

Chuyên đề thực tập.

Phạm Minh Nguyên- BH43a.

Chương I: LÝ LUẬN CHUNG VỀ BẢO HIỂM XE CƠ GIỚI VÀ TRỰC LỢI BẢO HIỂM XE CƠ GIỚI.

I. THỰC TRẠNG VỀ TÌNH HÌNH XE CƠ GIỚI TẠI VIỆT NAM HIỆN NAY.

Xe cơ giới:

Là tất cả các loại xe tham gia giao thông trên đường bộ bằng động cơ của chính chiếc xe đó, trừ xe đạp máy.

Theo Luật giao thông đường bộ: tại Điều 3, Mục 13, 15.

• Phương tiện giao thông cơ giới đường bộ (sau đây gọi là xe cơ giới) gồm: xe ô tô, máy kéo, xe mô tô hai bánh, xe mô tô ba bánh, xe gắn máy và các loại xe tương tự kể cả xe cơ giới dành cho người tàn tật.

• Xe máy chuyên dùng gồm xe máy thi công, xe máy nông nghiệp, lâm nghiệp có tham gia giao thông đường bộ.

1. Đặc điểm hoạt động của xe cơ giới tại Việt Nam hiện nay.

Trong quá trình hoạt động xe cơ giới có một số đặc điểm sau liên quan đến quá trình bảo hiểm:

- Số lượng đầu xe tham gia giao thông đường bộ ngày càng tăng và có những thời kỳ tăng đột biến làm cho tai nạn có những thời kỳ xảy ra ngày càng nhiều và càng nghiêm trọng. Năm 1995 số lượng ô tô là 340.779 chiếc, xe máy 3.578.156 chiếc nhưng đến năm 2004 (chỉ 10 năm sau) số lượng ô tô đã là 735.000 chiếc và xe máy 12.859.000 chiếc. Vậy chỉ trong 10 năm số lượng ô tô đã tăng 2,2 lần và số lượng xe máy đã tăng 3,6 lần.

- Xe cơ giới có tính động cơ cao, tính việt dã tốt và nó tham gia triệt để vào quá trình vận chuyển vì vậy xác suất rủi ro là rất lớn.

- Xe cơ giới tham gia giao thông đường bộ phụ thuộc rất lớn vào cơ sở hạ tầng, thời tiết khí hậu, địa hình ... Năm 1995 có 112.996 km đường bộ, nhưng chỉ có 19,8% đường rải nhựa và bê tông. Cho đến năm 2004 có 127.678 km, trong đó 38% là đường rải nhựa và bê tông. Hiện nay nước ta có 109 đèo dốc nguy hiểm các loại.

- Xe cơ giới tham gia giao thông đường bộ chịu sự chi phối của một số bộ luật của quốc gia.

Trục lợi bảo hiểm và giải pháp nhằm hạn chế tình hình trục lợi bảo hiểm xe cơ giới tại công ty Pjico.

Chuyên đề thực tập.

Phạm Minh Nguyên- BH43a.

Do những đặc điểm trên có tính đặc thù nên ở tất cả các nước khi đã có bảo hiểm thì bao giờ cũng triển khai nghiệp vụ bảo hiểm xe cơ giới. Và ở Việt Nam thì nghiệp vụ này cũng đã được triển khai phổ biến và rộng rãi.

Để biết cụ thể số lượng xe cơ giới tại Việt Nam hiện nay xem ở bảng sau:

Bảng 1: Số lượng xe cơ giới tham gia giao thông đường bộ tại Việt Nam hiện nay.

Chỉ tiêu Năm	Tổng số ô tô + xe máy		Ô tô		Xe máy	
	Số lượng	Tốc độ tăng (%)	Số lượng	Tốc độ tăng (%)	Số lượng	Tốc độ tăng (%)
1995	3.918.935	17,6	340.779	03,3	3.578.156	19,3
1996	4.494.250	14,7	386.976	13,5	4.208.274	17,6
1997	5.244.978	16,7	417.768	07,9	4.827.210	14,7
1998	5.643.000	07,6	443.000	06,0	5.200.000	07,7
1999	6.051.000	07,2	465.000	04,9	5.586.000	07,4
2000	6.965.562	15,1	486.608	04,6	6.478.954	15,9
2001	8.916.134	28,0	557.092	14,5	8.389.042	29,5
2002	10.880.401	22,0	607.401	09,0	10.273.000	22,4
2003	12.054.000	10,8	675.000	11,1	11.379.000	10,7
2004	13.594.000	12,7	735.000	08,8	12.859.000	13,0

(Nguồn: công ty

Pjico).

2. Tình hình tai nạn giao thông đường bộ tại Việt Nam.

Tai nạn giao thông nói chung và tai nạn giao thông đường bộ nói riêng đang là thách thức đối với tất cả các quốc gia trên thế giới. Hiện nay tai nạn giao thông ở Việt Nam đang gia tăng rất đáng lo ngại và cũng là mối quan tâm hàng đầu của dư luận Xã hội, của Đảng và của Chính Phủ.

Tai nạn giao thông xảy ra thường để lại hậu quả rất nặng nề và hiện nay nó đang là bài toán không có lời giải đối với mạng lưới giao thông ở nước ta. Qua số liệu thống kê cho thấy số vụ tai nạn giao thông ngày một tăng cả về số lượng và quy mô. Đòi hỏi tất cả các ngành các cấp có liên quan phải sớm vào cuộc tìm ra lời giải cho bài toán này vì tai nạn giao thông làm mất đi của cải của xã hội, mất ổn định xã hội, nghiêm trọng hơn là hậu quả của nó để lại.

Số vụ tai nạn giao thông ở nước ta có chiều hướng ngày một tăng cao, năm 1995 xảy ra 15.376 vụ, đến năm 2002 số vụ tai nạn xảy ra đã gấp 1,8 lần số vụ năm 1995 (xảy ra 27.134 vụ). Riêng 2 năm trở lại đây số vụ tai nạn có chiều hướng chững lại do sự đầu tư, nâng cấp cơ sở hạ tầng và ý thức

Trục lợi bảo hiểm và giải pháp nhằm hạn chế tình hình trục lợi bảo hiểm xe cơ giới tại công ty Pjico.

Chuyên đề thực tập.

Phạm Minh Nguyên- BH43a.

chấp hành luật lệ an toàn giao thông của người dân đã được nâng lên đáng kể. Đặc biệt năm 2003 tốc độ tăng tai nạn giao thông mang dấu âm (-28,2%) đây là dấu hiệu đáng mừng cũng do trong năm này các cơ quan chức năng đã có nhiều biện pháp nhằm hạn chế tình hình tai nạn giao thông như: giải toả chỗ lán chiếm lòng đường vỉa hè, hợp chợ trái phép... cho tới những biện pháp mạnh tay như: bắn tốc độ, kiểm tra nồng độ cồn... cũng trong năm này rất nhiều dự án an toàn giao thông đã được đưa vào hoạt động và có tác dụng tích cực.

Tai nạn giao thông không chỉ gia tăng về số lượng mà nguy hiểm hơn đó là quy mô của tai nạn. Từ năm 1995 số người chết do tai nạn giao thông là 5.431 đến năm 2004 con số này đã gấp 2,3 lần (số người chết do tai nạn giao thông năm 2004 là 12.644 người) trong đó không ít người là những lao động chính trong gia đình, trụ cột trong gia đình mà sự ra đi quá đột ngột của họ là một cú sốc lớn đối với gia đình đó và ngày hôm sau con em họ sẽ sống ra sao? Nguy hiểm hơn trong số những nạn nhân đó có không ít những thanh niên trẻ tuổi (nguồn lao động tương lai của đất nước) họ vừa là nạn nhân nhưng cũng đồng thời là nguyên nhân chính dẫn đến tai nạn chỉ vì một phút thiếu suy nghĩ, bốc bột, đây là điều đáng tiếc nhất mà chúng ta phải lên án và phải có những biện pháp can thiệp thích hợp ngay từ đầu trước khi tai nạn đáng tiếc xảy ra.

Quy mô của tai nạn còn được thể hiện qua số người bị thương do tai nạn giao thông. Năm 1995 có 16.921 người bị thương do tai nạn giao thông đến năm 2004 con số này đã là 21.728 người. Đây là nguyên nhân chính dẫn đến tình trạng quá tải ở các bệnh viện từ TW đến địa phương và trong số những người bị thương sẽ có không ít người trở thành tàn tật vĩnh viễn (người thực vật) sống dựa vào thu nhập và khả năng chăm sóc của người khác. Thiệt hại về người trong tai nạn giao thông là thiệt hại vô giá mà không ai muốn gặp phải do vậy, để hạn chế tới mức thấp nhất thiệt hại do tai nạn giao thông gây ra phụ thuộc vào ý thức và hành động của tất cả mọi người.

Để biết cụ thể tình hình tai nạn giao thông ở Việt Nam qua các năm xem ở bảng sau:

Bảng 2: Tình hình tai nạn giao thông đường bộ ở Việt Nam từ năm 1995-2004.

Chỉ tiêu	Số vụ tai nạn		Số người chết		Số người bị thương		Tỷ lệ số người chết trên 10.000 xe cơ giới
	Số vụ (vụ)	Tốc độ tăng (%)	Số người (người)	Tốc độ tăng (%)	Số người (người)	Tốc độ tăng (%)	
Năm							

Trục lợi bảo hiểm và giải pháp nhằm hạn chế tình hình trục lợi bảo hiểm xe cơ giới tại công ty Pjico.

Chuyên đề thực tập.

Phạm Minh Nguyên- BH43a.

1995	15.376	+17,2	5.431	+19,3	16.921	+29,5	13,8
1996	19.075	+24,0	5.581	+2,7	21.556	+27,3	12,1
1997	19.159	+0,4	5.681	+1,8	21.905	+1,6	10,8
1998	19.975	+4,3	6.067	+6,8	22.723	+3,7	10,7
1999	20.773	+3,8	6.671	+9,9	23.911	+5,2	10,9
2000	22.486	+8,5	7.501	+12,4	25.401	+6,2	10,7
2001	25.041	+11,3	10.477	+39,6	29.188	+14,9	11,7
2002	27.134	+8,3	12.801	+22,2	30.733	+5,3	11,8
2003	19.852	-28,2	11.319	-9,4	20.401	-35,2	9,4
2004	20.944	+5,5	12.644	+11,7	21.728	+6,5	9,3

(Nguồn: Công ty

Pjico)

Tình hình tai nạn giao thông tăng một cách đáng lo ngại như vậy là bởi các nguyên nhân sau:

- **Nguyên nhân khách quan:**

- Xuất phát từ đặc điểm của xe cơ giới là có tính động cơ cao và tham gia triệt để vào quá trình vận chuyển vì vậy, xác suất rủi ro lớn hơn các loại hình giao thông vận tải khác.

- Nước ta nằm trong vùng khí hậu nhiệt đới nóng ẩm, mưa nhiều, thường xuyên gặp phải hạn hán, lũ lụt, địa hình hiểm trở 3/4 diện tích là đồi núi gây khó khăn cho việc đi lại vận chuyển.

- **Nguyên nhân chủ quan:**

- Do nhu cầu vận chuyển, đi lại cộng với giá thành xe cơ giới ngày càng hạ làm cho số lượng xe cơ giới tham gia giao thông tăng đột biến. Hiện nay cả nước có 735.000 xe ô tô và 12.859.000 xe máy. Trong đó tốc độ gia tăng của xe ô tô hàng năm là 8-9% (khoảng 50.000 chiếc/năm) còn tốc độ gia tăng của xe máy là 20-30% (khoảng 1,5- 2 triệu chiếc/năm). Sự gia tăng quá nhanh của các phương tiện cơ giới trong khi cơ sở hạ tầng chưa đáp ứng kịp làm cho mật độ các phương tiện trên đường tăng lên cũng đồng nghĩa với việc tăng xác suất gây tai nạn giao thông.

- Cơ sở hạ tầng phục vụ giao thông đường bộ trong những năm qua đã được cải thiện đáng kể nhưng vẫn chưa đáp ứng được với tốc độ gia tăng của các phương tiện nhất là tại các thành phố lớn như Hà Nội và Tp. HCM.

- Nguyên nhân trực tiếp và chủ yếu của các vụ tai nạn giao thông xuất phát từ người điều khiển phương tiện trong đó, ý thức của người điều khiển phương tiện là nguyên nhân chính. Thống kê nguyên nhân gây tai nạn giao thông của nhiều năm qua đều cho thấy từ 70- 80% các vụ tai nạn giao thông là do người tham gia giao thông không chấp hành đúng các quy định về trật tự an toàn giao thông (vi phạm tốc độ chiếm 30%, trách vượt sai quy định

Trục lợi bảo hiểm và giải pháp nhằm hạn chế tình hình trục lợi bảo hiểm xe cơ giới tại công ty Pjico.

Chuyên đề thực tập.

Phạm Minh Nguyên- BH43a.

chiếm 21%, say rượu bia chỉ ém 7,3%...). Tổng số xe cơ giới đường bộ là 13.594.000 xe nhưng chỉ có 5.863.857 người có giấy phép lái xe chiếm 43,1%. Điều này cho thấy còn nhiều người không cần học luật, không cần thi giấy phép lái xe nhưng vẫn ngang nhiên điều khiển phương tiện, coi thường pháp luật.

- Ý thức nghiêm chỉnh chấp hành luật lệ giao thông của người dân Việt Nam còn kém. Hiện tượng lấn chiếm lòng đường, vỉa hè làm nơi buôn bán, kinh doanh, họp chợ... xảy ra phổ biến, hiện tượng coi đường quốc lộ là sân chơi, nơi tập kết vật liệu xây dựng, nơi chơi thể thao... tiềm ẩn nhiều nguy cơ dẫn đến mất an toàn giao thông.

II. SỰ CẦN THIẾT KHÁCH QUAN VÀ TÁC DỤNG CỦA BẢO HIỂM XE CƠ GIỚI.

1. Ưu điểm của loại hình giao thông đường bộ tại Việt Nam.

- Xe cơ giới có tính động cơ cao, linh hoạt với sự tham gia đông đảo của các loại xe: xe tải, xe khách, xe con, xe máy... hoạt động trong phạm vi rộng kể cả địa hình phức tạp, có thể vận chuyển người và hàng hoá tới những nơi mà các loại hình vận tải khác không thể đến được.

- Tốc độ vận chuyển của loại hình vận tải này nhanh với chi phí vừa phải. Tiền vốn đầu tư mua sắm phương tiện, xây dựng bến bãi ít tốn kém hơn các hình thức khác, phù hợp với hoàn cảnh đất nước và thu nhập của người dân Việt Nam.

- Việc sử dụng các phương xe cơ giới cũng đơn giản và thuận tiện hơn các loại phương tiện khác.

Với ưu điểm trên số lượng xe cơ giới tại Việt Nam hiện nay đang phát triển như vũ bão.

2. Sự cần thiết khách quan của bảo hiểm xe cơ giới.

Tình trạng tai nạn giao thông ngày càng tăng cả về số vụ và mức độ nghiêm trọng. Mặt khác, có tới 70% số người đi trên các phương tiện giao thông là người chủ, người trụ cột trong gia đình cũng như ở các doanh nghiệp nên khi tai nạn giao thông xảy ra thì thiệt hại không chỉ bó hẹp trong phạm vi vụ tai nạn mà còn làm mất thu nhập cho cả gia đình, ảnh hưởng đến quá trình sản xuất kinh doanh và hậu quả cho nền Kinh tế quốc dân. Bên cạnh đó, có những chủ xe gây tai nạn rồi bỏ trốn. Việc giải quyết bồi thường trở nên khó khăn, lợi ích của người bị nạn không được bảo đảm, gây ảnh hưởng tiêu cực trong dư luận xã hội. Bởi vậy, nhu cầu lập quỹ chung để bù

Trục lợi bảo hiểm và giải pháp nhằm hạn chế tình hình trục lợi bảo hiểm xe cơ giới tại công ty Pjico.

Chuyên đề thực tập.**Phạm Minh Nguyên- BH43a.**

đáp tổn thất là một yếu tố khách quan. Đó là lý do cơ bản cho thấy sự cần thiết khách quan cho sự ra đời của bảo hiểm xe cơ giới.

Khi tai nạn giao thông xảy ra, người i có lỗi phải có trách nhiệm bồi thường những thiệt hại do anh ta gây ra bao gồm:

- Thiệt hại về người và tài sản của người thứ ba và hành khách vận chuyển trên xe.

- Thiệt hại về hàng hoá vận chuyển trên xe.

- Thiệt hại về người và tài sản cũng như thiệt hại do gián đoạn kinh doanh của chính chủ xe.

Trên thực tế việc giải quyết hậu quả của những vụ tai nạn giao thông thường rất phức tạp và mất nhiều thời gian vì một số lý do:

- Sau khi gây tai nạn một phần do hoảng sợ, một phần do thiếu trách nhiệm, lái xe đã bỏ trốn để mặc cho nạn nhân phải chịu hậu quả.

- Lái xe quá nghèo, không đủ khả năng tài chính để bồi thường thiệt hại cho người thứ ba cũng như cho chủ xe và hàng hoá trên xe.

- Sau tai nạn lái xe bị thiệt mạng không thể bồi thường cho nạn nhân được.

Vậy để đảm bảo bù đắp những thiệt hại sau những vụ tai nạn, thì việc tham gia bảo hiểm xe cơ giới là hoàn toàn cần thiết. Nhà bảo hiểm sẽ bù đắp các thiệt hại của chính chủ xe cũng như thay mặt chủ xe bồi thường cho người thứ ba, giúp họ nhanh chóng khắc phục hậu quả tai nạn và sớm ổn định sản xuất kinh doanh, ổn định cuộc sống.

3. Tác dụng của bảo hiểm xe cơ giới.

Hoạt động của nghiệp vụ bảo hiểm xe cơ giới đã đem lại cho cá nhân, tổ chức, xã hội những tác dụng to lớn sau:

- Đối với cá nhân:

Rủi ro là yếu tố ngẫu nhiên không lường trước được, có thể xảy ra cho bất cứ cá nhân, bất cứ phương tiện giao thông nào và hoàn toàn nằm ngoài ý muốn chủ quan của con người. Thêm vào đó xe cơ giới dù là xe máy cũng là một tài sản có giá trị lớn. Do vậy bảo hiểm xe cơ giới ra đời góp phần ổn định tài chính, khắc phục những hậu quả khó khăn về vật chất cũng như tinh thần cho người bị nạn, giúp họ nhanh chóng khôi phục sau rủi ro tai nạn. Đồng thời, nó cũng giúp chủ phương tiện tránh được những khoản chi phí bất thường làm mất cân đối tài chính, đảm bảo cho người bị thiệt hại được thực hiện nghiêm túc nghĩa vụ dân sự của chủ trách nhiệm.

Nhờ có quỹ tập chung của nhà bảo hiểm, khi có tai nạn xảy ra nhà bảo hiểm giải quyết bồi thường nhanh chóng, kịp thời góp phần xoa dịu bớt căng thẳng giữa chủ xe và nạn nhân.

- Đối với xã hội:

Trục lợi bảo hiểm và giải pháp nhằm hạn chế tình hình trục lợi bảo hiểm xe cơ giới tại công ty Pjico.

Chuyên đề thực tập.

Phạm Minh Nguyên- BH43a.

Việc triển khai nghiệp vụ bảo hiểm xe cơ giới đã góp phần đảm bảo an ninh và an toàn xã hội. Thông qua công tác thương lượng, hoà giải làm giảm bớt bức sức căng thẳng giữa chủ xe và người bị thiệt hại trong vụ tai nạn. Nó cũng giúp lái xe luôn có ý thức chấp hành luật lệ an toàn giao thông góp phần ngăn ngừa tổn thất.

- Đối với Nhà Nước:

Nghiệp vụ bảo hiểm xe cơ giới ra đời cũng góp phần giảm bớt gánh nặng cho ngân sách Nhà Nước đồng thời làm tăng thu cho ngân sách Nhà Nước, tăng thu ngoại tệ cho Nhà Nước. Phí bảo hiểm là nguồn tài chính đáng kể, ngoài việc được dùng để bồi thường thiệt hại và đề phòng hạn chế tổn thất, nó còn được dùng để nâng cấp và xây dựng cơ sở hạ tầng giao thông, một mặt góp phần thúc đẩy tăng trưởng kinh tế, mặt khác hạn chế tai nạn giao thông xảy ra và tạo thêm công ăn việc làm cho người lao động.

III. MỘT SỐ NGHIỆP VỤ BẢO HIỂM XE CƠ GIỚI.

1. Bảo hiểm TNDS của chủ xe cơ giới đối với người thứ ba.

Bảo hiểm TNDS của chủ xe cơ giới đối với người thứ ba đây là hình thức bảo hiểm bắt buộc đối với tất cả các chủ xe cơ giới, bởi vì:

- Xe cơ giới là một nguồn nguy hiểm cao độ có thể gây tai nạn bất cứ lúc nào mà con người không thể lường trước được. Đất nước ngày càng phát triển, mạng lưới giao thông ngày càng dày đặc thì tai nạn do xe cơ giới gây ra ngày càng nhiều.

- Bảo hiểm TNDS của xe cơ giới là một biện pháp kinh tế mà các chủ xe có trách nhiệm đóng góp về mặt tài chính để hình thành nên quỹ bảo hiểm do các doanh nghiệp bảo hiểm quản lý. Quỹ này nhằm đảm bảo bồi thường nhanh chóng, khắc phục hậu quả kịp thời, bảo vệ quyền và lợi ích chính đáng hợp pháp của những người bị thiệt hại về thân thể và tài sản do xe cơ giới gây ra. Đặc biệt là trong trường hợp người gây tai nạn không có khả năng về kinh tế để đền bù thiệt hại hoặc người đó cũng đã tử vong trong chính vụ tai nạn đó.

- Thông qua quỹ này, các doanh nghiệp bảo hiểm thực hiện việc bồi thường, bù đắp cho chủ xe khi gặp phải rủi ro sự cố tai nạn xảy ra, giúp chủ xe khắc phục được hậu quả tài chính, ổn định sản xuất, góp phần ổn định kinh tế xã hội.

- Ngoài ra quỹ này còn được sử dụng một phần vào việc đề phòng và hạn chế tổn thất thông qua việc đóng góp xây dựng những công trình phục vụ an toàn giao thông như các đường thoát nạn, các biển báo nguy hiểm...

Trục lợi bảo hiểm và giải pháp nhằm hạn chế tình hình trục lợi bảo hiểm xe cơ giới tại công ty Pjico.

Chuyên đề thực tập.

Phạm Minh Nguyên- BH43a.

và tổ chức các chiến dịch tuyên truyền rộng rãi về luật giao thông, giáo dục ý thức chấp hành pháp luật của mọi người khi tham gia giao thông.

a. Đối tượng bảo hiểm:

Người tham gia bảo hiểm thông thường là chủ xe, có thể là cá nhân hay đại diện cho một tập thể. Người bảo hiểm chỉ nhận bảo hiểm cho phần TNDS của chủ xe phát sinh do sự hoạt động và điểu khiển xe cơ giới của người lái xe. Như vậy, đối tượng được bảo hiểm là phần TNDS của chủ xe cơ giới đối với người thứ ba. Trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới đối với người thứ ba là trách nhiệm hay nghĩa vụ bồi thường ngoài hợp đồng của chủ xe hay lái xe cho người thứ ba do việc lưu hành xe gây nên.

Đối tượng được bảo hiểm không được xác định trước. Chỉ khi nào việc lưu hành xe gây ra tai nạn có phát sinh TNDS của chủ xe đối với người thứ ba thì đối tượng này mới được xác định cụ thể. Các điều kiện phát sinh TNDS của chủ xe đối với người thứ ba bao gồm:

- Điều kiện thứ nhất: Có thiệt hại về tài sản, tính mạng hoặc sức khỏe của bên thứ ba.

- Điều kiện thứ hai: Chủ xe (lái xe) phải có hành vi trái pháp luật. Có thể do vô tình hay cố ý mà lái xe vi phạm luật giao thông đường bộ, hoặc vi phạm các quy định khác của Nhà nước...

- Điều kiện thứ ba: Phải có mối quan hệ nhân quả giữa hành vi trái pháp luật của chủ xe (lái xe) với những thiệt hại của người thứ ba.

- Điều kiện thứ tư: Chủ xe (lái xe) phải có lỗi.

Thực tế chỉ cần đồng thời xảy ra ba điều kiện thứ nhất, thứ hai, thứ ba là phát sinh TNDS đối với người thứ ba của chủ xe (lái xe). Nếu thiếu một trong ba điều kiện trên TNDS của chủ xe sẽ không phát sinh, và do đó không phát sinh trách nhiệm của bảo hiểm. Điều kiện thứ tư có thể có hoặc không, vì nhiều khi tai nạn xảy ra là do tính nguy hiểm cao độ của xe cơ giới mà không hoàn toàn do lỗi của chủ xe (lái xe). Ví dụ: Xe đang chạy bị nổ lốp, lái xe mất khả năng điểu khiển nên đã gây ra tai nạn. Trong trường hợp này, TNDS vẫn có thể phát sinh nếu có đủ ba điều kiện đầu tiên.

Chú ý rằng, bên thứ ba trong bảo hiểm TNDS chủ xe cơ giới là những người trực tiếp bị thiệt hại do hậu quả của vụ tai nạn nhưng loại trừ:

- Lái, phụ xe, người làm công cho chủ xe.

- Những người lái xe phải nuôi dưỡng như cha, mẹ, vợ, chồng, con cái...

- Hành khách, những người có mặt trên xe.

b. Phạm vi bảo hiểm:

Trục lợi bảo hiểm và giải pháp nhằm hạn chế tình hình trục lợi bảo hiểm xe cơ giới tại công ty Pjico.

Chuyên đề thực tập.**Phạm Minh Nguyên- BH43a.**

• Người bảo hiểm nhận bảo đảm cho các rủi ro bất ngờ không lường trước gây ra tai nạn và làm phát sinh TNDS của chủ xe. Cụ thể, các thiệt hại nằm trong phạm vi trách nhiệm của người bảo hiểm bao gồm:

- Tai nạn gây thiệt hại về tính mạng và tình trạng sức khoẻ của bên thứ ba;
- Tai nạn gây thiệt hại về tài sản, hàng hoá... của bên thứ ba;
- Tai nạn gây thiệt hại tài sản làm ảnh hưởng đến kết quả kinh doanh hoặc giảm thu nhập;
- Các chi phí cần thiết và hợp lý để thực hiện các biện pháp ngăn ngừa hạn chế thiệt hại; các chi phí thực hiện biện pháp đề xuất của cơ quan bảo hiểm (kể cả biện pháp không đem lại hiệu quả).

- Những thiệt hại về tính mạng, sức khoẻ của những người tham gia cứu chữa, ngăn ngừa tai nạn, chi phí cấp cứu và chăm sóc nạn nhân.

• Các rủi ro được loại trừ:

Người i b ảo hiểm không chịu trách nhiệm bồi thường thiệt hại của các tai nạn mặc dù có phát sinh TNDS trong các trường hợp sau:

- Hành động cố ý gây thiệt hại của chủ xe, lái xe và người bị thiệt hại.
- Xe không đủ điều kiện kỹ thuật và thiết bị an toàn để tham gia giao thông theo quy định của điều lệ trật tự an toàn giao thông vận tải đường bộ.
- Chủ xe hoặc lái xe vi phạm nghiêm trọng trật tự an toàn giao thông đường bộ như:

+ Xe không có giấy phép lưu hành, giấy chứng nhận kiểm định an toàn kỹ thuật và môi trường.

+ Lái xe không có bằng lái hoặc bằng lái bị tịch thu, bằng không hợp lệ.

+ Lái xe bị ảnh hưởng của các chất kích thích như: rượu, bia, ma tuý...

+ Xe chở chất cháy, nổ trái phép.

+ Xe sử dụng để tập lái, đua thể thao, đua xe trái phép, chạy thử sau khi sửa chữa.

+ Xe đi vào đường cấm, khu vực cấm, xe đi đêm không có đèn chiếu sáng hoặc chỉ có đèn bên phải.

+ Xe không có hệ thống lái bên phải.

- Thiệt hại do chiến tranh, bạo động.

- Thiệt hại gián tiếp do tai nạn như giảm giá trị thương mại, làm đình trệ sản xuất kinh doanh.

- Thiệt hại đối với tài sản bị cướp, bị mất cắp trong tai nạn.

- Tai nạn xảy ra ngoài lãnh thổ quốc gia (trừ khi có thoả thuận khác).

Ngoài ra, người bảo hiểm cũng không chịu trách nhiệm bồi thường thiệt hại đối với những tài sản đặc biệt như:

Trục lợi bảo hiểm và giải pháp nhằm hạn chế tình hình trục lợi bảo hiểm xe cơ giới tại công ty Pjico.

Chuyên đề thực tập.

Phạm Minh Nguyên- BH43a.

- + Vàng bạc, đá quý.
- + Tiền, các loại giấy tờ có giá trị như tiền.
- + Đồ cổ, tranh ảnh quý hiếm.
- + Thi hài, hài cốt.

c. Phí bảo hiểm:

• Phí bảo hiểm được tính theo đầu phương tiện. Người tham gia bảo hiểm đóng phí bảo hiểm TNDS chủ xe cơ giới đối với người thứ ba theo số lượng đầu phương tiện của mình. Mặt khác, các phương tiện khác nhau về chủng loại, về độ lớn có xác suất gây ra tai nạn khác nhau. Do đó, phí bảo hiểm được tính riêng cho từng loại phương tiện (hoặc nhóm phương tiện) tùy theo mỗi đầu phương tiện.

Phí bảo hiểm tính cho mỗi đầu phương tiện đối với mỗi loại phương tiện (thường tính theo năm) là:

$$P = f + d$$

Trong đó:

P – Phí bảo hiểm / đầu phương tiện

f - Phí thuần

d – Phụ phí

Phí thuần được tính theo công thức:

$$\sum_{i=1}^n S_i \times T_i$$

$$f = \frac{\sum_{i=1}^n C_i}{n}$$

Trong đó:

S_i – Số vụ tai nạn xảy ra có phát sinh TNDS của chủ xe được bảo hiểm bồi thường trong năm thứ i .

T_i – Số tiền bồi thường bình quân 1 vụ tai nạn trong năm thứ i .

C_i – Số đầu phương tiện tham gia bảo hiểm trong năm thứ i .

n – Số năm thống kê, thường từ 3 – 5 năm, $i = (1, n)$.

Như vậy, “f” thực chất là số tiền bồi thường bình quân trong thời kỳ n năm cho mỗi đầu phương tiện tham gia bảo hiểm trong thời kỳ đó.

Đối với các phương tiện không thông dụng, mức độ rủi ro lớn hơn như xe kéo rơ moóc, xe chở hàng nặng... thì tính thêm tỷ lệ phụ phí so với mức phí cơ bản. Ở Việt Nam hiện nay thường cộng thêm 30% mức phí cơ bản.

Trục lợi bảo hiểm và giải pháp nhằm hạn chế tình hình trục lợi bảo hiểm xe cơ giới tại công ty Pjico.

Chuyên đề thực tập.

Phạm Minh Nguyên- BH43a.

Đối với các phương tiện hoạt động ngắn hạn (dưới một năm), thời gian tham gia bảo hiểm được tính tròn tháng và phí bảo hiểm được xác định như sau:

$$P_{\text{ngắn hạn}} = P_{\text{năm}} \times \text{Tỷ lệ phí ngắn hạn theo tháng}$$

Trường hợp đã đóng phí (tham gia bảo hiểm) cả năm, nhưng vào một thời điểm nào đó phương tiện không hoạt động nữa hoặc chuyển sở hữu mà không chuyển quyền bảo hiểm thì chủ phương tiện sẽ được hoàn phí bảo hiểm tương ứng với số thời gian còn lại của năm (làm tròn tháng) nếu trước đó chủ phương tiện chưa có khiếu nại và được bảo hiểm bồi thường.

Số phí hoàn lại được xác định như sau:

$$P_{\text{hoàn lại}} = \frac{P_{\text{năm}} \times \text{Số tháng xe không hoạt động}}{12 \text{ tháng}}$$

Nộp phí bảo hiểm là trách nhiệm của chủ phương tiện. Tùy theo số lượng phương tiện, người bảo hiểm sẽ quy định thời gian, số lần nộp và mức phí tương ứng có xét giảm phí theo tỷ lệ tổn thất và giảm phí theo số lượng phương tiện tham gia bảo hiểm (tối đa thường là 20%). Nếu không thực hiện đúng quy định này sẽ bị phạt.

• Biểu phí cụ thể công ty Pjico đang áp dụng kể từ ngày 18/04/2003 như sau:

Về người: 30 triệu đồng/người (đối với người thứ ba và hành khách theo hợp đồng vận chuyển hành khách).

Về tài sản: 30 triệu đồng/vụ (đối với người thứ ba).

Phí bảo hiểm (đối với người thứ ba và hành khách theo hợp đồng vận chuyển hành khách).

Xe taxi:

- Dưới 6 chỗ tính bằng 150% của phí xe kinh doanh dưới 6 chỗ quy định tại mục IV.A.

- Xe trên 6 chỗ tính bằng phí xe kinh doanh cùng số chỗ ngồi quy định tại mục IV.A.

Xe buýt: Tính bằng phí bảo hiểm của xe không kinh doanh cùng số chỗ ngồi theo quy định tại mục III.

Xe ô tô chuyên dùng: Tính bằng phí bảo hiểm của xe chở hàng không kinh doanh vận tải cùng trọng tải quy định tại mục III.B.

Xe máy chuyên dùng: Tính bằng phí bảo hiểm của xe chở hàng không kinh doanh vận tải dưới 3 tấn quy định tại mục III.B.

Xe rơ moóc: Tính bằng 30% phí bảo hiểm của xe kéo rơ moóc đó.

Bảng 3: Biểu phí TNDS của chủ xe cơ giới đối với người thứ ba tại Pjico.

STT	LOẠI XE	PHÍ BẢO HIỂM NĂM (Đồng)
I	MÔ TÔ 2 BÁNH:	
1	Từ 50cc trở xuống	50,000

Trục lợi bảo hiểm và giải pháp nhằm hạn chế tình hình trục lợi bảo hiểm xe cơ giới tại công ty Pjico.

Chuyên đề thực tập.

Phạm Minh Nguyên- BH43a.

2	Trên 50 cc	55,000
II	XE LAM, XE MÔ TÔ BA BÁNH, XÍCH LÔ MÁY, XE LÔI	140,000
III	XE Ô TÔ KHÔNG KINH DOANH VẬN TẢI	
A	Xe ô tô chở người	
1	Loại xe dưới 6 chỗ ngồi	200,000
2	Loại xe từ 6 đến 11 chỗ ngồi	400,000
3	Loại xe từ 12 đến 24 chỗ ngồi	640,000
4	Loại xe trên 24 chỗ	920,000
B	Xe ô tô chở hàng (xe tải)	
1	Dưới 3 tấn	340,000
2	Từ 3 đến 8 tấn	670,000
3	Trên 8 tấn	930,000
C	Xe vừa chở người vừa chở hàng (pickup)	470,000
IV	XE Ô TÔ KINH DOANH VẬN TẢI	
A	Xe ô tô chở người	
1	Dưới 6 chỗ ngồi theo đăng ký	350,000
2	6 chỗ ngồi theo đăng ký	430,000
3	7 chỗ ngồi theo đăng ký	500,000
4	8 chỗ ngồi theo đăng ký	580,000
5	9 chỗ ngồi theo đăng ký	650,000
6	10 chỗ ngồi theo đăng ký	730,000
7	11 chỗ ngồi theo đăng ký	800,000
8	12 chỗ ngồi theo đăng ký	880,000
9	13 chỗ ngồi theo đăng ký	950,000
10	14 chỗ ngồi theo đăng ký	1,030,000
11	15 chỗ ngồi theo đăng ký	1,110,000
12	16 chỗ ngồi theo đăng ký	1,180,000
13	17 chỗ ngồi theo đăng ký	1,360,000
14	18 chỗ ngồi theo đăng ký	1,330,000
15	19 chỗ ngồi theo đăng ký	1,410,000
16	20 chỗ ngồi theo đăng ký	1,480,000
17	21 chỗ ngồi theo đăng ký	1,560,000
18	22 chỗ ngồi theo đăng ký	1,630,000
19	23 chỗ ngồi theo đăng ký	1,710,000
20	24 chỗ ngồi theo đăng ký	1,790,000
21	25 chỗ ngồi theo đăng ký	1,860,000
22	Trên 25 chỗ ngồi	$1.860.000 + 20.000 \times (\text{Số chỗ} - 25 \text{ chỗ})$
B	Xe ô tô chở hàng (xe tải)	
1	Dưới 3 tấn	380,000
2	Từ 3 đến 8 tấn	740,000
3	Trên 8 tấn	1,020,000

Trục lợi bảo hiểm và giải pháp nhằm hạn chế tình hình trục lợi bảo hiểm xe cơ giới tại công ty Pjico.

Chuyên đề thực tập.

Phạm Minh Nguyên- BH43a.

(Nguồn: công ty Pjico)

(Lưu ý: Phí bảo hiểm trên chưa bao gồm 10% thuế GTGT).

3. Bảo hiểm TNDS của chủ xe đối với thiệt hại về thân thể và tính mạng của hành khách.

Đây là loại hình bảo hiểm bắt buộc với mục đích:

- Góp phần ổn định cuộc sống của bản thân hành khách không may bị tai nạn và gia đình họ.
- Tạo điều kiện thuận lợi cho chính quyền địa phương nơi xảy ra tai nạn khắc phục hậu quả kịp thời, nhanh chóng.
- Xét trên phạm vi xã hội, nó góp phần ngăn ngừa và đề phòng tai nạn giao thông. Tăng thu ngân sách cho Nhà nước để từ đó có điều kiện đầu tư trở lại nâng cấp và xây dựng mới cơ sở hạ tầng giao thông.

a. Đối tượng bảo hiểm:

Là tính mạng và tình trạng sức khỏe của tất cả hành khách đi trên các phương tiện giao thông kinh doanh chuyên chở hành khách. Những người này không phân biệt lứa tuổi, nghề nghiệp, miễn là họ có vé hoặc miễn giảm vé theo quy định. Người được bảo hiểm bao gồm cả những hành khách được ưu tiên đặc biệt không phải mua vé, trẻ em đi theo người lớn được miễn vé.

Tuy nhiên, hành lý, tài sản, hàng hóa của hành khách mang theo, các lái phụ xe và những người đang làm việc trên các phương tiện vận chuyển hành khách (ôtô, tàu hỏa, tàu thủy, thuyền phà và máy bay) không thuộc đối tượng bảo hiểm. Nghiệp vụ này ở nước ta được triển khai dưới hình thức bắt buộc, vì vậy phí bảo hiểm được tính vào giá cước vận chuyển và mặc nhiên mỗi tấm vé là một giấy chứng nhận bảo hiểm.

b. Phạm vi bảo hiểm:

- Các rủi ro được bảo hiểm:

Là các rủi ro do thiên tai, tai nạn bất ngờ xảy ra trong suốt hành trình của hành khách gây thiệt hại đến tính mạng và tình trạng sức khỏe của người được bảo hiểm.

- Thiên tai bao gồm: Thời tiết xấu, bão lốc, lũ lụt, sụt lở đất đá... gây thiệt hại cho phương tiện chuyên chở, do đó gây thiệt hại đến tính mạng và tình trạng sức khỏe của hành khách.

- Tai nạn bất ngờ: Đâm va, cháy nổ, lật nghiêng, do sự cố kỹ thuật của chính phương tiện, lỗi lầm của người điều khiển phương tiện hoặc do phương tiện khác đâm vào...

- Các rủi ro loại trừ:

Trục lợi bảo hiểm và giải pháp nhằm hạn chế tình hình trục lợi bảo hiểm xe cơ giới tại công ty Pjico.

Chuyên đề thực tập.

Phạm Minh Nguyên- BH43a.

- Bị tai nạn do vi phạm trật tự an toàn giao thông, vi phạm pháp luật (nhảy tàu, xe khi phương tiện chưa dừng hẳn, bám xe, đứng ngồi không đúng chỗ quy định, hành hung, ăn cắp...).

- Bị tai nạn do những nguyên nhân không liên quan trực tiếp đến quá trình vận chuyển hoặc bản thân tình trạng sức khoẻ của hành khách gây ra (ngộ độc thức ăn, trúng gió, ốm đau...).

• Thời hạn hiệu lực của bảo hiểm:

- Là thời gian hợp lý để thực hiện cuộc hành trình, tức là bắt đầu từ lúc hành khách bước chân lên phương tiện và kết thúc khi hành khách rời khỏi phương tiện một cách an toàn tại bến, ga hoặc sân bay cuối cùng ghi trên vé. Thời gian tạm ngừng hợp lý (lấy nhiên liệu, ăn uống...) vẫn được tính vào thời hạn bảo hiểm. Nếu đi liên vận, hành khách phải thay đổi phương tiện, trong lúc chờ đợi để lên phương tiện tiếp theo vẫn được bảo hiểm.

- Nếu hành khách tự ý hay vô tình rời bỏ cuộc hành trình, rời bỏ hay lạc mất phương tiện chuyên chở thì coi như thời hạn bảo hiểm chấm dứt.

c. Số tiền bảo hiểm:

Số tiền bảo hiểm được ấn định theo quy định chung đối với mỗi loại phương tiện hay một số loại phương tiện. Chẳng hạn, nếu hành khách đi trên máy bay, số tiền bảo hiểm là 20.000 USD/hành khách. Nếu đi trên tàu hỏa, tàu thủy, ô tô số tiền bảo hiểm là 12.000.000 VNĐ/hành khách. Vì nghiệp vụ được thực hiện dưới hình thức bắt buộc nên người tham gia bảo hiểm không có quyền lựa chọn số tiền bảo hiểm. Trẻ em mua vé hoặc được miễn vé thì số tiền bảo hiểm chỉ bằng 50% số tiền bảo hiểm của người lớn.

d. Phí bảo hiểm:

Vì thực hiện bảo hiểm bắt buộc nên phí bảo hiểm được tính vào giá vé. Cơ quan làm nhiệm vụ vận chuyển hành khách bán vé cũng là người thu phí bảo hiểm. Phí bảo hiểm phụ thuộc vào các yếu tố sau:

- Số tiền bảo hiểm.
- Loại phương tiện vận chuyển.
- Độ dài tuyến đường chuyên chở.
- Đặc điểm tuyến đường hoạt động của phương tiện vận chuyển (chất lượng đường xá, địa hình).

Có 2 phương pháp tính phí được các công ty bảo hiểm vận dụng:

• Phí bảo hiểm tính trên 1km/ hành khách, cho từng loại phương tiện với giả thiết 100% hành khách đều được bảo hiểm với số tiền bảo hiểm cho trước.

Công thức:

Trục lợi bảo hiểm và giải pháp nhằm hạn chế tình hình trục lợi bảo hiểm xe cơ giới tại công ty Pjico.

Chuyên đề thực tập.

Phạm Minh Nguyên- BH43a.

$$P = f_1 + f_2 + f_3 + f_4$$

$$f_1 = \frac{\sum C_i + \sum T_i}{\sum^m \sum L_{ij} K_{ij}}$$

Trong đó:

f₁- Phí thuầnf₂- Phí đề phòng hạn chế tổn thấtf₃- Phí dự phòngf₄- Phí quản lý và lãi dự kiến

(f₂, f₃, và f₄ thường được quy định bằng một tỷ lệ phần trăm nhất định so với tổng số phí thu).

C_i- Số tiền chi trả cho những hành khách bị chết năm thứ i.

T_i- Số tiền chi trả cho những hành khách phải điều trị, phẫu thuật năm thứ i.

L_{ij}- Độ dài quãng đường j năm thứ i.K_{ij}- Số hành khách đi trên quãng đường j năm thứ i.

n- Số năm khảo sát (n= 5 năm).

m- Số quãng đường của từng loại hình giao thông vận tải.

Phương pháp này có ưu điểm chính là chính xác và độc lập với giá cước vận tải, song lại có nhược điểm mức phí tính ra rất lẻ và đôi khi quá nhỏ nên đã ảnh hưởng đến khâu bán vé và quản lý của cơ quan vận chuyển.

- Phí bảo hiểm tính theo tỷ lệ trên giá cước vận tải của từng loại phương tiện.

$$f = R \times Gv$$

$$R = \frac{\sum Q_i}{\sum D_i} \times 100$$

Trong đó:

f- Phí thuần

R- Tỷ lệ phí bảo hiểm

Gv- Giá cước vận tải

Q_i- Tổng chi phí chi trả cho tai nạn bảo hiểm năm thứ iD_i- Tổng doanh thu cước phí của ngành vận tải năm i

Phương pháp này tuy đơn giản, dễ tính toán, song phụ thuộc nhiều vào giá cước vận tải. Khi tính toán cũng phải giả thiết 100% hành khách đều được bảo hiểm với số tiền bảo hiểm cho trước.

Trục lợi bảo hiểm và giải pháp nhằm hạn chế tình hình trục lợi bảo hiểm xe cơ giới tại công ty Pjico.

Chuyên đề thực tập.

Phạm Minh Nguyên- BH43a.

• Ngoài ra, đối với các công ty tư nhân kinh doanh vận tải hành khách, công ty bảo hiểm thu phí theo phương thức khoán. Cụ thể, số phí một công ty vận tải phải nộp hàng tháng.

	Phí bảo hiểm	Số chỗ ngồi	Số phương tiện	Số lượt phương tiện hoạt động	Số ngày hoạt động
P = bình quân	1 hành khách	x BQ một phương tiện	x BQ một động	x BQ một ngày	x BQ một tháng

e. Trả tiền bảo hiểm:

- Nếu tai nạn chết người: Số tiền chi trả cho 1 hành khách bằng số tiền bảo hiểm.

- Nếu bị tai nạn thương tật: Số tiền chi trả bằng tỷ lệ thương tật nhân với số tiền bảo hiểm (tỷ lệ thương tật được giám định thông qua giám định y khoa).

- Nếu hành khách bị tai nạn nhẹ, tạm thời: Số tiền chi trả có thể tính theo chi phí thực tế (nằm viện, điều trị...) hoặc cũng có thể bằng số tiền chi trả bình quân một ngày nhân với số ngày nằm viện. Số tiền chi trả 1 ngày và số ngày nằm viện được quy định thống nhất căn cứ vào số tiền bảo hiểm. Nhưng số tiền chi trả tối đa không vượt quá số tiền bảo hiểm.

3. Bảo hiểm vật chất thân xe.

a. Đối tượng bảo hiểm: Bao gồm tất cả những chiếc xe còn giá trị và được phép lưu hành trên lãnh thổ của quốc gia.

- Chủ xe tham gia bảo hiểm vật chất xe là để được bồi thường cho những thiệt hại vật chất xảy ra với xe của mình do những rủi ro được bảo hiểm gây ra.

- Đối với xe ô tô các loại có thể tham gia bảo hiểm toàn bộ vật chất xe cũng có thể tham gia bảo hiểm từng bộ phận của chiếc xe. Tuy nhiên nếu tham gia từng bộ phận thì phải theo 7 tổng thành sau:

- + Tổng thành động cơ.
- + Tổng thành hộp số (chính, phụ).
- + Hệ thống lái.
- + Tổng thành thân vỏ.
- + Tổng thành trục trước.
- + Tổng thành cầu sau.
- + Tổng thành lốp.

Ngoài ra có một số loại xe còn có tổng thành thứ 8 như xe cứu thương, xe cứu hỏa, móc cần cầu, móc kéo...

Trục lợi bảo hiểm và giải pháp nhằm hạn chế tình hình trục lợi bảo hiểm xe cơ giới tại công ty Pjico.

Chuyên đề thực tập.

Phạm Minh Nguyên- BH43a.

- Còn đối với xe mô tô và xe máy chỉ tiến hành bảo hiểm toàn bộ xe. Đây là loại hình bảo hiểm tài sản vì vậy được thực hiện dưới hình thức tự nguyện. Khi tham gia bảo hiểm chủ xe phải lưu ý 4 vấn đề sau:

- Trong mọi trường hợp không bao giờ bảo hiểm bồi thường vượt quá số tiền ghi trong đơn bảo hiểm, hay nói cách khác đó là giới hạn tối đa để bồi thường.

- Nếu chủ xe cũ đã mua bảo hiểm, sau đó chuyển quyền sở hữu cho người khác thì chủ xe mới vẫn được hưởng quyền bảo hiểm đó cho đến hết hợp đồng, nhưng chủ xe phải báo cho công ty bảo hiểm.

- Bảo hiểm không chịu phần hao mòn tự nhiên của chiếc xe. Chủ xe phải chịu các khoản miễn thường, hao mòn, trục trặc máy móc, hỏng lốp xe do sử dụng thành bị cắt hay nổ.

b. Phạm vi bảo hiểm:

• Các rủi ro được bảo hiểm thông thường bao

gồm: - Tai nạn do đâm va, lật đổ;

- Cháy nổ, bão lụt, sét đánh, động đất, mưa đá;

- Tai nạn do rủi ro bất ngờ khác gây nên;

Ngoài việc được bồi thường những thiệt hại vật chất xảy ra cho chiếc xe được bảo hiểm trong những trường hợp trên, các công ty bảo hiểm còn thanh toán cho chủ xe tham gia bảo hiểm những chi phí cần thiết và hợp lý nhằm:

- Ngăn ngừa và hạn chế tổn thất phát sinh thêm khi xe bị thiệt hại do các rủi ro được bảo hiểm;

- Chi phí bảo vệ xe và kéo xe thiệt hại tới nơi sửa chữa gần nhất;

- Giám định tổn thất nếu thuộc trách nhiệm của bảo hiểm;

Tuy nhiên, trong mọi trường hợp tổng số tiền bồi thường của công ty bảo hiểm không vượt quá số tiền bảo hiểm đã ghi trên đơn hay giấy chứng nhận bảo hiểm.

• Công ty bảo hiểm sẽ không chịu trách nhiệm bồi thường những thiệt hại vật chất của xe gây ra bởi:

- Hao mòn tự nhiên, mất giá, giảm dần chất lượng, hỏng hóc do khuyết tật hoặc hư hỏng thêm do sửa chữa.

- Hư hỏng về điện hoặc bộ phận máy móc, thiết bị, sẫm lốp bị hư hỏng mà không do tai nạn gây ra.

- Mất cắp bộ phận xe.

- Vi phạm các trường hợp loại trừ trong bảo hiểm TNDS của chủ xe cơ giới với người thứ ba.

c. Giá trị bảo hiểm và số tiền bảo hiểm:

Trục lợi bảo hiểm và giải pháp nhằm hạn chế tình hình trục lợi bảo hiểm xe cơ giới tại công ty Pjico.

Chuyên đề thực tập.**Phạm Minh Nguyễn- BH43a.**

Giá trị bảo hiểm của ô tô cơ giới là giá trị thực tế trên thị trường của ô tô tại thời điểm người tham gia bảo hiểm mua bảo hiểm. Việc xác định đúng giá trị của ô tô tham gia bảo hiểm là rất quan trọng vì đây là cơ sở để bồi thường chính xác thiệt hại thực tế cho chủ ô tô tham gia bảo hiểm. Tuy nhiên, giá trị ô tô trên thị trường luôn biến động và có thêm nhiều chủng loại ô tô mới gây khó khăn cho việc xác định đúng giá trị ô tô.

Trong thực tế, các công ty bảo hiểm thường dựa trên các yếu tố sau để xác định giá trị ô tô:

- Loại ô tô;
- Năm sản xuất;
- Mức độ cũ, mới của ô tô;
- Thẻ tích làm việc của xí nghiệp...

Một phương pháp xác định giá trị bảo hiểm mà các công ty bảo hiểm hay áp dụng đó là căn cứ vào giá trị ban đầu của ô tô và mức khấu hao. Cụ thể:

Giá trị bảo hiểm = Giá trị ban đầu – Khấu hao.

Ví dụ: Chủ một chiếc ô tô Toyota mua ngày 01 tháng 01 năm 1998 với giá 600 triệu đồng; mua bảo hiểm vật chất ô tô vào ngày 10 tháng 03 năm 2000. Công ty bảo hiểm đánh giá tỷ lệ khấu hao là 12% năm. Mức khấu hao được tính cho từng tháng, nếu mua bảo hiểm trước ngày 16 thì tháng đó không phải tính khấu hao, còn từ ngày 16 trở đi thì tháng đó phải tính khấu hao. Trong trường hợp này giá trị bảo hiểm sẽ được tính như sau:

Giá trị ban đầu 600.000.000 VNĐ

KH năm 1998: $(0,12) \times 600.000.000 = 72.000.000$

Năm 1999: $(0,12) \times 600.000.000 = 72.000.000$

Năm 2000: $(0,12) \times 600.000.000 = \underline{72.000.000}$

Tổng: 156.000.000 VNĐ

Như vậy giá trị bảo hiểm sẽ là:

$600.000.000 - 156.000.000 = 444.000.000 VNĐ$

d. Phí bảo hiểm:

Khi xác định phí bảo hiểm cho từng đối tượng tham gia bảo hiểm cụ thể, các công ty bảo hiểm thường căn cứ vào những nhân tố sau:

+ Loại ô tô: Do mỗi loại ô tô có những đặc điểm kỹ thuật khác nhau, có mức độ rủi ro khác nhau nên phí bảo hiểm vật chất ô tô được tính riêng cho từng loại. Thông thường, các công ty bảo hiểm đưa ra những biểu xác định phí bảo hiểm phù hợp cho hầu hết các xe thông dụng thông qua việc phân loại ô tô thành các nhóm. Việc phân loại này dựa trên cơ sở tốc độ tối đa của ô tô, tỷ lệ gia tốc, chi phí và mức độ khó khăn khi sửa chữa và sự khan hiếm của phụ tùng. Đối với các xe hoạt động không thông dụng như xe kéo rơ

Trục lợi bảo hiểm và giải pháp nhằm hạn chế tình hình trục lợi bảo hiểm ô tô cơ giới tại công ty Pijico.

Chuyên đề thực tập.

Phạm Minh Nguyên- BH43a.

moóc, xe chở hàng nặng... do có mức độ rủi ro cao nên phí bảo hiểm thường được cộng thêm một tỷ lệ nhất định dựa trên mức phí cơ bản.

Giống như cách tính phí bảo hiểm nói chung, phí bảo hiểm phải đóng cho mỗi đầu xe đối với mỗi loại xe được tính theo công thức sau:

$$P = f + d$$

Trong đó: P – Phí thu mỗi đầu xe

d – Phụ phí

f – Phí bồi thường

Theo công thức trên, việc xác định phí bảo hiểm phụ thuộc vào những nhân tố sau:

- Tình hình bồi thường tổn thất của những năm trước đó. Căn cứ vào số liệu thống kê, công ty bảo hiểm sẽ tính toán được phần phí bồi thường “f” cho mỗi đầu xe như sau:

$$f = \frac{\sum S_i \times T_i}{\sum C_i}$$

(Với $i = 1, 2, \dots, n$)

Trong đó: S_i – Số vụ tai nạn xảy ra trong năm thứ i

T_i – Thiệt hại bình quân một vụ trong năm thứ

i C_i – Số xe hoạt động thực tế trong năm thứ i

- Các chi phí khác hay còn gọi là phần phụ phí (d), bao gồm các chi phí như chi đề phòng hạn chế tổn thất, chi quản lý ...

+ Khu vực giữ xe và để xe: Trong thực tế, không phải công ty bảo hiểm nào cũng quan tâm đến nhân tố này. Tuy nhiên, cũng có một số công ty bảo hiểm tính phí bảo hiểm dựa theo khu vực giữ xe và để xe rất chặt chẽ.

+ Mục đích sử dụng: Đây là nhân tố quan trọng khi xác định phí bảo hiểm. Nó giúp công ty bảo hiểm biết được mức độ rủi ro có thể xảy ra. Ví dụ, xe do một người về hưu sử dụng cho mục đích đi lại đơn thuần chắc chắn sẽ đóng phí bảo hiểm thấp hơn so với xe do một thương gia sử dụng để đi lại trong những khu vực rộng lớn. Rõ ràng xe lăn bánh trên đường càng nhiều, rủi ro tai nạn càng lớn.

+ Tuổi tác kinh nghiệm lái xe của người yêu cầu bảo hiểm và những người thường xuyên sử dụng chiếc xe được bảo hiểm. Số liệu thống kê cho thấy rằng các lái xe trẻ tuổi bị tai nạn nhiều hơn so với các lái xe lớn tuổi. Trong thực tế, các công ty bảo hiểm thường áp dụng giảm phí bảo hiểm cho các lái xe trên 50 hoặc 55 tuổi, do kinh nghiệm cho thấy số người này gặp ít tai nạn hơn so với các lái xe trẻ tuổi. Tuy nhiên, với những lái xe quá lớn tuổi (thường từ 65 tuổi trở lên) thường phải xuất trình giấy chứng nhận sức khỏe phù hợp để có thể lái xe thì công ty bảo hiểm mới nhận bảo hiểm.

Trục lợi bảo hiểm và giải pháp nhằm hạn chế tình hình trục lợi bảo hiểm xe cơ giới tại công ty Pjico.

Chuyên đề thực tập.

Phạm Minh Nguyên- BH43a.

Ngoài ra, để khuyến khích hạn chế tai nạn, các công ty bảo hiểm thường yêu cầu người được bảo hiểm tự chịu một phần tổn thất xảy ra với xe (hày còn gọi là mức miễn thường). Đối với những lái xe trẻ tuổi mức miễn thường này thường cao hơn so với những lái xe lớn tuổi.

+ Giảm phí bảo hiểm: Để khuyến khích các chủ xe có số lượng lớn tham gia bảo hiểm tại công ty mình, các công ty bảo hiểm thường áp dụng mức giảm phí so với mức phí chung theo số lượng xe tham gia bảo hiểm. Ngoài ra, hầu hết các công ty bảo hiểm còn áp dụng cơ chế giảm giá cho những người tham gia bảo hiểm không có khiếu nại và gia tăng tỷ lệ giảm giá này cho một số năm không có khiếu nại gia tăng. Có thể nói đây là biện pháp phổ biến trong bảo hiểm xe cơ giới.

Đối với những xe hoạt động mang tính chất mùa vụ, tức là chỉ hoạt động một số ngày trong một năm, thì chủ xe phải đóng phí bảo hiểm cho những ngày hoạt động đó theo công thức sau:

$$\text{Phí bảo hiểm} = \frac{\text{Mức phí cả năm} \times \text{Số tháng xe hoạt động trong năm}}{12 \text{ tháng}}$$

+ Biểu phí đặc biệt: Khi khách hàng có số lượng xe tham gia bảo hiểm nhiều, các công ty bảo hiểm có thể áp dụng biểu phí riêng cho khách hàng đó. Việc tính toán biểu phí riêng cũng tương tự như cách tính biểu phí được đề cập ở trên, chỉ khác là chỉ dựa trên các số liệu về bản thân khách hàng đó, cụ thể:

- Số lượng xe của công ty tham gia bảo hiểm;
- Tình hình bồi thường tổn thất của công ty bảo hiểm cho khách hàng ở những năm trước đó;
- Tỷ lệ phụ phí theo quy định của công ty;

Trường hợp mức phí đặc biệt thấp hơn mức phí quy định chung, công ty bảo hiểm sẽ áp dụng theo mức phí đặc biệt. Còn nếu mức phí đặc biệt tính được là cao hơn (hoặc bằng) mức phí chung, tức là tình hình tổn thất của khách hàng cao hơn (hoặc bằng) mức tổn thất bình quân chung, thì công ty bảo hiểm sẽ áp dụng mức phí chung.

+ Hoàn phí bảo hiểm: Có những trường hợp chủ xe đã đóng phí bảo hiểm cả năm, nhưng trong năm xe không hoạt động một thời gian vì một lý do nào đó, ví dụ như ngừng hoạt động để tu sửa xe. Trong trường hợp này thông thường công ty bảo hiểm sẽ hoàn lại phí bảo hiểm của những tháng ngừng hoạt động đó cho chủ xe. Số phí hoàn lại được tính như sau:

$$\text{Phí hoàn lại} = \frac{\text{Phí cả năm} \times \text{Số tháng không hoạt động}}{12 \text{ tháng}} \times \text{Ti lệ hoàn lại phí}$$

Mỗi công ty bảo hiểm có tỷ lệ hoàn phí là khác nhau. Nhưng thông thường tỷ lệ hoàn này là 80%.

Trục lợi bảo hiểm và giải pháp nhằm hạn chế tình hình trục lợi bảo hiểm xe cơ giới tại công ty Pjico.

Chuyên đề thực tập.

Phạm Minh Nguyên- BH43a.

Nếu chủ xe mua ô tô huỷ bỏ hợp đồng bảo hiểm khi chưa hết hạn hợp đồng thì thông thường công ty bảo hiểm cũng hoàn lại phí bảo hiểm cho thời gian còn lại đó theo công thức trên, nhưng với điều kiện là chủ xe chưa có lần nào được công ty bảo hiểm trả tiền bảo hiểm.

4. Bảo hiểm tai nạn lái xe, phụ xe và người ngồi trên xe.

a. Đối tượng bảo hiểm:

Đối tượng bảo hiểm là thiệt hại về thân thể và tính mạng đối với lái xe, phụ xe và những người khác được chở trên xe gây ra do tai nạn khi xe đang tham gia giao thông.

b. Phạm vi bảo hiểm:

Nhà bảo hiểm chịu trách nhiệm bồi thường thiệt hại về thân thể của lái xe và những người khác được chở trên xe. Những người này bị tai nạn khi đang ở trên xe, lên xuống xe hay trong quá trình xe đang tham gia giao thông.

Các trường hợp loại trừ:

- Đối tượng được bảo hiểm cố ý gây tai nạn.
- Vi phạm các trường hợp loại trừ trong bảo hiểm TNDS của chủ xe cơ giới đối với người thứ ba.

c. Số tiền bảo hiểm:

Đây là nghiệp vụ bảo hiểm con người nên các công ty bảo hiểm sử dụng mức giới hạn trách nhiệm bồi thường và các công ty thường đưa ra nhiều mức giới hạn cho từng loại xe để người tham gia bảo hiểm có thể lựa chọn sao cho phù hợp với khả năng tài chính của mình.

d. Phí bảo hiểm:

- Phí bảo hiểm của nghiệp vụ này được tính theo công thức

$$\text{sau: } P = S \times R \times N$$

Trong đó:

- P- Phí bảo hiểm
- S- Số tiền bảo hiểm
- R- Tỷ lệ phí bảo hiểm
- N- Số chỗ ngồi trên xe

- Biểu phí cụ thể công ty Pjico đang áp dụng kể từ ngày 18/04/2003 như sau:

Trục lợi bảo hiểm và giải pháp nhằm hạn chế tình hình trục lợi bảo hiểm xe cơ giới tại công ty Pjico.

Chuyên đề thực tập.

Phạm Minh Nguyên- BH43a.

Bảng 4: Biểu phí bảo hiểm tai nạn lái phụ xe và người ngồi trên xe tại Pjico. (Đơn vị: Đồng)

Loại xe	Số người	Phí bảo hiểm
I. Xe không kinh doanh vận tải.		
Xe 4 chỗ	4	40,000
Xe 5 chỗ	5	50,000
Xe 6 chỗ	6	60,000
Xe 7 chỗ	7	70,000
Xe 11 chỗ	11	110,000
Xe 12 chỗ	12	120,000
Xe 16 chỗ	16	160,000
Xe 24 chỗ	24	240,000
Xe 25 chỗ	25	250,000
Xe 32 chỗ	32	320,000
Xe 48 chỗ	48	480,000
II. Xe buýt.		
Xe 24 chỗ	24	360,000
Xe 25 chỗ	25	375,000
Xe 32 chỗ	32	480,000
Xe 48 chỗ	48	720,000
III. Xe kinh doanh vận tải.		
Xe 4 chỗ	4	60,000
Xe 5 chỗ	5	75,000
Xe 6 chỗ	6	90,000
Xe 7 chỗ	7	105,000
Xe 8 chỗ	8	120,000
Xe 9 chỗ	9	135,000
Xe 10 chỗ	10	150,000
Xe 11 chỗ	11	165,000
Xe 12 chỗ	12	180,000
Xe 13 chỗ	13	195,000
Xe 14 chỗ	14	210,000
Xe 15 chỗ	15	225,000
Xe 16 chỗ	16	240,000
Xe 17 chỗ	17	255,000
Xe 18 chỗ	18	270,000
Xe 19 chỗ	19	285,000
Xe 20 chỗ	20	300,000
Xe 21 chỗ	21	315,000

Trục lợi bảo hiểm và giải pháp nhằm hạn chế tình hình trục lợi bảo hiểm xe cơ giới tại công ty Pjico.

Chuyên đề thực tập.

Phạm Minh Nguyên- BH43a.

Xe 22 chỗ	22	330,000
Xe 23 chỗ	23	345,000
Xe 24 chỗ	24	360,000
Xe 25 chỗ	25	375,000
Xe 26 chỗ	26	390,000
Xe 32 chỗ	32	480,000
Xe 36 chỗ	36	540,000
Xe 42 chỗ	42	630,000
Xe 48 chỗ	48	720,000
IV. Xe taxi.		
Xe 4 chỗ	4	60,000
Xe 5 chỗ	5	75,000
Trên 6 chỗ	Tính phí bh bằng phí bh xe kd vận tải cùng số chỗ ngồi	

(Nguồn: Công ty

Pjico)

4. Bảo hiểm TNDS của chủ xe đối với hàng hoá chuyên chở trên xe.

a. Đối tượng bảo hiểm:

Loại hình bảo hiểm này chỉ áp dụng cho những xe có giấy phép kinh doanh vận tải hàng hoá. Khi nhận hàng hoá để chuyên chở, chủ xe phải có người đưa hàng hoá đến điểm giao cuối cùng một cách đầy đủ và nguyên vẹn do vậy chủ xe phải chịu trách nhiệm về những thiệt hại của hàng hoá mà họ nhận chuyên chở xảy ra do lỗi của họ hoặc người làm công cho họ. Vì vậy, đối tượng được bảo hiểm là TNDS của chủ xe cơ giới đối với thiệt hại của hàng hoá được vận chuyển trên xe theo hợp đồng vận chuyển giữa chủ xe và chủ hàng, được pháp luật quy định tại thể lệ vận chuyển hàng hoá bằng ô tô ban hành kèm theo Quyết định số 1690/QĐ-VT ngày 15/09/1990 của Bộ giao thông vận tải và Bưu điện.

Hàng hoá ở đây là hàng hoá thông thường không thuộc nhóm hàng cấm kinh doanh, vận chuyển theo quy định của pháp luật. Còn đối với những hàng hoá đặc biệt như vàng bạc, đá quý, đồ cổ, tranh cổ, hải sản, tiền... chỉ được bảo hiểm khi có thoả thuận riêng giữa chủ hàng với bên nhận bảo hiểm.

b. Phạm vi bảo hiểm:

Trục lợi bảo hiểm và giải pháp nhằm hạn chế tình hình trục lợi bảo hiểm xe cơ giới tại công ty Pjico.

Chuyên đề thực tập.

Phạm Minh Nguyên- BH43a.

Phạm vi bảo hiểm ở đây là TNDS của chủ xe đối với hàng hoá vận chuyển trên xe; là số tiền chủ xe phải chịu trách nhiệm bồi thường cho chủ hàng khi có tai nạn làm thiệt hại về hàng hoá vận chuyển trên xe theo hợp đồng vận chuyển.

Ngoài ra, nhà bảo hiểm còn thanh toán cho chủ xe các chi phí hợp lý và cần thiết nhằm:

- Ngăn ngừa, giảm nhẹ tổn thất cho hàng hoá.
- Bảo quản, xếp dỡ, lưu kho, lưu bãi hàng hoá trong quá trình vận chuyển do hậu quả của tai nạn.

- Chi phí giám định tổn thất thuộc trách nhiệm bảo hiểm.

Các điều khoản loại trừ:

Nhà bảo hiểm không nhận bảo hiểm và bồi thường cho những thiệt hại hàng hoá trong những trường hợp sau:

- Vi phạm các điều khoản loại trừ trong bảo hiểm TNDS của chủ xe cơ giới đối với người thứ ba.

- Hàng hoá lưu thông trái phép.

- Tiền, các loại ấn chỉ, hóa đơn có giá trị như tiền, đồ cổ, trang ảnh quý hiếm, thi hài, hài cốt, vàng bạc, đá quý ...

- Mất cắp, trộm cướp.

- Tổn thất hàng hóa do bắt giữ của cơ quan chức năng Nhà Nước.

- Tổn thất hàng hóa do bị xô lệch, va đập trong quá trình vận chuyển mà không phải do va đập, lật đổ.

- Xe ô tô không thích hợp với loại hàng hoá chuyên chở.

c. Số tiền bảo hiểm:

Đối với bảo hiểm TNDS của chủ xe cơ giới đối với hàng hoá chuyên chở trên xe, các công ty bảo hiểm thường giới hạn mức trách nhiệm của mình đối với một tấn trọng tải đăng ký bảo hiểm trong một vụ tai nạn. Cụ thể:

Số tiền bảo hiểm = Mức trách nhiệm x Số tấn trọng tải đăng ký bảo hiểm.

d. Phí bảo hiểm:

- Phí bảo hiểm trong bảo hiểm TNDS chủ xe cơ giới đối với hàng hoá vận chuyển trên xe được tính theo công thức sau:

$$P = R \times M \times G$$

Trong đó:

P- Phí bảo hiểm

R- Tỷ lệ phí bảo hiểm

M- Mức trách nhiệm bảo hiểm / tấn

Trục lợi bảo hiểm và giải pháp nhằm hạn chế tình hình trục lợi bảo hiểm xe cơ giới tại công ty Pjico.

Chuyên đề thực tập.

Phạm Minh Nguyên- BH43a.

G- Số tấn trọng tải đăng ký bảo hiểm

- Biểu phí cụ thể công ty Pjico áp dụng từ ngày 18/04/2003 như sau:

Bảng 5: Biểu phí bảo hiểm TNDS đối với hàng hoá chuyên chở trên xe tại Pjico.

(Đơn vị: Đồng)

Loại xe	Tấn	Phí bảo hiểm	VAT
Xe chở hàng kinh doanh vận tải, xe chở hàng đông lạnh.			
Tải 0,5 tấn	0,5	27.273	2.727
Tải 1 tấn	1	54.545	5.455
Tải 1,5 tấn	1,5	81.818	8.182
Tải 2 tấn	2	109.091	10.909
Tải 2,5 tấn	2,5	136.364	13.636
Tải 3 tấn	3	163.636	16.364
Tải 5 tấn	5	272.727	27.273
Tải 7 tấn	7	381.818	38.182
Tải 8 tấn	8	436.364	43.636
Tải 9 tấn	9	490.909	49.091
Tải 10 tấn	10	545.455	54.545

(Nguồn: Công ty

Pjico)

IV. VẤN ĐỀ TRỰC LỢI TRONG BẢO HIỂM XE CƠ GIỚI.**1. Khái niệm trực lợi bảo hiểm.**

Cùng với sự lớn mạnh của thị trường bảo hiểm, số lượng người tham gia bảo hiểm xe cơ giới ngày càng nhiều, thị trường bảo hiểm xe cơ giới ngày càng mở rộng. Bên cạnh những người thực sự muốn tham gia bảo hiểm để bảo vệ, ổn định cuộc sống của mình khi không may gặp rủi ro, thì đã xuất hiện không ít khách hàng lợi dụng bảo hiểm để làm lợi cho bản thân mình một cách phi pháp. Đó chính là hành vi trực lợi bảo hiểm.

Vậy: “Trực lợi bảo hiểm là tất cả các hành vi cố tình gian dối, lừa đảo có thể có chủ ý ngay từ khi tham gia bảo hiểm hoặc phát sinh sau khi đã xảy ra rủi ro cho đối tượng được bảo hiểm nhằm chiếm đoạt một số tiền từ doanh nghiệp bảo hiểm mà đáng lý ra họ không được hưởng”.

Trực lợi bảo hiểm còn được quan niệm là gian lận trong bảo hiểm. Trên thế giới, hiện tượng này được biết đến như là một vấn đề nhức nhối đối với các doanh nghiệp bảo hiểm. Nhiều doanh nghiệp bảo hiểm đã phải bỏ ra khá nhiều tiền để khắc phục vấn đề trực lợi bảo hiểm, song số vụ gian lận

Trục lợi bảo hiểm và giải pháp nhằm hạn chế tình hình trục lợi bảo hiểm xe cơ giới tại công ty Pjico.

Chuyên đề thực tập.

Phạm Minh Nguyên- BH43a.

vẫn tăng theo thời gian và hình thức ngày càng tinh vi, thủ đoạn ngày càng sắc sảo. Trục lợi bảo hiểm diễn ra hầu hết các nghiệp vụ bảo hiểm và bất cứ nước nào đã triển khai bảo hiểm thương mại thì ở nước đó sẽ có trục lợi bảo hiểm. Theo Hiệp hội các hãng bảo hiểm châu Âu, hàng năm họ bị thiệt hại vì trục lợi bảo hiểm không dưới 10 tỷ USD, chiếm gần 2,5% số phí bảo hiểm, trong đó trục lợi bảo hiểm xe cơ giới là nhiều nhất.

2. Tình hình trục lợi bảo hiểm xe cơ giới ở một số nước trên thế giới.

Từ khi ra đời cho đến nay, hoạt động của ngành bảo hiểm đã và đang tiếp tục phát triển và khẳng định vị trí quan trọng của mình đối với sự phát triển kinh tế của mỗi quốc gia. Đồng thời cùng với xu hướng phát triển chung của nền kinh tế thế giới, thị trường bảo hiểm thế giới cũng ngày một phát triển và hình thành nên những tập đoàn bảo hiểm lớn về quy mô cũng như tiềm lực kinh tế với số vốn khổng lồ như thị trường bảo hiểm Lloyd', thị trường bảo hiểm Bermuda ... Đi đôi với sự phát triển mạnh mẽ của thị trường bảo hiểm thì hiện tượng gian lận, lừa đảo của khách hàng trên thế giới cũng ngày một tăng và ngày càng trở nên nghiêm trọng.

Theo thông tin của hiệp hội bảo hiểm Anh quốc (ABT), năm 2003 số tiền chi phí cho các vụ bồi thường gian lận lên tới 1,1 tỷ USD tăng 8% so với năm 2002. Trong đó:

- Bảo hiểm xe cơ giới là 481 triệu USD, tăng 10 lần so với năm 2002.

- Bảo hiểm tai nạn con người, du lịch là 287 triệu USD, tăng 20% so với năm 2002.

- Bảo hiểm tài sản (trong lĩnh vực kinh doanh) là 74 triệu USD, tăng 20% so với năm 2002.

Còn tại Mỹ, Công ty Infoglige bang Texas đưa ra số liệu về lừa đảo bảo hiểm đối với xe cơ giới "đạt" 16 tỷ USD/năm.

Tại Pháp chỉ riêng các yêu cầu gian lận về cháy, mất cắp xe hơi và mất trộm tại nhà, các hãng bảo hiểm Pháp đã phải trả gần 12 tỷ FR. Còn số này ở Canada là 1,3 - 2 tỷ USD. (Theo tạp chí : "Tài chính quốc tế năm 2004).

3. Các hình thức của trục lợi bảo hiểm xe cơ giới ở Việt Nam.

Trục lợi bảo hiểm đã trở thành một hiện tượng phổ biến, nó có ở tất cả các công ty bảo hiểm trong nhiều nghiệp vụ nhưng phổ biến nhất vẫn là trong bảo hiểm xe cơ giới. Mức độ và cách thức trục lợi trong nghiệp vụ này

Trục lợi bảo hiểm và giải pháp nhằm hạn chế tình hình trục lợi bảo hiểm xe cơ giới tại công ty Pjico.

Chuyên đề thực tập.

Phạm Minh Nguyên- BH43a.

ngày càng tinh vi và đa dạng hơn. Các biểu hiện của trục lợi bảo hiểm xe cơ giới thường gặp là:

a. Hợp lý hoá ngày tai nạn và hiệu lực bảo hiểm:

Có thể do vô tình hay cố ý, chủ xe đã không mua bảo hiểm và khi tai nạn xảy ra, chủ xe phải đối mặt với khó khăn về tài chính nên đã hình thành ý đồ gian lận để được nhận tiền bồi thường. Tai nạn xảy ra nằm ngoài thời hạn bảo hiểm, người trục lợi sẽ tìm mọi cách để hợp lý hoá ngày tai nạn và hiệu lực bảo hiểm. Có hai cách để thực hiện:

• Ghi lại ngày tai nạn:

- Bị tai nạn rồi mới mua hợp đồng bảo hiểm: trong hồ sơ ngày xảy ra tai nạn sẽ được ghi sau so với ngày thực tế.

- Bị tai nạn khi đã hết hạn hợp đồng bảo hiểm: trong hồ sơ ngày xảy ra tai nạn sẽ được ghi trước so với ngày bị tai nạn thực tế.

Trong cả hai trường hợp trên người trục lợi bảo hiểm thường thông đồng hoặc tìm mọi cách mua chuộc nhân viên cơ quan chức năng để ghi sai ngày xảy ra tai nạn trong các biên bản tai nạn.

• Ghi lùi ngày trên giấy chứng nhận bảo hiểm:

Là hành vi người trục lợi bảo hiểm thông đồng với người bán bảo hiểm ghi lùi ngày bán bảo hiểm về trước trên giấy chứng nhận bảo hiểm, do đó quản lý người bán bảo hiểm là nhiệm vụ chính.

b. Thay đổi tình tiết vụ tai nạn:

- Thay đổi người lái xe có giấy phép lái xe hợp lệ (tai nạn do lái xe không có bằng lái hoặc bằng lái không có hiệu lực).

- Sửa chữa hiệu lực bằng lái (do hết hạn hoặc không phù hợp với loại xe được lái).

- Thay đổi lỗi, nguyên nhân trong vụ tai nạn.

c. Tạo hiện trường giả:

- Đưa xe từ nơi xảy ra tai nạn đến nơi khác lập biên bản.

- Thay đổi biển số xe không bị tai nạn đã mua bảo hiểm vào xe bị tai nạn không mua bảo hiểm để chụp ảnh, khám nghiệm, lập biên bản.

Số tiền nhằm trục lợi ở hình thức này thường lớn.

d. Khai tăng số tiền tổn thất:

• Đối với bảo hiểm TNDS: Khai tăng số tiền tổn thất hoặc số tiền phải bồi thường cho người thứ ba, đưa tài sản hoặc hàng hóa hư hỏng (đối với bảo hiểm TNDS đối với hàng hoá) không do tai nạn vào hiện trường tai nạn hoặc biên bản tai nạn.

Trục lợi bảo hiểm và giải pháp nhằm hạn chế tình hình trục lợi bảo hiểm xe cơ giới tại công ty Pjico.

Chuyên đề thực tập.

Phạm Minh Nguyên- BH43a.

- Đối với bảo hiểm vật chất thân xe:
 - Đưa báo giá sửa chữa cao hơn so với thực tế, thúc ép công ty bảo hiểm chấp nhận phương án khắc phục hậu quả bất hợp lý như thiệt hại bộ phận xe nhẹ nhưng đòi thay mới.
 - Không thiệt hại, không sửa chữa nhưng cũng kê khai đưa vào hợp đồng sửa chữa.
 - Sửa chữa, thay thế ngay cả những bộ phận hư hỏng không do tai nạn hoặc bị tai nạn từ trước khi bảo hiểm.
 - Thay thế những vật tư cũ, chế lại, ... nhưng kê khai thay mới.
 - Lấy cấp phụ tùng xe (kính, gương), tài sản, hàng hoá chở trên xe thay vào đồ đã hư hỏng.

e. Lập hồ sơ khiếu nại nhiều lần:

- Khách hàng mua bảo hiểm trùng để có thể thu được số tiền bồi thường nhiều hơn giá trị thiệt hại.
- Hai xe đâm va với nhau, chủ xe đã được chủ xe có lỗi bồi thường nhưng vẫn tiếp tục khiếu nại đòi bồi thường.
- Hai xe cùng có lỗi gây thiệt hại cho người thứ ba, cả hai chủ xe đều lập hồ sơ và cùng quy lỗi toàn bộ thuộc về mỗi xe để được bồi thường về TNDS.

f. Cố ý gây tai nạn:

Hình thức này thường xảy ra với các chủ xe đang trong thời kỳ khó khăn về tài chính, họ lập ra màn kịch thu tiền bồi thường để chi trả nợ nần hay lấy số tiền đầu tư vào một phương thức kinh doanh khác.

Ví dụ: tự đốt xe, cho xe lao xuống vực, huỷ toàn bộ xe, khi xe đã bị tai nạn thì phá huỷ một số bộ phận khác để được thay mới ...

4. Nguyên nhân và hậu quả của trục lợi bảo hiểm.**a. Nguyên nhân:**

Nguyên nhân sâu xa thúc đẩy hành vi gian lận bảo hiểm là xuất phát từ lòng tham của con người, họ có thể tìm mọi cách để kiếm lợi cho mình kể cả những hành vi vi phạm pháp luật. Sở dĩ họ có thể thành công là do có một số nguyên nhân sau:

• Nguyên nhân khách quan:

- Nguyên nhân khách quan đầu tiên phải kể đến là sự thiếu chặt chẽ của hệ thống hành lang pháp lý đã khiến các cơ quan chức năng lơ đãng trong việc ngăn chặn các hành vi gian lận bảo hiểm, do chưa có một quy

Trục lợi bảo hiểm và giải pháp nhằm hạn chế tình hình trục lợi bảo hiểm xe cơ giới tại công ty Pjico.

Chuyên đề thực tập.**Phạm Minh Nguyễn- BH43a.**

định rõ ràng, đầy đủ khi ký kết hợp đồng bảo hiểm hoặc do trong quá trình thực hiện chưa được nghiêm minh, chủ xe sẽ thực hiện hành vi gian lận của mình nếu họ biết được rằng có thể lách qua kẽ hở của pháp luật cũng như họ nghĩ rằng nếu bị phát hiện cũng không bị sự trừng trị của pháp luật.

- Do sự quản lý lỏng lẻo của các cơ quan chức năng thiếu sự kiểm tra, kiểm soát và xử lý. Theo nguyên tắc các xe đang lưu hành bắt buộc phải có giấy chứng nhận bảo hiểm TNDS của chủ xe đối với người thứ ba, nhưng không mấy khi cảnh sát giao thông hỏi tới giấy tờ này do đó sẽ tạo ra sự yên tâm cho chủ xe khi không tham gia bảo hiểm, đây cũng là cơ hội giúp cho các chủ xe tiến hành trục lợi bảo hiểm.

- Không gian địa lý cũng là một nguyên nhân phát sinh hành vi gian lận bảo hiểm. Như ta đã biết xe cơ giới có tính cơ động cao tham gia hoạt động trên nhiều địa bàn, nhiều khu vực trong cả nước. Do đó đối với những vụ tai nạn xảy ra ở xa, hoang vắng, ít người qua lại khó có thể giữ nguyên hiện trường, sự thay đổi tình tiết hiện trường có lợi cho người tham gia bảo hiểm là dễ xảy ra. Mà để giám định kịp thời thường phải nhờ các công ty khác giám định hoặc phải nhờ vào biên bản của công an, cảnh sát khu vực, mà trong những biên bản này vì nhiều lý do có thể không chính xác, không trung thực ...

- Trình độ lái xe rất cao họ am hiểu về xe cộ, địa hình đi lại ... họ có thể tạo ra những vụ tai nạn đánh lạc hướng cơ quan bảo hiểm để lấy tiền bồi thường của công ty bảo hiểm.

- Do giá trị của xe cơ giới là rất lớn do đó khi xảy ra tai nạn sẽ làm cho chủ xe bị kiệt quệ về tài chính, giảm hoặc thậm chí mất khả năng kinh doanh tiếp, vì vậy đây là động cơ lớn dẫn đến hiện tượng các chủ xe trục lợi bảo hiểm.

- Bên cạnh những nguyên nhân không nằm trong tầm kiểm soát của con người thì còn có những nguyên nhân có thể phát sinh từ ý chí của con người nhưng vẫn không thể ngăn chặn được triệt để.

• Nguyên nhân chủ quan:

- Nguyên nhân chủ quan đầu tiên phải kể đến đó là hiện tượng cạnh tranh không lành mạnh giữa các doanh nghiệp bảo hiểm trên thị trường bằng đủ mọi thủ đoạn. Trong vòng một năm, mức phí bảo hiểm bình quân đã hạ tới 40%, đặc biệt có những mặt hàng phí bảo hiểm giảm tới 70-80%. Trong khi đó hoa hồng đã tăng gấp từ 3- 4 lần mức quy định của Bộ tài chính. Một số công ty bảo hiểm đã mở rộng điều kiện một cách thoái quá, trái với thông lệ bảo hiểm quốc tế mà những rủi ro này thuộc về người bán bảo hiểm. (Thời báo kinh tế Việt Nam số 209- thứ Hai- 13/12/2004).

- Do các doanh nghiệp luôn hoạt động trong môi trường cạnh tranh gay gắt, khốc liệt nên các doanh nghiệp bảo hiểm luôn phải giữ bí mật thông

Trục lợi bảo hiểm và giải pháp nhằm hạn chế tình hình trục lợi bảo hiểm xe cơ giới tại công ty Pjico.

Chuyên đề thực tập.**Phạm Minh Nguyên- BH43a.**

tin. Việc trao đổi những thông tin cần thiết về khách hàng giữa các doanh nghiệp bảo hiểm hầu như không có. Vì vậy, khi có tai nạn xảy ra các công ty bảo hiểm cũng tiến hành bồi thường mà không xem xét tình hình ở các doanh nghiệp khác dẫn đến chủ xe có thể được hưởng nhiều lần tiền bồi thường ở các công ty khác nhau do họ bảo hiểm trùng, mà theo nguyên tắc không được bảo hiểm trùng trong bảo hiểm tài sản.

- Cũng do điều kiện hoạt động trong môi trường cạnh tranh gay gắt, để nâng cao doanh thu phí các công ty đã đơn giản hoá nhiều thủ tục khi ký kết hợp đồng cũng như khi xảy ra tổn thất hoặc khi đánh giá rủi ro xét nhận bảo hiểm, đơn giản thủ tục xét bồi thường ... đã tạo nhiều điều kiện cho các chủ xe lợi dụng.

- Nhận thức của người dân về pháp luật còn nhiều yếu kém, nhất là những văn bản pháp quy về bảo hiểm. Nhiều người dân nhận thức rất mơ hồ về bảo hiểm và họ cho rằng quỹ bảo hiểm giống như quỹ phúc lợi. Cho nên đã có những trường hợp nói sai sự thật để giúp nạn nhân nhận quyền lợi bảo hiểm ...

- Đối với những trường hợp khiếu nại gian lận bị công ty bảo hiểm phát hiện, các công ty chưa có biện pháp xử lý đích đáng mà chỉ mới dừng lại ở mức độ từ chối bồi thường, điều này sẽ làm cho các chủ xe suy nghĩ theo một hướng tiêu cực là cứ lập hồ sơ khiếu nại nếu qua được thì nhận tiền bồi thường còn nếu không được thì cũng không phải nộp phạt ...

- Trong công tác phòng chống gian lận bảo hiểm các đại lý khai thác và nhân viên giám định có một vai trò hết sức quan trọng. Công việc của hai chức danh này ảnh hưởng đến việc ngăn ngừa và phát hiện hành vi gian lận cả khi ký kết hợp đồng cũng như khi giải quyết bồi thường. Do đó những người làm trong hai bộ phận này phải là những người có tâm huyết với nghề, phẩm chất đạo đức tốt, có năng lực thực sự ... Tuy nhiên một thực tế hiện nay là việc tuyển dụng đại lý còn tương đối dễ dàng, qua loa, chủ yếu là do quen biết ... do đó nhiều nhân viên đại lý cũng có hành vi gian lận bảo hiểm cùng với khách hàng... nếu điều này xảy ra thì sẽ gây hậu quả nghiêm trọng cho công ty bảo hiểm.

- Trình độ của nhân viên bảo hiểm còn hạn chế. Đặc biệt đối với ngành bảo hiểm Việt Nam thì đây còn là một điều trăn trở, vì thị trường bảo hiểm Việt Nam còn non trẻ, việc đào tạo cho nhân viên chưa được coi trọng, các nhân viên còn ít kinh nghiệm trong công tác phòng và chống gian lận bảo hiểm. Do nhiều nhân viên chạy theo mức doanh thu phí mà quên mất điều quan trọng là khi tổn thất xảy ra thì số tiền bồi thường sẽ rất lớn so với mức phí thu được nếu như khi ký hợp đồng họ coi nhẹ khâu đánh giá rủi ro để dễ dàng ký được hợp đồng. Đây là một điều tốt cho các chủ xe làm lợi bất chính...

Trục lợi bảo hiểm và giải pháp nhằm hạn chế tình hình trục lợi bảo hiểm xe cơ giới tại công ty Pjico.

Chuyên đề thực tập.

Phạm Minh Nguyên- BH43a.

- Do tư cách phẩm chất của một số bộ phận nhân viên trong công ty bị thoái hoá, coi trọng đồng tiền hơn cả trách nhiệm nghề nghiệp. Họ có thể đánh giá cao mức độ tổn thất hoặc vạch đường đi nước bước cho khách hàng lợi dụng các kẽ hở về giấy tờ, về thủ tục giám định, bồi thường để trục lợi ... Những người này dễ bị các chủ xe lợi dụng, mua chuộc để tiếp tay cho hành vi gian lận của chủ xe. Nếu chủ xe được bồi thường họ sẽ được hưởng một số tiền nhất định, sự việc này cứ diễn ra thì các chủ xe trục lợi bảo hiểm ngày càng nhiều và do đó công ty bảo hiểm cũng ngày càng phải chi những khoản bất thường làm cho doanh thu giảm đáng kể.

- Do sự thông đồng giữa những người tham gia bảo hiểm có hành vi gian lận với những người có liên quan như: y, bác sỹ, những người làm chứng trong các vụ tổn thất ... Ví dụ, mua chuộc bác sỹ để dựng lên bệnh, làm giả hoặc kê những đơn thuốc đắt tiền để đòi được số tiền bảo hiểm nhiều hơn.

b. Hậu quả của trục lợi bảo hiểm:

Hậu quả trục lợi bảo hiểm xe cơ giới ngày càng trở lên phổ biến với mức độ ngày càng tinh vi, hình thức ngày càng đa dạng. Chính vì thế mà hậu quả của trục lợi bảo hiểm để lại có xu hướng ngày càng nặng nề và trầm trọng, không chỉ đối với các công ty bảo hiểm mà còn đối với cả xã hội.

• Đối với doanh nghiệp bảo hiểm:

- Ta có thể nhận thấy nếu không ngăn chặn được hành vi trục lợi bảo hiểm sẽ làm giảm lợi nhuận của công ty bảo hiểm. Mà mục tiêu quan trọng nhất của hầu hết các doanh nghiệp trong cơ chế thị trường là lợi nhuận.

Lợi nhuận = Tổng thu – Tổng chi.

Trong đó: Tổng chi = Chi bồi thường + Chi quản lý + Chi khác.

- Nếu hành vi trục lợi bảo hiểm không bị phát hiện thì nó sẽ làm tăng chi bồi thường. Nếu các hành vi đó bị phát hiện thì nó sẽ làm tăng chi quản lý bởi lẽ chi phí cho một cuộc điều tra trục lợi thường rất lớn. Thậm chí có trường hợp nghi ngờ công ty tổ chức điều tra nhưng không đủ cơ sở từ chối bồi thường. Như vậy cả chi bồi thường và chi quản lý đều làm tăng chi phí điều này làm giảm lợi nhuận, hiệu quả kinh doanh của công ty bảo hiểm bị hạn chế.

- Do hành vi trục lợi bảo hiểm ngày càng tăng nên công ty bảo hiểm phải tăng cường công tác giám định, điều tra, kiểm tra, thanh tra. Điều này làm tăng thời gian giải quyết bồi thường, ảnh hưởng đến quá trình phục hồi tài chính, sản xuất kinh doanh của khách hàng. Do đó ảnh hưởng xấu đến chất lượng sản phẩm, làm giảm tính cạnh tranh sản phẩm của công ty trên thị trường.

Trục lợi bảo hiểm và giải pháp nhằm hạn chế tình hình trục lợi bảo hiểm xe cơ giới tại công ty Pjico.

Chuyên đề thực tập.**Phạm Minh Nguyên- BH43a.**

- Có nhiều hành vi gian lận với hiệu quả hoà giải thấp dẫn đến kéo dài thời gian giải quyết tranh chấp, ảnh hưởng xấu đến uy tín của công ty.

- Trục lợi bảo hiểm còn làm giảm số lượng khách hàng hiện tại cũng như thu hút, hấp dẫn các khách hàng mới. Bởi bản chất của bảo hiểm là phương pháp lập quỹ dự trữ bằng tiền do những người có cùng khả năng gặp một rủi ro nào đó đóng góp tạo nên và hoạt động dựa trên nguyên tắc “số đông bù số ít”. Vì vậy, hành vi trục lợi bảo hiểm được thực hiện thì không ai khác chính là các khách hàng trung thực sẽ phải gánh chịu hậu quả, do đó không ai dại gì tiếp tục tham gia hoặc có ý định tham gia bảo hiểm. Đó là lý do làm cho lượng khách hàng giảm đi.

- Đối với Nhà Nước và xã hội:

- Khi lợi nhuận của công ty bảo hiểm giảm thì các khoản phải nộp cho Ngân sách Nhà Nước cũng giảm. Điều này kéo theo sự đầu tư cho xã hội cũng giảm và lợi ích chung của xã hội bị mất đi là không nhỏ.

- Trong nền kinh tế thị trường tự do cạnh tranh, nếu các hành vi gian lận tiếp diễn sẽ làm rối loạn an ninh xã hội, làm cho môi trường kinh doanh thiếu lành mạnh và thiếu sự công bằng. Sự hoạt động kém hiệu quả của một số công ty bảo hiểm kéo theo đó là nguồn vốn đầu tư giảm, làm giảm các hoạt động đầu tư ở một số lĩnh vực.

- Đảng và Nhà Nước ta đang hướng tới việc xây dựng Nhà Nước “dân giàu, nước mạnh, xã hội công bằng, dân chủ, văn minh”. Nhưng vẫn tồn tại những con người tha hoá đạo đức, biến chất, thiếu ý thức chấp hành pháp luật, chỉ nghĩ tới lợi ích riêng của cá nhân mình bằng các hành vi gian dối sẽ tạo ra sự bất công. Từ đó dẫn đến tình trạng coi thường pháp luật gây rối trật tự an ninh xã hội.

- Trục lợi bảo hiểm còn gây ảnh hưởng tới đạo đức xã hội, kỷ cương pháp luật. Tính chất phát triển và quy mô tổ chức của những vụ trục lợi sẽ kéo theo sự tha hoá, biến chất của các cán bộ, nhân viên trong ngành có liên quan. Những hành vi tiêu cực, thông đồng với nhau gian lận tiền của công ty bảo hiểm sẽ tạo tiền đề cho hành vi tham nhũng phát triển ở cả những ngành khác trong nền kinh tế.

- Nền kinh tế nước ta đang phát triển, thị trường bảo hiểm còn non trẻ nên những hành vi gian lận cũng mới chỉ ở dạng bộc phát, lẻ tẻ. Nhưng nếu không có biện pháp ngăn chặn kịp thời thì các hành vi này sẽ phát triển thành các hành vi tội phạm có tổ chức. Đồng thời sẽ tạo ra tâm lý coi thường kỷ cương pháp luật.

- Đối với khách hàng:

Khách hàng là những người trung thực sẽ bị thiệt thòi về quyền lợi. Bởi vì, phí bảo hiểm mà họ phải nộp lại dùng để chi trả cho những khoản tiền gian lận không được phát hiện ra. Do vậy, những doanh nghiệp bảo

Trục lợi bảo hiểm và giải pháp nhằm hạn chế tình hình trục lợi bảo hiểm xe cơ giới tại công ty Pjico.

Chuyên đề thực tập.

Phạm Minh Nguyên- BH43a.

hiểm nào có nhiều vụ gian lận sẽ có mức phí bảo hiểm cao hơn những doanh nghiệp kiên quyết chống và loại trừ những kẻ trục lợi bảo hiểm.

Tóm lại, hành vi trục lợi bảo hiểm đã gây ảnh hưởng xấu đến không chỉ hoạt động kinh doanh của công ty mà còn ảnh hưởng tới đạo đức xã hội và pháp luật của Nhà Nước. Cuộc chiến chống lại các hành vi gian lận này đang gặp rất nhiều khó khăn. Đây không chỉ là vấn đề riêng của ngành bảo hiểm nước ta mà của tất cả các nước trên thế giới.

5. Sự cần thiết phải phòng chống trục lợi bảo hiểm xe cơ giới:

Gắn liền với sự phát triển của xã hội là sự phát triển của ngành Bảo hiểm với số người tham gia bảo hiểm ngày càng gia tăng và thị trường bảo hiểm ngày càng được mở rộng. Nhưng có một thực tế đáng buồn là số vụ bảo hiểm cũng như mức độ nghiêm trọng của mỗi vụ ngày một tăng đặc biệt trong bảo hiểm xe cơ giới. Đấu tranh chống trục lợi bảo hiểm là sự cần thiết đối với tất cả các nước trên thế giới.

Tình trạng trục lợi bảo hiểm xe cơ giới ở Việt Nam cũng ngày càng trở lên phức tạp. Việc phòng chống gian lận trong bảo hiểm xe cơ giới cũng trở thành một vấn đề cần thiết có tính chất khách quan vì một số lý do sau:

- Số vụ trục lợi bảo hiểm ngày càng tăng:

Đến năm 1998 trước tình hình gian lận bảo hiểm trong cả nước ngày càng lớn, đặc biệt là trong bảo hiểm xe cơ giới. Tổng Công ty Bảo hiểm Việt Nam đã yêu cầu các công ty thành viên của mình làm báo cáo về tình hình khiếu nại gian lận bảo hiểm xe cơ giới kết quả cho thấy chỉ tính riêng năm 1997, trong hệ thống của Bảo Việt đã phát hiện 224 vụ gian lận số tiền ước tính bị trục lợi là 1 tỷ đồng. Hiện nay trên thị trường Việt Nam không chỉ có Bảo Việt hoạt động mà có Bảo Minh, Pjico... Do đó, không thể biết trong một năm con số các vụ trục lợi bảo hiểm bị phát hiện là bao nhiêu.

Chỉ tính riêng Pjico trong năm 2000 phát hiện ra 32 vụ gian lận trong bảo hiểm xe cơ giới, năm 2001 phát hiện 48 vụ, năm 2002 phát hiện 53 vụ nhưng đến năm 2004 thì số vụ gian lận phát hiện được là 75 vụ.

- Tính chất nghiêm trọng trong mỗi vụ ngày càng phức tạp:

- Hành vi gian lận ban đầu mang tính chất cơ hội thường hay gặp trong những vụ có thiệt hại nhỏ. Theo pháp luật của Việt Nam thì các hành vi này chưa đủ để cấu thành tội phạm nhưng nó cũng ảnh hưởng xấu đến hoạt động kinh doanh bảo hiểm xe cơ giới.

- Sau đó đến các hành vi mang tính lợi dụng, tức là các hành vi gian dối dân sự. Theo Bộ Luật Dân Sự nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam quy định trong điều 142: “ Lừa dối trong giao dịch dân sự là hành vi cố

Trục lợi bảo hiểm và giải pháp nhằm hạn chế tình hình trục lợi bảo hiểm xe cơ giới tại công ty Pjico.

Chuyên đề thực tập.**Phạm Minh Nguyên- BH43a.**

ý của một bên nhằm làm cho bên kia hiểu sai lệch về chủ thể, tính chất của đối tượng hoặc nội dung của giao dịch nên đã xác lập giao dịch đó”.

Ở đây người gian lận dùng các hình thức khác nhau để cho nhà bảo hiểm hiểu rằng tổn thất họ gặp phải là lớn hơn thực tế, nhằm đòi được số tiền bồi thường lớn hơn. Bao gồm các hành vi sau đây:

- Lập hồ sơ đòi bồi thường khai tăng giá trị tổn thất.
- Khai báo sai chất lượng thực tế của hạng mục tổn thất trước

tai nạn

- Khai thêm hạng mục tổn thất không do tai nạn gây ra.
- Khai báo sai giá trị sử dụng của đối tượng, thành phần bị tổn

thất.

- Cho đến các hành vi gian lận mang tính chất “chiếm đoạt”,

cấu thành tội phạm hình sự.

Theo luật hình sự nước Cộng Hoà Xã Hội Chủ Nghĩa Việt Nam:

Điều 134: “Người nào bằng thủ đoạn gian dối chiếm đoạt tài sản XHCN thì bị phạt tù...”.

Điều 157: “Người nào bằng thủ đoạn gian dối chiếm đoạt tài sản của người khác thì bị phạt tù...”

Ở đây người gian lận đã cố tình gian dối để chiếm đoạt một số tiền từ nhà bảo hiểm mà đáng lý ra họ không được hưởng. Đó là các trường hợp rủi ro gây thiệt hại cho đối tượng bảo hiểm không thuộc trách nhiệm của nhà bảo hiểm (ngoài phạm vi bảo hiểm, ngoài thời hạn bảo hiểm) nhưng cố ý tạo lập hồ sơ giả để đòi bồi thường:

- Lập hồ sơ tai nạn giả cho trường hợp xe có giấy chứng nhận bảo hiểm có hiệu lực để thu lợi bất chính.

- Lập giấy chứng nhận bảo hiểm ghi lùi ngày hiệu lực cho xe bị tai nạn trước đó.

- Lập giấy chứng nhận bảo hiểm cho xe bị tai nạn trước đó rồi làm hồ sơ tai nạn ghi lùi ngày tai nạn.

- Lập hồ sơ giả mạo về nguyên nhân tổn thất thuộc phạm vi bảo hiểm để đòi bồi thường cho một thiệt hại không thuộc phạm vi trách nhiệm bảo hiểm.

• Hiện tượng trục lợi bảo hiểm nó làm ảnh hưởng đến hoạt động kinh doanh cũng như hình ảnh của Công ty trên thị trường. Nó làm tha hóa biến chất về đạo đức của một số cán bộ, làm rối ren kỷ cương pháp luật và mất công bằng xã hội.

Vì vậy, phòng chống gian lận trong bảo hiểm nói chung và bảo hiểm xe cơ giới nói riêng là hoàn toàn cần thiết và mang tính tất yếu khách quan.

Trục lợi bảo hiểm và giải pháp nhằm hạn chế tình hình trục lợi bảo hiểm xe cơ giới tại công ty Pjico.

Chuyên đề thực tập.

Phạm Minh Nguyên- BH43a.

5. Các biện pháp phòng chống trục lợi bảo hiểm xe cơ giới ở một số nước.

Trên thế giới, việc phòng chống gian lận bảo hiểm được các doanh nghiệp bảo hiểm hết sức coi trọng. Ở Châu Âu, các tổ chức bảo hiểm cho biết việc chống gian lận bảo hiểm là một cuộc đấu tranh khá tốn kém. Theo số liệu thống kê cho thấy rằng việc kiểm tra thụ động hoặc chủ động làm tiêu tốn của họ từ 1 - 3% tổng số tiền chi trả bảo hiểm nhưng họ vẫn cương quyết tiến hành. Do vậy, nhiều doanh nghiệp bảo hiểm đã thành lập các đội, các ban phòng chống trục lợi bảo hiểm của riêng mình và các biện pháp sau đây được áp dụng ở rất nhiều nước trong đó phải kể đến một số nước tiêu biểu như Anh, Pháp, Mỹ, Canada.

- Không ngừng hoàn thiện hệ thống pháp luật về bảo hiểm. Đối với những nghiệp vụ bảo hiểm mà pháp luật quy định bắt buộc khách hàng phải tham gia cần có sự phối hợp với các cơ quan chức năng kiểm tra theo dõi và đưa ra những mức tiền phạt thích đáng cao hơn mức phí bảo hiểm mà họ phải nộp. Tiêu biểu như tại Anh Quốc, Hiệp hội bảo hiểm Anh (ABI) đã và đang phát động một chiến dịch phối hợp tất cả các thành viên cơ quan có liên quan nhằm ngăn chặn, vạch mặt những kẻ gian lận lừa đảo bảo hiểm. Hàng năm ABI đã cùng với lực lượng Cảnh sát West Midland tổ chức các cuộc hội thảo về tội phạm và chống tội phạm. Năm 1998 đã thống nhất triển khai một chiến dịch rộng rãi chống lại việc gian lận bảo hiểm trên toàn nước Anh. Lập một đường dây nóng để tố cáo những kẻ gian lận, lừa đảo bảo hiểm. Còn tại Mỹ, nhằm mục đích ngăn chặn tội phạm bảo hiểm, Hội đồng thành phố Washington DC đã ban hành một đạo luật đấu tranh chống tệ nạn lừa đảo bảo hiểm, trong đó đặc biệt kẻ gian lận sẽ bị phạt 50.000 USD và kèm theo 15 năm tù giam, ngoài ra còn phải bồi thường khoản tiền chiếm đoạt do lừa đảo. Các nhà bảo hiểm được yêu cầu phải thiết lập những chương trình cụ thể nhằm bảo vệ và chống lừa đảo bảo hiểm. Những công ty không thực hiện chương trình này sẽ bị phạt. Đồng thời cố gắng động viên khuyến khích cơ quan Cảnh sát tham gia tích cực vào công việc này.

- Doanh nghiệp bảo hiểm phải tổ chức đầu mối quản lý, theo dõi và kiểm tra chặt chẽ các cán bộ, đại lý và các cộng tác viên khai thác bảo hiểm. Một mặt, phải nhắc nhở họ thực hiện đúng chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn, mặt khác phải đề ra những cơ chế quản lý phù hợp như: Phí bảo hiểm thu được trong ngày, cuối ngày phải nộp; giấy chứng nhận bảo hiểm cấp trong ngày phải thông báo cho doanh nghiệp bảo hiểm vào cuối ngày; khi khách hàng tham gia bảo hiểm với số tiền lớn thì phải báo cáo về doanh nghiệp bảo hiểm kiểm tra, theo dõi... tiêu biểu như tại Canada: Cuộc đấu tranh chống gian lận bảo hiểm ở Canada do văn phòng bảo hiểm Canada (IBC) đứng đầu.

Trục lợi bảo hiểm và giải pháp nhằm hạn chế tình hình trục lợi bảo hiểm xe cơ giới tại công ty Pjico.

Chuyên đề thực tập.**Phạm Minh Nguyên- BH43a.**

IBC tổ chức đánh giá, tổ ng kết kinh nghiệ m ch ống gian lận bảo hiểm của tất cả các công ty bảo hiểm và soạ n thảo một giáo trình đặc biệt h ướng dẫn hoạt động chống gian lận b ảo hiểm. Tổ chức “ngăn chặn tội phạm” của Canada tự nguyện đứng ra ngăn chặn và đi ều tra mộ i tội phạm, trong đó có tội phạm gian lận bảo hiểm. IBC cung cấp cho cảnh sát và lực lượ ng chữa cháy sổ ghi nhớ các dấu hiệu nghi vấ n gian lận bảo hiểm để họ lưu ý. Tổng giá trị gian lận b ảo hiểm tài sản và các trường hợp rủi ro khoảng 1,3 tỷ USD/ năm (10-15% số tiền đóng bảo hiểm).

Liên đoàn chống gian lận bảo hiểm thành lập tháng 6/1994 ở Canada bao g òm đại diện của các công ty Bảo hiểm, Cảnh sát, Lu ật sư đoàn và người i tiêu dùng. Liên đoàn đã ra bản tuyên bố được tất cả các hãng bảo hiểm ký và cam kết th ực hiện, đồng thời đưa ra định nghĩa: “gian lận bảo hiểm là mọi hành động tiến hành với mục đích nhận tiền bảo hiểm phi pháp từ yêu cầu giả mạo đến tăng hay giảm các yêu cầu hợp pháp, từ yêu cầu giả đến gian lận nội bộ”.

Đối với thẻ bảo hiểm liên đoàn hướng dẫn như sau:

- Thẻ bảo hiểm phải được viết bằng ngôn ngữ đơn giản.
- Các yêu cầu trong thẻ phải được điền đầy đủ.
- Trong đơn xin trả bảo hiểm người viết phải chứng minh rõ ràng tất cả những khía cạnh yêu cầu của mình.
- Khi ký lại hợp đồng bảo hiểm phải lưu ý thông báo tất cả những thay đổi vật chất và các thay đổi đáng kể khác của đối tượng bảo hiểm.
- Thêm vào điều kiện: người bảo hiểm có quyền yêu cầu người được bảo hiểm giải thích rõ ràng sau khi xảy ra thiệt hại.

Bảo hiểm ô tô phải tuân thủ trình tự kiểm tra toàn bộ trước khi nhận bảo hiểm. Để tránh gian lận trong bảo hiểm các đối tượng thương mại cần phải phân tích tình hình tài chính của người được bảo hiểm. Mỗi khi nhận được đơn bảo hiểm, Công ty bảo hiểm có quyền xem xét “lịch sử yêu cầu bảo hiểm “ của đối tượng (tần số và khối lượng bảo hiểm) từ các trung tâm tư liệu.

Về phía Công ty bảo hiểm, khi làm giấy tờ bảo hiểm phải:

- Chuẩn bị và áp dụng các biện pháp đặc biệt để xác định và làm hồ sơ các thiệt hại đáng nghi ngờ.
- Tiến hành điều tra tất cả các trường hợp khả nghi và nếu có thẻ thì áp dụng tất cả các biện pháp để khôi phục các khoản chi trả bất hợp pháp.
- Thành lập ban điều tra hoặc bắt buộc các công ty bảo hiểm hợp tác với cơ quan điều tra đặc biệt của các hãng bảo hiểm.

Trục lợi bảo hiểm và giải pháp nhằm hạn chế tình hình trục lợi bảo hiểm xe cơ giới tại công ty Pjico.

Chuyên đề thực tập.**Phạm Minh Nguyên- BH43a.**

- Hợp tác với chính quyền về các yêu cầu bảo hiểm không được thanh toán gian lận.

Muốn từ chối trả tiền bảo hiểm, Công ty bảo hiểm phải chứng minh được “tam giác tội phạm” gồm động cơ gian lận, khả năng thực hiện và hậu quả của nó. Công việc này có thể được công ty bảo hiểm tiến hành, có trường hợp có cả sự tham gia của các chuyên gia bên ngoài. Thêm vào đó một số mạng lưới các công ty đặc biệt được cấp giấy phép hoạt động như đơn vị điều tra độc lập theo yêu cầu của công ty bảo hiểm.

Trường hợp thiệt hại trên 25.000 đôla Canada bắt buộc phải điều tra, còn dưới 25.000 đôla Canada thì chỉ điều tra khi đặc biệt nghi vấn. Điều tra của Công ty bảo hiểm là nhằm quyết định trả hay không trả bảo hiểm, còn của Cảnh sát là xem xét có dấu hiệu phạm tội hình sự hay không?

Ngoài gian lận từ phía người được bảo hiểm còn có những gian lận nội bộ từ phía trung gian như đại lý, môi giới hay nhân viên bảo hiểm. Để chống lại loại này, trước hết phải làm rõ chức năng của các chuyên gia xác định quy mô thiệt hại với các chuyên gia thực hiện trả tiền cho các thiệt hại (kể cả bố trí họ ở các văn phòng khác nhau). Công ty bảo hiểm nên thường xuyên luân chuyển cán bộ, thay đổi hệ thống, kiểm tra định kỳ tại chỗ và sử dụng các bộ phận độc lập. Người ta cho rằng, việc thay đổi thường xuyên các nhân viên quản lý thiệt hại đã giảm đáng kể khả năng móc ngoặc giữa những người mưu toan gian lận trong thời gian dài

- Quá trình giám định– bồi thường, chi trả tiền bảo hiểm phải được thực hiện đúng nguyên tắc và trình tự mỗi khâu. nếu thấy nghi ngờ một loại giấy tờ nào đó hoặc không rõ về thời gian, không gian trong các vụ tổn thất cần xác minh lại ngay. Nếu thấy cần thiết phải báo ngay để doanh nghiệp bảo hiểm tổ chức điều tra xác, minh cho rõ. Ngoài phương án điều tra độc lập, cần tranh thủ sự giúp đỡ của các bên có liên quan như: công an, y bác sỹ và những người làm chứng... Tiêu biểu như tại Pháp: Tất cả các hãng bảo hiểm của Pháp đều có danh sách những kẻ lừa đảo bảo hiểm đã bị toà án kết tội để không ký các hợp đồng bảo hiểm đối với các đối tượng này, qua đó nghiên cứu kỹ hồ sơ các vụ gian lận để tìm các biện pháp phòng chống. Ở nước này, theo ước tính của các công ty bảo hiểm, chi phí cho việc điều tra gian lận bảo hiểm tiêu tốn khoảng 1,5% tổng phí thu. Mặc dù vậy, các công ty bảo hiểm này vẫn tiến hành các chiến dịch chống gian lận bảo hiểm. Tiêu biểu trong số đó là công ty bảo hiểm Pháp – UAP. Từ năm 1980, trong bộ phận điều chỉnh thua lỗ của hãng có nhóm chống gian lận với nhiệm vụ: phân tích tài liệu của các trường hợp bảo hiểm khác nhau, kiểm tra tính hợp pháp của chúng, lưu ý những thông tin trái ngược và những sự kiện không phù hợp với từng trường hợp:

- Những người tham gia vào nhiều loại bảo hiểm khác nhau.

Trục lợi bảo hiểm và giải pháp nhằm hạn chế tình hình trục lợi bảo hiểm xe cơ giới tại công ty Pjico.

Chuyên đề thực tập.**Phạm Minh Nguyên- BH43a.**

- Trường hợp phải trả tiền bảo hiểm ngay sau khi ký hợp đồng bảo hiểm hay sau khi tăng tiền bảo hiểm.
- Trường hợp tăng số vụ tai nạn ngay cùng một chỗ.
- Giấy yêu cầu bảo hiểm không phải do chính người được bảo hiểm hoặc người thừa hưởng đề nghị.

Để công tác điều tra có hiệu quả, hãng UAP thường cộng tác với các cơ quan bên ngoài, đặc biệt là sự tham gia của Cảnh sát.

Để có được những biện pháp như trên, các Công ty bảo hiểm ở Pháp đã có sự thống nhất trong hàng động, xử lý thông tin kịp thời và quản lý khách hàng rất chặt chẽ.

Đặc biệt ở Pháp còn hình thành những tổ chức đặc biệt để đối phó với những hành vi trục lợi bảo hiểm mang tính chất nguy hiểm, xảo trá và hãng ALFA là một trong những tổ chức như vậy. Tổ chức ALFA được thành lập năm 1989 có trụ sở chính tại Paris. Với sự tập trung các thám tử trong lĩnh vực bảo hiểm có trình độ, trí thông minh và khả năng phá án tốt, ALFA đã trở thành cánh tay đắc lực cho các hãng bảo hiểm Pháp trong việc truy tìm tội phạm trục lợi bảo hiểm, ALFA có 80 thám tử tư làm việc trong phạm vi khắp nước Pháp, dưới sự chỉ đạo của ban tham mưu gồm 15 người, nhân viên ALFA có tuổi trung bình 50 tuổi và đều có kinh nghiệm qua thời gian trong ngành cảnh sát điều này là một nguyên nhân khiến công việc của tổ chức này luôn thuận lợi.

Các cuộc điều tra mất khá nhiều thời gian và tiền bạc nhưng những chi phí đó không phải là vô ích.

Trên đây là một số các phương pháp, mô hình tổ chức phòng chống ngăn chặn gian lận bảo hiểm ở một số nước tiêu biểu trên thế giới mà phương pháp của họ đã được cả thế giới tham khảo vận dụng. Việc vận dụng, học hỏi các nước đi trước để tìm ra cho mình một giải pháp phù hợp với hoàn cảnh thực tiễn là điều rất cần thiết đối với các nước đi sau trong đó có Việt Nam.

Chuyên đề thực tập.

Phạm Minh Nguyên- BH43a.

Chương II. THỰC TRẠNG VỀ TÌNH HÌNH TRỰC LỢI BẢO HIỂM XE CƠ GIỚI VÀ BIỆN PHÁP HẠN CHẾ TẠI CÔNG TY PJICO.

I. SƠ LƯỢC SỰ HÌNH THÀNH PHÁT TRIỂN VÀ HOẠT ĐỘNG CỦA CÔNG TY PJICO.

1. Quá trình hình thành và phát triển của công ty Pjico.

a. Lịch sử hình thành công ty:

• Thị trường bảo hiểm phi nhân thọ Việt Nam sau hơn 30 năm chỉ có một mình Bảo Việt “đơn thương độc mã” hoạt động thì đến nay ngoài Tổng công ty bảo hiểm Việt Nam đã xuất hiện thêm nhiều công ty bảo hiểm khác với các hình thức sở hữu khác nhau, có thể kể đến các công ty sau:

- Công ty cổ phần bảo hiểm Petrolimex (PJICO);
- Công ty cổ phần bảo hiểm Nhà Rồng (Bảo Long);

Trực lợi bảo hiểm và giải pháp nhằm hạn chế tình hình trực lợi bảo hiểm xe cơ giới tại công ty Pjico.

Chuyên đề thực tập.

Phạm Minh Nguyên- BH43a.

- Công ty bảo hiểm Thành Phố Hồ Chí Minh (Bảo Minh);
- Công ty bảo hiểm dầu khí Việt Nam (PVIC);
- Công ty cổ phần bảo hiểm Bưu Điện (PTI);
- Công ty liên doanh bảo hiểm Quốc tế Việt Nam (VIA);
- Việc thị trường bảo hiểm nước ta được mở rộng là xuất phát từ chủ trương phát triển kinh tế đa thành phần vận hành theo cơ chế thị trường có sự quản lý của Nhà Nước, mà nổi bật là chủ trương cổ phần hoá và phát triển các công ty cổ phần theo Luật công ty năm 1990 vì thế sau năm 1994 một loạt các công ty cổ phần bảo hiểm đã ra đời trong đó có Pjico.

- Công ty cổ phần bảo hiểm Petrolimex với tên gọi tiếng anh là Petrolimex Joint- Stock Insurance Company, viết tắt là PJICO đã ra đời và chính thức đi vào hoạt động vào ngày 15 tháng 6 năm 1995. Công ty là sự hội tụ của 8 cổ đông lớn trong đó có 7 thành viên sáng lập và một thành viên tham gia. Các thành viên này đã và đang có những đóng góp tích cực vào hoạt động kinh doanh của Pjico. Dưới đây là các cổ đông sáng lập:

- Tổng công ty xăng dầu Việt Nam (Petrolimex);
- Ngân hàng ngoại thương Việt Nam (Vietcombank);
- Công ty tái bảo hiểm quốc gia Việt Nam (Vinare);
- Tổng công ty thép Việt Nam (VSC);
- Công ty vật tư và thiết bị toàn bộ (Matexim);
- Công ty điện tử Hà Nội (Hanel);
- Công ty TNHH thiết bị an toàn (AT);

Công ty Pjico là cổ phần đầu tiên hoạt động kinh doanh trong lĩnh vực bảo hiểm phi nhân thọ, do vậy, Pjico đã phải trải qua không ít những khó khăn của những ngày đầu hoạt động (Vạn sự khởi đầu nan), đặc biệt khi các điều kiện về cơ chế pháp luật còn chưa đầy đủ, khách hàng còn ít lòng tin. Nhưng với sự chỉ đạo của hội đồng quản trị, của các ban ngành liên quan, đồng thời cùng với sự ủng hộ hợp tác giúp đỡ nhiệt tình của các cổ đông sáng lập, khách hàng và đặc biệt là sự nỗ lực phấn đấu của toàn thể cán bộ công nhân viên, công ty đã từng bước phát triển và tạo dựng được chỗ đứng trên thị trường bảo hiểm Việt Nam.

b. Cơ cấu tổ chức của công ty:

Là một công ty cổ phần có tư cách pháp nhân, tự chủ về mặt tài chính và hạch toán độc lập, Pjico rất chú trọng tới việc xây dựng cơ cấu tổ chức của công ty sao cho chặt chẽ đồng thời vẫn tuân thủ theo trật tự cơ cấu của một công ty cổ phần. Hiện nay, bộ máy tổ chức của Pjico bao gồm các bộ phận sau:

- Hội đồng quản trị;

Trục lợi bảo hiểm và giải pháp nhằm hạn chế tình hình trục lợi bảo hiểm xe cơ giới tại công ty Pjico.

Chuyên đề thực tập.

Phạm Minh Nguyên- BH43a.

- Tổng giám đốc;
- Các phó giám đốc;
- Các phòng ban nghiệp vụ:
 - Phòng tổ chức cán bộ;
 - Phòng tổng hợp;
 - Phòng thị trường và quản lý nghiệp vụ;
 - Ban thanh tra pháp chế;
 - Phòng bảo hiểm hàng hải;
 - Phòng bảo hiểm phi hàng hải;
 - Phòng bảo hiểm tài sản hoả hoạn;
 - Phòng tái bảo hiểm;
 - Phòng kế toán;
 - Phòng đầu tư tín dụng và thị trường chứng khoán;
 - Phòng giám định bồi thường;
 - Bộ phận quản lý đại lý;
- Các văn phòng bảo hiểm tại Hà Nội: KV1, KV2, KV3, KV4, KV5, KV6 và KV7.
- Các chi nhánh trực thuộc tại 64 tỉnh thành trên toàn quốc.

c. Các nghiệp vụ bảo hiểm triển khai:

So với những ngày đầu mới thành lập, các nghiệp vụ bảo hiểm mà công ty triển khai đã được cải tiến và hoàn thiện lên rất nhiều. Điều đó đã đáp ứng được nhu cầu về bảo hiểm ngày một tăng lên không chỉ của mỗi cá nhân mà còn cả các tổ chức đang hoạt động kinh doanh, sản xuất trên đất nước Việt Nam. Hiện nay công ty đang triển khai một số các nghiệp vụ chính sau:

- Nghiệp vụ bảo hiểm hàng hải:
 - Bảo hiểm hàng hóa vận chuyển bằng đường biển, đường bộ, đường sông, đường hàng không;
 - Bảo hiểm thân tàu;
 - Bảo hiểm TNDS của chủ tàu;
 - Bảo hiểm nhà thầu đóng tàu;
 - Bảo hiểm tàu sông, tàu cá;
- Nghiệp vụ bảo hiểm phi hàng hải:
 - Bảo hiểm xe cơ giới;
 - Bảo hiểm kết hợp con người;
 - Bảo hiểm học sinh, sinh viên, giáo viên;
 - Bảo hiểm bồi thường cho người lao động;
 - Bảo hiểm khách du lịch;

Trục lợi bảo hiểm và giải pháp nhằm hạn chế tình hình trục lợi bảo hiểm xe cơ giới tại công ty Pjico.

Chuyên đề thực tập.

Phạm Minh Nguyên- BH43a.

- Bảo hiểm hành khách;
- Nghiệp vụ bảo hiểm Kỹ thuật và Tài sản:
 - Bảo hiểm mọi rủi ro về xây dựng lắp đặt;
 - Bảo hiểm hoả hoạn và các rủi ro đặc biệt;
 - Bảo hiểm mọi rủi ro công nghiệp;
 - Bảo hiểm máy móc;
 - Bảo hiểm trách nhiệm;
 - Bảo hiểm hỗn hợp tài sản cho thuê mướn;
- Nghiệp vụ tái bảo hiểm: bao gồm nhượng và nhận các nghiệp vụ bảo hiểm.
- Các hoạt động khác:
 - Thực hiện các nghiệp vụ liên quan tới bảo hiểm như: Giám định, điều tra, tính toán phân bổ tổn thất, đại lý giám định tổn thất, đại lý xét giải quyết bồi thường và yêu cầu người thứ ba bồi hoàn.
 - Hợp tác trong lĩnh vực đầu tư, tín dụng, liên doanh liên kết với các bạn hàng trong và ngoài nước.

2. Tình hình triển khai nghiệp vụ bảo hiểm xe cơ giới tại công ty Pjico.

a. Công tác triển khai nghiệp vụ bảo hiểm xe cơ giới tại công ty Pjico:

Với phương châm “Pjico luôn cùng bạn vững tay lái”, nghiệp vụ bảo hiểm xe cơ giới đã được công ty triển khai ngay từ khi mới thành lập. Theo thời gian, nghiệp vụ bảo hiểm xe cơ giới đã từng bước đứng vững và trở thành nghiệp vụ chủ đạo của công ty. Đặc biệt trong những năm gần đây, sự phát triển của nền kinh tế nhiều thành phần đã làm bùng nổ các phương tiện vận tải chuyên dụng. Đây là điều cần cho quy luật “số đông bù số ít” trong kinh doanh bảo hiểm. Do vậy, nghiệp vụ bảo hiểm xe cơ giới có nhiều thuận lợi cho việc phát triển và mở rộng.

Hiện nay công ty đang triển khai tất cả các loại hình của bảo hiểm xe cơ giới, bao gồm:

- Các loại hình bảo hiểm xe cơ giới bắt buộc:
 - Bảo hiểm TNDS của chủ xe cơ giới đối với người thứ ba nghiệp vụ này gồm: Bảo hiểm TNDS của chủ xe ô tô đối với người thứ ba và bảo hiểm TNDS của chủ xe máy đối với người thứ ba.
 - Bảo hiểm TNDS của chủ xe đối với hành khách trên xe.
- Các loại hình bảo hiểm xe cơ giới tự nguyện:

Trục lợi bảo hiểm và giải pháp nhằm hạn chế tình hình trục lợi bảo hiểm xe cơ giới tại công ty Pjico.

Chuyên đề thực tập.

Phạm Minh Nguyên- BH43a.

- Bảo hiểm vật chất thân xe.
 - Bảo hiểm TNDS của chủ xe cơ giới đối với hàng hoá chuyên chở trên xe.

- Bảo hiểm tai nạn lái, phụ xe và người ngồi trên.

Để biết cụ thể tình hình khai thác nghiệp vụ bảo hiểm xe cơ giới tại Pjico ta xem xét những mục cụ thể sau:

- Tình hình thực hiện kế hoạch khai thác:

Nghiệp vụ bảo hiểm xe cơ giới là một trong những sản phẩm truyền thống, có tính cạnh tranh cao, có thể mang lại uy tín cho Pjico đồng thời là nghiệp vụ có doanh thu chủ đạo.

Để chứng minh đây là nghiệp vụ có doanh thu chủ đạo ta xem xét bảng sau:

Bảng 6: Tình hình thực hiện kế hoạch khai thác bảo hiểm xe cơ giới tại Pjico giai đoạn 2000- 2004.

Chỉ tiêu Năm	Kê hoạch (Tr.đ)	Thực hiện (Tr.đ)	Tốc độ tăng trưởng (%)	Mức đạt kế hoạch (%)
2000	23.150	28.400	37,4	122,7
2001	32.600	42.436	49,4	129,9
2002	53.894	60.981	43,7	113,1
2003	55.941	66.669	9,32	119,1
2004	64.978	77.568	16,34	119,4

(Nguồn: Công ty Pjico)

Phân tích số liệu bảng trên ta thấy:

- Doanh thu của nghiệp vụ bảo hiểm xe cơ giới liên tục tăng năm sau cao hơn năm trước. Chỉ trong vòng 5 năm doanh thu phí đã tăng 2,7 lần (năm 2000 doanh thu chỉ đạt 28.400 triệu đồng nhưng đến năm 2004 doanh thu đã đạt 77.568 triệu đồng) điều này có được là nhờ công ty luôn coi sản phẩm bảo hiểm xe cơ giới là một trong những sản phẩm chủ đạo.

- Tốc độ tăng trưởng bình quân đạt 31% điều này nói lên sự nỗ lực rất lớn của đội ngũ nhân viên khai thác của công ty. Đặc biệt trong 3 năm 2000, 2001 và 2002 tốc độ tăng trưởng rất cao (2000 đạt 37,4%; năm 2001 đạt 49,4%; năm 2002 đạt 43,7%) đó là nhờ sự hoàn thiện dần về cơ chế, tổ chức của công ty và cũng là những năm Pjico nỗ lực xây dựng hình ảnh của mình trên thị trường. Đáng chú ý là năm 2001 năm có sự tăng trưởng cao nhất từ trước tới nay đó cũng là năm đánh dấu sự phát triển mạnh mẽ của Pjico với 64 chi nhánh trên khắp tỉnh, thành trong cả nước. Trong hai năm trở lại đây 2003 và 2004 tốc độ tăng trưởng có giảm sút điều này được giải thích đó là

Trục lợi bảo hiểm và giải pháp nhằm hạn chế tình hình trục lợi bảo hiểm xe cơ giới tại công ty Pjico.

Chuyên đề thực tập.

Phạm Minh Nguyên- BH43a.

do sự cạnh tranh gay gắt của các sản phẩm cùng loại trên thị trường của những công ty bảo hiểm khác.

- Tình hình khai thác từng nghiệp vụ cụ thể:

Trong bảo hiểm xe cơ giới có rất nhiều nghiệp vụ và mỗi nghiệp vụ lại có tính đặc thù riêng điều này giải thích tại sao độ ỉn ỹ nhân viên khai thác phải luôn hoàn thiện mình để đ áp ứng tốt hơn nhu cầu của khách hàng cũng như nâng cao thu nhập cho bản thân và doanh thu cho công ty.

Để biết cụ thể tình hình khai thác của từng nghiệp vụ ta xem xét bảng sau:

Bảng 7: Doanh thu phí các nghiệp vụ bảo hiểm xe cơ giới tại Pjico giai đoạn 2000-2004.(Đơn vị: Tr. đ)

STT	Nghiệp vụ	2000	2001	2002	2003	2004
1	TNDS ô tô	9.054	13.900	19.974	21.731	25.299
2	TNDS xe máy	557	1.705	2.450	2.673	3.178
3	TNDS đôi với hành khách	137	132	190	204	229
4	TNDS đôi với hàng hoá	752	712	1.023	1.078	1.208
5	Vật chất ô tô	15.742	22.802	32.766	36.096	42.017
6	Vật chất xe máy	153	44	63	83	89
7	Tai nạn lái phụ xe và người ngồi trên xe	1.958	3.141	4.515	4.804	5.548
8	Cộng:	28.400	42.436	60.981	66.669	77.568

(Nguồn: Công ty Pjico)

Phân tích số liệu bảng trên ta thấy:

- Doanh thu phí của tất cả các nghiệp vụ bảo hiểm đều tăng năm sau cao hơn năm trước. Riêng đối với nghiệp vụ bảo hiểm vật chất xe máy doanh thu là không đáng kể theo tôi nên loại bỏ nghiệp vụ bảo hiểm này để đỡ tốn chi phí.

Trục lợi bảo hiểm và giải pháp nhằm hạn chế tình hình trục lợi bảo hiểm xe cơ giới tại công ty Pjico.

Chuyên đề thực tập.**Phạm Minh Nguyên- BH43a.**

- Trong hai nghiệp vụ bảo hiểm TNDS và vật chất của ô tô là hai nghiệp vụ chủ đạo. Tổng doanh thu phí của hai nghiệp vụ này luôn chiếm trên 85% tổng phí thu của nghiệp vụ xe cơ giới. Đặc biệt, trong 5 năm trở lại đây doanh thu phí của hai nghiệp vụ này luôn chiếm trên 86,5% tổng phí thu, điều này cho thấy công ty luôn xác định đây là hai nghiệp vụ hàng đầu và hết sức quan trọng của nghiệp vụ bảo hiểm xe cơ giới và Pjico luôn nỗ lực xây dựng quan hệ bền chặt với những khách hàng truyền thống, cũng như luôn xác định hai sản phẩm này luôn đi cùng với những chiếc xe của những doanh nhân thành đạt.

- Bảo hiểm vật chất ô tô là nghiệp vụ có doanh thu cao nhất trong tất cả các nghiệp vụ của bảo hiểm xe cơ giới. Nghiệp vụ này chiếm tới 55% trong tổng doanh thu vào năm 2000, năm 2004 con số này là 54,2% điều này cho thấy đây là nghiệp vụ Pjico luôn coi là thế mạnh của mình và các chủ xe luôn ý thức được đây là nghiệp vụ bảo hiểm rất cần thiết cho chiếc xe của mình. Tốc độ tăng trưởng bình quân của nghiệp vụ này đạt 43% trong giai đoạn 2000- 2004. Trong đó, giai đoạn 2000- 2002 có tốc độ tăng trưởng cao nhất (năm 2000 tốc độ tăng trưởng đạt 35,9%; năm 2001 đạt 44,8%; năm 2002 đạt 43,7%) đặc biệt, năm 2001 tốc độ tăng trưởng đạt kỷ lục từ trước tới nay do trong giai đoạn này công ty đang nỗ lực xây dựng thương hiệu của mình trên thị trường. Trong hai năm trở lại đây tốc độ tăng trưởng có giảm do sự lớn mạnh của các đối thủ cạnh tranh nhưng doanh thu phí vẫn chiếm tỷ trọng cao trong tổng doanh thu.

- Nghiệp vụ bảo hiểm TNDS ô tô là một trong những nghiệp vụ quan trọng và có doanh thu đáng kể chỉ trong vòng 5 năm doanh thu phí bảo hiểm đã tăng 2,8 lần (năm 2000 doanh thu đạt 9.054 triệu đồng đến năm 2004 đạt 25.299 triệu đồng) và nghiệp vụ này có tốc độ tăng trưởng bình quân khá cao 33,5% trong đó, có những thời kỳ tăng đột biến đó là giai đoạn 2000 đến 2002 (năm 2000 đạt 45%; năm 2001 đạt 53,52%; năm 2002 đạt 43,69%) trong hai năm trở lại đây tốc độ tăng trưởng của nghiệp vụ này không cao cho dù đây là nghiệp vụ bảo hiểm bắt buộc (từ năm 2003) nói lên sự cạnh tranh gay gắt trên thị trường của những sản phẩm cùng loại của những doanh nghiệp khác.

- Sản phẩm bảo hiểm TNDS của chủ xe máy trong 4 năm gần đây đã được chú trọng nhất là từ năm 2003 khi nghiệp vụ này là nghiệp vụ bắt buộc đối với các chủ phương tiện. Chỉ trong vòng 5 năm doanh thu phí của nghiệp vụ này đã tăng 5,5 lần (năm 2000 doanh thu phí đạt 577 triệu đồng thì đến năm 2004 đạt 3.178 triệu đồng). Tốc độ tăng trưởng bình quân của nghiệp vụ này đạt 69,4% trong đó, có thời kỳ nghiệp vụ này tăng trưởng không được như mong muốn vào năm 2000 do lúc này lòng tin của khách hàng với Pjico chưa nhiều và Bảo Việt còn đang chiếm ưu thế. Nhưng cũng từ đó

Trục lợi bảo hiểm và giải pháp nhằm hạn chế tình hình trục lợi bảo hiểm xe cơ giới tại công ty Pjico.

Chuyên đề thực tập.

Phạm Minh Nguyên- BH43a.

Pjico thực hiện cơ chế khoán doanh thu tới từng phòng KV làm cho doanh thu của nghiệp vụ này không ngừng tăng cao điển hình năm 2001 tốc độ tăng trưởng đạt con số kỷ lục 206,1%. Trong hai năm trở lại đây do sự cạnh tranh khốc liệt với những doanh nghiệp bảo hiểm khác là cho tốc độ tăng trưởng có giảm sút, năm 2004 tốc độ tăng trưởng đạt 18,89% và doanh thu của nghiệp vụ này đã chiếm 4% trong tổng doanh thu.

b. Công tác đề phòng và hạn chế tổn thất:

Trong lịch sử phát triển của ngành bảo hiểm, kiểm soát tổn thất là một trong những chức năng chính của doanh nghiệp bảo hiểm, nhất là các doanh nghiệp bảo hiểm phi nhân thọ. Kiểm soát tổn thất có tác dụng làm giảm tần suất hoặc mức độ trầm trọng của các tổn thất, vì thế nó không chỉ là chức năng của doanh nghiệp bảo hiểm mà còn là yêu cầu bức xúc của người tham gia bảo hiểm. Ngày nay các nhà chuyên môn của ngành bảo hiểm đều thống nhất rằng, kiểm soát tổn thất là sự kết hợp chặt chẽ giữa hai yếu tố: Đề phòng tổn thất và hạn chế tổn thất. Đề phòng tổn thất là các biện pháp được sử dụng để hạ thấp tần suất tổn thất, hay nói cách khác là để ngăn ngừa các tổn thất xảy ra. Còn hạn chế tổn thất là các biện pháp sử dụng nhằm làm giảm mức độ trầm trọng của các tổn thất khi rủi ro xảy ra. Đối với các doanh nghiệp bảo hiểm, hoạt động kiểm soát tổn thất cũng đáp ứng được tất cả các mục tiêu mà doanh nghiệp đặt ra, đó là: Giảm chi bồi thường, tăng lợi nhuận, đáp ứng yêu cầu của khách hàng, thực hiện được nhu cầu pháp lý và các công tác xã hội, nhân đạo của doanh nghiệp bảo hiểm.

Công ty Pjico luôn coi hoạt động kiểm soát tổn thất là một trong những khâu quan trọng nhất trong chu kỳ của sản phẩm bảo hiểm xe cơ giới. Công ty luôn xác định nếu có làm tốt khâu này thì: chất lượng của sản phẩm mới được bảo đảm, tạo được lòng tin cho khách hàng vì chẳng ai mua bảo hiểm lại muốn mình gặp rủi ro cũng như thực hiện được những mục tiêu mà công ty đề ra.

Do vậy trong hoạt động kiểm soát tổn thất của mình công ty luôn áp dụng triệt để 3 khâu chuyên môn:

- Một là, khảo sát điều tra thực tế, công việc chủ yếu của khâu này là điều tra, thu thập các thông tin liên quan đến đối tượng được bảo hiểm, đến đặc điểm của rủi ro và liên quan đến chính bản thân khách hàng.

- Hai là, phân tích và tư vấn cho khách hàng trong công tác quản lý rủi ro. Sau khi nắm bắt được những thông tin cơ bản ở khâu điều tra khảo sát, kiểm soát viên tổn thất sẽ phân tích những tổn thất trong quá khứ của khách hàng và tư vấn cho họ những vấn đề cụ thể liên quan đến công tác quản lý rủi ro.

Trục lợi bảo hiểm và giải pháp nhằm hạn chế tình hình trục lợi bảo hiểm xe cơ giới tại công ty Pjico.

Chuyên đề thực tập.

Phạm Minh Nguyên- BH43a.

• Ba là, thực hiện chương trình quản lý rủi ro. Đây là công việc chủ yếu thuộc về phía người tham gia bảo hiểm. Họ có trách nhiệm trực tiếp thực hiện chương trình và sau khi thực hiện doanh nghiệp bảo hiểm của các kiểm soát viên tổn thất kiểm tra xem chương trình có phù hợp với điều kiện thực tế hay không và tư vấn thêm những dịch vụ tư vấn phù hợp.

Bên cạnh đó, công ty còn sử dụng biện pháp tăng cường quản lý thông tin như thông tin về khách hàng, về các doanh nghiệp bảo hiểm khác, về đại lý... để có thể tìm ra những sai sót, từ đó rút kinh nghiệm, điều chỉnh cho tốt hơn.

Như vậy, để đảm bảo thực hiện được công tác đề phòng và hạn chế tổn thất thì hàng năm công ty cũng phải chi ra một khoản tiền nhất định trong tổng phí bảo hiểm thu được. Tại Pjico, khoản chi này được tính vào chi phí quản lý nghiệp vụ.

Cụ thể ta có bảng chi quản lý nghiệp vụ bảo hiểm xe cơ giới tại công ty Pjico giai đoạn 2000-2004 như sau:

Bảng 8: Tình hình chi quản lý nghiệp vụ bảo hiểm xe cơ giới tại Pjico giai đoạn 2000-2004.

Chỉ tiêu Năm	Số vụ tổn thất (vụ)	Chi quản lý nghiệp vụ (Tr.đ)	Doanh thu (Tr.đ)	Chi quản lý nghiệp vụ / doanh thu phí (%)
2000	2.358	3.726	28.400	13,1
2001	2.948	5.814	42.436	13,7
2002	3.861	10.123	60.981	16,6
2003	3.856	10.607	66.669	15,9
2004	4.216	12.531	77.568	16,1

(Nguồn: Công ty Pjico)

Phân tích bảng số liệu trên ta thấy:

- Công ty rất chú trọng đến công tác đề phòng và hạn chế tổn thất và coi đây là một nhiệm vụ trọng tâm. Ta nhận thấy rằng giai đoạn 2000- 2004 cho dù doanh thu phí đã tăng 2,7 lần (năm 2000 doanh thu phí đạt 28.400 triệu đồng; năm 2004 doanh thu phí đạt 77.568 triệu đồng) nhưng số tiền doanh nghiệp bỏ ra để chi quản lý nghiệp vụ lại tăng tới 3,3 lần (chi quản lý nghiệp vụ năm 2000 là 3.726 triệu đồng; năm 2004 chi quản lý nghiệp vụ là 12.531 triệu đồng).

- Để đảm bảo được các mục tiêu công ty đã đề ra thì công tác đề phòng và hạn chế tổn thất phải luôn được tăng cường vì nó ảnh hưởng trực tiếp đến lợi nhuận của công ty. Bằng chứng là tỷ lệ giữa số tiền chi quản lý nghiệp vụ / doanh thu năm sau luôn cao hơn năm trước và trong những năm gần đây thì công tác này càng được coi trọng, hai năm trở lại đây tỷ lệ này

Trục lợi bảo hiểm và giải pháp nhằm hạn chế tình hình trục lợi bảo hiểm xe cơ giới tại công ty Pjico.

Chuyên đề thực tập.

Phạm Minh Nguyên- BH43a.

dẫn đi vào ổn định (dao động khoảng 16% tổng doanh thu của nghiệp vụ) do cơ sở hạ tầng đã được Nhà Nước đầu tư tốt hơn trước rất nhiều.

c. Công tác giám định- bồi thường:

Công tác giám định- bồi thường là những công việc thuộc dịch vụ sau bán hàng, có tác động đến sự cạnh tranh và uy tín của Công ty. Do vậy công ty Pjico rất chú trọng đến công tác này.

- Công tác giám định tổn thất: Giám định tổn thất được thực hiện bởi các chuyên viên giám định. Ở những nước pháp triển, chuyên viên giám định do doanh nghiệp bảo hiểm trực tiếp chỉ định và lựa chọn. Nhưng phần lớn các nước chuyên viên giám định lại chính là nhân viên của bản thân các doanh nghiệp bảo hiểm. Do vậy chuyên viên giám định phải đảm bảo một số yêu cầu sau:

- Ghi nhận thiệt hại phải đảm bảo chính xác, kịp thời, khách quan và trung thực. Ghi nhận thiệt hại tức là ghi lại thực trạng và xác định lại thiệt hại, mức độ trầm trọng và nguyên nhân gây thiệt hại. Công việc giám định chỉ được tiến hành khi bên tham gia bảo hiểm hay doanh nghiệp bảo hiểm yêu cầu. Để đảm bảo tính khách quan, một số nghiệp vụ bảo hiểm trong quá trình giám định phải có sự chứng kiến của các bên có liên quan.

- Đề xuất các biện pháp bảo quản và phòng ngừa thiệt hại, phải kịp thời và đúng quyền hạn, khi rủi ro tổn thất xảy ra, chuyên viên giám định có nghĩa vụ can thiệp để giảm thiểu độ trầm trọng của tổn thất và tình trạng gia tăng thiệt hại. Nếu phát hiện tổn thất có tính hệ thống, chuyên viên giám định phải tìm hiểu nguyên nhân, cách giải quyết và thông báo cho doanh nghiệp bảo hiểm đã uỷ nhiệm mình làm người giám định.

- Những thông tin mà chuyên viên giám định cung cấp cho doanh nghiệp bảo hiểm dù là tự nguyện, nhưng nội dung của nó là tất cả những chi tiết về những sự kiện đã xảy ra và các vấn đề liên qua như: Thực trạng hiện trường nơi xảy ra tai nạn, tình trạng mất cắp, các quy định của cơ quan công an và chính quyền địa phương... Những thông tin này sẽ không có giá trị nếu được cung cấp quá muộn, bởi vì nó không được đưa ra thảo luận và làm bằng chứng khi lập biên bản giám định tổn thất.

- Công tác bồi thường: Bồi thường và chi trả bảo hiểm là vấn đề trọng tâm của hoạt động kinh doanh bảo hiểm. Bởi vì khi mua bảo hiểm, có nghĩa là khách hàng đã trả tiền cho các sản phẩm bảo hiểm và doanh nghiệp bảo hiểm cam kết bồi thường một cách nhanh chóng và đầy đủ nếu không may họ bị tổn thất. Chính vào thời điểm tổn thất xảy ra, phía khách hàng thường bị những “cú sốc” lớn về tinh thần, đặc biệt là trong những trường hợp người được bảo hiểm bị tử vong hay thương tật toàn bộ vĩnh viễn. Vào lúc này thì năng lực, sự trung thực, tính hiệu quả, sự tế nhị và tính nhân đạo của doanh

Trục lợi bảo hiểm và giải pháp nhằm hạn chế tình hình trục lợi bảo hiểm xe cơ giới tại công ty Pjico.

Chuyên đề thực tập.

Phạm Minh Nguyên- BH43a.

nghiệp bảo hiểm được thừa nhận qua cách xử sự của mình với các nạn nhân và sự kiện được bảo hiểm. Nếu giải quyết tốt thì đó là cách quảng cáo tốt nhất đối với một doanh nghiệp bảo hiểm. Do vậy, công ty Pjico luôn quan niệm “Những cam kết được bảo đảm bằng vàng”.

Cụ thể ta có tình hình chi bồi thường các nghiệp vụ bảo hiểm xe cơ giới tại công ty trong giai đoạn 2000- 2004 như sau:

Bảng9: Tình hình chi bồi thường nghiệp vụ bảo hiểm xe cơ giới tại công ty Pjico.(ĐV: Tr.đồng)

Stt	Nghiệp vụ	2000	2001	2002	2003	2004
1	TNDS ô tô	5.623	10.441	16.037	17.063	20.035
2	TNDS xe máy	105	176	270	265	301
3	TNDS đối với hành khách	125	273	419	443	523
4	Vật chất ô tô	9.045	14.334	22.017	24.258	28.615
5	Vật chất xe máy	141	41	63	76	78
6	TNDS đối với hàng hoá	229	256	393	375	410
7	Tai nạn lái, phụ xe và người ngồi trên xe	486	1.122	1.719	1.722	1.990
8	Cộng:	16.654	26.643	40.918	44.202	51.952
9	Tỷ lệ bồi thường (%) ($\frac{\sum \text{chi}}{\sum \text{thu}}$)	58,64	62,78	67,1	66,3	66,97

(Nguồn: công ty

Pjico)

Phân tích bảng số liệu trên ta thấy:

- Bảo hiểm vật chất ô tô có số tiền bồi thường cao nhất trong tất cả các nghiệp vụ, đây cũng là điều dễ hiểu vì nghiệp vụ bảo hiểm vật chất ô tô có doanh thu cao nhất trong tất cả các nghiệp vụ. Trong khi doanh thu phí của nghiệp vụ bảo hiểm vật chất ô tô có tốc độ tăng trưởng trung bình 43% thì tốc độ tăng trưởng trung bình chi bồi thường vật chất ô tô là 36% (giai đoạn 200-2004) điều này cho thấy nghiệp vụ này đem lại nhiều lợi nhuận cho công ty và đóng vai trò chủ đạo.

- Nghiệp vụ TNDS ô tô là nghiệp vụ có tốc độ tăng trưởng doanh thu phí hàng năm khá cao đạt 33,5% nhưng đi đôi với nó là số tiền bồi thường cũng tăng lên một cách chóng mặt, tăng tới 3,6 lần và tốc độ tăng trưởng bình quân của số tiền bồi thường là 40,8% (giai đoạn 200-2004) cho thấy rằng nghiệp vụ này có xác suất rủi ro là rất cao do vậy công tác đề phòng và hạn chế tổn thất phải được coi trọng. Đặc biệt, năm 2001 và 2002 tốc độ tăng trưởng của số tiền bồi thường rất cao (năm 2001 đạt kỷ lục 85,6%; năm 2002 đạt 55,5%) do trong những năm này có hiện tượng bùng nổ số lượng phương tiện xe cơ giới trong đó có xe máy Trung quốc và hai năm trở lại

Trục lợi bảo hiểm và giải pháp nhằm hạn chế tình hình trục lợi bảo hiểm xe cơ giới tại công ty Pjico.

Chuyên đề thực tập.

Phạm Minh Nguyên- BH43a.

đây tốc độ này có giảm do Nhà nước đã thực hiện nhiều biện pháp bảo hiểm TNDS bắt buộc.

- Nghiệp vụ bảo hiểm TNDS đối với xe máy có số tiền bồi thường rất khiêm tốn do đặc điểm của nghiệp vụ là bắt buộc nên chủ xe chỉ mua để đối phó với cơ quan chức năng (CSGT) có người bị tai nạn xong mới biết trong túi mình có mua bảo hiểm do vậy, những vụ va chạm nhỏ thường các chủ xe tự giải quyết theo thỏa thuận không báo cho công ty bảo hiểm biết còn những vụ nghiêm trọng thì công ty mới biết và tiến hành bồi thường. Do đó, trong thời gian tới chúng ta phải tổ chức tuyên truyền cho mọi người dân hiểu mua bảo hiểm không phải là bắt buộc mà còn mang nhiều ý nghĩa to lớn khác.

Như vậy, công tác giám định tổn thất tại công ty Pjico đã có nhiều chuyển biến tích cực, góp phần làm cho công tác bồi thường chính xác và đạt hiệu quả cao.

Để biết về công tác giám định- bồi thường tại Pjico ta xem xét bảng sau:

Bảng 10: Tình hình giám định- bồi thường tại công ty Pjico giai đoạn 2000- 2004.

Stt	Chỉ tiêu	Đơn vị	2000	2001	2002	2003	2004
1	Số vụ khiếu nại đòi giải quyết bồi thường	Vụ	2.358	2.948	3.861	3.856	4.217
2	Số vụ giải quyết bồi thường	Vụ	2.287	2.858	3.762	3.741	4.087
3	Số vụ phát hiện trực lợi bảo hiểm	Vụ	32	48	53	64	75
4	Số tiền bồi thường thực tế	Tr.đ	16.654	26.643	40.918	44.379	52.128
5	Số vụ tồn đọng	Vụ	39	42	46	51	55
6	Tỷ lệ tồn đọng (5/1)	%	1,65	1,42	1,19	1,32	1,3
7	Tỷ lệ giải quyết bồi thường (2/1)	%	97,0	97	97,4	97	97
8	Số tiền bồi thường thực tế/vụ (4/2)	Tr.đ	7,28	9,32	10,88	11,86	12,75
9	Chi quản lý nghiệp vụ	Tr.đ	3.726	5.814	10.123	10.607	12.531
10	Tổng chi nghiệp vụ (4+9)	Tr.đ	20.380	32.457	51.041	54.986	64.659
11	Tỷ lệ chi bồi thường (4/10)	%	81,7	82,1	80,2	80,7	80,6

(Nguồn: Công ty Pjico)

Phân tích số liệu bảng trên ta thấy:

- Số vụ giải quyết bồi thường và số vụ phát hiện trực lợi bảo hiểm năm sau đều cao hơn năm trước. Điều này cho thấy công tác giám định- bồi thường của công ty ngày càng chính xác, khách quan và trung thực hơn. Riêng năm 2003 có số vụ tồn thất đòi giải quyết bồi thường khá khiêm tốn

Trực lợi bảo hiểm và giải pháp nhằm hạn chế tình hình trực lợi bảo hiểm xe cơ giới tại công ty Pjico.

Chuyên đề thực tập.

Phạm Minh Nguyên- BH43a.

điều này được giải thích do năm 2003 Bộ tài chính đã ban hành quyết định số 23/2003/QĐ- BTC về thực hiện bảo hiểm TNDS bắt buộc và cũng trong năm này Chính phủ chọn là năm phát động chiến dịch xoá “điểm đen” trên tuyến quốc lộ.

- Tỷ lệ tổn động hàng năm của công ty ở mức rất thấp và tỷ lệ giải quyết bồi thường luôn đạt trên 97% điều này cho thấy công tác chi trả bảo hiểm của công ty Pjico được thực hiện rất nhanh chóng và kịp thời góp phần xoa dịu sự mất mát của khách hàng cũng như nâng cao uy tín của công ty. Riêng năm 2000 là năm có số vụ tổn động cao nhất từ trước đến nay (chỉ 1,65%) do những vụ tai nạn vào năm này xảy ra quá sát tét.

- Số tiền bồi thường thực tế trên vụ năm sau luôn cao hơn năm trước điều này cho thấy tổn thất ngày càng xảy ra với mức độ trầm trọng hơn đòi hỏi, công ty phải có những biện pháp thiết thực hơn nữa nhằm hạn chế tổn thất xảy ra.

- Tỷ lệ chi bồi thường= Số tiền bồi thường thực tế/ tổng chi nghiệp vụ. Tỷ lệ này luôn đạt trên 80% cho thấy rằng công ty rất chú trọng đến công tác bồi thường, mục tiêu đặt ra trong những năm tới là công ty phải giảm số tiền bồi thường thực tế và tăng tổng chi nghiệp vụ muốn làm được điều này công ty phải kết hợp với ngành công an hạn chế tới mức thấp nhất tai nạn giao thông xảy ra đặc biệt tai nạn xảy ra trên những đoạn đường đèo dốc nguy hiểm vì tai nạn xảy ra trên những đoạn đường này thường để lại hậu quả hết sức nặng nề.

Tóm lại, các khoản chi bồi thường của nghiệp vụ bảo hiểm xe cơ giới chủ yếu xuất phát từ ba nghiệp vụ: bảo hiểm TNDS ô tô; vật chất ô tô; tai nạn lái, phụ xe và người ngồi trên xe. Chi bồi thường của nghiệp vụ bảo hiểm xe cơ giới tại Pjico có xu hướng tăng do tình hình tai nạn giao thông ngày một nghiêm trọng bên cạnh đó cũng phải xét đến yếu tố gian lận trong bảo hiểm vì hiện tượng gian lận ngày càng trở lên phổ biến; nếu ngăn chặn được tình trạng gian lận bảo hiểm sẽ làm giảm thất thoát do bồi thường không hợp lý; qua đó làm tăng hiệu quả kinh doanh của công ty nói chung và của nghiệp vụ bảo hiểm xe cơ giới nói riêng.

II. TÌNH HÌNH TRỰC LỢI BẢO HIỂM XE CƠ GIỚI TẠI CÔNG TY PJICO.

1. Thực trạng trực lợi bảo hiểm xe cơ giới tại công ty Pjico.

Trực lợi bảo hiểm và giải pháp nhằm hạn chế tình hình trực lợi bảo hiểm xe cơ giới tại công ty Pjico.

Chuyên đề thực tập.

Phạm Minh Nguyên- BH43a.

Bảo hiểm là ngành dịch vụ đang phát triển mạnh mẽ trên toàn thế giới là ngành được mệnh danh là “gà đẻ trứng vàng” vì nhưng lợi ích của bảo hiểm mang lại thì không ai có thể phủ nhận. Nhưng nó cũng đang phải đối mặt với nhiều nhân tố cản trở trên con đường phát triển của mình, một trong số đó là việc gian lận của người được bảo hiểm. Có thể khẳng định rằng tất cả các công ty bảo hiểm trên thế giới và ở Việt Nam đều đã, đang và sẽ tiếp tục gánh chịu hậu quả của những hành vi trục lợi bảo hiểm. Theo thống kê của Hiệp hội bảo hiểm Châu Âu, hàng năm các công ty bảo hiểm thiệt hại không dưới 10 tỷ USD do sự gian lận của khách hàng và chiếm khoảng 2,5% doanh thu của các Công ty bảo hiểm.

Cũng như các công ty bảo hiểm khác, Pjico đang phải đối mặt với sự gia tăng về số lượng cũng như tính chất nghiêm trọng của các vụ trục lợi. Cụ thể ta xem xét bảng sau:

Bảng 11: Tình hình trục lợi bảo hiểm xe cơ giới tại công ty Pjico giai đoạn 2000-2004.

Stt	Chỉ tiêu	Đơn vị	2000	2001	2002	2003	2004
1	Số vụ khiếu nại đòi giải quyết bồi thường	Vụ	2358	2948	3861	3856	4217
2	Số vụ nghi ngờ	Vụ	105	164	193	214	243
3	Tổng số vụ chấp nhận bồi thường (1- 4)	Tr.đ	2326	2900	3808	3792	4142
4	Số vụ phát hiện trục lợi	Vụ	32	48	53	64	75
5	Tổng số tiền từ chối bồi thường do gian lận	Tr.đ	270	450	903	926	1106
6	Số tiền từ chối bồi thường bình quân/vụ (5/4)	Tr.đ	8,4	9,4	17	15,4	16,6
7	Số tiền bồi thường thực tế	Tr.đ	16654	26643	40918	44379	52128
8	Số vụ nghi ngờ/hồ sơ khiếu nại (2/1)	%	4,5	3,9	3,4	5,5	5,8
9	Số vụ phát hiện/số vụ nghi ngờ (4/2)	%	30,5	29,1	27,4	29,9	30,86

(Nguồn: Công ty Pjico)

Phân tích bảng số liệu trên cho ta thấy:

Trục lợi bảo hiểm và giải pháp nhằm hạn chế tình hình trục lợi bảo hiểm xe cơ giới tại công ty Pjico.

Chuyên đề thực tập.

Phạm Minh Nguyên- BH43a.

- Số vụ khiếu nại đòi bồi thường tăng mạnh trong các năm từ 2000 đến 2004 (từ 2358 vụ lên 4216 vụ) nên số tiền bồi thường hàng năm của Pjico cũng tăng (từ 16654 triệu đồng đến 52128 triệu đồng).

- Số vụ phát hiện trục lợi bảo hiểm liên tục tăng: Năm 2000 là 32 vụ đến năm 2001 là 48, năm 2002 là 53, năm 2003 là 64 và năm 2004 là 75. Điều này cho thấy số lượng những vụ trục lợi bảo hiểm ngày càng nhiều và hoạt động của ban thanh tra ngày càng mang lại hiệu quả to lớn.

- Tổng số tiền từ chối bồi thường do gian lận bảo hiểm tăng lên nhanh chóng qua các năm, năm 2000 và 2001, lần lượt là 270tr.đ/vụ, 450tr.đ/vụ, ba năm trở lại đây 2002, 2003 và 2004 tổng số tiền từ chối bồi thường do gian lận bảo hiểm lần lượt là 903 triệu đồng; 926 triệu đồng và 1106 triệu đồng. Điều này cho thấy chiều hướng trục lợi bảo hiểm gia tăng, cả về số lượng và quy mô trục lợi bảo hiểm với thủ đoạn ngày càng tinh vi hơn. Ở đây chúng ta phải mạnh dạn đặt ra câu hỏi có sự tiếp tay của các nhân viên trong ngành bảo hiểm hay không?

- Thêm vào đó, tỷ lệ phát hiện trục lợi / số vụ nghi ngờ năm 2000, 2003, 2004 lần lượt là 30,5%; 29,9%; 30,86%. Tỷ lệ này giảm xuống trong hai năm 2001 và 2002 (năm 2001 là 29,1%; năm 2002 là 27,4%) và ngày càng có chiều hướng ổn định. Chứng tỏ là hành vi trục lợi bảo hiểm cũng ngày càng tinh vi hơn, đa dạng hơn và đặc biệt trục lợi bảo hiểm ngày càng có tổ chức hơn.

Trong các hình thức trục lợi bảo hiểm thì đối tượng chỉ nhắm vào những hình thức phổ biến mà công ty thường hay sơ hở cũng như ít nghi ngờ.

Cụ thể ta xem xét bảng số vụ trục lợi bảo hiểm chia theo hình thức:

Bảng 12: Số vụ phát hiện trục lợi bảo hiểm chia theo hình thức tại Pjico giai đoạn 2000-2004 (Đơn Vị: Vụ)

STT	Các hình thức trục lợi bảo hiểm	2000	2001	2002	2003	2004
1	Hợp lý hoá ngày giờ tai nạn và hiệu lực bảo hiểm	15	22	26	30	34
2	Thay đổi tình tiết vụ tai nạn	7	11	12	14	16
3	Lập hồ sơ hiện trường giả	3	5	5	7	9
4	Khai tăng số tiền tôn thất	6	9	10	12	15
5	Lập hồ sơ khiếu nại nhiều lần	1	1	-	1	1

Trục lợi bảo hiểm và giải pháp nhằm hạn chế tình hình trục lợi bảo hiểm xe cơ giới tại công ty Pjico.

Chuyên đề thực tập.

Phạm Minh Nguyên- BH43a.

6	Cố ý gây tai nạn	-	-	-	-	-
7	Cộng:	32	48	53	64	75

(Nguồn: công ty

Pjico)

Nhìn vào số liệu bảng trên ta thấy, trong 6 hình thức trục lợi bảo hiểm cơ bản thường thì khách hàng của công ty sử dụng 4 hình thức phổ biến là: hợp lý hoá ngày giờ tai nạn và hiệu lực bảo hiểm; thay đổi tình tiết vụ tai nạn; lập hồ sơ hiện trường giả và khai tăng số tiền tổn thất; hình thức lập hồ sơ khiếu nại nhiều lần có được sử dụng nhưng rất ít; còn hình thức cố ý gây tai nạn chưa từng xuất hiện tại công ty Pjico.

III. BIỆN PHÁP NGĂN CHẶN VÀ XỬ LÝ TRỤC LỢI BẢO HIỂM XE CƠ GIỚI TẠI CÔNG TY PJICO.

1. Những dấu hiệu nghi vấn có gian lận bảo hiểm xe cơ giới.

Cũng như các vụ án hình sự, các vụ gian lận bảo hiểm xe cơ giới dù được chuẩn bị công phu đến đâu cũng để lại những sơ hở gây nghi vấn. Và người làm bảo hiểm nếu nắm vững được các biểu hiện nghi vấn này sẽ dễ dàng hơn trong việc điều tra. Sau đây là những dấu hiệu cần đặt nghi vấn đã được tổng kết qua thực tiễn tại công ty Pjico:

- Tai nạn xảy ra trong vòng 01 tháng kể từ ngày hết hạn hoặc bắt đầu có hiệu lực bảo hiểm.
- Tai nạn xảy ra, giải quyết xong mới thông báo cho công ty bảo hiểm biết.
- Tai nạn xảy ra ban đêm, nơi hoang vắng, không có người chứng kiến hoặc dân xung quanh.
- Xe tư nhân, xe của chủ xe có nhiều xe chưa tham gia bảo hiểm thân xe, xe đăng ký từ tỉnh khác đến yêu cầu bảo hiểm thân xe với giá trị cao.
- Xe được bảo hiểm thân xe riêng ngoài giấy chứng nhận bảo hiểm TNDS.
- Chủ xe đến tham gia bảo hiểm vật chất xe nhưng không mang theo xe, không có giấy chứng nhận bảo hiểm cũ hoặc giấy chứng nhận bảo hiểm cũ không tham gia bảo hiểm vật chất thân xe.
- Hồ sơ tai nạn có hiện tượng tẩy xóa ngày tai nạn, ngày hiệu lực của bằng lái, giấy phép lưu hành, giấy phép lái xe, nguyên nhân tai nạn, tổn thất, số tiền đền bù ...

Trục lợi bảo hiểm và giải pháp nhằm hạn chế tình hình trục lợi bảo hiểm xe cơ giới tại công ty Pjico.

Chuyên đề thực tập.

Phạm Minh Nguyên- BH43a.

- Trong hồ sơ tai nạn, có ghi hoặc có biểu hiện có xe thứ ba liên quan nhưng không để lại việc giải quyết liên quan, không để lại địa chỉ của xe khác.
- Xe bị thiệt hại nặng hoặc toàn bộ tham gia bảo hiểm cao hơn giá trị thực tế thị trường.
- Xe bị thiệt hại nặng (cháy xe, đổ xe xuống vực...) nhưng người lái xe hoặc người trên xe không bị thương.
- Chủ xe đề nghị người bán bảo hiểm ghi giúp họ lùi ngày cấp ấn chỉ vì những lý do mà họ đưa ra như tránh bị Công an phạt, hợp lý hoá giấy tờ lưu hành, để chứng minh với chủ hàng là trước đó đã tham gia bảo hiểm TNDS đối với hàng hoá chuyên chở trên xe...

2. Các hình thức gian lận và biện pháp phát hiện, xử lý trực lợi bảo hiểm xe cơ giới tại công ty Pjico.

a. Hình thức hợp lý hoá ngày giờ tai nạn và hiệu lực bảo hiểm:

Để hợp lý hoá ngày hiệu lực của giấy chứng nhận bảo hiểm, người khiếu nại gian lận thường làm theo hai cách sau:

Cách thứ nhất: Ghi lùi ngày hoặc tiến ngày xảy ra tai nạn.

Trường hợp này thường được thể hiện qua các hành vi:

- Trường hợp bị tai nạn rồi mới tham gia bảo hiểm: Trong hồ sơ ngày xảy ra tai nạn sẽ được ghi sau so với ngày bị tai nạn thực tế.
- Trường hợp bị tai nạn khi đã hết hạn hợp đồng bảo hiểm: Trong hồ sơ tai nạn, ngày xảy ra tai nạn sẽ được ghi trước so với ngày bị tai nạn thực tế.

Trong cả hai trường hợp trên người trực lợi bảo hiểm thường thông đồng với nhân viên của các cơ quan chức năng để ghi sai ngày xảy ra tai nạn trong các biên bản tai nạn.

Biện pháp ngăn chặn và xử lý:

Nếu cán bộ bảo hiểm nghi ngờ hi ện tượng trên thì phải kiểm tra lại giấy chứng nhận bảo hi ểm xem có h ợp lý không. Nếu đã hợp lý thì việc giám định chủ yếu dựa vào việc xác minh hiện trường cùng lời khai của nhân chứng để xác định đúng ngày xảy ra tai nạn bao gồm các công việc cụ thể sau:

- Xác minh hiện trường: xem xét dấu vết trên địa bàn và nơi xảy ra tai nạn có phù hợp với lời khai của lái xe, chủ xe hay không?

Trực lợi bảo hiểm và giải pháp nhằm hạn chế tình hình trực lợi bảo hiểm xe cơ giới tại công ty Pjico.

Chuyên đề thực tập.

Phạm Minh Nguyên- BH43a.

- Xác minh dựa trên lời khai của nhân chứng, người dân xung quanh nơi xảy ra tai nạn.
- Xác minh qua các đối tượng liên quan trong vụ tai nạn: người trên xe bị thương đến mức độ nào, người thứ ba bị thiệt hại (được đưa đi cấp cứu ở đâu, vào lúc nào, tại bệnh viện nào...).
- Xác minh lại hành trình của xe: ngày đi, các điểm dừng xe, đã dừng để bốc dỡ hay chờ hàng ở đâu ...

Sau đó phải đặt các chi tiết xác minh được xem có lôgic, hợp lý về mặt thời gian cũng như lời khai của chủ xe để đưa ra nhận định cuối cùng.

Nếu phát hiện ra hành vi trục lợi bảo hiểm này thì trước hết người được bảo hiểm sẽ không được nhận được tiền bồi thường; tùy theo số tiền có ý định chiếm đoạt mà công ty bảo hiểm có biện pháp xử lý thích hợp; nhẹ thì hoà giải; nặng có thể bị truy tố trước pháp luật. Còn nhân viên bảo hiểm do lỗi vô tình hay cố ý ghi sai mà phải chịu trách nhiệm trước hành vi của mình; nhẹ thì bị kiểm điểm, khiển trách; nặng thì bị thôi việc và kết tội đồng phạm.

Cách thứ hai: Ghi lùi ngày bảo hiểm.

Hành vi: Người khiếu nại gian lận thông đồng với người bán bảo hiểm ghi lùi ngày bán bảo hiểm trở về trước so với ngày đến mua và làm thủ tục bảo hiểm.

Biện pháp ngăn chặn và xử lý: Lỗi này thuộc lỗi chủ quan, quản lý nội bộ của công ty đối với người bán bảo hiểm như nhân viên khai thác, đại lý, cộng tác viên, do vậy việc quản lý người bán bảo hiểm là nhiệm vụ chính. Muốn vậy:

- Phải tổ chức đầu mối quản lý, theo dõi kiểm tra các đại lý thường xuyên, luôn nhắc nhở đại lý tuân thủ quy trình nghiệp vụ, lưu ý người bán bảo hiểm người khiếu nại gian lận thường tìm nhiều lý do để lừa người bán bảo hiểm chấp nhận ghi lùi ngày bảo hiểm (như lý do để hợp thức hoá giấy tờ lưu hành, tránh bị Công an phạt ...).

- Khi có người yêu cầu ghi lùi ngày bảo hiểm thì nhân viên khai thác phải tìm cách ghi lại số xe, báo về công ty để có biện pháp ngăn chặn trên toàn tuyến (thông báo cho các điểm bán bảo hiểm khác, thông báo cho bảo hiểm tỉnh bạn, chú ý khi xét duyệt bồi thường ...).

- Khi đã xảy ra việc bán bảo hiểm ghi lùi ngày bảo hiểm, cán bộ quản lý phải:

- . Kiểm tra kỹ giấy chứng nhận, cuống lưu, hoá đơn (nếu có).
- . Yêu cầu người bán bảo hiểm tường trình lại sự việc.
- . Có biện pháp xử lý ngay đối với người bán bảo hiểm.

Trục lợi bảo hiểm và giải pháp nhằm hạn chế tình hình trục lợi bảo hiểm xe cơ giới tại công ty Pjico.

Chuyên đề thực tập.

Phạm Minh Nguyên- BH43a.

- Nếu phát hiện ra trường hợp này thì người được bảo hiểm sẽ không được bồi thường đồng thời người bán bảo hiểm có thể bị kết tội thiếu trách nhiệm gây thiệt hại nghiêm trọng đến tài sản Nhà Nước tại Điều 144 Bộ Luật Hình Sự nước Cộng hoà xã hội chủ nghĩa Việt Nam.

Dưới đây là một vài ví dụ điển hình:

- Xe ô tô mang biển kiểm soát 35M – 5556 ngày 17/11/1998 bị đâm vào dải phân cách km 9 + 824 quốc lộ 5A, giấy chứng nhận bảo hiểm được mua tại Pjico vào ngày 13/11/1998. Cán bộ công ty đã đặt dấu hiệu nghi ngờ chiếc xe này vừa tham gia bảo hiểm nên ngay lập tức cử cán bộ xuống hiện trường điều tra. Sự việc được làm sáng tỏ thì ra chiếc xe này đã bị tai nạn từ ngày 11/11/1998, công ty đã từ chối trả tiền bồi thường 20,75 triệu đồng với lý do tai nạn nằm ngoài thời hạn bảo hiểm.

- Hoặc vụ tai nạn của ô tô mang biển kiểm soát 22A – 8899 xảy ra lúc 9 giờ 45 phút ngày 09/08/1997 thiệt hại 44 triệu đồng nhưng đến 14 giờ cùng ngày mới mua bảo hiểm tại Pjico. Hồ sơ tai nạn được cảnh sát giao thông khám nghiệm hiện trường ghi lùi vào ngày 12/08/1997.

- Gần đây nhất là vụ tai nạn của xe ô tô mang biển số 29M-3344 của công ty TNHH Tân Hoàng Yên thiệt hại 43 triệu đồng, tai nạn xảy ra vào ngày 7/12/2004 và tai nạn xảy ra mới mua bảo hiểm tại Pjico hồ sơ tai nạn được cảnh sát giao thông ghi lùi vào ngày 11/02/2002.

b. Hình thức thay đổi tình tiết trong vụ tai nạn:

Trường hợp này thường được thể hiện qua các hành vi sau:

- Thay đổi lỗi, thay đổi nguyên nhân trong vụ tai nạn.
- Sửa chữa hiệu lực bằng lái (do hết hạn hoặc không phù hợp với loại xe được lái).
- Sửa chữa hiệu lực giấy phép lưu hành xe (do hết hạn).
- Thay đổi người lái xe có giấy phép lái xe hợp lệ (tai nạn do người lái xe không có bằng lái hoặc bằng lái không hợp lệ).

Các biện pháp ngăn chặn và xử lý:

- Đọc kỹ lời khai của lái xe, biên bản khám nghiệm hiện trường, hồ sơ hiện trường để phân tích tình huống xảy ra tai nạn.

- Đối chiếu bản gốc của các loại giấy tờ trên như giấy phép lái xe, giấy phép lưu hành xe ...

- Trường hợp hồ sơ không có dấu hiệu sửa chữa thì có thể tìm cách đối chiếu bản gốc hồ sơ tai nạn tại cơ quan chức năng lập biên bản nếu khó khăn có thể nhờ sự giúp đỡ của cơ quan cấp trên.

- Trường hợp này nếu bị phát hiện thì trước hết người được bảo hiểm cũng không được nhận tiền bồi thường. Tùy theo số tiền định chiếm đoạt mà sẽ bị truy tố về tội lừa đảo chiếm đoạt tài sản xã hội chủ nghĩa.

Trục lợi bảo hiểm và giải pháp nhằm hạn chế tình hình trục lợi bảo hiểm xe cơ giới tại công ty Pjico.

Chuyên đề thực tập.

Phạm Minh Nguyên- BH43a.

Dưới đây là một vài ví dụ điển hình:

- Trường hợp xe ô tô 15 chỗ ngồi mang biển số 19M- 4455 do lái xe Hoàng Mạnh Tân điều khiển gây tai nạn ngày 18/11/1999 gây thiệt hại cho người thứ ba lên đến 60 triệu đồng. Sau khi chủ xe có khiếu nại, công ty Pjico đã thụ lý hồ sơ và xác định lái xe không có giấy phép lái xe hợp lệ, chỉ có giấy phép lái xe loại xe ô tô chở tối đa 9 chỗ ngồi nhưng anh ta đã lợi dụng giấy phép lái xe có mặt trước mang tên Hoàng Mạnh Tân còn mặt sau ghi loại xe được phép lái là ô tô chở từ 25 đến 30 chỗ. Sau khi giám định, Pjico đã từ chối bồi thường với lý do tổn thất nằm ngoài phạm vi bảo hiểm.

Hành vi gian lận rất khó phát hiện trong trường hợp người gian lận không trung thực đã thay đổi lỗi, nguyên nhân trong vụ tai nạn hay thay đổi người lái xe hợp lệ. Vì khi tham gia giao thông thì chỉ những người trên xe mới biết điều gì xảy ra với chiếc xe của mình. Khi tai nạn xảy ra họ khai báo những gì không đúng thực tế thì khó mà biết được.

- Xe máy 29K- 4576 đến khiếu nại bồi thường bảo hiểm tai nạn người ngồi trên xe tại Pjico Hà Nội vào ngày 16/08/2003 nhưng qua xác minh của công ty Pjico thì nạn nhân bị tai nạn không phải là người điều khiển xe máy trên.

c. Hình thức lập hồ sơ hiện trường giả:

Trường hợp này thường được thể hiện qua các hành vi sau:

- Đưa xe từ nơi tai nạn đến nơi khác để lập biên bản.
- Thay đổi biển số xe không bị tai nạn đã mua bảo hiểm vào xe bị tai nạn chưa mua bảo hiểm để chụp ảnh, khám nghiệm, lập biên bản.

Các biện pháp ngăn chặn và xử lý:

- Bằng giác quan để điều tra các vết tích trên hiện trường xem có phải là lái xe đã bị tai nạn ở đó hay không.

- Đối chiếu biển số xe với số khung, số máy để xác định xem xe đang nằm trên hiện trường có phải đã được tham gia bảo hiểm hay không.

- Hình thức này muốn làm được phải có sự “giúp đỡ” của các cơ quan chức năng do vậy rất khó phát hiện. Nếu bị phát hiện thì người được bảo hiểm sẽ không nhận được một đồng tiền bồi thường nào mà còn bị cáo buộc liên quan đến tội lừa đảo chiếm đoạt tài sản có tổ chức tại Điều 139 Bộ Luật Hình S ự của nước Cộng hoà xã hội chủ nghĩa Việt Nam.

d. Hình thức khai tăng số tiền tổn thất:

Trường hợp này thường được thể hiện qua các hành vi sau:

- Bảo hiểm TNDS: Khai tăng số tiền tổn thất hoặc số tiền phải bồi thường cho người thứ ba, đưa tài sản hoặc hàng hoá hư hỏng (bảo hiểm TNDS đối với hàng hoá) không do tai nạn vào hiện trường.

Trục lợi bảo hiểm và giải pháp nhằm hạn chế tình hình trục lợi bảo hiểm xe cơ giới tại công ty Pjico.

Chuyên đề thực tập.

Phạm Minh Nguyên- BH43a.

- Bảo hiểm vật chất thân xe:

. Đưa báo giá sửa chữa cao hơn so với thực tế, thúc ép Pjico chấp nhận phương án khắc phục hậu quả tai nạn bất hợp lý (thiệt hại bộ phận nhẹ nhưng đòi thay mới).

. Không thiệt hại, không sửa chữa nhưng cũng kê khai, đưa vào hợp đồng sửa chữa.

. Sửa chữa thay thế cả những bộ phận hư hỏng không do tai nạn, hoặc bị tai nạn từ trước khi tham gia bảo hiểm.

. Thay thế những vật tư cũ, chế lại... nhưng kê khai thay vật tư mới.

. Lấy cắp phụ tùng xe (kính, gương...), tài sản, hàng hoá chở trên xe thay vào đó đồ đã hư hỏng.

Biện pháp ngăn chặn và xử lý:

- Phải giám định trực tiếp trong thời gian sớm nhất (giám định sơ bộ, giám định chi tiết).

- Phải theo dõi thường xuyên trong quá trình sửa chữa.

- Chú ý công tác nghiệm thu sửa chữa (bộ phận hư hỏng thực tế đã sửa chữa, thay thế đúng chủng loại, chất lượng...).

- Những bộ phận thay thế, thu hồi phải được quản lý chặt chẽ, tránh hiện tượng quay vòng sửa chữa đòi tiền bồi thường.

- Hợp tác tốt với xưởng sửa chữa nhưng phải có thái độ độc lập, kiên quyết.

- Hình thức này rất dễ thực hiện vì thế rất dễ phát hiện. Công ty nên có sẵn những bảng báo giá cụ thể, từng loại thiết bị, cho từng loại xe của từng hãng đồng thời trong đội ngũ giám định nên có một thợ máy.

- Nếu phát hiện ra hình thức gian lận này có thể giải quyết theo nguyên tắc hoà giải, êm thấm, khi có những bằng chứng, chứng minh khách hàng trực lợi để giữa khách hàng tránh chuyện bé xé ra to. Nhưng khách hàng một mực không chịu nhận thì phải áp dụng các biện pháp nghiệp vụ cho khách hàng thấy được hành vi gian lận của mình và không chấp nhận bồi thường.

Dưới đây là một vài ví dụ điển hình:

- Xe 29N- 5338 của công ty TNHH Song Ánh Nguyệt, lúc 8 giờ 30 ngày 13/06/2002 khi xe đang đi trên đường vào khu Nghĩa Tân thì bị va vào bức tường do trách người qua đường gây thiệt hại: vỡ đèn xi nhan bên phải, sước sơn cửa sau xe bên phải, roi nẹp cửa sau xe và xây xát hông bên phải, bồi thường thực tế là 11.812.000 đồng nhưng chủ xe đã làm hồ sơ yêu cầu bồi thường đến công ty Pjico Hà Nội với số tiền lên tới 30 triệu đồng.

Trục lợi bảo hiểm và giải pháp nhằm hạn chế tình hình trục lợi bảo hiểm xe cơ giới tại công ty Pjico.

Chuyên đề thực tập.

Phạm Minh Nguyên- BH43a.

- Bên cạnh đó, việc khai tăng số tiền tổn thất bằng cách thông đồng với bác sĩ để khai tăng bệnh án hay nội dung trong đơn thuốc thì rất khó phát hiện.

- Trường hợp tai nạn ở Đông Anh Hà Nội là một ví dụ điển hình. Chiếc xe mô tô mang biển kiểm soát 29K-1122 do chủ xe Nguyễn Trọng Ân điều khiển tham gia bảo hiểm người ngồi trên xe tại Pjico Hà Nội với mức trách nhiệm 10 triệu đồng/ vụ. Ngày 14/5/2002 do phóng nhanh ông Ân đã không làm chủ được tốc độ đã đâm vào người đi phía trước làm xe đổ lên người, ông Ân đã được đưa vào Bệnh Viện Giao Thông Vận Tải để điều trị. Nghiên cứu hồ sơ, cán bộ Pjico Hà Nội được biết ông Ân bị gãy xương bàn chân và sụn sườn nằm điều trị hai đợt. Để làm rõ Pjico Hà Nội đã kiểm tra bằng cách đưa ông Ân đi chụp X- quang tại Bệnh Viện Việt Đức. Kết quả cho thấy ông Thư chỉ bị thương nhẹ và cuối cùng sự việc được làm sáng tỏ thì ra ông Ân đã thông đồng với nhân viên Bệnh Viện để có tấm phim X-quang bị gãy xương bàn chân và xương sườn mang tên ông Nguyễn Trọng Ân. Pjico Hà Nội đã từ chối bồi thường phần gãy xương bàn chân và xương sườn và chỉ bồi thường 3.7 triệu đồng theo chế độ bồi thường của người ngồi trên xe.

e. Hình thức lập hồ sơ khiếu nại nhiều lần:**Trường hợp này thường được thể hiện qua các hành vi sau:**

- Chủ xe mua bảo hiểm trùng (mua từ 2 Công ty trở lên), khi xảy ra tai nạn xe đó đã được một công ty bảo hiểm bồi thường nhưng vẫn tiếp tục đòi bồi thường ở công ty bảo hiểm khác mà xe đó cũng tham gia bảo hiểm.

- Hai xe đâm nhau, chủ xe đã được xe khác bồi thường nhưng vẫn tiếp tục khiếu nại bồi thường về tai nạn dân sự đối với công ty bảo hiểm.

- Hai xe cùng có lỗi gây ra tai nạn cho người thứ ba, cả hai xe đều thông đồng với cảnh sát lập hồ sơ cùng quy lỗi toàn bộ thuộc về mỗi xe để được bồi thường về TNDS.

Biện pháp ngăn chặn và xử lý:

- Phải tìm bằng được xe liên quan trong vụ tai nạn để xác định được việc bồi thường của xe khác đối với người thứ ba hoặc bồi thường cho xe được bảo hiểm.

- Khi xe được đăng ký tại tỉnh khác thì nhất thiết phải thông báo với công ty bảo hiểm tại tỉnh xe đó đăng ký và chỉ giải quyết bồi thường khi đã có thông tin xác nhận của đơn vị bạn.

- Hình thức này rất dễ phát hiện nếu như các công ty có những thông tin về nhau, nhưng do cạnh tranh các công ty phải bảo mật thông tin đây là kẽ hở cho khách hàng lợi dụng. Vì thế, để hạn chế được hình thức này các công ty cố gắng xây dựng quan hệ hoà hữu tốt đẹp, cạnh tranh lành mạnh ít

Trục lợi bảo hiểm và giải pháp nhằm hạn chế tình hình trục lợi bảo hiểm xe cơ giới tại công ty Pjico.

Chuyên đề thực tập.

Phạm Minh Nguyên- BH43a.

nhất cũng công khai những thông tin về số vụ tổn thất đã bồi thường để công ty bạn biết và xử lý.

- Nếu phát hiện ra hình thức trục lợi này thì phải cương quyết không bồi thường và tìm ra những bằng chứng, chứng minh hành vi gian dối của khách hàng để khách hàng thấy được hoạt động bảo hiểm rất quy mô và chặt chẽ.

Dưới đây là một vài ví dụ điển hình:

- Trường hợp có sự tiếp tay của cán bộ Pjico Tuyên Quang trong vụ tai nạn xảy ra ngày 24/01/2003 tại km 8+ 277 Tuyên Quang- Thái Nguyên. Chiếc xe ô tô mang biển kiểm soát 29LD- 1002 của công ty thức ăn chăn nuôi gia súc Con Cò đã tham gia bảo hiểm vật chất và bảo hiểm TNDS của chủ xe cơ giới với người thứ ba tại công ty Pjico Hà Nội, còn xe ô tô 22H- 4344 tham gia bảo hiểm vật chất tại Pjico Tuyên Quang. Ngày 24/01/2001 do không làm chủ được tốc độ xe 29LD- 1002 đã quyết vào xe đi ngược chiều làm thiệt hại vật chất ước tính 13.876.000 đồng.

Theo bản kết luận điều tra của cảnh sát giao thông thì lỗi 100% thuộc về xe 29LD- 1002. Sau tai nạn, chủ xe đã báo cho Pjico tỉnh Tuyên Quang tiến hành giám định. Vì lỗi 100% thuộc về xe 29LD-1002 nên sau khi giám định, Pjico Tuyên Quang phải thông báo bằng văn bản cho Pjico Hà Nội để tiến hành giải quyết bồi thường TNDS của chủ xe 29LD-1002 và Pjico Tuyên Quang không được phép bồi thường bất kỳ một khoản nào, trừ khi có yêu cầu chi hộ của Pjico Hà Nội. Nhưng do có sự thông đồng giữa chủ xe 22H- 4344 với cán bộ Pjico Tuyên Quang nên Pjico Tuyên Quang đã tiến hành bồi thường vật chất cho chủ xe 22H- 4344 với số tiền 13.876.000 đồng. Sau đó chủ xe mang hồ sơ về Pjico Hà Nội để đòi bồi thường TNDS.

Như vậy, nếu Pjico Hà Nội tiếp tục bồi thường về TNDS cho chủ xe 29LD- 1002 thì xe 22H- 4344 sẽ nhận được hai lần số tiền bồi thường (bồi thường về TNDS và bồi thường về vật chất xe) tức là nhận được số tiền bồi thường lớn hơn số tổn thất thực tế, điều này nằm ngoài nguyên tắc của bảo hiểm.

f. Hình thức cố ý gây tai nạn: Nếu cán bộ bảo hiểm nghi ngờ có hiện tượng cố ý gây tai nạn thì cần phải có biện pháp xử lý thích hợp vì đây là hiện tượng gian lận ít gặp nhưng lại nghiêm trọng nhất và cũng khó phát hiện nhất.

Trường hợp này thường được thể hiện qua các hành vi sau: Đốt xe, cho xe lao xuống vực, huỷ toàn bộ xe, khi xe đã bị tai nạn thì phá huỷ một số bộ phận khác để được thay thế mới.

Biện pháp ngăn chặn và xử lý:

Trục lợi bảo hiểm và giải pháp nhằm hạn chế tình hình trục lợi bảo hiểm xe cơ giới tại công ty Pjico.

Chuyên đề thực tập.**Phạm Minh Nguyên- BH43a.**

- Lập phương án điều tra tỉ mỉ, nhiều hướng, đặc biệt chú ý đến công việc lấy lời khai nhân chứng, người biết sự việc liên quan và phân tích tình huống xảy ra tai nạn.

- Ngoài phương án điều tra độc lập cần tranh thủ và huy động sự giúp đỡ của cơ quan điều tra chuyên môn như cảnh sát điều tra, cảnh sát phòng cháy chữa cháy, Viện khoa học hình sự...

- Nhiều trường hợp cố ý gian lận xuất phát từ việc được bảo hiểm với giá trị cao nên việc xác định đúng giá trị thực tế của xe trước khi tham gia bảo hiểm là điều hết sức cần thiết: xác định qua nguồn gốc xe, hồ sơ gốc khi đăng ký xe (có đánh giá giá trị khi nộp thuế trước bạ...), xác định nơi sửa chữa qua các lần sửa chữa, nâng cấp... để xác định giá trị tăng thêm.

- Trong quá trình điều tra các nghi ngờ trực lợi bảo hiểm cần đảm bảo một số yêu cầu sau:

. Khẩn trương nhanh chóng không làm ảnh hưởng đến việc giải quyết tai nạn.

. Không để khách hàng biết kế hoạch, phương án điều tra vì công việc điều tra là do sự nghi ngờ của người làm bảo hiểm. Do vậy, nếu nghi ngờ sai sẽ làm mất lòng khách hàng có thể xảy ra tranh chấp không đáng có. Còn nếu nghi ngờ đúng thì sẽ dẫn đến hiện tượng “đánh rần động cỏ”, “bứt dây động rừng”, khách hàng sẽ có điều kiện để chuẩn bị cho các tình tiết mới làm cho công việc điều tra trở lên khó khăn.

. Kết quả điều tra phải được ghi nhận bằng những biên bản xác nhận hoặc các tài liệu làm chứng cứ đấu tranh với người trực lợi bảo hiểm.

- Hình thức này được xử lý theo Điều 578 Bộ Luật Dân Sự của nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam. Trong Luật có ghi rõ:

. “Bên được bảo hiểm có nghĩa vụ tuân thủ các điều kiện ghi trong hợp đồng, các quy định pháp luật có liên quan và thực hiện các biện pháp phòng ngừa thiệt hại”.

. “Trong trường hợp bên được bảo hiểm có lỗi không thực hiện các biện pháp phòng ngừa thiệt hại đã ghi trong hợp đồng, thì bên bảo hiểm có quyền ấn định một thời hạn để bên được bảo hiểm thực hiện các biện pháp đó; nếu hết thời hạn mà các biện pháp phòng ngừa vẫn không được thực hiện, thì bên bảo hiểm có quyền đơn phương đình chỉ thực hiện hợp đồng hoặc không trả tiền bảo hiểm khi thiệt hại xảy ra do các biện pháp phòng ngừa không được thực”.

Chuyên đề thực tập.

Phạm Minh Nguyên- BH43a.

Chương III: MỘT SỐ KIẾN NGHỊ NHẪM HẠN CHẾ TÌNH HÌNH TRỰC LỢI BẢO HIỂM XE CƠ GIỚI TẠI CÔNG TY PJICO.

Để đối phó với tình trạng trực lợi bảo hiểm nói chung, trực lợi bảo hiểm xe cơ giới nói riêng đang gia tăng, ngày một tinh vi hơn dẫn đến nguy cơ gây ra những hậu quả nghiêm trọng đối với cá nhân, doanh nghiệp cũng như đối với xã hội. Công ty Pjico đã có những biện pháp phòng chống thiết thực, huy động nguồn nội lực cũng như sự giúp đỡ của các ngành, các cấp và đã thu được một số kết quả nhất định. Tuy nhiên để công tác này thực sự đem lại hiệu quả cao hơn trong thời gian tới, Công ty cần phải tiếp tục tăng cường các biện pháp đồng bộ mang tính khả thi cao.

Qua thời gian thực tập tại Công ty, nghiên cứu thực tế vấn đề trực lợi bảo hiểm xe cơ giới, tôi xin mạnh dạn đưa ra một số kiến nghị nhằm hạn chế tình hình trực lợi bảo hiểm xe cơ giới tại Công ty.

Trực lợi bảo hiểm và giải pháp nhằm hạn chế tình hình trực lợi bảo hiểm xe cơ giới tại công ty Pjico.

Chuyên đề thực tập.

Phạm Minh Nguyễn- BH43a.

I. KIẾN NGHỊ ĐỐI VỚI CƠ QUAN NHÀ NƯỚC.

1. Cần sớm hoàn chỉnh hành lang pháp lý cho hoạt động kinh doanh bảo hiểm tại Việt Nam.

Xuất phát từ đặc thù hoạt động kinh doanh của doanh nghiệp bảo hiểm thương mại và luôn gắn liền với các trách nhiệm bảo vệ hàng ngàn tổ chức, hàng triệu cá nhân trước các rủi ro và thiệt hại kinh tế cũng như các cơ hội tiết kiệm và đầu tư. Vì thế sự bảo đảm khả năng tài chính của công ty bảo hiểm có ý nghĩa hết sức quan trọng đối với nhiều cá nhân, tổ chức. Cùng với sự phát triển của đời sống kinh tế- xã hội, công ty bảo hiểm ngày càng đóng một vai trò đặc biệt trong việc bảo vệ lợi ích cộng đồng. Mà trực tiếp lợi ích bảo hiểm lại ảnh hưởng trực tiếp tới hoạt động tài chính của công ty.

Mỗi quốc gia đều thiết lập một cơ quan chuyên trách của Nhà nước quản lý hoạt động kinh doanh bảo hiểm, có thể gọi là cơ quan giám sát bảo hiểm Nhà nước hoặc cơ quan Quản lý bảo hiểm. Cơ quan này có trách nhiệm bảo đảm hoạt động của các công ty bảo hiểm tuân thủ theo đúng những quy định của pháp luật và các quy định khác có liên quan của quốc gia. Đối với Việt Nam, quản lý Nhà Nước về hoạt động kinh doanh bảo hiểm được thực hiện thông qua:

- Chính phủ thống nhất quản lý Nhà nước về kinh doanh bảo hiểm.
- Bộ tài chính chịu trách nhiệm trước Chính phủ thực hiện quản lý Nhà nước về kinh doanh bảo hiểm. Các Bộ, cơ quan ngang bộ, cơ quan thuộc chính phủ trong phạm vi nhiệm vụ, quyền hạn của mình có trách nhiệm quản lý Nhà Nước về kinh doanh bảo hiểm theo quy định của pháp luật.

Luật kinh doanh bảo hiểm đã được Quốc hội nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam khóa X, kỳ họp thứ 8 thông qua ngày 09 tháng 12 năm 2000, song việc áp dụng vào thực tế rất chậm chạp, chưa tạo được môi trường pháp lý toàn diện, đầy đủ, vững chắc, chưa tương ứng với tầm vóc và tiềm năng của thị trường. Do vậy, để lành mạnh hoá thị trường, đảm bảo cạnh tranh công bằng đòi hỏi, các cơ quan quản lý Nhà nước về bảo hiểm phải ban hành và hướng dẫn thực hiện các quy phạm pháp luật về kinh doanh bảo hiểm, xây dựng chiến lược, quy hoạch và chính sách phát triển thị trường bảo hiểm Việt Nam.

Luật kinh doanh bảo hiểm đã tạo cơ sở pháp lý ban đầu cho hoạt động kinh doanh của các công ty bảo hiểm và có vai trò tích cực trong việc điều tiết thị trường. Nhưng luật kinh doanh bảo hiểm có tới IX chương, 129 điều nhưng lại chưa có chương nào, điều nào đề cập tới vấn đề trực lợi bảo hiểm.

Trục lợi bảo hiểm và giải pháp nhằm hạn chế tình hình trục lợi bảo hiểm xe cơ giới tại công ty Pjico.

Chuyên đề thực tập.

Phạm Minh Nguyên- BH43a.

Do vậy, một vấn đề bức xúc đặt ra là khi các doanh nghiệp bảo hiểm phát hiện ra trục lợi thì cũng không biết xử lý thế nào ngoài việc từ chối bồi thường. Bởi lẽ, trong các văn bản dưới luật từ trước đến nay của Chính phủ, Bộ tài chính, Bộ công an cũng chưa có văn bản nào quy định về việc xử phạt đối với các đối tượng gian lận bảo hiểm. Vì vậy trong thời gian tới, Chính Phủ cần phải ban hành một văn bản dưới luật quy định về tội danh này. Trong văn bản đó phải quy định chi tiết số tiền gian lận bao nhiêu là bị xử phạt hành chính, bao nhiêu là bị xử tù. Đồng thời phải có thông tư hướng dẫn các Bộ, các ngành có liên quan trong việc thực hiện nhằm bảo đảm tính thực thi của văn bản đó.

2. Bộ tài chính cần nghiên cứu và tiếp tục hoàn thiện các quy tắc về bảo hiểm nói chung và vấn đề trục lợi bảo hiểm xe cơ giới nói riêng.

Bộ tài chính và các cơ quan chức năng phải có hướng triển khai triệt để, ngăn chặn khiêu nại gian lận trong bảo hiểm ở nước ta. Bộ tài chính cần thành lập một ban thanh tra độc lập để ngăn chặn hành vi tiêu cực của các cơ quan thực hiện pháp luật như cảnh sát giao thông, Viện kiểm sát... để đảm bảo quyền lợi của các đơn vị cá nhân trong hoạt động bảo hiểm. Ban thanh tra còn có thể trợ giúp các công ty bảo hiểm trong những vụ gian lận có thiệt hại lớn, tính chất, mức độ phạm pháp nguy hiểm có tính tổ chức. Đồng thời tổ chức những lớp tập huấn ngắn hạn hay dài hạn cả trong việc hợp tác với các nước phát triển để đào tạo nâng cao trình độ, khả năng của các thanh tra viên, giám định viên cũng như truyền đạt các thông tin nhanh chóng trong các công ty trên phạm vi toàn quốc.

Bộ tài chính cần có văn bản yêu cầu sự giúp đỡ của các Bộ, các cơ quan ngang Bộ trong việc phối hợp với cơ quan bảo hiểm để hạn chế việc gian lận bảo hiểm, xử lý nghiêm những nhân viên tiếp tay cho hành vi gian lận (Ví dụ: Bộ y tế cần có biện pháp xử lý đối với trường hợp bác sỹ thông đồng với người tham gia bảo hiểm để kê tăng bệnh án cũ ng như đơn thuốc...) hay cần có biện pháp để kiểm tra xử lý đối với trường hợp xe tham gia giao thông nhưng không tham gia bảo hiểm TNDS của chủ xe cơ giới.

3. Bộ Công an phải đi tiên phong trong việc tấn công các đối tượng phạm tội trong ngành bảo hiểm.

Bộ Công an là cơ quan có hoạt động gấn bó mật thiết với các cơ quan bảo hiểm nhất. Bộ cần phối hợp với Bộ Tài chính để giảm bớt các hành vi

Trục lợi bảo hiểm và giải pháp nhằm hạn chế tình hình trục lợi bảo hiểm xe cơ giới tại công ty Pjico.

Chuyên đề thực tập.**Phạm Minh Nguyên- BH43a.**

gian 1 ận bảo hiểm. Cụ thể, Bộ phải nhắc nhở các chiến sĩ Cảnh sát giao thông tăng cường kiểm tra các giấy bảo hiểm bắt buộc của xe cơ giới như bảo hiểm TNDS của chủ xe, bảo hiểm tai nạn hành khách. Việc tham gia đầy đủ các loại hình bảo hiểm bắt buộc cũng sẽ hạn chế được tình trạng trục lợi. Bên cạnh đó, Bộ cần tăng cường nhắc nh ở phổ biến các hình thức trục lợi bảo hiểm đối với các nhân viên điều tra. Ngoài ra trong thời gian tới, Bộ Công an nên đưa công tác quản lý xe cơ giới và mạng vi tính toàn quốc. Điều này sẽ giúp cho các nhà bảo hiểm thuận tiện hơn khi kiểm tra lý lịch của chiếc xe tham gia bảo hiểm. Đồng thời Bộ cũng nên lập danh sách các đối tượng đã có tiền sự trong việc trục lợi bảo hiểm gửi tới các Công ty bảo hiểm để đề phòng.

Trong công tác đấu tranh chống tội phạm và trật tự an toàn xã hội chúng ta đã có số điện thoại nóng 113 (CSCĐ) được cả xã hội ủng hộ. Vậy tại sao trong công tác chống tham nhũng, mua chuộc cán bộ và gian lận kinh tế chúng ta không thành lập một đường dây nóng tương tự mà khi gọi đến số này chỉ vài phút sau lực lượng chuyên môn đã có mặt bắt quả tang và giải quyết kịp thời những hành vi gian dối lừa đảo. Điều này giải thích tại sao trong những năm vừa qua chúng ta liên tục tuyên truyền, phát động tuần lễ an toàn giao thông, tháng an toàn giao thông nhưng tai nạn giao thông lại cứ tăng, điều chớ trêu thay trong những tháng phát động tai nạn giao thông lại cao hơn những tháng không phát động.

Một điều nữa mà chúng ta không thể không nói đến hiện nay, bên cạnh những chiến sỹ công an hết lòng với công việc để canh giữ sự bình yên cho xã hội là tình trạng tha hoá, biến chất về đạo đức của một bộ phận cán bộ trong ngành Công an. Ngành Công an là ngành dọc lại có công việc chính là điều tra, thanh tra, kiểm tra những ngành khác, cũng như mọi hoạt động trong xã hội. Chính vì lý do đó mà một bộ phận cán bộ trong ngành cứ nghĩ một tay có thể che cả bầu trời chạy theo đồng tiền làm những việc tà tr ời. Bằng chứng trong những năm vừa qua chúng ta liên tục phát hiện những vụ cán bộ công an có chức có quyền buôn bán ma tuý mà nếu không phải do ăn chia không đều tổ giác lẫn nhau thì chúng ta có thể phát hiện được không? Giả sử, chúng không tổ giác lẫn nhau thì đến bao giờ chúng ta mới phát hiện được? và sẽ có bao nhiêu gia đình tan nát, bao nhiêu con người bị huỷ hoại tương lai dưới bàn tay của những kẻ mặt người dạ quỷ. Đó là chưa kể đến hàng năm có bao nhiêu con em cháu cha trong ngành Công an “vượt qua” được cánh cửa các trường đại học, học viện trong ngành như: Đại học an ninh; Học viện kiểm sát; Đại học cảnh sát nhân dân... mà đó là những trường mơ ước của những học sinh nghèo học giỏi ở những miền quê xa xôi, hẻo lánh, để rồi vài năm sau đó, khi ra trường chúng lại là bản sao của bố mẹ

Trục lợi bảo hiểm và giải pháp nhằm hạn chế tình hình trục lợi bảo hiểm xe cơ giới tại công ty Pjico.

Chuyên đề thực tập.

Phạm Minh Nguyên- BH43a.

chúng. Còn những học sinh nghèo kia chỉ giám nhìn qua cánh cổng trường đại học mà đặt ra những câu hỏi không bao giờ có câu trả lời.

Một điều mắt thấy tai nghe nữa, chúng ta hãy một lần đi trên những chuyến xe khách về các tỉnh lẻ thì biết. Tại sao, khi công an thổi còi xe dừng lại phụ xe chạy xuống rồi chạy lên ngay như một phản xạ tự nhiên. Hỏi ra mới biết tiền đã kẹp trong đồng giấy tờ đó rồi và công an đâu có quan tâm đến đi đâu ngoài điều đó. Những ngày thường thì (20.000- 30.000 đồng) những dịp lễ tết xe đi ông thì sẽ cao hơn (50-100.000 đồng) những cán bộ này đang coi mạng sống của những người đi trên xe chỉ đáng giá bằng ấy tiền. Thế mới có chuyện một chiếc xe khách ở Bắc Ninh chở chất cháy, nổ trái phép từ Lạng Sơn về tận Bắc Ninh mà không bị phát hiện cho tới khi xe cháy thì mọi người mới ngã ngựa ra trên xe có chất nổ. Ai dám chắc rằng đó là lần đầu tiên chiếc xe đó chở những chất cấm. Vậy một câu hỏi lớn được đặt ra là tại sao lại có những hành vi trên? Nếu không phải do tham ô, tham nhũng, tha hoá, biến chất từ trên xuống dưới thì một cá nhân có thể giám làm những điều trên hay không?

Mà ngành bảo hiểm lại phải giải quyết tất cả những hậu quả trên. Đôi khi những hậu quả đó có lỗi trực tiếp của những cán bộ ngành công an sau đó họ lại là những người lập biên bản, giám định hiện trường (quyền sinh, quyền sát nằm trong tay) liệu họ có giám nhận lỗi thuộc về mình hay lại quy hết lỗi thuộc về lái xe và nhà xe thì nhà bảo hiểm chỉ biết bồi thường không giám kêu ai và nhờ ai đi điều tra. Đây là một điều bất cập và cũng là một nguyên nhân gia tăng tình trạng trục lợi bảo hiểm.

Theo tôi, để giải quyết mâu thuẫn này ngành bảo hiểm phải liên kết với ngành công an như tay phải và tay trái. Khi có tai nạn, biên bản về vụ tai nạn để bồi thường bảo hiểm phải có xác nhận của đại diện ngành bảo hiểm thì mới có hiệu lực. Muốn như vậy, thì đại diện ngành bảo hiểm phải có mặt đồng thời với đại diện ngành công an trong quá trình giám định tai nạn. Như vậy, tất cả những hành vi gian dối nhằm trục lợi bảo hiểm như: thay đổi tình tiết vụ tai nạn có lợi cho khách hàng, khai tăng số tiền tổn thất ... sẽ bị phát hiện và ngăn chặn kịp thời.

II. KIẾN NGHỊ VỚI HIỆP HỘI BẢO HIỂM VIỆT NAM.

Từ 10 doanh nghiệp bảo hiểm hội viên sáng lập ban đầu khi thành lập năm 1999 gồm: Bảo Việt, Bảo Minh, Bảo Long, PV insurance, PJICO, VinaRe, VIA, UIC, PTI và Việt Úc đến nay, Hiệp hội bảo hiểm Việt Nam đã là ngôi nhà chung, thể hiện sự hợp tác liên kết của 21 doanh nghiệp bảo hiểm, cùng với các hội viên tán trợ là các doanh nghiệp môi giới bảo hiểm, doanh nghiệp tư vấn giám định bảo hiểm, văn phòng đại diện công ty bảo

Trục lợi bảo hiểm và giải pháp nhằm hạn chế tình hình trục lợi bảo hiểm xe cơ giới tại công ty Pjico.

Chuyên đề thực tập.**Phạm Minh Nguyên- BH43a.**

hiểm nước ngoài và các trường đại học có bộ môn bảo hiểm. Nhưng cho đến nay hoạt động của Hiệp hội vẫn chưa đem lại hiệu quả thiết thực. Do vậy, trong thời gian tới Hiệp hội phải phát huy vai trò đoàn kết các Công ty chống lại hiện tượng trục lợi bảo hiểm. Cụ thể là:

- Đại diện các hội viên tham gia ý kiến vào việc soạn thảo các chủ trương, chính sách pháp luật của Nhà Nước về bảo hiểm và các vấn đề có liên quan; góp ý kiến với cơ quan quản lý Nhà nước trong việc nghiên cứu xây dựng chiến lược phát triển ngành bảo hiểm Việt Nam; thu thập và phản ánh với các cơ quan Nhà Nước có thẩm quyền ý kiến của các hội viên về các vấn đề chính sách, chế độ áp dụng với ngành bảo hiểm; đặc biệt Hiệp hội phải nhanh chóng soạn thảo nội dung chương trình phòng chống trục lợi bảo hiểm cho tất cả các công ty thành viên trong hội góp phần phát triển bền vững ngành bảo hiểm.

- Tổ chức diễn đàn phổ cập pháp luật và chủ trương chính sách của Nhà Nước, đặc biệt chú trọng những diễn đàn phổ biến kinh nghiệm phát hiện gian lận bảo hiểm qua thực tiễn thực hiện, góp ý kiến nhằm hoàn thiện các văn bản pháp quy hiện hành về bảo hiểm và các vấn đề có liên quan.

- Xây dựng và thông qua nguyên tắc chung và nội dung phối hợp hoạt động giữa các hội viên, chú ý đến công tác phối hợp chống trục lợi bảo hiểm giữa các thành viên; quy chế tự quản nhằm tạo lập môi trường cạnh tranh lành mạnh trong hoạt động kinh doanh bảo hiểm.

- Đại diện các hội viên tham gia ý kiến vào các quy tắc, điều khoản, biểu phí bảo hiểm của các nghiệp vụ bảo hiểm do Bộ tài chính ban hành. Đặc biệt, là biểu phí bảo hiểm xe cơ giới vì nghiệp vụ này thay đổi theo tốc độ tăng của số lượng xe và tổng số vụ tai nạn giao thông xảy ra. Tổ chức nghiên cứu xây dựng quy tắc, điều khoản, biểu phí của các nghiệp vụ bảo hiểm theo yêu cầu của hội viên dưới hình thức đề tài nghiên cứu khoa học cá nhân.

- Tổ chức trung tâm thông tin của Hiệp hội theo quy định của pháp luật hiện hành; tiến hành thống kê nghiệp vụ bảo hiểm trong khuôn khổ của Hiệp hội từ đó đề ra các giải pháp cụ thể cho từng nghiệp vụ cũng như đề xuất các biện pháp hạn chế tới mức thấp nhất hiện tượng trục lợi bảo hiểm từ phía khách hàng.

- Đánh giá kết quả hoạt động của ngành bảo hiểm; phân tích tác hại của trục lợi bảo hiểm đối với cá nhân, doanh nghiệp và xã hội; đề ra những phương hướng hoạt động của ngành bảo hiểm.

- Phối hợp hoạt động giữa các hội viên trong việc đào tạo bồi dưỡng tập huấn nghiệp vụ bảo hiểm chú trọng đội ngũ giám định- bồi thường, đào tạo đại lý, cộng tác viên.

Trục lợi bảo hiểm và giải pháp nhằm hạn chế tình hình trục lợi bảo hiểm xe cơ giới tại công ty Pjico.

Chuyên đề thực tập.**Phạm Minh Nguyên- BH43a.**

- Tư vấn cho hội viên về tổ chức hoạt động, phát triển kinh doanh cũng như giúp đỡ hội viên trong việc xử lý những trường hợp trục lợi bảo hiểm và các vấn đề khác có liên quan.

- Nghiên cứu, đề xuất hoặc tham gia ý kiến về các biện pháp đề phòng hạn chế tổn thất chung có liên quan chú ý, công tác đề phòng và hạn chế tổn thất trong nghiệp vụ bảo hiểm xe cơ giới đến các doanh nghiệp bảo hiểm hội viên, phối hợp các hội viên và các cơ quan liên quan để tổ chức thực hiện.

- Tổ chức tuyên truyền hoạt động bảo hiểm trong cả nước để mọi người dân hiểu quý bảo hiểm dùng để bồi thường cho những người có khả năng gặp phải cùng một rủi ro chứ không phải là quỹ phúc lợi.

- Hoà giải tranh chấp giữa các hội viên; kiến nghị với các cơ quan chức năng của Nhà Nước về việc xử lý các trường hợp vi phạm phát luật trong lĩnh vực bảo hiểm.

- Thiết lập các mối quan hệ với các cơ quan, đơn vị, tổ chức kinh tế và các đoàn thể có liên quan đến hoạt động của hội xây dựng quan hệ tốt đẹp với ngành có liên quan hệ mật thiết với bảo hiểm như: công an, thanh tra, đầu tư ... Quan hệ hợp tác với Hiệp Hội bảo hiểm các nước và tham gia các tổ chức quốc tế theo quy định của Nhà nước.

Với những biện pháp trên, Hiệp hội bảo hiểm Việt Nam sẽ không những nâng cao vai trò, uy tín của mình mà còn tạo cho các công ty thành viên mối quan hệ đoàn kết, sự đồng lòng trong việc chống gian lận bảo hiểm xe cơ giới, góp phần làm lành mạnh hoá thị trường bảo hiểm Việt Nam.

IV. KIẾN NGHỊ VỚI CÔNG TY PJICO.

- Công ty cần tiếp tục mở rộng, tăng cường quan hệ, liên kết với các công ty bảo hiểm khác một cách chặt chẽ, đồng bộ ít nhất là ở công tác ngăn chặn, khiếu nại gian lận không để khách hàng lợi dụng yếu điểm của tình trạng cạnh tranh giành giật khách hàng giữa các công ty mà tiếp tục làm gia tăng khiếu nại gian lận. Xây dựng mối quan hệ tốt đẹp với Cơ quan Công an, Y tế, các cơ quan giám định trong nước và quốc tế.

- Thường xuyên đôn đốc, nhắc nhở, hướng dẫn các phòng kinh doanh, phòng giám định- bồi thường tuân thủ chặt chẽ quy trình nghiệp vụ. Xử lý nghiêm những cá nhân, tập thể mắc sai phạm trong chuyên môn, nghiệp vụ dẫn đến việc khách hàng lợi dụng nghiệp vụ để trục lợi bảo hiểm. Đặc biệt, Công ty cần thẳng tay xa thải những cán bộ có hành vi tiếp tay cho gian lận.

- Công ty cần ban hành một quy chế khen thưởng cụ thể đối với những người có công pháp hiện ra trục lợi. Nên chăng trong quy chế này cần quy định cụ thể về tỷ lệ số tiền khen thưởng trên số tiền hồng trục lợi của

Trục lợi bảo hiểm và giải pháp nhằm hạn chế tình hình trục lợi bảo hiểm xe cơ giới tại công ty Pjico.

Chuyên đề thực tập.**Phạm Minh Nguyên- BH43a.**

khách hàng. Việc này sẽ là một động lực khuyến khích tinh thần làm việc của cán bộ giám định. Ngoài ra cũng có thể áp dụng quy chế này đối với những cảnh sát điều tra.

- Công ty nên có những phòng tiếp khách hàng, lắng nghe ý kiến khách hàng đồng thời giải thích rõ các quy định, quy tắc của Nhà Nước, của công ty cho khách hàng và đối tượng quan tâm về tính nhân đạo, tính chặt chẽ trong hoạt động bảo hiểm, lợi ích của bảo hiểm đối với cá nhân cũng như cộng đồng, giải thích cho họ hiểu quỹ bảo hiểm là quỹ để bồi thường rủi ro chứ không phải là quỹ phúc lợi, để nâng cao nhận thức của họ nhằm hạn chế bớt sự phát sinh tính gian lận nhằm trục lợi từ trong ý nghĩ.

Đi đôi với biện pháp trên, Công ty cần phải tiếp tục hoàn thiện các khâu của quá trình kinh doanh như:

- Đối với công tác quản lý ấn chỉ:

. Toàn bộ ấn chỉ các phòng nhận từ công ty đều phải vào sổ theo dõi. Riêng đối với số đem sử dụng phải theo dõi được đối tượng sử dụng, thời gian sử dụng và phải có quyết toán. Ấn chỉ xuất dùng sử dụng không hết phải nhập lại kho.

. Phòng phải cử cán bộ theo dõi và quản lý ấn chỉ, đơn độc kiểm tra và quyết toán ấn chỉ với đại lý và với công ty.

. Chỉ được giao cho đại lý những ấn chỉ được phép giao theo quy định của công ty. Đối với những ấn chỉ có số tiền lớn thường dễ gây trục lợi, công ty cần hạn chế và quản lý tập chung tại phòng bảo hiểm khu vực hay công ty.

. Số lượng ấn chỉ giao cho đại lý phải căn cứ theo từng loại ấn chỉ và đối tượng làm đại lý. Trong các trường hợp số lượng lớn hơn 1 công ty cần có các quy định chặt chẽ để tránh các hiện tượng tiêu cực xảy ra.

. Thời gian quyết toán phải gắn liền với việc nộp phí bảo hiểm. Trong thời gian chưa nộp được phí về phòng, đại lý phải thông báo số phí, số đơn bảo hiểm để vào sổ theo dõi tại phòng.

. Phương thức quyết toán từng tờ. Khi quyết toán phải kiểm tra thời gian ghi trên ấn chỉ, tự ấn tự thời gian trong một quyển, đối chiếu thời gian ghi trên ấn chỉ với thời gian đại lý báo về của những ấn chỉ không quyết toán trong ngày, đối chiếu xác nhận số tiền ghi trên ấn chỉ với số phí thực tế đã thu.

. Kiểm tra việc sử dụng ấn chỉ của đại lý định kỳ hoặc khi nghi ngờ các hiện tượng trục lợi bảo hiểm công ty phải tiến hành kiểm tra việc ghi chép và pháp hành hoá đơn của đại lý, đối chiếu thời gian và nội dung ghi trên liên gốc và liên giao cho khách hàng.

- Đối với công tác nâng cao chất lượng đại lý:

Trục lợi bảo hiểm và giải pháp nhằm hạn chế tình hình trục lợi bảo hiểm xe cơ giới tại công ty Pjico.

Chuyên đề thực tập.**Phạm Minh Nguyên- BH43a.**

. Đại lý phải tuân thủ trình tự kiểm tra tất cả các xe trước khi nhận bảo hiểm đặc biệt đối với xe mua bảo hiểm lẻ, xe tự nhân, xe đăng ký tỉnh khác. Nhân viên phải đặc biệt chú ý tới nguyên tắc này, phải mắt thấy tai nghe về chiếc xe trước khi bán bảo hiểm. Nếu sợ bắt chủ xe đưa xe tới có nhiều rầy rà mất thời gian thì nhân viên làm bảo hiểm có thể đi kiểm tra sơ bộ rồi mới bán bảo hiểm.

. Nhân viên nên kiểm tra lý lịch quá trình hoạt động của xe, nếu đối tượng nhiều lần rủi ro hoặc chủ xe có tiền án, tiền sự thì trong quá trình làm việc đại lý phải linh hoạt, khéo léo trong việc từ chối bán bảo hiểm.

. Công ty phải tăng cường khâu tuyển chọn và đào tạo đại lý, cộng tác viên. Tuyển lựa đại lý, cộng tác viên có phẩm chất đạo đức tốt, trung thực, tổ chức cho họ tham gia các lớp đào tạo, hướng dẫn về khai thác nghiệp vụ. Theo tôi, trong khâu tuyển chọn đại lý nên chăng Pjico nên tuyển chọn ngay từ gốc bằng cách đến các trường đại học có khoa bảo hiểm chọn lấy những sinh viên năm thứ 3, thứ 4 có học lực tốt, phẩm chất tốt, tâm huyết với nghề phổ biến cho họ cách khai thác bảo hiểm cách viết ấn chỉ và dựa vào sức sáng tạo của họ cho họ đi khai thác một, mặt quảng bá hình ảnh công ty mặt khác tạo cho họ những kinh nghiệm thực tế họ còn thiếu và qua đây có thể tuyển chọn được một vài đại lý đạt tiêu chuẩn cũng như sau khi họ ra trường có thể tuyển thành nhân viên chính thức cho công ty. Có thể nói đây là cách làm mới mẻ nhưng hiệu quả rất cao và có một vài công ty đã áp dụng, nên Pjico phải nghiên cứu và coi đây như là một chiến lược phát triển nguồn nhân lực cho công ty sau này.

. Định kỳ tổ chức các lớp tập huấn, đồng thời cũng cần tổ chức thường xuyên các đợt kiểm tra công việc, trình độ của các đại lý, cộng tác viên để nắm bắt được những hạn chế của họ từ đó có những biện pháp điều chỉnh, uốn nắn kịp thời. Hệ thống đại lý như mạng chân rết rất quan trọng đối với sự sống còn của công ty họ không chỉ đem lại doanh thu cho công ty mà còn là bộ mặt của công ty vì vậy, công ty luôn phải hướng dẫn đào tạo cho nhân viên bán bảo hiểm những kỹ năng cần thiết để có thể tư vấn cho khách hàng chứ không phải đơn thuần là bán bảo hiểm.

. Một điều quan trọng nữa là hiện nay đại lý không thuộc biên chế của công ty nên có tâm lý làm việc không tích cực, nhanh chán nản, dễ pháp sinh tiêu cực. Vì vậy công ty cần có những biện pháp khắc phục tình trạng này như: bổ nhiệm các đại lý giỏi vào các chức vụ tổ trưởng đại lý, tuyển những đại lý xuất sắc làm nhân viên thuộc biên chế của công ty... điều này chắc chắn sẽ tăng động cơ làm việc cho mỗi đại lý.

- Đối với khâu giám định bồi thường:

Giám định- bồi thường là vấn đề lớn hàng ngày, hàng giờ ảnh hưởng trực tiếp đến hiệu quả kinh doanh bảo hiểm xe cơ giới. Chính vì vậy để nâng

Trục lợi bảo hiểm và giải pháp nhằm hạn chế tình hình trục lợi bảo hiểm xe cơ giới tại công ty Pjico.

Chuyên đề thực tập.**Phạm Minh Nguyên- BH43a.**

cao hiệu quả kinh doanh, nâng cao chất lượng phòng chống gian lận bảo hiểm thì phải nâng cao chất lượng khâu giám định- bồi thường. Để thực hiện được điều này, công ty cần phải quan tâm giải quyết một số vấn đề sau:

. Tăng cường đầu tư cơ sở vật chất, tranh thiết bị kỹ thuật phục vụ cho công tác giám định.

. Không nên đợi chờ các lớp tập huấn, nâng cao nghiệp vụ của công ty mà phải chủ động nâng cao trình độ của các giám định viên thông qua việc gửi các giám định viên theo học các lớp ngắn ngày tại các trường kỹ thuật, hoặc mời các chuyên gia điều tra bên Bộ Công an về nói chuyện chuyên đề, phổ biến kinh nghiệm.

. Giám định viên sẽ được phân thành nhiều bậc từ thấp đến cao, mỗi bậc có chức năng, nhiệm vụ, quyền lợi riêng để đáp ứng nhu cầu của công việc, giải quyết các vụ tai nạn tùy theo mức độ phức tạp. Giám định viên phải điều tra trên số vụ đã bồi thường hoặc số vụ cần phải điều tra tối thiểu cho phòng trong một tháng (hoặc 1 tuần). Trên cơ sở đó, phòng sẽ chủ động phối hợp với các phòng, ban chức năng để tiến hành hoạt động và báo cáo định kỳ với Ban Giám Đốc.

. Công ty nên thực hiện chế độ khoán chi cho phòng giống như các phòng kinh doanh. Việc này sẽ cải thiện được mức thu nhập của nhân viên trong phòng, giúp họ yên tâm tập trung vào công việc.

Việc phòng chống trục lợi bảo hiểm xe cơ giới yêu cầu mang tính liên tục, nhanh chóng nhưng không được đốt cháy giai đoạn. Trong quá trình công ty tiến hành các biện pháp trên đòi hỏi phải có sự phối hợp thống nhất và đồng bộ giữa Ban Giám Đốc và các phòng trực thuộc, giữa các phòng ban với nhau, giữa các nhân viên khai thác, giám định- bồi thường và thanh tra. Có như vậy, công tác này mới thực sự đem lại hiệu quả về mặt kinh tế cũng như xã hội.

Trục lợi bảo hiểm và giải pháp nhằm hạn chế tình hình trục lợi bảo hiểm xe cơ giới tại công ty Pjico.

Chuyên đề thực tập.

Phạm Minh Nguyên- BH43a.

KẾT LUẬN

Thực tiễn triển khai nghiệp vụ bảo hiểm xe cơ giới tại công ty Pjico cho thấy kinh doanh nghiệp vụ này không những đạt kết quả khá cao mà còn nâng cao được trách nhiệm của người tham gia bảo hiểm hạn chế được tình hình tai nạn giao thông hiện nay, đóng góp chung vào sự bảo đảm trật tự an toàn xã hội.

Tuy nhiên bên cạnh đó vẫn tồn tại hành vi trục lợi bảo hiểm. Hành vi này rất nguy hiểm đối với tất cả các Công ty bảo hiểm, bởi vì nó không chỉ gây thiệt hại về mặt tài chính của các Công ty bảo hiểm mà kéo theo đó là sự tha hoá biến chất của một số cán bộ viên chức, ảnh hưởng đến uy tín cũng như chất lượng hoạt động của các Công ty bảo hiểm.

Vì vậy các Công ty bảo hiểm nói chung và công ty Pjico nói riêng cần phải có những biện pháp hữu hiệu nhằm phát hiện và ngăn chặn kịp thời hành vi trục lợi bảo hiểm đồng thời phối hợp với các cơ quan có chức năng tiến hành xử phạt một cách nghiêm minh đối với hành vi này để bảo hiểm hoạt động ngày càng hiệu quả hơn.

Chuyên đề: “Trục lợi bảo hiểm và giải pháp nhằm hạn chế tình hình trục lợi bảo hiểm xe cơ giới tại công ty Pjico”.

Là kết quả của quá trình nghiên cứu và tìm hiểu tình hình trục lợi bảo hiểm xe cơ giới tại công ty Pjico. Em hy vọng rằng các giải pháp này sẽ có ích trong việc hạn chế tình hình trục lợi bảo hiểm xe cơ giới tại công ty trong thời gian tới. Tuy nhiên do hạn chế về thời gian cũng như kiến thức nên chuyên đề mới chỉ dừng lại ở việc nghiên cứu các hiện tượng trục lợi trong bảo hiểm xe cơ giới. Trên thực tế cho thấy hiện tượng trục lợi bảo hiểm có thể xảy ra ở tất cả các nghiệp vụ bảo hiểm. Vì vậy nên để có cái nhìn tổng quát hơn về hiện tượng trục lợi bảo hiểm xe cơ giới cần thiết phải nghiên cứu một cách toàn diện trên tất cả các loại hình bảo hiểm.

Một lần nữa em xin chân thành cảm ơn Thạc sĩ Vũ Quỳnh Anh cùng các anh chị tại văn phòng VII, đặc biệt là anh Nguyễn Tiến Hải đã tận tình chỉ bảo em trong thời gian thực tập và giúp đỡ em hoàn thành chuyên đề này.

Trục lợi bảo hiểm và giải pháp nhằm hạn chế tình hình trục lợi bảo hiểm xe cơ giới tại công ty Pjico.

Chuyên đề thực tập.

Phạm Minh Nguyên- BH43a.

DANH MỤC TÀI LIỆU THAM KHẢO.

1. Giáo trình Bảo Hiểm – Trường Đại học Kinh tế Quốc dân. Chủ biên: PGS.TS. Hồ Sĩ Sà.
Nhà xuất bản Thống kê- Năm 2000.
2. Giáo trình Quản trị Kinh doanh Bảo Hiểm – Trường Đại học Kinh tế Quốc dân.
Chủ biên: TS. Nguyễn Văn Định.
Nhà xuất bản Thống kê- Năm 2003.
3. Quy tắc bảo hiểm xe ô tô - Công ty Pjico.
4. Hướng dẫn khai thác bảo hiểm xe cơ giới - Công ty Pjico.
5. Hướng dẫn công tác giám định bồi thường xe cơ giới – Công ty Pjico.
6. Tài liệu đào tạo đại lý – Công ty Pjico.
7. Bản tin nội bộ – Công ty Pjico.
8. Báo cáo tổng kết công tác năm 2001 và phương hướng hoạt động 2002 – Công ty Pjico.
9. Báo cáo tổng kết công tác hoạt động 2002 và phương hướng hoạt động 2003 – Công ty Pjico.
10. Tạp chí bảo hiểm.

Trục lợi bảo hiểm và giải pháp nhằm hạn chế tình hình trục lợi bảo hiểm xe cơ giới tại công ty Pjico.

Chuyên đề thực tập.

Phạm Minh Nguyên- BH43a.

11. Tạp chí giao thông vận tải.
12. Luật kinh doanh bảo hiểm.
13. Một số tài liệu của uỷ ban an toàn giao thông Quốc gia.
14. Bộ luật dân sự Nước Cộng hoà xã hội chủ nghĩa Việt Nam.
15. Các tài liệu khác có liên quan.