

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. Tổn 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
Chương IV. BẢO HIỂM HÀNG HÓA VẬN CHUYỂN BẰNG ĐƯỜNG BIỂN.....	56
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
Chương V. HỒ SƠ KHIẾU NẠI ĐÒI BỒI THƯỜNG TỔN THẤT	85
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 tới 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 (Maritime 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 lặt vặt, 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:

$\text{Giá trị bảo hiểm} = \text{Giá trị tổn thất} + \text{Chi phí giám định} + \text{Chi phí đề phòng hạn chế tổn thất}$.

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) Tồn 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 hỏa 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 hỏa hoạn bằng cách đứng ra thành lập những Công ty bảo hiểm hỏa 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 chuyến: 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 xảy 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 trừ và hợp lý

- Nổ nồi hơi, gãy trục hoặc ẩn tỳ của máy móc và thân tàu: Bất kể nguyên nhân nào do nổ nồi hơi và gãy trục 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.

Ẩn 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 ẩn tỳ gây ra nhưng không phải bồi thường các chi phí sửa chữa bộ phận bị khuyết tật ẩn 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 trừ 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 trừ 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 (Actual 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 absolutely (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 from 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, bãi xưởng;
- 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;