

Đề Cương Môn Bảo Hiểm

Mục Lục

Câu 1: Khái niệm về bảo hiểm? 3

Câu 2: Nêu các chức năng của bảo hiểm? 4

Câu 3: Nêu các tác dụng của bảo hiểm? 4

Câu 5: Hãy giải thích tác dụng ngăn ngừa, đề phòng hạn chế tổn thất của bảo hiểm? 4

Câu 6: Hãy giải thích tác dụng tập trung vốn phát triển sản xuất của bảo hiểm? 5

Câu 7: Khái niệm về rủi ro trong bảo hiểm? 5

Câu 8: Phân loại rủi ro trong bảo hiểm? 5

Câu 9: Đối tượng, quyền lợi bảo hiểm là gì? 5

Câu 10: Giá trị bảo hiểm? số tiền bảo hiểm là gì? 5

Câu 11: Khái niệm về giám định trong bảo hiểm? 6

Câu 12: Thế nào là bồi thường, trả tiền bảo hiểm trong bảo hiểm? 6

Câu 13: Trình bày nội dung phương pháp bồi thường vượt mức miễn đền? 6

Câu 14: Trình bày nội dung quy tắc bồi thường theo tỉ lệ? 6

Câu 15: Trình bày nội dung quy tắc bồi thường theo rủi ro đầu tiên? 7

Câu 16: Khái niệm về hợp đồng bảo hiểm? 7

Câu 17: Nêu các tính chất của hợp đồng bảo hiểm? 7

Câu 18: Hợp đồng bảo hiểm đc thiết lập ntn? 7

Câu 19: Quyền và nghĩa vụ của bên bảo hiểm? 8

Câu 20: Quyền và nghĩa vụ của bên đc bảo hiểm? 8

Câu 21: Chấm dứt hợp đồng và các trg hợp chấm dứt hợp đồng bảo hiểm? 9

Câu 22: Thế nào là rủi ro mắc cạn, chìm đắm đc bảo hiểm? 9

Câu 23: Thế nào là rủi ro đâm va, cháy nổ đc bảo hiểm? 9

Câu 24: Thế nào là rủi ro hành vi phi pháp của thủy đoàn, vớt hang? 9

Câu 25: Thế nào là rủi ro mất tích, mất cắp? 10

Câu 26: Thế nào là rủi ro giao thiếu, cướp biển? 10

Câu 27: Thế nào là rủi ro hấp hơi, nóng, lây bản? 10

Câu 28: Thế nào là rủi ro lây hại, rỉ, móc cầu? 10

Câu 29: Các rủi ro riêng trong bảo hiểm hàng hóa? 10

Câu 30: Các loại rủi ro loại trừ trong bảo hiểm hàng hóa? 11

Câu 31: Tổn thất bộ phận, tổn thất toàn bộ trong bảo hiểm hàng hóa? 11

Câu 32: Tổn thất riêng, chi phí tổn thất riêng? 12

Câu 33: Tồn thất chung? Cho ví dụ?	12
Câu 34: Nêu các nguyên tắc xác định tồn thất chung?	12
Câu 35: Thế nào là chi phí tồn thất chung? Chi phí tại bến lánh nạn?	12
Câu 36: Chi phí cứu nạn? cho ví dụ?	13
Câu 37: Trình bày nội dung đk bảo hiểm FPA- ICC 1/1/1963?	13
Câu 38: So sánh với các đk khác của ICC 1963, phí bảo hiểm của đk FPA cao hay thấp? tại sao?	14
Câu 39: Trình bày nội dung đk bảo hiểm WA-ICC1963?	14
Câu 40: So với các đk khác của ICC 1963, phí bảo hiểm của đk WA cao hay thấp?	15
Câu 41: Trình bày nội dung, đk bảo hiểm AR – ICC 1963?	15
Câu 42: So với các đk khác của ICC 1963, phí bảo hiểm của đk AR cao hay thấp? Tại sao?	15
Câu 43: Trình bày nội dung điều kiện bảo hiểm C- ICC 1/1/1982?	16
Câu 44: So với các đk khác của ICC 1982, phí bảo hiểm của đk C cao hay thấp? tại sao?	16
Câu 45: Trình bày nội dung đk bảo hiểm B – ICC 1982?	17
Câu 46: So với các đk khác của ICC 1982, phí bảo hiểm đk B cao hay thấp? tại sao?	17
Câu 47: Trình bày nội dung đk bảo hiểm A – ICC 1982?	17
Câu 48: So với các đk khác của ICC 1982, phí bảo hiểm của đk A cao hay thấp? tại sao?	18
Câu 52: Khái niệm, nội dung của hợp đồng bảo hiểm hàng hóa XNK đường biển?	18
Câu 53: Những đk cơ bản của hợp đồng bảo hiểm bao?	18
Câu 54: Tại sao phải có đk tàu đc phép thuê trong hợp đồng bảo hiểm bao?	19
Câu 55: Phí bảo hiểm hàng hóa phụ thuộc vào nh yếu tố nào? Tại sao?	19
Câu 56: Thời hạn hiệu lực của hợp đồng hàng hóa XNK?	19
Câu 57: Những chứng từ cần cung cấp cho công tác giám định hàng hóa bị tổn thất?	20
Câu 58: Các phương pháp giám định hàng hóa bị tổn thất?	20
Câu 59: Tổ chức giám định hàng hóa bị tổn thất?	20
Câu 60: Những chứng từ trong bộ hồ sơ yêu cầu bồi thường hàng hóa bị tổn thất?	21
Câu 61: Nội dung đk bảo hiểm thân tàu TLO?	21
Câu 62: Nội dung đk bảo hiểm thân tàu FOD?	21
Câu 63: Nội dung đk bảo hiểm thân tàu FPA?	21
Câu 64: Nội dung đk bảo hiểm thân tàu AR?	22
Câu 65: Nội dung đk bảo hiểm chiến tranh thân tàu?	22

Câu 66: Số tiền bảo hiểm trong bảo hiểm than tàu đc xác định ntn? Tại sao?	22
Câu 67: Khái niệm hợp đồng bảo hiểm thời hạn than tàu?	23
Câu 68: Khái niệm hợp đồng bảo hiểm chuyển trong bảo hiểm than tàu?	23
Câu 69: Đối tượng bảo hiểm trong hợp đồng bảo hiểm than tàu?	23
Câu 70: Các rủi ro có thể đc bảo hiểm trong bảo hiểm than tàu? Cho vd?	24
Câu 71: Các quy tắc bồi thường áp dụng trong bảo hiểm than tàu?	24
Câu 72: Tổn thất toàn bộ trong bảo hiểm than tàu?	24
Câu 73: Tổn thất riêng- chi phí sửa chữa tạm thời?	25
Câu 74: tổn thất riêng – chi phí sửa chữa chính thức?	25
Câu 75: Tổn thất riêng – hư hỏng chưa sửa chữa?	26
Câu 76: Trách nhiệm và giới hạn trách nhiệm của bảo hiểm than tàu trong tai nạn đắm va? Tại sao lại có giới hạn trên?	26
Câu 77: Trách nhiệm dân sự của chủ tàu?	26
Câu 78: Khái niệm, nguyên tắc hoạt động của hội bảo hiểm P&I?	26
Câu 79: Những rủi ro thuộc trách nhiệm bảo hiểm P&I?	27

Câu 1: Khái niệm về bảo hiểm?

Bảo hiểm là phương sách xử lý rủi ro, nhờ đó việc chuyển giao, phân tán rủi ro trong từng nhóm người được thực hiện qua hoạt động kinh doanh bảo hiểm của các tổ chức bảo hiểm. Trong đó: Kinh doanh bảo hiểm là việc người bảo hiểm tìm kiếm lợi ích kinh tế trên cơ sở hợp đồng bảo hiểm mà theo đó, đối lấy phí bảo hiểm, người bảo hiểm cam kết thực hiện bồi thường hoặc trả tiền bảo hiểm cho người được bảo hiểm khi xảy ra sự kiện bảo hiểm.

Câu 2: Nêu các chức năng của bảo hiểm?

* Chức năng phân phối: Quá trình phân phối được quyết định bởi sự tham gia của người được bảo hiểm trong việc xây dựng hình thành quỹ. Chức năng phân phối có những đặc điểm sau:

- Vừa mang tính bồi hoàn, vừa mang tính không bồi hoàn cho người tham gia bảo hiểm.

Tính bồi hoàn thể hiện có đóng góp xây dựng quỹ thì sẽ được tham gia phân phối khi có thiệt hại do rủi ro được bảo hiểm gây ra. Quá trình phân phối được thực hiện một cách tập trung có lợi cho những người cần thiết sử dụng quỹ.

Tính không bồi hoàn thể hiện ở chỗ mặc dù có tham gia xây dựng quỹ, nhưng không có thiệt hại xảy ra thì không được phân phối quỹ.

- Mức độ và thời gian phân phối không biết trước.

- Chức năng phân phối của bảo hiểm hoàn toàn khác với phân phối tài chính.

* Chức năng Giám đốc: Thông qua việc tham gia bảo hiểm, người tham gia bảo hiểm có thể xác định tương đối chính xác kết quả hoạt động sản xuất kinh doanh của mình. Xét ở góc độ quản lý Nhà nước, thông qua tổ chức bảo hiểm có thể giám sát sự chấp hành đường lối, chính sách của các tổ chức SXKD, đặc biệt trong lĩnh vực kinh doanh xuất nhập khẩu.

Câu 3: Nêu các tác dụng của bảo hiểm?

- Bồi thường: là tác dụng lớn nhất của bảo hiểm, giúp cho các thành viên tham gia bảo hiểm có thể tiến hành hoạt động SXKD của mình một cách thường xuyên liên tục.

- Đề phòng, ngăn ngừa, hạn chế bớt tổn thất.

- Tập trung vốn để phát triển sản xuất.

- Tạo việc làm giảm tỷ lệ thất nghiệp.

- Góp phần ổn định đời sống kinh tế xã hội.

Câu 5: Hãy giải thích tác dụng ngăn ngừa, đề phòng hạn chế tổn thất của bảo hiểm?

- Mặc dù khi tham gia bảo hiểm người đc bảo hiểm đc hưởng quyền lợi nh họ phải có nghĩa vụ ngăn ngừa và hạn chế tổn thất. Khi tổn thất xảy ra , ng đc bảo hiểm phải thông báo ngay cho DN bảo hiểm làm các công tác giám định.

- Đối với ng bảo hiểm: thông qua tình hình tham gia bảo hiểm của ng bảo hiểm, DN bảo hiểm sẽ thống kê đc ng nhân tổn thất để có khuyến cáo, thông báo với ng dân và đưa ra biện pháp khắc phục.

Câu 6: Hãy giải thích tác dụng tập trung vốn phát triển sản xuất của bảo hiểm?

Ng tham gia bảo hiểm có nghĩa vụ đóng phí, tạo thành nguồn vốn cho DN bảo hiểm:

- Phần lớn đc chi trả bồi thường.
- Phần còn lại DN sẽ đưa đi đầu tư, tập trung sản xuất kinh doanh.

Câu 7: Khái niệm về rủi ro trong bảo hiểm?

Rủi ro là biến cố không mong đợi, là khả năng có thể gây ra hư hỏng, thiệt hại hoặc huỷ hoại cho đối tượng bảo hiểm.

Câu 8: Phân loại rủi ro trong bảo hiểm?

- Rủi ro được bảo hiểm: Chỉ là sự có dự tính, nếu xảy ra gây thiệt hại hoặc ảnh hưởng đến đối tượng bảo hiểm sẽ phát sinh trách nhiệm bồi thường hoặc trả tiền bảo hiểm của người bảo hiểm. Những rủi ro được bảo hiểm thường được nêu trong phần phạm vi bảo hiểm của quy tắc bảo hiểm.
- Rủi ro loại trừ: Chỉ sự cố dù có gây thiệt hại hoặc ảnh hưởng đến đối tượng bảo hiểm, người bảo hiểm cũng không chịu trách nhiệm.
- Rủi ro có thể được bảo hiểm: là những rủi ro về mặt nguyên tắc bảo hiểm không chịu trách nhiệm và thường được ghi chú như những rủi ro loại trừ. Muốn được bảo hiểm những rủi ro này người được bảo hiểm phải khai báo ngay và phải thoả thuận nộp thêm phí bảo hiểm bổ sung cho những rủi ro đó.

Câu 9: Đối tượng, quyền lợi bảo hiểm là gì?

* Đối tượng bảo hiểm: Là đối tượng ở trong tình trạng chịu sự đe dọa của rủi ro. Vì mục đích bảo đảm an toàn, phục hồi, tái tạo lại đối tượng bảo hiểm mà hợp đồng bảo hiểm được ký kết. Đối tượng bảo hiểm có thể là: tài sản - trách nhiệm dân sự - tính mạng, sức khỏe, khả năng lao động của con người.

* Quyền lợi bảo hiểm được thể hiện ở chỗ: người được bảo hiểm sẽ được bảo hiểm bồi thường hoặc bù đắp khi đối tượng bảo hiểm bị tổn thất, tai nạn do các rủi ro bảo hiểm gây ra. Quyền lợi bảo hiểm chỉ có thể có khi đối tượng bảo hiểm là có thực và trên thực tế đối tượng đó đã có sự thay đổi so với ban đầu do gặp rủi ro được bảo hiểm gây nên.

Câu 10: Giá trị bảo hiểm? số tiền bảo hiểm là gì?

* Giá trị bảo hiểm: Được sử dụng trong bảo hiểm tài sản, là giá trị bằng tiền của tài sản, được xác định bằng giá trị thực tế của tài sản vào thời điểm ký kết hợp đồng.

* Số tiền bảo hiểm: Là khoản tiền nhất định ghi trong đơn bảo hiểm hoặc giấy chứng nhận bảo hiểm để xác định giới hạn trách nhiệm của người bảo hiểm trong bồi thường hoặc trả tiền bảo hiểm. Về nguyên tắc số tiền bảo hiểm không được lớn hơn giá trị bảo hiểm, nếu lớn hơn bảo hiểm chỉ chịu trách nhiệm tối đa bằng giá trị bảo hiểm.

Câu 11: Khái niệm về giám định trong bảo hiểm?

- Giám định: Là quá trình xem xét, xác định hiện tượng hay hiện trạng của sự việc, sự vật, của tài sản hay tình trạng sức khỏe của con người để tìm ra nguyên nhân và mức độ tổn thất. - Công tác giám định đòi hỏi phải đảm bảo 3 nguyên tắc sau:
 - + Nhanh chóng, kịp thời.
 - + Chính xác.
 - + Trung thực khách quan

Câu 12: Thế nào là bồi thường, trả tiền bảo hiểm trong bảo hiểm?

- + Bồi thường: Là việc người bảo hiểm thực hiện cam kết của hợp đồng, chi trả một khoản tiền nhất định nhằm đền bù cho người được bảo hiểm khi có thiệt hại vật chất xảy ra cho họ trong sự cố bảo hiểm. Thuật ngữ bồi thường được sử dụng trong bảo hiểm thiệt hại (bảo hiểm tài sản và bảo hiểm trách nhiệm dân sự).
- + Trả tiền bảo hiểm: Là việc người bảo hiểm thực hiện cam kết trả một khoản tiền nhất định, theo những quy định trong hợp đồng. Thuật ngữ trả tiền bảo hiểm được sử dụng trong bảo hiểm con người khi thuật ngữ bồi thường không hoàn toàn thích hợp cho loại đối tượng không định giá trị bằng tiền, một số sự kiện không phát sinh thiệt hại, một số sự cố khác hậu quả có thể lượng hoá được thành tiền thì việc chi trả một khoản tiền nào đó của người bảo hiểm nhiều khi không phụ thuộc vào hậu quả tài chính đó.

Câu 13: Trình bày nội dung phương pháp bồi thường vượt mức miễn đền?

Khi áp dụng mức miễn thường, người bảo hiểm chỉ chịu trách nhiệm bồi thường những vụ tổn thất mà giá trị thiệt hại vượt quá một mức mà hai bên đã thoả thuận. Mức này được ấn định bằng một khoản tiền nhất định hoặc thông qua tỷ lệ miễn thường. Cần phân biệt hai loại miễn thường.

- Miễn thường có khấu trừ: Số tiền bồi thường của người bảo hiểm bị giảm đi bởi mức khấu trừ.
- Miễn thường không khấu trừ: Người bảo hiểm bồi thường toàn bộ thiệt hại cho tất cả các vụ tổn thất lớn hơn mức miễn thường.

Câu 14: Trình bày nội dung quy tắc bồi thường theo tỉ lệ?

Khi áp dụng quy tắc này người bảo hiểm chỉ bồi thường một phần thiệt hại theo một tỷ lệ nhất định.

- Tỷ lệ giữa số tiền bảo hiểm và giá trị bảo hiểm:
$$\text{Số tiền bồi thường} = \text{Trị giá thiệt hại} \times \frac{\text{Số tiền bảo hiểm}}{\text{Giá trị bảo hiểm}}$$
- $$\text{Số tiền bồi thường} = \text{Trị giá thiệt hại} \times \frac{\text{Số phí đã nộp}}{\text{Số phí lẽ ra phải nộp}}$$
- Trong nhiều hợp đồng hai bên có thể thoả thuận, định ra tỷ lệ bồi thường cụ thể.

Câu 15: Trình bày nội dung quy tắc bồi thường theo rủi ro đầu tiên?

Người bảo hiểm chỉ bồi thường trong phạm vi số tiền bảo hiểm của hợp đồng. Quy tắc này rất phù hợp với loại nghiệp vụ bảo hiểm không xác định trước được giá trị thiệt hại tối đa có thể của đối tượng bảo hiểm (bảo hiểm TNDS) hoặc khi thiệt hại có thể phát sinh vô cùng lớn, vì thế người bảo hiểm không thể không chú ý trước hết đến việc giới hạn trách nhiệm bồi thường của mình ở một mức độ nhất định mà khả năng tài chính cho phép.

Câu 16: Khái niệm về hợp đồng bảo hiểm?

Hợp đồng bảo hiểm là sự thoả thuận giữa hai bên, theo đó bên được bảo hiểm phải đóng phí bảo hiểm, còn bên bảo hiểm phải trả một khoản tiền bồi thường hoặc trả tiền bảo hiểm khi xảy ra sự kiện bảo hiểm. Như vậy hợp đồng bảo hiểm liên quan tới hai bên:

* Bên bảo hiểm: Chính là người bảo hiểm là thuật ngữ chỉ tổ chức bảo hiểm được pháp luật cho phép hoạt động kinh doanh bảo hiểm.

* Bên được bảo hiểm: Liên quan tới 3 người.

- Người tham gia bảo hiểm: Là người đứng ra yêu cầu bảo hiểm, thoả thuận và ký kết hợp đồng.

- Người được bảo hiểm: Là người có đối tượng bảo hiểm và được bảo đảm bằng hợp đồng bảo hiểm.

- Người được hưởng quyền lợi bảo hiểm: là người được hưởng khoản tiền bồi thường hoặc tiền trả bảo hiểm từ người bảo hiểm. Có thể ở một trong các dạng sau:

+ Người được xác định trước trong hợp đồng bằng sự chỉ định qua văn bản bởi người tham gia bảo hiểm.

+ Những nạn nhân trong bảo hiểm TNDS mà pháp luật hoặc theo quy định của hợp đồng, người bảo hiểm trả tiền bồi thường trực tiếp cho họ.

+ Người thừa kế theo luật khi người được bảo hiểm bị thiệt mạng trong sự cố bảo hiểm.

Câu 17: Nêu các tính chất của hợp đồng bảo hiểm?

- Tính song vụ: hai bên đều có nghĩa vụ đối với nhau.

- Tính tương thuận: Hợp đồng được giao kết dựa trên sự chấp thuận của hai bên.

- Tính trung thực, tin tưởng: Hợp đồng được thiết lập và thực hiện dựa trên mối quan hệ trung thực, tin tưởng lẫn nhau.

- Tính theo mẫu: Phần điều kiện chung (quy tắc chung) do người bảo hiểm đưa ra, người được bảo hiểm chỉ có thể tán thành khi chấp nhận hoặc từ chối toàn bộ.

Câu 18: Hợp đồng bảo hiểm đc thiết lập ntn?

Cơ sở pháp lý đầu tiên cho việc thiết lập hợp đồng là đề nghị bảo hiểm của người tham gia bảo hiểm. Người tham gia bảo hiểm khai báo rủi ro theo mẫu in sẵn - giấy yêu cầu bảo hiểm do người bảo hiểm cung cấp.

Thực chất của việc khai báo rủi ro là việc người tham gia bảo hiểm cung cấp những thông tin cần thiết liên quan đến đối tượng bảo hiểm cho người bảo hiểm.

Hợp đồng bảo hiểm được giao kết khi bên bảo hiểm trả lời chấp nhận đề nghị bảo hiểm của

người tham gia bảo hiểm và hai bên đã thoả thuận xong về nội dung hợp đồng. Người bảo hiểm có thể sẽ cấp cho bên được bảo hiểm đơn bảo hiểm tạm thời hoặc giấy chứng nhận bảo hiểm tạm thời, là văn bản pháp lý, bằng chứng của việc giao kết hợp đồng, song chỉ đề cập đến những thông tin cơ bản, vắn tắt về hợp đồng bảo hiểm (tên địa chỉ hai bên, số đơn bảo hiểm, số tiền bảo hiểm, phí bảo hiểm, thời hạn bảo hiểm).

Còn nội dung đầy đủ của một hợp đồng bảo hiểm bao gồm các phần sau:

Điều kiện chung của hợp đồng gồm: những rủi ro được bảo hiểm (phạm vi bảo hiểm), Những quy định về loại trừ bảo hiểm, quyền và nghĩa vụ các bên, những quy định về bồi thường hoặc trả tiền bảo hiểm, khiếu nại và xử lý tranh chấp.

Điều kiện riêng của hợp đồng gồm: số hợp đồng, ngày ký kết, tên địa chỉ và những thông tin cơ bản của người được bảo hiểm như nghề nghiệp lĩnh vực hoạt động SXKD, thời hạn bảo hiểm, số tiền bảo hiểm, phí bảo hiểm, những ghi chú đặc biệt.

Câu 19: Quyền và nghĩa vụ của bên bảo hiểm?

- Nghĩa vụ:

+ Bồi thường hoặc trả tiền bảo hiểm trong trường hợp xảy ra sự kiện bảo hiểm trong thời hạn như đã thoả thuận hoặc trong thời hạn 15 ngày, kể từ ngày nhận được đầy đủ hồ sơ hợp lệ về yêu cầu trả tiền bảo hiểm, nếu trả chậm phải trả lãi theo lãi suất do ngân hàng nhà nước quy định tại thời điểm đó.

+ Cung cấp các tài liệu, thông tin cần thiết liên quan tới từng nghiệp vụ bảo hiểm.

- Quyền:

+ Thu phí bảo hiểm.

+ Đề nghị sửa đổi, chấm dứt hợp đồng khi có sự thay đổi về rủi ro hay điều kiện thực hiện hợp đồng...

+ Cầu hoàn: Trong trường hợp sự kiện bảo hiểm xảy ra có lỗi của người thứ ba. Nếu người bảo hiểm đã thực hiện bồi thường cho bên được bảo hiểm thì có thể được phép thế quyền người được bảo hiểm đòi người thứ ba hoàn lại số thiệt hại do họ gây ra. Do vậy người bảo hiểm có quyền yêu cầu bên được bảo hiểm cung cấp mọi thông tin, tài liệu, bằng chứng cần thiết có liên quan đến việc xác định trách nhiệm của người thứ ba.

+ Quyền áp dụng các biện pháp chế tài, những hình thức phạt trong trường hợp bên được bảo hiểm vi phạm hợp đồng.

Câu 20: Quyền và nghĩa vụ của bên đc bảo hiểm?

- Nghĩa vụ:

+ Trả phí bảo hiểm đầy đủ đúng kỳ hạn như đã thỏa thuận trong hợp đồng.

+ Khai báo rủi ro khi có sự thay đổi nếu có của rủi ro.

+ Thông báo sự kiện bảo hiểm, thiệt hại một cách kịp thời. Sau đó phải thu thập đầy đủ những giấy tờ, chứng từ, bằng chứng liên quan để tiến hành thủ tục yêu cầu bồi thường.

+ Đề phòng, ngăn ngừa rủi ro, hạn chế tổn thất.

- Quyền :

+ Được bồi thường, trả tiền bảo hiểm khi xảy ra sự kiện bảo hiểm.

+ Đề nghị sửa đổi, chấm dứt hợp đồng khi rủi ro thay đổi.

+ Yêu cầu người bảo hiểm cung cấp những thông tin liên quan đến hợp đồng.

Câu 21: Chấm dứt hợp đồng và các trg hợp chấm dứt hợp đồng bảo hiểm?

Hợp đồng bảo hiểm chấm dứt trong các trường hợp sau:

- Hợp đồng đã được hoàn thành: Tổn thất đã xảy ra và bảo hiểm đã bồi thường.
- Người bảo hiểm giải thể, phá sản.
- Không còn tồn tại rủi ro: Đối tượng bị tổn thất toàn bộ do sự cố không được bảo hiểm.
- Hợp đồng bị huỷ bỏ do hai bên vi phạm nghĩa vụ hợp đồng hoặc theo thoả thuận.

Câu 22: Thế nào là rủi ro mắc cạn, chìm đắm đc bảo hiểm?

- Mắc cạn: Là hiện tượng đáy tàu sát liền với đáy biển hay với một vật thể bất kỳ nào khác làm cho tự bản thân con tàu không thể hành trình được nữa, thường phải nhờ tới một ngoại lực hay hành động bất bình thường mới thoát khỏi cạn.
- Chìm đắm: Là hiện tượng phương tiện chuyên chở chìm hẳn xuống nước đáy tàu chạm đáy biển làm cho tàu không thể chạy được và hành trình coi như bị chấm dứt. Nếu còn bập bềnh trên mặt nước có thể dắt về bến để cứu chữa thì không được coi là đắm. Nếu chưa chìm hẳn do tàu chở hàng có tính nổi thì vẫn được coi là đắm.

Câu 23: Thế nào là rủi ro đâm va, cháy nổ đc bảo hiểm?

- Đâm va: Là hiện tượng phương tiện vận chuyển va chạm với các vật thể chuyển động hay cố định khác.
- Cháy: Là hiện tượng ôxy hóa hàng hóa có tỏa nhiệt lượng cao. Cháy do nhiều nguyên nhân, bảo hiểm chỉ bồi thường cháy do các nguyên nhân khách quan. Hàng bốc cháy tự phát không thuộc trách nhiệm của bảo hiểm trừ trường hợp chủ hàng chứng minh được đã xếp hàng thích hợp đảm bảo thoáng hơi, thông gió... mà vẫn cháy.

Câu 24: Thế nào là rủi ro hành vi phi pháp của thủy đoàn, vớt hang?

- Hành vi phi pháp của thuyền trưởng và thủy thủ: Bao hàm ý đồ xảo trá, lừa gạt, phạm pháp, không bao gồm những sai lầm về cách xét đoán, giải quyết vấn đề hay do bất cẩn. Nếu các hành vi trên làm theo lệnh của chủ tàu hoặc chủ tàu biết mà không ngăn chặn thì không được bồi thường.
- Vớt hàng xuống biển: Là hành động ném hàng hóa hoặc một phần thiết bị của tàu xuống biển để làm nhẹ tàu hay cứu tàu khi gặp nạn. Vớt hàng xuống biển phải theo tuần tự hàng trên boong trước hàng dưới hầm sau.
- Hàng bị nước cuốn trôi bị rơi xuống biển ... cũng được coi là vớt hàng xuống biển.
- Hàng bị vớt xuống biển vẫn thuộc quyền sở hữu của chủ hàng chỉ được bồi thường các chi phí liên quan.
- Hàng vớt xuống biển không nhằm mục đích cứu vãn các quyền lợi còn lại thì không được bảo hiểm theo rủi ro này.

Câu 25: Thế nào là rủi ro mất tích, mất cắp?

- Mất tích: Là hiện tượng khi một con tàu không đến cảng đã quy định và sau một khoảng thời gian hợp lý không nhận được tin về con tàu đó thì coi như tàu đã mất tích. Thông thường người ta quy định khoảng thời gian hợp lý đó không quá ba lần thời gian thực hiện hành trình nhưng không dưới 2 tháng và không nhiều hơn 6 tháng. Nếu có chiến tranh có thể kéo dài hơn và khi đủ điều kiện thời gian hợp lý vẫn không có tin tức về tàu thì chủ tàu và chính quyền cảng có thể tuyên bố tàu mất tích.

- Mất cắp: Bao hàm mất nguyên kiện hoặc bị cậy phá bao bì, là hành động ăn cắp có tính chất bí mật.

Câu 26: Thế nào là rủi ro giao thiếu, cướp biển?

+ Giao thiếu hàng: là hiện tượng toàn bộ một lô hàng, một số kiện hàng không được giao tại cảng đích mà không rõ nguyên nhân về tổn thất, muốn được bồi thường chủ hàng phải chứng minh trên bộ chứng từ hợp lệ chỉ ra số hàng thiếu trên đã được xếp lên phương tiện trước khi khởi hành.

Hàng thiếu do tổn thất thương mại, hao hụt tự nhiên, do bao bì không phù hợp thì không thuộc rủi ro này.

+ Cướp biển: Là trường hợp hàng hóa bị tổn thất do hành động ăn cướp có tổ chức, có vũ trang, công khai, cũng được coi thuộc rủi ro mất cắp, giao thiếu.

Câu 27: Thế nào là rủi ro hấp hơi, nóng, lây bẩn?

- Hấp hơi: Là sự thoát hơi nước từ chính hàng hóa đó hay từ hàng khác khi xếp trong hầm tàu thông gió kém làm cho hàng bị ẩm mốc, kém phẩm chất...

- Nóng: Hàng bị tổn thất do nóng từ bản thân hàng hóa khác lây sang hay do xếp ở gần các nguồn phát nhiệt.

- Lây bẩn: Hàng bị tổn thất do các chất bẩn từ hàng hóa khác hay trong quá trình xếp dỡ, vận chuyển gây nên. Bẩn phải thể hiện từ ngoài vào trong, nếu bao bì sạch mà hàng bẩn hoặc bị bẩn do bao bì thì coi là nội tỳ.

Câu 28: Thế nào là rủi ro lây hại, rỉ, mốc cầu?

- Lây hại: Bị mất mùi, biến chất do xếp ở gần hàng có hương vị trái ngược nhau hoặc do ký sinh trùng từ hàng hóa khác lây hại sang. Nếu ký sinh trùng từ bao bì thì coi là nội tỳ.

- Rỉ: Là hiện tượng ăn mòn kim loại. Rỉ do nước mưa, nước biển, hơi axit mới được bảo hiểm, nếu rỉ tự nhiên hoặc do chịu ảnh hưởng của thời tiết xấu (nóng, ẩm) không được bảo hiểm.

- Mốc cầu: Hàng bị tổn thất do mốc của cần cầu hay các mốc lõi hàng của công nhân gây ra. Rủi ro này rất dễ nhầm lẫn với rủi ro mất cắp.

Câu 29: Các rủi ro riêng trong bảo hiểm hàng hóa?

Là những rủi ro không được bảo hiểm với điều kiện bảo hiểm thông thường trừ khi chấp nhận mua thêm rủi ro này.

- Chiến tranh: Là hậu quả của những biến động chính trị xã hội. Trách nhiệm của bảo hiểm chiến tranh được giới hạn trong phạm vi trên mặt nước. Nếu phải chuyển tải thì thời hạn được kéo dài thêm 15 ngày, kể từ ngày bắt đầu dỡ hàng để chuyển tải. Những tổn thất được bảo

hiểm phải là hậu quả trực tiếp của chiến tranh. Khi bồi thường không tính mức miễn đền.

- Đình công: Bao hàm hành động không làm việc một cách có tổ chức xuất phát từ những quyền lợi kinh tế, chính trị và cả trường hợp công nhân bị cấm xưởng, gây rối loạn lao động, phá rối trật tự, bạo động...vì lý do chính trị. Thời hạn của bảo hiểm rủi ro đình công là 30 ngày kể từ khi dỡ xong hàng tại cảng đích hoặc khi hàng đã được đưa tới kho của người mua tùy theo cái nào xảy ra trước.

Câu 30: Các loại rủi ro loại trừ trong bảo hiểm hàng hóa?

Là những rủi ro không được bảo hiểm trong mọi trường hợp gồm:

- Do hành vi sơ suất, lỗi lầm, cố ý của người được bảo hiểm gây nên.
- Mất mát, hư hại và chi phí liên quan thuộc bản chất của hàng hóa (nội tỳ).
- Sự hao hụt tự nhiên, hao hụt thương mại của hàng hóa.
- Do chậm trễ hành trình ngay cả sự chậm trễ do một rủi ro được bảo hiểm gây nên.
- Bị bắt, tịch thu, cầm giữ, câu thúc, câu lưu.
- Do buôn lậu: là hành vi vi phạm luật thương mại.
- Phá bao vây: là hành vi vi phạm luật lệ của nước tuyên bố bao vây, cấm vận.
- Tàu không đủ khả năng đi biển.
- Tàu đi chệch hướng không vì nguyên nhân cứu nạn, lánh nạn hay tránh gặp rủi ro.

Câu 31: Tổn thất bộ phận, tổn thất toàn bộ trong bảo hiểm hàng hóa?

- Tổn thất bộ phận:

Là sự mất mát hoặc giảm giá trị và giá trị sử dụng của hàng hóa chưa ở mức độ mất hoàn toàn. Cần phân biệt tổn thất bộ phận với sự hao hụt tự nhiên của hàng hóa. Không được tính số hao hụt tự nhiên vào tổng số tổn thất để đòi bảo hiểm bồi thường. Khi bảo hiểm đối với hàng hóa có hao hụt tự nhiên người ta đề ra mức miễn thường có khấu trừ để loại trừ hao hụt tự nhiên ra khỏi tổn thất được bồi thường.

- Tổn thất toàn bộ:

* Tổn thất toàn bộ thực tế: Là trường hợp hàng bị phá hủy hoàn toàn, hàng không còn khả năng lấy lại, bị mất hoàn toàn giá trị sử dụng hay bị mất tích.

* Tổn thất toàn bộ ước tính: Là dạng tổn thất không thể tránh khỏi tổn thất toàn bộ thực tế hay vì chi phí cứu hàng, tu bổ lại và gửi hàng đến nơi nhận thuộc phạm vi bảo hiểm có thể sẽ vượt quá giá trị hàng hóa tới nơi nhận đó.

Khi xảy ra tổn thất muốn được bồi thường theo tổn thất toàn bộ ước tính chủ hàng phải làm thông báo từ bỏ hàng cho người bảo hiểm biết, đồng thời cả hai bên đều phải có các biện pháp cần thiết để hạn chế tổn thất trong khi đang điều đình và không phải vì thế mà hai bên có sự hiểu lầm về nhau. Thông báo từ bỏ hàng là sự thoả thuận của chủ hàng sẵn sàng chuyển quyền sở hữu hàng hóa cho người bảo hiểm để được bồi thường tổn thất toàn bộ. Nếu chấp thuận thì người bảo hiểm có quyền sở hữu hàng đã bị từ bỏ và tìm biện pháp tận thu giá trị còn lại của chúng.

- VD

Trong hành trình, 1 con tàu chở hàng gạo và hàng bách hóa gặp bão bị mắc cạn làm cho hàng

bách hóa giảm 40% về giá trị (tổn thất bộ phận), hàng gạo bị ngấm nước mất 100% về giá trị (tổn thất toàn bộ).

Câu 32: Tổn thất riêng, chi phí tổn thất riêng?

a) Tổn thất riêng: Là tổn thất chỉ gây ra thiệt hại cho riêng quyền lợi của một vài chủ hàng trong toàn bộ chuyển hành trình do những rủi ro được bảo hiểm gây ra.

b) Chi phí tổn thất riêng: Là những chi phí nhằm bảo tồn hàng hóa khỏi bị hư hại thêm hay để giảm bớt hư hại.

Khi bồi thường bảo hiểm không những bồi thường giá trị thiệt hại vật chất của tổn thất riêng mà còn bồi thường cho cả chi phí tổn thất riêng.

Lưu ý:

- Bảo hiểm chỉ có trách nhiệm với hàng hóa, không có trách nhiệm với bao bì trừ trường hợp có mua bảo hiểm cho cả bao bì do nếu không có bao bì thì không bán được hàng.

- Chi phí tổn thất riêng được tính độc lập với giá trị tổn thất riêng. Không được cộng chi phí tổn thất riêng với giá trị tổn thất riêng để đạt mức miễn thường.

c) VD: Một con tàu chuyên chở hàng gạo bao, trong chuyển hành trình do sơ suất của thủy thủ làm cháy 1 số bao gạo trên tàu (tổn thất riêng) làm cho hàng bị cháy đen 20%. Để dập tắt đám cháy, thuyền trưởng đã ra lệnh cho các thủy thủ dung bình chữa cháy dập tắt đám cháy, chi phí bồi dưỡng cho công tác chữa cháy là 5000\$ (chi phí tổn thất riêng).

Câu 33: Tổn thất chung? Cho ví dụ?

Là sự hy sinh quyền lợi của một số ít (chủ hàng, tàu) do hành động tổn thất chung gây ra nhằm cứu vãn an toàn cho tất cả quyền lợi chung trên hành trình đó gồm các chủ hàng, tàu và cước phí.

-VD: Một con tàu chuyên chở hàng gạo bao. Trong hành trình phát hiện lô hàng gạo bao bị cháy, thuyền trưởng ra lệnh phá vách ngăn tàu để đưa vôi rỗng vào chữa cháy, Dự tính sửa chữa hết 5000\$. Khi chữa cháy làm ướt, hỏng hàng gạo bao là 30.000\$, chi phí bồi dưỡng cho công tác chữa cháy là 5000\$.

Câu 34: Nêu các nguyên tắc xác định tổn thất chung?

- Phải có nguy cơ đe dọa thật sự cho toàn bộ hành trình, sự hy sinh phải trong điều kiện bất thường.

- Phải là hành động hy sinh tự nguyện cố ý có dụng ý của con người trên tàu.

- Sự hy sinh tài sản và các chi phí bỏ ra phải hợp lý.

- Vì an toàn chung của các quyền lợi trên tàu.

Câu 35: Thế nào là chi phí tổn thất chung? Chi phí tại bến lánh nạn?

- Chi phí tổn thất chung: Là những chi phí phát sinh do hậu quả của hành động tổn thất chung bao gồm: chi phí tiền công trả cho người có hành động tổn thất chung, chi phí tại bến lánh nạn, chi phí sửa chữa tàu tạm thời nhằm đảm bảo an toàn chung cho cả hành trình và có thể cả chi phí cứu nạn.

- Chi phí tại bến lánh nạn: là chi phí phát sinh tại bến gần nhất mà sau khi tàu gặp nạn buộc phải ghé vào đó để sửa chữa và khắc phục tạm thời.

Câu 36: Chi phí cứu nạn? cho ví dụ?

a) Chi phí cứu nạn: Là tiền công trả cho người cứu nạn đã bỏ ra công sức, vật tư kỹ thuật và bằng mọi biện pháp cần thiết để cứu tài sản đang bị đe dọa tổn thất khỏi bị thiệt hại còn gọi là khoản tiền thưởng của người được cứu thoát nạn cho người cứu nạn. Số tiền này lớn hay nhỏ phụ thuộc vào các yếu tố sau:

- Mức độ nguy hiểm đe dọa cho tài sản.
- Mức độ khó khăn nguy hiểm cho người cứu nạn.
- Phương tiện kỹ thuật và trình độ chuyên môn của người cứu nạn.
- Giá trị tài sản cứu được theo nguyên tắc không cứu không trả (No cure – No pay).

* Có hai loại cứu nạn tự nguyện và theo hợp đồng:

- Cứu nạn tự nguyện là hành động cứu nạn khi nghe được tín hiệu cấp cứu (SOS). Nhìn chung chi phí này đều được coi là chi phí tổn thất chung.
- Cứu nạn theo hợp đồng thường xảy ra trong trường hợp tàu và hàng đã bị nạn thực sự rồi mới tìm biện pháp khắc phục. Việc xét chi phí này có phải là tổn thất chung hay không phụ thuộc vào cách thức tiến hành công tác cứu nạn.

b) Ví dụ: trong chuyến hành trình 1 con tàu chuyên chở hàng gạo bao bị cháy, thuyền trưởng ra lệnh dập tắt đám cháy, chi phí bồi dưỡng cho các thuyền viên trong công tác chữa cháy là 5000\$(chi phí cứu nạn).

Câu 37: Trình bày nội dung đk bảo hiểm FPA- ICC 1/1/1963?

Điều kiện bảo hiểm miễn tổn thất riêng: FPA (Free from particular Average)

Chịu trách nhiệm bồi thường cho các tổn thất và chi phí sau:

- Tổn thất toàn bộ vì thiên tai, tai nạn bất ngờ ngoài biển.
- Dỡ hàng ở cảng lánh nạn với điều kiện là tổn thất riêng.
- Tổn thất bộ phận vì thiên tai, tai nạn bất ngờ và dỡ hàng tại cảng lánh nạn gây ra bởi một trong bốn rủi ro chính.
- Mất nguyên kiện hàng trong khi xếp dỡ, chuyển tải.
- Chi phí đóng góp tổn thất chung.
- Chi phí cứu nạn cho bản thân lô hàng đó.
- Chi phí tại cảng lánh nạn hay bến ghé bao gồm chi phí xếp dỡ, lưu kho và gửi tiếp hàng về cảng đích nếu là tổn thất riêng.
- Chi phí đề phòng hạn chế tổn thất khi tổn thất đã xảy ra.
- Chi phí tố tụng, khiếu nại và chi phí giám định do rủi ro được bảo hiểm.

Khi xét bồi thường cần lưu ý:

- + Trách nhiệm chứng minh tổn thất do rủi ro được bảo hiểm là của người được bảo hiểm.
- + Không đề cập tới mức miễn thường.
- + Có thể mua kèm một số rủi ro thường

Câu 38: So sánh với các đk khác của ICC 1963, phí bảo hiểm của đk FPA cao hay thấp? tại sao?

Trong các đk bảo hiểm cơ bản theo ICC 1963 thì phí bảo hiểm của đk FPA là thấp nhất so với phí bảo hiểm của đk WA và AR . Vì đk FPA chỉ chịu trách nhiệm bồi thường cho các tổn thất và chi phí sau:

- Tổn thất toàn bộ vì thiên tai, tai nạn bất ngờ ngoài biển.
 - Dỡ hàng ở cảng lánh nạn với điều kiện là tổn thất riêng.
 - Tổn thất bộ phận vì thiên tai, tai nạn bất ngờ và dỡ hàng tại cảng lánh nạn gây ra bởi một trong bốn rủi ro chính.
 - Mất nguyên kiện hàng trong khi xếp dỡ, chuyển tải.
 - Chi phí đóng góp tổn thất chung.
 - Chi phí cứu nạn cho bản thân lô hàng đó.
 - Chi phí tại cảng lánh nạn hay bến ghé bao gồm chi phí xếp dỡ, lưu kho và gửi tiếp hàng về cảng đích nếu là tổn thất riêng.
 - Chi phí đề phòng hạn chế tổn thất khi tổn thất đã xảy ra.
 - Chi phí tố tụng, khiếu nại và chi phí giám định do rủi ro được bảo hiểm.
- *Điều kiện WA còn mở rộng thêm với tổn thất bộ phận vì thêm tai nạn bất ngờ gây ra ko giới hạn ở 4 rủi ro chính và khi dỡ hàng ở cảng lánh nạn, có thể mua kèm rủi ro phụ.
- * Điều kiện AR mở rộng bảo hiểm thêm cho các rủi ro phụ.

Câu 39: Trình bày nội dung đk bảo hiểm WA-ICC1963?

Chịu trách nhiệm bồi thường cho các tổn thất và chi phí sau:

- Tổn thất toàn bộ vì thiên tai, tai nạn bất ngờ ngoài biển.
 - Dỡ hàng ở cảng lánh nạn với điều kiện là tổn thất riêng.
 - Tổn thất bộ phận vì thiên tai, tai nạn bất ngờ không giới hạn ở 4 rủi ro chính và khi dỡ hàng tại cảng lánh nạn .
 - Mất nguyên kiện hàng trong khi xếp dỡ, chuyển tải.
 - Chi phí đóng góp tổn thất chung.
 - Chi phí cứu nạn cho bản thân lô hàng đó.
 - Chi phí tại cảng lánh nạn hay bến ghé bao gồm chi phí xếp dỡ, lưu kho và gửi tiếp hàng về cảng đích nếu là tổn thất riêng.
 - Chi phí đề phòng hạn chế tổn thất khi tổn thất đã xảy ra.
 - Chi phí tố tụng, khiếu nại và chi phí giám định do rủi ro được bảo hiểm.
- *Ngoài ra có thể mua kèm các rủi ro phụ. Người được bảo hiểm phải chứng minh tổn thất. Khi bồi thường có đề cập tới mức miễn đền và giải quyết theo nguyên tắc sau:
- Không áp dụng mức miễn đền do 4 rủi ro chính, chiến tranh, đình công và các rủi ro phụ do con người gây ra như cong méo, bẹp vỡ...
 - Không cộng các chi phí để đạt mức miễn đền, chỉ tính tổn thất thực tế.
 - Được tính các tổn thất liên tiếp xảy ra để đạt mức miễn đền.
 - Mỗi sà lan, thùng hàng được coi là một đơn vị để tính mức miễn đền.
 - Người được bảo hiểm có quyền chọn cách tính mức miễn đền có lợi để được bồi thường nhiều hơn.

Câu 40: So với các đk khác của ICC 1963, phí bảo hiểm của đk WA cao hay thấp?

Trong các đk BH cơ bản của ICC 1963 thì phí bảo hiểm của đk WA ở mức trung bình.

* Phí bảo hiểm của đk WA cao hơn đk FPA vì ngoài những tổn thất và chi phí FPA chịu trách nhiệm bồi thường như:

- Tổn thất toàn bộ vì thiên tai, tai nạn bất ngờ ngoài biển.
- Dỡ hàng ở cảng lánh nạn với điều kiện là tổn thất riêng.
- Tổn thất bộ phận vì thiên tai, tai nạn bất ngờ và dỡ hàng tại cảng lánh nạn gây ra bởi 1 trong 4 rủi ro chính.
- Mất nguyên kiện hàng trong khi xếp dỡ, chuyển tải.
- Chi phí đóng góp tổn thất chung.
- Chi phí cứu nạn cho bản thân lô hàng đó.
- Chi phí tại cảng lánh nạn hay bến ghé bao gồm chi phí xếp dỡ, lưu kho và gửi tiếp hàng về cảng đích nếu là tổn thất riêng.
- Chi phí đề phòng hạn chế tổn thất khi tổn thất đã xảy ra.
- Chi phí tố tụng, khiếu nại và chi phí giám định do rủi ro được bảo hiểm.

Thì đk WA còn mở rộng thêm với tổn thất bộ phận vì thiên tai, tai nạn bất ngờ gây ra không giới hạn ở rủi ro chính và khi dỡ hàng ở cảng lánh nạn. Có thể mua kèm rủi ro phụ.

*Phí BH của đk WA thấp hơn phí BA của đk AR vì ngoài nh tổn thất và chi phí WA phải chịu trách nhiệm bồi thường thì đk AR còn mở rộng thêm cho tất cả các rủi ro phụ.

Câu 41: Trình bày nội dung, đk bảo hiểm AR – ICC 1963?

Chịu trách nhiệm bồi thường cho các tổn thất và chi phí sau:

- Tổn thất toàn bộ vì thiên tai, tai nạn bất ngờ ngoài biển.
- Dỡ hàng ở cảng lánh nạn với điều kiện là tổn thất riêng.
- Tổn thất bộ phận vì thiên tai, tai nạn bất ngờ không giới hạn ở 4 rủi ro chính và khi dỡ hàng tại cảng lánh nạn
- Mất nguyên kiện hàng trong khi xếp dỡ, chuyển tải.
- Chi phí đóng góp tổn thất chung.
- Chi phí cứu nạn cho bản thân lô hàng đó.
- Chi phí tại cảng lánh nạn hay bến ghé bao gồm chi phí xếp dỡ, lưu kho và gửi tiếp hàng về cảng đích nếu là tổn thất riêng.
- Chi phí đề phòng hạn chế tổn thất khi tổn thất đã xảy ra.
- Chi phí tố tụng, khiếu nại và chi phí giám định do rủi ro được bảo hiểm.

Ngoài ra còn mở rộng bảo hiểm thêm cho tất cả các rủi ro phụ. Không đề cập tới mức miễn thường, trách nhiệm chứng minh tổn thất là của người bảo hiểm.

Câu 42: So với các đk khác của ICC 1963, phí bảo hiểm của đk AR cao hay thấp? Tại sao?

Trong các đk BH cơ bản của ICC 1963 thì phí BH của đk AR ở mức cao nhất. Vì ngoài nh tổn thất và chi phí của đk FPA và WA phải chịu trách nhiệm bồi thường như:

- Tổn thất toàn bộ vì thiên tai, tai nạn bất ngờ ngoài biển.

- Dỡ hàng ở cảng lánh nạn với điều kiện là tổn thất riêng.
 - Tổn thất bộ phận vì thiên tai, tai nạn bất ngờ không giới hạn ở 4 rủi ro chính và khi dỡ hàng tại cảng lánh nạn
 - .- Mất nguyên kiện hàng trong khi xếp dỡ, chuyển tải.
 - Chi phí đóng góp tổn thất chung.
 - Chi phí cứu nạn cho bản thân lô hàng đó.
 - Chi phí tại cảng lánh nạn hay bến ghé bao gồm chi phí xếp dỡ, lưu kho và gửi tiếp hàng về cảng đích nếu là tổn thất riêng.
 - Chi phí đề phòng hạn chế tổn thất khi tổn thất đã xảy ra.
 - Chi phí tố tụng, khiếu nại và chi phí giám định do rủi ro được bảo hiểm.
- Ngoài ra còn mở rộng bảo hiểm thêm cho tất cả các rủi ro phụ. Không đề cập tới mức miễn thường, trách nhiệm chứng minh tổn thất là của người bảo hiểm.

Câu 43: Trình bày nội dung điều kiện bảo hiểm C- ICC 1/1/1982?

Chịu trách nhiệm về tổn thất về hàng hóa gây ra bởi:

- Cháy hoặc nổ
- Tàu hoặc xà lan bị mắc cạn, chìm đắm hặc lật úp
- Phương tiện vận chuyển trên bộ bị lật đổ hay trật bánh
- Đâm va vào bất kỳ vật thể gì trừ nước
- Dỡ hàng tại cảng có nguy hiểm, cảng lánh nạn.
- Ném hàng xuống biển.
- Hy sinh tổn thất chung và chi phí cứu nạn.
- Hàng hóa đc bảo hiểm bị mất do tàu hoặc phương tiện chở hàng bị mất tích.

Câu 44: So với các đk khác của ICC 1982, phí bảo hiểm của đk C cao hay thấp? tại sao?

Trong các đk BH cơ bản theo ICC 1982, phí BH của đk C là thấp nhất so với phí bảo hiểm của đk B và A.

*Vì đk C chỉ chịu trách nhiệm về tổn thất về hàng hóa gây ra bởi:

- Cháy hoặc nổ
- Tàu hoặc xà lan bị mắc cạn, chìm đắm hặc lật úp
- Phương tiện vận chuyển trên bộ bị lật đổ hay trật bánh
- Đâm va vào bất kỳ vật thể gì trừ nước
- Dỡ hàng tại cảng có nguy hiểm, cảng lánh nạn.
- Ném hàng xuống biển.
- Hy sinh tổn thất chung và chi phí cứu nạn.
- Hàng hóa đc bảo hiểm bị mất do tàu hoặc phương tiện chở hàng bị mất tích.

*Đk B còn mở rộng thêm cho các tổn thất về hàng hóa gây ra bởi:

- Mất nguyên kiện do rơi khỏi tàu hoặc trong khi xếp dỡ hay chuyển tải.
- Nước biển, sông hồ trên hành trình xâm nhập vào phương tiện chuyên chở.
- Các thiên tai khác như động đất, núi lửa, sét đánh.

*Đk A chịu trách nhiệm về mọi rủi ro, tổn thất xảy ra cho đối tượng bảo hiểm với 7 loại trừ chung và 3 loại trừ riêng.

Câu 45: Trình bày nội dung đk bảo hiểm B – ICC 1982?

Chịu trách nhiệm về những tổn thất cho hàng hóa gây ra bởi:

- Cháy hoặc nổ
- Tàu hoặc xà aln bị mắc cạn, chìm đắm hặc lật úp
- Phương tiện vận chuyển trên bộ bị lật đổ hay trật bánh
- Đâm va vào bất kỳ vật thể gì trừ nước
- Dỡ hàng tại cảng có nguy hiểm, cảng lánh nạn.
- Mất nguyên kiện do rơi khỏi tàu hoặc trong khi xếp dỡ hay chuyển tải.
- Ném hàng xuống biển, nước cuốn trôi.
- Nước biển, sông hồ trên hành trình xâm nhập vào phương tiện chuyên chở.
- Hy sinh tổn thất chung và chi phí cứu nạn.
- Các thiên tai khác như động đất, núi lửa, sét đánh.

Câu 46: So với các đk khác của ICC 1982, phí bảo hiểm đk B cao hay thấp? tại sao?

Trong các đk cơ bản theo ICC -1982 thì phí bảo hiểm theo đk B ở mức trung bình.

*Phí bảo hiểm của đk B cao hơn phí bảo hiểm của đk C vì ngoài nh tổn thất về hàng hóa mà đk C chịu trách nhiệm như:

- Cháy hoặc nổ
- Tàu hoặc xà lan bị mắc cạn, chìm đắm hặc lật úp
- Phương tiện vận chuyển trên bộ bị lật đổ hay trật bánh
- Đâm va vào bất kỳ vật thể gì trừ nước
- Dỡ hàng tại cảng có nguy hiểm, cảng lánh nạn.
- Ném hàng xuống biển.
- Hy sinh tổn thất chung và chi phí cứu nạn.
- Hàng hóa đc bảo hiểm bị mất do tàu hoặc phương tiện chở hàng bị mất tích.

Thì đk B còn chịu trách nhiệm cho các tổn thất về hàng hóa gây ra bởi:

- Mất nguyên kiện do rơi khỏi tàu hoặc trong khi xếp dỡ hay chuyển tải.
- Nước biển, sông hồ trên hành trình xâm nhập vào phương tiện chuyên chở.
- Các thiên tai khác như động đất, núi lửa, sét đánh.

* Phí bảo hiểm của đk B thấp hơn phí bảo hiểm của đk A vì ngoài nh loại trừ chung còn loại trừ thêm 2 đk:

- Thời tiết xấu.
- Rủi ro phụ.

Câu 47: Trình bày nội dung đk bảo hiểm A – ICC 1982?

Chịu trách nhiệm về mọi rủi ro, tổn thất xảy ra cho đối tượng bảo hiểm với điều kiện:

* Loại trừ chung gồm:

- Do hành vi cố ý của người được bảo hiểm
- Do hao hụt tự nhiên, hao hụt thương mại, hao hụt thông thường.
- Do bao bì không thích hợp với hàng hóa và phương thức vận chuyển.
- Do chậm trễ hành trình ngay cả sự chậm trễ đó do rủi ro được bảo hiểm gây ra.
- Do bất lực tài chính của chủ tàu.

- Do vũ khí, vụ nổ hạt nhân.
- Do tổn thất bên trong, tổn thất nội ti của hàng hóa.
- * Loại trừ riêng bao gồm:
 - Do tàu không đủ khả năng đi biển, không thích hợp để vận chuyển hàng hóa đó.
 - Do chiến tranh, đình công.

Câu 48: So với các đk khác của ICC 1982, phí bảo hiểm của đk A cao hay thấp? tại sao?

Trong các đk cơ bản theo ICC 1982 thì phí bảo hiểm của đk A là cao nhất, vì đk A chịu trách nhiệm về mọi rủi ro, tổn thất xảy ra cho đối tượng bảo hiểm với đk:

- * Loại trừ chung gồm:
 - Do hành vi cố ý của người được bảo hiểm
 - Do hao hụt tự nhiên, hao hụt thương mại, hao hụt thông thường.
 - Do bao bì không thích hợp với hàng hóa và phương thức vận chuyển.
 - Do chậm trễ hành trình ngay cả sự chậm trễ đó do rủi ro được bảo hiểm gây ra.
 - Do bất lực tài chính của chủ tàu.
 - Do vũ khí, vụ nổ hạt nhân.
- * Loại trừ riêng bao gồm:
 - Do tàu không đủ khả năng đi biển, không thích hợp để vận chuyển hàng hóa đó.
 - Do chiến tranh, đình công.

Câu 52: Khái niệm, nội dung của hợp đồng bảo hiểm hàng hóa XNK đường biển?

- * Khái niệm:

Hợp đồng bảo hiểm hàng hóa XNK là hợp đồng bảo hiểm mà đối tượng bảo hiểm là hàng hóa XNK, trong đó quy định rõ nghĩa vụ và quyền lợi của hai bên.
- * Nội dung của hợp đồng bao gồm:
 - Tên, địa chỉ, điện thoại, điện tín và số hiệu tài khoản ở ngân hàng nếu có của cả hai bên.
 - Đối tượng bảo hiểm: Là hàng hóa bao gồm tên hàng, ký mã hiệu, số lượng, số tiền bảo hiểm hay giá trị bảo hiểm.
 - Tàu chuyên chở: Gồm tên tàu, ngày khởi hành, cảng đi, cảng đến, cảng chuyển tải.
 - Điều kiện bảo hiểm và các rủi ro mua kèm nếu có.
 - Tỷ lệ phí bảo hiểm, phí bảo hiểm.
 - Người và nơi nhận hồ sơ khiếu nại, thanh toán bồi thường.

Ngoài ra trong hợp đồng còn ghi các điều khoản về quyền hạn và trách nhiệm của các bên.

Câu 53: Những đk cơ bản của hợp đồng bảo hiểm bao?

- Điều kiện về con tàu được thuê để chuyên chở hàng hóa: phải là tàu có cấp hạng cao và tuổi tàu thấp. (tàu chuyên không quá 15 tuổi, tàu chợ không quá 30 tuổi).
- Điều kiện khai báo về hàng hóa trong từng chuyến: Gồm tên hàng, số lượng, trị giá, cảng đi, cảng đến, cảng chuyển tải. Trên cơ sở đó người bảo hiểm có thể tính giá trị bảo hiểm và phí bảo hiểm cho lô hàng.

Giá trị bảo hiểm = giá CIF của lô hàng = C and F/ 1-R

Hoặc GTBH = (100% + 10%) CIF

Người bảo hiểm không chịu trách nhiệm nếu người được bảo hiểm khai báo quá chậm trễ trừ trường hợp sự chậm trễ này do nguyên nhân khách quan ngoài phạm vi giải quyết của người được bảo hiểm nhưng không được chậm quá ngày tàu bắt đầu dỡ hàng.

- Điều kiện về quan hệ trên tinh thần thiện chí: không tham gia bảo hiểm tại hãng khác trong thời hạn hiệu lực của hợp đồng và đóng phí bảo hiểm đầy đủ theo quy định của hợp đồng.

Câu 54: Tại sao phải có đk tàu đc phép thuê trong hợp đồng bảo hiểm bao?

-Hợp đồng bảo hiểm bao: đối với chủ hàng tham gia bảo hiểm chỉ kí kết với 1 hãng bảo hiểm thôi

-Đối với tàu: phải là tàu cấp hạng cao.

Câu 55: Phí bảo hiểm hàng hóa phụ thuộc vào nh yếu tố nào? Tại sao?

Phí bảo hiểm cho hàng hóa được xác định trên cơ sở tỷ lệ phí và số tiền bảo hiểm.

$I = CIF \times R$

Hoặc $I = (CIF + 10\% CIF) \times R$

Trong đó: R là tỷ lệ phí bảo hiểm (gồm tỷ lệ phí cơ bản và phụ phí) phụ thuộc vào các yếu tố sau:

- Loại hàng, bao bì đóng gói.
- Con tàu chuyên chở: Thuộc tính, cấp hạng, tuổi tàu.
- Quãng đường chuyên chở: Tình hình thiên tai, tai nạn bất ngờ.
- Điều kiện bảo hiểm.

Ngoài ra còn phụ thuộc vào chi phí tái bảo hiểm, chi phí đề phòng hạn chế tổn thất và tình hình tổn thất qua các năm của loại hàng và chủ hàng tham gia bảo hiểm.

Tỉ lệ phí bảo hiểm phụ thuộc vào loại hàng, bao bì đóng gói.....

Câu 56: Thời hạn hiệu lực của hợp đồng hàng hóa XNK?

Trách nhiệm của người bảo hiểm có hiệu lực từ khi hàng rời kho chứa hàng tại địa điểm ghi trong hợp đồng bảo hiểm để bắt đầu vận chuyển cho tới khi hàng đến kho của người nhận có thể là:

- Kho đã ghi trong hợp đồng bảo hiểm.
- Bất kỳ một kho nào khác mà người nhận sử dụng kể cả kho mà hàng được gửi nhằm tới.
- Hết hạn 60 ngày sau khi hoàn thành việc dỡ hàng tại cảng dỡ hàng cuối cùng ghi trên hợp đồng bảo hiểm.

Về thời gian không được chậm trễ một cách bất hợp lý như do đi chệch hướng, thay đổi hành trình, buộc phải dỡ hàng ở dọc đường. Nếu chậm trễ phải báo ngay cho bảo hiểm.

Về phương tiện chuyên chở phải thông dụng phù hợp với hàng và luật lệ tập quán quốc tế.

Câu 57: Những chứng từ cần cung cấp cho công tác giám định hàng hóa bị tổn thất?

Khi hàng hóa bị tổn thất chủ hàng phải lập hồ sơ yêu cầu giám định gửi cho bảo hiểm gồm các chứng từ sau:

- Đơn yêu cầu giám định nói rõ những nghi vấn, tình trạng hàng bị tổn thất, nguyên nhân xảy ra, địa điểm và ngày giờ giám định.
- Vận đơn đường biển.
- Đơn bảo hiểm.
- Hóa đơn mua hàng.
- Giấy chứng nhận phẩm chất hoặc bảng kê chi tiết hàng hóa.
- Giấy chứng nhận đóng gói và kiểm đếm hàng hóa.
- Biên bản kết toán hàng với tàu.
- Giấy chứng nhận hàng hư hỏng đồ vỡ.
- Báo cáo hải sự và trích yếu nhật ký hàng hải.
- Thư khiếu nại người thứ ba có lỗi gây tổn thất cho hàng hóa.

Câu 58: Các phương pháp giám định hàng hóa bị tổn thất?

- Phương pháp cảm quan: là phương pháp giám định mức độ tổn thất bằng các giác quan con người. Là phương pháp đơn giản đòi hỏi cán bộ giám định có kinh nghiệm lành nghề,
- Phương pháp điều tra chọn mẫu: Là phương pháp áp dụng toán xác suất thống kê, lấy ra một số ít hàng hóa có tính chất điển hình để xác định mức độ tổn thất và kết luận đánh giá chung cho cả lô hàng.
- Phương pháp đo lường tính toán: Là phương pháp dùng máy móc, trang thiết bị đo lường để kiểm tra, khối lượng và chất lượng của hàng hóa. Phương pháp này đảm bảo chính xác nhưng mất thời gian, công sức và tốn kém.

Câu 59: Tổ chức giám định hàng hóa bị tổn thất?

Căn cứ vào hồ sơ yêu cầu giám định, người bảo hiểm dựa vào 3 yếu tố: Hàng bị tổn thất đã tham gia bảo hiểm, thời hạn bảo hiểm con hiệu lực và tổn thất có thể do rủi ro được bảo hiểm gây ra để quyết định tổ chức công tác giám định.

Trình tự các bước tổ chức được tiến hành như sau:

- Xác định địa điểm và thời gian giám định.
- Xác định phương pháp giám định cho phù hợp
- Cử hoặc mời giám định viên tham gia.
- Mời các bên liên quan tham gia chứng kiến (chủ hàng, chủ tàu, cảng).

Khi tiến hành giám định cần thực hiện các bước sau:

- Kiểm tra bao bì hàng hóa: Ký mã hiệu, chất lượng bao bì, cách đóng gói, các dấu vết cạy phá, lây bẩn.
- Kiểm tra hàng hóa: Cách xếp sắp, chèn lót hàng trong hầm tàu, trong bao bì, tính chất của hàng hóa, mô tả dấu vết hiện tượng hư hại bên ngoài như bị ướt, mốc, mối mọt, vỡ, mất màu ...
- Xác định mức độ và phân loại tổn thất cùng các chi phí hạn chế tổn thất liên quan (cứu vớt, chỉnh lý, tu sửa, đóng gói lại...)

- Xác định nguyên nhân tổn thất.
- Lập biên bản giám định ghi kết quả giám định và các nhân chứng, người đối tịch cùng giám sát.

Câu 60: Những chứng từ trong bộ hồ sơ yêu cầu bồi thường hàng hóa bị tổn thất?

Muốn được bồi thường hàng hóa được bảo hiểm bị tổn thất chủ hàng phải làm hồ sơ yêu cầu bồi thường gồm các chứng từ như trong hồ sơ yêu cầu giám định còn kèm thêm biên bản giám định và các tài liệu liên quan cần thiết khác nếu có.

Câu 61: Nội dung đk bảo hiểm thân tàu TLO?

Điều kiện bảo hiểm tổn thất toàn bộ: TLO (Total Loss Only)

Người bảo hiểm chịu trách nhiệm bồi thường :

- Tổn thất toàn bộ gồm thực tế và ước tính do thiên tai hay tai nạn bất ngờ gây ra.
- Chi phí cứu nạn.

Câu 62: Nội dung đk bảo hiểm thân tàu FOD?

- Điều kiện bảo hiểm loại trừ tuyệt đối tổn thất bộ phận thân tàu: FOD (free of damage).
- Tổn thất toàn bộ gồm thực tế và ước tính do thiên tai hay tai nạn bất ngờ gây ra.
- Chi phí cứu nạn.
- Chi phí tố tụng, đề phòng và hạn chế tổn thất với điều kiện chi phí này phát sinh do rủi ro được bảo hiểm gây ra.
- Chi phí trách nhiệm đâm va mà chủ tàu được bảo hiểm phải gánh chịu do tàu mình đâm va phải và có lỗi.
- Các chi phí đóng góp cho tổn thất chung mà chủ tàu phải bỏ ra. Những tài sản của tàu hy sinh trong tổn thất chung không thuộc trách nhiệm của điều kiện bảo hiểm FOD trừ trường hợp tàu chạy không tải.

Câu 63: Nội dung đk bảo hiểm thân tàu FPA?

- Điều kiện bảo hiểm loại trừ tổn thất riêng về thân tàu: FPA (Free From particular average)
- Tổn thất toàn bộ gồm thực tế và ước tính do thiên tai hay tai nạn bất ngờ gây ra.
- Chi phí cứu nạn.
- Chi phí tố tụng, đề phòng và hạn chế tổn thất với điều kiện chi phí này phát sinh do rủi ro được bảo hiểm gây ra.
- Chi phí trách nhiệm đâm va mà chủ tàu được bảo hiểm phải gánh chịu do tàu mình đâm va phải và có lỗi.
- Các chi phí đóng góp cho tổn thất chung mà chủ tàu phải bỏ ra. Những tài sản của tàu hy sinh trong tổn thất chung không thuộc trách nhiệm của điều kiện bảo hiểm FOD trừ trường hợp tàu chạy không tải.
- Tổn thất bộ phận của tàu do hành động tổn thất chung chỉ hạn chế ở những bộ phận dễ tháo dỡ, hư hỏng mất mát do hành động TTC như neo, máy móc, nồi hơi phụ, tời, dây, các phụ tùng...

- Tồn thất riêng, tồn thất bộ phận của tàu xảy ra khi tàu đang làm công tác cứu hỏa hay đâm va với tàu khác trong khi cứu nạn.

Câu 64: Nội dung đk bảo hiểm thân tàu AR?

Điều kiện bảo hiểm mọi rủi ro: AR (All Risks) hoặc ITC (Institute Time Clause).

- Tồn thất toàn bộ gồm thực tế và ước tính do thiên tai hay tai nạn bất ngờ gây ra.
- Chi phí cứu nạn.
- Chi phí tổ tụng, đề phòng và hạn chế tổn thất với điều kiện chi phí này phát sinh do rủi ro được bảo hiểm gây ra.
- Chi phí trách nhiệm đâm va mà chủ tàu được bảo hiểm phải gánh chịu do tàu mình đâm va phải và có lỗi.
- Các chi phí đóng góp cho tổn thất chung mà chủ tàu phải bỏ ra. Những tài sản của tàu hy sinh trong tổn thất chung không thuộc trách nhiệm của điều kiện bảo hiểm FOD trừ trường hợp tàu chạy không tải.
- Tồn thất bộ phận của tàu do hành động tổn thất chung chỉ hạn chế ở những bộ phận dễ tháo dỡ, hư hỏng mất mát do hành động TTC như neo, máy móc, nồi hơi phụ, tời, dây, các phụ tùng...
- Tồn thất riêng, tồn thất bộ phận của tàu xảy ra khi tàu đang làm công tác cứu hỏa hay đâm va với tàu khác trong khi cứu nạn.
- Tồn thất bộ phận của tàu do hành động TTC không bị hạn chế ở bộ phận nào
- Tồn thất riêng, tồn thất bộ phận của tàu vì bất kỳ rủi ro do thiên tai hay tai nạn bất ngờ nào gây ra.

Câu 65: Nội dung đk bảo hiểm chiến tranh than tàu?

Bảo hiểm những rủi ro sau:

- Tàu bị chiếm đoạt, cầm chế, bắt giữ, giam hãm.
- Hậu quả của nội chiến, cánh mạng...
- Sự nổ của các loại vũ khí chiến tranh.
- Những hành động phá hoại... mang tính thù địch cố ý gây ra.

Loại trừ các rủi ro sau:

- Mọi vụ nổ của phản ứng tổng hợp, hạt nhân.
- Chiến tranh trên diện rộng với sự tham gia của nhiều cường quốc.
- Tàu bị chính phủ của nước người sở hữu hoặc nước đăng ký tàu chiếm giữ, cầm chế hoặc tịch thu vì lệnh đó là bất khả xâm phạm.
- Tàu bị trưng thu, trưng dụng vào mục đích quân sự theo lệnh của chính quyền.
- Tàu bị giữ, cầm chế hoặc giam hãm theo luật kiểm dịch hoặc do vi phạm luật hải quan.

Câu 66: Số tiền bảo hiểm trong bảo hiểm than tàu đc xác định ntn?

Tại sao?

- Số tiền bảo hiểm:

Trong bảo hiểm thân tàu số tiền bảo hiểm tối đa mà chủ tàu được phép mua để bảo vệ cho quyền lợi của mình bao gồm:

- Số tiền bảo hiểm cho chính bản thân con tàu: STBHtàu < GTBH-tàu

- Số tiền bảo hiểm cho cước phí: $STBH_{Cf} < 25\% STBH_{\text{tàu}}$
- Số tiền bảo hiểm cho phí tổn điều hành: $STBH_{\text{ftđh}} < 25\% STBH_{\text{tàu}}$

Câu 67: Khái niệm hợp đồng bảo hiểm thời hạn than tàu?

Là hợp đồng bảo hiểm ký kết cho một con tàu trong một khoảng thời gian nhất định thường từ 3 tháng tới một năm.

Thời hạn hiệu lực của hợp đồng thường bắt đầu từ 24 giờ của ngày ký kết (giờ địa phương hoặc giờ nơi ký hay giờ quốc tế GMT) đến 24 giờ của ngày hết hạn hợp đồng. Khi thời hạn bảo hiểm đã chấm dứt mà tàu vẫn còn trên biển hoặc ở vị trí chưa an toàn, thì thời hạn sẽ được kéo dài cho tới khi tàu tới bến an toàn sớm nhất. Thời hạn kéo dài trên chủ tàu phải khai báo trước và nộp thêm phí.

Câu 68: Khái niệm hợp đồng bảo hiểm chuyển trong bảo hiểm than tàu?

Là hợp đồng bảo hiểm ký kết cho một con tàu “tại và từ” hoặc “từ” cảng này đến một hay nhiều cảng khác.

Hợp đồng “tại và từ” thời hạn hiệu lực được bắt đầu kể từ khi tàu có mặt tại cảng quy định trong tình trạng an toàn với ý đồ thực hiện chuyến hành trình.

Hợp đồng “từ” thời hạn hiệu lực được bắt đầu kể từ khi tàu khởi hành từ cảng quy định để thực hiện chuyến hành trình.

Hợp đồng bảo hiểm chuyển kết thúc sau 24 giờ kể từ khi neo đậu an toàn tại cảng đích.

Hợp đồng này phải được thực hiện trong thời gian hợp lý.

Thời hạn hiệu lực bị chấm dứt kể từ khi tàu đi chệch hướng cho tới khi trở về hướng cũ trừ trường hợp lánh nạn hay cứu nạn.

Nếu tàu được đem bán đi hoặc chuyển chủ quản lý thì thời hạn hiệu lực cũng bị chấm dứt kể từ khi đó. tuy nhiên sẽ được kéo dài đến khi về tới cảng an toàn sớm nhất nếu tàu đang trên biển.

Hợp đồng vẫn có hiệu lực nếu có văn bản yêu cầu của chủ mới khi đó phí bảo hiểm có thể có thay đổi.

Câu 69: Đối tượng bảo hiểm trong hợp đồng bảo hiểm than tàu?

Là bản thân toàn bộ con tàu gồm vỏ, máy, trang thiết bị kể cả các trang thiết bị đặc biệt. Khi kê khai đối tượng cần nêu rõ: Tên tàu, cảng đăng ký, quốc tịch tàu, năm và nơi đóng, cấp tàu, trọng tải hoặc sức kéo tàu.

Ngoài ra mặc dù không cam kết song chủ tàu phải đảm bảo cho tàu mình ba điều kiện ngụ ý sau:

- Tàu phải đủ khả năng đi biển ngay khi thời hạn bảo hiểm có hiệu lực.
- Quốc tịch tàu không đổi trong suốt thời gian bảo hiểm.
- Hành trình của con tàu phải hợp pháp.

Câu 70: Các rủi ro có thể đc bảo hiểm trong bảo hiểm than tàu?

Cho vd?

a) Các rủi ro đư ợc bảo hiểm:

- Nhóm 4 rủi ro chính: Chìm đắm, mắc cạn, đâm va, cháy nổ.
- Nhóm các rủi ro khác: mất tích, thiên tai, sơ suất lỗi lầm man h ết tâm của thủy đ ội, cướp biển.

b) Các rủi ro loại trừ:

- Loại trừ rủi ro riêng về chiến tranh, đình công.
- Loại trừ do lỗi lầm, cố ý của người đ ược bảo hiểm.
- Loại trừ do vi phạm các ng ụ ý bảo đ ảm.

c) Các rủi ro có thể đ ược bảo hiểm: Là các rủi ro về mặt nguyên tắc bảo hiểm không chịu trách nhiệm, muốn đ ược bảo hiểm phải khai báo ngay và tho ả thuận nộp thêm phí bảo hiểm.

- Vi phạm về phạm vi hoạt đ ộng hoặc hành trình của tàu trừ các trường hợp để lánh nạn, cứu nạn hay do hành vi phi pháp của thủy thủ đ ội.

- Vi phạm về kinh doanh khai thác con tàu: chở hàng quá trọng tải...

- Vi phạm về lai d ất tàu.

- Vi phạm về hàng hóa chuyên chở trên tàu (vũ khí, nguy hiểm, buôn lậu, phá bao vây).

*VD

Câu 71: Các quy tắc bồi thường áp dụng trong bảo hiểm thân tàu?

a) Quy tắc bồi thường theo rủi ro đầu tiên:

Số tiền bồi thường không vượt quá số tiền bảo hiểm.

b) Quy tắc áp dụng mức miễn thường: Đ ề ra 3 loại miễn đ ền có khấu trừ.

- Miễn đ ền chung: áp dụng cho tất cả các loại tổn thất khi xét bồi thường, trừ tổn thất toàn bộ và tổn thất bộ phận vì 4 rủi ro chính. Mức này ITC quy đ ịnh bằng 15% STBH. Không đ ược cộng các tổn thất riêng, chung và các chi phí để đạt mức miễn đ ền, chỉ đ ược tính tổn thất riêng, tổn thất bộ phận của hành trình cả đi lẫn về.

- Miễn đ ền tổn thất gây ra do rủi ro phụ, ẩn t ỳ và bất cẩn: Theo ITC mức này là 10% số tổn thất sau khi đã trừ đi mức miễn đ ền chung.

- Miễn đ ền khi tàu vi phạm quy đ ịnh không thông báo tổn thất. Khoản này đ ược quy đ ịnh là 15% trên tổng số tổn thất.

Câu 72: Tổn thất toàn bộ trong bảo hiểm than tàu?

* Tổn thất toàn bộ thực tế: Khi tàu bị hư hỏng nặng không thể khôi phục, chìm đắm, bị tước h ản quyền sở hữu...

* Tổn thất toàn bộ ước tính: Là dạng tổn thất thương mại xảy ra, chưa ở mức độ TTTB thực tế, nhưng khó tránh khỏi, muốn tránh khỏi phải bỏ ra một số tiền chi phí lớn hơn số tiền bảo hiểm của bản thân con tàu hoặc giá trị con tàu sau khi đã đ ược khôi phục t ỳ theo quy đ ịnh.

Lưu ý: Khi đã bồi thường tổn thất toàn bộ (thực tế hay ước tính) thì xác tàu còn lại đ ương nhiên thuộc quyền sở hữu của người bảo hiểm. Trường hợp tàu bị đắm, mắc cạn chủ tàu đã từ bỏ tàu rồi, nếu thấy không có lợi người bảo hiểm cũng có thể từ bỏ tàu để tránh các chi phí trực v ợt di chuyển xác tàu. Theo luật đ ịnh khi đó chủ tàu phải chịu trách nhiệm.

Câu 73: Tổn thất riêng- chi phí sửa chữa tạm thời?

Khi tàu bị tổn thất riêng thường được khắc phục bằng cách bỏ ra chi phí sửa chữa, thay thế, lắp đặt, tái tạo lại các bộ phận đã bị hư hại gọi là chi phí đã sửa chữa.

* Sửa chữa tạm thời: Được tiến hành trong các trường hợp.

- Tại cảng xảy ra tổn thất cần sửa chữa nhưng không có xưởng có điều kiện sửa chữa hoàn chỉnh.

- Tại cảng xảy ra tổn thất có điều kiện sửa chữa nhưng đòi tiền chi phí sửa chữa quá cao.

- Tại cảng lánh nạn người ta tranh thủ sửa chữa tạm thời cho tàu đảm bảo được hành trình.

Các chi phí sửa chữa tạm thời tại cảng lánh nạn sẽ được đưa vào chi phí cứu nạn hoặc chi phí TTC, nếu không tranh thủ sửa chữa tạm thời sau này sẽ không được tính vào TTC, cứu nạn.

Nếu sửa chữa tạm thời nhằm đảm bảo kinh doanh không thuộc trách nhiệm bảo hiểm trừ trường hợp là tàu chợ và tàu khách.

Câu 74: tổn thất riêng – chi phí sửa chữa chính thức?

Khi tàu bị tổn thất riêng thường được khắc phục bằng cách bỏ ra chi phí sửa chữa, thay thế, lắp đặt, tái tạo lại các bộ phận đã bị hư hại gọi là chi phí đã sửa chữa.

*) Chi phí sửa chữa chính thức:

Khi muốn sửa chữa chính thức chủ tàu phải báo kế hoạch sửa chữa cho người bảo hiểm biết về nơi, số ngày và chi phí dự tính phải bỏ ra để sửa chữa. Người bảo hiểm có quyền lựa chọn nơi sửa chữa và thường dùng phương thức đấu thầu để chọn.

- Trong thời gian chờ thầu bảo hiểm chịu 30% một năm số tiền bảo hiểm tính theo ngày chờ thầu trả cho chủ tàu, nếu số tiền này đòi được trong TTC thì không phải trả.

- Bảo hiểm sẽ chịu mọi chi phí điều hành tàu đến nơi sửa chữa và trở về cảng cũ, nếu tại cảng sửa chữa tàu có hàng để trở ngay thì không tính chi phí này cho lượt tàu trở về. Ngoài ra bảo hiểm còn chịu chi phí chạy thử sau khi sửa xong.

- Chi phí lên đà gồm vào, ra và thuê đà. Chủ tàu có thể tranh thủ sửa chữa riêng mà không phải trả tiền thuê đà nếu việc sửa chữa đó không cần thiết trước mắt để tàu đủ khả năng đi biển. Nếu là cần thiết thì trong những ngày cùng tiến hành sửa chữa mỗi bên chịu một nửa, những ngày sửa chữa độc lập bên nào bên đó chịu. Trường hợp ngược lại cũng vận dụng theo quy định trên.

- Các khoản tiền chi phí sửa chữa cho những tổn thất kế tiếp của một con tàu trong một hợp đồng bảo hiểm cho dù lớn hơn số tiền bảo hiểm, người bảo hiểm sẽ chỉ trả nhưng cho một lần sửa chữa không được lớn hơn số tiền bảo hiểm.

- Chi phí cạo hà sơn đáy tàu bảo hiểm không chịu cho dù việc làm này là cần thiết trong và sau khi sửa chữa.

- Đối với các bộ phận phải thay thế mới bảo hiểm không chịu phân hao mòn của bộ phận đó mà được khấu trừ theo tập quán. Những bộ phận mới phải cùng chủng loại, tính năng tác dụng với cái cũ bị hỏng phải thay thế.

- Không áp dụng khấu trừ với các trường hợp mới thay cũ như: neo, thép nát đáy tàu, các bộ phận phải gò uốn, cắt gọt... và các bộ phận khi tàu chạy thử lần đầu tiên.

Câu 75: Tổn thất riêng – hư hỏng chưa sửa chữa?

Là những hư hỏng nhưng chưa ảnh hưởng tới khả năng đi biển của tàu. Chủ tàu chưa sửa chữa ngay để tranh thủ thời gian khai thác tàu.

- Bảo hiểm sẽ bồi thường chi phí dự tính để sửa chữa nhưng sau khi thời hạn hiệu của hợp đồng kết thúc.
- Tàu chưa sửa chữa bị tổn thất toàn bộ, bảo hiểm chỉ bồi thường tổn thất toàn bộ. Trường hợp tàu bị tổn thất toàn bộ do rủi ro không được bảo hiểm thì không được bồi thường cả tổn thất toàn bộ lẫn chi phí chưa sửa chữa.
- Tàu chưa sửa chữa được đem bán đi chỉ được bồi thường phần chi phí dự tính để sửa chữa.

Câu 76: Trách nhiệm và giới hạn trách nhiệm của bảo hiểm thân tàu trong tai nạn đâm va? Tại sao lại có giới hạn trên?

- Trách nhiệm với con tàu được bảo hiểm bị đâm va: Người bảo hiểm chỉ chịu trách nhiệm về tổn thất vật chất của chính con tàu được bảo hiểm .
- Trách nhiệm với con tàu bị tàu được bảo hiểm đâm va: Người bảo hiểm chịu trách nhiệm bồi thường 3/4 thiệt hại theo lỗi của tàu được bảo hiểm không lớn hơn 3/4 số tiền bảo hiểm.

* Tại sao:

Câu 77: Trách nhiệm dân sự của chủ tàu?

a) Trách nhiệm dân sự gây ra bởi bản thân con tàu

- Trách nhiệm đâm va: Gồm 1/4 trách nhiệm đâm va và phần trách nhiệm đâm va vượt quá 3/4 số tiền bảo hiểm thân tàu trong các vụ tổn thất lớn mà bảo hiểm thân tàu không chịu trách nhiệm bồi thường.
- Trách nhiệm dân sự đối với con tàu bị đắm: Gồm các chi phí thấp sáng, đánh dấu, trục vớt, di chuyển, phá hủy xác tàu đắm.
- Trách nhiệm dân sự đối với các vụ ô nhiễm dầu, ô nhiễm môi trường.

b) trách nhiệm đối với con người: Gồm các chi phí ốm đau, thương tật, chết chóc của những người làm công ăn lương, lao động theo hợp đồng thuê mướn của chủ tàu.

c) trách nhiệm đối với hàng hóa:

Trong quá trình vận chuyển hàng hóa, người chuyên chở phải có trách nhiệm bảo quản chăm sóc hàng và vận chuyển tới nơi quy định một cách an toàn.

* Các dạng tổn thất hư hại hàng hóa sau thường là trách nhiệm dân sự của chủ tàu:

- Hàng bị giao thiếu về số lượng.
- Hàng bị hư hại do tàu không đủ khả năng đi biển, do kỹ thuật chất xếp, chèn lót hàng tồi, thông gió kém...
- Bị mất cấp khi hàng còn nằm trong sự bảo quản của tàu.
- Bị hư hỏng do rò rỉ từ hàng khác.

Câu 78: Khái niệm, nguyên tắc hoạt động của hội bảo hiểm P&I?

a) Khái niệm về P and I: (Protection and Indemnity Clubs)

P and I là hội bảo hiểm của các chủ tàu được thành lập để bảo trợ và bồi thường trách nhiệm dân sự cho các chủ tàu.

b) Nguyên tắc hoạt động của hội:

- Nguyên tắc tương hỗ: Thể hiện ở chỗ hội bồi thường không giới hạn trách nhiệm cho các hội viên, không kinh doanh kiếm lời với các hội viên trên cơ sở cân đối thu chi. Các hội viên khi tham gia hội phải tán thành nguyên tắc này.

Tính tương hỗ còn được thể hiện ở sự giúp đỡ của hội đối với các thành viên trong việc giải quyết tranh chấp kiện tụng, cấp bảo lãnh để giải quyết tàu bị bắt giữ, cung cấp thông tin và đào tạo bồi dưỡng cán bộ nghiệp vụ.

- Khi tham gia hội tàu phải tham gia bảo hiểm thân tàu.

- Hợp đồng bảo hiểm có hiệu lực từ 12 giờ trưa ngày 20/2 hàng năm hoặc 12 giờ trưa ngày tham gia đến 12 giờ trưa ngày 20/2 năm kế tiếp.

- Không cho phép chủ tàu cầm cố, chuyển nhượng tàu được bảo hiểm P and I cho người khác nếu không được sự đồng ý của hội

- Hội viên có quyền ra khỏi hội nhưng phải thông báo bằng văn bản cho hội biết trước 30 ngày. Ngược lại hội cũng có quyền đình chỉ không cho hội viên tham gia hội và thông báo cho hội viên trước 7 ngày.

- Hội viên có thể thêm bớt một vài điểm trong quy tắc thể lệ bảo hiểm nếu được hội đồng ý.

Câu 79: Những rủi ro thuộc trách nhiệm bảo hiểm P&I?

* Rủi ro P and I:

- Trách nhiệm về ốm đau, thương tật, chết chóc: Theo luật định chủ tàu phải chịu tất cả các chi phí liên quan. Hội sẽ chịu trách nhiệm bồi thường cho chủ tàu nhưng phải chứng minh bằng văn bản các sự cố trên thuộc trách nhiệm mà hợp đồng thuê mướn lao động đã ký kết trong thời gian hiệu lực.

- Trách nhiệm đâm va: Hội chịu trách nhiệm bồi thường 1/4 trách nhiệm đâm va và phần trách nhiệm đâm va vượt quá 3/4 số tiền bảo hiểm thân tàu trong các vụ tổn thất lớn mà bảo hiểm thân tàu không chịu trách nhiệm bồi thường.

- Trách nhiệm về các vụ ô nhiễm dầu: Gồm các chi phí bao vây, tẩy rửa, tiền phạt, thiệt hại kinh doanh...

- Trách nhiệm đối với xác tàu bị đắm: Gồm các chi phí thấp sáng...

- Tiền phạt của chính quyền, cảng... Do người làm công cho chủ tàu sơ suất vi phạm các trường hợp:

+ Vi phạm luật an toàn lao động.

+ Giao thừa, thiếu hàng hoặc chứng từ hàng hóa bị lập sai sót.

+ Vi phạm thủ tục hải quan, làm ô nhiễm môi trường...

- Chi phí tố tụng và các chi phí đặc biệt khác nhưng phải được hội chấp thuận trước.

- Trách nhiệm đối với hàng hóa chuyên chở: Hội bồi thường cho chủ tàu về trách nhiệm đối với hàng hóa gồm các tổn thất và chi phí sau:

+ Tổn thất, hư hỏng hàng hóa do chủ tàu thiếu mẫn cán làm cho tàu không đủ khả năng đi biển, chủ tàu hoặc người làm thuê cho chủ tàu không làm việc đúng mức trong khi xếp hàng, dịch chuyển, chăm sóc, bảo quản.

+ Hàng bị giao thiếu hay bị mất cắp trong sự bảo quản của chủ tàu.

+ Chi phí bất thường trong việc xếp dỡ xử lý hàng hư hỏng trên dọc đường, chủ tàu đã bỏ ra nhưng không đòi được.

+ Phần phân bổ tổn thất chung cho chủ hàng đóng góp mà chủ tàu không thu được do vi phạm

hợp đồng chuyên chở.

+ Chi phí tổn thất hư hỏng hàng hóa theo vận tải đơn đi suốt đã được hội chấp thuận bảo hiểm. Hội chỉ thanh toán phần trách nhiệm đối với hàng hóa khi chủ tàu đã giải quyết bồi thường cho chủ hàng vì lỗi của mình.

* Rủi ro cước phí, thưởng phạt, biện hộ: hội sẽ bồi thường cho các chi phí mà chủ tàu phải chịu nhưng không thu được, điều này thể hiện nguyên tắc tương hỗ đặc lực của hội.

* Rủi ro đình công và chiến tranh: hội chịu trách nhiệm bồi thường cho chủ tàu những thiệt hại gây ra bởi đình công và chiến tranh.

* Nhóm quốc tế của các hội bảo hiểm P and I

- Sự hình thành nhóm bảo hiểm quốc tế:

Hội bảo hiểm P and I tiến hành bảo hiểm không giới hạn, vì mục đích kinh doanh của các chủ tàu là chính nên các rủi ro trách nhiệm mà hội đảm nhiệm ngày càng nhiều. Với mục đích mở rộng phạm vi trách nhiệm, phân tán bớt rủi ro, một số hội P and I đã hợp nhất nhau lại hình thành nhóm quốc tế của các hội mang tên gọi là "Pool". Như vậy có thể coi nhóm quốc tế này là hội của các hội bảo hiểm p and I.

- Tái bảo hiểm của nhóm: Thực tế cho thấy có những vụ tổn thất rất lớn vượt quá cả khả năng tài chính của cả nhóm quốc tế, do vậy để phân tán rủi ro và thực hiện nguyên tắc bồi thường không giới hạn TNDS nhóm đã thu xếp tái bảo hiểm.

ABOUT

Hỗ trợ ôn tập là một dự án phi lợi nhuận hướng tới cộng đồng.

Với mục đích đem đến kiến thức miễn phí cho tất cả mọi người, chúng tôi sẽ hỗ trợ các bạn tốt nhất trong lĩnh vực giáo dục bằng cách cung cấp cho các bạn tài liệu ôn tập miễn phí, đề cương ôn tập miễn phí.

Các bạn sẽ không cần phải lo về đề cương, về tài liệu, về sách,... Các bạn chỉ việc theo dõi và để lại yêu cầu cho đội nhóm chúng tôi, còn việc tìm kiếm và biên soạn tài liệu đã có chúng tôi lo!!!!

Hiện giờ, chúng tôi đang hỗ trợ về

1. Tài liệu ôn tập tiếng anh FREE.
2. Tài liệu ôn thi đại học FREE
3. Tài liệu ôn thi cấp 3 FREE
4. Đề cương ôn thi chương trình Đại học FREE.
5. Một số tài liệu khác.

Liên hệ và kết nối với chúng tôi:

- ✓ Facebook: facebook.com/HoTroOnTap
- ✓ Fanpage: facebook.com/HoTroOnTapPage
- ✓ Group: facebook.com/groups/HoTroOnTapGroup
- ✓ Website: hotroontap.com