

## Mục lục

|  |    |
|--|----|
| Lời nói đầu.....   | 4  |
| Chương I. CÁC KHÁI NIỆM CHUNG VỀ BẢO HIỂM .....                      | 5  |
| 1.1. Khái quát về bảo hiểm thân tàu biển.....                        | 5  |
| 1.1.1. Lịch sử ra đời của bảo hiểm.....                              | 5  |
| 1.1.2. Khái niệm chung về bảo hiểm .....                             | 5  |
| 1.1.3. Mục đích, ý nghĩa và phân loại của công tác bảo hiểm .....    | 6  |
| 1.1.4. Các nguyên tắc cơ bản trong bảo hiểm .....                    | 6  |
| 1.2. Một số khái niệm, thuật ngữ cơ bản trong bảo hiểm .....         | 7  |
| 1.2.1. Các khái niệm và thuật ngữ chung.....                         | 7  |
| 1.2.2. Tôn thất trong bảo hiểm hàng hải .....                        | 9  |
| Chương II. BẢO HIỂM THÂN TÀU .....                                   | 12 |
| 2.1. Khái quát về bảo hiểm thân tàu .....                            | 12 |
| 2.1.1. Sự ra đời và phát triển của bảo hiểm thân tàu .....           | 12 |
| 2.1.2. Đối tượng của bảo hiểm thân tàu .....                         | 14 |
| 2.1.3. Quyền lợi của bảo hiểm thân tàu biển.....                     | 14 |
| 2.1.4. Giá trị bảo hiểm.....   | 14 |
| 2.1.5. Số tiền bảo hiểm.....   | 15 |
| 2.1.6. Phí bảo hiểm thân tàu .....                                   | 15 |
| 2.1.7. Hoàn phí bảo hiểm thân tàu .....                              | 16 |
| 2.2. Rủi ro bảo hiểm thân tàu .....                                  | 16 |
| 2.2.1. Khái niệm chung về rủi ro hàng hải.....                       | 16 |
| 2.2.2. Rủi ro được bảo hiểm .....                                    | 17 |
| 2.2.3. Rủi ro bảo hiểm thân tàu biển.....                            | 19 |
| 2.3. Các điều kiện bảo hiểm thân tàu .....                           | 20 |
| 2.3.1. Các điều kiện bảo hiểm thân tàu của hội bảo hiểm LONDON ..... | 20 |
| 2.3.2. Các điều kiện bảo hiểm thân tàu của Bảo hiểm Việt Nam .....   | 21 |
| 2.4. Hiệu lực của đơn bảo hiểm thân tàu .....                        | 22 |
| 2.4.1. Thời hạn của bảo hiểm thân tàu .....                          | 22 |
| 2.4.2. Đương nhiên kết thúc bảo hiểm.....                            | 23 |
| 2.4.3. Tiếp tục bảo hiểm.....  | 23 |
| 2.4.4. Phạm vi bảo hiểm hành thủy .....                              | 23 |
| 2.5. Thủ tục bảo hiểm.....   | 24 |
| 2.5.1. Thủ tục yêu cầu bảo hiểm.....                                 | 24 |
| 2.5.2. Thủ tục cấp giấy chứng nhận bảo hiểm .....                    | 25 |
| 2.5.3. Hiệu lực của đơn bảo hiểm thân tàu.....                       | 30 |
| Chương III. BẢO HIỂM TRÁCH NHIỆM DÂN SỰ CHỦ TÀU - P&I.....           | 31 |
| 3.1. Khái quát về hội P&I.....                                       | 31 |
| 3.1.1. Lịch sử ra đời của Hội .....                                  | 31 |

|  |           |
|--|-----------|
| 3.1.2. Sự phát triển của Hội.....  | 32        |
| 3.1.3. Bản chất của Hội.....   | 33        |
| 3.1.4. Cấu trúc tổ chức của Hội.....   | 33        |
| 3.1.5. Sự quản lý của Hội.....   | 33        |
| 3.1.6. Tham gia hội và thời gian bảo hiểm.....                                 | 34        |
| 3.2. Kỹ thuật tính phí bảo hiểm P & I.....                                     | 35        |
| 3.2.1. Nguyên tắc tính phí.....  | 35        |
| 3.2.2. Cơ sở tính phí.....   | 35        |
| 3.2.3. Phương pháp tính phí.....   | 35        |
| 3.3. Những rủi ro được Hội bảo hiểm.....                                       | 38        |
| 3.3.1. Nguyên tắc chung.....   | 38        |
| 3.3.2. Trách nhiệm và tổn thất được Hội bảo hiểm.....                          | 38        |
| 3.3.3. Trách nhiệm và tổn thất không được Hội bảo hiểm.....                    | 46        |
| 3.3.4. Tình hình công tác bảo hiểm P& I tại Việt Nam.....                      | 49        |
| 3.4. Thủ tục bảo hiểm.....   | 54        |
| 3.4.1. Thủ tục yêu cầu bảo hiểm và cấp giấy chứng nhận bảo hiểm.....           | 54        |
| 3.4.2. Điều kiện, thời hạn, hiệu lực của bảo hiểm P&I.....                     | 54        |
| 3.4.3. Sự thay đổi điều kiện bảo hiểm, phạm vi hành trình.....                 | 54        |
| <b>Chương IV. BẢO HIỂM HÀNG HÓA VẬN CHUYỂN BẰNG ĐƯỜNG BIỂN.....</b>            | <b>56</b> |
| 4.1. Khái quát về bảo hiểm hàng hóa vận chuyển bằng đường biển.....            | 56        |
| 4.1.1. Đối tượng bảo hiểm và quyền lợi bảo hiểm.....                           | 56        |
| 4.1.2. Giá trị bảo hiểm, số tiền bảo hiểm và phí bảo hiểm.....                 | 58        |
| 4.1.3. Thời gian và hành trình bảo hiểm.....                                   | 61        |
| 4.2. Các loại rủi ro trong bảo hiểm hàng hóa vận chuyển bằng đường biển.....   | 63        |
| 4.2.1. Các loại rủi ro.....  | 63        |
| 4.2.2. Phân loại rủi ro.....   | 64        |
| 4.3. Các loại tổn thất trong bảo hiểm hàng hóa vận chuyển bằng đường biển..... | 68        |
| 4.3.1. Tổn thất toàn bộ.....   | 68        |
| 4.3.2. Tổn thất bộ phận.....   | 69        |
| 4.3.3. Tổn thất chung.....   | 70        |
| 4.3.4. Tổn thất riêng.....   | 71        |
| 4.4. Các điều kiện bảo hiểm hàng hóa vận chuyển bằng đường biển.....           | 71        |
| 4.4.1. Các điều kiện thông thường của bảo hiểm Anh.....                        | 71        |
| 4.4.2. Bảo hiểm hàng hóa vận chuyển bằng đường biển ở Việt Nam.....            | 76        |
| 4.4.3. Các loại hợp đồng bảo hiểm hàng hóa.....                                | 77        |
| <b>Chương V. HỒ SƠ KHIẾU NẠI ĐÒI BỒI THƯỜNG TỔN THẤT.....</b>                  | <b>85</b> |
| 5.1. Đối với bảo hiểm thân tàu.....  | 85        |
| 5.1.1. Thông báo và giải quyết tai nạn.....                                    | 85        |
| 5.1.2. Bộ hồ sơ ban đầu do tàu lập.....  | 86        |

|   |    |
|---|----|
| 5.1.3. Bộ hồ sơ khiếu nại đòi bồi thường tổn thất .....         | 86 |
| 5.2. Đối với bảo hiểm trách nhiệm dân sự chủ tàu.....           | 86 |
| 5.2.1. Hồ sơ một vụ tổn thất hàng hoá .....                     | 86 |
| 5.2.2. Hồ sơ một vụ tổn thất do ô nhiễm dầu .....               | 87 |
| 5.2.3. Hồ sơ vụ tổn thất do ốm đau, thương tật, tử vong .....   | 87 |
| 5.2.4. Hồ sơ một vụ tổn thất do bị phạt hải quan .....          | 87 |
| 5.2.5. Tổn thất do đâm va cầu cảng và các công trình khác ..... | 88 |
| Phụ lục .....   | 89 |
| 1. Mẫu đơn bảo hiểm thân tàu .....                              | 89 |
| 2. Mẫu đơn bảo hiểm P&I .....                                   | 91 |
| 3. Mẫu đơn bảo hiểm hàng hóa .....                              | 93 |
| Danh mục tài liệu tham khảo.....                                | 94 |

## Lời nói đầu

Bảo hiểm hàng hải có một vai trò đặc biệt quan trọng trong kinh doanh vận tải biển. Trong quá trình kinh doanh, ngành vận tải biển thường xuyên phải đối mặt với các rủi ro (do thiên tai hay tai nạn bất ngờ: đắm tàu, cháy, mắc cạn, đâm va, mất tích...) mà hậu quả là vô cùng nặng nề, có thể khiến cho người kinh doanh vận tải biển phải phá sản. Để khắc phục điều này, ngoài việc tìm mọi cách hiện đại hóa đội tàu vận tải nhằm hạn chế tới mức thấp nhất thiệt hại có thể xảy ra thì một giải pháp khác là bù đắp kinh tế bằng con đường bảo hiểm. Bảo hiểm trong lĩnh vực này gọi là bảo hiểm hàng hải. Bảo hiểm hàng hải bao gồm ba nghiệp vụ bảo hiểm chính là bảo hiểm thân tàu, bảo hiểm trách nhiệm dân sự chủ tàu và bảo hiểm hàng hóa vận chuyển bằng đường biển.

Với một mong ước giúp cho sinh viên ngành đi biển nắm bắt được những kiến thức cơ bản về nghiệp vụ bảo hiểm hàng hải. Để khi ra đi làm, các em có thể vận dụng những kiến thức này vào thực tế công việc, qua đó làm giảm thiểu tối đa những thiệt hại cho chủ tàu, người khai thác tàu; bảo vệ các quyền lợi chính đáng cho họ. Nhóm biên soạn chúng tôi đã tìm tòi, tập hợp những kiến thức cơ bản về nghiệp vụ bảo hiểm hàng hải để cho ra mắt cuốn giáo trình này. Nội dung chủ yếu của giáo trình là giới thiệu các nguồn luật chi phối, các quy tắc bảo hiểm hàng hải liên quan và những quy trình xử lý tổn thất... Cuốn giáo trình là tài liệu phục vụ cho môn học Bảo hiểm hàng hải trong nhà trường. Ngoài ra, có thể dùng làm tài liệu tham khảo cho những ai quan tâm.

Do tài liệu được biên soạn lần đầu tiên bởi nhóm biên soạn, vì vậy chắc chắn sẽ không tránh khỏi những sai sót. Nhóm biên soạn chúng tôi rất mong nhận được những đóng góp và phê bình của người đọc để bổ xung sửa chữa giáo trình này hoàn thiện hơn trong lần biên soạn sau.

Hải phòng, tháng 10 năm 2013

Nhóm biên soạn

## Chương I. CÁC KHÁI NIỆM CHUNG VỀ BẢO HIỂM

### 1.1. Khái quát về bảo hiểm thân tàu biển

#### 1.1.1. Lịch sử ra đời của bảo hiểm

Qua những khảo cứu về lịch sử, người ta đã tìm thấy những dấu tích đầy ấn tượng về dự trữ lương thực thuần túy trong thời tiền sử, cổ đại và cận đại, trong thời kỳ này con người đã biết dành những khoản dự trữ nhất định để khắc phục những rủi ro do hạn hán và thiên tai gây ra. Năm 2500 TCN tại Ai Cập, những người thợ đồ đá đã thiết lập quỹ hỗ trợ những người gặp hoạn nạn. Năm 1700 TCN ở Babylone và năm 500 trước CN Athens đã xuất hiện hình thức cho vay nặng lãi với lãi suất cao phục vụ cho việc mua bán và vận chuyển hàng hóa. Vì vậy khi chẳng may hàng hóa bị tổn thất hoặc gặp rủi ro thì người vay không phải trả những khoản đã vay. Thực chất của hoạt động này là hình thức bảo hiểm. Quan hệ vay mượn sau này bị cấm và biến thành hình thức mới, theo đó các nhóm nhà buôn chấp nhận chi trả một khoản tiền để đổi lấy sự an toàn cho con tàu và hàng hóa của mình. Hình thức bảo hiểm chính thức ra đời từ đó. Vào thế kỷ 13 đã xuất hiện những thỏa thuận bảo hiểm đầu tiên gắn liền với hoạt động giao lưu, buôn bán hàng hóa bằng đường biển. Tại Gênes của Italia đã phát hành bản hợp đồng bảo hiểm cổ nhất vào năm 1347 và còn lưu đến ngày nay. Công ty bảo hiểm của ngành vận tải đường biển đã thành lập vào năm 1424 tại Gênes.

Năm 1688 công ty bảo hiểm Lloyd's đã ra đời trên đường TOWER STREET ở LONDON, từ đó đến nay bảo hiểm Lloyd's trở thành công ty bảo hiểm lớn nhất chi phối toàn thế giới và cùng theo đó công ty nước Anh trở thành nước có nền bảo hiểm lớn nhất. Năm 1745 tại Anh, đạo luật bảo hiểm hàng hải (Mairitime insurance act 1745) ra đời và sau đó lần lượt được thay đổi bằng đạo luật bảo hiểm hàng hải 1788, Đạo luật 1868 và hiện nay là đạo luật bảo hiểm 1906 đang được áp dụng rộng rãi trên toàn thế giới.

#### 1.1.2. Khái niệm chung về bảo hiểm

Mặc dù ra đời rất sớm, song cho đến nay vẫn chưa có một khái niệm thống nhất về bảo hiểm vì người ta đưa khái niệm về bảo hiểm ở nhiều góc độ khác nhau: Dưới góc độ pháp lý, giáo sư Hermard đưa ra khái niệm: “Bảo hiểm là một nghiệp vụ qua đó một bên là người được bảo hiểm chấp nhận trả một khoản tiền (phí bảo hiểm hay đóng góp bảo hiểm) cho chính mình hoặc cho một người thứ ba khác để trong trường hợp có rủi ro xảy ra họ được bồi thường khoản tiền từ một bên khác là người bảo hiểm, người chịu trách nhiệm đối với toàn bộ rủi ro, đền bù những thiệt hại theo Luật thống kê”.

Dưới góc độ kinh doanh bảo hiểm, các công ty, các tập đoàn bảo hiểm thương mại trên thế giới lại đưa ra khái niệm: “Bảo hiểm là một cơ chế, theo cơ chế này một người, một doanh nghiệp hay một tổ chức chuyển nhượng rủi ro cho công ty bảo hiểm, công ty đó sẽ bồi thường cho người được bảo hiểm các tổn thất thuộc phạm vi bảo hiểm và phân chia giá trị thiệt hại giữa tất cả những người được bảo hiểm”.

Ta cũng có thể định nghĩa bảo hiểm: “Bảo hiểm là sự cam kết của người bảo hiểm với người được bảo hiểm về bồi thường cho người được bảo hiểm những mất mát hư hỏng, thiệt hại của đối tượng bảo hiểm do rủi ro đã thoả thuận gây ra, với điều kiện người mua bảo hiểm đã mua bảo hiểm cho đối tượng đó và nộp khoản tiền gọi là phí bảo hiểm”.

### 1.1.3. Mục đích, ý nghĩa và phân loại của công tác bảo hiểm

#### a. Mục đích, ý nghĩa của công tác bảo hiểm

Bảo hiểm có tác dụng giúp cho người mua bảo hiểm không bị những tổn thất bất ngờ làm phá sản, do những rủi ro hay biến cố bất ngờ đó được phân chia cho những đơn vị kinh tế, những cá nhân tham gia bảo hiểm bị chính rủi ro, biến cố đó gây ra. Đảm bảo cho kinh doanh thực hiện một cách bình thường góp phần làm ổn định cuộc sống con người.

Góp phần ổn định tài chính và đảm bảo các khoản đầu tư. Một nhà kinh tế học người pháp Jerome yeatman đã viết: “Không phải các kiến trúc sư mà là các nhà bảo hiểm đã xây dựng nên NewYork, chính là vì không một nhà đầu tư nào dám mạo hiểm hàng tỷ đô la cần thiết để xây dựng những tòa nhà chọc trời mà không bảo đảm được bồi thường nếu như có họa hoạn hoặc sai phạm về xây dựng xảy ra, chỉ có các nhà bảo hiểm dám đảm bảo đảm điều đó nhờ vào các cơ chế của bảo hiểm”.

Có tác dụng huy động vốn rất hữu hiệu để đầu tư và phát triển kinh tế xã hội từ nguồn thu là phí bảo hiểm (premium), do đó nhà bảo hiểm họ có một khoản tiền lớn và cần phải được quản lý một cách chặt chẽ, trong khoảng thời gian tiền quỹ bảo hiểm chưa phải sử dụng tới, khoản tiền này được đầu tư để sinh lãi.

Bảo hiểm là chỗ dựa tinh thần cho người tham gia bảo hiểm, con người, tàu và hàng hóa có giá trị vô cùng lớn nhưng luôn có thể gặp phải những rủi ro bất ngờ như sóng thần, bão tố, hỏa hoạn... vì vậy khi tham gia bảo hiểm, chủ tàu có thể yên tâm hơn khi đầu tư vào việc phát triển và kinh doanh đội tàu và tránh được những rủi ro phá sản.

Bảo hiểm hàng hải giúp chủ tàu tái tạo sản xuất sau một rủi ro, giúp ngành hàng hải phát triển mạnh và các chủ tàu có tâm lý an toàn trong kinh doanh.

#### b. Phân loại công tác bảo hiểm

Trong hoạt động bảo hiểm ta có thể phân loại theo một số cách như sau:

- Theo đối tượng bảo hiểm có: Bảo hiểm tài sản, bảo hiểm con người, bảo hiểm trách nhiệm dân sự;
- Theo phương thức hoạt động có: Bảo hiểm bắt buộc và bảo hiểm không bắt buộc;
- Theo phạm vi hoạt động có: Bảo hiểm quốc gia và bảo hiểm quốc tế;
- Theo đặc trưng bảo hiểm có: Bảo hiểm hàng hóa, bảo hiểm nhân thọ, bảo hiểm thân tàu, bảo hiểm trách nhiệm dân sự...

### 1.1.4. Các nguyên tắc cơ bản trong bảo hiểm

#### a. Nguyên tắc bảo hiểm mọi rủi ro

Người bảo hiểm chỉ nhận bảo hiểm mọi rủi ro tức là bảo hiểm mọi sự cố tai nạn, tai họa xảy ra một cách bất ngờ, ngẫu nhiên ngoài ý muốn của con người chứ không

bảo hiểm một cách chắc chắn xảy ra, đương nhiên xảy ra cũng chỉ bồi thường những thiệt hại mất mát do rủi ro gây ra chứ không phải là chắc chắn xảy ra.

#### b. Nguyên tắc bồi thường

Theo nguyên tắc này, khi có tổn thất xảy ra người bảo hiểm phải bồi thường cho người được bảo hiểm như thế nào đó để người được bảo hiểm có vị trí tài chính như trước khi có tổn thất xảy ra. Các bên không được lợi dụng bảo hiểm để trục lợi.

Trách nhiệm của người bảo hiểm chỉ giới hạn trong phạm vi số tiền bảo hiểm tuy vậy khi cộng số tiền bồi thường tổn thất với các chi phí đã chi để cứu vớt hàng hoá (chi phí riêng) chi phí giám định, đóng góp tổn thất chung và những chi phí có liên quan đến việc đòi người thứ ba bồi thường nếu tổng số tiền vượt quá số tiền bảo hiểm người bảo hiểm cũng phải bồi thường.

Bồi thường bằng tiền mặt chứ không bằng hiện vật trừ khi có các qui định khác, nộp phí bảo hiểm bằng tiền gì thì bồi thường bằng tiền đó và bồi thường như thế nào đó để bảo đảm cho người được bảo hiểm có vị trí tài chính như trước khi có tổn thất xảy ra.

#### c. Nguyên tắc trung thực tuyệt đối

Thực hiện nguyên tắc này có nghĩa là người bảo hiểm và người được bảo hiểm tuyệt đối trung thực với nhau, tin tưởng lẫn nhau và không trục lợi lẫn nhau, một trong hai bên vi phạm điều này thì hợp đồng bảo hiểm không có hiệu lực.

#### d. Nguyên tắc thế quyền

Người bảo hiểm sau khi bồi thường cho người được bảo hiểm thì có quyền đòi bên thứ ba bồi thường lại cho mình nếu có (điều 231 Luật Hàng Hải Việt Nam và Điều 79 của MIA 1906).

#### e. Nguyên tắc lợi ích bảo hiểm

Theo nguyên tắc này, người được bảo hiểm muốn mua bảo hiểm phải có lợi ích bảo hiểm. Lợi ích bảo hiểm có thể là quyền lợi đã có hoặc sẽ có trong đối tượng bảo hiểm.

Trong bảo hiểm hàng hải, lợi ích bảo hiểm không nhất thiết phải có khi ký kết hiệp đồng nhưng nhất thiết phải có khi xảy ra tổn thất. Lợi ích bảo hiểm là lợi ích hoặc quyền lợi liên quan đến, gắn bó với hay phụ thuộc vào sự an toàn của đối tượng bảo hiểm.

## 1.2. Một số khái niệm, thuật ngữ cơ bản trong bảo hiểm

### 1.2.1. Các khái niệm và thuật ngữ chung

#### a. Người bảo hiểm

Là người đứng ra nhận bảo hiểm cho những người khác khi được yêu cầu. Người bảo hiểm có quyền thu phí bảo hiểm nhưng đồng thời có trách nhiệm bồi thường tổn thất trong phạm vi bảo hiểm. Trong kinh doanh bảo hiểm, người bảo hiểm có thể là công ty bảo hiểm (Insurance company) hay người ký nhận cam kết bảo hiểm (Underwriter).

Insurance company: Là thuật ngữ dùng để chỉ công ty bảo hiểm. Công ty bảo hiểm có khả năng chấp nhận đăng ký bảo hiểm bảo hiểm cho bất kỳ loại hình bảo

hiểm nào phụ thuộc vào các điều khoản trong bản ghi nhớ của hồi bảo hiểm hay các văn kiện cấu thành khác.

Underwriter: Là thuật ngữ chỉ người ký nhận hợp đồng bảo hiểm cho người được bảo hiểm. Khả năng ký nhận bảo hiểm của Underwriter phụ thuộc vào loại hình bảo hiểm.

b. Người được bảo hiểm

Là người có đối tượng bảo hiểm đem bảo hiểm và được người bảo hiểm chấp thuận. Người được bảo hiểm có trách nhiệm đóng phí bảo hiểm cho người bảo hiểm và có quyền đòi người bảo hiểm bồi thường những tổn thất thuộc phạm vi bảo hiểm.

c. Người tái bảo hiểm

Là người thông qua hợp đồng tái bảo hiểm nhận lại một phần trách nhiệm mà người bảo hiểm khác đã chấp thuận với người được bảo hiểm trên cơ sở được nhận một phần phí bảo hiểm mà người bảo hiểm trước đã thu của người được bảo hiểm. Thực chất người tái bảo hiểm là người bảo hiểm của người bảo hiểm.

d. Người được tái bảo hiểm

Là người bảo hiểm sau khi nhận bảo hiểm cho một người lại đem đối tượng bảo hiểm đó đến bảo hiểm lại ở một tổ chức bảo hiểm khác và được chấp thuận.

e. Đối tượng bảo hiểm

Đối tượng bảo hiểm là một đối tượng (Con người, tài sản, trách nhiệm dân sự) bị các rủi ro, hiểm họa đe dọa trong hợp đồng bảo hiểm.

f. Giá trị bảo hiểm

Giá trị bảo hiểm trong bảo hiểm là giá trị bằng tiền của tài sản được người bảo hiểm và người được bảo hiểm thỏa thuận. Giá trị đó thường được xác định bằng giá trị thực tế của tài sản (đối tượng bảo hiểm). Trong bảo hiểm hàng hải giá trị bảo hiểm được quy định tại điều 210 của Bộ luật hàng hải Việt Nam.

g. Số tiền bảo hiểm

Số tiền bảo hiểm là khoản tiền nhất định ghi trong đơn bảo hiểm hoặc giấy chứng nhận bảo hiểm trong bồi thường hoặc chi trả bảo hiểm. Số tiền bảo hiểm là mức tối đa mà người bảo hiểm bồi thường cho người tham gia bảo hiểm và là cơ sở để tính phí bảo hiểm. Số tiền bảo hiểm thường nhỏ hơn giá trị bảo hiểm.

h. Bảo hiểm trùng

Bảo hiểm trùng là trường hợp có hai hay nhiều hơn hai đơn bảo hiểm được cấp cho cùng một đối tượng bảo hiểm và quyền lợi bảo hiểm hay một phần của nó mà tổng số tiền được bảo hiểm vượt quá mức cho phép theo quy định. Về nguyên tắc khi đối tượng bị mất thì những người bảo hiểm chỉ trả tới giá trị tối đa bằng giá trị bảo hiểm.

i. Tỷ lệ phí bảo hiểm

Là số phần trăm số tiền bảo hiểm mà người được bảo hiểm phải nộp cho người bảo hiểm theo quy định của luật bảo hiểm.

j. Phí bảo hiểm

Phí bảo hiểm là khoản tiền người được bảo hiểm phải đóng cho người bảo hiểm để được người bảo hiểm bồi thường khi có tổn thất xảy ra.



### k. Hợp đồng bảo hiểm

Là hợp đồng được ký kết giữa người bảo hiểm và người được bảo hiểm mà theo đó người bảo hiểm thu phí bảo hiểm do người được bảo hiểm trả. Người bảo hiểm bồi thường cho người được bảo hiểm những tổn thất của đối tượng bảo hiểm do các hiểm họa, rủi ro gây ra theo mức độ và điều kiện mà hai bên đã thỏa thuận.

### l. Mức miễn thường

Là giá trị được biểu hiện bằng một số tiền cụ thể hay bằng tỉ lệ phần trăm của số tiền bảo hiểm mà nếu giá trị tổn thất nhỏ hơn giá trị này thì người bảo hiểm không phải bồi thường cho người được bảo hiểm.

Mức miễn thường có ý nghĩa chuyển một phần trách nhiệm cho người được bảo hiểm, giảm được những thanh toán lật vật, giảm bớt phí bảo hiểm. Nó nhằm mục đích tăng trách nhiệm của người được bảo hiểm đối với đối tượng bảo hiểm nhằm giảm bớt rủi ro.

Mức miễn thường có hai loại như sau:

- Mức miễn thường có khấu trừ: Khi tổn thất vượt quá mức miễn thường thì người bảo hiểm sẽ bồi thường phần vượt quá khi tổn thất nhỏ hơn mức miễn thường thì người bảo hiểm không bồi thường.

Ví dụ: mức miễn thường: 1000USD

Tổn thất: 5000USD người bảo hiểm sẽ bồi thường  $4000 - 1000 = 3000$ USD

Tổn thất: 900USD người bảo hiểm sẽ không bồi thường.

- Mức miễn thường không khấu trừ: Khi tổn thất vượt quá mức miễn thường thì người bảo hiểm bồi thường toàn bộ, khi tổn thất nhỏ hơn mức miễn thường thì người bảo hiểm sẽ không bồi thường.

### m. Giá trị tổn thất

Là giá trị tài sản bị mất, hư hỏng hoặc số tiền chi phí để sửa chữa những hư hỏng đó.

### n. Giá trị bồi thường

Giá trị bồi thường là giá trị hay số tiền mà người bảo hiểm bồi thường cho người được bảo hiểm:

Giá trị bảo hiểm = Giá trị tổn thất + Chi phí giám định + Chi phí đề phòng hạn chế tổn thất.

### o. Điều kiện bảo hiểm

Là toàn bộ những quy định về rủi ro, tổn thất được người bảo hiểm và người được bảo hiểm thỏa thuận.

## 1.2.2. Tổn thất trong bảo hiểm hàng hải

### a. Định nghĩa

Rủi ro trong bảo hiểm hàng hải là các sự cố, rủi ro có thể gây ra cho các đối tượng bảo hiểm hàng hải. Các rủi ro thường được chia làm hai loại:

- Do thiên tai: Bão gió, sóng thần, thời tiết xấu...
- Do tai nạn bất thường: Mắc cạn, chìm đắm, cháy, nổ...

Tổn thất (Loss) trong bảo hiểm hàng hải là những hư hỏng mất mát thiệt hại của đối tượng hàng hải do các rủi ro gây ra. Căn cứ vào mức độ tổn thất có thể phân ra tổn thất toàn bộ, tổn thất bộ phận.

b. Phân loại tổn thất trong bảo hiểm hàng hải

1) Tổn thất bộ phận (Partial Loss) là một phần đối tượng bảo hiểm bị hư hỏng mất mát (Có thể xảy ra về số lượng, trọng lượng hoặc phẩm chất “Giảm giá trị thương mại”)

2) Tổn thất toàn bộ (Total Loss) là đối tượng bảo hiểm theo hợp đồng bị mất mát thiệt hại hoàn toàn và người bảo hiểm phải bồi thường toàn bộ giá trị bảo hiểm, hoặc số tiền bảo hiểm.

Tổn thất toàn bộ được chia thành hai loại: Tổn thất toàn bộ thực tế và tổn thất toàn bộ ước tính.

- Tổn thất toàn bộ thực tế (Actual total Loss) là toàn bộ đối tượng bảo hiểm bị hư hỏng mất mát, bị biến chất, biến dạng không còn như lúc bảo hiểm nữa hay bị mất đi bị tước đoạt đi không lấy lại được. Ví dụ: Một trăm hòm kính bị vỡ cả 100 hòm, hoa quả bị thối, tàu bị đắm, mất tích...

- Tổn thất toàn bộ ước tính (Constructive Total Loss) là tổn thất của đối tượng bảo hiểm có thể chưa đến mức toàn bộ nhưng đối tượng bị từ bỏ (Abandon) một cách hợp lý vì tổn thất thực tế là không tránh khỏi, thêm vào đó các chi phí sửa chữa, phục hồi sẽ vượt quá giá trị bảo hiểm.

3) Tổn thất chung

- Định nghĩa: Tổn thất xảy ra do sự hy sinh hoặc chi phí bất thường được thực hiện một cách có ý thức và hợp lý nhằm mục đích cứu tàu và hàng hoá thoát khỏi một nguy hiểm thực sự (nguy hiểm chung).

\* Bốn đặc trưng của tổn thất chung

- Phải có nguy cơ đe dọa an toàn chung (Tới các đối tượng tham gia TTC);

- Phải có sự hy sinh và chi phí:

+ Phải được thực hiện một cách bất thường (ngoài ý muốn);

+ Phải là hành động có ý thức và có suy xét.

- Hành động tổn thất chung phải hợp lý, chính đáng.

- Phải vì an toàn chung.

\* Thông thường người ta xác định tổn thất chung theo quy tắc YORK ANTWERP (Y/A):

- Hành động vì an toàn chung, không đơn thuần an toàn một tài sản nào;

- Sự hy sinh hoặc chi phí phải là hành động cố ý hay tình nguyện;

- Hy sinh hoặc chi phí phải có tính chất đặc biệt, không bình thường;

- Phải tồn tại nguy hiểm thực tế, nguy hiểm không cần thiết phải có trước mắt;

- Sự hy sinh phải hợp lý.

\* Một số trường hợp được tính tổn thất chung:

- Máy tàu bị hỏng do thuyền trưởng lệnh tăng hết máy sau khi tàu bị mắc cạn;

- Hàng dưới tàu bị cháy, thuyền trưởng ra lệnh chữa cháy bằng cách phá vách ngăn để cứu tàu và hàng;

- Cước - hàng bị mất hết thì không còn cước, hàng và cước được tính;

- Chi phí thuê tàu lai kéo tàu khi máy tàu bị trục trặc không tự hành trình được;

- Chi phí cho lương thực, thực phẩm, lương của thuyền viên sau khi tàu hỏng và được đưa vào sửa chữa;
- Do ảnh hưởng của thời tiết xấu hàng hoá bị dích chuyển dẫn đến không an toàn cho tàu, thuyền trưởng quyết định cho tàu ghé một cảng nào đó để xếp hàng cho an toàn;
- Đưa tàu vào cạn để cứu tàu và hàng;
- Vứt hàng xuống biển;
- Vật liệu, hàng hoá trên tàu được đốt cháy để thay thế nhiên liệu;
- Chi phí bất thường về chuyển tải, thuê xà lan xếp dỡ lại hàng hoá nhiên liệu đồ dùng dự trữ của tàu do bị dỡ đi hay di chuyển;
- Chi phí bảo quản, xếp lại hàng hoá, nhiên liệu, đồ dùng dự trữ của tàu do bị dỡ đi hay di chuyển;
- Tiền lương, sinh hoạt phí hợp lý của thuyền viên phát sinh trong thời gian hành trình bị kéo dài do tàu phải ghé nơi lánh nạn.

#### 4) Tổn thất riêng

Là những tổn thất chỉ liên quan đến quyền lợi của một bên, một số bên nào đó có quyền lợi ở trên tàu (hay những tổn thất thiếu một trong 4 đặc trưng cơ bản của TTC). Tức là những tổn thất thiếu ít nhất một trong những đặc trưng của tổn thất chung.

## Chương II. BẢO HIỂM THÂN TÀU

### 2.1. Khái quát về bảo hiểm thân tàu

#### 2.1.1. Sự ra đời và phát triển của bảo hiểm thân tàu

Trước lợi nhuận mà ngành thương mại hàng hải mang lại cũng như mức độ và số lượng rủi ro phải ứng phó, các chủ tàu, các nhà buôn bán, những người vận tải luôn luôn tìm kiếm những hình thức bảo đảm an toàn cho quyền lợi của mình.

Đầu tiên là vào khoảng thế kỷ thứ 5 TCN người ta đã tìm cách giảm nhẹ tổn thất toàn bộ một lô hàng bằng cách san nhỏ lô hàng của mình ra làm nhiều chuyến hàng. Đây là cách phân tán rủi ro, tổn thất và có thể coi đó là hình thức nguyên khai của bảo hiểm. Sau đó để đối phó với những tổn thất nặng nề thì hình thức “*cho vay mạo hiểm*” đã xuất hiện theo đó trong trường hợp xảy ra tổn thất đối với hàng hoá trong quá trình vận chuyển, người vay sẽ được miễn không phải trả khoản tiền vay cả vốn lẫn lãi. Ngược lại họ sẽ phải trả một lãi suất rất cao khi hàng hóa đến bến an toàn, như vậy có thể hiểu lãi suất cao này là hình thức sơ khai của phí bảo hiểm. Song số vụ tổn thất xảy ra ngày càng nhiều làm cho các nhà kinh doanh cho vay vốn cũng lâm vào thế nguy hiểm và thay thế nó là hình thức bảo hiểm ra đời.

Vào thế kỷ XIV, ở Floren, Genoa nước Ý, đó xuất hiện các hợp đồng bảo hiểm hàng hải đầu tiên mà theo đó một người bảo hiểm cam kết với người được bảo hiểm sẽ bồi thường những thiệt hại về tài sản mà người được bảo hiểm phải gánh chịu khi có thiệt hại xảy ra trên biển, đồng thời với việc nhận một khoản phí. Hợp đồng bảo hiểm cổ xưa nhất mà người ta tìm thấy có ghi ngày 22/04/1329 hiện cũng được lưu giữ tại Floren. Sau đó cùng với việc phát hiện ra Ấn Độ dương và tìm ra Châu Mỹ, ngành hàng hải nói chung và bảo hiểm hàng hải nói riêng đã phát triển rất nhanh.

Về cơ sở pháp lý thì có thể coi chiếu dụ *Barcelona* năm 1435 là văn bản pháp luật đầu tiên trong ngành bảo hiểm. Sau đó là sắc lệnh của *Philippe de Bourgogne* năm 1458, những sắc lệnh của *Brugos* năm 1537, *Fiville* năm 1552 và ở *Amsterdam* năm 1558. Ngoài ra cũng có sắc lệnh của Phần Lan năm 1563 liên quan đến hợp đồng bảo hiểm hàng hóa.

Tuy nhiên, phải đến thế kỷ XVI - XVII cùng với sự ra đời của phương thức sản xuất tư bản chủ nghĩa thì hoạt động bảo hiểm mới phát triển rộng rãi và ngày càng đi sâu vào nhiều lĩnh vực của đời sống kinh tế – xã hội. Mở đường cho sự phát triển này là luật 1601 của Anh thời *Nữ hoàng Elisabeth*, sau đó là chỉ dụ 1681 của Pháp do *Colbert* biên soạn và *Vua Louis XIV* ban hành, đó là những đạo luật mở đường cho lĩnh vực bảo hiểm hàng hải.

Đến thế kỷ XVII, nước Anh đã chiếm vị trí hàng đầu trong buôn bán và hàng hải quốc tế với Luân Đôn là trung tâm phồn thịnh nhất. Tàu của các nước đi từ Châu Á, Châu Âu, Châu Mỹ, Châu Phi đều về cập bến hai bờ sông *Thame* của thành phố Luân Đôn. Các tiệm cà phê là nơi gặp gỡ của các nhà buôn, chủ ngân hàng, người chuyên chở, người bảo hiểm ... để giao dịch, trao đổi tin tức, bàn luận trực tiếp với nhau.

**Edward Lloyd's** là một thuyền trưởng về hưu bắt đầu mở quán cà phê ở phố Great Tower ở Luân Đôn vào khoảng năm 1692. Các các nhà buôn, chủ ngân hàng, người chuyên chở, người bảo hiểm...thường đến đó để trao đổi các thông tin về các con tàu viễn dương, về hàng hóa chuyên chở trên tàu, về sự an toàn và tình hình tai nạn của các chuyến tàu... Ngoài việc quản lý quán cafe, năm 1696 **Edward Lloyd's** cũng cho ra một tờ báo tổng hợp các tình hình tàu bè và các vấn đề khác nhằm cung cấp thông tin cho các khách hàng của ông. Tuy nhiên việc làm chính của ông vẫn là cung cấp địa điểm để khách hàng đến giao dịch bảo hiểm, hội họp. Sau khi **Edward Lloyd's** qua đời người ta thấy rằng cần phải có một nơi tương tự như vậy để các nhà khai thác bảo hiểm hàng hải tập trung đến giao dịch bảo hiểm và năm 1770, "**Society of Lloyd's**" với tư cách là một tổ chức tự nguyện đã thành lập và thu xếp một địa điểm ở Pope's Head Alley cho các thành viên của họ. Sau đó tổ chức này rời địa điểm đến trung tâm hội đoái của Hoàng gia và ở đó đến năm 1828 thì rời đến toà nhà riêng của họ tại phố Leaden Hall. Tổ chức này hoạt động với tư cách là tổ chức tư nhân đến năm 1871 thì hợp nhất lại theo luật Quốc hội và trở thành **Hội đồng Lloyd's** và sau này đó trở thành nơi giao dịch kinh doanh bảo hiểm và là hãng bảo hiểm lớn nhất thế giới.

Sau bảo hiểm hàng hải là sự xuất hiện của bảo hiểm hoả hoạn, đánh dấu bằng vụ cháy thảm khốc ở Luân Đôn nước Anh ngày 2/9/1666 hủy diệt 13.000 căn nhà trong đó có hơn 100 nhà thờ trong 4 ngày để lại một sự thiệt hại quá lớn không thể cứu trợ được. Sau đó những nhà kinh doanh ở nước Anh đó nghĩ ra việc cộng đồng chia sẻ rủi ro hoả hoạn bằng cách đứng ra thành lập những Công ty bảo hiểm hoả hoạn như : "**Fire Office**" (năm 1667), "**Friendly Society**" (năm 1684), "**Hand and Hand**" (năm 1696), "**Lom Bard House**" (năm 1704)... Lúc đó Công ty bảo hiểm Lloyds đó ra đời nhưng chỉ hoạt động trong lĩnh vực hàng hải. Mãi tới thế kỷ XX mới chuyển sang hoạt động cả lĩnh vực nội địa và tái bảo hiểm.

Nước Pháp do ảnh hưởng của vụ hỏa hoạn ở Luân Đôn, nên năm 1786 công ty bảo hiểm hỏa hoạn đầu tiên mới được thành lập đó là "**Company L'assurance Centree L'incendie**" và "**Company Royade**" (năm 1788). Sự kiện đáng được lưu truyền thời gian này và trong lịch sử bảo hiểm là công trình toán học của Pascal về "Hình học của rủi ro" (Lageometric Du Hasard) năm 1654 đó đưa đến toán học xác suất. Đó là cơ sở thống kê xác suất phục vụ cho hoạt động bảo hiểm và ngày nay vẫn được coi là kỹ thuật cơ bản của ngành bảo hiểm.

Còn ở Việt Nam, bảo hiểm xuất hiện từ bao giờ? Không có tài liệu nào chứng minh một cách chính xác mà chỉ phỏng đoán vào năm 1880 có các Hội bảo hiểm ngoại quốc như Hội bảo hiểm Anh, Pháp, Thụy sĩ, Hoa kỳ... đó để ý đến Đông Dương. Các Hội bảo hiểm ngoại quốc đại diện tại Việt Nam bởi các công ty thương mại lớn, ngoài việc buôn bán, các công ty này mở thêm một trụ sở để làm đại diện bảo hiểm. Vào năm 1926, chi nhánh đầu tiên là của Công ty Franco- Asietique. Đến năm 1929 mới có công ty Việt Nam đặt trụ sở tại Sài Gòn, đó là **Việt Nam Bảo hiểm công ty**, nhưng chỉ hoạt động về bảo hiểm xe ô tô. Từ năm 1952 về sau, hoạt động bảo hiểm mới được mở rộng dưới những hình thức phong phú với sự hoạt động của nhiều công ty bảo hiểm trong nước và ngoại quốc.

Ở miền Bắc, ngày 15/01/1965 Công ty Bảo hiểm Việt Nam (gọi tắt là **Bảo Việt**) mới chính thức đi vào hoạt động. Trong những năm đầu, Bảo Việt chỉ tiến hành các nghiệp vụ về hàng hải như bảo hiểm hàng hóa xuất nhập khẩu, bảo hiểm tàu viễn dương...

### 2.1.2. Đối tượng của bảo hiểm thân tàu

Đối tượng của bảo hiểm thân tàu biển là toàn bộ con tàu đủ khả năng đi biển theo luật quốc tế và quốc gia, bao gồm: Vỏ tàu, máy tàu, trang thiết bị thông thường đi biển và phục vụ kinh doanh (không bao gồm vật dụng và tài sản cá nhân).

Thông thường trong bảo hiểm thân tàu giá trị vỏ tàu chiếm khoảng 40%, giá trị máy móc chiếm khoảng 40%, giá trị trang thiết bị chiếm khoảng 20%.

Trong bản kê khai hợp đồng bảo hiểm chủ tàu phải nêu rõ:

- Tên tàu;
- Cảng đăng ký tàu;
- Quốc tịch tàu;
- Năm và nơi đóng tàu;
- Cấp tàu;
- DWT & GT & NT.

Đồng thời chủ tàu còn phải đảm bảo đủ ba điều kiện:

- Tàu đủ khả năng đi biển (sea worthiness);
- Quốc tịch tàu không thay đổi trong suốt thời gian bảo hiểm;
- Hành trình con tàu phải hợp pháp.

### 2.1.3. Quyền lợi của bảo hiểm thân tàu biển

Trong bảo hiểm thân tàu người được bảo hiểm được người bảo hiểm bồi thường hoặc bù đắp khi đối tượng bảo hiểm bị tổn thất do các rủi ro bảo hiểm gây ra. Quyền lợi bảo hiểm chỉ có thể có khi đối tượng bảo hiểm là có thật và đã bị thay đổi do tai nạn, rủi ro được bảo hiểm. Quyền lợi bảo hiểm chỉ có thể thấp hơn hoặc bằng giá trị của đối tượng bảo hiểm.

### 2.1.4. Giá trị bảo hiểm

Giá trị bảo hiểm thân tàu là giá trị thực tế của con tàu khi bắt đầu tham gia bảo hiểm. Giá trị bảo hiểm thân tàu được tính trên cơ sở giá trị thực tế của vỏ, máy, và các trang thiết bị khác của tàu, bao gồm: Giá trị ghi trên sổ tài sản cố định; giá cả mua bán tàu trên thị trường; nó còn có thể bao gồm tiền lương ứng trước cho thuyền viên và chi phí cho chuẩn bị chuyến đi.

Nếu người bảo hiểm tham gia bảo hiểm mà giá trị bảo hiểm nhỏ hơn giá trị thực tế của con tàu thì người bảo hiểm sẽ nhận bảo một trong hai hình thức sau đây:

- Bảo hiểm mọi rủi ro hàng hải theo hình thức bảo hiểm dưới giá trị;
- Chỉ bảo hiểm theo điều kiện bảo hiểm tổn thất toàn bộ.

Giá trị bảo hiểm ghi trong giấy chứng nhận bảo hiểm là giá trị cao nhất mà người bảo hiểm nhận bồi thường đối với mỗi một tổn thất.

### 2.1.5. Số tiền bảo hiểm

Bảo hiểm thân tàu là loại hình bảo hiểm tài sản nên số tiền bảo hiểm được xác định tùy theo quan hệ của hợp đồng bảo hiểm, nó là khoản tiền nhất định thể hiện một phần hay toàn bộ giá trị bảo hiểm. Số tiền bảo hiểm là cơ sở để xác định số tiền bồi thường bảo hiểm đối với mỗi vụ tổn thất, là giới hạn bồi thường của bảo hiểm. Ngoài ra bên cạnh việc mua bảo hiểm cho bản thân con tàu còn có thể tham gia bảo hiểm cho phần cước phí và chi phí điều hành.

Bảo hiểm cước phí chuyên chở là bảo hiểm cho phần cước phí mà chủ tàu phải trả lại cho chủ hàng do chủ tàu không đưa được hàng về tới bến. Theo quy định của ITC, tiền bảo hiểm cho phần cước phí chuyên chở mà chủ tàu có thể tham gia cao nhất bằng 25% số tiền bảo hiểm thân tàu.

Bảo hiểm chi phí điều hành là bảo hiểm cho các loại chi phí quản lý, lãi kinh doanh... nhằm đảm bảo có thể tham gia cao nhất bằng 25% số tiền bảo hiểm thân tàu. Vậy số tiền bảo hiểm trong bảo hiểm thân tàu bao gồm số tiền bảo hiểm thân tàu, cước phí chuyên chở và quản lý.

### 2.1.6. Phí bảo hiểm thân tàu

#### a. Phí bảo hiểm thân tàu

Phí bảo hiểm là số tiền người tham gia bảo hiểm nộp cho nhà bảo hiểm trên cơ sở số tiền bảo hiểm và tỷ lệ phí bảo hiểm áp dụng cho con tàu đó. Phí bảo hiểm được áp dụng cho từng loại tàu, tuổi tàu, nhóm tàu, tuyến đường hoạt động của tàu, mức độ đồng bộ các thiết bị... Phí bảo hiểm có thể thay đổi tùy thuộc vào tình hình tổn thất hàng năm của các đội tàu.

Phí bảo hiểm bao gồm: Phí bồi thường cho tổn thất toàn bộ; phí bồi thường cho tổn thất bộ phận bao gồm các chi phí sửa chữa tạm thời, chính thức và chờ sửa chữa; Phụ phí gồm chi phí quản lý, chi phí đề phòng hạn chế tổn thất...

Vậy Phí bảo hiểm thân tàu = Phí bồi thường tổn thất toàn bộ + Phí bồi thường tổn thất bộ phận + Phụ phí khác.

Phí bồi thường tổn thất toàn bộ được tính bằng số tiền bảo hiểm nhân với tỷ lệ phí. Tỷ lệ phí được xác định bằng độ tuổi, tầm vóc và trang thiết bị của tàu. Tàu càng nhiều tuổi, trang thiết bị càng kém thì tỷ lệ phí càng cao.

Phí bồi thường tổn thất bộ phận phụ thuộc vào tình trạng bảo dưỡng, sửa chữa, tuyến đường và phạm vi hoạt động của tàu, tình trạng tổn thất những năm trước của tàu...

Các phí khác phụ thuộc vào các chi phí hoạt động của nhà bảo hiểm.

Phí bảo hiểm thân tàu phải đóng ngay khi hợp đồng bảo hiểm có hiệu lực trừ khi có thỏa thuận khác. Nếu tàu ngừng hoạt động liên tục 30 ngày trở lên, sau khi đã đóng phí, người bảo hiểm sẽ hoàn lại cho người tham gia bảo hiểm cho thời gian ngừng hoạt động đó. Tùy vào từng đơn bảo hiểm mà tỷ lệ hoàn phí quy định là khác nhau.

#### b. Thời hạn nộp phí bảo hiểm thân tàu

Phí bảo hiểm có thể nộp một lần hoặc được chia thành nhiều đợt với điều kiện là đúng trong thời hạn có hiệu lực của hợp đồng, với các tàu tham gia bảo hiểm theo thời hạn:

- Đối với tàu tham gia bảo hiểm với thời hạn một năm: Nộp thành bốn kỳ mỗi kỳ ba tháng, mỗi kỳ nộp 1/4 phí cả năm thời hạn chậm nhất là 15/1, 10/4, 10/7, 10/10;
- Đối với tàu tham gia bảo hiểm với thời hạn từ sáu tháng đến dưới một năm: Nộp thành hai kỳ vào 10 ngày đầu của mỗi kỳ;
- Đối với tàu tham gia bảo hiểm với thời hạn dưới sáu tháng hoặc theo chuyên: Nộp toàn bộ một lần trong vòng 10 ngày kể từ ngày cấp giấy chứng nhận bảo hiểm;
- Trường hợp tàu bị rủi ro khi còn thời hạn bảo hiểm, nhưng chưa đến ngày kỳ hạn nộp phí bảo hiểm thì phải nộp toàn bộ phí bảo hiểm còn lại trong vòng 15 ngày kể từ ngày bị tổn thất;

### 2.1.7. Hoàn phí bảo hiểm thân tàu

Phí bảo hiểm được hoàn trả sau khi hủy đơn bảo hiểm. Đơn bảo hiểm có thể bị hủy khi “đương nhiên kết thúc bảo hiểm”, khi chuyển nhượng đơn bảo hiểm, khi hủy hợp đồng theo thỏa thuận của hai bên và khi tàu nằm bến trong một thời gian dài không hoạt động (trên 30 ngày). Số tiền hoàn phí bảo hiểm không được lớn hơn số tiền phí bảo hiểm trong thời gian còn lại của tàu và phí bảo hiểm không phải trả lại cho người được bảo hiểm nếu như tổn thất xảy ra là tổn thất toàn bộ dù rằng do một rủi ro được bảo hiểm gây ra.

Trong mọi trường hợp người bảo hiểm sẽ hoàn trả lại cho người được bảo hiểm theo tỷ lệ phí bảo hiểm sau khi đã khấu trừ tiền hoa hồng (ước tính khoảng 15%) tỷ lệ phí này gọi là tỷ lệ phí tịnh. Nếu đơn bảo hiểm kết thúc theo điều khoản 4ITC thì hoàn phí bảo hiểm tính theo tỉ lệ ngày còn lại. Trong trường hợp tàu dự kiến nằm bến lâu dài tàu không phải chịu một số các rủi ro nên người bảo hiểm sẵn sàng trả một phần phí bảo hiểm cho thời gian nằm bến với vài điều kiện:

- Phí giữ lại 50% với tàu sửa chữa và 25% với tàu không sửa chữa (áp dụng theo đơn bảo hiểm tại London)

Ví dụ: Nếu người bảo hiểm nhận phí bảo hiểm là 30000 USD/12 tháng

Tiền hoa hồng giảm là  $15\% \times 30000 \text{ USD} = 4500 \text{ USD}$

Tiền phí thực sự là  $30000 - 4500 = 25500 \text{ USD/12 tháng}$

Tiền hoàn phí sáu tháng là  $25500 \times 50\% = 12750 \text{ USD}$

## 2.2. Rủi ro bảo hiểm thân tàu

### 2.2.1. Khái niệm chung về rủi ro hàng hải

#### a. Định nghĩa

Rủi ro nói chung là thuật ngữ dùng để chỉ khả năng xảy ra những biến cố bất thường với hậu quả gây ra thiệt hại hoặc mang lại một kết quả ngoài ý muốn.

Đặc điểm của rủi ro: Tính ngẫu nhiên, tính bất ngờ, tính độc lập khách quan không phụ thuộc ý muốn con người.

Rủi ro hàng hải là những rủi ro xảy ra đối với ngành vận tải biển.

Nguyên nhân:

- Thiên tai (thời tiết xấu, bão, lốc, sóng thần ...);
- Tai nạn bất ngờ (cạn, đâm va, cháy nổ, chìm đắm, mất tích...);



- Khách quan (hàng hoá bị thiếu, vỡ, rò chảy, mất cắp ...);
- Xã hội (chiến tranh, đình công, bạo động...);
- Do bản chất hàng hoá (nội tỳ, ẩn tỳ).

Rủi ro bảo hiểm là những hiểm hoạ gây ra tổn thất cho đối tượng bảo hiểm được người bảo hiểm bồi thường.

#### b. Phân loại

Rủi ro trong bảo hiểm được phân loại như sau:

- Rủi ro thông thường được bảo hiểm;
- Rủi ro được bảo hiểm riêng;
- Rủi ro loại trừ.

#### 2.2.2. Rủi ro được bảo hiểm

##### a. Rủi ro được bảo hiểm không bị chi phối bởi quy định miễn cán và hợp lý

Là những rủi ro của biển (Perils of the sea), sông hồ hoặc vùng nước có thể lưu thông... gây ra những tai nạn bất ngờ, không bao gồm tác động của sóng, gió thông thường. Hiểm họa này bao gồm cả đắm, lật, khí hậu khốc liệt, tàu nằm cạn, mắc cạn, đâm va với mọi vật thể khác (trước đây loại trừ với băng trôi).

- Rủi ro của biển, sông hồ hay vùng nước hàng hải:

Đề cập đến các tai nạn, thương vong bất ngờ ngoài biển, sông hồ hay vùng nước hàng hải bao gồm chìm đắm mắc cạn, đâm va... Rủi ro này không bao hàm các hoạt động thông thường của sóng gió, trừ khi người được bảo hiểm chứng minh được rằng điều kiện thời tiết như vậy có gây hại cho tàu. Nếu chỉ do hoạt động thông thường của sóng gió, người bảo hiểm sẽ không chịu trách nhiệm và có thể quy cho tàu không đủ khả năng đi biển... Nếu tổn thất do cả hai nguyên nhân là thời tiết xấu và tàu không đủ khả năng thì người ta sẽ xem xét nguyên nhân nào gần nhất.

- Cháy nổ:

Cháy nổ là nguyên nhân trực tiếp mới được bồi thường. Nổ được bảo hiểm dù có cháy hay không. Tổn hại do nổ ngoài tàu vẫn được bảo hiểm. Tuy nhiên nhiên cháy nổ do những nguyên nhân loại trừ như chiến tranh, đình công, hành động ác ý và năng lượng nguyên tử thì không được bảo hiểm.

- Trộm cắp gây ra do người ở ngoài tàu:

Trộm cắp không bao gồm những hành động ăn cắp bí mật hay trộm cắp gây ra bởi thuyền viên và hành khách trên tàu, ở đây trộm cắp phải là một hành động trộm cắp có bạo lực và gây ra bởi những người ở ngoài tàu.

- Vứt bỏ xuống biển:

Là những hành động cố ý vứt bỏ những bộ phận, trang thiết bị của tàu nhằm làm nhẹ tàu, làm nổi tàu cứu tàu thoát khỏi nguy hiểm. Trong trường hợp vứt bỏ nhưng vẫn tổn thất toàn bộ thì chỉ bồi thường tổn thất toàn bộ mà thôi. Trong trường hợp hành vi hợp lý này thuộc phạm vi bảo hiểm và có lợi cho hàng hóa trên tàu thì chủ tàu tuyên bố tổn thất chung và thực hiện cầu hoàn từ bên khác. Vứt bỏ để ngăn ngừa tổn thất nhưng không thuộc trách nhiệm bảo hiểm thì không được bồi thường.

- Cướp biển:

Cướp biển bao gồm những hành khách tiến hành nổi dậy và những người nổi loạn tấn công từ ngoài tàu. Điều khoản này bao không bao gồm các rủi ro đình công,

chiến tranh hay hành động ác ý và cũng không bao hàm cướp biển vì động chính trị vì trong trường hợp này thuộc rủi ro chiến tranh.

- Va chạm với các phương tiện vận chuyển trên bộ, trang thiết bị bến cảng:

Va chạm với các phương tiện chuyên chở trên bộ, trang thiết bị bến cảng là các tai nạn gây ra do các phương tiện đó va vào tàu khi chúng chạy vào khu vực cầu tàu, va chạm với các trang bị bến cảng là các va chạm của tàu vào các thiết bị của cảng như cầu tàu, đập chắn sóng, ụ đà...

- Động đất, núi lửa, sét đánh:

Rủi ro khi tàu đang hành trình thì được coi là rủi ro của biển, nhưng khi tàu đang ở ụ đà, bến cảng thì có thể gặp hiểm họa trên. Do vậy khi rủi ro này xảy ra nhưng không phải rủi ro của biển, các tổn hại đối với tàu và trang thiết bị trên tàu vẫn được bồi thường.

- Tai nạn khi bốc dỡ và dịch chuyển hàng hóa:

Trong các tai nạn này người bảo hiểm chỉ bồi thường cho những tổn thất và tổn hại gây ra đối với tàu, không chịu trách nhiệm đối với tổn thất hàng hóa, trách nhiệm... mà người được bảo hiểm phải gánh chịu.

b. Rủi ro bị chi phối bởi quy định bởi sự miễn giảm và hợp lý

- Nổ nồi hơi, gãy trục hoặc ắn tỳ của máy móc và thân tàu: Bất kể nguyên nhân nào do nổ nồi hơi và gây tổn thất cho buồng máy và thân tàu đều được bảo hiểm bồi thường, nhưng nguyên nhân nổ phải là nguyên nhân trực tiếp do một hiểm họa được bảo hiểm. Do vậy khiếu nại về việc thay nồi hơi không được bồi thường

Trục được bảo hiểm chủ yếu là trục lái, bộ tiếp xúc kín nước... Khi trục bị gãy dẫn đến phát sinh các hư hỏng và tổn thất khác đối với tàu. Các tổn thất phát sinh do gãy trục được bảo hiểm bồi thường, tuy nhiên tổn thất của trục bị gãy không được bảo hiểm bồi thường.

Ắn tỳ là khuyết tật sẵn có của vỏ hay máy móc trước khi tàu đóng hay sửa chữa mà người bảo hiểm không thể biết được. Trong trường hợp này người bảo hiểm chỉ bồi thường do những khuyết tật ắn tỳ gây ra nhưng không phải bồi thường các chi phí sửa chữa bộ phận bị khuyết tật ắn tỳ.

- Bất cẩn của thuyền trưởng, sỹ quan, thủy thủ, hoa tiêu:

Bất cẩn của thuyền trưởng, sỹ quan, thủy thủ, hoa tiêu được bảo hiểm trong một quá trình làm việc miễn giảm và hợp lý. Thuyền trưởng, sỹ quan, thủy thủ hay hoa tiêu trong điều khoản này không được coi là chủ tàu nếu họ có cổ phần trên tàu.

- Bất cẩn của người sửa chữa hay người thuê tàu với điều kiện người sửa chữa hay người thuê tàu không phải là người được bảo hiểm:

Khi tiến hành sửa chữa tàu, các tổn thất gây ra do việc sửa chữa thì vẫn được bảo hiểm. Tuy nhiên, người bảo hiểm có quyền kể nhiệm người được bảo hiểm để đòi lại bên sửa chữa.

Theo điều kiện này, những tổn thất do bất cẩn của người thuê tàu gây ra được bảo hiểm. Tuy nhiên, khi người thuê tàu đứng ra mua bảo hiểm thì không còn nằm trong phạm vi bảo hiểm này.

- Mạnh động của thuyền trưởng, sỹ quan hay thủy thủ:

Rủi ro này bao gồm các hành vi sai trái, cố ý (không phải là bất cẩn của thuyền viên) làm thiệt hại cho chủ tàu, người thuê tàu và dù rằng chủ tàu đã miễn giảm hợp lý

trong việc điều hành, nhưng tổn thất vẫn xảy ra. Hành động manh động có thể là: Vứt bỏ tàu có chủ ý hay lái tàu lên cạn vì mục đích ác ý; bán tàu, trang thiết bị của tàu bất hợp pháp; lái tàu chống lại lệnh cấm vận, cố ý trợ giúp người nhập cư bất hợp pháp, buôn lậu mà không có sự đồng ý của chủ tàu.

- Va chạm với máy bay hay chướng ngại vật rớt từ đó:

Va chạm với máy bay là ngụ ý bao hàm tất cả các va chạm của tàu với máy bay, vật rớt từ máy bay, vệ tinh phục vụ mục đích hòa bình (vẫn bị chi phối bởi điều kiện chiến tranh).

c. Các hiểm họa được loại trừ:

- Loại trừ hành động ác ý;
- Loại trừ nhiệm phóng xạ;
- Hậu quả gián tiếp của những hiểm họa được bảo hiểm (lương phụ cấp);
- Tàu không đủ khả năng đi biển;
- Hành động cố ý của người được bảo hiểm;
- Vi phạm lệnh cấm của nhà chức trách, cố ý vi phạm luật lệ giao thông;
- Tổn thất do tàu cũ gây ra;
- Tàu thuyền bị mắc cạn do ảnh hưởng của thủy triều;
- Cố ý hành động trái các điều khoản hành động bảo hiểm (cố tình đi chệch tuyến đường, chở không đúng hàng, neo đậu không đúng nơi quy định...);
- Tàu thuyền bị trưng dụng vào mục đích quân sự;
- Các chi phí sửa chữa duy tu, chi phí sơn đóng tàu;
- Tiền cước vận chuyển, tiền thuê tàu;
- Và một số loại trừ khác.

### 2.2.3. Rủi ro bảo hiểm thân tàu biển

a. Định nghĩa

Rủi ro bảo hiểm thân tàu là những rủi ro gây ra tổn thất của đối tượng bảo hiểm là thân tàu biển và được người bảo hiểm bồi thường theo hợp đồng bảo hiểm thân tàu.

b. Phân loại

- Rủi ro được bảo hiểm theo điều kiện thông thường, bao gồm: Thiên tai (Act of God), tai nạn (hiểm họa) của biển (Peril of the sea) và rủi ro phụ, khách quan (Extraneous risk);
- Rủi ro được bảo hiểm theo điều kiện đặc biệt, bao gồm: Chiến tranh (War risk) và đình công (Strikes riot & civil commotions).

Loại này chỉ được bảo hiểm đi kèm với các điều kiện bảo hiểm thông thường chứ không được nhận bảo hiểm riêng một mình.

Ngoài hai loại rủi ro nói trên, còn có loại rủi ro bị loại trừ hoàn toàn, không được nhận bảo hiểm (Excluded risk), bao gồm: Hành xử xấu cố ý hoặc sai lầm của người được bảo hiểm, rò chảy, hao mòn thông thường của đối tượng bảo hiểm, khuyết tật vốn có của đối tượng bảo hiểm, bao bì thiếu sót hoặc không thích hợp, chậm trễ hoặc mất thị trường, tàu không đủ tính năng hàng hải, vi phạm luật lệ xuất nhập khẩu hoặc vận tải, không có khả năng trả nợ của chủ tàu, người thuê tàu hoặc người điều hành.

## 2.3. Các điều kiện bảo hiểm thân tàu

### 2.3.1. Các điều kiện bảo hiểm thân tàu của hội bảo hiểm LONDON

a. Điều kiện tiêu chuẩn về bảo hiểm tổn thất toàn bộ thân tàu - TLO (Institute standard total loss only – TLO 1/10/1983)

Người bảo hiểm chịu bồi thường cho những tổn thất, chi phí do rủi ro bảo hiểm quy định:

- Tổn thất toàn bộ thực tế (Actua total loss - ATL);
- Tổn thất toàn bộ ước tính (Constructive total loss – CTL);
- Chi phí cứu nạn: Bảo hiểm bồi thường phần được phân bổ theo giá trị con tàu và hàng hoá cứu được thoát khỏi tổn thất toàn bộ.

b. Điều kiện BH loại trừ tuyệt đối tổn thất bộ phận về thời hạn thân tàu - ITC hull free of damage adsolutely (FOD – 1/10/1970)

- Phạm vi bồi thường tổn thất lớn hơn TLO. Đó là thêm hai chi phí được bồi thường;
- Chi phí tổ tụng và đề phòng hạn chế tổn thất phát sinh do rủi ro được bảo hiểm;
- Các chi phí đóng góp tổn thất chung: là các chi phí mà chủ tàu phải bỏ ra sau vụ tổn thất chung đã tính toán phân bổ cho quyền lợi cứu con tàu.

c. Điều kiện loại trừ tổn thất riêng về thời hạn thân tàu (ITC hull free form average absolutely (FPA - 1/10/70 )

- Phạm vi bồi thường mở rộng hơn so với FOD;
- Ngoài những bồi thường theo điều kiện FOD còn được bảo hiểm bồi thường thêm:
  - + Các tổn thất bộ phận của tàu do tham gia hành động TTC (nhưng hạn chế những bộ phận nhất định như: Neo, nồi hơi, tời, cần cẩu, máy tời, máy lái, hệ thống đèn chiếu sáng, máy ướp lạnh);
  - + Bồi thường TTR tổn thất bộ phận của tàu và các máy móc /trang thiết bị.

d. Điều kiện bảo hiểm thân tàu mọi rủi ro (ITC-1/10/1970-1/11/1995)

Bảo hiểm sẽ bồi thường cho mọi tổn thất bởi các rủi ro bảo hiểm gây ra với điều kiện các tổn thất đó do hiểm họa được bảo hiểm, chi phí sửa chữa hợp lý và không vượt quá giá trị con tàu.

Có hai loại chi phí:

- Sửa chữa tạm thời (được tính đưa vào chi phí cứu nạn +chi phí TTC);
- Sửa chữa chính thức (do BH quyết định).

e. Bảo hiểm chiến tranh và đình công thời hạn thân tàu (Institute wars and strick clause hull time 1/10/1970)

Hiểm họa được bảo hiểm:

- Chiếm, bắt giữ, hay cầm chế bởi chiến tranh, nội chiến, phiến loạn, khởi nghĩa, đấu tranh quần chúng;
- Mìn, ngư lôi, bom, vũ khí chiến tranh vô chủ;
- Đình công, bẻ xướng;
- Khủng bố, đấu tranh chính trị.

Hiểm họa được loại trừ:

- Các hiểm họa theo điều kiện ITC;
- Mọi khoản tiền được bồi thường theo điều kiện bảo hiểm khác;

- Mọi vụ nổ, vũ khí sử dụng năng lượng nguyên tử, hạt nhân, hay phản ứng tổng hợp
- Chiến tranh bùng nổ giữa các nước;
- Chiếm, bắt giữ, tịch thu, trưng thu trưng dụng, theo lệnh của chính phủ nước sở hữu, hay đăng ký tàu;
- Giữ tàu, giam hãm, tịch thu do vi phạm luật hải quan, thương mại, hay nguyên nhân tài chính khác.

f. Điều kiện bảo hiểm thân tàu chuyến (Institute voyage clause hull 1/10/1983-1/11/1995)

Sẽ không được bồi thường nếu: Thay đổi hành trình, vi phạm cam kết về lai kéo, tham gia dịch vụ cứu hộ.

Trừ phi thông báo trước cho bên bảo hiểm để:

- Thêm điều khoản bổ sung;
- Đóng phí bảo hiểm phụ thêm;
- Hành trình đi phá huỷ tàu cũ cũng bị loại trừ.

g. Điều kiện loại trừ tổn thất riêng về chuyến thân tàu (Institute voyage clause free from particular absolutely)

- Là điều kiện bảo hiểm cho một chuyến đi cụ thể;
- Loại trừ tổn thất riêng cho chuyến đi đã được bảo hiểm;
- Ít khi được ký kết bởi tính hạn chế của điều kiện.

h. Bảo hiểm chiến tranh đình công về chuyến thân tàu (Institute war and strikes clause hull voyage)

Giới hạn điều kiện bảo hiểm chiến tranh và đình công trong một chuyến hành trình cụ thể.

### 2.3.2. Các điều kiện bảo hiểm thân tàu của Bảo hiểm Việt Nam

Ở Việt Nam, nhà nước cho phép Bảo Việt độc quyền trong lĩnh vực bảo hiểm thân tàu cho các đơn vị tàu biển Việt Nam và tái bảo hiểm cho Trung Quốc theo quyết định thành số 129 CP ngày 17/12/1964 của Thủ tướng chính phủ, đến năm 1966 Bảo Việt mới độc lập bước đầu trong nghiệp vụ bảo hiểm thân tàu. Năm 1967 tiến hành bảo hiểm P&I và đến năm 1979 thì bắt đầu hình thành văn bản thỏa thuận về một số quy định trong việc thực hiện hợp đồng bảo hiểm tàu biển, quy trình cụ thể và quy định trong việc vận dụng nội dung điều khoản bảo hiểm của ITC vào nước ta. Do đó tổng công ty bảo hiểm Việt Nam bảo hiểm bảo 4/4 trách nhiệm đâm va của chủ tàu, đây là điều khác với so với tinh thần ITC.

Theo quyết định số 254/TCQD-BH ngày 25-05-1990 của Bộ tài chính thì người được bảo hiểm có thể tham gia một trong hai điều kiện bao hiểm A và B

#### a. Điều kiện A

Là bảo hiểm mọi rủi ro đối với thân tàu thuyền, với điều kiện này Bảo Việt trách nhiệm bồi thường:

1) Tổn thất toàn bộ hoặc tổn thất bộ phận xảy ra đối với thân tàu thuyền được bảo hiểm do những nguyên nhân sau đây:

- Đâm va với tàu thuyền, máy bay, phương tiện vận chuyển trên bờ hoặc dưới nước;

- Đắm, mắc cạn, đâm va vào đá, vật thể ngầm hoặc nổi, trôi hoặc cố định (trừ bom mìn hoặc thủy lôi) cầu, phà, đá, công trình đê đập, kè, cầu cảng;
- Cháy nổ trên tàu thuyền hoặc ở nơi khác;
- Vứt bỏ tài sản khỏi tàu trong trường hợp cần thiết và hợp lý;
- Động đất, sụt lở, núi lửa, mưa đá hay sét đánh;
- Bão tố, sóng thần, gió lốc;
- Tai nạn xảy ra trong lúc xếp dỡ và di chuyển hàng hóa, nguyên nhiên liệu vật liệu hoặc khi tàu thuyền đang neo đậu, lên đà, sửa chữa xuống;
- Nổ nồi hơi, gãy trục cơ hoặc hư hỏng do khuyết tật ngầm gây ra với điều kiện kiểm tra giám định bình thường không thể phát hiện được;
- Sơ suất của thuyền trưởng, sĩ quan, thủy thủ, hoa tiêu hoặc người sửa chữa với điều kiện người sửa chữa không phải là người được bảo hiểm.

2) Những chi phí cần thiết và hợp lý trong việc:

- Hạn chế tổn thất trợ giúp hay cứu hộ hoặc chi phí tổ tụng đã được Bảo Việt đồng ý trước;
- Kiểm tra giám định hư hại tổn thất thuộc trách nhiệm bảo hiểm;
- Đóng góp tổn thất chung do phải hy sinh vứt bỏ tài sản, hàng hóa chuyên chở để cứu tàu thuyền;
- Kiểm tra đáy tàu thuyền sau khi mắc cạn kể cả trong trường hợp không thể phát hiện được tổn thất.

#### b. Điều kiện B

Là điều kiện bảo hiểm tổn thất toàn bộ đối với thân tàu thuyền. Với điều kiện này Bảo Việt nhận trách nhiệm bồi thường tổn thất toàn bộ (thực tế hoặc ước tính) xảy ra đối với thân tàu thuyền được bảo hiểm do những nguyên nhân trực tiếp sau đây:

- Đâm va với tàu thuyền, máy bay, phương tiện vận chuyển trên bờ hoặc dưới nước;
- Đắm, mắc cạn, đâm va vào đá, vật thể ngầm hoặc nổi, trôi hoặc cố định (trừ bom mìn và thủy lôi), cầu phà, đá, công trình đê đập kè, cầu cảng;
- Cháy nổ ngay trên tàu thuyền hoặc ở nơi khác;
- Mất tích;
- Động đất, sụt lở, núi lửa phun, mưa đá hay sét đánh;
- Bão tố, sóng thần, gió lốc;
- Tai nạn xảy ra trong lúc xếp dỡ, di chuyển hàng hóa, nguyên nhiên vật liệu hoặc khi tàu thuyền đang neo đậu, lên đà, sửa chữa ở xưởng;
- Sơ suất của thuyền trưởng, sĩ quan, thủy thủ, hoa tiêu hoặc của người sửa chữa với điều kiện người sửa chữa không phải người được bảo hiểm.

## 2.4. Hiệu lực của đơn bảo hiểm thân tàu

### 2.4.1. Thời hạn của bảo hiểm thân tàu

Institute time clause (ITC) không ấn định giới hạn thời hạn cho đơn bảo hiểm, do vậy đơn bảo hiểm có thể áp dụng cho bất kỳ quãng thời gian nào. Theo tập quán, các đơn bảo hiểm thân tàu vẫn được lập cho kỳ hạn 12 tháng.

Thời hạn bảo hiểm được ghi trên đơn bảo hiểm hay trên đơn phụ bản đính kèm. Đơn bảo hiểm sẽ có hiệu lực cho đến ngày mãn hạn bình thường ghi trong đơn bảo hiểm hay trong phụ lục đính kèm.

Bảo hiểm chuyên thì được tính thời gian bắt đầu nhổ neo hay rời cầu và kết thúc sau 24 giờ khi tàu neo hoặc cập bến an toàn. Tuy nhiên, đơn bảo hiểm có thể kết thúc nếu có một thỏa thuận khác hay đương nhiên kết thúc trong những trường hợp đã được quy định.

#### 2.4.2. Đương nhiên kết thúc bảo hiểm

Khi có những rủi ro ảnh hưởng nghiêm trọng đến người bảo hiểm thì xảy ra trường hợp “đương nhiên kết thúc bảo hiểm”. Theo ITC 01/11/1995 hợp đồng bảo hiểm đương nhiên kết thúc trong các trường hợp sau:

- Thay đổi cơ quan phân cấp tàu: Mọi thay đổi cấp tàu cần được bảo hiểm chấp thuận nếu muốn bảo hiểm tiếp tục. Nếu đang ở ngoài biển mà cấp tàu bị thay đổi thì việc kết thúc sẽ được thực hiện khi tàu tới bến (dù là bến ghé hay là cảng lánh nạn).
- Thay đổi cơ quan đăng kiểm;
- Cấp tàu bị hết hạn hoặc sửa đổi;
- Tàu không đủ khả năng đi biển;
- Tàu thay đổi quốc kỳ;
- Thay đổi chủ tàu (thay đổi quyền sở hữu);
- Thay đổi người khai thác tàu (thay đổi quản lý);
- Tàu được cho thuê tàu trần;
- Người bảo hiểm vi phạm hợp đồng bảo hiểm (thay đổi tuyến cũng như phạm vi hoạt động...);
- Hết hạn hợp đồng bảo hiểm;
- Không đóng hoặc không đóng phí bảo hiểm đúng hạn;
- Tàu bị trưng thu danh nghĩa hay trưng thu quyền sử dụng.

#### 2.4.3. Tiếp tục bảo hiểm

Điều khoản “tiếp tục bảo hiểm của ITC cho phép việc gia hạn đương nhiên của đơn bảo hiểm khi người được bảo hiểm có thông báo tiếp tục bảo hiểm trước khi đơn bảo hiểm mãn hạn bình thường. Nếu vào ngày kết thúc hạn kỳ, nếu tàu hay đang lâm nạn hay mất tích thì tàu vẫn được tiếp tục bảo hiểm cho đến khi tàu về đến cảng kế tiếp an toàn hoặc cho đến khi tai nạn đã qua khỏi trong trường hợp tàu đang nằm trong cảng và bị lâm nạn tại cảng.

Phí bảo hiểm bổ sung cho khoảng thời gian tăng thêm này được tính theo tỷ lệ phí bảo hiểm tháng.

#### 2.4.4. Phạm vi bảo hiểm hành thủy

##### a. Khi tàu hành trình

Theo ITC, tàu tham gia bảo hiểm thân tàu được bảo hiểm trong tất cả các khoảng thời gian hành trình hay điều động có hoặc không có hoa tiêu, tàu đang tiến hành chạy thử và trong trường hợp tiến hành trợ giúp hay lai dắt tàu thuyền khác

đang gặp nạn, nhưng tàu được bảo hiểm phải bảo đảm rằng không để tàu thuyền khác lai dắt, loại trừ:

- Việc lai dắt như vậy là đúng theo thông lệ, hoặc;
- Tàu bị nạn cần phải được lai dắt đến cảng hay nơi an toàn đầu tiên, hoặc;
- Tàu được lai dắt theo một hợp đồng lai dắt hay cứu hộ đã thỏa thuận trước giữa người được bảo hiểm, người quản lý và /hay người thuê tàu.

#### b. Bốc dỡ hàng

Các điều khoản ITC chỉ bảo hiểm cho các trường hợp tàu bốc dỡ trong cảng. Trong các trường hợp tàu phải tiến hành xếp dỡ hàng lên hay từ tàu khác ở ngoài biển, người bảo hiểm sẽ không chịu trách nhiệm cho các tổn thất phát sinh đối với tàu cũng như trách nhiệm đối với tàu khác gây ra từ việc bốc hàng ngoài biển, bao gồm cả quá trình tiếp cận, cập mạn, rời mạn trừ khi việc khai thác như vậy người mua bảo hiểm phải thông báo cho người bảo hiểm và được người bảo hiểm chấp nhận và bổ sung vào các điều khoản của hợp đồng bảo hiểm và thỏa thuận lại phí bảo hiểm.

#### c. Đưa tàu đi phá hủy hay bán để phá hủy

Trong trường hợp tàu (có chở hàng hay không chở hàng) hành trình đi phá hủy hay bán để phá hủy, tàu vẫn được bảo hiểm đầy đủ theo điều kiện ITC nhưng các tổn thất hay thiệt hại đối với tàu chỉ được hưởng giới hạn giá trị bán sắt vụn của tàu tại thời điểm khi tổn thất xảy ra, trừ khi người bảo hiểm được thông báo trước về việc này và đã đạt được những thỏa thuận lại về các điều khoản bảo hiểm, giá trị của tàu và phí bảo hiểm.

## 2.5. Thủ tục bảo hiểm

### 2.5.1. Thủ tục yêu cầu bảo hiểm

#### a. Nguyên tắc chung của hợp đồng bảo hiểm thân tàu

Đây là bản hợp đồng trong đó người bảo hiểm cam kết bồi thường cho người được bảo hiểm, theo cách thức, mức độ đã thỏa thuận về những tổn thất do hiểm họa bảo hiểm đã quy định cho các bên hợp đồng bảo hiểm. Người được bảo hiểm đồng ý tham gia bảo hiểm thân tàu (bao gồm vỏ tàu, máy móc, trang thiết bị) cho các tàu thuộc quyền quản lý của mình tại công ty bảo hiểm. Người được bảo hiểm ở đây là đại diện chủ tàu, người chủ sở hữu tàu, người điều hành tàu... Các con tàu là đối tượng bảo hiểm và các đối tượng này đương nhiên thuộc quyền quản lý của các người được bảo hiểm.

Người bảo hiểm đồng ý bảo hiểm về thân tàu cho các tàu mà người được bảo hiểm yêu cầu với điều kiện tàu phải đảm bảo an toàn đi biển theo đúng quy định của Luật Hàng hải Việt Nam, luật lệ, tập quán và các công ước quốc tế. Các điều luật nêu trên tuy không phải làm cam kết nhưng ngụ ý chỉ những con tàu có đủ các điều kiện đó mới được nhận bảo hiểm. Những điều kiện đó là:

- Tàu phải có đầy đủ trang thiết bị ở tình trạng tốt để tàu có khả năng đối phó với những tai nạn thông thường ở trên biển trong suốt hành trình.
- Việc chất xếp hàng hóa trên tàu chuyên chở phải bảo đảm trọng tải, đảm bảo tàu cân đối, sắp xếp hàng hóa thích đáng, không gây tổn thất vì lỗi chất xếp thương mại.



- Tàu phải biên chế đầy đủ người làm việc, có đội ngũ sĩ quan, thủy thủ, thuyền viên thực sự giúp ích cho tàu. Nếu người bảo hiểm biết trước do thiếu khả năng của thuyền viên và tổn thất là do nguyên nhân này thì người bảo hiểm có quyền từ chối bồi thường.

Giá trị bảo hiểm của tàu là giá trị do hai bên thỏa thuận nhưng phải phù hợp với giá trị thực tế tại thời điểm tham gia bảo hiểm. Tuy nhiên, giá trị bảo hiểm của con tàu do các công ty bảo hiểm Việt Nam chấp nhận thấp hơn nhiều so với giá trị thực tế của con tàu. Do vậy, khi xảy ra tổn thất toàn bộ thực tế thì người được bảo hiểm phải gánh chịu sự chênh lệch này. Trong trường hợp tổn thất toàn bộ ước tính thì người được bảo hiểm không chịu từ bỏ đối tượng bảo hiểm.

#### b. Luật và điều khoản, điều kiện chi phối hợp đồng

Luật áp dụng đối với hợp đồng bảo hiểm này là Luật Hàng hải Việt Nam. Những điểm Luật Hàng hải Việt Nam chưa qui định thì áp dụng luật và tập quán bảo hiểm Anh.

Điều khoản, điều kiện bảo hiểm cụ thể áp dụng cho tàu được ghi trên đơn bảo hiểm và giấy sửa đổi bổ sung (nếu có). Đơn bảo hiểm và giấy sửa đổi bổ sung là các bộ phận cấu thành của hợp đồng bảo hiểm. Đơn bảo hiểm tàu biển áp dụng tại Việt Nam theo mẫu của các công ty bảo hiểm, gồm các nội dung sau:

- Tên người được bảo hiểm (Công ty vận tải, người quản lý);
- Tên đối tượng bảo hiểm;
- Quốc tịch của tàu được bảo hiểm;
- Cảng đăng ký của tàu được bảo hiểm;
- Ngày tháng năm, nơi đóng tàu được bảo hiểm;
- Cấp tàu được bảo hiểm;
- Dung tích toàn phần tàu được bảo hiểm;
- Trọng tải tàu được bảo hiểm;
- Số tiền bảo hiểm, bao gồm vỏ tàu, máy móc, nồi hơi, thiết bị;
- Hành trình hoặc phạm vi hoạt động của tàu được bảo hiểm;
- Thời gian bảo hiểm theo giờ Hà Nội;
- Điều kiện bảo hiểm;
- Nơi giải quyết bồi thường;
- Phí bảo hiểm;
- Nơi cấp đơn bảo hiểm;
- Chứng thực của Công ty bảo hiểm.

### 2.5.2. Thủ tục cấp giấy chứng nhận bảo hiểm

#### a. Thủ tục yêu cầu bảo hiểm

Người được bảo hiểm tùy theo điều kiện tài chính, điều kiện con tàu của mình mà lựa chọn hình thức bảo hiểm thời hạn thân tàu hay bảo hiểm chuyển thân tàu, điều kiện bảo hiểm mọi rủi ro hay điều kiện bảo hiểm tổn thất toàn bộ cho thích hợp để kê khai trong giấy yêu cầu bảo hiểm. Nội dung của yêu cầu bảo hiểm, gồm các chi tiết sau:

- Tên người yêu cầu bảo hiểm (Công ty vận tải biển, người quản lý, chủ tàu...);

- Yêu cầu công ty Bảo hiểm (tên cụ thể) bảo hiểm những vật chất dưới đây vì những điều kiện và điều khoản sau:
- Tên tàu tham gia bảo hiểm;
- Quốc tịch tàu tham gia bảo hiểm;
- Loại tàu và máy móc chính của tàu tham gia bảo hiểm;
- Ngày tháng năm, nơi đóng tàu;
- Nơi đăng ký tàu tham gia bảo hiểm;
- Cấp tàu và ngày xếp hạng;
- Dung tích toàn phần của tàu;
- Trọng tải của tàu;
- Giá trị của tàu: Vỏ tàu, máy móc, thiết bị;
- Số tiền bảo hiểm: Vỏ tàu, máy móc, thiết bị;
- Hành trình hoặc phạm vi hoạt động của tàu;
- Kỳ hạn bảo hiểm;
- Điều kiện bảo hiểm;
- Các ghi chú cần thiết;
- Ngày tháng năm yêu cầu bảo hiểm;
- Đối với tàu mới tham gia bảo hiểm lần đầu tại công ty bảo hiểm, ngoài giấy yêu cầu bảo hiểm tàu biển còn phải kèm theo các giấy tờ sau:
- Giấy chứng nhận đăng ký tàu;
- Giấy chứng nhận khả năng an toàn đi biển của tàu có kèm theo các biên bản kiểm tra từng phần của cơ quan đăng kiểm cấp;
- Báo cáo tình hình tổn thất của tàu xảy ra trước khi yêu cầu bảo hiểm và đơn bảo hiểm cũ (nếu có);
- Biên bản kiểm tra khi giao nhận tàu;
- Các bản thiết kế kỹ thuật tàu.

Giấy yêu cầu bảo hiểm phải gửi cho công ty Bảo Minh trước 07 ngày (và 10 ngày đối với Bảo Việt), trước ngày chủ tàu muốn hợp đồng bảo hiểm bắt đầu có hiệu lực với nội dung in theo mẫu sẵn của công ty bảo hiểm.

Khi nhận được “Giấy yêu cầu bảo hiểm tàu biển” và các tài liệu liên quan, công ty bảo hiểm sẽ xem xét và tiến hành kiểm tra tình trạng thực tế con tàu. Nếu tàu thực sự đảm bảo an toàn đi biển công ty chấp nhận và cấp đơn bảo hiểm.

Nếu sau khi cấp đơn bảo hiểm tàu thuyền lại có thay đổi, người được bảo hiểm phải thông báo ngay cho công ty bảo hiểm. Nếu xét thấy sự thay đổi đó làm tăng thêm rủi ro thì sẽ có sự thoả thuận các điều kiện thêm và các phí bảo hiểm bổ sung.

Người bảo hiểm khai báo sai hay không thông báo đầy đủ những thay đổi của tàu theo quy định ở điều 7 qui tắc bảo hiểm thân tàu và trách nhiệm dân sự chủ tàu đối với tàu thuyền hoạt động trên sông hồ, vùng nội thủy và lãnh hải Việt Nam 25/5/1990 thì công ty bảo hiểm sẽ không chịu trách nhiệm bồi thường. Theo quy định trong Luật Hàng hải Việt Nam, hiệu lực bảo hiểm chấm dứt khi hiểm họa được bảo hiểm đã xảy ra hoặc không có khả năng xảy ra trong thực tế. Người bảo hiểm vẫn có quyền thu tiền phạt hủy bỏ hợp đồng, trừ trường hợp trước khi ký kết người bảo hiểm đã biết về sự kiện đó. Mức tiền phạt hủy hợp đồng do hai bên thỏa thuận.

Trong trường hợp người được bảo hiểm vi phạm nghĩa vụ của mình trong việc cung cấp thông tin mà mình biết hoặc cần phải biết liên quan đến việc ký kết hợp đồng, các thông tin có thể ảnh hưởng đến việc ký kết hợp đồng, các thông tin có thể ảnh hưởng đến việc xác định khả năng xảy ra hiểm họa hoặc quyết định của người bảo hiểm có quyền rút khỏi hợp đồng và vẫn được thu đầy đủ bảo hiểm phí. Nếu người được bảo hiểm không có lỗi trong việc khai báo không chính xác hoặc không khai báo theo những điểm nói trong mục này thì người bảo hiểm không có quyền rút khỏi hợp đồng, nhưng có quyền thu thêm bảo hiểm phí ở mức độ hợp lý.

Người được bảo hiểm có quyền rút ra khỏi hợp đồng bảo hiểm vào bất kỳ lúc nào, trước khi xuất hiện hiểm họa được bảo hiểm và có nghĩa vụ trả tiền phạt hủy hợp đồng. Mức tiền phạt hủy hợp đồng và điều kiện hoàn trả bảo hiểm phí tùy thuộc vào thỏa thuận của các bên tham gia hợp đồng bảo hiểm.

Ngoài những quy định trên về việc chấm dứt hiệu lực của đơn bảo hiểm, hiệu lực bảo hiểm cũng đương nhiên chấm dứt khi:

- Chủ tàu không thanh toán phí bảo hiểm đầy đủ và đúng hạn theo quy định của người bảo hiểm;
- Như những điều kiện đã quy định tại điều 4 ITC 1/10/1983.

Hoạt động tạm thời hoặc với thời gian giới hạn của đăng kiểm Việt Nam mà không thông báo cho người bảo hiểm biết. Hoạt động với thời hạn giới hạn đương nhiên được kéo dài tối đa là 90 ngày, nếu tàu thật sự không có điều kiện đến nơi được chỉ định để kiểm tra định kỳ và điều kiện kỹ thuật của tàu trong thực tế vẫn đảm bảo an toàn. Thời hạn đương nhiên được kéo dài này kết thúc ngay khi tàu về đến cảng được chỉ định để kiểm tra định kỳ.

## b. Phí bảo hiểm tại Việt Nam

### 1. Phương pháp tính phí bảo hiểm

Biểu phí bảo hiểm của Tổng công ty bảo hiểm Việt Nam xác định theo tỷ lệ số tiền bảo hiểm mà hai bên thỏa thuận được thể hiện bằng số phần trăm của số tiền bảo hiểm đó. Tỷ lệ phí bảo hiểm này phụ thuộc vào trọng tải hay công suất máy, phạm vi hoạt động, mức miễn thường, loại tàu, điều kiện bảo hiểm, phân cấp, tuổi tàu.... cụ thể như sau:

- Phân biệt theo trọng tải hoặc công suất máy, phạm vi hoạt động.

#### **Trọng tải, công suất**

- Từ 100 DWT đến 500 DWT  
Từ 300 đến 500 BHP
- Từ 500 DWT đến 1500 DWT  
Từ 500 BHP đến 1000 BHP
- Từ 1500 DWT tới 2500 DWT  
  
Từ 1000 BHP tới 2000 BHP

#### **Phạm vi hoạt động**

- Vùng biển Việt Nam
- Việt Nam,
- Việt Nam, Bắc Hải (China)
- Việt Nam, Cambodia, Hongkong, Malaysia, Singapore Thái Lan
- Việt Nam, Cambodia, Hongkong, QuangZhou

|  |  |
|--|--|
| - Từ 2500 DWT tới 5000 DWT                     | Việt Nam, Cambodia,<br>QuangZhou, Hongkong, Malaysia,<br>Singapore, ThaiLan, Indonexia,<br>Mianma, Philipin, Japan,<br>Indonesia |
| Trên 2000 BHP                                  | Viet Nam, Cambodia,<br>QuangZhou, Malaysia, Singapore,<br>ThaiLan  |
| Từ 5000 DWT trở lên<br>Công suất trên 2000 BHP | Ngoài các phạm vi nói trên<br>Ngoài các phạm vi nói trên   |

- Phân biệt theo điều kiện bảo hiểm, có bốn điều kiện bảo hiểm mà mức phí phân biệt từ cao tới thấp bắt đầu từ điều kiện bảo hiểm mọi rủi ro, điều kiện bảo hiểm loại trừ tổn thất bộ phận về thời hạn thân tàu, điều kiện bảo hiểm loại trừ tổn thất riêng về thời hạn thân tàu, điều kiện tiêu chuẩn về bảo hiểm tổn thất toàn bộ thân tàu...

- Phân biệt theo mức miễn thường có khấu trừ: Theo 6 mức miễn thường có khấu trừ là dưới 1500 DWT, từ 1500 DWT tới 3000 DWT từ 3000 DWT đến 5000 DWT và trên 5000 DWT.

- Phân biệt theo loại tàu gồm 5 loại là tàu chở hàng khô, tàu chở hàng đông lạnh, tàu chở khách, tàu kéo, và các loại tàu khác.

- Phân biệt theo các trường hợp đặc biệt:

- + Tàu được phân cấp đăng kiểm được giảm 20% tỉ lệ phí gốc;
- + Tàu không được phân cấp thu thêm phí tăng dần theo tuổi tàu;
- + Tàu đóng trong và trước đại chiến thế giới lần thứ 2 thu thêm phí;
- + Tàu chở hàng đông lạnh tăng từ 40% - 60% phí so với tàu cùng loại chở hàng khô.

Nếu phần hàng đông lạnh chỉ chiếm nhỏ hơn 1/2 trọng tải thì tăng 25% số phí phải nộp so với tàu khô cùng loại.

Tàu bị tổn thất về máy móc, nồi hơi các bộ phận khác chưa sửa chữa nhưng vẫn đủ khả năng đi biển, phí bảo hiểm phải nộp tăng từ 10% đến 30% so với loại phí gốc.

## 2) Tỷ lệ phí bảo hiểm

Tỷ lệ phí bảo hiểm hàng năm áp dụng cho các loại tàu, nhóm tàu do các công ty bảo hiểm tính toán phù hợp với biểu phí bảo hiểm do Bộ tài chính ban hành, trên cơ sở cân đối tình hình tổn thất của toàn bộ các đội tàu tham gia bảo hiểm do công ty bảo hiểm nhận trách nhiệm bảo hiểm. Tỷ lệ phí bảo hiểm sau khi tính toán, cân đối sẽ thông báo cho các chủ tàu vào tháng 12 của năm trước năm bảo hiểm. Tỷ lệ phí bảo hiểm cũng sẽ được điều chỉnh tăng lên đối với các tàu, chủ tàu có tỷ lệ bồi thường tổn thất lớn quá 65% so với số phí bảo hiểm thu được và ngược lại có điều chỉnh hạ giảm với các tàu, chủ tàu có tỉ lệ bồi thường tổn thất nhỏ hơn 50%.

## 3) Loại tiền đóng phí bảo hiểm

Đối với tàu biển hoạt động tuyến quốc tế, các công ty bảo hiểm chỉ nhận bảo hiểm bằng ngoại tệ. Do vậy, phí bảo hiểm sẽ thanh toán bằng đồng tiền USD.

## 4) Thời hạn thanh toán phí bảo hiểm:

Đối với tàu tham gia bảo hiểm một năm, phí bảo hiểm được thanh toán theo 04 kỳ mỗi kỳ bằng 1/4 số phí.

Đối với Bảo Minh:

Kỳ 1: Thanh toán chậm nhất vào ngày 10/01

Kỳ 2: Thanh toán chậm nhất vào ngày 01/04

Kỳ 3: Thanh toán chậm nhất vào ngày 01/07

Kỳ 4: Thanh toán chậm nhất vào ngày 01/10

Đối với Bảo Việt:

Kỳ 1: Nộp chậm nhất vào ngày 15/1

Kỳ 2: Nộp chậm nhất vào ngày 10/4

Kỳ 3: Nộp chậm nhất vào ngày 10/7

Kỳ 4: Nộp chậm nhất vào ngày 10/10

Đối với tàu bảo hiểm thời hạn trên 06 tháng nhưng dưới một năm phí bảo hiểm được nộp làm 2 kỳ, mỗi kỳ nộp 1/2 tổng số phí đã thỏa thuận. Thời gian thanh toán vào 10 ngày đầu tiên của mỗi kỳ và ngày thanh toán này được ghi rõ trong giấy thông báo thu phí bảo hiểm.

Đối với tàu tham gia bảo hiểm thời hạn dưới 6 tháng, phí bảo hiểm được thanh toán một lần ngay khi cấp đơn bảo hiểm.

Trường hợp tàu được bảo hiểm theo thời hạn mà xảy ra tổn thất toàn bộ thì trong 15 ngày kể từ khi tàu bị tổn thất toàn bộ hay biết được tin về tổn thất toàn bộ của tàu, người được bảo hiểm phải thanh toán toàn bộ phí bảo hiểm còn lại của tàu mặc dầu chưa đến kỳ thanh toán.

Đối với tàu bảo hiểm chuyến, người được bảo hiểm phải thanh toán đầy đủ số phí bảo hiểm ngay khi cấp đơn bảo hiểm.

Phí bảo hiểm được coi là thanh toán đúng thời hạn và đầy đủ khi tiền đã vào tài khoản của công ty bảo hiểm hoặc có giấy xác nhận của ngân hàng về việc chuyển trả phí bảo hiểm của người được bảo hiểm và kể cả số tiền lãi của số phí còn nợ cho thời gian kể từ ngày phát sinh nợ đến ngày thanh toán.

5) Phương thức thanh toán phí bảo hiểm

Phí bảo hiểm được thanh toán vào tài khoản của công ty bảo hiểm theo qui định về phương thức thanh toán của ngân hàng Nhà nước Việt Nam.

6) Hoàn trả phí bảo hiểm

Công ty bảo hiểm chỉ hoàn trả phí bảo hiểm, khi người được bảo hiểm thông báo trước cho công ty bảo hiểm bằng văn bản ngày bắt đầu hủy đơn bảo hiểm. Vì tàu ngừng hoạt động do vậy mà tàu không phải chịu mọi rủi ro như theo điều kiện ghi trên đơn bảo hiểm. Để tiết kiệm phí bảo hiểm thì chủ tàu cho thông báo ngừng hoạt động. Thời gian ngừng hoạt động chỉ do tàu phải sửa chữa, chờ sửa chữa, tàu được bán, tàu ngừng kinh doanh khai thác. Tàu ngừng hoạt động vì chờ bốc xếp hàng hoặc trong lúc bốc xếp hàng, lánh nạn, chữa bệnh, thuốc men cho thuyền viên không được hoàn trả phí bảo hiểm.

Vị trí tàu ngừng hoạt động phải được thông báo cho người bảo hiểm biết, tàu chỉ được hoàn phí bảo hiểm khi đã được ngừng hoạt động trên 30 ngày ở vị trí an toàn mà công ty bảo hiểm công nhận. Trường hợp tàu ngừng hoạt động ở cả nơi được chấp nhận và nơi không được chấp nhận quá 30 ngày thì cũng được hoàn phí bảo hiểm chỉ cho những ngày đậu tại nơi đã chấp nhận. Phải thông báo cho công ty bảo hiểm biết ngày tàu hoạt động trở lại trong năm đơn bảo hiểm có hiệu lực mà tàu không bị tổn thất toàn bộ.

Đối với tàu ngừng hoạt động 30 ngày liên tục trở lên, số phí bảo hiểm được hoàn trả bằng 90% số phí bảo hiểm trong thời gian tàu ngừng hoạt động trường hợp hai bên thỏa thuận hủy bỏ hợp đồng và 75% số phí bảo hiểm trong thời gian tàu ngừng hoạt động không sửa chữa, neo đậu an toàn ở cảng trong nước, 65% số phí bảo hiểm trong thời gian tàu ngừng hoạt động ở cảng nước ngoài hoặc đang sửa chữa kể cả ở trong nước và nước ngoài.

$(\text{Số phí hoàn trả lại}) = (\text{Tỉ lệ phí bảo hiểm}) \times (\text{Số tiền bảo hiểm}) \times (\text{Tỉ lệ hoàn lại}) \times (\text{Số ngày ngừng hoạt động})/365 \text{ ngày.}$

Trong trường hợp khi tàu bị tổn thất toàn bộ, người bảo hiểm không phải hoàn trả lại phí bảo hiểm cho thời gian còn lại.

Phí bảo hiểm chỉ được hoàn trả lại vào cuối thời gian hiệu lực của đơn bảo hiểm.

### 2.5.3. Hiệu lực của đơn bảo hiểm thân tàu

Trên cơ sở giấy yêu cầu bảo hiểm của người được bảo hiểm, người bảo hiểm sẽ xem xét và ký hợp đồng bảo hiểm. Hợp đồng bảo hiểm có thể là hợp đồng bảo hiểm chuyến hay hợp đồng bảo hiểm có thời hạn từ 3 tháng đến một năm. Mốc để tính thời gian bảo hiểm là mốc năm dương lịch từ 00h00m ngày 01/01 đến 24h00m ngày 31/12 theo giờ Hà Nội. Đối với bảo hiểm theo chuyến hành trình thì hiệu lực của bảo hiểm được tính từ khi tàu rời hết dây dờn cầu ở cảng đi và chấm dứt 24h kể từ khi tàu thả neo an toàn, hoặc từ khi tàu cập cầu, buộc dây an toàn ở cảng đích.

Hiện nay, ở Việt Nam các công ty bảo hiểm công bố bảo hiểm thân tàu cho các chủ tàu theo các điều kiện bảo hiểm tiêu chuẩn do Hiệp hội bảo hiểm London soạn thảo và ban hành. Thực tế, các chủ tàu thường mua bảo hiểm thân tàu theo điều kiện bảo hiểm mọi rủi ro, ngoài ra khi cần thiết có thể mua thêm các điều kiện bảo hiểm chiến tranh và đình công.

## Chương III. BẢO HIỂM TRÁCH NHIỆM DÂN SỰ CHỦ TÀU - P&I

### 3.1. Khái quát về hội P&I

#### 3.1.1. Lịch sử ra đời của Hội

Năm 1720 Công ty Royal Exchange Assurance và London Assurance là hai công ty được cấp phép hoạt động độc quyền trong lĩnh vực bảo hiểm thân tàu. Hai công ty này và một số công ty bảo hiểm tư nhân lớn như Lloyd's đã độc quyền chi phối các phạm vi và giá phí bảo hiểm thân tàu tại Anh. Do không thỏa mãn phạm vi và giá phí của các công ty bảo hiểm lớn đưa ra, các chủ tàu đã thành lập các nhóm chủ tàu theo theo các vùng địa lý mà họ hoạt động gọi là các hội bảo hiểm thân tàu. Các hội bảo hiểm của chủ tàu nhỏ vào thời điểm này chưa có tính cách pháp nhân hay chỉ là các hợp tác xã của các chủ tàu hoạt động trên tinh thần tương hỗ cùng chia sẻ những rủi ro với nhau và vừa là người bảo hiểm vừa là người được bảo hiểm. Đây là hình thức của hội bảo hiểm P&I.

Vào năm 1824 do sự cạnh tranh của thị trường bảo hiểm Anh và các văn phòng của Lloyd's các công ty bảo hiểm lớn như Exchange Assurance và London Assurance phá sản, các hội bảo hiểm nhỏ cũng suy yếu và diệt vong.

Khi các hội bảo hiểm thân tàu không còn nữa, các chủ tàu nhận thấy cần phải thiết lập các hội tương tự cho một mục đích khác. Nhu cầu này trở nên mạnh mẽ từ giữa thế kỷ 19, về sau các chủ tàu đứng trước gánh nặng về trách nhiệm đối với người thứ 3, các thuyền viên bị thương vong cần được phải bồi thường từ người thuê họ và bộ luật Lord Campbell 1846 đã đưa ra những nguyên tắc nghiêm khắc hơn về trách nhiệm đối với mất mát, thương vong với những người phải sống dựa vào thủy thủ đã bị chết. Hơn nữa, vào thế kỷ 19 chính sách di cư hình thành một dòng lũ của những người di cư đến bắc Mỹ và Australia, các khiếu nại của hành khách tăng lên đáng kể. Do vậy các chủ tàu cần được bảo hiểm cho các rủi ro này cũng như ¼ trách nhiệm đắm va còn lại mà các nhà bảo hiểm thân tàu từ chối bảo hiểm cũng như phần trách nhiệm vượt quá số tiền bồi thường (giá trị bồi thường tối đa bao gồm tổn thất về tàu, tổn thất hàng hóa và trách nhiệm đối với tổn thất gây ra không vượt quá giá trị con tàu).

Vào năm 1855, Hội bảo hiểm P&I đầu tiên được thành lập được thành lập với tên gọi là “Hội bảo vệ tương hỗ của các chủ tàu” (Shipowners' mutual protection society), chính là tiền thân của hội bảo hiểm P & I Britannia sau này. Hội này dự định hoạt động giống như một hội bảo hiểm thân tàu nhưng bảo hiểm cho các trách nhiệm đối với tổn thất về sinh mạng, thương vong cũng như phần trách nhiệm đắm va không được bảo hiểm thân tàu bồi thường, đặc biệt là phần giá trị vượt quá giới của đơn bảo hiểm (đây là loại hình bảo hiểm Protection). Năm 1874 rủi ro về trách nhiệm đối với tổn thất, mất mát về hàng hóa trên tàu lần đầu tiên được hội “North of England” bảo hiểm và sau đó nhiều hội P & I khác đã đưa loại hình bảo hiểm hàng hóa như là một loại hình bảo hiểm riêng biệt trong hội (đây là loại hình bảo hiểm Indemnity). Về sau

hai loại bảo hiểm này hợp nhất lại thành một và ngày nay sự phân biệt giữa hai loại hình này đã biến mất trong hội bảo hiểm P&I. Trước đây các hội các hội P&I hình thành tại các thành phố của nước Anh và chi phối thị trường bảo hiểm của thế giới. Ngày nay các hội đã hình thành và phát triển mạnh ở vùng Scandinavia, Mỹ và Nhật bản.

### 3.1.2. Sự phát triển của Hội

Các hội bảo trợ chủ tàu đầu tiên được thành lập đều lấy tên là Protection Clubs và phạm vi trách nhiệm của hội còn hạn chế. Hội không bảo hiểm trách nhiệm về hàng hoá vì loại rủi ro này chưa phải là gánh nặng đối với chủ tàu.

Năm 1870 tàu "Westen Hope" bị mất tích ở vùng mũi Hảo vọng châu Phi sau khi đi chệch hướng. Toà thượng thẩm Anh phán quyết chủ tàu phải bồi thường về tổn thất hàng hoá chuyên chở vì tàu đi chệch hướng và hậu quả đó chủ tàu không được coi là miễn trách nhiệm theo quy định của vận đơn. Thực tế tổn thất về hàng hoá vụ này nhỏ nhưng đã sáng tỏ một điều là rủi ro về trách nhiệm của chủ tàu với việc hư hỏng và mất mát hàng hoá vẫn chưa được bảo hiểm trong cả bảo hiểm thân tàu lẫn bảo hiểm của hội bảo trợ. Năm 1874 hội bảo trợ đầu tiên nhận thêm rủi ro bảo hiểm này là hội miền Bắc nước Anh. Để cạnh tranh và thu hút hội viên, các hội bảo trợ (Protection Clubs) nhận thêm bảo hiểm về hàng hoá tự nhận mình là hội "Protection and Indemnity Clubs" có nghĩa là hội bảo trợ và bồi thường. Như vậy những hội bảo trợ cũ chỉ bảo hiểm rủi ro trách nhiệm đâm va và thương tật chết chóc. Còn hội mới bảo hiểm rủi ro về hàng hoá được mang tên là hội P and I (viết tắt của chữ Protection and Indemnity Clubs).

Từ đó đến nay các hội bảo hiểm thêm rủi ro về hàng hoá và đều trở thành hội bảo hiểm P and I. Thực nghĩa giữa 2 từ Protection and Indemnity đều ám chỉ công việc bồi thường của hội. Nhưng do sự hình thành và phát triển của hội người ta có nhiều cách hiểu khác nhau.

Cách hiểu thứ nhất, người ta coi từ Protection là ám chỉ các rủi ro ban đầu hội bảo trợ chủ tàu bảo hiểm, bao gồm rủi ro trách nhiệm đâm va và trách nhiệm thương tật chết chóc đối với người làm công, cho chủ tàu. Còn Indemnity ám chỉ rủi ro sau này hội bảo hiểm là rủi ro về hàng hoá. Tuy nhiên xét về tinh thần, nội dung, hình thức bảo hiểm của hội đối với các hội viên (chủ tàu) thì không có sự khác biệt giữa hai từ trên. Một số hội còn phân chia rủi ro bảo hiểm của hội mình thành hai nhóm là nhóm rủi ro bảo trợ và nhóm rủi ro bồi thường như hội London Steamship trong khi các hội khác đã xoá bỏ ranh giới các nhóm rủi ro này.

Cách hiểu thứ hai người ta cho rằng Protection là sự phục vụ và giúp đỡ của hội đối với các thành viên trong việc bảo lãnh giải thoát tàu bị giam giữ giải quyết tranh chấp kiện tụng, tổ chức bồi dưỡng tập huấn đào tạo nghiệp vụ bảo hiểm P and I. Còn Indemnity chính là sự bồi thường của hội đối với những rủi ro tổn thất được hội bảo hiểm xảy ra cho các hội viên.

Ngày nay người ta hiểu P and I như một thuật ngữ chỉ nghiệp vụ hoạt động bảo hiểm mang tính chất đặc thù của hội bảo trợ và bồi thường các chủ tàu. Nói đến bảo hiểm P and I là nói đến hoạt động bảo hiểm của hội. Vì thế không cần thiết phải dịch cụ thể từng nghĩa và từ của chúng. Việc dịch bảo hiểm P and I hay hội bảo hiểm P



and I thành bảo hiểm trách nhiệm dân sự của chủ tàu hay hội bảo trợ và bồi thường trách nhiệm dân sự của chủ tàu không còn đúng nữa và không cần thiết nữa.

### 3.1.3. Bản chất của Hội

Trong quá trình kinh doanh, chủ tàu hoặc người thuê tàu phải chịu trách nhiệm về những tổn thất do sử dụng con tàu vào hoạt động gây thiệt hại cho người khác. Theo luật pháp quốc tế, trách nhiệm dân sự của chủ tàu (trách nhiệm bồi thường của chủ tàu) bao gồm trách nhiệm bồi thường cho người thứ ba, trách nhiệm đối với hàng hóa chuyên chở và những người ở trên đó.

Khi chủ tàu tham gia bảo hiểm thân tàu theo các điều kiện có bảo hiểm cho TNDS do tai nạn đâm va gây ra, bảo hiểm thân tàu chịu trách nhiệm bồi thường  $\frac{3}{4}$  TNDS đó. Như vậy các TNDS còn lại chủ tàu phải chịu. Vì vậy, đầu thế kỷ 18 các chủ tàu hợp lại và lập “Hội tương hỗ tự bảo hiểm” về thân tàu (Protection clubs). Hội này ra đời nhằm bảo hiểm  $\frac{1}{4}$  trách nhiệm đâm va mà bảo hiểm thân tàu không đảm nhận. Đồng thời hội cũng bảo hiểm 100% trách nhiệm chết và thương tật đối với sỹ quan, hành khách và thủy thủ đoàn...

### 3.1.4. Cấu trúc tổ chức của Hội

Hội P&I là một tổ chức có tư cách pháp nhân. Mỗi hội bao gồm một số hội viên là chủ tàu các nước trên thế giới.

Cơ quan quyền lực cao nhất của hội là Hội đồng giám đốc. Hội đồng này quyết định thể lệ, chính sách, việc giải quyết bồi thường cho hội viên.

Cơ quan giúp việc Hội đồng giám đốc có thể có tổ chức theo hai hình thức: Ban giám đốc và ban quản lý.

Ban giám đốc do Hội đồng giám đốc bầu ra và chủ tịch thương là những chủ tàu có đội tàu lớn nhất trong hội. Chính vì thế mà giải quyết công việc hàng ngày không được bình đẳng và khách quan, thường xuyên có xu thế bênh vực cho những chủ tàu có đội tàu lớn hơn.

Ban quản lý gồm có chủ tịch và một số phó chủ tịch. Ban quản lý do Hội đồng giám đốc thuê những người có năng lực làm việc. Cách làm việc hàng ngày công bằng và hợp lý hơn.

### 3.1.5. Sự quản lý của Hội

Hội bảo hiểm P&I hoạt động trên cơ sở cân bằng thu chi. Thực chất phương pháp tính phí của hội là phương pháp hạch toán giữa hội với các hội viên giữa trên cơ sở tương hỗ lẫn nhau nhằm cân bằng các khoản thu chi của hội. Nguồn thu chủ yếu của hội là phí bảo hiểm và lãi đầu tư. Phí bảo hiểm do các hội viên đóng góp hàng năm. Lãi đầu tư bao gồm tất cả các khoản lãi từ các hình thức đầu tư từ vốn nhàn rỗi của hội. Những nguồn thu này nhằm trang trải cho các khoản chi trong năm. Các khoản chi bao gồm: Các khoản chi cho việc bồi thường các tổn thất các hội viên, các khoản chi bồi thường cho các hội viên khác trong nhóm Quốc tế, chi phí tái bảo hiểm cho những tổn thất vượt quá mức giữ lại của hội và nhóm, chi phí quản lý hành chính. Ngoài các khoản chi trên, hội còn tính đến hội còn tính đến những mất mát giá của đồng tiền đóng phí. Do tính chất phức tạp của rủi ro mà hội nhận bảo hiểm, nên trong

năm nghiệp vụ có những tổn thất phải chờ một vài năm mới có sự phán quyết của tòa án hay trọng tài. Chỉ đến khi thanh toán hết các khoản chi trong năm nghiệp vụ thì hội viên mới có số liệu để phân bổ chi phí phải đóng góp của các hội viên năm đó.

Việc quản lý của hội bảo hiểm P&I căn bản dựa trên các chủ tàu thông qua hội đồng, hay ban giám đốc được bầu cử. Ban giám đốc sẽ quyết định các chính sách về phạm vi bảo hiểm, việc bồi thường, đóng góp phí bảo hiểm.

Hội đồng giám đốc giao trách nhiệm và ủy quyền trong một giới hạn nhất định cho ban giám đốc hoặc ban quản lý giải quyết những công việc phát sinh hàng ngày hoặc những vụ bồi thường tổn thất dưới 100.000 USD. Ngoài ra, hội đồng giám đốc còn sử dụng mạng lưới đại diện ở các nước để nắm chắc thông tin, các thay đổi về pháp luật... của các nước giúp hội đồng giám đốc xử lý kịp thời đúng luật pháp.

Hoạt động của hội P&I dựa trên nguyên tắc tương hỗ cân bằng thu chi, nghĩa là mọi khoản chi như bồi thường tổn thất, chi quản lý, chi giúp đỡ hội viên đều do các thành viên của hội đóng góp.

Hội còn giúp đỡ hội viên trong những vấn đề kiện tụng tranh chấp và cung cấp thông tin mới, đào tạo cán bộ chuyên môn.

Theo nguyên tắc hội không cho phép chủ tàu cầm cố, chuyển nhượng tàu được bảo hiểm P&I cho người khác nếu không có sự đồng ý của hội. Hiệu lực của hợp đồng bảo hiểm sẽ chấm dứt khi hội viên bị chết, bị phá sản hoặc bị mất trí (theo các quy định cụ thể).

### 3.1.6. Tham gia hội và thời gian bảo hiểm

#### a. Gia nhập hội và vấn đề liên quan

Đối tượng nào muốn gia nhập tại hội phải làm đơn xin gia nhập hội vào những khoảng thời gian nhất định, đồng thời phải cung cấp đầy đủ những thông tin và đặc tính kỹ thuật theo yêu cầu. Nếu như tàu được chấp nhận bảo hiểm, các thông tin và các đặc tính kỹ thuật được cung cấp trong đơn như là một phần của hợp đồng bảo hiểm. Các thông tin cung cấp phải trung thực trong khả năng hiểu biết và miễn cán hợp lý của thành viên. Hội có thể khước từ đơn xin gia nhập hội cho bất kỳ thành viên nào mà không cần cho biết lý do dù người nộp đơn đã là thành viên của hội hay chưa. Sau khi chấp nhận đơn xin gia nhập hội, thành viên sẽ được cấp giấy chứng nhận gia nhập hội (Certification of Enter). Giấy chứng nhận này ghi rõ tên của thành viên và các quyền lợi của họ đối với tàu được gia nhập hội, thời điểm và ngày bắt đầu bảo hiểm, các điều kiện và điều khoản được chấp nhận bảo hiểm. Nếu chủ tàu tham gia bảo hiểm P&I mà có nhiều tàu (fleet enter), trách nhiệm của bất kỳ thành viên cho cả đội tàu và hội sẽ có quyền xử lý giống như tất cả các chiếc tàu của đội tàu gia nhập hội bởi cùng một thành viên.

#### b. Thay đổi, bổ sung điều kiện bảo hiểm

Nếu không có thông báo thay đổi gì, các điều kiện bảo hiểm của năm tài chính tiếp theo được giữ nguyên như năm tài chính hiện hành. Tuy nhiên, điều kiện bảo hiểm có thể được sửa đổi bất cứ lúc nào và có hiệu lực đầu năm tiếp theo.

Khi muốn thay đổi các điều kiện cho năm tài chính tiếp theo, hội phải thông báo cho hội viên biết trước 12 giờ trưa (GMT) ngày 20-02, hợp đồng sẽ được tiếp tục

theo các điều khoản được thỏa thuận lại, nếu không bảo hiểm sẽ kết thúc vào cuối năm tài chính hiện hành.

### c. Kết thúc bảo hiểm

Khi muốn thôi không tiếp tục bảo hiểm cho năm tài chính tiếp theo, thành viên phải thông báo cho hay hội phải thông báo cho thành viên trong giới hạn 30 ngày trước 12 trưa (GMT) ngày 20-02, và bảo hiểm sẽ kết thúc vào cuối năm tài chính hiện hành.

Nếu sau khi thông báo kết thúc hợp đồng bảo hiểm đã phát đi, hội và thành viên thỏa thuận được các điều kiện mới trước 12h trưa ngày 20-02, thì thông báo kết thúc bảo hiểm được hủy bỏ và tàu tiếp tục được bảo hiểm cho năm tài chính mới theo các điều khoản mới. Trừ khi được chấp nhận của hội hay hợp đồng kết thúc theo luật định, thành viên không được rút hợp đồng bảo hiểm vào bất cứ thời điểm nào.

## 3.2. Kỹ thuật tính phí bảo hiểm P & I

### 3.2.1. Nguyên tắc tính phí

Phí bảo hiểm của hội P&I do các hội viên đóng góp theo nguyên tắc hoạt động của hội là cân bằng thu chi, do đó, phí bảo hiểm của từng hội viên đóng góp trên cơ sở cân bằng thu chi của hội trong từng thời kỳ. Trước khi ký kết hợp đồng bảo hiểm hội viên và hội phải thỏa thuận tỷ lệ phí bảo hiểm. Việc quyết định tỷ lệ phí bảo hiểm phải căn cứ vào mức độ rủi ro ước tính đối với tàu tham gia bảo hiểm.

### 3.2.2. Cơ sở tính phí

Như ta đã biết, việc tính phí bảo hiểm dựa trên cơ sở cân bằng thu chi trong từng thời kỳ. Thu của hội bao gồm:

- Phí bảo hiểm do các hội viên đóng hàng năm;
- Các khoản thu nhập từ lãi đầu tư nhàn rỗi chưa bồi thường tổn thất cho các hội viên.

Chi của hội bao gồm:

- Bồi thường tổn thất cho các hội viên khác trong nhóm bảo hiểm P&I quốc tế;
- Chi tái bảo hiểm;
- Chi quản lý;
- Chi bù đắp tổn thất do lạm phát.

Do đặc điểm của nghiệp vụ bảo hiểm P&I là tổn thất xảy ra trong năm bảo hiểm, nhưng giải quyết tranh chấp thường kéo dài vài ba năm. Vì vậy, mỗi Hội thường thu một khoản tiền phí đóng trước của hội viên để đáp ứng nhu cầu chi tiêu phát sinh trong năm đó. Như vậy, thực chất tính phí bảo hiểm P&I là tính phí đóng trước và phí đóng sau của hội viên.

### 3.2.3. Phương pháp tính phí

Có hai phương pháp tính phí là phương pháp tính phí đóng trước và phương pháp tính phí đóng sau;

#### a. Phương pháp tính phí đóng trước

Có hai phương pháp tính phí đóng trước là tính theo tỷ lệ bồi thường và theo trọng tải tàu

1) Phương pháp tính phí theo tỷ lệ bồi thường:

Theo phương pháp này, tính tỷ lệ bồi thường bình quân của hội trong 5 năm cho từng hội viên làm cơ sở tính tỷ lệ hoặc mức phí thuần. Sau đó, xem xét tỷ lệ bồi thường trong năm thứ 5, chi phí tái bảo hiểm, chi phí bảo hiểm cho nhóm, chi phí bảo quản lý và lạm phát...

Trình tự tiến hành như sau:

◇ Tính tỷ lệ bồi thường bình quân của hội trong 5 năm

$T_{tb} = (\text{Tổng số tiền của hội đã và sẽ bồi thường trong 5 năm}) / (\text{Tổng số phí hội viên đã và sẽ nộp trong 5 năm})$

◇ Tính số phí phải đóng trong năm thứ 5

$P = \text{Số phí đã đóng trước} + \text{Số phí ước phải đóng tiếp}$

◇ Tính số phí tái bảo hiểm của hội viên trong hội:

$$P_{tb} = g \cdot Q$$

Trong đó:  $P_{tb}$  là phí tái bảo hiểm của hội viên,  $g$  là giá phí bảo hiểm trên thị trường Quốc tế cho 1 GRT,  $Q$  là tổng trọng tải đội tàu của hội viên

◇ Tính số phí hội viên đóng góp cho hội bồi thường cho các Hội khác trong nhóm Quốc tế

$$P_{qt} = (P_5 - P_{tb}) \cdot y_1$$

$P_{qt}$  là phí bồi thường cho nhóm Quốc tế,  $y_1$  là tỷ lệ phí bồi thường của hội viên cho nhóm Quốc tế

Tính chi phí quản lý:

$$P_{ql} = (P_5 - P_{tb}) \cdot y_2$$

$P_{ql}$  là chi phí quản lý,  $y_2$  là tỷ lệ định mức chi phí quản lý

± Tính tỷ lệ được phép bồi thường của năm nghiệp vụ (năm tới)

$$T_6 = (P_5 - P_{tb} - P_{qt} - P_{ql}) \cdot 100 / P_5$$

Tính tỷ lệ chênh lệch giữa tỷ lệ bồi thường năm nghiệp vụ ( $T_6$ ) với tỷ lệ bồi thường bình quân ( $T_{tb}$ )

$y_3 = T_6 - T_{tb} \geq \text{Chi phí bù đắp do lạm phát. Hội quy định đóng phí theo đồng đôla Mỹ.}$

Tỷ lệ lạm phát ( $y_4$ ) căn cứ vào thị trường tiền tệ và thanh toán quốc tế.

Tính số phí bảo hiểm phải đóng cho một tấn trọng tải tàu GRT trong năm thứ 5  
 $p = (\text{Tổng số phí bảo hiểm đã đóng trong năm thứ 5}) / \text{Tổng số tấn trọng tải tàu của hội viên}$

Tính phí bảo hiểm đóng trước của hội viên năm nghiệp vụ (năm tới)

$$P_t = (p - p \cdot (y_3 - y_4)) \cdot Q$$

$P_t$  là phí đóng trước

Phương pháp tính phí theo tỷ lệ bồi thường có ưu điểm là nhanh, gọn. Nhưng cũng có những hạn chế nhất định. Đó là không phản ánh sự thay đổi của đội tàu (mua thêm hoặc bán đi). Không thể áp dụng cho những hội viên có tổn thất lớn, tỷ lệ tổn thất vượt quá 100%... Để khắc phục nhược điểm trên phí đóng trước có thể tính theo trọng tải tàu.

2) Phương pháp tính phí theo trọng tải tàu

Theo phương pháp này, tính mức bồi thường bình quân theo trọng tải tàu của hội viên tự gánh chịu trong tổn thất đó và được coi như số tiền bồi thường của hội. Trình tự tính như sau:

◇ Tính mức bồi thường bình quân 5 năm trước cho một tấn trọng tải tàu:

$M_{tb} = (\text{Tổng số tiền đã và sẽ bồi thường trong 5 năm} / \text{Tổng trọng tải tàu của hội viên trong 5 năm})$

$M_{tb}$  là mức bồi thường bình quân 1 tấn trọng tải.

Theo quy ước, với tổn thất lớn xảy ra thì số tiền bồi thường cho vụ tổn thất đó chỉ tính phần chủ tàu (hội viên) tự gánh chịu chứ không tính phần hội gánh chịu.

◇ Tính phí tái bảo hiểm cho một tấn trọng tải tàu theo giá phí tái bảo hiểm của thị trường quốc tế ( $M_1$ )

◇ Tính phí bồi thường cho nhóm bảo hiểm P and I quốc tế  $M_2 = M_{tb} \cdot x \cdot y_1$

◇ Tính phí để đảm bảo chi phí quản lý của Hội  $M_3 = M_{tb} \cdot x \cdot y_2$

\* Tính phí hỗ trợ chi phí do lạm phát

$M_4 = M_{tb} \cdot x \cdot y_4$

± Tính phí bảo hiểm cho 1 tấn trọng tải

$f = M_{tb} + M_1 + M_2 + M_3 + M_4$

hay  $f = M_{tb}(1 + y_1 + y_2 + y_4) + M_1$

Phí bảo hiểm mà hội viên đóng cho hội sẽ là:

$$P = f \cdot Q$$

$Q = (\text{Tổng trọng tải đội tàu của hội viên trong 5 năm})$

Cần lưu ý rằng, trong bảo hiểm P and I thường áp dụng mức miễn thường có khấu trừ cho từng loại rủi ro. Do đó, khi tính phí bảo hiểm cần đối chiếu cụ thể từng trường hợp.

b. Phương pháp tính phí đóng sau

Mỗi hội viên tham gia bảo hiểm phải đóng trước một số phí mà thông thường là 75% số phí đồng trước trong năm. Số phí được sử dụng vào việc chi bồi thường cho hội viên, cho nhóm quốc tế, chi tái bảo hiểm, và chi quản lý hội. Trong năm nếu số phí đó chỉ không hết thì đưa vào quỹ dự phòng của hội, nếu thiếu yêu cầu của hội viên đóng thêm. Hội viên đóng thêm trên cơ sở chi bồi thường phát sinh trong năm nghiệp vụ đã giải quyết xong hoặc xác định chính xác số phải chi của hội.

Tính phí đóng thêm (đóng sau) của mỗi hội viên phải căn cứ vào các khoản chi trong năm nghiệp vụ, các khoản thu của hội để phân bổ.

- Các khoản chi (a):
  - +chi bồi thường cho hội viên;
  - +chi bồi thường cho nhóm quốc tế;
  - +chi tái bảo hiểm;
  - +chi quản lý.

- Thu phí đóng trước của hội viên(b); thu lãi đầu tư(c)

Trên cơ sở các khoản thu, chi tính tỷ lệ phí đóng sau của mỗi hội viên theo công thức:

$$t = (a - b - c) \cdot 100\% / b$$

Vậy phí đóng sau của mỗi hội viên sẽ là:

$$P_s = P_t \cdot t$$

Trong đó:

- $P_s$ : Phí đóng sau;  
 $P_t$ : Phí đóng trước;  
 $t$ : Tỷ lệ phí đóng sau.

### 3.3. Những rủi ro được Hội bảo hiểm

#### 3.3.1. Nguyên tắc chung

Hội chỉ bảo hiểm những trách nhiệm, tổn thất và chi phí mà chủ tàu phải gánh chịu phát sinh từ những sự cố xảy ra trong thời hiệu của hợp đồng bảo hiểm, liên quan đến quyền lợi của chủ tàu và gắn liền với hoạt động của tàu. Bảo hiểm P&I về nguyên tắc là bảo hiểm trách nhiệm, nhưng thêm vào đó loại bảo hiểm này còn nhận bảo hiểm cho nhiều dạng tổn thất khác.

#### 3.3.2. Trách nhiệm và tổn thất được Hội bảo hiểm

##### a. Trách nhiệm đối với người thương vong

Hội bảo hiểm cho các trách nhiệm của người được bảo hiểm phát sinh do thương tật, tử vong cũng như tiền cứu hộ với điều kiện toàn bộ những tổn thất này xảy ra liên quan trực tiếp đến hoạt động của tàu được bảo hiểm. Trong trường hợp này, trách nhiệm của chủ tàu được bảo hiểm mà không quan tâm đến tổn thất xảy ra ở đâu và như thế nào cũng như nguồn gốc của tổn thất hoặc tai nạn.

##### 1) Thương vong, bệnh tật của thủy thủ đoàn

Phần này nêu ra những phạm vi bảo hiểm đối với các trường hợp thủy thủ bị bệnh tật, thương vong hay tử nạn, bao gồm:

- Trách nhiệm chi trả cho các tổn thất, các khoản bồi thường thiệt hại (ngoại trừ viện phí, thuốc men, ma chay) cho những thương tật, bệnh hoạn và tử vong của thuyền viên dù xảy ra trên tàu hay không.
- Trách nhiệm chi trả cho các khoản viện phí, thuốc men, ma chay liên quan đến các thương tật, bệnh hoạn hay tử vong của thuyền viên (không phải là tiền lương và chi phí hồi hương, thay người).
- Các chi phí kiểm tra y tế của thuyền viên.

Khi phát sinh các trách nhiệm và chi phí hoặc phí tổn, các hợp đồng thuê thuyền viên hay các hợp đồng dịch vụ hay thuê nhân công phải được ký kết trước đó và trách nhiệm được xem như chưa xảy ra nếu không có các hợp đồng này. Trong trường hợp thương vong xảy ra đối với thuyền viên đang trong thời gian nghỉ phép, các trách nhiệm và chi phí hay phí tổn này chỉ được Hội bảo hiểm nếu như trong một chừng mực nào đó, các điều khoản này đã được người quản lý phê chuẩn trước bằng văn bản và chỉ khi tàu được bảo hiểm là tàu cuối cùng anh ta làm việc trước khi bị thương vong.

Trách nhiệm của chủ tàu đối với thương vong của thủy thủ đoàn thay đổi tùy theo luật của từng quốc gia và giữa các quốc gia có sự khác biệt này là rất lớn. Trách nhiệm của chủ tàu đối với thương vong của thủy thủ đoàn thường do luật của nước mang cờ điều chỉnh. Tuy nhiên, một số quốc gia áp dụng luật của mình cho những người làm việc trên những con tàu không đăng ký ở nước họ.

## 2) Thương vong của những người khác làm việc trên tàu

Bao gồm những trường hợp đau ốm, thương tật và tử nạn của những người không phải là thủy thủ hay hành khách:

- Trách nhiệm chi trả cho các tổn thất và bồi thường về thương tật, bệnh hoạn và tử vong của bất kỳ người nào không phải là thủy thủ hay hành khách.
- Trách nhiệm chi trả cho các chi phí bệnh viện, thuốc men, ma chay liên quan đến các thương tật, bệnh hoạn và tử vong.

Đối với nhóm bảo hiểm này, một vài quốc gia có bảo hiểm xã hội làm giảm đi trách nhiệm của chủ tàu tới chừng mực nào đó, một vài nước khác thì chủ tàu chịu phần lớn hoặc gần như toàn bộ trách nhiệm. Những mở rộng trách nhiệm của chủ tàu như vậy chỉ được bảo hiểm khi chúng được xem là bình thường trong thương mại.

## 3) Thương vong của hành khách

Trách nhiệm đối với thương vong của hành khách được bảo hiểm bao gồm:

- Trách nhiệm chi trả cho các tổn thất và bồi thường cho các trường hợp thương tật, bệnh hoạn hay tử vong của hành khách trên tàu và các chi phí bệnh viện thuốc men, ma chay liên quan;
- Trách nhiệm chi trả cho các tổn thất và bồi thường cho chi phí chuyển hành khách đến cảng đích, hay quay về cảng đi và chi phí chăm sóc cho hành khách ở trên bờ phát sinh hậu quả của tai nạn xảy ra đối với tàu được bảo hiểm;
- Trách nhiệm chi trả hay bồi thường cho những hành khách trên tàu bị ảnh hưởng, tác động.

## 4) Chi phí hồi hương và thay người

Bao gồm các chi phí để đưa thủy thủ hồi hương và cung cấp thuyền viên thay thế: Chi phí cho hồi hương những thủy thủ của tàu bị bệnh hay thương tật; hay vợ con, hay cha mẹ (trong trường hợp thủy thủ là con duy nhất) bị bệnh nguy hiểm và sự có mặt của anh ta ở nhà là hết sức cấp thiết; hay việc cho hồi hương là bắt buộc theo luật định.

### b. Trách nhiệm đối với lương và bồi thường thất nghiệp do tàu bị nạn

Phần này nêu ra phạm vi bảo hiểm cho việc chi trả lương cho thuyền viên bị thương tật hay bệnh hoạn trong thời gian ở trên tàu và trong quá trình hồi hương trong trường hợp bỏ tàu hay mất tàu:

- Trách nhiệm chi trả lương cho thủy thủ của tàu trong thời gian điều trị tại bệnh viện ở nước ngoài, hay trong quá trình hồi hương do bị thương tật và bệnh hoạn hoặc cho những người thay thế trong thời gian chờ đợi để thay thế và hồi hương.
- Trách nhiệm bồi thường về mất việc làm của những thuyền viên trong trường hợp những thuyền viên này đang làm việc trên tàu, trong quá trình đến tàu hay rời tàu do tàu bị tổn thất toàn bộ thực tế hay tổn thất toàn bộ ước tính.

### c. Trách nhiệm về tài sản

#### 1) Tổn thất tài sản của thủy thủ hay những người khác

Bao gồm các trách nhiệm chi trả hay đền bù những tổn thất, mất mát đối với tài sản của:

- Bất kỳ thủy thủ nào trên tàu được bảo hiểm;
- Bất kỳ người nào khác trên tàu

Hội không bồi thường đối với những khiếu nại liên quan đến tiền mặt, các dụng cụ có thể chuyển nhượng, kim loại hay đá quý, các vật dụng có giá trị hay các đồ vật tự nhiên quý giá. Trong trường hợp mất mát hay tổn thất về của cải, các vật phẩm mà người quản lý cho rằng không phù hợp đối với việc sử dụng của thủy thủ sẽ không được bồi thường.

## 2) Tổn thất tài sản trên tàu

Hội chịu trách nhiệm bồi thường cho các khiếu nại của bên thứ ba về những mất mát, tổn thất đối với tài sản trên tàu được bảo hiểm. Tài sản ở đây bao gồm bất kỳ container, thiết bị, nhiên liệu hay tài sản khác trên tàu được bảo hiểm (không phải là hàng hóa và tài sản cá nhân).

Trách nhiệm của phần này không bao gồm các mất mát hay tổn thất đối với các tài sản là bộ phận cấu thành của tàu hay là vật sở hữu hay cho thuê của hội viên hay của công ty hợp tác hay được quản lý chung của hội viên.

## 3) Mất máy hay tổn thất về tài sản khác

Khi tàu hành trình trong luồng, kênh tàu, ra vào cầu hay neo đậu tàu có thể gây hư hỏng cho cửa âu, cầu cảng, các công trình cũng như các vật thể cố định và trôi nổi khác.

Hội chịu trách nhiệm chi trả đối với những tổn thất, hay bồi thường cho những mất mát, thiệt hại về tài sản, dù ở trên đất liền hay ở dưới nước là động sản hay bất động sản.

Nếu tàu được bảo hiểm gây ra mất mát hay hư hỏng đối với tài sản hay quyền lợi thuộc hoàn toàn hay một phần của hội viên thì hội viên có quyền truy đòi từ hội giống như là các tài sản và quyền lợi này hoàn toàn thuộc về các chủ sở hữu khác.

## d. Trách nhiệm đối với tai nạn đâm va

Hội bảo hiểm cho các trách nhiệm phát sinh trong tai nạn đâm va giữa tàu được bảo hiểm với bất kỳ tàu nào khác, nhưng với điều kiện và trong phạm vi là trách nhiệm này không thể truy đòi các điều khoản về trách nhiệm đâm va của hợp đồng bảo hiểm thân tàu. Trách nhiệm này bao gồm:

- 1/4 trách nhiệm đâm va hay có thể là một tỷ lệ tương tự khác khi được người quản lý chấp nhận bằng văn bản (không phải là các trách nhiệm nêu dưới đây);
- 4/4 trách nhiệm đâm va phát sinh do tai nạn đâm va hay liên quan đến:
  - + Việc di chuyển hay thanh thải các vật cản xác tàu đắm, hàng hóa hay bất kỳ vật gì khác;
  - + Bất kỳ tài sản cá nhân, bất động sản hay bất cứ vật gì khác (ngoại trừ tàu khác hay tài sản trên tàu khác);
  - + Hàng hóa, các tài sản trên tàu được bảo hiểm, đóng góp tổn thất chung, những chi phí đặc biệt hay phí cứu hộ mà chủ hàng hóa hay chủ tài sản phải gánh chịu;
  - + Tổn thất về sinh mạng, thương vong hay bệnh tật về người;
  - + Ô nhiễm, hư hỏng của tài sản cá nhân, bất động sản hay bất cứ các vật gì khác (ngoại trừ ô nhiễm hay hư hỏng của tàu khác hoặc tài sản trên tàu khác).
- Phần trách nhiệm của hội viên phát sinh do tai nạn đâm va (không phải các trách nhiệm nêu ở phần trên) vượt quá số tiền vừa bồi thường được theo đơn bảo hiểm thân tàu của tàu được bảo hiểm.



Nếu tàu được bảo hiểm va chạm với tàu khác thuộc quyền sở hữu hoàn toàn hay một phần của hội viên, thì hội viên có quyền đòi bồi thường theo mức độ tương tự từ hội và hội cũng có quyền hạn tương tự như giải quyết đối với tàu khác chủ hoàn toàn.

Trừ khi có các thỏa thuận khác bằng văn bản giữa hội viên và hội, nếu cả hai đều có lỗi và khi một trong hai tàu hoặc cả hai tàu đều được giới hạn trách nhiệm theo luật, các khiếu nại theo phần này sẽ được giải quyết theo phương pháp phân chia theo trách nhiệm đơn, nhưng đối với tất cả các trường hợp khiếu nại khác liên quan đến phần này sẽ được giải quyết theo phương pháp phân chia theo trách nhiệm chéo.

#### e. Rủi ro Ô nhiễm

Rủi ro ô nhiễm đề cập đến các trách nhiệm, mất mát, tổn thất, chi phí và phí tổn phát sinh hay phải gánh chịu do hậu quả hay đe dọa của việc rò rỉ, thoát thải của dầu hay bất kỳ hợp chất nguy hiểm nào khác từ tàu, bao gồm:

- 1) **Tổn thất:** Trách nhiệm đối với mất mát, tổn thất;
- 2) **Trách nhiệm theo hợp đồng:** Bất kỳ mất mát, tổn thất hay chi phí nào mà Hội viên phải gánh chịu trong việc thi hành trách nhiệm của mình theo các hợp đồng về ô nhiễm được Ủy ban phê chuẩn;
- 3) **Xử lý ô nhiễm:** Chi phí để thực hiện các biện pháp thích hợp nhằm mục đích tránh hay giảm thiểu ô nhiễm hay những tổn thất về tài sản gây ra do việc thực hiện các biện pháp khắc phục này;
- 4) **Đề phòng ô nhiễm:** Chi phí để thực hiện các biện pháp thích hợp nhằm mục đích phòng tránh một hiểm họa sắp xảy ra do sự thoát hơi hay rò rỉ của dầu, hay bất kỳ hợp chất nguy hiểm nào khác từ tàu được bảo hiểm;
- 5) **Thực hiện lệnh của chính phủ:** Các chi phí hay trách nhiệm phải gánh chịu do việc thực bất kỳ mệnh lệnh hay chỉ thị nào của chính phủ hay nhà chức trách nhằm mục đích phòng chống hay hạn chế ô nhiễm hay nguy cơ ô nhiễm với điều kiện là các yêu cầu thực hiện này không phải là yêu cầu về hoạt động khai thác, cứu hộ, hay sửa chữa bình thường của tàu và các chi phí này không thể truy đòi được theo hợp đồng bảo hiểm thân tàu.

#### f. Trách nhiệm lai dắt

Trong bảo hiểm P and I, các trách nhiệm đối với mất mát, thương vong hay tổn thất phát sinh do hoạt động lai dắt được hội bảo hiểm bao gồm:

- 1) **Tàu được lai dắt theo thông lệ:** Trách nhiệm (không phải là chi phí thuê dịch vụ) phát sinh theo hợp đồng lai dắt thông thường của tàu được bảo hiểm cho mục đích cập cầu hay rời cầu cảng, điều động trong khu vực giới hạn của cảng trong tiến trình hoạt động lai dắt bình thường với điều kiện tàu không được bảo hiểm cho những trách nhiệm này theo đơn bảo hiểm thân tàu.
- 2) **Việc lai dắt của tàu không theo thông lệ:** Trách nhiệm theo hợp đồng lai dắt không theo thông lệ (không phải việc lai dắt như mô tả ở phần trên) nhưng với điều kiện là trách nhiệm này đã được hội chấp nhận bằng văn bản.
- 3) **Tàu được bảo hiểm tham gia lai dắt:** Trách nhiệm phát sinh từ việc tàu được bảo hiểm lai dắt trên tàu, cấu trúc nổi, hàng hóa cũng như các tài sản khác nhưng với điều kiện và trong phạm vi là việc lai dắt là nhằm cứu hay cố gắng để cứu sinh mạng hay tài sản trên biển, hay việc lai dắt như vậy được hội chấp thuận bằng văn bản.

#### g. Trách nhiệm về xác tàu đắm

Trong tai nạn đắm tàu, người bảo hiểm thân tàu chịu trách nhiệm bồi thường tổn thất toàn bộ giá trị của tàu nhưng không bồi thường cho trách nhiệm đối với việc di chuyển xác tàu đắm.

Trong trường hợp đó, bảo hiểm P and I sẽ bảo hiểm trách nhiệm này nhưng chỉ bồi thường phần trách nhiệm vượt quá giá trị còn lại của xác tàu được bảo hiểm.

Các trách nhiệm được bảo hiểm đối với xác tàu đắm bao gồm:

1) Các trách nhiệm, chi phí hay phí tổn phát sinh do việc làm nổi, di chuyển, phá hủy, thấp sáng hay đánh dấu hiệu xác tàu được bảo hiểm hay hàng hóa hoặc các tài sản khác trên chiếc tàu bị đắm khi mà việc thực hiện những công việc này là bắt buộc theo luật định hoặc hội viên phải gánh chịu các chi phí này một cách hợp pháp.

2) Trách nhiệm mà hội viên phải gánh chịu phát sinh do sự hiện diện hay dịch chuyển của xác tàu (hay hàng hóa hoặc các tài sản khác trên chiếc tàu bị đắm), hay phát sinh do lỗi của hội viên trong việc làm nổi, di chuyển, phá hủy, thấp sáng hay đánh dấu hiệu xác tàu (hay hàng hóa hoặc tài sản khác), bao gồm trách nhiệm phát sinh từ việc thoát hay rò rỉ của dầu hay bất kỳ hợp chất nào từ xác tàu này (hay từ hàng hóa hoặc các tài sản khác).

Khi bồi thường theo điều khoản này, hội chỉ bồi thường cho các trách nhiệm, chi phí hay phí tổn sau khi khấu trừ các phần sau đây:

- Giá trị của lượng dự trữ và vật tư của tàu được cứu vãn;
- Giá trị còn lại của xác tàu;
- Giá trị của hàng hóa hay tài sản khác cứu được dồn lại cho hội viên;
- Bất kỳ phần thù lao cứu hộ nào mà hội viên nhận được.

#### h. Trách nhiệm phát sinh theo các hợp đồng và cam kết bồi thường riêng

Phần này đưa ra phạm vi bảo hiểm cho những trách nhiệm đối với tổn thất về sinh mạng, bệnh tật hay đối với các mất mát hoặc tổn thất về tài sản phát sinh theo các điều khoản của một hợp đồng hay cam kết bồi thường do các nhà quản lý hay đại diện của họ lập nên liên quan đến sự thuận tiện hay tiện ích cho tàu được bảo hiểm. Tuy nhiên hội chỉ bảo hiểm khi các hợp đồng hay cam kết này đã được hội chấp thuận trước.

#### i. Trách nhiệm đối với hàng hóa

Các trách nhiệm, chi phí hay phí tổn liên quan đến hàng hóa bao gồm:

##### 1) Mất mát, thiếu hụt hay tổn thất

Trách nhiệm đối với mất mát (bao gồm cả thiếu hụt), hay tổn thất phát sinh do sự vi phạm của hội viên hay bất kỳ người nào vì những hành động, sự lơ đãng hay sự vắng mặt của mình dẫn đến phải chịu trách nhiệm pháp lý, hay phát sinh do bản phận thích đáng của anh ta trong việc chất, xếp, vận chuyển, bảo quản, chăm sóc, dỡ hay giao hàng hoặc do tàu không thích hợp hay không đủ khả năng đi biển.

##### 2) Sắp xếp lại hàng hóa bị tổn thất

Các chi phí hay phí tổn phụ mà hội viên phải gánh chịu trong việc dỡ hay sắp xếp lại hàng hóa do hàng hóa bị tổn thất hay hư hỏng và hội viên không thể được từ bất kỳ bên nào khác.

##### 3) Tổn thất do chủ hàng không chịu dỡ hàng

Các chi phí hay phí tổn mà hội viên phải gánh chịu để dỡ hàng do chủ hàng không chịu dỡ hàng tại cảng dỡ hay nơi giao hàng với điều kiện các chi phí này vượt

quá giá trị bán cứu vớt của hàng hóa và hội viên không thể truy đòi được từ bất kỳ bên nào khác.

#### 4) Trách nhiệm theo vận đơn suốt hay vận đơn chuyển tải

Bao gồm các trách nhiệm đối với mất mát, thiếu hụt hay tổn thất phát sinh từ những sự việc xảy ra trong khi hàng hóa được vận chuyển bằng phương tiện vận chuyển không phải là tàu được bảo hiểm theo vận đơn suốt hay vận đơn chuyển tải hay dạng hợp đồng khác mà tàu được bảo hiểm tham gia vận chuyển.

#### j. Trách nhiệm đối với tàu bị phạt

Khi tàu hoặc người được bảo hiểm bị phạt, tàu thường bị giữ bằng cách tịch biên hoặc bị bắt giữ cho tới khi nộp tiền phạt hoặc có một sự bảo đảm. Điều này làm cho tàu bị chậm trễ hoặc chủ tàu mất thu nhập. Trách nhiệm đối với việc tàu bị tòa án hay nhà chức trách tuyên phạt được hội bảo hiểm trong những trường hợp sau:

- Tàu giao thiếu hay thừa hàng hay lỗi không chấp hành các quy định liên quan đến khai báo hàng hóa hay cung cấp chứng từ hàng hóa của tàu;
- Tàu buôn lậu;
- Tàu vi phạm luật hay quy định về nhập cư;
- Tàu có liên quan đến việc thoát thuế không chủ ý của dầu hay bất kỳ hợp chất nguy hiểm nào từ tàu;
- Phát sinh bất kỳ lý do nào khác, nhưng chỉ trong phạm vi được Hội quy định.

#### k. Trách nhiệm đối với tàu bị tịch thu

Hội có thể chi trả toàn bộ hay một phần khiếu nại của hội viên đối với tổn thất của tàu được bảo hiểm khi tàu bị trưng thu bởi bất kỳ một tòa án hay nhà chức trách có thẩm quyền nào do vi phạm luật hải quan hay quy định hải quan.

#### l. Trách nhiệm liên quan đến chi phí kiểm dịch

Hội bảo hiểm cho trách nhiệm đối với các chi phí mà hội viên phải gánh chịu do hậu quả trực tiếp của một sự bùng phát của bệnh dịch bao gồm phí kiểm dịch, tẩy uế, và thiệt hại thực về nhiên liệu, bảo hiểm, tiền lương, dữ trữ, lương thực và cảng phí mà hội viên phải gánh chịu (bao gồm cả chi phí mà lẽ ra không phải gánh chịu nếu không có bệnh dịch). Bảo hiểm các chi phí liên quan đến việc kiểm dịch chỉ hạn chế trong trường hợp có bệnh lây lan và không áp dụng với những trường hợp xông hơi chống côn trùng, cháy rận...

#### m. Trách nhiệm liên quan đến tổn thất chung

- Phần đóng góp tổn thất chung không truy đòi được: Các bên có quyền lợi tham gia phân bổ tổn thất chung phải có trách nhiệm đóng góp tổn thất. Nhưng vì một lý do nào đó mà chủ tàu không thu được phần đóng góp từ một hay nhiều bên có quyền lợi tham gia chuyển đi như trong trường hợp chủ hàng hoặc người thuê tàu bị phá sản thì phần thiếu hụt sẽ được hội bảo hiểm.

Tổn thất chung sẽ được tính toán theo quy tắc York Antwerp 1974 hay 1994. Nếu không tính theo quy tắc này, trách nhiệm của hội có thể giới hạn đến mức có thể truy đòi theo tính toán của luật Anh và quy tắc York Antwerp 1974, nhưng hội viên có thể được bồi thường cao hơn mức giới hạn này theo một thỏa thuận đặc biệt với hội bằng văn bản.

- Phần tổn thất chung không được bảo hiểm thân tàu bồi thường: Khi có tổn thất chung xảy ra, nếu giá trị của tàu trước khi xảy ra tổn thất chung được xác định để

phân bổ tổn thất chung vượt quá số tiền bảo hiểm của tàu thì tàu chỉ được bảo hiểm thân tàu bồi thường phần tỷ lệ tổn thất chung, chi phí cứu hộ và chi phí đặc biệt tương ứng với tỉ lệ của số tiền bảo hiểm và giá trị thực được xác định của tàu. Phần giá trị này chủ tàu phải gánh chịu và được hội bảo hiểm

n. Chi phí cứu hộ

- Tiền công cứu hộ về sinh mạng: Hội bảo hiểm cho các trách nhiệm của hội viên đối với các tiền công cứu sinh hợp pháp cho các bên thứ 3 do trên thực tế họ đã cứu sống hoặc cố gắng cứu sống bất cứ thành viên nào trên tàu hay từ tàu. Chi phí này chỉ bồi thường trong chừng mực là các chi phí này không thể truy đòi được theo bảo hiểm thân tàu hoặc từ chủ sở hữu hàng hóa hay người bảo hiểm hàng hóa

- Chi phí phải chi trả theo hợp đồng cứu hộ: Phần này nêu ra trách nhiệm của người bảo hiểm đối với các khoản tiền bồi thường đặc biệt cho người cứu hộ mà hội viên phải gánh chịu theo công ước quốc tế về cứu hộ năm 1989, hay phải gánh chịu theo các điều khoản của mẫu hợp đồng cứu hộ tiêu chuẩn của Lloyd's.

o. Chi phí do đi chệch đường

Bao gồm các chi phí về nhiên liệu, bảo hiểm, tiền lương, dự trữ, thực phẩm và cảng phí phát sinh thêm:

- Trong quá trình tàu bị lệch đường nhằm thực hiện những hành động hợp lý để tìm kiếm hay cứu hộ người trên biển hay để đảm bảo việc thực hiện điều trị cần thiết ở trên bờ cho thuyền viên bị bệnh hay thương tật trên tàu, hay đưa người đi lậu vế, người tị nạn, người được vớt trên biển hay xác người chết lên bờ;

- Trong thời gian chờ đợi người thay thế cho những thủy thủ bị thương tật hay đau bệnh.

p. Chi phí đối với người đi lậu vế, người trốn trách nhiệm vụ và người tị nạn

Các chi phí mà hội viên phải gánh chịu trong việc thực hiện trách nhiệm của mình hay thực hiện những thỏa thuận cần thiết đối với những người đi lậu vế, người trốn tránh nhiệm vụ, người tị nạn và người được cứu vớt ngoài biển bao gồm cả chi phí cứu hộ, nhưng chỉ trong trường hợp và trong 1 chừng mực là hội viên phải có trách nhiệm pháp lý về những chi phí này hay phải được sự chấp nhận và phê chuẩn của hội bằng văn bản, với những điều kiện là các chi phí này không thể truy đòi được từ bất kỳ bên thứ ba khác.

q. Chi phí điều tra và kiện tụng

Bao gồm các chi phí và tổn thất mà hội viên phải gánh chịu để bảo vệ cho quyền lợi của hội viên trong các vụ kiện tụng đối với những người làm công hay đại lý của mình hoặc trước các cuộc điều tra về thương vong liên quan đến tàu.

Hội sẽ không bồi thường trừ khi người quản lý đã phê chuẩn bằng văn bản cho các chi phí và phí tổn này hoặc Ủy ban quy định rằng các chi phí và phí tổn này có thể truy đòi từ hội.

r. Chi phí đề phòng, hạn chế tổn thất

Hội bảo hiểm cho các chi phí và tổn thất mà hội viên phải gánh chịu hợp lý nhằm phòng tránh hay giảm thiểu trách nhiệm hay phí tổn gây ra do những tai nạn, sự cố có khả năng phát sinh trách nhiệm đối với hội. Các trách nhiệm hay phí tổn mà hội

viên thực hiện đề phòng và hạn chế tổn thất có thể được hội bảo hiểm hoàn toàn hay một phần do bảo hiểm dưới giá trị, do tính đến mức khấu trừ hay lý do khác.

s. Chi phí theo luật định

Các chi phí hay phí tổn theo luật định mà hội viên phải gánh chịu liên quan đến những trách nhiệm được hội bảo hiểm (toàn bộ hay một phần).

t. Chi phí do phải thực hiện những chỉ dẫn của người quản lý

Trách nhiệm, chi phí và phí tổn hợp lý và cần thiết mà hội viên phải gánh chịu vì mục đích hay do hậu quả của việc thực hiện các chỉ thị bằng văn bản của người quản lý liên quan đến tàu được bảo hiểm. Trong trường hợp xảy ra tranh chấp giữa hội viên và người quản lý, Ủy ban sẽ căn cứ theo mức độ trách nhiệm, chi phí hay phí tổn mà hội viên phải gánh chịu để xem xét bồi thường

u. Bảo hiểm đặc biệt

1) Bảo hiểm cho các rủi ro đặc biệt

Các rủi ro đặc biệt có thể bao gồm:

- Rủi ro về thân máy tàu của hội viên;
- Rủi ro về mất mát nhiên liệu;
- Rủi ro về cước phí;
- Tổn thất về thuê tàu hay các rủi ro chung khác khi hội xem xét là hợp lý.

Hội cũng có thể chấp nhận mở rộng bảo hiểm cho hội viên các rủi ro có thể phát sinh ngoài phạm vi của tàu được bảo hiểm miễn là những điều khoản này tuyệt đối phải được thỏa thuận bằng văn bản giữa hội viên và người quản lý.

2) Bảo hiểm đặc biệt cho người thuê tàu

Khi tham gia bảo hiểm tại hội mà người đứng tên là người thuê tàu hay đại diện của người thuê tàu (không phải là người thuê tàu trần), người thuê tàu có thể được bảo hiểm như một hội viên theo các điều khoản và điều kiện tương tự như những quy định về các trách nhiệm, tổn thất, chi phí và phí tổn và đối với những rủi ro nêu ra ở phần trước. Bất kỳ quyền lợi về hàng hóa thuộc sở hữu hay quản lý hoàn toàn của người thuê tàu hoặc thuộc cùng một quyền sở hữu như anh ta có thể được bảo hiểm như một người được bảo hiểm kết hợp. Hội viên (người thuê tàu) sẽ được bảo hiểm đối với các rủi ro sau:

- Các rủi ro về P and I: các chi phí, phí tổn mà người thuê tàu phải gánh chịu về các rủi ro liên quan đến trách nhiệm P and I;
- Tổn thất thân tàu: Trách nhiệm do người thuê tàu phải bồi thường cho chủ tàu cho những tổn thất về thân tàu được bảo hiểm;
- Tổn thất về nhiên liệu: Mất mát hay tổn thất đối với dầu nhiên liệu, dự trữ mà người thuê tàu phải gánh chịu;
- Tổn thất về cước phí và tiền thuê tàu: Mất mát về cước phí hay tiền thuê tàu theo hợp đồng thuê tàu của hội viên.

v. Bảo hiểm đặc biệt cho người cứu hộ

Khi hội viên là chủ tàu hay là người khai thác của tàu cứu hộ hay loại tàu được thiết kế, hoán cải hay tàu được duy trì đặc biệt sử dụng cho hoạt động cứu hộ, hội có thể chấp nhận bảo hiểm đối với các trách nhiệm, chi phí hay phí tổn phát sinh từ hoạt động cứu hộ hay cố gắng để cứu hộ do hội viên hay công ty con hoặc những người

làm thuê của họ thực hiện, nhưng bảo hiểm này chỉ được ký kết bằng thỏa thuận đặc biệt với hội và theo các điều khoản mà hội quy định.

Các điều khoản bảo hiểm được thỏa thuận có thể được sử dụng cho các trường hợp mà trách nhiệm, chi phí hay phí tổn không phải phát sinh liên quan đến tàu được bảo hiểm hay từ hoạt động của tàu được bảo hiểm mà miễn là chúng phát sinh liên quan đến việc kinh doanh cứu hộ của hội viên. Khi đó, điều khoản đã được chấp thuận có thể sẽ được áp dụng như một tiền lệ để đăng ký bảo hiểm cho mọi con tàu dự kiến sử dụng cho hoạt động cứu hộ (tàu có thể do hội viên hay bất kỳ công ty con hay công ty mẹ của hội viên tiến hành đăng ký) với điều kiện là việc đăng ký phải được thực hiện khi hội chấp nhận bảo hiểm và trong giới hạn 30 ngày trước khi bắt đầu mỗi năm tài chính và việc áp dụng cho một hay nhiều con tàu như vậy được chấp nhận theo quy định của hội.

#### w. Điều khoản bao trùm

Để bổ sung cho các phạm vi bảo hiểm được quy định, hội đưa ra điều khoản Omnibus để áp dụng như một điều khoản chung của hội. Điều khoản này quy định là không chịu ảnh hưởng của các điều khoản trước đây, hội có thể xem xét bồi thường cho hội viên một khoản tiền nào đó (cho dù có khiếu nại đối với toàn bộ số tiền hay không) hoặc chấp nhận bảo hiểm cho hội viên các trách nhiệm, chi phí hoặc phí tổn xảy ra ngẫu nhiên đối với công việc khai thác hay quản lý tàu mà theo ý kiến của ủy ban thì các rủi ro này thuộc phạm vi kinh doanh của hội.

Khi xem xét bồi thường, nếu bất kỳ trách nhiệm, chi phí hay phí tổn bị loại trừ tuyệt đối theo một điều khoản nào đó, hội có thể quyết định bồi thường theo tinh thần thiện chí được thống nhất trong số các bên có mặt khi xem xét khiếu nại; và nếu cần thiết trong trường hợp này ủy ban có thể đưa ra quyết định mà không nêu ra bất kỳ lý do gì về quyết định này.

### 3.3.3. Trách nhiệm và tổn thất không được Hội bảo hiểm

#### a. Đối với bảo hiểm thân tàu

Trừ khi có thỏa thuận khác bằng văn bản, hội sẽ không chịu trách nhiệm cho bất kỳ mất mát, tổn thất, trách nhiệm, chi phí hoặc phí tổn đối với các khiếu nại mà lẽ ra hội viên sẽ được bảo hiểm nếu như tàu đã tham gia bảo hiểm đầy đủ theo đơn bảo hiểm thân tàu với các điều kiện không thấp hơn các điều kiện của đơn bảo hiểm Hàng hải của Lloyd kèm theo điều khoản ITC 1/10/83-95. Bảo hiểm đầy đủ ở đây có nghĩa là tàu được bảo hiểm theo giá trị trường của tàu, không phụ thuộc vào bất kỳ hợp đồng thuê tàu hay bất kỳ hợp đồng nào khác mà tàu tham gia ký kết.

#### b. Không bảo hiểm đối với rủi ro chiến tranh

Trừ khi ủy ban có quy định khác hoặc có thỏa thuận với hội viên bằng văn bản, hội không bảo hiểm cho các trách nhiệm, chi phí hoặc phí tổn (bất kể nguyên nhân là sự bất cẩn của hội viên hoặc của người làm công hay đại lý của hội viên) khi mất mát hoặc tổn thất, thương tật, bệnh hoạn hay tử vong hoặc các tai nạn khác gây ra bởi:

- Chiến tranh, chiến tranh dân sự, cách mạng, nổi loạn, khởi nghĩa hay xung đột dân sự phát sinh từ đó hoặc bất kỳ một hành động thù địch gây ra bởi hay chống lại thể lực tham chiến hay bất kỳ hành động khủng bố nào khác;

- Sự bắt giữ, chiếm đoạt, kiềm chế hay giam giữ (ngoại trừ hành động cướp và manh động của thuyền trưởng);

- Mìn, ngư lôi, bom, tên lửa, đạn pháo, chất nổ hay các vũ khí chiến tranh tương tự (ngoại trừ các trách nhiệm, chi phí hay phí tổn phát sinh do sự vận chuyển của các vũ khí này dù là được xếp trên tàu hay không).

Ngoại trừ này không áp dụng trong trường hợp việc sử dụng của các loại vũ khí là do hệ quả của mệnh lệnh của chính phủ hoặc là việc thi hành các chỉ thị bằng văn bản do hội đưa ra khi lý do của việc sử dụng này là nhằm để phòng tránh hay làm nhẹ những trách nhiệm, chi phí hay phí tổn nằm trong phạm vi bảo hiểm của hội.

Trong trường hợp xảy ra tranh chấp về việc có phải một hành động nào đó là hành động khủng bố hay không, thì quyết định của ủy ban sẽ là quyết định cuối cùng.

#### c. Đối với rủi ro hạt nhân

Trừ khi ủy ban có quy định khác hoặc có sự thỏa thuận khác giữa hội viên và hội bằng văn bản, hội không bảo hiểm cho các trách nhiệm, chi phí hay phí tổn trực tiếp hay gián tiếp gây ra hoặc góp phần gây ra bởi:

- Sự bức xạ ion, hay các thuộc tính phóng xạ, độc hại, gây nổ hoặc nguy hiểm hay gây nhiễm khác của:

+ Bất kỳ nhiên liệu hạt nhân hay chất thải hạt nhân hay sự đốt cháy của nhiên liệu hạt nhân;

+ Bất kỳ lò phản ứng hạt nhân hay bộ phận cấu thành nào của lò phản ứng hạt nhân;

- Bất kỳ vũ khí chiến tranh dựa trên phản ứng hạt nhân hay năng lượng phóng xạ (không phải là các trách nhiệm, chi phí hay phí tổn phát sinh do sự vận chuyển của các chất được chấp nhận như hàng hóa theo định nghĩa trong đạo luật lắp đặt hạt nhân – 1965 của vương quốc Anh hay bất kỳ quy tắc nào quy định).

#### d. Đối với các tổn thất liên quan đến ô nhiễm do rác thải và động vật sống

Trừ khi hoặc ủy ban có quy định khác hoặc có sự thỏa thuận khác với hội bằng văn bản, hội không bảo hiểm cho các trách nhiệm, chi phí hay phí tổn trực tiếp hay gián tiếp gây ra hoặc góp phần gây ra bởi:

- Sự vận chuyển hay sự dự định vận chuyển các động vật sống;

- Việc chảy thoát hay đe dọa chảy thoát, hay sự hiện diện của bất kỳ hợp chất, vật liệu, sản phẩm, hay chất thải được xác định hay được xem là nguy hiểm từ bất kỳ nơi đổ rác, phương tiện lưu trữ hay thanh thải, dù các hợp chất, vật liệu, sản phẩm, hay chất thải này trước đây đã được vận chuyển như là hàng hóa, nhiên liệu hay đồ dự trữ trên một tàu đã tham gia bảo hiểm tại hội.

#### e. Những thiệt hại đối với tàu được bảo hiểm, mất mát do thuê tàu

Điều này loại trừ bảo hiểm cho các khiếu nại liên quan đến các tổn thất đối với thân và máy tàu được bảo hiểm, các mất mát về cước phí, cứu hộ và các sự cố khác thuộc phạm vi bảo hiểm đặc biệt, trừ khi đã được quy định đặc biệt ở phần trước, bao gồm:

- Mất mát hay tổn thất đối với tàu được bảo hiểm hay bất kỳ phần nào của tàu;

- Mất mát hay tổn thất đối với trang thiết bị trên tàu được bảo hiểm hay đối với bất kỳ container, các dụng cụ chằng buộc, đồ dự trữ hay nhiên liệu của tàu trong một chừng mực là những cái này thuộc sở hữu hay thuê bởi hội viên hay bất kỳ người nào hợp tác với hội hay chịu sự quản lý chung của hội viên;

- Chi phí sửa chữa tàu được bảo hiểm hay bất kỳ chi phí hay phí tổn liên quan;
- Mất mát về cước phí hay tiền thuê tàu (hoặc bất kỳ tỉ lệ nào của nó) trừ khi những mất mát này là một phần của khiếu nại được tính gộp cho các khiếu nại liên quan đến hàng hóa có thể truy đòi từ hội, tuy nhiên phải có sự chấp thuận của người quản lý bằng văn bản;
- Tiền công cứu hộ tàu hay các dịch vụ mang tính chất cứu hộ cho tàu được bảo hiểm và bất kỳ các chi phí hay phí tổn liên quan đến việc cứu hộ;
- Mất mát phát sinh do các món nợ không thể đòi hay việc không thể đòi được về con người, bao gồm cả việc không thể đòi được của đại lý;
- Khiếu nại liên quan đến việc tàu bị phạt hay tàu bị cầm giữ.

f. Các trách nhiệm, chi phí và phí tổn riêng của tàu cứu hộ, tàu khoan, tàu nạo vét hay các loại tàu khác, các hoạt động đặc biệt, công việc lặn dưới nước

Trừ khi có sự thỏa thuận đặc biệt giữa hội viên và hội bằng văn bản, hội không chịu trách nhiệm đối với các trách nhiệm, mất mát, chi phí hay phí tổn phát sinh trong các trường hợp:

- Tàu cứu hộ hay là loại tàu khác sử dụng hay dự tính để sử dụng cho hoạt động cứu hộ, khi khiếu nại này phát sinh do hậu quả của hay trong quá trình cứu hộ hay cố gắng để cứu hộ;
- Tàu dàn khoan hay bất kỳ một loại tàu nào khác sử dụng để tiến hành hoạt động khoan thăm dò hay sản xuất liên quan đến khai thác hay sản xuất dầu khí, khi khiếu nại phát sinh trong quá trình hoạt động khoan hay sản xuất;
- Tàu sử dụng vào các hoạt động đặc biệt (bao gồm nhưng không giới hạn đối với công việc nạo vét, phá mìn, đóng cọc, kích thước giếng dầu, đặt đường ống cáp, xây dựng, lắp đặt hay bảo trì, lấy mẫu quặng, làm lắng bùn đất, ứng cứu tai nạn tràn dầu chuyên nghiệp hay thực tập ứng cứu tai nạn tràn dầu chuyên nghiệp nhưng loại trừ việc cứu hỏa), khi khiếu nại phát sinh trong quá trình hoạt động của tàu;
- Tàu được bảo hiểm sử dụng vứt bỏ rác thải hay tiến hành hỏa táng, khi các khiếu nại phát sinh trong quá trình hoạt động này;
- Tàu làm công tác ngầm hay tàu hoặc thiết bị ngầm, tàu tham gia tiến hành các hoạt động lặn có tính chất thương mại hay chuyên nghiệp, khi các khiếu nại liên quan đến các hoạt động của tàu;
- Tàu chở vật nặng nửa chìm nửa nổi hay tàu thiết kế nâng hàng nặng, khi khiếu nại liên quan đến tổn thất hay mất mát đối với việc di chuyển xác hàng hóa.

g. Loại trừ các rủi ro riêng

Điều này loại trừ bảo hiểm cho các khiếu nại phát sinh do việc sử dụng tàu được bảo hiểm cho mục đích trú ở, ăn uống hay giải trí bao gồm:

- Tàu sử dụng sử dụng như nơi ăn nghỉ, khi khiếu nại phát sinh đối với những người (không phải là thủy thủ của tàu) được thuê bởi người không phải là chủ tàu (hội viên) và người này đã không ký hợp đồng để cam kết bồi thường cho họ;
- Tàu neo đậu (không phải neo tạm thời) để mở cửa phục vụ dịch vụ khách sạn, nhà hàng, quán rượu hay các chương trình giải trí khác, khi các khiếu nại liên quan đến khách tham gia dịch vụ hay những người viếng thăm hay thủy thủ phục vụ trên tàu.

h. Đối với bảo hiểm trùng



Trừ khi ủy ban có quy định khác, hội sẽ không bảo hiểm cho bất kỳ mất mát, tổn thất, trách nhiệm, chi phí hay phí tổn liên quan đến tàu được bảo hiểm có thể hay lẽ ra có thể truy đòi được từ hợp đồng bảo hiểm khác và hội sẽ không chịu trách nhiệm cho bất kỳ mức khấu trừ hay miễn thường mà hội viên phải gánh chịu theo hợp đồng bảo hiểm khác đó.

i. Loại trừ hoạt động phi pháp, khai thác không phù hợp hay kinh suất

Hội không bảo hiểm cho các tàu vận chuyển hàng lậu, bị phong tỏa hay đang được khai thác trong một công việc kinh doanh phi pháp, hoặc nếu ủy ban xác định rằng việc vận chuyển, kinh doanh, hành trình hay bất kỳ hoạt động khác trên tàu hay liên quan đến tàu được bảo hiểm là không thận trọng, không an toàn, nguy hiểm hay không phù hợp.

### 3.3.4. Tình hình công tác bảo hiểm P& I tại Việt Nam

#### a. Hệ thống các văn bản Pháp luật của Việt Nam chi phối bảo hiểm P and I

Hầu hết các tàu biển Việt Nam đều tham gia bảo hiểm P and I tại các Hội bảo hiểm quốc tế (chủ yếu là Hội West of England) thông qua các công ty bảo hiểm trong nước, do vậy việc bảo hiểm dựa trên nền tảng các Quy tắc bảo hiểm P and I quốc tế và Bộ Luật Hàng Hải Việt Nam. Đối với tàu thuyền hoạt động trên sông, hồ, vùng nội thủy và lãnh hải Việt Nam cũng như đối với tàu thuyền đánh cá thì áp dụng theo Bộ Luật Hàng Hải Việt Nam và các Quy tắc Bảo hiểm tương ứng do Bộ Tài Chính ban hành.

#### 1) Bộ luật Hàng hải Việt Nam

Văn bản pháp luật cao nhất điều chỉnh các mối quan hệ về trách nhiệm dân sự chủ tàu ở Việt Nam là Bộ luật Hàng Hải Việt Nam được Quốc hội nước CHXHCN Việt Nam thông qua trong kỳ họp từ ngày 14/06/1990 đến ngày 30/06/1990 và được Chủ tịch nước công bố ngày 12/07/1990 (từ điều 194 đến điều 199).

Bộ luật này đã định nghĩa rõ trách nhiệm dân sự chủ tàu: *Chủ tàu có trách nhiệm bồi thường dân sự tổn thất phát sinh trong việc sử dụng tàu biển, nếu không chứng minh được rằng đã không có lỗi gây ra tổn thất đó.* Theo bộ luật này, chủ tàu được hạn chế trách nhiệm bồi thường các tổn thất liên quan đến:

- Bất cứ người nào có mặt ở trên tàu mà bị chết, bị thương hoặc tổn hại khác về sức khỏe con người, mọi sự mất mát, tổn thất về tài sản ở trên tàu.
- Bất cứ người nào ở bên ngoài con tàu bị chết, bị thương hoặc bị tổn hại khác về mặt sức khỏe con người, mọi tài sản hoặc quyền lợi khác ở bên ngoài con tàu bị mất mát hư hỏng hoặc bị xâm phạm do hành động, sự sơ suất, sai lầm của bất cứ ai đang ở trên tàu hoặc ngoài con tàu mà chủ tàu phải chịu trách nhiệm về hành động sơ suất, sai lầm của họ. Trong trường hợp tổn thất do những người ở bên ngoài con tàu gây ra mà chủ tàu phải chịu chỉ được hạn chế trách nhiệm bồi thường đối với các tổn thất phát sinh trong việc điều khiển quản lý tàu, bốc hàng, vận chuyển và dỡ hàng, nhận hành khách, vận chuyển trả hành khách.
- Mọi nghĩa vụ, trách nhiệm theo qui định của pháp luật về việc thanh thải xác tàu và các vật thể liên quan đến tàu khi trục vớt, di chuyển, phá hủy tàu bị đắm, bị mắc cạn, hoặc bị bỏ lại, nghĩa vụ hoặc trách nhiệm bồi thường thiệt hại thiết bị cảng, cầu bến, luồng lạch, vũng đậu tàu, ụ tàu, nghĩa vụ hoặc trách nhiệm bồi thường tổn thất ô

nhiễm môi trường do tàu gây ra mà không phải là tổn thất ô nhiễm môi trường do phóng xạ nguyên tử.

Chủ tàu không được hạn chế trách nhiệm bồi thường trong các trường hợp xảy ra tổn thất liên quan đến:

- Hành động cứu hộ hoặc chi phí để đóng góp tổn thất chung;
- Ô nhiễm môi trường do phóng xạ nguyên tử;
- Khiếu nại của thuyền trưởng, thuyền viên khác, người làm công cho chủ tàu hoặc của những người làm công khác ở bên ngoài con tàu có nhiệm vụ liên quan đến tàu, kể cả khiếu nại của người thừa kế, người đại diện và người mà họ thấy có trách nhiệm nuôi dưỡng, nếu qui định pháp luật về hợp đồng lao động giữa chủ tàu và những người này không cho phép chủ tàu được hạn chế trách nhiệm bồi thường đối với những khiếu nại của họ hoặc chỉ cho phép chủ tàu giới hạn trách nhiệm bồi thường với mức cao hơn so với mức giới hạn qui định;

Các tổn thất được giới hạn và không được giới hạn mức bồi thường trách nhiệm dân sự của chủ tàu qui định trong Bộ luật Hàng Hải Việt Nam hoàn toàn phù hợp với Công ước quốc tế về giới hạn trách nhiệm dân sự chủ tàu năm 1957. Những tổn thất không được giới hạn trách nhiệm bồi thường so với Công ước giới hạn trách nhiệm đối với khiếu nại hàng hải 1976 thì chưa thật đầy đủ.

2) Quyết định 254/TCQĐ-BH ngày 25/05/1990 do Bộ Tài chính ban hành về bảo hiểm trách nhiệm dân sự chủ tàu

Quyết định này được áp dụng cho tàu thuyền bao gồm các phương tiện tự hành hoặc không tự hành dùng để chuyên chở hàng, hành khách, nguyên nhiên vật liệu hoặc chuyên dùng để lái dặt hoạt động trên sông hồ, vùng nội thủy và lãnh hải Việt Nam. Qui tắc ban hành kèm theo quyết định này đã chi tiết hóa các vấn đề: Phạm vi bảo hiểm trách nhiệm dân sự chủ tàu, ký kết hợp đồng bảo hiểm, kỳ hạn bảo hiểm, giá trị bảo hiểm, nghĩa vụ và quyền hạn người được bảo hiểm, giám định và bồi thường tổn thất...

3) Quyết định của Bộ trưởng Bộ Tài chính số 179-TC/QĐ/BH ngày 8 tháng 7 năm 1986 về việc cho phép Công ty Bảo hiểm tiến hành bảo hiểm theo nguyên tắc tự nguyện

Quyết định này ban hành kèm theo Qui tắc bảo hiểm vật chất và trách nhiệm dân sự đối với tàu thuyền đánh cá. Tàu thuyền đánh cá nói trong Quy tắc này bao gồm các loại tàu thuyền khai thác, nghiên cứu, chế biến, vận tải thủy sản và tàu thuyền phục vụ trong ngành thủy sản như để dùng tiếp nhiên liệu, lương thực, thực phẩm.

b. Phạm vi bảo hiểm trách nhiệm dân sự chủ tàu

Phạm vi bảo hiểm trách nhiệm dân sự chủ tàu ở Việt Nam được qui định rõ theo Quy tắc ban hành kèm theo Quyết định 254/TCQĐ-BH ngày 25/05/1990 của Bộ Tài chính. Theo Qui tắc này, những tổn thất được bồi thường gồm:

- Những chi phí thực tế phát sinh từ tai nạn của tàu thuyền được bảo hiểm mà chủ tàu thuyền phải chịu trách nhiệm dân sự theo pháp luật cũng như theo quyết định của tòa án gồm:

+ Chi phí tẩy rửa ô nhiễm dầu, tiền phạt của chính quyền địa phương và các khiếu nại về hậu quả do ô nhiễm dầu gây ra;

+ Chi phí thấp sáng, đánh dấu, phá hủy, trục vớt, di chuyển xác tàu thuyền được bảo hiểm bị đắm theo yêu cầu của chính quyền địa phương;

+ Chi phí cần thiết và hợp lý trong việc ngăn ngừa và hạn chế tổn thất, trợ giúp cứu hộ;

+ Chi phí liên quan tới tố tụng, tranh chấp khiếu nại về trách nhiệm dân sự.

- Những khoản chi phí mà chủ tàu thuyền phải chịu trách nhiệm bồi thường theo luật định đối với tính mạng, sức khỏe, thương tật hoặc tổn thất về vật chất đối với thủy thủ, thuyền viên trên tàu được bảo hiểm;

- Phần trách nhiệm mà chủ tàu thuyền phải gánh chịu do tàu thuyền được bảo hiểm gây ra làm:

+ Thiệt hại cầu cảng, đê đập, kè công, bè mảng, giằng đáy, công trình trên bờ hoặc dưới nước, cố định hoặc di động;

+ Bị thương hoặc thiệt hại tính mạng, tài sản của người thứ ba (không phải thuyền viên trên tàu được bảo hiểm);

+ Mất mát, hư hỏng hàng hóa, tài sản chuyên chở trên tàu thuyền được bảo hiểm (loại trừ hư hỏng, mất mát do những hành vi ăn cắp, hoặc thiếu hụt tự nhiên).

- Trách nhiệm đâm va: bao gồm những chi phí phát sinh từ tai nạn đâm va giữa tàu được bảo hiểm với tàu khác, mà chủ tàu có trách nhiệm theo pháp luật phải bồi thường cho người khác về:

+ Thiệt hại hư hỏng tàu khác hay tài sản trên tàu khác;

+ Chậm trễ thời gian sử dụng tàu khác hay tài sản trên tàu khác;

+ Tổn thất chung, cứu hộ hay cứu hộ theo hợp đồng của tàu khác hay tài sản trên tàu khác;

+ Trục vớt, di chuyển hoặc phá hủy xác tàu khác;

+ Thuyền viên trên tàu ấy bị chết hoặc bị thương;

+ Tẩy rửa ô nhiễm cho tàu ấy gây ra.

Theo Quy tắc bảo hiểm thân tàu, trách nhiệm dân sự chủ tàu đối với tàu thuyền hoạt động trên sông hồ, vùng nội thủy và lãnh hải Việt Nam ban hành kèm theo Quyết định 254/TCQĐ-BH ngày 25/05/1990 của Bộ Tài chính thì các loại trừ bảo hiểm đối với bảo hiểm trách nhiệm dân sự chủ tàu hoàn toàn giống các loại trừ bảo hiểm trong bảo hiểm thân máy tàu.

### c. Ký kết hợp đồng bảo hiểm

Khi tham gia bảo hiểm, người được bảo hiểm phải gửi cho người bảo hiểm giấy tờ yêu cầu bảo hiểm theo mẫu 05 ngày trước ngày chủ tàu muốn hợp đồng bảo hiểm bắt đầu có hiệu lực. Đối với những tàu tham gia bảo hiểm lần đầu tiên thì kèm theo yêu cầu bảo hiểm phải có các tài liệu sau:

- Giấy chứng nhận quốc tịch;

- Giấy chứng nhận khả năng đi biển và giấy chứng nhận cấp tàu của đăng kiểm;

- Biên bản kiểm tra tàu khi giao, nhận tàu hoặc biên bản kiểm tra từng phần của đăng kiểm;

- Báo cáo tình hình tổn thất của tàu xảy ra trước khi yêu cầu bảo hiểm và đơn bảo hiểm cũ (nếu có).

Hợp đồng bảo hiểm coi như được ký kết khi người bảo hiểm cấp giấy chứng nhận bảo hiểm. Nếu sau khi ký kết hợp đồng bảo hiểm mà có sự thay đổi về tàu phải

thông báo ngay cho người bảo hiểm biết. Nếu xét thấy sự thay đổi đó làm tăng thêm rủi ro và trách nhiệm của người bảo hiểm, người bảo hiểm có thể thu thêm phí bảo hiểm. Nếu người được bảo hiểm khai báo không đầy đủ những thay đổi của tàu thuyền, công ty bảo hiểm sẽ không chịu trách nhiệm bồi thường tổn thất do những sai trái hoặc thay đổi đó gây ra.

d. Những qui định khác trong bảo hiểm P and I tại Việt Nam.

Bản qui tắc ban hành kèm theo quyết định 254/TCQĐ-BH ngày 25/05/1990 của Bộ Tài chính về bảo hiểm trách nhiệm dân sự chủ tàu đã đề cập một cách tương đối chi tiết các vấn đề liên quan tới nghiệp vụ bảo hiểm này, nhằm đưa ra những chuẩn mực để người bảo hiểm và người được bảo hiểm tuân theo trong quá trình bảo hiểm cho một đối tượng (con tàu) nào đó. Tuy nhiên, những qui định này chỉ áp dụng cho tàu hoạt động ở lãnh hải và nội thủy Việt Nam... Theo bản Qui tắc này, các qui định khác trong bảo hiểm P and I tương tự như trong bảo hiểm thân máy tàu, bao gồm những nội dung chủ yếu sau đây:

- Loại trừ bảo hiểm;
- Kỳ hạn bảo hiểm;
- Giá trị bảo hiểm và giới hạn trách nhiệm;
- Nghĩa vụ và quyền hạn của người được bảo hiểm;
- Giám định và bồi thường tổn thất;
- Bồi thường và chuyển quyền đòi bồi thường với người thứ ba;
- Thời hạn khiếu nại và xử lý tranh chấp.

e. Giải quyết sự cố và bồi thường tổn thất bảo hiểm P and I ở Việt Nam.

1) Giải quyết sự cố

Sau khi nhận được thông tin về tổn thất từ chủ tàu và kiểm tra một số yếu tố như kiểm tra xem chủ tàu có tham gia bảo hiểm về rủi ro đó hay không, thời gian bảo hiểm, nộp phí bảo hiểm v.v..., người bảo hiểm sẽ tiến hành các bước sau:

- Tiến hành giám định tổn thất: Nếu tổn thất xảy ra ở trong nước, người bảo hiểm cử giám định viên để xác định nguyên nhân, mức độ tổn thất. Nếu tổn thất xảy ra ở nước ngoài thì thông báo cho hội bảo hiểm để thu xếp giám định kịp thời,
- Xử lý sự cố:

- + Phối hợp với chủ tàu để yêu cầu thuyền trưởng tiến hành các công việc: Thiết lập các văn bản pháp lý ban đầu liên quan đến sự cố như kháng nghị hàng hải, báo cáo sự cố của thuyền trưởng, trích sao đầy đủ chi tiết các nhật ký boong, máy...

- + Thường xuyên theo dõi tình hình diễn biến sự cố, cũng như ý kiến của các bên liên quan. Tập hợp các bằng chứng và chứng từ liên quan đến sự cố để chứng minh tàu đã áp dụng các biện pháp thích hợp cho chuyến hành trình và xử lý sự cố;

- + Người được bảo hiểm phải gửi cho người bảo hiểm các chứng từ và bằng chứng pháp lý trên;

- + Người bảo hiểm thu thập các văn bản pháp lý liên quan đến tình trạng kỹ thuật của tàu như các giấy chứng nhận, các biên bản kiểm tra kỹ thuật của đăng kiểm.

2) Giải quyết bồi thường tổn thất

Người bảo hiểm khi xem xét giải quyết bồi thường chỉ dựa trên cơ sở trách nhiệm thực hiện phát sinh của chủ tàu đối với tổn thất do lỗi của chủ tàu gây ra.

Trách nhiệm là trách nhiệm theo luật định hoặc phát sinh theo hợp đồng giữa chủ tàu và người thứ ba.

Tùy theo từng dạng tổn thất mà cơ sở xác định trách nhiệm của chủ tàu có sự khác nhau:

- **Tổn thất đối với hàng hóa:** Cơ sở để xác định trách nhiệm dựa vào các chứng từ văn bản như hợp đồng vận chuyển, các báo cáo, kháng nghị hàng hải, vận tải đơn gốc, biên bản giám định tổn thất, biên bản giao nhận hàng được lập, ký giữa tàu và cơ quan liên quan (cảng, người nhập hàng), sơ đồ xếp hàng, các giấy tờ có liên quan để làm bằng chứng là tàu đã mắc cán, các văn bản kháng cáo của tàu đối với trách nhiệm của bên thứ ba liên quan đến tổn thất;

- **Tổn thất gây ô nhiễm dầu:** Biên bản giám định xác định nguyên nhân và mức độ thiệt hại do hậu quả của ô nhiễm, quyết định của cơ quan có thẩm quyền (chính quyền cảng, địa phương) về tiền phạt gây ô nhiễm và yêu cầu các biện pháp xử lý hiệu quả, báo cáo sự cố của thuyền trưởng, máy trưởng, các tài liệu và chứng từ liên quan;

- **Tổn thất về đâm va cầu cảng, các công trình nổi, vật nổi...:** Để xác định trách nhiệm của tàu, người bảo hiểm dựa vào các văn bản kháng nghị hàng hải, báo cáo của thuyền trưởng, biên bản giám định sự cố, trích sao nhật ký boong máy, kháng nghị của bên có tổn thất đối với tàu, các văn bản của cơ quan có thẩm quyền qui định trách nhiệm cho tàu hoặc luật của nước mà tàu gây ra sự cố, các qui định về trách nhiệm của các ngành liên quan đối với hoạt động của tàu;

- **Rủi ro về di chuyển xác tàu:** Các bằng chứng chứng minh việc từ bỏ tàu của chủ tàu (chi phí cứu hộ vượt quá giá trị tàu cứu được, tuyên bố từ bỏ của chủ tàu), quyết định di chuyển xác tàu của chính quyền có thẩm quyền, các báo cáo của thuyền trưởng, máy trưởng;

- **Đối với thương tật, ốm đau...:** Kháng nghị hàng hải hoặc báo cáo của thuyền trưởng, biên bản khám nghiệm, kiểm tra của chính quyền cảng, cơ quan an toàn lao động nơi xảy ra tai nạn, hợp đồng thuê thuyền viên.

### 3) Xác định trách nhiệm của người bảo hiểm

Do khả năng tài chính của các công ty bảo hiểm Việt Nam còn yếu nên đối với các tàu bảo hiểm bằng ngoại tệ (chạy tuyến nước ngoài) đều được tái bảo hiểm các hội bảo hiểm P and I ở nước ngoài đặc biệt là tại nước Anh với mức khấu trừ lớn hơn mức khấu trừ ghi trong đơn bảo hiểm. Do vậy mỗi khi tiếp nhận hồ sơ khiếu nại với số tiền khiếu nại cao hơn mức khấu trừ trong tái bảo hiểm sẽ làm hồ sơ tại hội.

Sau khi tiếp nhận hồ sơ khiếu nại, người bảo hiểm sẽ tiến hành tranh chấp, thương lượng với người khiếu nại nhằm làm giảm nhẹ hay giải thoát trách nhiệm. Đối với vụ tổn thất xảy ra ở nước ngoài mà hội bảo hiểm P and I nước ngoài trực tiếp giải quyết với người khiếu nại thì công ty bảo hiểm phối hợp với chủ tàu để có ý kiến xác đáng về việc chấp nhận, từ chối hoặc giảm nhẹ trách nhiệm của chủ tàu. Chủ tàu phải cung cấp các bằng chứng liên quan để giúp hội tranh chấp với người khiếu nại.

Việc xác định trách nhiệm bảo hiểm dựa trên các văn bản sau:

- **Qui tắc bảo hiểm tàu chạy nội địa do Bộ Tài chính ban hành (đối với tàu chạy trong nước, bảo hiểm bằng tiền Việt Nam);**

- Quy tắc của hội bảo hiểm nước ngoài áp dụng với các tàu chạy nước ngoài bảo hiểm bằng ngoại tệ;
- Giấy sửa đổi bổ sung về điều kiện bảo hiểm;
- Hợp đồng bảo hiểm trách nhiệm dân sự chủ tàu đã ký kết giữa người bảo hiểm và chủ tàu;
- Đơn bảo hiểm đã cấp cho tàu, xác định thời hạn bảo hiểm, điều kiện áp dụng loại trừ (nếu có), điều kiện bảo hiểm qui tắc bảo hiểm;
- Bộ luật Hàng hải Việt Nam.

### 3.4. Thủ tục bảo hiểm

#### 3.4.1. Thủ tục yêu cầu bảo hiểm và cấp giấy chứng nhận bảo hiểm

Do điều kiện thực tế của các chủ tàu Việt Nam có quy mô nhỏ, lẻ. Mặt khác, đa số các chủ tàu có hiểu biết rất hạn chế về nghiệp vụ bảo hiểm P&I. Vì vậy họ không trực tiếp tham gia làm hội viên của các hội bảo hiểm P&I mà đều mua bảo hiểm P&I của các công ty bảo hiểm, sau đó các công ty như Bảo Việt, Bảo Minh đại diện cho tất cả các chủ tàu ở Việt Nam tham gia làm một hội viên của hội bảo trợ và bồi thường, tương hỗ các chủ tàu miền tây nước Anh.

Do điều kiện thực tế như trên nên bảo hiểm P&I ở Việt Nam có những nét giống và khác nhau về thủ tục bảo hiểm so với bảo hiểm thân tàu: Cơ bản cũng giống như bảo hiểm thân tàu như trước khi mua bảo hiểm thì chủ tàu phải ký hợp đồng nguyên tắc với công ty bảo hiểm, sau đó khi muốn mua bảo hiểm cho từng con tàu cụ thể thì chủ tàu cũng phải làm các mẫu tương tự như là gửi giấy yêu cầu bảo hiểm, các giấy tờ đăng kiểm, các bằng cấp.v.v...

#### 3.4.2. Điều kiện, thời hạn, hiệu lực của bảo hiểm P&I

Theo điều kiện của bảo hiểm WOE có các nhóm điều kiện sau: Class I (rủi ro P&I); Class II (cước phí, thưởng phạt, biện hộ); Class III (đình công của sỹ quan, thủy thủ đoàn); Class IV (đình công của công nhân cảng). Hiện nay các chủ tàu Việt Nam thường mua bảo hiểm P&I theo nhóm I.

Về thời hạn bảo hiểm: Mốc thời gian được tính từ 12 h 00 ngày 20 tháng 02 đến 12 h 00 ngày 20 tháng 02 năm kế tiếp (tính theo giờ GMT). Nếu mua bảo hiểm trong năm thì cũng chỉ tính đến 12 h 00 ngày 20 tháng 02 năm tiếp theo.

Nếu sau khi thông báo kết thúc hợp đồng bảo hiểm đã phát đi, hội và thành viên thỏa thuận được các điều kiện mới trước 12h trưa ngày 20-02, thì thông báo kết thúc bảo hiểm được hủy bỏ và tàu tiếp tục được bảo hiểm cho năm tài chính mới theo các điều khoản mới. Trừ khi được chấp nhận của hội hay hợp đồng kết thúc theo luật định, thành viên không được rút hợp đồng bảo hiểm vào bất cứ thời điểm nào.

#### 3.4.3. Sự thay đổi điều kiện bảo hiểm, phạm vi hành trình

Nếu không có thông báo thay đổi gì, các điều kiện bảo hiểm của năm tài chính tiếp theo được giữ nguyên như năm tài chính hiện hành. Tuy nhiên, điều kiện bảo hiểm có thể được sửa đổi bất cứ lúc nào và có hiệu lực đầu năm tiếp theo.

Khi muốn thay đổi các điều kiện cho năm tài chính tiếp theo, hội phải thông báo cho hội viên biết trước 12 giờ trưa (GMT) ngày 20-02, hợp đồng sẽ được tiếp tục theo các điều khoản được thỏa thuận lại, nếu không bảo hiểm sẽ kết thúc vào cuối năm tài chính hiện hành.

## Chương IV. BẢO HIỂM HÀNG HÓA VẬN CHUYỂN BẰNG ĐƯỜNG BIỂN

### 4.1. Khái quát về bảo hiểm hàng hóa vận chuyển bằng đường biển

#### 4.1.1. Đối tượng bảo hiểm và quyền lợi bảo hiểm

##### a. Đối tượng bảo hiểm

Khi hàng hoá được vận chuyển trong phiêu trình hàng hải đã mua bảo hiểm gặp rủi ro về thiên tai hay tai nạn bất ngờ nào đó dẫn đến một thiệt hại, thiệt hại đó trong luật bảo hiểm gọi là tổn thất của đối tượng bảo hiểm. Như vậy, đối tượng của bảo hiểm hàng hoá vận chuyển bằng đường biển, chính là hàng hoá. Ở đây cần phân biệt rõ giữa khái niệm hàng hoá nói chung và hàng hoá thuộc đối tượng bảo hiểm của bảo hiểm hàng hoá vận chuyển bằng đường biển nói riêng. Vì, không phải bất cứ hàng hoá nào cũng thuộc phạm vi đối tượng bảo hiểm đang được nghiên cứu.

Hàng hoá theo kinh tế chính trị Mác - Lê nin là một vật thể thoả mãn một nhu cầu nào đó của con người, có thể trao đổi được. Nói cách khác hàng hoá vừa phải có giá trị sử dụng vừa phải có giá trị trao đổi hay còn gọi là giá trị.

Loại hàng hoá thuộc phạm vi đối tượng của nghiệp vụ bảo hiểm đang nghiên cứu cũng có đủ hai thuộc tính cơ bản nói trên, nhưng nó không bao gồm tất cả các loại hàng hoá nói chung. Để phân biệt sự khác nhau giữa hàng hoá là đối tượng của bảo hiểm hàng hoá vận chuyển đường biển và các loại hàng hoá khác, người ta căn cứ vào hợp đồng mua bán ngoại thương của các tổ chức kinh doanh xuất, nhập khẩu. Hàng hoá trong các hợp đồng mua bán ngoại thương thuộc đối tượng của bảo hiểm hàng hoá vận chuyển bằng đường biển. Còn hàng hoá là tài sản của cá nhân, được mang theo cùng cá nhân, nhằm phục vụ nhu cầu sinh hoạt cần thiết cho cá nhân chứ không có mục đích thương mại thì được gọi là hành lý vì nó không thuộc phạm vi của đối tượng bảo hiểm hàng hoá vận chuyển bằng đường biển. Như vậy, chỉ có những hàng hoá trong hợp đồng mua bán ngoại thương, là đối tượng của hợp đồng vận chuyển bằng đường biển hay thường được gọi là hàng hoá xuất, nhập khẩu là đối tượng chủ yếu của bảo hiểm hàng hoá vận chuyển bằng đường biển.

Khi nghiên cứu hàng hoá là đối tượng của bảo hiểm hàng hoá vận chuyển bằng đường biển, người ta đặc biệt quan tâm đến tính chất, đặc điểm của từng loại hàng hoá như: Hàng thông thường, hàng nguy hiểm, hàng mau hỏng, hàng dễ vỡ ...

Những đặc điểm này có ảnh hưởng trực tiếp đến việc lựa chọn điều kiện bảo hiểm, cũng như trong việc xác định nguyên nhân tổn thất, hư hỏng. Những loại hàng hoá có tỷ lệ tổn thất cao phải đóng phí bảo hiểm cao hơn những loại hàng hoá khác. mặc dù cùng chung điều kiện bảo hiểm và cùng phiêu trình hàng hải. Trong thực tiễn thương mại hàng hải quốc tế, người bảo hiểm đã thống kê ra một loạt những hàng hoá có tỷ lệ tổn thất cao như: Xi măng đóng bao giấy dễ bị rách vỡ, than đá dễ tự bốc cháy, thủy tinh, sứ dễ vỡ ... Vì tính chất và đặc điểm của mỗi loại hàng hoá có ảnh hưởng rất lớn tới sự an toàn trong hành trình, do vậy, khi ký kết hợp đồng bảo hiểm, người bảo hiểm thường yêu cầu chủ hàng phải khai báo đầy đủ chi tiết về đối tượng



bảo hiểm như: Tên hàng hoá, ký hiệu, mã hiệu, trọng lượng, bao bì đóng gói ... Việc khai báo đầy đủ, chi tiết về đối tượng bảo hiểm giúp cho công ty bảo hiểm có thể dự trù trước một số sự cố bảo hiểm có thể xảy ra, trên cơ sở đó hướng dẫn người mua bảo hiểm lựa chọn điều kiện bảo hiểm cho thích hợp, tránh hậu quả khi có tổn thất lại không được bồi thường vì không thuộc rủi ro được bảo hiểm.

Về đối tượng bảo hiểm, luật bảo hiểm hàng hải của Anh (MIA - 1906) quy định rằng: Đối tượng bảo hiểm phải được mô tả trong đơn bảo hiểm hoặc giấy chứng nhận bảo hiểm một cách rõ ràng và hợp lý.

Tuy nhiên, trong thực tế quy định chỉ có thể áp dụng được đối với những loại hàng bách hoá, hàng rời, còn với hàng chở container hay ghép kiện (Pallet), thì việc miêu tả tỉ mỉ là không thể làm được. Còn việc xác định trọng lượng và giá trị của hàng hoá, đối tượng bảo hiểm trong bất kỳ trường hợp nào cũng cần phải làm rõ trong hợp đồng bảo hiểm.

#### b. Quyền lợi bảo hiểm

Một trong ba nguyên tắc của bảo hiểm là nguyên tắc quyền lợi bảo hiểm. Để tồn tại mỗi quan hệ về bảo hiểm giữa người bảo hiểm và người được bảo hiểm để bảo hiểm cho đối tượng bảo hiểm, thông qua hợp đồng bảo hiểm thì phải có 3 nguyên tắc: quyền lợi bảo hiểm, bồi thường và tuyệt đối trung thực.

Quyền lợi bảo hiểm và đối tượng bảo hiểm là hai vấn đề có mối quan hệ nội tại không thể tách rời. Đối tượng bảo hiểm thể hiện sự tồn tại của giá trị hàng hoá, còn quyền lợi bảo hiểm phản ánh khả năng mà chủ thể được hưởng giá trị hàng hoá và những quyền lợi phát sinh từ giá trị của hàng hoá đó. Luật bảo hiểm hàng hải 1906 của Anh (Điều 5) định nghĩa quyền lợi bảo hiểm như sau: "Theo quy định của đạo luật này, mọi người có liên quan đến một phiêu trình hàng hải đều có một quyền lợi bảo hiểm. Đặc biệt người có liên quan đến một hành trình đường biển khi họ có bất kỳ mối liên hệ nào hợp pháp hay công bằng đối với cuộc hành trình, hoặc đối với bất kỳ tài sản được bảo hiểm nào chịu rủi ro trong cuộc hành trình đó, kết quả là người ấy có thể có lợi nếu tài sản bảo hiểm được an toàn, hoặc có thể bị thiệt hại do tài sản bảo hiểm bị tổn thất hay bị lưu giữ, hoặc có thể chịu trách nhiệm về tổn thất đó".

Quyền lợi này là đối tượng của bảo hiểm. Mặc dù có nhiều loại quyền lợi bảo hiểm khác nhau, trong hầu hết các trường hợp, bản thân hàng hoá là đối tượng bảo hiểm và như vậy người được bảo hiểm có quyền lợi bảo hiểm, vì họ phải chịu thua thiệt khi hàng hoá bị tổn thất. Đối với hợp đồng mua bán ngoại thương thì thời điểm chuyển giao quyền sở hữu và rủi ro từ người bán sang người mua cũng là thời điểm chuyển giao quyền lợi bảo hiểm. Chẳng hạn, theo hợp đồng CIF (Cost, Insurance and Freight) thì thời điểm chuyển giao quyền sở hữu và rủi ro gây mất mát hoặc thiệt hại cho hàng hoá từ người bán sang người mua cho tới khi hàng hoá được chuyển qua lan can tàu tại cảng xếp hàng.

Khi xem xét quan hệ giữa đối tượng bảo hiểm và quyền lợi bảo hiểm ta thấy rằng cứ mỗi khi có thiệt hại về đối tượng bảo hiểm, thì quyền lợi bảo hiểm theo đó phát sinh trách nhiệm bồi thường. Nhưng muốn được bồi thường, người được bảo hiểm phải có quyền lợi bảo hiểm nằm trong đối tượng bảo hiểm trong thời gian xảy ra tổn thất. tuy nhiên, theo hợp đồng bảo hiểm hàng hoá vận chuyển bằng đường biển thì không nhất thiết phải có quyền lợi bảo hiểm tại thời điểm kí kết hợp đồng bảo

hiểm, song phải có sự hợp lý về mặt tiếp nhận quyền lợi bảo hiểm. Đạo luật MIA 1906 của Anh (Điều 6) quy định: "Người được bảo hiểm đương nhiên có liên quan đến đối tượng bảo hiểm khi gặp tổn thất, mặc dù không nhất thiết phải có liên quan từ khi bắt đầu bảo hiểm".

Trong bảo hiểm hàng hoá vận chuyển bằng đường biển thì quyền lợi bảo hiểm của chủ hàng, ngoài giá trị của đối tượng bảo hiểm còn có các quyền lợi khác được bảo hiểm đó là:

- Phần lãi dự tính: Là lợi nhuận dự kiến mà chủ hàng có thể thu được từ việc bán hàng tại cảng đến nếu như hàng hoá còn nguyên vẹn, không bị tổn thất. Vì vậy, người được bảo hiểm có quyền lợi bảo hiểm với phần lãi dự tính đó. Luật bảo hiểm của các nước cũng như Việt Nam quy định lãi ước tính được bảo hiểm là 10% theo giá CIF. Sở dĩ như vậy là vì nếu hàng hoá bảo hiểm bị tổn thất thì làm mất đi khả năng kiếm lời của người được bảo hiểm từ hàng hoá đó.

- Giá trị tăng thêm: Nếu giá trị hàng hoá tổn thất toàn bộ trên thị trường tăng đáng kể trong khi vận chuyển mà hàng hoá lại tổn thất thì chủ hàng có thể bị thất thu về khoản tăng thêm của giá hàng. Để tránh điều này, phần giá trị tăng thêm có thể được bảo hiểm riêng rẽ mà không nằm trong bảo hiểm gốc.

- Thuế nhập khẩu: Nếu hàng hoá bị tổn thất toàn bộ trên đường vận chuyển thì người nhập khẩu được miễn thuế, nhưng nếu hàng hoá bị tổn thất bộ phận thì người nhập khẩu sẽ không được miễn thuế theo tỷ lệ hư hỏng hàng hoá. Do vậy, thuế nhập khẩu cũng là một quyền lợi được bảo hiểm và người nhập khẩu có quyền lợi đó cần được bảo hiểm.

Như vậy, quyền lợi bảo hiểm không chỉ là quyền sở hữu của người được bảo hiểm đối với đối tượng bảo hiểm, mà cùng với đối tượng bảo hiểm người được bảo hiểm còn phát sinh nhiều quyền lợi khác cần được bảo hiểm. Khi đã có quyền lợi bảo hiểm, thì người được bảo hiểm có quyền đòi người bảo hiểm bồi thường trong trường hợp hàng hoá bị tổn thất nằm trong phạm vi của điều kiện được bảo hiểm.

#### 4.1.2. Giá trị bảo hiểm, số tiền bảo hiểm và phí bảo hiểm

##### a. Giá trị bảo hiểm

Trong công tác bảo hiểm hàng hoá vận chuyển bằng đường biển, người bảo hiểm đặc biệt quan tâm đến giá trị hàng hoá được bảo hiểm. Bởi vì nó là nhân tố ảnh hưởng trực tiếp đến hoạt động kinh doanh của người bảo hiểm. Một khi người bảo hiểm không xác định đúng được giá trị của hàng hoá được bảo hiểm thì sẽ gặp rất nhiều khó khăn trong việc tính phí bảo hiểm, đánh giá mức độ tổn thất cũng như việc xác định số tiền bồi thường cho người được bảo hiểm. Vì vậy, công việc đầu tiên mà người bảo hiểm phải biết khi ký kết hợp đồng bảo hiểm là phải xác định được đúng giá trị bảo hiểm. Tuy nhiên, trong thực tế không phải bất cứ lúc nào người bảo hiểm cũng xác định được vấn đề đó một cách dễ dàng, người bảo hiểm và người được bảo hiểm thoả thuận với nhau về giá trị hàng hoá một cách tương đối, đó là những trường hợp đối tượng là những hàng hoá đặc biệt không xác định được một cách chính xác. Còn thông thường, người bảo hiểm căn cứ vào lời khai của người được bảo hiểm hoặc hoá đơn gốc của hàng hoá. Luật MIA, 1906 (Điều 16, khoản 3) quy định: Giá trị bảo hiểm của hàng hoá là giá tài sản bảo hiểm lúc ban đầu (giá gốc) cộng với những

chi phí về việc xếp hàng, vận chuyển và chi phí bảo hiểm đối với toàn bộ tài sản. Còn ở Việt Nam, thì giá trị bảo hiểm của hàng hoá phải căn cứ vào lời khai của người được bảo hiểm và được người bảo hiểm chấp nhận. Nếu người được bảo hiểm không khai báo được giá trị của hàng hoá thì lấy giá trị tiền hàng ghi trên hoá đơn bán hàng (hoặc giá hàng thực tế tại nơi gửi hàng, nếu không có hoá đơn) cộng chi phí vận chuyển và phí bảo hiểm làm thành giá trị bảo hiểm. Quy định này cũng phù hợp với luật lệ bảo hiểm của các nước trên thế giới.

Trong thực tế buôn bán thương mại, người ta phải quan tâm đến lợi nhuận thu được từ việc buôn bán, trao đổi hàng hoá, vì vậy, người được bảo hiểm bao giờ cũng dự kiến mức lãi suất của hàng hoá đó, hay chính là lãi dự tính. Phần lãi dự tính này người được bảo hiểm thường thoả thuận với người bảo hiểm để cộng gộp vào thành giá trị bảo hiểm.

Việc cho phép người được bảo hiểm thoả thuận giá trị bảo hiểm không chỉ giới hạn ở giá trị hàng hoá, phí vận chuyển, phí bảo hiểm mà còn cả phần lãi ước tính nữa đã đảm bảo quyền lợi chính đáng của chủ hàng được bảo hiểm khi có tổn thất xảy ra cũng như đã phản ánh được bản chất của bảo hiểm là: Bù đắp những thiệt hại làm cho hàng hoá trở về trạng thái ban đầu của nó, giúp người được bảo hiểm khôi phục lại các quyền lợi kinh doanh đã bị thiệt hại.

#### b. Số tiền bảo hiểm

Khi ký kết hợp đồng bảo hiểm cho hàng hoá, người được bảo hiểm có thể yêu cầu bảo hiểm toàn bộ giá trị của lô hàng, hoặc chỉ yêu cầu bảo hiểm một phần giá trị của lô hàng. Số tiền mà người được bảo hiểm yêu cầu bảo hiểm và ghi vào hợp đồng gọi là số tiền bảo hiểm. Như vậy, số tiền bảo hiểm có thể là toàn bộ hay một phần giá trị bảo hiểm do người được bảo hiểm yêu cầu và được bảo hiểm. Khi khai báo số tiền bảo hiểm phải căn cứ vào giá trị bảo hiểm, số tiền bảo hiểm chỉ có thể cùng lắm là bằng giá trị bảo hiểm. Theo quy tắc chung Bảo Việt quy định (Điều 15) nếu số tiền bảo hiểm thấp hơn giá trị bảo hiểm thì khi có tổn thất người bảo hiểm chỉ chịu trách nhiệm bồi thường theo tỷ lệ giữa số tiền bảo hiểm và giá trị bảo hiểm. Còn khi số tiền bảo hiểm cao hơn giá trị bảo hiểm thì phần vượt quá sẽ không được tính

Sở dĩ như vậy là vì đối với người bảo hiểm thì số tiền bảo hiểm thể hiện giới hạn trách nhiệm của người bảo hiểm khi hàng hoá bị rủi ro, thêm nữa số tiền bảo hiểm là cơ sở cho việc tính chi phí bảo hiểm.

Trong thực tiễn bảo hiểm, đôi khi có thể gặp trường hợp một số đối tượng bảo hiểm được bảo hiểm với nhiều bảo hiểm cùng lúc, và tổng số tiền bảo hiểm cộng lại có thể vượt quá giá trị thực tế của đối tượng bảo hiểm. Trường hợp này gọi là "Bảo hiểm trùng" (Double insurance) và tất cả những người bảo hiểm chỉ chịu trách nhiệm trong phạm vi giá trị bảo hiểm và mỗi người chịu trách nhiệm trong tỷ lệ với số tiền bảo hiểm theo hợp đồng bảo hiểm mà họ ký kết.

Tuy nhiên, ở nước tư bản thì "Bảo hiểm trùng" có thể được sử dụng với mục đích làm giàu cho các nhà tư bản, vì vậy luật của họ rất quan tâm đến vấn đề này. Ở Mỹ, người ta áp dụng nguyên tắc sau khi có bảo hiểm trùng: Người ký kết hợp đồng đầu tiên phải chịu trách nhiệm, người bảo hiểm sau này chỉ phải chịu trách nhiệm trong trường hợp số tiền bảo hiểm theo hợp đồng thứ nhất nhỏ hơn giá trị bảo hiểm và trách

nhiệm của người sau chỉ bó hẹp trong phạm vi chênh lệch giữa số tiền bồi thường của người thứ nhất đã trả và giá trị bảo hiểm.

Như vậy, trong mọi trường hợp cho dù số tiền bảo hiểm có cao hơn giá trị bảo hiểm thì mức bồi thường tối đa cho người được bảo hiểm cũng không vượt quá giá trị bảo hiểm, trừ trường hợp bị tổn thất toàn bộ cộng với những chi phí khác như chi phí cứu hộ, chi phí giám định, chi phí đóng góp tổn thất chung ... thì số tiền bồi thường có thể cao hơn giá trị bảo hiểm.

### c. Phí bảo hiểm

Phí bảo hiểm là một khoản tiền mà người mua bảo hiểm phải trả cho người bảo hiểm, theo một mức độ quy định hợp lý của người bảo hiểm để được bồi thường khi có tổn thất xảy ra.

Phí bảo hiểm, được tính dựa trên cơ sở tỉ lệ phí bảo hiểm. Tỷ lệ phí bảo hiểm là một tỉ lệ % của giá trị bảo hiểm do người bảo hiểm đề ra trên cơ sở dự tính rủi ro tổn thất xảy ra, hoặc trên cơ sở thống kê tình hình tổn thất hàng năm. Phí bảo hiểm cao hay thấp phụ thuộc vào nhiều yếu tố như: Điều kiện bảo hiểm, tính chất, đặc điểm bao bì của hàng hoá, phương tiện chuyên chở (tàu mới hay cũ, chuyên dụng hay không chuyên dụng ...). Khả năng xếp dỡ, chuyển tải (nếu có) của các cảng có liên quan, thời gian và tuyến đường hành trình.

Điều kiện bảo hiểm là một yếu tố quan trọng để xác định mức phí bảo hiểm cao hay thấp. Chẳng hạn, đối với các điều kiện bảo hiểm lựa chọn do hiệp hội bảo hiểm London soạn thảo 1963 như: "loại trừ tổn thất riêng"(FPA) và "có bảo hiểm tổn thất riêng"(W.A) thì mức phí bảo hiểm thấp hơn so với điều kiện bảo hiểm "mọi rủi ro"(A.R). Trong đó mức phí bảo hiểm của điều kiện FPA là thấp nhất. Ngoài ra còn phải kể đến khi người được bảo hiểm có yêu cầu bảo hiểm thêm cho một số rủi ro phụ hay không. Đặc biệt, nếu có bảo hiểm rủi ro chiến tranh, đình công thì phí bảo hiểm có thể nâng lên rất cao. Tuy nhiên, trong cùng một điều kiện thì đối với các mặt hàng khác nhau phí bảo hiểm cũng có thể khác nhau.

Tính chất, đặc điểm, bao bì và cách đóng gói của hàng hoá cũng ảnh hưởng đến việc tính phí bảo hiểm. Có những mặt hàng rất dễ bị tổn thất khi vận chuyển và khi bị tổn thất thì mức độ hư hại dễ tăng lên nhanh chóng. Ngược lại, có những loại hàng hoá có khả năng chịu được sự chấn động, chịu được sự thay đổi của thời tiết. Ngoài ra, cũng phải xem xét đến bao bì hàng hoá, bởi vì mức độ hư hại phụ thuộc rất nhiều vào cấu tạo và vật liệu làm bao bì đối với mặt hàng được bảo hiểm.

Tàu và các phương tiện vận chuyển khác, đặc biệt là tuổi tàu, ngoài ra còn phải kể đến các mặt như quy định của tàu, chủ tàu, trọng tải của tàu ... Tất cả những điều kiện đó đều có liên quan đến vận chuyển hàng hoá an toàn.

Khả năng của các cảng giao nhận hàng như: Phương tiện xếp dỡ, điều kiện kho bãi, điều kiện thời tiết của cảng, mức nước của cảng, điều kiện cập bến. Ngoài ra, còn phải kể đến thái độ chính trị của địa phương các cảng bốc dỡ.

Thời gian và hành trình bảo hiểm: Điều này phụ thuộc chủ yếu vào nơi tàu đi qua trong thời gian nào trong năm, trên biển có mùa giông bão, sóng to, mùa băng giá, thủy triều mạnh, yếu, sương mù ... Trong thực tế đã có hãng bảo hiểm tăng phí bảo hiểm hoặc có riêng những điều kiện bảo hiểm bổ sung áp dụng cho một số loại hàng chuyên chở và thời gian có thời tiết khắc nghiệt trên một vùng biển.

Tóm lại, khi ký kết hợp đồng bảo hiểm chẳng những người bảo hiểm phải suy tính kỹ lưỡng đến các yếu tố ảnh hưởng như trên để xây dựng phí bảo hiểm hợp lý mà người được bảo hiểm cũng phải trù tính các tình huống có thể xảy ra đối với hàng hoá để chọn mua bảo hiểm theo điều kiện nào có lợi nhất và hợp lý nhất, tránh tình trạng có tổn thất mà không được bồi thường do rủi ro không được bảo hiểm hoặc phải trả phí bảo hiểm quá cao.

#### 4.1.3. Thời gian và hành trình bảo hiểm

##### a. Thời gian bảo hiểm có hiệu lực

Thời gian bảo hiểm là khoảng thời gian từ khi bắt đầu đến khi kết thúc hành trình được bảo hiểm đã ghi trong hợp đồng bảo hiểm. Nói như vậy, thời gian bảo hiểm dường như trùng với hành trình bảo hiểm, song thực tế nội dung của chúng là không giống nhau, mặc dù thời điểm xuất phát của hành trình và thời điểm kết thúc bảo hiểm cũng là điểm cuối cùng của hành trình. Chúng khác nhau ở chỗ: Thời gian bảo hiểm chỉ quy định thời điểm bắt đầu và kết thúc chứ không quy định cho một thời hạn của một hành trình, còn hành trình bảo hiểm ngoài việc quy định cảng đi, cảng đến, tuyến đường, sự chệch hướng còn bao hàm cả tập quán thông thường về thời hạn của một chuyến đi.

Khoảng thời gian từ khi bắt đầu đến khi kết thúc bảo hiểm còn được gọi là thời gian bảo hiểm có hiệu lực, bảo hiểm chỉ chịu trách nhiệm về những rủi ro bảo hiểm xảy ra trong thời gian bảo hiểm còn hiệu lực.

Trước đây trong thương mại hàng hải quốc tế, chủ hàng chỉ được bảo hiểm bắt đầu từ khi hàng hoá được thực sự xếp lên tàu biển ở cảng xếp hàng cho đến khi hàng được dỡ lên an toàn ở cảng dỡ hàng. Quy định này bó hẹp về mặt không gian đối với một hành trình bảo hiểm. Do vậy, những rủi ro xảy ra trước khi hàng hoá được xếp lên tàu và sau khi hàng hoá được dỡ khỏi tàu đều thuộc trách nhiệm của chủ hàng phải gánh chịu. Để khắc phục hạn chế này, người ta đã thống nhất mở rộng thời gian bảo hiểm bằng cách quy định thêm điều khoản bảo hiểm sà lan nhằm bảo hiểm sà lan, thuyền bé từ bờ ra tàu và từ tàu vào bờ. Song như vậy, trách nhiệm của người bảo hiểm vẫn không bị ràng buộc bởi thời gian vận chuyển phụ từ kho đến bến cảng và từ bến cảng đến kho, điều này đã gây rất nhiều phiền phức cho chủ hàng trong việc bảo hiểm hàng hoá trên quãng đường vận chuyển phụ đó. Để khắc phục những mặt hạn chế nói trên và thống nhất hoá các quan điểm về hành trình bảo hiểm, nhằm mở rộng về mặt thời gian và không gian cho đối tượng bảo hiểm ngày nay người ta đã quy định thời gian bảo hiểm bằng điều khoản "từ kho đến kho" (Ware house to ware house). Điều khoản này lần đầu được áp dụng trong điều khoản bảo hiểm hàng hoá của Anh 12.2.1946 quy định giới hạn trách nhiệm của bảo hiểm sau khi dỡ hàng khỏi tàu là 15 ngày hoặc 30 ngày tùy theo kho cuối cùng là kho nằm ngay tại cảng hay kho nằm trong nội địa. Giới hạn này được mở rộng thành 60 ngày trong điều khoản bảo hiểm hàng hoá của Anh 1.1.1958. Nội dung rộng rãi và thống nhất trên thị trường bảo hiểm thế giới là quy định trong điều khoản bảo hiểm hàng hoá của hiệp hội bảo hiểm London 1.1.1963.

Vậy theo luật bảo hiểm của Anh thì thế nào là "từ kho đến kho". Theo điều 8 khoản 1, điều khoản bảo hiểm hàng hoá của hiệp hội bảo hiểm London 1.1.1982 quy định:

(1). Bảo hiểm bắt đầu có hiệu lực từ lúc hàng rời kho hay nơi chứa hàng tại địa điểm ghi trong hợp đồng bảo hiểm để bắt đầu chuyên chở, tiếp tục quá trình vận chuyển bình thường và kết thúc hoặc vào:

(1.1). Khi giao hàng vào kho người nhận hàng hay kho hoặc nơi chứa hàng cuối cùng khác tại nơi nhận ghi trong hợp đồng;

(1.2). Khi giao hàng vào kho hay nơi chứa hàng bất kỳ nào khác dù trước khi tới hay tại nơi nhận ghi trong hợp đồng bảo hiểm mà người được bảo hiểm chọn:

(1.2.1). Dừng chứa hàng ngoài quá trình vận chuyển bình thường;

(1.2.2). Dừng chia hay phân phối hàng.

(1.3). Khi hết hạn 60 ngày sau khi hoàn thành việc dỡ hàng khỏi tàu biển tại cảng dỡ hàng cuối cùng tùy trường hợp nào xảy ra trước.

#### b. Hành trình bảo hiểm

Là quãng đường vận chuyển từ kho của người bán đến kho người nhận hàng bao gồm cả quãng đường vận chuyển phụ, cảng đi, cảng đến và những thay đổi được coi là hợp lý của hành trình.

Luật bảo hiểm của các nước đều thống nhất bảo hiểm cả những rủi ro xảy ra trong quãng đường vận chuyển phụ (nếu có). Quãng đường đó bao gồm: Đường bộ, đường sông hay đường hàng không. Như vậy, trách nhiệm của người bảo hiểm là đối với toàn bộ hành trình chứ không chỉ bảo hiểm với quãng đường vận chuyển chính trên biển.

Khi nghiên cứu hành trình bảo hiểm, chủ yếu chỉ đề cập đến hành trình đường biển, bao gồm cảng đi, cảng đến, thay đổi hành trình, sự chệch hướng được luật lệ của các nước quy định như thế nào.

Theo luật bảo hiểm hàng hải (MIA) 1906 của Anh (Điều 43 - 49) quy định:

- Đối với việc thay đổi cảng khởi hành: Nếu địa điểm khởi hành quy định bởi đơn bảo hiểm và đáng lẽ phải khởi hành tại đó mà tàu lại xuất phát từ một địa điểm khác thì gặp rủi ro sẽ không được bảo hiểm (bảo hiểm không có hiệu lực). Tương tự với cảng đích.

- Thay đổi hành trình: Nếu sau khi bảo hiểm bắt đầu, tàu tự ý thay đổi địa điểm đến khác với địa điểm đã dự liệu trong đơn bảo hiểm thì coi là thay đổi hành trình. Và như vậy, người bảo hiểm được miễn trách nhiệm kể từ thời điểm có thay đổi tức là quãng đường từ khi thay đổi đến một địa điểm khác với địa điểm quy định thì người bảo hiểm không chịu trách nhiệm.

- Tàu đi chệch hướng: Nếu một con tàu đi chệch khỏi hướng đã ghi trong đơn bảo hiểm mà không có lý do xác đáng thì người bảo hiểm được miễn trách nhiệm kể từ thời điểm tàu đi chệch hướng, kể cả là tàu trở lại đường cũ trước khi có tổn thất xảy ra. Cho dù tuyến đường không được ghi trong đơn bảo hiểm nhưng tàu đã đi chệch khỏi con đường thông thường và theo tập quán hàng hải. Trường hợp này thường gây nên sự chậm trễ trong hành trình nên người bảo hiểm yêu cầu phải có sự thông báo ngay về nguyên nhân của việc đi chệch hướng đó, có như vậy thì sự chệch hướng

trong hành trình mới được bảo hiểm chấp nhận. Thông thường, những nguyên nhân chậm trễ trong hành trình được bảo hiểm chấp nhận là:

+ Do tình huống vượt quá khả năng của thuyền trưởng và thuyền viên, khi cần thiết và hợp lý để thi hành một cam kết được ám chỉ hay mặc nhiên, do cần thiết để đảm bảo an toàn chung cho tàu và hàng;

+ Do mục đích cứu người hoặc cứu giúp tàu bị nạn khi tính mạng của con người trên tàu đó gặp nguy hiểm. Nơi cần thiết phải xin thuốc men hoặc mổ xẻ cho bất kỳ người bệnh nào trên tàu.

+ Do hành vi phi pháp của thuyền trưởng hoặc thuyền viên nếu hành vi đó là rủi ro được bảo hiểm.

Khi tất cả các nguyên nhân trên đã hết cần thiết, thì tàu bắt buộc phải tiếp tục con đường cũ một cách nhanh chóng và hợp lý.

- Trường hợp có nhiều cảng dỡ hàng (Điều 47) nếu có nhiều cảng dỡ hàng được chỉ định trong đơn bảo hiểm thì tàu có thể đi đến tất cả các cảng đó hoặc bất kỳ một cảng nào trong đó. Nhưng nếu như không có một tập quán nào hoặc nguyên nhân trái ngược lại, thì tàu phải đi tới tất cả các cảng đó hay một số cảng đó theo thứ tự đã ghi trong đơn bảo hiểm. Nếu tàu làm trái lại tức là tàu đã đi chệch hướng. Trường hợp đơn bảo hiểm ghi những cảng dỡ hàng trong một vùng nhất định mà cụ thể những cảng này lại không được ghi rõ tên thì tàu phải đi đến các cảng này theo thứ tự về mặt địa lý.

Những quy định về hành trình bảo hiểm kết hợp với trách nhiệm của người bảo hiểm trong thời gian bảo hiểm có hiệu lực tạo nên quyền và nghĩa vụ của các bên liên quan trong việc đảm bảo sự an toàn chung cho hàng hoá trong quá trình vận chuyển. Nếu sự chậm trễ hay thay đổi hành trình là do lỗi của người chuyên chở thì trách nhiệm cuối cùng thuộc về họ. Bởi vậy, quy định trong luật bảo hiểm một mặt giới hạn vi phạm trách nhiệm của người bảo hiểm và chủ hàng, mặt khác còn nhằm đề cao trách nhiệm của mỗi bên đối với quá trình vận chuyển hàng hoá bằng đường biển.

## **4.2. Các loại rủi ro trong bảo hiểm hàng hóa vận chuyển bằng đường biển**

### **4.2.1. Các loại rủi ro**

Trong lưu thông hàng hải quốc tế, rủi ro biển cả không chỉ là nỗi kinh hoàng, là gánh nặng đối với cá chủ tàu, chủ hàng, mà đối với người bảo hiểm nó còn được xem xét là cơ sở phát sinh trách nhiệm bồi thường dân sự theo hợp đồng. Vì vậy, trong bảo hiểm, rủi ro có thể được coi là điểm khởi đầu, là tiền đề pháp lý quy định nội dung hoạt động của bảo hiểm. Nếu không có rủi ro, bảo hiểm tồn tại chỉ là một hình thức. Vấn đề được đặt ra là người ta bảo hiểm rủi ro như thế nào, bảo hiểm cái ngẫu nhiên chưa xảy ra hay bảo hiểm cái tất nhiên chắc chắn sẽ xảy ra. Như vậy, rủi ro có thể được bảo hiểm cũng có thể không được bảo hiểm. Rủi ro được bảo hiểm là những rủi ro có tính chất ngẫu nhiên, bất ngờ ngoài ý muốn của con người như: Thiên tai, tai nạn bất ngờ ngoài biển. tai nạn bất ngờ và nguyên nhân khách quan bên ngoài như: Chiến tranh, đình công ... Rủi ro không được bảo hiểm là những rủi ro có tính chất đương nhiên xảy ra, chắc chắn xảy ra, hoặc do lỗi cố ý của người được bảo hiểm như:

Hao hụt, hao mòn tự nhiên, do bản chất tự nhiên của hàng hoá, do hành động xấu hay cố ý của người được bảo hiểm ...

Trong hợp đồng bảo hiểm, người ta quy định chỉ bồi thường những tổn thất do rủi ro được bảo hiểm gây ra. Rủi ro được bảo hiểm phải là những tai nạn bất ngờ ngoài biển, chứ không phải là mọi rủi ro trên biển. Nó phải là những cái gì không thể thấy trước được, chứ không phải là những sự kiện chắc chắn sẽ xảy ra.

Rủi ro trong vận tải hàng hoá bằng đường biển thông thường do các nguyên nhân sau:

- Thiên tai: Là các hiện tượng thiên nhiên, tự nhiên bất thường như thời tiết xấu, bão, lốc, sét đánh, sóng thần ...
- Tai nạn bất ngờ ngoài biển như mắc cạn, đắm, đâm va, cháy nổ, mất tích;
- Tai nạn bất ngờ và các nguyên nhân khách quan bên ngoài khác không phải là tai nạn bất ngờ trên biển như hàng hoá bị vỡ, thiếu hụt, rò chảy, mất cắp;
- Rủi ro do nguyên nhân xã hội gây ra như: Chiến tranh, đình công, bạo động, nổi dậy ...
- Rủi ro do bản chất của hàng hoá như nội ti hay ẩn ti.

Như vậy, một đặc điểm cơ bản của các loại rủi ro muốn được bảo hiểm thì chúng phải có tính ngẫu nhiên, bất ngờ, tồn tại độc lập khách quan, không phụ thuộc vào ý muốn của con người và khi nó đã xảy ra thì con người không thể chi phối được nó hay phải phụ thuộc vào nó và phải gánh chịu hậu quả do nó mang lại.

#### 4.2.2. Phân loại rủi ro

##### a. Căn cứ theo nghiệp vụ bảo hiểm

##### 1) Rủi ro thông thường được bảo hiểm

Đó là những rủi ro trong bất kỳ điều kiện nào cũng được người bảo hiểm bồi thường. Nó được chia thành 2 nhóm:

- Nhóm thứ nhất bao gồm những rủi ro chính, nhóm này là nguồn đe dọa chủ yếu và lớn nhất cho đối tượng bảo hiểm, chúng bao gồm 4 rủi ro sau:
  - + Mắc cạn (Grounding): Là hiện tượng đáy tàu sát liền với đáy biển hoặc chạm vào một chướng ngại vật khác làm cho tàu không chạy được nữa và phải nhờ đến ngoại lực tàu mới ra cạn được.

Trường hợp tàu chỉ bị mắc cạn thông thường do thuỷ triều lên xuống, hoặc tàu chạm đáy rồi lại tiếp tục hành trình hoặc tàu bị cạn ở những nơi mà bảo hiểm đã quy định không thể cho loại tàu đó qua lại thì không được coi là bị cạn và không thuộc phạm vi trách nhiệm bảo hiểm. Trường hợp cạn thuộc phạm vi trách nhiệm bảo hiểm là các trường hợp phải có sự can thiệp hoặc hỗ trợ từ bên ngoài. Nó phải là một tai nạn rủi ro chứ không phải sự việc xảy ra trong quá trình hàng hải bình thường. Có nghĩa là mắc cạn phải thoả mãn hai điều kiện là tàu đi ra khỏi hành trình bình thường, và là hiện tượng bất thường không lường trước được.

Xác định thế nào là cạn là điều quan trọng vì nó làm phá vỡ cam kết trong điều kiện bảo hiểm tổn thất riêng: Nếu hàng hoá bảo hiểm theo điều kiện (WA) thì người ta thường áp dụng tỉ lệ miễn giảm nhưng nếu là tổn thất do rủi ro mắc cạn thì không áp dụng tỉ lệ miễn giảm. Còn trong điều kiện "miễn bảo hiểm tổn thất riêng- FPA" thì bảo hiểm vẫn chịu trách nhiệm về tổn thất riêng khi tàu mắc cạn dù tổn thất riêng đó



có trực tiếp do cạn gây ra hay không và không kể tổn thất đã xảy ra trước, trong, hay sau khi cạn.

Người ta quy định như vậy là vì trong cuộc hành trình mênh mông ngoài đại dương rất khó phân biệt hàng hỏng là do cạn gây ra hay do thiên tai. Do vậy người bảo hiểm đồng ý quy nguyên nhân tổn thất trong những trường hợp đó đều do cạn gây ra, và đây là điều nhân nhượng đối với người được bảo hiểm.

+ Chìm đắm (Sinking): Là hiện tượng phương tiện vận chuyển chìm hẳn xuống nước, đáy tàu chạm đáy biển làm cho tàu không thể chạy được và hành trình coi như bị chấm dứt. Đắm làm cho toàn bộ phần nổi của tàu bị chìm sâu trong nước và tàu không thể chạy được nữa. Nếu chỉ bị ngập một phần hoặc còn bập bềnh trên mặt nước thì không được gọi là đắm, trừ khi chứng minh được do bản chất của hàng hoá nên tàu không chìm sâu được nữa như tàu chở hàng nút chai, thùng gỗ rỗng, gỗ diêm thì vẫn được coi là đắm.

Đối với rủi ro đắm tàu thì trách nhiệm của người bảo hiểm cũng tương tự như rủi ro mắc cạn, nghĩa là tổn thất bộ phận vẫn được bồi thường theo điều kiện FPA và không tính tỉ lệ phần trăm với điều kiện WA.

+ Cháy (Fire): Cháy thường do lửa gây ra, hiện tượng oxy hoá hàng hoá có toả nhiệt lượng cao. Tuy cháy không phải là tai nạn bất ngờ ngoài biển, nhưng vấn đề nghiêm trọng là khó dập tắt hơn trên đất liền. Theo quan niệm thì lửa phải đạt đến một mức độ nhất định mới gọi là vụ cháy, có nghĩa là lửa phải làm cho hành trình bị gián đoạn, chứ không chỉ làm hỏng một phần cơ cấu của tàu thì không coi là cháy. Trách nhiệm của bảo hiểm chỉ bồi thường cháy do nguyên nhân khách quan gây ra như do thiên nhiên, do sơ suất của con người, hoặc do trường hợp cố ý đốt cháy vì mục đích tiêu diệt một thứ bệnh truyền nhiễm. Bảo hiểm sẽ không bồi thường những trường hợp cháy tự phát do bản thân mình gây ra, nhưng nếu người được bảo hiểm chứng minh được rằng đã xếp hàng trong tình trạng thích hợp đảm bảo độ ẩm, thông hơi, thông gió ... mà hàng vẫn tự bốc cháy thì vẫn được bảo hiểm bồi thường. Hàng tự bốc cháy tự phát mà làm lây sang các hàng hoá lân cận bị cháy bảo hiểm sẽ chịu trách nhiệm bồi thường những tổn thất do chữa cháy gây ra cũng được bảo hiểm bồi thường.

Trước đây, những tổn thất do các vụ cháy lớn xảy ra đều được bồi thường theo rủi ro cháy ghi trong đơn bảo hiểm của Anh. Nhưng đối với tổn thất dưới 3% thì không được bồi thường theo điều kiện W.A. Quy định như vậy người được bảo hiểm có phần thiệt thòi cho nên về sau người ta không áp dụng tỉ lệ miễn giảm đối với rủi ro cháy nữa, nghĩa là cháy to, cháy nhỏ đều được bồi thường kể cả trong những điều kiện bảo hiểm FPA.

+ Đâm va (Collision): Là hiện tượng phương tiện vận chuyển va chạm với các vật thể chuyển động hay cố định khác. Vật thể chuyển động có thể là băng trôi, hay các loại phương tiện vận chuyển khác (tàu, sà lan, tàu kéo, tàu lai dắt, cần cẩu nổi ...). Cần lưu ý là đâm va vào bất kỳ bộ phận cấu thành nào của phương tiện vận chuyển khác đều là đâm va (ví dụ như neo tàu), nhưng nếu va lưới vào của tàu đánh cá thì không gọi là đâm va vào các vật thể cố định như cầu, cống, các công trình cố định của cảng, đá ngầm ...

Trường hợp phương tiện vận chuyển đâm va phải nhau có thể do một bên có lỗi hoặc không bên nào có lỗi hoặc cả hai bên cùng có lỗi. Trong những trường hợp đó tổn thất đối với hàng hoá luôn luôn được bảo hiểm bồi thường.

- Nhóm rủi ro thứ hai: Nhóm rủi ro thông thường được bảo hiểm bao gồm:

+ Hành động phi pháp của thuyền trưởng và thủy thủ đoàn (Barratry): Nó bao hàm khái niệm xảo trá, hay lừa gạt, hay những hành động phạm pháp hay cố ý của thuyền trưởng, thuyền viên hay những người phục vụ tàu gây ra đối với hàng hoá có hại cho chủ tàu hoặc người thuê tàu. Rủi ro này ám chỉ mọi hành động phạm pháp hoặc sai lầm cố ý của thuyền trưởng, thủy thủ đoàn làm ảnh hưởng đến quyền lợi của chủ tàu hoặc hàng hoá, ví dụ: Hành động buôn lậu, dẫn đến tàu bị bắt giữ, lái tàu đi chệch hướng vì mục đích riêng ... Tuy nhiên, nếu chủ tàu biết về việc làm sai trái đó của thuyền trưởng, thủy thủ đoàn thì không được bảo hiểm bồi thường. Thông thường người ta phải chứng minh được rủi ro là do nguyên nhân trực tiếp gây ra tổn thất thì mới được bảo hiểm bồi thường, nhưng với loại rủi ro này không nhất thiết phải là nguyên nhân trực tiếp của tổn thất mà chỉ cần là một nguyên nhân phối hợp thì bảo hiểm vẫn có thể phải chịu trách nhiệm.

Ví dụ: Thuyền trưởng buôn lậu phải ghé vào một cảng trái quy định làm cho tàu bị bắt giữ và hàng hoá bị tước đoạt thì bảo hiểm vẫn bồi thường thiệt hại về hàng. Đặc biệt tàu đi chệch hướng gây chậm trễ là rủi ro loại trừ, nhưng nếu do hành vi phi pháp gây ra thì vẫn được bảo hiểm.

Mặc dù vậy, trong thực tế để tránh nhầm lẫn với các điều kiện bảo hiểm khác nhất là điều khoản loại trừ, thì rủi ro hành vi phi pháp của thuyền trưởng, thủy thủ đoàn được liệt kê cụ thể trong hợp đồng bảo hiểm.

+ Tàu mất tích (Missing Ship): Khi một chiếc tàu không đến cảng đã quy định và sau một thời gian hợp lý không nhận được tin tức gì về con tàu đó thì người ta coi như là tàu đã bị mất tích. Thế nào là một thời gian hợp lý thì còn tùy thuộc vào loại tàu, tính chất hành trình và quãng đường dài ngắn khác nhau. Hơn nữa, thời gian này còn phụ thuộc vào quy định cụ thể của luật lệ mỗi nước. Ở Pháp quy định với chuyến tàu thông thường là 6 tháng và một năm đối với chuyến đi xa. Luật của Anh thì không có ấn định cụ thể mà tùy từng trường hợp để xét đoán cho hợp lý.

Ở Việt Nam, Bảo Việt quy định thời gian để được xem là mất tích khi đã quá ba lần thời gian cần thiết cho tàu đi từ điểm xuất phát cuối cùng cho tới bến đến và thời gian này không ít hơn 5 tháng và 6 tháng đối với vùng chịu ảnh hưởng của chiến tranh hoặc hoạt động quân sự.

+ Vớt hàng xuống biển (Jettison): Là hành động vớt hàng xuống biển để làm nhẹ tàu hoặc để cứu tàu khi bị nạn. Đó là hành động hy sinh có tính chất tự nguyện để cứu và bảo vệ tàu và hàng hoá còn lại. Việc vớt hàng xuống biển là một hình thức đầu tiên của tổn thất chung, nhưng trách nhiệm của bảo hiểm không bị phụ thuộc vào điều kiện là hành động đó có phải là hành động tổn thất chung hay là không. Cho nên, sau khi bồi thường tổn thất rồi, người bảo hiểm được hưởng mọi quyền lợi như người được bảo hiểm. Ví dụ tàu chở hàng rau quả, do sơ suất của người vận chuyển làm cho rau quả bị hư thối nên phải vớt xuống biển. Trường hợp này bảo hiểm thanh toán tổn thất vớt hàng xuống biển, rồi sau đó thay mặt chủ hàng đòi người vận chuyển bồi thường.

Cần lưu ý rằng, trường hợp vớt hàng xuống biển vì hàng đã bị hư hỏng sẵn do nội tạng hay do tính chất tự nhiên của hàng hoá thì không được bảo hiểm bồi thường. Đối với hàng xếp trên boong thì phải đúng với tập quán thương mại hàng hải, hoặc phải được bảo hiểm riêng, thì khi vớt xuống biển mới được bảo hiểm bồi thường.

+ **Mất cắp, giao thiếu hàng (Theft, pilferage nondelivery and shortage):** Mất cắp, mất trộm có ý chỉ sự mất cắp nguyên cả kiện hàng hoặc hàng hoá trên trong bao bì bị mất khi bao bì bị cạy phá, rách vỡ. Nó là hành động ăn cắp có tính bí mật hoặc do thủy thủ làm. Rủi ro ăn cắp không phải là rủi ro hàng hải mà là rủi ro đặc biệt không được bảo hiểm theo điều kiện AR. Cho nên nó được gọi là rủi ro được bảo hiểm riêng khi người bảo hiểm có yêu cầu kèm theo với điều kiện FPA hoặc WA. Giao thiếu hàng hoặc không giao hàng là hiện tượng mà toàn bộ một kiện hàng không được giao tại cảng đến mà không có dẫn chứng về nguyên nhân tổn thất. Rủi ro này chỉ được bảo hiểm bồi thường khi chủ hàng phải chứng minh được số hàng hoá thiếu đó đã được xếp lên tàu, số hàng bị giao thiếu có thể là do làm lẫn của người vận chuyển hoặc người xếp hàng không thể xác minh được.

2) Rủi ro được bảo hiểm riêng và rủi ro loại trừ.

- Rủi ro được bảo hiểm riêng: Đó là rủi ro không có tính chất hàng hải mà nó có tính chất chính trị như rủi ro chiến tranh, đình công ...

Đối với loại rủi ro này thì người bảo hiểm chỉ bồi thường khi người được bảo hiểm đã mua bảo hiểm riêng với các rủi ro đó. Hiện nay, hầu hết các hãng bảo hiểm trên thế giới đều áp dụng điều kiện bảo hiểm rủi ro chiến tranh, đình công của hiệp hội bảo hiểm London (1.1.1982) để bảo hiểm cho hàng hoá khi có yêu cầu. Riêng rủi ro cướp biển thì theo ICC 01/01/1982 thì cũng được coi là rủi ro loại trừ hay rủi ro riêng.

Một đặc điểm cơ bản của các loại rủi ro này cũng là tai nạn bất ngờ nhưng không phải do thiên tai mà do yếu tố xã hội con người gây nên. Vì vậy, phải áp dụng các điều kiện bảo hiểm riêng cho chúng và chỉ khi nào người được bảo hiểm đã thoả thuận mua riêng cho từng loại rủi ro đó và được ghi cụ thể trong hợp đồng bảo hiểm, thì khi thiệt hại xảy ra người bảo hiểm mới chịu trách nhiệm bồi thường.

- Rủi ro loại trừ (Excluded risks): Là những rủi ro không được bảo hiểm trong mọi trường hợp như bị bắt, bị tịch thu tàu và hàng hoá, hay do khiếm khuyết nội tạng của hàng hoá hoặc do thuộc tính tự nhiên của hàng hoá.

Khiếm khuyết nội tạng đó là những khuyết tật bẩm sinh của hàng hoá, là những hư hỏng đã có sẵn, đương nhiên sẽ dẫn đến một tổn thất trong quá trình vận chuyển. Ví dụ như hàng hoá bị hư hỏng vì côn trùng, sâu bọ, nấm mốc ... Hoặc dưới sự tác động của các khuyết tật bẩm sinh này dẫn đến làm cho hàng hoá bị toả nhiệt, tự bốc cháy, hao hụt trọng lượng, hư hỏng bao bì, thối rữa. Tất cả những thiệt hại xuất phát từ nguyên nhân này đều không được bảo hiểm bồi thường.

Đối với các loại rủi ro này, tùy từng thị trường bảo hiểm người ta quy định một cách cụ thể, chi tiết có thể hoàn toàn không giống nhau, nhưng bao giờ cũng đảm bảo sự thống nhất chung là những rủi ro đương nhiên sẽ xảy ra hoặc chắc chắn sẽ xảy ra thì không bao giờ được bảo hiểm.

Ở thị trường bảo hiểm Anh, theo điều kiện của hiệp hội bảo hiểm London thì những rủi ro không được bảo hiểm là những rủi ro sau đây:

- + Mất mát, hư hỏng, hoặc chi phí do công việc đóng gói hoặc chuẩn bị hàng không đầy đủ;
- + Do nội tạng hoặc bản chất hàng hoá;
- + Mất mát, hư hỏng, hoặc chi phí mà nguyên nhân trực tiếp là chậm trễ;
- + Tồn thất do không trả nợ được hoặc thiếu thốn về tài chính của chủ tàu, người quản lý, người thuê tàu hoặc người khai thác tàu;
- + Thiệt hại cố ý, hoặc sự phá hoại đối tượng bảo hiểm do hành động phạm pháp của bất kỳ người nào;
- + Do việc sử dụng bất kỳ một công cụ chiến tranh nào có dùng đến phản ứng hạt nhân, đốt nóng hạt nhân, hoặc sử dụng chất phóng xạ;
- + Do tàu không đủ khả năng đi biển, hoặc không thích hợp trong việc vận chuyển hàng hoá mà người được bảo hiểm đã biết được điều đó vào lúc hàng hoá được xếp lên phương tiện vận chuyển;
- + Chiến tranh, nội chiến cách mạng, phiến loạn, khởi nghĩa, hành động thù địch;
- + Bị chiếm đoạt, bị giữ lại, bị bắt, bị kiềm chế;
- + Bị bom mìn, thủy lôi và các vũ khí chiến tranh khác;
- + Tồn thất gây ra bởi bất kỳ kẻ khủng bố nào hoặc bất kỳ người nào hành động vì động cơ chính trị.

Theo quy tắc bảo hiểm hàng hoá của cục bảo hiểm đối ngoại INGOSTRAX của Liên Xô (cũ) quy định về cơ bản cũng giống như hiệp hội bảo hiểm London. Qua đó cho thấy sự thống nhất có tính nguyên tắc về vấn đề này giữa các cường quốc bảo hiểm hàng hoá trên thế giới. Đó là tất cả những rủi ro do lỗi của người được bảo hiểm, có tính chất hao hụt, hư hỏng tự nhiên của hàng hoá do bao bì không đúng quy cách, do vận chuyển chậm trễ đều không được bảo hiểm bồi thường trong bất kỳ điều kiện nào, kể cả điều kiện "mọi rủi ro". Riêng đối với rủi ro bảo hiểm chiến tranh, đình công, bảo hiểm chỉ bồi thường khi người bảo hiểm đã mua bảo hiểm riêng cho từng loại rủi ro đó.

b. Căn cứ theo nguyên nhân

- 1) Rủi ro do thiên tai: Bão, sóng thần, lốc, núi lửa phun...
- 2) Rủi ro do tai nạn bất ngờ: Đâm va, mắc cạn, chìm đắm..

### 4.3. Các loại tổn thất trong bảo hiểm hàng hóa vận chuyển bằng đường biển

#### 4.3.1. Tổn thất toàn bộ

a. Tổn thất toàn bộ thực tế (Actual total loss)

Là trường hợp đối tượng bảo hiểm bị mất mát hoặc hư hỏng hoàn toàn. Nó thường biểu hiện ở các trường hợp xảy ra như:

- Hàng hoá bị phá huỷ hoàn toàn như bị cháy, bị nổ, hàng chở trên tàu bị đắm;
- Hàng hoá không còn khả năng lấy lại được nữa, như trường hợp bị rơi xuống biển, bị chiếm giữ, bị tước đoạt ...
- Hàng bị mất hoàn toàn giá trị sử dụng;
- Hàng chở trên tàu bị mất tích, thì coi như hàng bị mất tích.

b. Tổn thất toàn bộ ước tính (Constructive total loss)

Là tổn thất xảy ra với đối tượng bảo hiểm mà việc xảy ra tổn thất toàn bộ thực tế là khó tránh khỏi hay vì chi phí cứu hàng, tu bổ lại và gửi hàng đến nơi nhận thuộc phạm vi bảo hiểm có thể sẽ vượt quá giá trị hàng hoá tại nơi nhận đó.

Theo quy định của luật bảo hiểm hàng hải MIA, 1906 của Anh đối với tổn thất toàn bộ ước tính: "Khi người được bảo hiểm bị mất quyền sở hữu với hàng hoá của họ do rủi ro được bảo hiểm, và (a) không chắc chắn thu hồi hàng hoá về được, theo tình trạng có thể, hoặc (b) phí tổn để cứu vớt hàng hoá trong trường hợp có thể, sẽ vượt quá giá trị của nó khi thu hồi". Sở dĩ trong bảo hiểm người ta đề ra tổn thất toàn bộ ước tính là vì khi xảy ra tổn thất toàn bộ là không thể tránh khỏi, hoặc chi phí cứu chữa, lấy lại hàng cao quá giá trị bảo hiểm thì người bảo hiểm lại phải bồi thường toàn bộ giá trị của lô hàng bảo hiểm. Trong khi đó người được bảo hiểm cũng mong thu hồi lại số tiền bồi thường toàn bộ cho lô hàng đó để tiếp tục kinh doanh lần khác. Người bảo hiểm và người được bảo hiểm đều có trách nhiệm quan tâm tới quyền lợi bảo hiểm. Nếu chưa thật sự mất toàn bộ trong khi có nguy cơ đe dọa mất toàn bộ, mà bảo hiểm chấp nhận bồi thường tổn thất toàn bộ, thì người bảo hiểm được quyền sở hữu lô hàng đang bị tổn thất đó. Do đó người bảo hiểm có thể bỏ chi phí để cứu vãn, thu hồi giá trị còn lại của lô hàng để giảm nhẹ số tiền gánh vác bồi thường.

Đối với người được bảo hiểm, khi xảy ra tổn thất muốn được bồi thường theo tổn thất toàn bộ ước tính, thì người được bảo hiểm (chủ hàng) phải làm thủ tục thông báo từ bỏ hàng bị tổn thất cho người bảo hiểm. Thông báo từ bỏ là sự thoả thuận của chủ hàng chuyển quyền sở hữu hàng hoá cho người bảo hiểm để được bồi thường tổn thất toàn bộ. Thông báo từ bỏ người được bảo hiểm cho biết ý định của mình muốn đặt hàng hoá vào tình trạng mất coi như toàn bộ và tuyên bố từ bỏ hàng, trao mọi quyền lợi của mình về hàng hoá cho người bảo hiểm. Từ bỏ hàng là biện pháp riêng dùng trong trường hợp mất coi như toàn bộ. Do đó, khi đã thật sự mất toàn bộ hoặc khi nhận được tin tức về tổn thất quá muộn, có gửi thông báo từ bỏ hàng cho người bảo hiểm cũng sẽ không được lợi ích gì. Việc từ bỏ hàng chỉ được thực hiện khi hàng còn ở dọc đường, khi hàng đã về đến đích hay đã đến tay người nhận thì không từ bỏ hàng được nữa. Khi thông báo từ bỏ hàng được người bảo hiểm chấp thuận, thì việc từ bỏ hàng trở thành chính thức không thay đổi được nữa.

#### 4.3.2. Tổn thất bộ phận

Tổn thất bộ phận là trường hợp tổn thất chỉ gây ra một phần của đối tượng bảo hiểm, hay nói cách khác là hàng hoá chưa ở mức độ thiệt hại hoàn toàn.

Các dạng của tổn thất bộ phận bao gồm:

- Giảm giá trị một phần của hàng hoá được bảo hiểm.
- Giảm trọng lượng do bao bì bị rách, vỡ ...
- Giảm về số lượng bao, kiện, thùng, hòm bị giao thiếu hay bị sóng đánh, nước cuốn trôi ...
- Giảm về thể tích do bị rò rỉ chảy ra ngoài.

Tuy nhiên tổn thất bộ phận không được bao hàm hoặc là do sự hao hụt tự nhiên của hàng hoá. Không được phép tính số hao hụt tự nhiên vào tổng số tổn thất để đòi bảo hiểm bồi thường. Đối với bảo hiểm hàng hoá có hao hụt tự nhiên thì thường

người ta đề ra mức miễn đền có khấu trừ để loại hao hụt tự nhiên ra khỏi tổn thất được bồi thường.

#### 4.3.3. Tổn thất chung

Đó là các thiệt hại xảy ra do sự hy sinh hoặc chi phí bất thường, được thực hiện một cách có ý thức và hợp lý nhằm mục đích cứu tàu, hàng hoá và cước phí thoát khỏi một nguy hiểm thật sự.

Trong thực tế, tổn thất chung là vấn đề rất phức tạp trong thương mại hàng hải. Để tránh những hiện tượng xung đột pháp luật về vấn đề này, đã từ lâu, trong các hợp đồng bảo hiểm hàng hoá vận chuyển bằng đường biển, người ta thường thoả thuận thống nhất áp dụng quy tắc YORK - ANTWERP để xác định và phân bổ tổn thất chung. Theo quy tắc YORK - ANTWERP 1974 xác định khi nào thì có tổn thất chung như sau (Rule A) "có một hành động tổn thất chung khi và chỉ khi có sự hy sinh hoặc chi phí bất thường nào đó được làm hoặc phải chịu có chủ ý và hợp lý, vì an toàn chung, nhằm mục đích bảo vệ tài sản có liên quan có phiêu trình hàng hải thông thường thoát hiểm khỏi hiểm hoạ. Những hy sinh và chi phí tổn thất chung sẽ được chịu bởi sự đóng góp của các quyền lợi khác nhau trên cơ sở quy tắc này đưa ra".

Để xác định tổn thất có phải là tổn thất chung hay không, người ta phải căn cứ vào 4 đặc trưng sau đây:

- Phải có nguy cơ đe dọa thật sự toàn bộ hành trình, sự hy sinh và chi phí phải được thực hiện một cách bất thường;

Khi tàu đang làm hành trình bình an vô sự thì thuyền trưởng không có quyền đem hy sinh tài sản, làm như vậy là hành động phá hoại;

Tai hoạ đe dọa phải mang tính cấp bách, hành động tổn thất chung nhằm tránh tai hoạ chung nhưng phải ở trong tình trạng thực sự có tai hoạ và tai hoạ mang tính khẩn cấp. Trường hợp phòng xa có tai hoạ, phòng tránh có tai hoạ thì không được coi là hành động tổn thất chung;

Sự bất thường còn có nghĩa là ngoài nhiệm vụ chức trách bình thường của thuyền trưởng và thủy thủ đoàn.

- Sự hy sinh, chi phí phải là hậu quả trực tiếp của hành động có ý thức và có suy xét. Điều đó có ý nghĩa là nguyên nhân gây ra tổn thất mang tính chủ quan. Đó là hành động cố ý và tự nguyện của con người trên tàu. Khi tiến hành làm hành động này, con người đã lường trước được tổn thất sẽ xảy ra. Nhưng số tổn thất này sẽ đem lại lợi ích là tàu thoát khỏi nguy cơ đe dọa tổn thất toàn bộ cho cả tàu và hàng. Đó là mục đích của hành động tổn thất chung.

- Những hành động được xem là hợp lý còn tùy thuộc vào từng trường hợp cụ thể. Luôn tồn tại một nguyên tắc như sau: Để cứu tàu và hàng hoá thoát khỏi sự nguy hiểm chung có thể có nhiều cách xử lý khác nhau, thì cách xử lý hợp lý nhất được xem là cách cho phép cứu được nhiều giá trị tài sản mà thiệt hại và phí tổn phải bỏ ra là ít nhất.

- Hành động tổn thất chung phải đảm bảo vì an toàn chung của tất cả các quyền lợi có liên quan đến phiêu trình hàng hải.

Nguyên tắc này thể hiện ý chí của sự hy sinh. Mục đích và dụng ý của hành động hy sinh phải đặt quyền lợi an toàn chung lên trên hết và phải thực sự đem lại sự an toàn chung cho tất cả các quyền lợi có ở trên tàu.

Tổn thất chung được phân bổ cho tất cả các bên có quyền lợi ở trên tàu. Đó là chủ tàu, chủ hàng và bên có cước phí vận chuyển. Tổn thất chung được phân bổ theo tỷ lệ của tài sản tham gia vào tổn thất chung của các bên tham gia đóng góp tổn thất chung.

#### 4.3.4. Tổn thất riêng

Là những tổn thất chỉ liên quan đến quyền lợi của một bên hay một số bên nào đó có quyền lợi ở trên tàu. Tức là những tổn thất bị gây ra thiếu ít nhất một trong bốn đặc trưng của tổn thất chung là tổn thất riêng. Tổn thất riêng cũng có thể là tổn thất bộ phận hoặc tổn thất toàn bộ, để phân biệt tổn thất riêng với các dạng tổn thất khác người ta căn cứ vào hai điều kiện:

- Xem xét quyền lợi bảo hiểm tổn thất riêng chỉ liên quan đến từng quyền lợi bảo hiểm riêng biệt.
- Nguyên nhân gây tổn thất là do thiên tai tai nạn bất ngờ thuộc rủi ro được bảo hiểm.

Bảo hiểm không những bồi thường giá trị thiệt hại vật chất của tổn thất riêng mà còn chi trả cả những chi phí liên quan nhằm hạn chế những hư hại tổn thất gây ra.

### 4.4. Các điều kiện bảo hiểm hàng hóa vận chuyển bằng đường biển

#### 4.4.1. Các điều kiện thông thường của bảo hiểm Anh

Năm 1884 ở Anh Hiệp hội bảo hiểm London được thành lập, đó là hiệp hội của những người làm công tác bảo hiểm trong các công ty bảo hiểm. Đứng đầu hiệp hội là một uỷ ban được bầu ra từ các thành viên của hiệp hội, có nhiệm vụ hỗ trợ quyền lợi bảo hiểm bằng cách phối hợp hoạt động của các công ty bảo hiểm trong việc soạn thảo và hiện đại hoá các điều kiện bảo hiểm và một số nội dung khác cũng như thúc đẩy việc tìm ra con đường nhằm đạt tới những thoả thuận mà các bên chấp nhận được về các vấn đề thị trường bảo hiểm. Các điều kiện bảo hiểm hàng hoá có tính chất tiêu chuẩn do hiệp hội soạn thảo là dựa trên các nguyên tắc chung về luật hàng hải quốc tế. Nội dung các điều kiện đó là sự tham khảo một cách tối đa các án lệ trong lĩnh vực bảo hiểm và thực tiễn đã hình thành trong việc ký kết hợp đồng bảo hiểm, cũng như trong việc xét bồi thường. Các điều kiện đó cũng đã xét tới sự cần thiết phải tôn trọng không chỉ lợi ích của người bảo hiểm và người được bảo hiểm mà cả lợi ích của tất cả các bên liên quan trực tiếp hoặc gián tiếp đến việc vận chuyển hàng hoá. Trong thực tế điều kiện bảo hiểm của I.L.U đã được thừa nhận trong các giới kinh doanh thương mại quốc tế, và nếu như vì nguyên nhân nào đó mà một công ty bảo hiểm không áp dụng các điều kiện bảo hiểm của L.I.U thì trong các điều kiện bảo hiểm của mình các công ty đó cũng sẽ viện dẫn đến nội dung các điều kiện bảo hiểm của I.L.U.

Các điều kiện bảo hiểm được áp dụng rộng rãi trên thị trường bảo hiểm hàng hải quốc tế là các điều kiện được I.L.U xuất bản ngày 1.1.1963. Đến ngày 1.1.1982 I.L.U

lại xuất bản một loạt các điều kiện bảo hiểm mới với xu hướng mở rộng và hiện đại hoá các điều kiện bảo hiểm của mình.

a. Nội dung các điều kiện bảo hiểm gốc 1.1.1963

1) Điều kiện bảo hiểm miễn tổn thất riêng (*Institute cargo clause Free From particular average - F.P.A*)

Đây là điều kiện bảo hiểm ra đời sớm nhất và có phạm vi trách nhiệm nhỏ nhất. F.P.A chủ yếu chỉ bồi thường tổn thất toàn bộ, còn tổn thất bộ phận chỉ được bồi thường khi nó do 4 rủi ro chính gây ra. Cụ thể người bảo hiểm chịu trách nhiệm bồi thường các tổn thất và chi phí phát sinh do:

- Tổn thất toàn bộ vì:

+ Thiên tai như biển động, bão, gió lốc, sét đánh, thời tiết xấu và các hiện tượng thiên tai khác mà con người không thể lường trước được;

+ Tai nạn bất ngờ ngoài biển như tàu hay sà lan bị mắc cạn, đâm và, lật đổ, đắm, cháy, nổ, bị phá huỷ, mất tích, mất động của thủy thủ ...

+ Do dỡ hàng tại cảng lánh nạn với điều kiện những mất mát hư hỏng của hàng hoá tại cảng lánh nạn phải là tổn thất riêng.

- Tổn thất bộ phận vì:

+ Tai nạn bất ngờ ngoài biển như tàu bị cạn, chìm đắm, đâm va, dỡ hàng tại cảng lánh nạn ...

+ Thiên tai gây ra 4 rủi ro chính của hàng hải là mắc cạn, chìm đắm, cháy, đâm va;

+ Người bảo hiểm sẽ chịu trách nhiệm bồi thường không phân biệt hàng hoá bị hư hỏng trước hay sau tai nạn chính đó.

- Mất nguyên kiện hàng trong khi xếp dỡ, chuyển tải;

- Bồi thường các chi phí:

+ Chi phí cứu hộ;

+ Chi phí đóng góp tổn thất chung;

+ Chi phí tại cảng lánh nạn hay cảng ghé với điều kiện các chi phí này là tổn thất riêng do hậu quả của thiên tai, tai nạn bất ngờ gây ra;

+ Chi phí đề phòng và hạn chế tổn thất sau khi tổn thất xảy ra;

+ Chi phí tố tụng và án phí, đòi người chịu trách nhiệm bồi thường;

+ Chi phí giám định tổn thất, do rủi ro được bảo hiểm gây ra.

Nói tóm lại, theo điều kiện F.P.A, người bảo hiểm chịu trách nhiệm bồi thường cho những tổn thất toàn bộ vì thiên tai, tai nạn bất ngờ gây ra. Tổn thất bộ phận vì thiên tai tai nạn bất ngờ gây ra trong 4 rủi ro chính, mất nguyên kiện hàng trong khi xếp dỡ chuyển tải và các chi phí cần thiết khác. Nói cách khác, điều kiện F.P.A chịu bồi thường tất cả các tổn thất chung còn tổn thất riêng chỉ bồi thường khi nguyên nhân tổn thất là do 4 rủi ro chính và mất nguyên kiện trong khi xếp dỡ chuyển tải.

2) Điều kiện bảo hiểm có tổn thất riêng (*W.A*)

Điều kiện W.A có phạm vi bảo hiểm rộng lớn hơn điều kiện F.P.A. Điều kiện W.A bao hàm phạm vi bảo hiểm điều kiện F.P.A ngoài ra người bảo hiểm còn chịu trách nhiệm với:

- Tổn thất bộ phận vì thiên tai gây ra và khi dỡ hàng ở cảng lánh nạn

Như vậy, điều kiện bảo hiểm W.A chịu trách nhiệm bồi thường tổn thất toàn bộ và tổn thất bộ phận do thiên tai tai nạn bất ngờ trên biển, và khi dỡ hàng ở cảng lánh



nạn; mất nguyên kiện khi xếp dỡ chuyên tải và các chi phí cần thiết có liên quan đến hàng hoá bảo hiểm, nói cách khác điều kiện bảo hiểm W.A chịu trách nhiệm bồi thường tổn thất chung và tổn thất riêng do các rủi ro phụ gây ra nếu không được bảo hiểm thêm cùng điều kiện W.A.

Một đặc điểm đáng lưu ý của điều kiện bảo hiểm W.A là đi kèm với mức miễn thường. Theo điều kiện bảo hiểm này thì thiệt hại xảy ra phải đạt tới một tỷ lệ ấn định của giá trị hàng hoá được bảo hiểm mới được bảo hiểm bồi thường. Trong thuật ngữ của bảo hiểm, người ta gọi đó là tỷ lệ "miễn thường" hay miễn giảm, tỷ lệ này phụ thuộc vào từng mặt hàng bảo hiểm và nó được thoả thuận rõ ràng trong hợp đồng bảo hiểm. Thông thường tỷ lệ này từ 3% -5%. Như vậy, chỉ khi hàng hoá bị thiệt hại bằng hoặc cao hơn tỷ lệ này mới được bảo hiểm bồi thường. Mục đích của nó là để tránh tình trạng chủ hàng khiếu nại những thiệt hại nhỏ, lẻ tẻ mà khó có thể tránh khỏi trong vận chuyển, mặt khác nhằm để cao tinh thần trách nhiệm của người bảo hiểm. Khi sử dụng tỷ lệ miễn giảm, các công ty bảo hiểm thường tạo điều kiện thuận lợi cho khách hàng như hạ thấp phí bảo hiểm. Riêng đối với những mặt hàng dễ hư hại người ta còn sử dụng điều kiện "miễn giảm khấu trừ" tức là người bảo hiểm chịu trách nhiệm bồi thường phần thiệt hại sau khi đã khấu trừ tỷ lệ % ấn định ban đầu.

Tuy nhiên, các trường hợp sau đây không đề cập mức miễn đền:

- Tổn thất do 4 rủi ro chính của hàng hải gây ra (mắc cạn, đắm, cháy, đâm va) bởi vì tổn thất do 4 rủi ro chính gây ra được điều kiện bảo hiểm FPA bồi thường không khấu trừ điều kiện WA được coi là có phạm vi bảo hiểm rộng hơn điều kiện FPA do đó tổn thất do 4 rủi ro chính gây ra cũng được điều kiện WA bồi thường 100% không tính đến mức miễn đền.
- Các tổn thất do rủi ro chiến tranh, đình công, các rủi ro phụ do con người gây ra thường được mua thêm với điều kiện WA vì vậy không áp dụng mức "miễn giảm".

### 3) Điều kiện bảo hiểm mọi rủi ro (AR)

Đây là điều kiện bảo hiểm có phạm vi bảo hiểm rộng nhất. Nó bao hàm cả phạm vi bảo hiểm của các điều kiện FPA và WA.

Mặc dù phạm vi những rủi ro được bảo hiểm theo điều kiện này rất rộng nhưng không có nghĩa "mọi rủi ro" là tất cả, mà ở đây người bảo hiểm chịu trách nhiệm đối với toàn bộ rủi ro hàng hải chính như: Mắc cạn, đắm, cháy, đâm va ... và mặc nhiên thừa nhận bảo hiểm cả những rủi ro phụ như đổ vỡ, xây sát, rò chảy, rơi vãi ... mà không cần ghi chi tiết tên từng loại rủi ro đó lên trên đơn bảo hiểm.

Đối với các rủi ro loại trừ như: Hư hỏng, mất mát, hay chi phí trực tiếp gây ra do chậm trễ, khuyết tật vốn có của hàng hoá, lỗi cố ý của người được bảo hiểm ... và các rủi ro riêng như chiến tranh và đình công, thì theo điều kiện bảo hiểm này là không được bồi thường. Cụ thể theo điều kiện AR bao hàm FPA và WA. Ngoài ra còn bảo hiểm tất cả các rủi ro phụ như thiếu hụt, đổ vỡ, lây mùi, hấp hơi, thối nát, bao bì rách, mất cắp, giao thiếu hàng, không giao hàng ...

Thực chất của điều kiện bảo hiểm này (AR) không phải là hình thức liệt kê tất cả các rủi ro mà là hình thức bảo hiểm đầy đủ cho hàng hoá.

#### b. Nội dung các điều kiện bảo hiểm xuất bản 1.1.1982

Các điều kiện bảo hiểm gốc của ILU 1.1.1963 có ý nghĩa rất lớn trong thực tiễn bảo hiểm quốc tế. Tuy vậy, với lối hành văn cổ trước đây đã gây khó khăn nhất định

trong việc áp dụng. Ngay tên gọi của các điều kiện FPA, WA, AR đã làm cho nhiều người hiểu lầm không đúng như tinh thần của nó, cho nên dễ xảy ra tranh chấp giữa người bảo hiểm, người được bảo hiểm và người thứ ba. ICC 1.1.1963 còn bắt buộc phải sử dụng mẫu đơn bảo hiểm của Anh - S.G From, đã cổ và lạc hậu.

Để khắc phục các vấn đề trên và để đáp ứng với tình hình mới của thực tiễn hàng hải quốc tế, hiệp hội bảo hiểm hàng hoá London đã soạn thảo các điều kiện bảo hiểm mới trên tinh thần các điều kiện bảo hiểm ICC 1963. Đó là các điều kiện bảo hiểm hàng hoá của hiệp hội bảo hiểm London ICC 1.1.1982 bao gồm 8 điều kiện bảo hiểm: 3 điều kiện bảo hiểm tương tự lấy tên ICC (A), ICC (B), ICC (C); 2 điều kiện bảo hiểm chiến tranh; 2 điều kiện bảo hiểm đình công; và 1 điều kiện bảo hiểm rủi ro ác ý.

#### 1) Điều kiện bảo hiểm A (*Institute Cargo clauses A -ICC 1.1.1982*)

Theo điều kiện này, bảo hiểm chịu trách nhiệm đối với mọi rủi ro mất mát xảy ra cho hàng hoá trừ các loại rủi ro sau đây:

- Do hành vi cố ý của người được bảo hiểm;
- Do hao hụt tự nhiên, hao hụt thương mại và hao hụt thông thường của hàng hoá;
- Do bao bì không thích hợp với hàng hoá và quá trình vận chuyển;
- Do khuyết tật ẩn hoặc nội tạng của hàng hoá bên ngoài không phát hiện được hoặc do bản chất hàng hoá;
- Do chậm trễ, cả trường hợp chậm trễ do rủi ro được bảo hiểm gây ra;
- Do bất lực tài chính của chủ tàu không đáp ứng được các chỉ tiêu bắt buộc trên hành trình;
- Do vũ khí hoặc vụ nổ hạt nhân;
- Do tàu không đủ khả năng đi biển, không thích hợp với việc vận chuyển hàng hoá;
- Do chiến tranh gồm: Nội chiến, cách mạng, khởi nghĩa, nổi loạn, xung đột bất giữ, kiểm chế, cầm giữ, vũ khí chiến tranh ... (trừ cướp biển);
- Do đình công bao gồm do người đình công, bị cầm xương, gây rối lao động, phá rối lao động hoặc bạo động khủng bố của người lao động.

Như vậy, trách nhiệm của người bảo hiểm theo điều kiện A là tương tự như điều kiện mọi rủi ro. Tuy nhiên các rủi ro loại trừ được nêu lên đầy đủ hơn. Ngoài ra điều kiện bảo hiểm A còn đưa ra rủi ro được bảo hiểm và đưa thêm rủi ro mất khả năng tài chính của chủ tàu vào các rủi ro loại trừ.

#### 2) Điều kiện bảo hiểm B (*Institute Cargo clauses B -ICC 1.1.1982*)

Điều kiện này có phạm vi trách nhiệm bảo hiểm hẹp hơn so với điều kiện bảo hiểm A. Theo điều kiện này, bảo hiểm chịu trách nhiệm bồi thường các thiệt hại xảy ra cho đối tượng bảo hiểm do các rủi ro sau đây:

- Do 4 rủi ro chính của hàng hải là: Mắc cạn, đắm, cháy, đâm va với bất kỳ vật thể nào trừ nước;
- Dỡ hàng ở cảng lánh nạn;
- Nước biển, nước sông xâm nhập vào hầm hàng;
- Mất nguyên kiện hàng do rơi khỏi tàu hoặc trong khi xếp dỡ, chuyển tải;
- Hy sinh tổn thất chung;
- Chi phí cứu hộ;
- Do thiên tai như động đất, núi lửa phun, sét đánh.

Theo điều kiện này các rủi ro không được bảo hiểm bao gồm:

- Rủi ro manh tâm của thủy thủ đoàn và chủ tàu;
- Rủi ro cướp biển;
- Rủi ro loại trừ trong điều kiện A.

Như vậy, về cơ bản điều kiện bảo hiểm B tương tự với điều kiện bảo hiểm WA trước đây chỉ có một số điểm khác đó là:

- Bảo hiểm theo điều kiện B bảo hiểm thêm cả rủi ro ném hàng xuống biển, nước cuốn trôi, rủi ro nước biển, sông, hồ;
- Điều kiện B không phân biệt tổn thất toàn bộ và tổn thất bộ phận;
- Điều kiện B loại trừ cả rủi ro mất khả năng tài chính của chủ tàu, rủi ro chậm trễ ngay cả nguyên nhân do mắc cạn gây ra;
- Điều kiện B không áp dụng mức miễn thường.

### 3. Điều kiện bảo hiểm C (*Institute Cargo clauses C -ICC 1.1.1982*)

Đây là điều kiện có phạm vi trách nhiệm hẹp nhất trong ICC 1982. Theo điều kiện này, bảo hiểm chỉ chịu trách nhiệm bồi thường thiệt hại xảy ra cho đối tượng bảo hiểm do các nguyên nhân sau:

- Do 4 rủi ro chính (mắc cạn, đắm, cháy, đâm va) kể cả phương tiện vận chuyển trên bộ bị lật đổ, trật bánh, tàu hoặc sà lan đâm phải vật thể khác;
- Do dỡ hàng tại cảng lánh nạn;
- Mất nguyên kiện do rơi khỏi tàu hoặc trong khi xếp dỡ, chuyển tải;
- Tổn thất chung;
- Chi phí cứu nạn;
- Vứt hàng xuống biển;
- Phần trách nhiệm mà người được bảo hiểm phải chịu theo điều khoản hai tàu đâm va cùng có lỗi.

Theo điều kiện C, rủi ro loại trừ bao gồm:

- Rủi ro loại trừ các điều kiện bảo hiểm B;
- Rủi ro do thiên tai sét đánh, động đất, núi lửa phun;
- Rủi ro nước cuốn trôi;
- Rủi ro nước biển, sông, hồ tràn vào.

Điều kiện bảo hiểm này cũng tương tự điều kiện bảo hiểm FPA nhưng điều kiện C không phân biệt tổn thất toàn bộ và bộ phận, ngoài ra còn bảo hiểm thêm rủi ro vứt hàng xuống biển, phương tiện vận tải bị lật đổ, trật bánh. Nhưng điều kiện C lại không bảo hiểm cho tổn thất toàn bộ của hàng hoá trong khi xếp dỡ chuyển tải mà điều kiện FPA có bảo hiểm.

### 4) Điều kiện bảo hiểm chiến tranh

Nó gồm: Một điều kiện bảo hiểm rủi ro chiến tranh cho hàng hoá và một điều kiện bảo hiểm rủi ro cho vận chuyển hàng hoá bằng hàng không. Đây là những điều kiện bảo hiểm độc lập so với các điều kiện bảo hiểm A, B, C nghĩa là chúng không phụ thuộc vào các điều kiện bảo hiểm khác. Theo điều kiện bảo hiểm chiến tranh cho hàng hoá, người bảo hiểm có trách nhiệm bồi thường những mất mát hư hỏng của hàng hoá do:

- Chiến tranh, nội chiến cách mạng, nổi loạn, khởi nghĩa hoặc xung đột dân sự xảy ra từ những biến cố đó, hoặc bất kỳ hành động thù địch nào gây ra để chống lại một thế lực tham chiến;
- Chiếm đoạt, bắt giữ, kiểm chế hoặc cầm giữ;
- Bom, mìn, thủy lôi, hoặc các vũ khí chiến tranh khác bị bỏ rơi ở bất kỳ đâu;
- Tồn thất chung và chi phí cứu nạn.

Về phạm vi và thời gian bảo hiểm có hiệu lực thì nó không tuân thủ theo điều khoản "từ kho đến kho". Bảo hiểm bắt đầu có hiệu lực từ khi hàng hoá được xếp lên tàu tại cảng bốc và kết thúc khi dỡ hàng khỏi tàu tại cảng dỡ hàng cuối cùng, hoặc kết thúc khi hết hạn 15 ngày kể từ nửa đêm tàu đến đến cảng dỡ hàng cuối cùng, tùy theo trường hợp nào xảy ra trước. Nếu có chuyển tải sang tàu khác hoặc máy bay, thì bảo hiểm cứ tiếp tục có hiệu lực cho đến khi hết hạn 15 ngày kể từ nửa đêm ngày tàu đến cảng chuyển tải (trong 15 ngày sau khi đến, hàng phải để ở cảng hoặc nơi chuyển tải). Sau đó bảo hiểm tiếp tục có hiệu lực khi hàng hoá được xếp lên tàu biển hay máy bay để vận chuyển tiếp.

Đối với rủi ro mìn, ngư lôi thì bảo hiểm được mở rộng ra cả khi hàng hoá còn ở trên sà lan để vận chuyển ra tàu hoặc từ tàu vào bờ nhưng không vượt quá 60 ngày kể từ ngày dỡ hàng khỏi tàu trừ khi có thoả thuận đặc biệt khác.

#### 5) Điều kiện bảo hiểm đình công (Bao gồm cả vận chuyển hàng không)

Theo điều kiện này, bảo hiểm chịu trách nhiệm đối với hư hỏng, mất mát của hàng hoá do các nguyên nhân sau:

- Người đình công, công nhân bị cấm xưởng, hoặc những người tham gia gây rối loạn lao động, bạo động hoặc nổi dậy;
- Bất kỳ người khủng bố nào, hoặc người nào hành động vì mục đích chính trị;
- Tồn thất chung và chi phí cứu nạn.

Như vậy, theo điều kiện bảo hiểm này người bảo hiểm chỉ bồi thường những tổn thất do hành động trực tiếp của người đình công ... chứ không chịu trách nhiệm về thiệt hại do hậu quả đình công.

#### 6) Điều kiện bảo hiểm thiệt hại do ác ý (*Malicious Damage Clauses-MDC*)

Điểm đặc biệt của điều kiện này là nó được dùng với điều kiện B và C. Như vậy, nó không phải là điều kiện độc lập, mà nó phụ thuộc vào điều kiện bảo hiểm khác.

### 4.4.2. Bảo hiểm hàng hóa vận chuyển bằng đường biển ở Việt Nam

Ở Việt Nam bảo hiểm hàng hóa vận chuyển bằng đường biển là một trong ba nghiệp vụ bảo hiểm được Bảo Việt thực hiện ngay từ khi mới thành lập và trong những năm đầu tiên, hoạt động của Bảo Việt chủ yếu là bảo hiểm hàng hóa xuất nhập khẩu. Ngay năm 1965 Bộ tài chính đã ban hành Bản Quy tắc chung về bảo hiểm hàng hóa vận chuyển bằng đường biển, đó là cơ sở pháp lý để tiến hành bảo hiểm hàng hóa vận chuyển bằng đường biển ở Việt Nam. Nó là sự tham khảo tối đa các luật lệ về bảo hiểm của Anh.

Hiện nay, Bảo Việt và các công ty bảo hiểm ở Việt Nam tiến hành bảo hiểm cho các chủ hàng vận chuyển bằng đường biển theo: "Quy tắc chung về bảo hiểm hàng hóa vận chuyển bằng đường biển - 2000" của Bảo Việt, hoặc ICC.01/01/1963, hoặc ICC.01/01/1982 do ILU ban hành.

#### 4.4.3. Các loại hợp đồng bảo hiểm hàng hóa

##### a. Hợp đồng bảo hiểm hàng hóa

##### 1) Định nghĩa hợp đồng bảo hiểm

Hợp đồng bảo hiểm hàng hoá vận chuyển bằng đường biển là một văn bản có giá trị pháp lý cao nhất, trong đó quy định quyền và nghĩa vụ của các bên khi tham gia quan hệ bảo hiểm, "là hợp đồng được ký kết giữa người bảo hiểm và người được bảo hiểm mà theo đó, người bảo hiểm thu bảo hiểm phí do người được bảo hiểm trả và người được bảo hiểm được người bảo hiểm bồi thường tổn thất của đối tượng bảo hiểm do các hiểm hoạ hàng hải gây ra theo mức độ và điều kiện đã thoả thuận với người bảo hiểm".

Thực chất hợp đồng bảo hiểm là một hợp đồng dân sự, quyền của bên này đồng thời cũng là nghĩa vụ của bên kia, sự thoả thuận về các điều khoản trong hợp đồng ràng buộc trách nhiệm của các bên. Không một bên nào có quyền tự ý thay đổi hay huỷ bỏ những điều đã thoả thuận mà không được sự đồng ý của bên kia. Vì vậy, nội dung quan hệ bảo hiểm của các chủ thể được phản ánh rõ nhất trong hợp đồng, và chính hợp đồng bảo hiểm đã trở thành hình thức pháp lý cao nhất của quan hệ đó.

Hợp đồng bảo hiểm mang tính chất là một hợp đồng bồi thường và trên cơ sở tín nhiệm lẫn nhau. Tính chất bồi thường (contract of indemnity) thể hiện ở chỗ: Khi có một thiệt hại xảy ra cho đối tượng bảo hiểm mà thiệt hại đó do những rủi ro đã được bảo hiểm gây ra thì người được bảo hiểm (chủ hàng) có quyền được hưởng sự bù đắp thiệt hại từ phía người bảo hiểm. Bồi thường ở đây là sự bù đắp chứ không phải là sự trao đổi ngang giá và cũng không phải là hình thức cá cược hoàn toàn phụ thuộc vào sự may rủi. Vì rằng, ở một chừng mực nào đó người ta cũng có thể trừ liệu được những sự cố bảo hiểm có thể xảy ra để áp dụng điều kiện bảo hiểm ấn định mức phí bảo hiểm. Mặc dù vậy, sự bù đắp cũng chỉ giới hạn ở những tổn thất xảy ra cho hàng hoá do rủi ro được bảo hiểm gây ra mà thôi.

Tính chất tín nhiệm trong hợp đồng bảo hiểm (Contract of goodfaith) là sự biểu hiện của nguyên tắc "trung thực tuyệt đối" (Utmost good Faith) không bên nào được quyền che giấu những gì liên quan đến nội dung thoả thuận trong hợp đồng. Bất kỳ một sự che giấu nào cũng đều bị coi là vi phạm nguyên tắc "trung thực tuyệt đối" và là biểu hiện của sự không tín nhiệm làm cho hợp đồng không còn giá trị. Sự trung thực là nghĩa vụ bắt buộc đối với các bên theo luật định, cho nên người ta mặc nhiên công nhận hợp đồng bảo hiểm là sự tín nhiệm lẫn nhau.

##### 2) Căn cứ ký kết và thủ tục ký kết

- **Căn cứ ký kết:** Đó là những điều kiện ràng buộc đối với người mua bảo hiểm (chủ hàng) khi họ muốn ký kết hợp đồng bảo hiểm mà không bị công ty bảo hiểm từ chối, nói cách khác đó là những điều kiện cần thiết để hình thành một hợp đồng bảo hiểm.

Trước hết, người được bảo hiểm phải chứng minh là họ có quyền lợi bảo hiểm, mặc dù tại thời điểm ký kết có thể họ chưa được chuyển giao quyền sở hữu đối với hàng hoá, nhưng phải đưa ra những dự kiến hợp lý nào đó về mặt tiếp nhận quyền lợi bảo hiểm. Ví dụ như xuất trình hợp đồng mua bán ngoại thương để thừa nhận họ là người có quyền lợi đối với hàng hoá đó hoặc thư tín dụng (L/C). Việc quy định người được bảo hiểm phải có quyền lợi bảo hiểm mới được ký kết hợp đồng bảo hiểm nhằm mục đích khi có rủi ro tổn thất xảy ra với hàng hoá thì việc bồi thường là để bù đắp

lại cho chính người phải gánh chịu sự thiệt hại ấy chứ không phải một người nào khác không có quyền lợi liên quan. Dự kiến hợp lý về việc tiếp nhận quyền lợi bảo hiểm hay đã có quyền lợi bảo hiểm thực sự là điều kiện cần thiết đối với người được bảo hiểm khi tiến hành ký kết hợp đồng bảo hiểm.

Khi đã thỏa mãn điều kiện trên, người được bảo hiểm phải làm "giấy yêu cầu bảo hiểm" gửi cho công ty bảo hiểm. Công ty bảo hiểm chỉ căn cứ vào giấy yêu cầu bảo hiểm của khách hàng có hợp lệ hay không để quyết định việc chấp nhận hay không chấp nhận bảo hiểm.

"Giấy yêu cầu bảo hiểm" thực chất là sự bày tỏ ý chí của người được bảo hiểm, là hình thức thông báo cho người bảo hiểm biết những tình hình quan trọng, cần thiết về hàng hoá và việc vận chuyển hàng hoá. Vì vậy, người bảo hiểm coi đó là căn cứ chủ yếu khi ký kết hợp đồng bảo hiểm.

Thông thường một giấy yêu cầu bảo hiểm phải đảm bảo được những nội dung chính của một hợp đồng bảo hiểm. Nó bao gồm một loạt các vấn đề cơ bản như: Tên người yêu cầu bảo hiểm, tên hàng hoá cần được bảo hiểm, bao bì, ký mã hiệu, cách đóng gói hàng hoá, số vận đơn(B/L), số thư tín dụng (L/C) hoặc hợp đồng mua bán, tên tàu biển hay loại phương tiện vận chuyển, cảng đi và cảng đến, số tiền bảo hiểm, điều kiện bảo hiểm,

Trong thực tiễn bảo hiểm, các công ty bảo hiểm thường phát hành mẫu "giấy yêu cầu bảo hiểm" của mình với nội dung giống như một đơn bảo hiểm để khách hàng lựa chọn và chỉ việc điền vào các đề mục đã in sẵn.

Việc cung cấp đầy đủ, chi tiết tất cả các tình tiết liên quan đến quá trình vận chuyển hàng hoá được luật bảo hiểm của các nước quy định như một điều kiện cơ bản nhất để có thể hình thành nên hợp đồng bảo hiểm. Theo luật bảo hiểm hàng hoá của Anh (MIA 1906) (Điều 18) quy định rằng, người được bảo hiểm phải cho người bảo hiểm biết trước khi ký kết hợp đồng mọi tình hình cần thiết mà mình biết được và người được bảo hiểm coi như phải biết mọi tình tiết trong diễn trình nghiệp vụ bình thường người ấy phải biết. Nếu người được bảo hiểm không làm được như vậy thì người bảo hiểm có thể huỷ bỏ hợp đồng. Theo quy luật này người được bảo hiểm buộc phải biết đến những tình tiết liên quan đến quá trình vận chuyển hàng hoá và có nghĩa vụ thông báo cho người bảo hiểm biết những tình tiết quan trọng.

Như vậy, việc thông báo tình tiết dưới hình thức "giấy yêu cầu bảo hiểm" có ý nghĩa pháp lý đặc biệt quan trọng làm cho người được bảo hiểm có thể bị từ chối ký kết hợp đồng bảo hiểm, hoặc có thể bị người bảo hiểm huỷ bỏ hợp đồng nếu việc thông báo đó lại không đúng sự thật.

Những điều kiện đặt ra bắt buộc người được bảo hiểm phải có hoặc phải làm vì quyền lợi của mình cũng như của người bảo hiểm, đó là phải có quyền lợi bảo hiểm là điều kiện để người được bảo hiểm khi gánh chịu thiệt hại họ sẽ là người được hưởng quyền bồi thường. Mặt khác phải có sự "trung thực tuyệt đối" của người được bảo hiểm thể hiện dưới hình thức "giấy yêu cầu bảo hiểm" hợp lệ. Đó là những căn cứ để đi đến việc ký kết hợp đồng bảo hiểm.

- Thủ tục ký kết: Sau khi nhận được "giấy yêu cầu bảo hiểm" hợp lệ của khách hàng, dựa trên cơ sở những nội dung đã ghi trong giấy yêu cầu đó, cũng như những tin tức về tình tiết có liên quan đến toàn bộ quá trình vận chuyển hàng trình, công ty bảo

hiểm sẽ quyết định việc ký kết hợp đồng bảo hiểm. Quyết định này được thể hiện bằng một văn bản chấp nhận "yêu cầu bảo hiểm". Văn bản này tuy không phải là một đơn bảo hiểm nhưng nó có giá trị pháp lý thừa nhận thời điểm ký kết hợp đồng bảo hiểm đã hình thành. Về thời điểm ký kết hợp đồng bảo hiểm, luật bảo hiểm của các nước đều quy định thống nhất là kể từ khi người bảo hiểm có quyết định bằng văn bản chấp nhận giấy yêu cầu bảo hiểm của khách hàng. Luật bảo hiểm hàng hải của Anh quy định rằng (MIA 1906): "Một hợp đồng bảo hiểm được coi là đã ký kết khi đề nghị của người được bảo hiểm được người bảo hiểm chấp nhận bằng văn bản, dù đơn bảo hiểm đã được cấp hay chưa ...".

Như vậy, một hợp đồng bảo hiểm hàng hoá vận chuyển bằng đường biển được coi là ký kết kể từ thời điểm người bảo hiểm xác nhận bằng văn bản về việc chấp nhận yêu cầu bảo hiểm của khách hàng. Mặc dù đơn bảo hiểm hay giấy chứng nhận bảo hiểm là một văn bản pháp lý cao nhất về hợp đồng bảo hiểm nhưng không nhất thiết thời điểm cấp đơn bảo hiểm hoặc giấy chứng nhận bảo hiểm mới là thời điểm hợp đồng bảo hiểm hình thành.

Về nội dung hợp đồng bảo hiểm (đơn bảo hiểm) thì các nước khác nhau có thể quy định khác nhau chút ít, nhưng nhìn chung nội dung chủ yếu của một hợp đồng bảo hiểm bao gồm:

- Tên người được bảo hiểm;
- Tên hàng, số lượng, trọng lượng, ký mã hiệu, loại bao bì, cách đóng gói;
- Số L/C hoặc hợp đồng mua bán;
- Tên tàu vận chuyển hàng hoá;
- Phương thức xếp hàng (trên boong, trong hầm);
- Hành trình bảo hiểm, thời hạn bảo hiểm (nơi bắt đầu vận chuyển, cảng xếp, cảng chuyển tải, cảng đến, ngày tàu rời bến);
- Số vận đơn (B/L);
- Số tiền bảo hiểm hay giá trị bảo hiểm;
- Hình thức bảo hiểm, điều kiện bảo hiểm;
- Tỷ lệ phí bảo hiểm, phí bảo hiểm;
- Nơi giám định tổn thất và cơ quan giám định;
- Nơi thanh toán bồi thường;
- Địa điểm và ngày tháng ký kết hợp đồng;
- Tên công ty bảo hiểm và chữ ký.

Hiện nay trên thị trường bảo hiểm thế giới người ta thường sử dụng mẫu hợp đồng bảo hiểm của Lloyd's 1.1.1982 hoặc phát hành các mẫu hợp đồng trên cơ sở mẫu hợp đồng của Lloyd's (Lloyd's marine policy).

Thông thường, trong buôn bán quốc tế các nhà kinh doanh xuất, nhập khẩu tiến hành mua bảo hiểm bằng hai cách:

- Trực tiếp với công ty bảo hiểm;
- Gián tiếp qua môi giới bảo hiểm.

Ở Việt Nam, các chủ hàng đều mua trực tiếp tại công ty bảo hiểm. Trong thực tiễn thương mại hàng hải quốc tế, phần lớn các khách hàng đều mua bảo hiểm hàng hoá gián tiếp qua công ty môi giới bảo hiểm. Bởi vì qua các công ty này có nhiều điểm lợi, do họ có nghiệp vụ chuyên môn vững vàng, thông tin phong phú mà chi phí

trả cho họ chỉ dưới dạng hoa hồng không tốn kém mấy. Họ sẽ bảo vệ quyền lợi của các chủ hàng, tránh cho khách hàng khỏi những thủ tục phiền hà vừa không mắc phải tình trạng nộp phí bảo hiểm quá cao, hoặc ký kết hợp đồng bảo hiểm với công ty bảo hiểm không có uy tín...

### 3) Quyền và nghĩa vụ của các bên tại thời điểm ký kết hợp đồng

- Người được bảo hiểm có nghĩa vụ cung cấp đầy đủ, chính xác tất cả những gì liên quan đến hàng hoá được bảo hiểm cho người bảo hiểm biết. Nếu người được bảo hiểm cố tình báo sai hay giấu diếm về những điều đã nêu trong "giấy yêu cầu bảo hiểm" hoặc báo sai hay giấu diếm về những thay đổi đã thông báo cho người bảo hiểm, thì người bảo hiểm sẽ không còn trách nhiệm như đã quy định trong hợp đồng bảo hiểm mà vẫn có quyền thu phí bảo hiểm.

- Nếu hợp đồng được ký kết vào thời điểm đã xảy ra tổn thất trong phạm vi và trách nhiệm của hợp đồng, thì hợp đồng vẫn có giá trị nếu người được bảo hiểm không hay biết gì về việc đó. Nhưng nếu người được bảo hiểm đã biết việc đó thì hợp đồng bảo hiểm sẽ không còn giá trị nữa nhưng họ vẫn phải nộp phí bảo hiểm cho người bảo hiểm.

- Nếu hợp đồng bảo hiểm được ký kết vào thời điểm hàng được bảo hiểm đã an toàn về đến nơi nhận ghi trong hợp đồng thì hợp đồng vẫn có giá trị nếu người bảo hiểm không hay biết gì về việc đó. Nhưng nếu người bảo hiểm đã biết việc đó thì hợp đồng bảo hiểm sẽ không còn giá trị nữa và họ phải hoàn lại phí bảo hiểm mà họ đã thu cho người được bảo hiểm.

- Người bảo hiểm được quyền biết tất cả những gì có ảnh hưởng trực tiếp tới đối tượng bảo hiểm. Những tin tức ấy phải được rút ra từ thực chất của hợp đồng thương mại và nội dung của hợp đồng vận tải hàng hoá đường biển. Người bảo hiểm cũng có quyền đòi hỏi những loại hàng hoá nào thì được đóng trong bao bì nào có đủ tiêu chuẩn đảm bảo sự an toàn trong cuộc hành trình. Thêm nữa, người bảo hiểm cũng phải biết những điều kiện của hợp đồng chuyên chở hàng hoá như tàu có đủ khả năng đi biển hay không, các điều kiện kỹ thuật của con tàu...

Tất cả những đòi hỏi ấy là xuất phát từ chỗ vì lợi ích chung của cả người bảo hiểm cũng như người được bảo hiểm. Không vì lý do gì mà người được bảo hiểm lại giấu diếm hay cung cấp sai về những tin tức đó.

- Khi người bảo hiểm cấp đơn bảo hiểm (policy) cũng là lúc họ có quyền đòi người được bảo hiểm phải nộp phí bảo hiểm. Luật MIA - 1906 quy định (Điều 52): "Trừ khi có thoả thuận khác, nghĩa vụ của người được bảo hiểm và đại lý của họ phải trả phí bảo hiểm và người bảo hiểm phải có nghĩa vụ cấp đơn bảo hiểm cho người được bảo hiểm hay đại lý của họ - Đó là những điều kiện song song tồn tại và người bảo hiểm chỉ buộc phải cấp đơn bảo hiểm khi kinh phí bảo hiểm đã được thanh toán".

- Nếu sau khi hợp đồng bảo hiểm được ký kết mà có bất kỳ thay đổi nào về loại rủi ro được bảo hiểm, nhất là khi sự thay đổi đó làm tăng thêm nguy hiểm cho hàng hoá thì người được bảo hiểm buộc phải thông báo ngay cho người bảo hiểm biết. Nếu người được bảo hiểm không thông báo hoặc thông báo chậm trễ thì người bảo hiểm có thể từ chối bồi thường tổn thất xảy ra do sự thay đổi đó hoặc có thể rút khỏi hợp đồng. Tuy nhiên, người bảo hiểm vẫn phải chịu trách nhiệm về những thiệt hại xảy ra trước khi có sự thay đổi rủi ro và có quyền giữ lại toàn bộ phí bảo hiểm.



Nói tóm lại, nghĩa vụ phát sinh chủ yếu trong việc ký kết hợp đồng thuộc về người được bảo hiểm, họ chỉ có quyền yêu cầu người bảo hiểm không được từ chối ký kết hợp đồng nếu "giấy yêu cầu bảo hiểm" được coi là hợp lệ. Đối với người bảo hiểm thì nghĩa vụ phát sinh chủ yếu khi có tổn thất xảy ra đối với hàng hoá được bảo hiểm.

4) Quyền và nghĩa vụ của các bên khi có tổn thất xảy ra

- Đối với người được bảo hiểm: Khi hành trình bảo hiểm gặp những rủi ro, đe dọa dẫn đến tổn thất cho hàng hoá thì trước tiên người được bảo hiểm phải thực hiện nghĩa vụ hạn chế và ngăn ngừa tổn thất. Người được bảo hiểm phải tích cực làm tất cả những gì thuộc phạm vi cố gắng của mình để giảm bớt thiệt hại xảy ra đối với hàng hoá, đồng thời phải thông báo ngay cho người bảo hiểm biết.

Luật bảo hiểm của tất cả các nước đều quy định trường hợp xảy ra mất mát, hư hỏng thuộc phạm vi trách nhiệm của hợp đồng bảo hiểm, người được bảo hiểm hay đại lý của họ phải tiến hành mọi biện pháp có thể nhằm tránh hay giảm nhẹ tổn thất đối với hàng hoá được bảo hiểm. Người bảo hiểm sẽ không chịu trách nhiệm bồi thường cho những mất mát hư hỏng do phía người được bảo hiểm không chấp hành đầy đủ nghĩa vụ của mình.

Để đảm bảo cho thủ tục khiếu nại bồi thường được coi là hợp pháp thì khi xảy ra mất mát, hư hỏng thuộc phạm vi trách nhiệm của hợp đồng, người được bảo hiểm phải thông báo ngay cho người bảo hiểm hay đại lý của họ biết để cử người đến giám định, nếu không có biên bản giám định thì người bảo hiểm sẽ không chịu trách nhiệm về thiệt hại đó, trừ khi có thoả thuận khác.

Nếu trong hành trình không gặp sự cố bảo hiểm nào mà khi tàu cập cảng, người nhận hàng phát hiện thấy dấu hiệu hư hỏng của hàng hoá thì phải yêu cầu ngay đại diện của người vận chuyển đến để làm giám định đối tịch tại cầu tàu. Qua giám định, nếu thực tế hàng bị hư hỏng mất mát thì phải khiếu nại ngay với người vận chuyển về tổn thất đó. Trường hợp sau khi nhận hàng rồi mới phát hiện hư hỏng mất mát thì người được bảo hiểm phải làm văn bản thông báo cho người vận chuyển trong một thời hạn nhất định (3 ngày) kể từ khi nhận hàng xong. Tất cả những quy định này ràng buộc trách nhiệm của người được bảo hiểm, nếu không thực hiện đúng như vậy thì người bảo hiểm có quyền từ chối những khiếu nại thuộc trách nhiệm của người vận chuyển hay người thứ ba khác.

Người được bảo hiểm phải có trách nhiệm hoàn tất bộ hồ sơ khiếu nại đòi bồi thường bao gồm các giấy tờ sau đây: Thư yêu cầu bồi thường, bản chính GCN bảo hiểm, bản chính hoặc sao hóa đơn bán hàng kèm theo tờ kê chi tiết về hàng hóa và phiếu ghi trọng lượng, bản chính hoặc sao B/L hoặc hợp đồng vận chuyển, giấy biên nhận hoặc chứng nhận tàu giao hàng và phiếu ghi trọng lượng tại nơi giao hàng cuối cùng, biên bản giám định hàng hóa tổn thất, bản sao báo cáo tai nạn và các trích sao nhật ký của tàu, tài liệu có liên quan đến việc đòi người vận chuyển hay người thứ ba khác bồi thường, biên bản quyết toán số tiền yêu cầu bồi thường và các giấy tờ có liên quan.

Thời hạn được thực hiện quyền đòi bồi thường là 02 năm kể từ ngày phát sinh vụ việc và thời hạn bồi thường là 60 ngày sau khi người bảo hiểm nhận hồ sơ khiếu nại đòi bồi thường và bộ hồ sơ đã đầy đủ và hợp lệ.

- Đối với người bảo hiểm: Nghĩa vụ duy nhất của họ là giải quyết khiếu nại bồi thường tổn thất cho người được bảo hiểm khi có thiệt hại xảy ra đối với hàng hoá do những rủi ro được bảo hiểm gây ra. Nói cách khác, người được bảo hiểm có quyền đòi người bảo hiểm phải bồi thường tổn thất cho hàng hoá theo điều kiện bảo hiểm mà họ đã ký kết trong hợp đồng. Như vậy, nghĩa vụ bồi thường của người bảo hiểm chỉ giới hạn trong phạm vi của điều kiện bảo hiểm đã thoả thuận. Nếu một thiệt hại xảy ra không nằm trong số những rủi ro được bảo hiểm gây ra thì thiệt hại đó không thuộc trách nhiệm của người bảo hiểm. Tuy nhiên, tổng số tiền bồi thường có thể lớn hơn giá trị của tổn thất, vì ngoài việc bồi thường toàn bộ tổn thất theo số tiền bảo hiểm, người bảo hiểm còn phải trả cả những chi phí nhằm ngăn ngừa và hạn chế tổn thất ... Như vậy, thì mọi trường hợp tổng số tiền bồi thường của người bảo hiểm có thể lớn hơn, bằng, hoặc nhỏ hơn giá trị bảo hiểm, tùy theo mức độ tổn thất và chi phí mà người được bảo hiểm phải gánh chịu.

Sau khi đã hoàn thành nghĩa vụ bồi thường thiệt hại cho người được bảo hiểm, thì người bảo hiểm không có quyền đòi giao lại những hàng hoá bị hư hỏng, trừ trường hợp người được bảo hiểm tuyên bố "từ bỏ hàng" để được bồi thường tổn thất toàn bộ ước tính. Tuy nhiên, người bảo hiểm cũng có quyền từ chối việc sở hữu đối với hàng hoá bị từ bỏ mà vẫn chấp nhận bồi thường tổn thất toàn bộ.

Xuất phát từ các điều kiện cam kết trong hợp đồng, quyền và nghĩa vụ của các bên một mặt thể hiện lợi ích của các chủ thể trong quan hệ, mặt khác nó cũng bày tỏ sự tin tưởng tín nhiệm lẫn nhau trong việc đảm bảo an toàn chung cho tài sản cũng như các lợi ích khác mà mỗi bên có thể thu được từ chính việc thực hiện tốt các nghĩa vụ của mình.

## b. Các loại hợp đồng bảo hiểm hàng hóa

### 1) Hợp đồng bảo hiểm chuyến (Voyage Policy)

Là hợp đồng bảo hiểm một chuyến hàng từ địa điểm này đến một địa điểm khác ghi trên hợp đồng. Người bảo hiểm chỉ chịu trách nhiệm về hàng hoá trong phạm vi một chuyến. Trách nhiệm của bảo hiểm bắt đầu và kết thúc theo điều khoản "từ kho đến kho". Vì vậy hợp đồng này còn gọi là hợp đồng hỗn hợp - Vừa là chuyến vừa là thời hạn.

Hợp đồng bảo hiểm chuyến thường được thể hiện bằng đơn bảo hiểm, hoặc giấy chứng nhận bảo hiểm do người bảo hiểm cấp. Đơn bảo hiểm chính là một hợp đồng bảo hiểm chuyến đầy đủ. Nội dung của nó gồm hai phần thể hiện trên mặt trước và mặt sau của đơn bảo hiểm. Mặt trước thường ghi các chi tiết về hàng hoá, hành trình, giá trị bảo hiểm, điều kiện bảo hiểm... Mặt sau thường ghi các điều lệ, hay quy tắc bảo hiểm của hàng hoá có liên quan.

Loại hợp đồng này có nhiều nhược điểm, chỉ áp dụng cho từng chuyến cụ thể, mà thủ tục ký kết thì rất phức tạp gây phiền hà cho người bảo hiểm. Mặt khác, đôi khi chủ hàng vì lý do nào đó không tiến hành mua bảo hiểm cho một vài chuyến hàng nhất định gây tình trạng lộn xộn trong quan hệ giữa khách hàng và người bảo hiểm. Trong thời đại thương mại hàng hải phát triển mạnh mẽ như ngày nay, các quốc gia thường có quan hệ buôn bán làm ăn, trong một thời gian tương đối dài và ổn định. Với nhiều nước, việc xuất, nhập khẩu hàng hoá thường theo các hiệp định thương mại dài hạn, cho nên vấn đề vận chuyển hàng hoá không chỉ giới hạn trong một

chuyên mà nhiều chuyên. Việc mua bảo hiểm cho toàn bộ khối lượng hàng hoá xuất, nhập khẩu đó không thể tiến hành một cách riêng biệt theo từng chuyến hàng. Cho nên người ta phải sử dụng đến một loại hợp đồng bảo hiểm sử dụng cho nhiều chuyến hàng, đó là hợp đồng bảo hiểm bao.

## 2) Hợp đồng bảo hiểm bao (Open Policy)

Hợp đồng bảo hiểm bao là hợp đồng bảo hiểm cho nhiều chuyến hàng trong một thời gian nhất định (thường là một năm). Trong hợp đồng này, người bảo hiểm cam kết bảo hiểm tất cả các chuyến hàng xuất, nhập khẩu của người được bảo hiểm trong năm. Khi có chuyến hàng xuất, nhập khẩu, người được bảo hiểm chỉ việc khai báo cho người bảo hiểm biết và yêu cầu cấp đơn bảo hiểm. ưu điểm của hợp đồng này là nó có tính tự động và linh hoạt. Khi có chuyến hàng xuất, nhập khẩu là tự động bảo hiểm mặc dù chưa được khai báo, và nếu vì một lý do khách quan nào đó người được bảo hiểm chưa kịp gửi giấy mà hàng đã bị tổn thất rồi thì người bảo hiểm vẫn chịu trách nhiệm bồi thường. Thêm nữa, theo hợp đồng bảo hiểm này người gửi hàng có thể biết trước mức phí bảo hiểm, do đó họ có thể biết chắc về chi phí bảo hiểm.

Do có ưu điểm như vậy, hợp đồng bảo hiểm bao tạo nên mối quan hệ kinh doanh tốt giữa người bảo hiểm và người được bảo hiểm, quan hệ này có thể kéo dài trong nhiều năm. Tuy nhiên, cũng cần phải lưu ý những điều kiện bắt buộc trong hợp đồng bảo hiểm bao như sau:

- Khi thực hiện một chuyến hàng thì nhất thiết phải xác định giới hạn trách nhiệm đối với toàn bộ tổn thất của hàng hoá trên một con tàu xảy ra trong chuyến hàng đó.
- Thông thường, người bảo hiểm ghi vào hợp đồng điều khoản huỷ bỏ, cho phép mỗi bên quyền huỷ bỏ kia trước một thời hạn nhất định (30 ngày).
- Nếu hợp đồng bao có bảo hiểm thêm rủi ro chiến tranh, thì người bảo hiểm cũng phải tuyên bố chấp nhận bảo hiểm trước một thời hạn nhất định (45 ngày).
- Dù bảo hiểm tất cả mọi chuyến hàng nhưng người được bảo hiểm bắt buộc phải thông báo kịp thời về tình hình của mỗi chuyến hàng cho người bảo hiểm biết.
- Điều kiện xếp hàng của tàu được thuê chuyên chở hàng hoá như là: Loại tàu, tuổi tàu, cơ quan đăng kiểm của tàu, khả năng đi biển...
- Điều kiện về giá trị bảo hiểm

Hiện nay ở thị trường bảo hiểm Anh cũng như trên thế giới người ta sử dụng loại hợp đồng bảo hiểm dài hạn này được thể hiện dưới hai dạng khác nhau: Floating policy và open cover

+ Floating policy: Theo loại hợp đồng này người mua bảo hiểm phải đưa dự kiến trước một số tiền nhất định đủ để bảo hiểm cho vài lô hàng thậm chí vài chục lô hàng. Trước mỗi lần gửi một lô hàng cụ thể, trong tổng số hàng dự kiến, người mua bảo hiểm phải gửi cho người bảo hiểm biết những chi tiết cần thiết về hàng hoá theo hợp đồng bảo hiểm. Giá trị bảo hiểm của từng lô hàng được khấu trừ dần từ tổng số chung của giá trị hợp đồng bảo hiểm và người bảo hiểm phải cấp đơn bảo hiểm ngay cho từng lô hàng cụ thể.

+ Open cover: Đây là dạng hợp đồng phổ biến và được sử dụng rộng rãi nhất không chỉ ở Anh mà còn ở hầu hết các hãng bảo hiểm trên thế giới. Hợp đồng này dựa trên cơ sở ấn định thời gian thường là một năm, người bảo hiểm nhận bảo hiểm toàn bộ hàng hoá của người được bảo hiểm. Giá trị của mỗi lô hàng được ấn định cụ thể. Hợp

đồng này không dự kiến trước tổng số tiền chung, mà chỉ ấn định giới hạn giá trị của mỗi lô hàng và thời hạn trong đó việc bảo hiểm hàng hoá sẽ được thực hiện.

Tóm lại, hợp đồng bảo hiểm hàng hoá vận chuyển bằng đường biển là một hợp đồng dựa trên nguyên tắc sự thoả thuận ý chí. Trong hợp đồng này yêu cầu ký kết hợp đồng do khách hàng đưa ra như đơn chào hàng. Yêu cầu bảo hiểm này được ghi bằng văn bản, như sự chấp nhận đơn chào hàng. Các số liệu, dữ kiện có liên quan ghi trong "giấy yêu cầu bảo hiểm" phải phù hợp và chính xác với thực tiễn khách quan. Nếu phát hiện cố ý không khai báo đúng sự thật thì người bảo hiểm có quyền từ chối hoặc huỷ bỏ hợp đồng. Trách nhiệm pháp lý của các bên chỉ phát sinh khi hợp đồng bảo hiểm có hiệu lực.

## Chương V. HỒ SƠ KHIẾU NẠI ĐÒI BỒI THƯỜNG TÔN THẤT

### 5.1. Đối với bảo hiểm thân tàu

#### 5.1.1. Thông báo và giải quyết tai nạn

##### a. Thông báo sự cố

Khi tàu được bảo hiểm xảy ra tai nạn, tổn thất ngoài các quy định trong điều khoản bảo hiểm, người bảo hiểm phải có nghĩa vụ thông báo ngay cho công ty bảo hiểm mọi thông tin liên quan đến tai nạn, tổn thất. Thông tin về tai nạn, tổn thất phải được thông báo rõ ràng, chính xác, phản ánh được thực tế tình huống đã và đang xảy ra. Ngoài ra, các thông tin này phải đáp ứng việc đánh giá tổn thất, truy tìm nguyên nhân, xác định mức độ vi phạm...

Trên cơ sở các thông tin về sự cố, người bảo hiểm mong muốn người được bảo hiểm tham gia bàn bạc nhằm đề ra các biện pháp khắc phục sự cố, đưa ra các biện pháp phòng ngừa nhằm tránh những tổn thất kế tiếp có thể xảy ra.

##### b. Thu thập hồ sơ

Khi có tổn thất sự cố, người được bảo hiểm phải có nghĩa vụ trong công tác thu thập hồ sơ bao gồm các tài liệu:

- Kháng nghị hàng hải, nếu sự cố xảy ra khi tàu ở trên biển thì kháng nghị hàng hải phải được trình trong vòng 24h kể từ khi tàu tới cảng đầu tiên. Nếu sự cố xảy ra ở trong cảng thì kháng nghị phải trình trong 24h kể từ khi xảy ra sự cố. Nếu không thể trình trong hai mục nêu trên thì trong kháng nghị phải nêu rõ nguyên nhân chậm trễ. Kháng nghị hàng hải bắt buộc phải có chữ ký của thuyền trưởng và 3 người làm chứng. Cơ quan đủ thẩm quyền để xác nhận “Kháng nghị hàng hải” là cảng vụ, cơ quan công chứng, hay cơ quan chính quyền địa phương;
- Trích sao đầy đủ và chi tiết nhật ký boong, nhật ký máy, nhật ký vô tuyến. Thông báo về thời tiết, thời gian trích sao các loại nhật ký kể trên phải bảo đảm kéo dài từ trước khi xảy ra sự cố ít nhất 1 ngày, đặc biệt khi trích sao nhật ký phải đảm bảo đầy đủ chi tiết và trung thực;
- Sơ đồ, vị trí xảy ra tai nạn. Vị trí của tai nạn phải được chỉ rõ trên hải đồ có tỉ lệ xích nhỏ nhằm thể hiện được cả những khu vực xung quanh vị trí xảy ra tai nạn. Ngoài ra nếu hải đồ này không chỉ rõ hơn thì nhất thiết phải tiến hành vẽ sơ đồ. Trên sơ đồ phải thể hiện được các yếu tố chính, phụ đã tác động vào tàu khi sự cố, hướng và nguyên nhân dẫn tới sự cố;
- Báo cáo chi tiết về tổn thất của thuyền trưởng (chỉ riêng cho phần vỏ) báo cáo về tổn thất của máy trưởng về phần máy về phần điện của điện trưởng, các bản báo cáo này phải nêu rõ được hoàn cảnh xảy ra tai nạn, các tổn thất và những hậu quả khác do tai nạn gây ra, nguyên nhân hoặc khả năng gây tai nạn, các báo cáo này làm theo mẫu đã quy định;
- Biên bản đối tịch có xác nhận của hai tàu nếu trong trường hợp đâm va. Nội dung phải ghi được tên tàu đâm va, hiệu gọi của hai tàu, chủ tàu hay người bảo hiểm cho

tàu đó, vị trí đâm va, thời điểm đâm va, tốc độ đâm va, tình hình tổn thất sơ bộ do đâm va, tình hình khí tượng thủy văn khi đâm va.

### 5.1.2. Bộ hồ sơ ban đầu do tàu lập

- Kháng cáo hàng hải;
- Sơ đồ vị trí nơi xảy ra tai nạn;
- Trích sao đầy đủ nhật ký hàng hải, máy tàu, thời tiết;
- Báo cáo sự cố hàng hải chi tiết của thuyền trưởng, máy trưởng;
- Yêu cầu giám định tổn thất (bảo hiểm hay đại diện).

### 5.1.3. Bộ hồ sơ khiếu nại đòi bồi thường tổn thất

- Kháng nghị hàng hải;
- Báo cáo của thuyền trưởng, máy trưởng;
- Biên bản giám định của bảo hiểm hoặc đại lý, người ủy quyền của bảo hiểm;
- Giays chứng nhận mất tàu của cơ quan nhà nước nếu tàu bị mất tích;
- Trích sao nhật ký hàng hải;
- Sơ đồ vị trí xảy ra tai nạn, biên bản đối tịch trong trường hợp đâm va mắc cạn;
- Thư khiếu nại, chứng từ khiếu nại của người thứ ba (nếu có);
- Giấy phép hoạt động, giấy kiểm tra kỹ thuật gần nhất của đăng kiểm;
- Công văn yêu cầu đòi bồi thường của chủ tàu;
- Các chứng từ, các tài liệu có liên quan đến việc đòi bồi thường.

## 5.2. Đối với bảo hiểm trách nhiệm dân sự chủ tàu

### 5.2.1. Hồ sơ một vụ tổn thất hàng hoá

a. Tổn thất liên quan đến hư hỏng hàng hóa, bộ hồ sơ và giấy tờ

- Thư thể quyền khiếu nại hoặc ủy quyền khiếu nại;
- Thư khiếu nại và hóa đơn khiếu nại;
- Vận tải đơn và phiếu vận chuyển;
- Hóa đơn mua hàng hoặc hóa đơn kiêm phiếu xuất kho;
- Biên bản giám định hàng và tàu, xác định mức độ nguyên nhân tổn thất;
- Phiếu đóng bao gói;
- Biên bản kiểm nghiệm hàng hóa trước khi xếp hàng xuống tàu và sau khi dỡ hàng khỏi tàu;
- Kháng nghị hàng hải;
- Trích sao nhật ký boong máy và các giấy tờ khác liên quan;
- Biên bản kiểm tra tàu trước khi hành trình hoặc báo cáo của thuyền trưởng về việc kiểm tra tàu trước khi hành trình;
- Hồ sơ và giấy tờ của đăng kiểm;
- Sơ đồ xếp hàng;
- Những chứng từ khác liên quan đến sự miễn trách hay giảm nhẹ trách nhiệm.

b. Tổn thất liên quan đến thiếu hàng, mất nguyên kiện

- Giấy thế quyền khiếu nại hoặc ủy quyền khiếu nại nếu người khiếu nại không phải là chủ hàng;
- Thư khiếu nại và hóa đơn;
- Vận tải đơn / Phiếu vận chuyển;
- Hóa đơn mua hàng, hóa đơn kiêm phiếu xuất kho;
- Biên bản kết toán nhận hàng với tàu có chữ ký xác nhận của thuyền trưởng;
- Nếu đổ, vỡ thuộc trách nhiệm của chủ tàu phải có biên bản đổ vỡ và biên bản giám định hàng;
- Biên bản kiểm đếm của tàu ở cảng xếp và dỡ hàng;
- Báo cáo của thuyền trưởng hoặc đại phó về việc giao thiếu hàng;
- Hợp đồng thuê tàu.

Nếu hợp đồng thuê tàu quy định giao nhận theo hình thức niêm phong cặp chì phải có biên bản niêm phong cặp chì sau khi xếp hàng và trước khi dỡ hàng. Nếu hợp đồng quy định giao theo hình thức kiểm đếm đầu bao và giám định 10% trọng lượng thì ngoài biên bản kiểm đếm phải có biên bản giám định 10% tại cầu tàu khi xếp hàng lên tàu và dỡ hàng khỏi tàu.

- Những tài liệu khác có liên quan đến quá trình xếp dỡ hàng có thể cả ảnh chụp các biên bản vi phạm, trộm cắp, kiểm đếm sai.

#### 5.2.2. Hồ sơ một vụ tổn thất do ô nhiễm dầu

- Thư khiếu nại của chủ tàu;
- Quyết định phạt của chính quyền cảng;
- Báo cáo sự cố của thuyền trưởng và máy trưởng;
- Hóa đơn chi phí tẩy rửa làm sạch môi trường, tiền phạt và các chi phí khác có liên quan;
- Biên bản giám định;
- Những tài liệu liên quan.

#### 5.2.3. Hồ sơ vụ tổn thất do ốm đau, thương tật, tử vong

- Công văn khiếu nại đòi bồi thường của chủ tàu;
- Kháng nghị hàng hải về sự cố gây tai nạn hoặc báo cáo của thuyền trưởng về sự cố xảy ra;
- Biên bản khám nghiệm, kiểm tra của chính quyền Cảng hoặc cơ quan an toàn lao động nơi xảy ra tai nạn;
- Hóa đơn chi phí về viện phí, thuốc men, xe cấp cứu và các chứng từ chi phí liên quan;
- Các giấy tờ liên quan khác.

#### 5.2.4. Hồ sơ một vụ tổn thất do bị phạt hải quan

- Công văn khiếu nại đòi bồi thường của chủ tàu;
- Kháng nghị hàng hải hoặc báo cáo của thuyền trưởng;
- Biên bản phạt của hải quan hoặc chính quyền địa phương (có chữ ký của đại diện tàu, hoặc chủ tàu);
- Luật qui định phạt của địa phương (nếu cần);

- Hóa đơn thanh toán tiền mặt cùng các giấy tờ khác có liên quan.

#### 5.2.5. Tồn thất do đâm va cầu cảng và các công trình khác

- Công văn khiếu nại đòi bồi thường của chủ tàu;
- Hồ sơ khiếu nại của người khiếu nại;
- Kháng nghị hàng hải hoặc báo cáo của thuyền trưởng về sự cố đâm va đó;
- Biên bản giám định sự cố của bảo hiểm hoặc đại diện hội tại địa phương;
- Các chứng từ có liên quan khác.

Hết



## Phụ lục

## 1. Mẫu đơn bảo hiểm thân tàu

|  <b>TỔNG CÔNG TY BẢO HIỂM BẢO VIỆT</b><br><b>BAOVIET INSURANCE CORPORATION</b><br><small>ISO 9001:2000 TSC: 35 Hai Bà Trưng, Hà Nội Tel: 04. 39343131 Fax: 04. 38257188</small> |  | 0 42 10<br>BẢN CHÍNH<br>ORIGINAL  |
|--|--|---|
| <b>GIẤY CHỨNG NHẬN BẢO HIỂM P &amp; I</b><br><b>CERTIFICATE OF P &amp; I INSURANCE</b>   |  |   |
| <b>HCM.D16.HPI.10.HD25</b>   |  |   |
| Số/No.....   |  |   |
| <b>DUONG DONG JOINT – STOCK COMPANY</b>  |  |   |
| Người được bảo hiểm<br>Insured   |  |   |
| Tên tàu .....<br>Name of Vessel  | <b>DUONG DONG</b>  | Loại tàu .....<br>Type of Vessel  |
| Năm và nơi đóng .....<br>Year & Origin of building   | <b>1996/ KOREA</b>   | Cấp tàu .....<br>Classification   |
| Được tham gia với Hội<br>Entered with Club   | <b>THE WEST OF ENGLAND SHIP OWNERS MUTUAL INSURANCE ASSOCIATION (LUXEMBOURG)</b>   |   |
| Thời hạn bảo hiểm .....<br>Period of Insurance   | <b>281</b> ngày, kể từ 12 giờ 00 Quốc tế ngày .....<br>days, from 12, 00hrs. GMT date  | <b>15 May, 2010</b><br>đến 12 giờ 00 Quốc tế ngày .....<br>to 12.00hrs GMT date |
| Giới hạn trách nhiệm .....<br>Limit of Liability   | <b>USD 1,000,000,000 for any and all claims in respect of oil pollution in respect of one vessel in respect of one incident; Crew cover as per rules subject to a deductible of USD 500. Claims for Injury, illness or death compensation arising under the terms of crew members contract are limited to USD 15,000 per crew member.</b>  |   |
| Phạm vi hoạt động:<br>Trading Limit:   | <b>SOUTH EAST ASIAN WATER</b>  |   |
| Điều kiện bảo hiểm<br>Conditions of Insurance  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• To cover P&amp;I risks (Class I) on the mutual basic in accordance with the Rules and the mentioned vessel's Certificate of Entry issued by the West of England Ship Owners Mutual Insurance Association (Luxembourg) for 2010/2011, including 4/4ths liability covered under "Running Down Clause".</li> <li>• No laid-up returns.</li> </ul>  |   |
| Mức khấu trừ:<br>Deductibles   | USD 5,000 per any one occurrence in respect of 4/4ths "Running Down Clause"; USD 3,000 in respect of liabilities, cost or expenses in respect of cargo other than bulk cargo carried on each voyage; USD 2,000 in respect of liabilities, cost and expenses in respect of bulk cargo carried on each voyage; USD 500 per incident in respect of liabilities, costs and expenses in respect of claims by or in respect of crew under Rule 2 Sections 1 (A), 1 (B), 1 (C), 3, 4, 5, 6 and 8; USD 1,000 per any one occurrence in respect of other risks. |   |
| Giải quyết bồi thường tại<br>Claims settled at   | <b>BAO VIET SAI GON</b>  |   |
| Phí bảo hiểm<br>Premium  | As Per Debit Note No.: 23.61/10 TBP  |   |
| Thuế giá trị gia tăng<br>V.A.T   | As Per Debit Note No.: 23.61/10 TBP  |   |
| Tổng số tiền thanh toán<br>Total amount  | As Per Debit Note No.: 23.61/10 TBP  |   |
| Cấp tại<br>Issued at   | <b>HO CHI MINH CITY</b>  |   |
| Ngày<br>Date   | <b>11 MAY, 2010</b>  |   |
|  | <br><b>LE ANH THU</b><br><b>DEPUTY DIRECTOR</b>  |   |
| GHI CHÚ: Khi xảy ra tổn thất thuộc đơn bảo hiểm này phải báo ngay cho BẢO VIỆT hoặc đại lý của BẢO VIỆT<br>REMARKS: In the event of a claim under this Policy notice shall be given immediately to BAOVIET or its Agents   |  |   |



## **TÓM TẮT ĐIỀU KIỆN BẢO HIỂM**

### **I/ RỦI RO, TRÁCH NHIỆM, CHI PHÍ ĐƯỢC BẢO HIỂM:**

- Thương, bệnh tật, chết người - Thuyền viên.
- Thương, bệnh tật, chết người - Những người khác không là thuyền viên và hành khách.
- Trách nhiệm đối với hành khách.
- Hối hương và chi phí thay người.
- Lương và bồi thường thất nghiệp khi tàu đắm.
- Chi phí thay đổi tuyến đường.
- Hành khách lậu, bỏ trốn và ty nạn.
- Cứu sinh mạng con người.
- Tổn thất và tổn hại đối với tài sản của thuyền viên và những người khác.
- Đam va với tàu khác.
- Tổn thất hay tổn hại gây cho tài sản.
- Ô nhiễm.
- Trách nhiệm theo các hợp đồng lai dắt.
- Trách nhiệm phát sinh theo những điều khoản và hợp đồng bồi thường nhất định.
- Trách nhiệm đối với xác tàu.
- Các chi phí cách ly.
- Hàng hóa.
- Những đóng góp tổn thất chung không thu được.
- Chi phí của người cứu hộ theo mẫu thoả thuận cứu hộ tiêu chuẩn.
- Tiền phạt.
- Điều tra và thủ tục tố tụng hình sự.
- Tổn thất, tổn hại, phí tổn, chi phí phải gánh chịu khi hành động theo chỉ thị của các Quản trị viên.
- Chi phí tố tụng và để phòng hạn chế tổn thất.
- Một số rủi ro đặc biệt khác.

### **II/ HIỆU LỰC BẢO HIỂM TỰ ĐỘNG CHẤM DỨT KHI:**

- Hợp đồng bảo hiểm hoặc giấy chứng nhận bảo hiểm hết hiệu lực.
- Thay đổi Công ty Đăng kiểm của tàu hoặc thay đổi, đình chỉ, gián đoạn, thu hồi hay mãn hạn cấp của tàu.
- Tàu được chuyển chủ hay người quản lý.
- Tàu bị trưng dụng hay trưng thu.
- Chủ tàu không thanh toán phí bảo hiểm đầy đủ, đúng kỳ hạn.

### **III/ TRÁCH NHIỆM CỦA NGƯỜI ĐƯỢC BẢO HIỂM:**



- Trường hợp xảy ra tai nạn, chủ tàu phải thông báo ngay cho BẢO VIỆT nơi gần nhất hoặc đại lý của BẢO VIỆT để chỉ định giám định. Nếu không có Biên bản giám định của BẢO VIỆT hoặc đại lý của BẢO VIỆT thì BẢO VIỆT có quyền từ chối bồi thường tổn thất.
- Khi có tai nạn thì chủ tàu, những người thừa nhiệm và đại lý của họ có nghĩa vụ áp dụng mọi biện pháp hợp lý nhằm ngăn chặn hay hạn chế tổn thất gia tăng.

### **IV/ CÁC RỦI RO, TRÁCH NHIỆM VÀ CHI PHÍ KHÔNG THUỘC TRÁCH NHIỆM BẢO HIỂM**

- Rủi ro chiến tranh, đình công.
  - Rủi ro về nguyên tử và việc chở súc vật sống.
  - Tổn hại xảy ra cho tàu được bảo hiểm, mất tiền cho thuê tàu v.v...
  - Một số trách nhiệm, chi phí của tàu cứu hộ, tàu khoan, tàu hút.
  - Bảo hiểm trùng.
  - Hành trình bất hợp pháp, nguy hiểm hay không đúng quy cách.
  - Hành động cố ý của người được bảo hiểm, những người thừa hành hay đại lý của họ.
  - Người được bảo hiểm khai báo sai sự thật khi yêu cầu bảo hiểm.
  - Trách nhiệm liên quan đến tiền, vàng bạc, đá quý, kim loại quý hiếm hay các vật tương tự.
  - Các chi phí nhằm thu thập thông tin hay tài liệu.
  - Lãi suất.
  - Một số rủi ro nhất định: Trách nhiệm đối với những người trên tàu (ngoài các thủy thủ) không phải do người được bảo hiểm tuyển dụng; khách nhà hàng, khách sạn, người chuyên chở thực phẩm của tàu trong thời gian tàu neo đậu.
- \* Bảo hiểm này được chi phối bởi luật Hàng hải Việt Nam, nếu luật Hàng hải Việt Nam chưa quy định thì áp dụng theo luật và tập quán bảo hiểm Hàng hải Anh.
- \* Thời hạn khiếu nại: 12 tháng kể từ ngày tổn thất xảy ra.



## 2. Mẫu đơn bảo hiểm P&amp;I

|  |  |
|--|--|
| <b>CÔNG TY CỔ PHẦN BẢO HIỂM PETROLIMEX (PJICO)</b>   |  |
| <b>PETROLIMEX JOINT - STOCK INSURANCE COMPANY</b>  |  |
|   |  |
| Trụ sở chính : 532 Đường Láng, Đống Đa, Hà Nội, Việt Nam      Điện tín : PJICO<br>Điện thoại : (84.4) 7.760865, 7.760867      Fax : (84.4) 7.760868<br>Website: http://www.pjico.com.vn      E-mail: pjico@petrolimex.com.vn                         |  |
| <b>80000459</b>  |  |
| <b>ĐƠN BẢO HIỂM THÂN TÀU</b>   |  |
| <b>HULL INSURANCE POLICY</b>   |  |
| <b>BẢN CHÍNH ORIGINAL</b>  |  |
| Số: <b>No 12/GDI/HHA/1211/0004</b>   |  |
| Theo yêu cầu của bên mua bảo hiểm, Công ty cổ phần bảo hiểm Petrolimex (PJICO) nhận bảo hiểm thân tàu dưới đây:<br>At the request of the insurance buyer, Petrolimex Joint - Stock Insurance Company (PJICO) accepted for Hull Insurance as follows: |  |
| Bên mua bảo hiểm: <b>DUONG DONG TOURISM AND TRANSPORT JOINT STOCK COMPANY</b><br>Insurance buyer   |  |
| Người được bảo hiểm (hoặc người thụ hưởng): <b>DUONG DONG TOURISM AND TRANSPORT JOINT STOCK</b><br>Name of Insured (or beneficiary)  |  |
| Địa chỉ: <b>21-23 O ST, MY GIANG II, PHU MY HUNG, TAN PHONG WARD, 7 DIST, HCMC</b><br>Address  |  |
| Tên tàu: <b>DUONG DONG</b> Quốc tịch: <b>VIET NAM</b> Cảng đăng ký: <b>SAIGON</b><br>Name of Vessel Nationality Port registered  |  |
| Năm và nơi đóng: <b>1996-KOREA</b> Cấp tàu: <b>VR (*VRH, *VRM)</b> Loại tàu: <b>M. CONTAINER CARRIER</b><br>Year and Origin of building Classification Type of Vessel  |  |
| Tổng dung tích: <b>4.813.00 GT</b> Trọng tải: <b>6.866.46 MTS</b><br>Gross Tonnage Deadweight  |  |
| Giá trị tàu được bảo hiểm: <b>70.000.000.000 VNĐ</b> Chi bằng chữ: <b>Seventy billion Vietnam Dong</b><br>Vessel value Insured In words  |  |
| Gồm: Vô tàu: ..... Máy móc, nồi hơi: ..... Thiết bị: .....<br>Where of: Hull Machinery, Boiler Equipments  |  |
| Phạm vi hoạt động: <b>WORLD WIDE EXCLUDES USA AND CANADA</b><br>Trading limit:   |  |
| Thời hạn bảo hiểm: Từ 00 giờ 00 ngày: <b>01/01/2012</b> đến 24 giờ 00 ngày: <b>31/12/2012</b> theo giờ: <b>VIET NAM</b><br>Period of cover From 00 O'clock of To 24 O'clock of At time   |  |
| Hoặc chuyến: .....<br>Or voyage  |  |
| Khởi hành: .....<br>Sailing on/ or about   |  |
| Điều kiện bảo hiểm: .....<br>Conditions of Insurance   |  |
| Mức khấu trừ: For expenses which arise outside Vietnam: VND 45,000,000/one occurrence<br>Deductible - For expenses which arise inside Vietnam: VND 15,000,000/one occurrence   |  |
| Phí bảo hiểm: <b>AS ARRANGED</b> Giải quyết bồi thường tại: <b>PJICO</b><br>Premium Claims settled at  |  |
| Thuế giá trị gia tăng: ..... Nơi cấp: <b>PJICO</b><br>V.A.T Issued at  |  |
| Tổng số tiền thanh toán: ..... Ngày: <b>01/01/2012</b><br>Total amount Date  |  |
| <b>Bên mua bảo hiểm ký nhận</b><br>Insurance buyer's signature   |  |
| <b>CÔNG TY CỔ PHẦN BẢO HIỂM PETROLIMEX</b><br>PETROLIMEX JOINT - STOCK INSURANCE COMPANY<br><br><b>Vice Director</b><br><b>Bùi Anh Tuấn</b>                     |  |
| GHI NHỚ: Trừ khi có thỏa thuận khác bằng văn bản, các quy định tại trang sau được các bên nhất trí chấp nhận.<br>REMARKS: Unless otherwise agreed in writing, the provision in overleaf is agreed by all parties concerned.                          |  |



## TÓM TẮT ĐIỀU KHOẢN BẢO HIỂM

### I. CÁC RỦI RO ĐƯỢC BẢO HIỂM:

1. Bảo hiểm này bảo hiểm tổn thất hay tổn hại của đối tượng bảo hiểm gây ra bởi:
  - 1.1 Hiểm họa của biển, sông, hồ hoặc vùng nước có thể hoạt động được.
  - 1.2 Hỏa hoạn, nổ.
  - 1.3 Cướp bạo động bởi những người ngoài tàu.
  - 1.4 Vứt bỏ tài sản xuống biển.
  - 1.4 Cướp biển.
  - 1.6 Va chạm với phương tiện chuyên chở bộ, trang bị hay thiết bị bến hay cảng.
  - 1.7 Động đất, núi lửa phun hay sét đánh.
  - 1.8 Tai nạn trong khi bốc dỡ và chuyển dịch hàng hóa hay nhiên liệu.

### 2. Bảo hiểm này bảo hiểm tổn thất hay tổn hại của đối tượng bảo hiểm gây ra bởi:

- 2.1 Nổ nồi hơi, gãy trục cơ hoặc ẩn tỳ trong máy móc hay thân tàu.
- 2.2 Bán cần của thuyền trưởng, sỹ quan, thủy thủ hay hoa tiêu.
- 2.3 Bất cần của người sửa chữa hay người thuê tàu với điều kiện người sửa chữa hay người thuê tàu ấy không phải là Người được bảo hiểm.
- 2.4 Manh động của thuyền trưởng, sỹ quan hay thủy thủ.
- 2.5 Va chạm với máy bay hay vật tương tự, hoặc vật rời từ đó.

Với điều kiện tổn thất hay tổn hại trên đây không do thiếu mẫn cán hợp lý hay giám sát viên hoặc bất kỳ người quản lý nào của họ ở trên bờ.

3. Thuyền trưởng, sỹ quan, thủy thủ hay hoa tiêu nếu có cổ phần trên tàu này cũng không coi là chủ tàu.
4. Hậu quả của việc thực hiện lệnh của người có thẩm quyền để tránh rủi ro ô nhiễm.
5. Tổn thất chung và cứu hộ.
6. Hư hỏng hay tai nạn của thiết bị hay động cơ phần lục nguyên tử. (Chỉ áp dụng cho I.T.C 1/10/1983)

### II. HIỆU LỰC BẢO HIỂM TỰ ĐỘNG CHẤM DỨT KHI:

1. Hợp đồng bảo hiểm và/ hoặc Đơn bảo hiểm hết hiệu lực.
2. Thay đổi công ty Đăng kiểm của tàu, hoặc tàu, bị đình chỉ, gián đoạn, thu hồi hay mãn hạn cấp của tàu.
3. Có sự thay đổi về chủ quyền hay quốc tịch, chuyển quản lý mới hay cho thuê trên cơ sở tàu trống, hoặc trưng thu hay trưng dụng tàu ...

### III. TRÁCH NHIỆM CỦA NGƯỜI ĐƯỢC BẢO HIỂM:

1. Đóng phí bảo hiểm đầy đủ theo thời hạn ghi trên giấy thông báo thu phí bảo hiểm.
2. Trường hợp xảy ra tai nạn, chủ tàu phải thông báo ngay cho PJICO hoặc đại lý của PJICO trong vòng 48 (bốn tám) giờ để chỉ định giám định.
3. Khi xảy ra tai nạn chủ tàu, những người thừa nhiệm và đại lý của chủ tàu có nghĩa vụ áp dụng mọi biện pháp cần thiết và hợp lý nhằm ngăn chặn hay hạn chế tổn thất gia tăng.
4. Thực hiện thủ tục bảo lưu quyền khiếu nại với người thứ ba.

5. Thường xuyên thông báo cho Người bảo hiểm biết diễn biến tình hình tai nạn để có hướng dẫn kịp thời

### IV. CÁC RỦI RO, TRÁCH HIỆM VÀ CHI PHÍ KHÔNG THUỘC TRÁCH NHIỆM BẢO HIỂM:

1. Rủi ro chiến tranh, đình công, khủng bố.
2. Các hành động ác ý, sự nổ của một loại chất nổ, mọi vũ khí chiến tranh do hành động ác ý hay vì mục đích chính trị.
3. Rủi ro nguyên tử, nhiễm phóng xạ
4. Hành động cố ý của người được bảo hiểm, người thừa hành hay đại lý của họ.
5. Cũ kỹ, hao mòn tự nhiên.
6. Vi phạm lệnh cấm của chính quyền.
7. Tàu không đủ khả năng đi biển.
8. Tàu, thuyền bị mắc cạn do ảnh hưởng của thủy triều.
9. Người được bảo hiểm khai báo sai sự thật khi yêu cầu bảo hiểm hay không thông báo những thay đổi của tàu có thể làm tăng thêm rủi ro ...
10. Chi phí lương bổng và lương thực của thuyền viên (trừ trường hợp tổn thất chung).
11. Chi phí nhằm thu thập thông tin hay tài liệu.
12. Chi phí đưa tàu đến nơi sửa chữa (trừ trường hợp PJICO yêu cầu và/hoặc chấp nhận bằng văn bản).
13. Chi phí đánh dấu, thấp sáng, di chuyển xác tàu, thanh thải luồng lạch theo yêu cầu của người có thẩm quyền.
14. Chi phí liên quan đến việc chậm trễ của tàu, hàng hóa.
15. Chi phí cạo hà, gõ ri, thổi cát son vỏ tàu (trừ trường hợp gõ ri, thổi cát, son vỏ tàu phần tổn thất thuộc trách nhiệm bảo hiểm).
16. Chi phí thay dầu mỡ.
17. Chi phí thay thế bộ phận ẩn tỳ hay khuyết tật ngầm.

### V. HỒ SƠ KHIẾU NẠI:

1. Thư khiếu nại bồi thường.
  2. Biên bản giám định của PJICO hoặc của Công ty giám định được chỉ định.
  3. Kháng nghị hàng hải có xác nhận của cơ quan có thẩm quyền nơi xảy ra tai nạn hoặc cảng đến đầu tiên (nếu tàu bị sự cố xảy ra khi đang ở ngoài khơi).
  4. Trích sao nhật ký (boong, máy, thời tiết ...) Tùy theo từng vụ việc cụ thể.
  5. Sơ đồ đâm va, mắc cạn, va đá ngầm (trường hợp tai nạn đâm va, mắc cạn, va đá ngầm).
  6. Báo cáo của thuyền trưởng (tổn thất thuộc phần vỏ), báo cáo của máy trưởng (tổn thất thuộc phần máy).
  7. Bảng thuyền trưởng, máy trưởng, các chứng chỉ chuyên môn (tùy theo từng vụ việc cụ thể).
  8. Biên bản quyết toán chi phí sửa chữa tổn thất thuộc trách nhiệm bảo hiểm và các hóa đơn chứng từ kèm theo.
  9. Các tài liệu có liên quan khác.
- \* Bảo hiểm này được chi phối bởi luật Hàng hải Việt Nam và luật Kinh doanh Bảo hiểm Việt nam, nếu luật Hàng hải Việt Nam, luật Kinh doanh Bảo hiểm Việt nam chưa quy định thì áp dụng theo luật và tập quán bảo hiểm Hàng hải Anh.
- \* Thời hạn khiếu nại: 12 tháng kể từ ngày xảy ra tổn thất.

### 3. Mẫu đơn bảo hiểm hàng hóa

### **Danh mục tài liệu tham khảo**

1. Bảo hiểm hàng hải, Ths Đỗ Thành Sen, trường Đại học Giao thông vận tải Tp. Hồ Chí Minh - 2004.
2. Bài giảng Bảo hiểm hàng hải, PTS. Phạm Văn Cường, trường Đại học Hàng hải Việt Nam – 1999.
3. Bảo hiểm hàng hải, Hồ Thủy Tiên, Nhà xuất bản Tài chính, 2007.
4. Bảo hiểm hàng hải, Đỗ Văn Quang, trường Cao đẳng nghề Bách nghệ Hải Phòng, 2011.
5. Những vấn đề cơ bản trong bảo hiểm hàng hóa, Trương Mộc Lâm, Nhà xuất bản Thống kê, 2002.