có thể thể hiện về số lượng, trọng lượng, phẩm chất, giá trị.

✓ **Trong trường hợp về số lượng, trọng lượng hàng hóa** bị thiếu hụt mà biên bản giám định không ghi mức độ giám định thì tiền bồi thường được tính toán theo công thức sau:

$$P = (T_2/T_1) \times A$$

Trong đó:

T₂ là số lượng hoặc trọng lượng hàng hóa bị thiếu hụt do tổn thất nằm trong phạm vi được bảo hiểm

T₁ là số lượng hoặc trọng lượng hàng hóa được kê khai trên chứng thư bảo hiểm

A là số tiền bảo hiểm được mua

Ví dụ: Một lô hàng có trọng lượng hàng hóa ghi trên hợp đồng là 30.000 MT, trọng lượng hàng hóa bị tổn thất là 6.000 MT, số tiền bảo hiểm là 1.000.000 USD.

Ta có: T² = 6.000

$$T^1 = 30.000$$

$$A = 1.000.000$$

Như vậy, số tiền bồi thường tổn thất bộ phận là:

$$P = \frac{6.000}{30.000} \times 1.000.000 = 200.000 \text{ USD}$$

Trong trường hợp về chất lượng: thì số tiền bồi thường bằng tỉ lệ tổn thất (phần giảm giá trị thương mại lô hàng hóa ghi trên biên bản giám định) nhân với số tiền bảo hiểm.

$$P = m \times A$$

Trong đó:

A: số tiền bảo hiểm

m: tỉ lệ giảm giá trị thương mại

$$m = \frac{\text{Giá trị lô hàng còn nguyên} - \text{giá trị lô hàng khi bị tổn thất}}{\text{Giá trị lô hàng còn nguyên}}$$

Ví dụ: Một lô hàng có giá trị hàng hóa ghi trên hợp đồng là 20.000 USD, sau tổn thất, giá trị lô hàng đó ghi trên biên bản giám định là 16.000 USD. Với số tiền bảo hiểm là 100.000 USD.

Ta có:

$$m = \frac{20.000 - 16.000}{20.000} = 0.2$$

Như vậy, số tiền bồi thường tổn thất bộ phận là:

$$P = 0,2 \times 100.000 = 20.000 \text{ USD}$$

b. Đối với tổn thất chung:

- Hy sinh tổn thất chung: Toàn bộ hay một phần của lô hàng bị hy sinh để cứu tàu, hàng được công nhận là tổn thất chung thì bảo hiểm sẽ bồi thường giá trị hy sinh.

- Đóng góp tổn thất chung: Người bảo hiểm sẽ bồi hoàn phần đóng góp của chủ hàng vào tổn thất chung, dù hàng hóa được bảo hiểm theo bất cứ điều kiện gì.

✓ **Tỷ lệ đóng góp tổn thất chung (R) :** $R = L/V$

Trong đó :

L : Tổng trị giá tổn thất chung . $L = \sum I_1, I_2, I_3$

V: Tổng giá trị tài sản. $V = \sum v_1, v_2, v_3$

I_1, I_2, I_3 và v_1, v_2, v_3 có thể phát sinh từ 3 đối tượng cơ bản : chủ tàu, chủ hàng, người chuyên chở

- ✓ Số tiền đóng góp của từng quyền lợi (C): $C_i = R \times V_i$
- ✓ Mức đóng góp thực tế của từng quyền lợi (W): $W_i = C_i - I_i$

Ví dụ: Một tàu có giá trị 1.800.000 USD vận chuyển 1 lô hàng A, B có giá trị lần lượt là 800.000 và 850.000 USD. Trên đường đi tàu bị mắc cạn, để cứu nguy cho hàng và tàu ra khỏi vùng mắc cạn, thuyền trưởng quyết định. Vứt 50% lô hàng A xuống biển, máy tàu bị hỏng do làm việc quá công suất để đưa tàu ra khỏi vùng mắc cạn chi phí sửa chữa là 60.000 USD. Thuyền trưởng tuyên bố tổn thất chung. Việc phân bổ và đóng góp tổn thất chung như sau.

- Tỷ lệ đóng góp tổn thất chung

$$R = \frac{400.000 + 60.000}{1.800.000 + 800.000 + 850.000} = 0.1333$$

- Số tiền đóng góp thực tế của từng bên quyền lợi

$$W_{\text{Tàu}} = (0.1333 \times 1.800.000) - 60.000 = 179.940 \text{ USD}$$

$$W_A = (0.1333 \times 800.000) - 400.000 = -293.360 \text{ USD}$$

$$W_B = 0.1333 \times 850.000 = 113.305 \text{ USD}$$

Như vậy sau khi trừ các tổn thất chủ tàu phải đóng góp thực tế 179.940 USD

Chủ hàng A thực tế không phải đóng góp được nhận 293.360 USD

Chủ hàng B đóng góp thực tế 113.360 USD.

III. MỘT SỐ VÍ DỤ VỀ BỒI THƯỜNG TỒN THẤT HÀNG HÓA

1. Ví dụ về bồi thường bảo hiểm tổn thất hàng hóa xuất nhập khẩu bằng đường biển

a. Ví dụ 1

Công ty Bảo Hiểm: *Công Ty Bảo Hiểm Pijico Đồng Nai*

Người được bảo hiểm: *Tổng Công ty Công Nghiệp Dầu Thực Vật Việt Nam*

Địa chỉ: 58 Nguyễn Bình Khiêm, P. Đakao, Q.1

- Số trị giá lô hàng được bảo hiểm: 10.340.070.625 VND
- Điều kiện bảo hiểm: Dầu chở rời CL 1.2.1983
- Miễn thường: 0.3% số tiền bảo hiểm
- Hàng hóa được bảo hiểm: RBD Palm Olein In Bulk
- Khối lượng bảo hiểm: 499,839 tấn
- Cảng xếp hàng: Kuantan, Malaysia
- Cảng dỡ hàng: Nhà Bè, TP HCM, Việt Nam.
- Tàu bắt đầu dỡ hàng : 09/03/2014
- Tàu kết thúc dỡ hàng: 09/03/2014

✓ **Mức độ thiệt hại:**

Căn cứ vào chứng thư giám định của công ty Cổ Phần Giám Định Phương Bắc Nori ngày 17/03/2014 và các giấy tờ liên quan, hàng hóa thuộc đơn bảo hiểm bị tổn thất như sau:

Khối lượng hàng thiếu so với B/L là : 1927 tấn (tỷ lệ: 0,386%)

✓ **Nguyên nhân:**

Do hao hụt trong quá trình bơm chuyển hàng từ tàu lên bồn kho của chủ hàng.

✓ **Xác định trách nhiệm của bảo hiểm:**

Căn cứ vào chứng thư giám định của công ty Giám định NoRi, các giấy tờ liên quan và các điều kiện thỏa thuận trong đơn bảo hiểm thì phần lớn tổn thất hàng hóa nêu trên thuộc trách nhiệm của bảo hiểm.

✓ **Phương án giải quyết:**

Theo chứng thư giám định của đơn vị giám định và các giấy tờ liên quan, Phòng Hàng Hải đưa ra phương án giải quyết là bồi thường cho Người được bảo hiểm số tiền như sau:

- Khối lượng tổn thất: 1927 Tấn
- $1927 * 10.340.070.625 / 499,839 = 39.863.468 \text{ VND (1)}$

- Mức khấu trừ:
 $10.340.070.625 * 0.3\% = 31.020.212 \text{ VND (2)}$
- Số tiền bồi thường: $(1) - (2) = 8.843.256 \text{ VND}$

❖ **NHÂN XÉT:**

Đối với hàng hóa thể lỏng được vận chuyển từ nơi này tới nơi khác, đơn vị bảo hiểm phải tính toán mức độ hao hụt trong quá trình vận chuyển do các nguyên nhân khách quan như thời tiết, nhiệt độ để đưa ra số lượng chính xác trong quá trình bảo hiểm.

b. Ví dụ 2

Công ty Bảo Hiểm: *Công Ty Bảo Hiểm Fubon*

Người được bảo hiểm: *Tổng Công ty TNHH May Mặc Vĩnh Phú*

Địa chỉ: Phan Văn Hớn, Quận 12

- Số trị giá lô hàng được bảo hiểm: 2.450.462.684 VND
- Mức khấu trừ: 0.2%
- Số lượng bảo hiểm: 10.000 pcs sản phẩm áo đầm gia công xuất khẩu đóng trong 1 conts
- Cảng xếp hàng : Cát Lái, HCM
- Cảng dỡ hàng: Long Beach, CA, USA
- Tàu bắt đầu dỡ hàng : 11/02/2014
- Tàu kết thúc dỡ hàng: 01/03/2014

✓ **Mức độ thiệt hại:**

Căn cứ vào chứng thư giám định của đơn vị giám định từ phía khách hàng và các giấy tờ liên quan, hàng hóa thuộc đơn bảo hiểm bị tổn thất như sau:

Số lượng hàng bị hư hỏng so với B/L là : 500 pcs

✓ **Nguyên nhân:**

Hàng treo bị rơi xuống sàn do quá trình vận chuyển bị gãy thanh Bar treo hàng trong container dẫn đến việc khách hàng từ chối nhận 500pcs hàng hóa bị bắn.

✓ **Xác định trách nhiệm của bảo hiểm:**

Căn cứ vào chứng thư giám định của công ty Giám định, các giấy tờ liên quan và các điều kiện thỏa thuận trong đơn bảo hiểm thì phần lớn tổn thất hàng hóa nêu trên thuộc trách nhiệm của bảo hiểm.

✓ **Phương án giải quyết:**

Theo chứng thư giám định của đơn vị giám định và các giấy tờ liên quan, Phòng Hàng Hải đưa ra phương án giải quyết là bồi thường cho Người được bảo hiểm số tiền như sau:

- Khối lượng tổn thất: 500 pcs
 $500 * 2.450.462.684 / 10.000 = 122.523.134 \text{ VND (1)}$
- Mức khấu trừ:
 $2.450.462.684 * 0.9 \% = 22.054.164 \text{ VND (2)}$
- Số tiền bồi thường: $(1) - (2) = 100.468.969 \text{ VND}$

❖ **NHẬN XÉT:**

Đối với hàng hóa vận chuyển trong cont thì mức độ rủi ro do quá trình vận chuyển là cao nhất nên đơn vị bảo hiểm phải lưu ý vấn đề rủi ro trong vận chuyển để xác định mức khấu trừ trong bồi thường.

2. Ví dụ về bồi thường bảo hiểm tổn thất hàng hóa xuất nhập khẩu bằng đường hàng không

a. Ví dụ 1

Công ty Bảo Hiểm: *Công Ty Bảo Hiểm AAA*

Người được bảo hiểm: *Tổng Công ty Allied Technologies (Saigon)*

Địa chỉ: Hi- Tech Park, Lê Văn Việt, Quận 9.

- Số trị giá lô hàng được bảo hiểm: 8.420.360 VND
- Mức khấu trừ: 1.3%
- Số lượng bảo hiểm: 342 pcs sản phẩm dây điện trong máy photocopy
- Cảng xếp hàng: Tokyo
- Cảng dỡ hàng: HCM Air Port, VN
- Tàu bắt đầu dỡ hàng : 03/04/2014
- Tàu kết thúc dỡ hàng: 03/04/2014

✓ **Mức độ thiệt hại:**

Căn cứ vào chứng thư giám định của đơn vị giám định từ phía khách hàng và các giấy tờ liên quan, hàng hóa thuộc đơn bảo hiểm bị tổn thất như sau:

Số lượng hàng bị hư hỏng so với B/L là: 200 pcs

✓ **Nguyên nhân:**

Hàng bị ẩm ướt trong quá trình vận chuyển và đóng pallet, làm 10 thùng carton bị rách dẫn đến hỏng hàng.

✓ **Xác định trách nhiệm của bảo hiểm:**

Căn cứ vào chứng thư giám định của công ty Giám định, các giấy tờ liên quan và các điều kiện thỏa thuận trong đơn bảo hiểm thì phần lớn tổn thất hàng hóa nêu trên thuộc trách nhiệm của bảo hiểm.

✓ **Phương án giải quyết:**

Theo chứng thư giám định của đơn vị giám định và các giấy tờ liên quan, Phòng Hàng Hải đưa ra phương án giải quyết là bồi thường cho Người được bảo hiểm số tiền như sau:

- Khối lượng tổn thất: 800 pcs
 $200 * 8.420.360 / 342 = 4.924.187 \text{ VND (1)}$
- Mức khấu trừ:
 $8.420.360 * 1.3\% = 109.464 \text{ VND (2)}$
- Số tiền bồi thường: $(1) - (2) = 4.814.722 \text{ VND}$

❖ **NHẬN XÉT:**

Đối với hàng hóa vận chuyển bằng đường hàng không thì giá trị cao và rủi ro chính cũng là rủi ro trong quá trình đóng gói vận chuyển, nên đơn vị bảo hiểm phải lưu ý để tính toán cước phí bảo hiểm và định mức khấu trừ.

b. Ví dụ 2

Công ty Bảo Hiểm: *Công Ty Bảo Hiểm Fubon*

Người được bảo hiểm: *Tổng Công ty TNHH KIM LONG*

Địa chỉ: Lê Văn Khương, Quận 12

- Số trị giá lô hàng được bảo hiểm: 1.050.432.680 VND
- Mức khấu trừ: 1.6%
- Số lượng bảo hiểm: 10.000 pcs sản phẩm áo gia công xuất khẩu
- Cảng xếp hàng: Cát Lái, HCM
- Cảng dỡ hàng: Long Beach, CA, USA
- Tàu bắt đầu dỡ hàng: 03/03/2013
- Tàu kết thúc dỡ hàng: 03/03/2013

✓ **Mức độ thiệt hại:**

Căn cứ vào chứng thư giám định của đơn vị giám định từ phía khách hàng và các giấy tờ liên quan, hàng hóa thuộc đơn bảo hiểm bị tổn thất như sau:

Số lượng hàng bị hư hỏng so với B/L là: 800 pcs

✓ **Nguyên nhân:**

Hàng bị ẩm ướt trong quá trình vận chuyển và đóng pallet, làm một số thùng carton bị hỏng dẫn đến hỏng hàng.

✓ **Xác định trách nhiệm của bảo hiểm:**

Căn cứ vào chứng thư giám định của công ty Giám định, các giấy tờ liên quan và các điều kiện thỏa thuận trong đơn bảo hiểm thì phần lớn tổn thất hàng hóa nêu trên thuộc trách nhiệm của bảo hiểm.

✓ **Phương án giải quyết:**

Theo chứng thư giám định của đơn vị giám định và các giấy tờ liên quan Phòng Hàng Hải đưa ra phương án giải quyết là bồi thường cho Người được bảo hiểm số tiền như sau:

- Khối lượng tổn thất: 800 pcs

$$800 * 1.050.432.680 / 10.000 = 84.034.614 \text{ VND (1)}$$

- Mức khấu trừ:

$$1.050.432.680 * 1.6\% = 16.806.923 \text{ VND (2)}$$

- Số tiền bồi thường: (1) – (2) = 67.227.691 VND

❖ **NHÂN XÉT:**

Đối với hàng hóa vận chuyển bằng đường hàng không thì mức độ rủi ro do đóng gói là nhiều nhất, nên đơn vị bảo hiểm phải lưu ý vấn đề rủi ro trong đóng gói để xác định mức khấu trừ trong bồi thường cho hợp lý.

TRẢ LỜI CÂU HỎI CỦA CÔ VÀ NHÓM PHẢN BIỆN

Câu 1: Nêu ưu nhược điểm của Hợp đồng bảo hiểm bao và Hợp đồng bảo hiểm chuyên

Trả lời:

Hợp đồng bảo hiểm hàng hóa vận tải bằng đường biển thường được thể hiện ở 2 loại hợp đồng, đó là hợp đồng bảo hiểm chuyên và hợp đồng bảo hiểm bao.

○ **Hợp đồng bảo hiểm chuyên (Voyage Policy):** là hợp đồng bảo hiểm cho một chuyến hàng trong quá trình vận tải trên một quãng đường nhất định được ghi trong hợp đồng bảo hiểm. Người bảo hiểm chỉ chịu trách nhiệm về hàng hóa trong phạm vi một chuyến, theo điều khoản từ kho đến kho. Vì vậy hợp đồng bảo hiểm chuyên còn được gọi là hợp đồng hỗn hợp (Mix Policy) do việc bảo hiểm được kết hợp vừa là chuyên vừa là thời hạn.

Hợp đồng bảo hiểm chuyên thường áp dụng trong trường hợp số lượng hàng ít, chuyên chở một lượt, một chuyến.

Hợp đồng bảo hiểm chuyên thường được trình bày dưới hình thức Đơn bảo hiểm (Insurance Policy) hay Giấy chứng nhận bảo hiểm (Certificate of Insurance) do người bảo hiểm cấp.

○ **Hợp đồng bảo hiểm bao (Open Policy):** là hợp đồng bảo hiểm mà công ty bảo hiểm sẽ thực hiện bảo hiểm cho một loạt chuyến hàng kinh doanh xuất khẩu hoặc nhập khẩu của 1 công ty xuất nhập khẩu. Hợp đồng bảo hiểm bao áp dụng trong trường hợp số lượng hàng hóa vận chuyên lớn, được vận chuyên nhiều chuyến, trong một khoảng thời gian nhất định (thường là 1 năm).

❖ So sánh hợp đồng bảo hiểm chuyên - hợp đồng bảo hiểm bao:

✓ Phạm vi bảo hiểm :

- Trong hợp đồng bảo hiểm chuyên, người bảo hiểm chỉ có nghĩa vụ bảo hiểm trong một chuyến hàng.

- Trong hợp đồng bảo hiểm bao, người bảo hiểm phải bảo hiểm hàng hóa nhiều chuyến hàng trong 1 thời gian nhất định.

- ✓ Tính chất:

- ✚ Tính tự động:

- Khi có chuyến hàng vận chuyển hợp đồng bảo hiểm bao sẽ tự động vận chuyển. Hợp đồng bảo hiểm bao chấp nhận rằng khi có chuyến hàng xuất nhập khẩu nếu vì lý do chính đáng người được bảo hiểm chưa kịp khai báo cho người bảo hiểm thì hàng hóa đã bị tổn thất, người bảo hiểm vẫn chịu trách nhiệm bảo hiểm những tổn thất đó.

- Khi có chuyến vận chuyển hàng hóa hợp đồng bảo hiểm chuyên sẽ không tự động bảo hiểm, nghĩa là người được bảo hiểm phải khai báo cho người bảo hiểm trước khi hàng hóa bị tổn thất thì người bảo hiểm mới bồi thường những tổn thất đó.

- ✚ Tính linh hoạt: hợp đồng bảo hiểm bao linh hoạt hơn so với hợp đồng bảo hiểm chuyên vì:

- Đối với hợp đồng bảo hiểm bao người được bảo hiểm chỉ cần ký kết 1 lần, mỗi lần có hàng cần vận chuyển chỉ cần gửi “giấy báo bắt đầu vận chuyển” cho người bảo hiểm.

- Đối với hợp đồng bảo hiểm chuyên, người được bảo hiểm phải ký hợp đồng cho những chuyến hàng khác nhau.

- ✓ Cước phí: Phí bảo hiểm trong hợp đồng bảo hiểm bao rẻ hơn so với hợp đồng bảo hiểm chuyên.

- ✓ Về khối lượng hàng hóa được bảo hiểm :

Trong hợp đồng bảo hiểm chuyên người bảo hiểm biết chính xác khối lượng hàng hóa của chuyến hàng. Còn trong hợp đồng bảo hiểm bao người bảo hiểm không biết chính xác khối lượng từng chuyến hàng được bảo hiểm mà chỉ biết tổng số lô hàng dự kiến sẽ được vận chuyển trong khoảng thời gian ký hợp đồng .

- ✓ Trường hợp áp dụng:

○ Hợp đồng bảo hiểm bao thường được áp dụng cho những hàng hóa nhập khẩu theo điều kiện FOB, CFR... còn hợp đồng bảo hiểm chuyển thường dùng cho những hàng hóa xuất khẩu theo điều kiện CIF, CIP...

○ Hợp đồng bảo hiểm bao thường dùng cho những chủ hàng có khối lượng hàng hóa xuất khẩu lớn và ổn định, còn hợp đồng bảo hiểm chuyển khối lượng hàng hóa xuất khẩu thường không ổn định về thời gian.

Câu 2: Chứng minh công thức tính phí BH

Trả lời

Công thức tính phí bảo hiểm:

$$I = \frac{C + F}{1 - R} R$$

Ta có: $I = CIF * R$

$$CIF = C + I + F = C + F + CIF * R$$

$$\Leftrightarrow CIF - CIF * R = C + F \Leftrightarrow CIF * (1 - R) = C + F \Leftrightarrow CIF = \frac{C + F}{1 - R}$$

$$\text{Vậy: } I = CIF * R = \frac{C + F}{1 - R} R$$

Câu 3: Tỷ lệ phí R phụ thuộc những yếu tố nào

Trả lời:

❖ Các yếu tố chính ảnh hưởng đến tỷ lệ phí:

- Hàng hóa: dễ vỡ, dễ thất thoát...

- Tuyến đường vận chuyển: thường xảy ra cướp biển, điều kiện thời tiết...

- Điều kiện bảo hiểm: điều kiện A, B, C trong ICC 1982 qui định các loại rủi ro được bảo hiểm

- ❖ Ngoài các yếu tố chính trên, tỷ lệ phí còn phụ thuộc một số trường hợp sau:
 - Chuyển tải: thường chiếm 0.03% số tiền bảo hiểm
 - Mua bảo hiểm thêm một số rủi ro: chiến tranh, đình công...
 - Cờ tàu
 - Phụ phí tàu già: coi như một khoản tiền phạt, phụ phí này còn phụ thuộc vào mối quan hệ hợp tác với công ty bảo hiểm.

Câu 4: phân biệt hợp đồng trên giá trị và hợp đồng dưới giá trị

Trả lời:

1. Hợp đồng trên giá trị: là hợp đồng có số tiền bảo hiểm vượt mức.

Trong trị giá bảo hiểm khai báo, người được bảo hiểm có thể tính gộp cả tiền lãi ước tính do việc xuất nhập khẩu mang lại. Tuy nhiên, tiền lãi này không được vượt quá 10% giá trị bảo hiểm.

Lúc này, với a là lãi suất ước tính, số tiền bảo hiểm sẽ được tính theo công thức:

$$A = (1 + a)V = (1 + a)CIF = (1 + a) \frac{C + F}{1 - R}$$

2. Hợp đồng dưới giá trị: Số tiền bảo hiểm nhỏ hơn trị giá bảo hiểm, tức là người được bảo hiểm tự bảo hiểm lấy một phần thì người bảo hiểm cũng chỉ bồi thường trong phạm vi bảo hiểm.

$$A = b * V = B \text{ CIF}$$

b : tỷ lệ hàng hóa được bảo hiểm

Câu 5: Phân biệt tổn thất rõ rệt và tổn thất không rõ rệt

Trả lời:

- Đối với tổn thất rõ rệt: là hiện tượng tổn thất có thể xác định được bằng ngoài quan như hàng hoá bị đổ vỡ, hư hỏng, rách bao bì ...

- Đối với tổn thất không rõ rệt: là những tổn thất không xác định được bằng ngoài quan

Câu 6: Công việc của người được bảo hiểm trong trường hợp đi nhận tổn thất**Trả lời:**

Khi nhận một lô hàng bị tổn thất, người nhận hàng (người được bảo hiểm) phải thực hiện những công việc cần thiết sau :

1/ Người nhận hàng (Người được bảo hiểm) phải thông báo tổn thất (Notice of Claim):
Tại cảng dỡ hàng, khi nhận hàng với tàu, phát hiện hai dạng tổn thất: Tổn thất rõ rệt và tổn thất không rõ rệt:

- Đối với tổn thất rõ rệt (Apparant loss or damage): như hàng hoá bị đổ vỡ, hư hỏng, rách bao bì...người nhận hàng phải cùng với tàu và cảng lập Biên bản hàng đổ vỡ hư hỏng (Cargo Outturn Report- COR) (Biên bản phải được ghi rõ ngày tháng, số B/L, số lượng hàng hoá bị hư hỏng của mỗi B/L, tính chất chung của hư hỏng và phải có chữ ký của thuyền trưởng và gửi Thông báo tổn thất (Notice of Claim) cho người chuyên chở biết càng sớm càng tốt và trong thời gian quy định. Trong trường hợp thuyền trưởng không ký COR thì người nhận hàng phải mời một Công ty giám định lập biên bản về tình trạng của hàng hoá. Biên bản này chính là thông báo tổn thất và phải được làm trước hoặc vào lúc giám định hàng với tàu.

- Đối với tổn thất không rõ rệt (Non- apparant loss or damage): (là những tổn thất thấy hoặc nghi ngờ có tổn thất bên trong kiện hàng, người nhận hàng phải thông báo tổn thất bằng cách lập một Thư dự kháng (Letter of reservation) và gửi cho Thuyền trưởng hoặc Công ty Đại Lý tàu biển (VOSA) càng sớm càng tốt (thời hạn tối đa là 3 ngày kể từ ngày giao hàng).

(Ghi chú: Nếu không có thông báo tổn thất cho người chuyên chở vào lúc giao hàng hoặc trong vòng 3 ngày kể từ ngày giao hàng thì việc giao hàng được suy đoán là giao đúng như mô tả của B/L và sau này khi phát hiện tổn thất cũng không khiếu nại người chuyên chở được nữa)

• Sau đó, người nhận hàng phải thông báo tình hình tổn thất hàng hoá cho Công ty bảo hiểm hoặc đại lý của Công ty bảo hiểm (Đại lý của các Công ty bảo hiểm thông thường là các Công ty giám định)

2/ Người nhận hàng phải tiến hành mọi biện pháp có thể được để giảm nhẹ và ngăn ngừa tổn thất lây lan.

3/ Đảm bảo thực hiện quyền bảo lưu cho Công ty bảo hiểm để Công ty bảo hiểm giữ quyền khiếu nại đối với những người có liên quan trách nhiệm đến tổn thất của hàng hoá.

4/ Khi nhận được thông báo tổn thất từ người nhận hàng, Công ty bảo hiểm tự tiến hành giám định tổn thất hoặc uỷ quyền cho đại lý của mình tiến hành giám định tổn thất.

Thông thường đối với lô hàng mua bảo hiểm của các Công ty bảo hiểm nước ngoài, thì các Công ty này sẽ uỷ thác cho đại lý của mình tại Việt nam - các Công ty bảo hiểm Việt Nam hoặc các Công ty giám định tiến hành giám định tổn thất. Chứng thư giám định (Certificate on damage) được cấp phải xác định rõ : Số lượng, khối lượng hàng bị tổn thất; Mức độ tổn thất; Nguyên nhân tổn thất. Trong quá trình giám định, khi cần thiết giám định viên sẽ hướng dẫn người nhận hàng có những biện pháp nhằm hạn chế và ngăn ngừa tổn thất tiếp theo

5/ Trên cơ sở kết quả giám định được nêu trong Chứng thư giám định, Công ty bảo hiểm sẽ xem xét, đối chiếu với Hợp đồng bảo hiểm, nếu tổn thất thuộc phạm vi bảo hiểm thì Công ty bảo hiểm căn cứ vào kết quả giám định, phân bổ tổn thất, bồi thường tổn thất cho người được bảo hiểm.

DANH MỤC TÀI LIỆU THAM KHẢO

PGS.TS Đinh Ngọc Viện, *Giao nhận vận tải hàng hóa quốc tế*, Nhà xuất bản giao thông vận tải, Hà Nội, 2002.

Đỗ Hữu Vinh, *Bảo hiểm và giám định hàng hóa xuất nhập khẩu vận chuyển bằng đường biển*, NXB Tài chính, Hà Nội, 2003.

Phạm Mạnh Hiền, *Nghiệp vụ giao nhận vận tải và bảo hiểm trong ngoại thương*, NXB Thống kê, Hà Nội, 2005.

GS-TS Võ Thanh Thu, *Kỹ thuật kinh doanh xuất nhập khẩu*, NXB Thống kê, Hà Nội, 2005.

TS. Triệu Hồng Cẩm, *Vận tải quốc tế bảo hiểm vận tải quốc tế*, NXB thống kê, 2014

Website [hoc xuất nhập khẩu](#) online: SongAnhLogs.com, dimensiondata.com, sole.org