



SỞ GIÁO DỤC VÀ ĐÀO TẠO HÀ NỘI

GIÁO TRÌNH

Bảo hiểm trong ngoại thương

DÙNG TRONG CÁC TRƯỜNG TRUNG HỌC CHUYÊN NGHIỆP



NHÀ XUẤT BẢN HÀ NỘI

SỞ GIÁO DỤC VÀ ĐÀO TẠO HÀ NỘI

PHẠM THỊ LAN ANH

GIÁO TRÌNH
BẢO HIỂM TRONG NGOẠI THƯƠNG

(Dùng trong các trường THCN)

NHÀ XUẤT BẢN HÀ NỘI - 2007

Lời giới thiệu

Nước ta đang bước vào thời kỳ công nghiệp hóa, hiện đại hóa nhằm đưa Việt Nam trở thành nước công nghiệp văn minh, hiện đại.

Trong sự nghiệp cách mạng to lớn đó, công tác đào tạo nhân lực luôn giữ vai trò quan trọng. Báo cáo Chính trị của Ban Chấp hành Trung ương Đảng Cộng sản Việt Nam tại Đại hội Đảng toàn quốc lần thứ IX đã chỉ rõ: “Phát triển giáo dục và đào tạo là một trong những động lực quan trọng thúc đẩy sự nghiệp công nghiệp hóa, hiện đại hóa, là điều kiện để phát triển nguồn lực con người - yếu tố cơ bản để phát triển xã hội, tăng trưởng kinh tế nhanh và bền vững”.

Quán triệt chủ trương, Nghị quyết của Đảng và Nhà nước và nhận thức đúng đắn về tầm quan trọng của chương trình, giáo trình đối với việc nâng cao chất lượng đào tạo, theo đề nghị của Sở Giáo dục và Đào tạo Hà Nội, ngày 23/9/2003, Ủy ban nhân dân thành phố Hà Nội đã ra Quyết định số 5620/QĐ-UB cho phép Sở Giáo dục và Đào tạo thực hiện đề án biên soạn chương trình, giáo trình trong các trường Trung học chuyên nghiệp (THCN) Hà Nội. Quyết định này thể hiện sự quan tâm sâu sắc của Thành ủy, UBND thành phố trong việc nâng cao chất lượng đào tạo và phát triển nguồn nhân lực Thủ đô.

Trên cơ sở chương trình khung của Bộ Giáo dục và Đào tạo ban hành và những kinh nghiệm rút ra từ thực tế đào tạo, Sở Giáo dục và Đào tạo đã chỉ đạo các trường THCN tổ chức biên soạn chương trình, giáo trình một cách khoa học, hệ

thống và cập nhật những kiến thức thực tiễn phù hợp với đối tượng học sinh THPT Hà Nội.

Bộ giáo trình này là tài liệu giảng dạy và học tập trong các trường THPT ở Hà Nội, đồng thời là tài liệu tham khảo hữu ích cho các trường có đào tạo các ngành kỹ thuật - nghiệp vụ và đồng đảo bạn đọc quan tâm đến vấn đề hướng nghiệp, dạy nghề.

Việc tổ chức biên soạn bộ chương trình, giáo trình này là một trong nhiều hoạt động thiết thực của ngành giáo dục và đào tạo Thủ đô để kỷ niệm “50 năm giải phóng Thủ đô”, “50 năm thành lập ngành” và hướng tới kỷ niệm “1000 năm Thăng Long - Hà Nội”.

Sở Giáo dục và Đào tạo Hà Nội chân thành cảm ơn Thành ủy, UBND, các sở, ban, ngành của Thành phố, Vụ Giáo dục chuyên nghiệp Bộ Giáo dục và Đào tạo, các nhà khoa học, các chuyên gia đầu ngành, các giảng viên, các nhà quản lý, các nhà doanh nghiệp đã tạo điều kiện giúp đỡ, đóng góp ý kiến, tham gia Hội đồng phản biện, Hội đồng thẩm định và Hội đồng nghiệm thu các chương trình, giáo trình.

Đây là lần đầu tiên Sở Giáo dục và Đào tạo Hà Nội tổ chức biên soạn chương trình, giáo trình. Dù đã hết sức cố gắng nhưng chắc chắn không tránh khỏi thiếu sót, bất cập. Chúng tôi mong nhận được những ý kiến đóng góp của bạn đọc để từng bước hoàn thiện bộ giáo trình trong các lần tái bản sau.

GIÁM ĐỐC SỞ GIÁO DỤC VÀ ĐÀO TẠO

Lời nói đầu

Bảo hiểm có vai trò rất quan trọng và có tác dụng to lớn đối với nền kinh tế quốc dân cũng như trong đời sống nhân dân. Trong công cuộc đổi mới đất nước bảo hiểm là một trong những ngành dịch vụ phát triển nhanh chóng cả về quy mô lẫn tốc độ, phạm vi hoạt động.

Nhằm phục vụ cho học sinh học chuyên ngành Trung học nghiệp vụ kinh doanh xuất nhập khẩu của Hà Nội có tài liệu học tập môn học Bảo hiểm trong ngoại thương, khoa Kế toán - Tài chính Trường Trung học Thương mại - Du lịch Hà Nội tiến hành biên soạn giáo trình Bảo hiểm trong ngoại thương.

Giáo trình Bảo hiểm trong ngoại thương bao gồm bài mở đầu và ba chương chủ yếu đề cập đến các nghiệp vụ bảo hiểm phi nhân thọ phục vụ cho kinh doanh, đó là lĩnh vực bảo hiểm trong ngoại thương bao gồm các vấn đề về lý luận cũng như thực tiễn hiện nay trong bảo hiểm hàng hoá xuất nhập khẩu.

Tôi xin chân thành cảm ơn:

- ThS. Bùi Văn Huyền - Giảng viên Học viện Chính trị quốc gia Hồ Chí Minh.*
- ThS. Bùi Quốc Thám - Hiệu trưởng Trường Trung học Thương mại - Du lịch Hà Nội.*
- TS. Nguyễn Viết Tiến - Giảng viên Trường Đại học Thương mại.*
- PGS. TS. Nguyễn Quốc Thịnh - Giảng viên Trường Đại học Thương mại.*
- TS. Vũ Mạnh Chiến - Giảng viên Trường Đại học Thương mại.*
- TS. Lê Thị Kim Nhung - Giảng viên Trường Đại học Thương mại.*
- TS. Nguyễn Văn Thanh - Giảng viên Trường Đại học Thương mại.*
- TS. Nguyễn Quang Hùng - Giảng viên Trường Đại học Thương mại.*
- Hội đồng khoa học Trường Trung học Thương mại - Du lịch Hà Nội.*

- Các bạn đồng nghiệp khoa Kế toán - Tài chính đã giúp đỡ tôi hoàn thành giáo trình này.

Do hạn chế về thời gian và kinh nghiệm, chắc chắn giáo trình này không tránh khỏi những thiếu sót nhất định, vì vậy tôi rất mong nhận được những ý kiến đóng góp của các bạn đồng nghiệp và các em học sinh để giáo trình được hoàn thiện hơn.

Xin chân thành cảm ơn!

TÁC GIẢ

Bài mở đầu

TỔNG QUAN VỀ MÔN HỌC BẢO HIỂM TRONG NGOẠI THƯƠNG

Mục tiêu:

Nắm được những kiến thức tổng quát về môn học bảo hiểm trong ngoại thương, từ đó có thái độ đúng đắn trong việc nghiên cứu môn học.

Nội dung tóm tắt:

- Mục tiêu của môn học.
- Vị trí, phương pháp nghiên cứu môn học.

I. MỤC TIÊU CỦA MÔN HỌC

1. Mục tiêu chung

Môn học *Bảo hiểm trong ngoại thương* trang bị cho học sinh kiến thức cơ bản về hoạt động bảo hiểm và bảo hiểm trong ngoại thương: Bảo hiểm hàng hoá xuất nhập khẩu chuyên chở bằng đường biển, bằng đường bộ và đường hàng không.

2. Mục tiêu cụ thể

** Về kiến thức:*

+ Hiểu được các kiến thức chung về hoạt động bảo hiểm như: khái niệm, bản chất, vai trò của bảo hiểm, đặc điểm và nguyên tắc hoạt động của bảo hiểm, phân loại bảo hiểm.

+ Nắm được, hiểu được kiến thức cơ bản về bảo hiểm trong ngoại thương: Bảo hiểm hàng hoá xuất nhập khẩu chuyên chở bằng đường biển, bằng đường bộ và đường hàng không.

** Về kỹ năng:*

+ Xử lý được các vấn đề về hoạt động bảo hiểm trong ngoại thương thông qua các câu hỏi thảo luận, câu hỏi ôn tập, các bài tập áp dụng trong quá trình học tập môn học.

+ Biết cách xác định số tiền bảo hiểm, giá trị bảo hiểm, phí bảo hiểm.

+ Biết vận dụng những kiến thức đã học vào công tác kinh doanh xuất nhập khẩu tại doanh nghiệp kinh doanh xuất nhập khẩu.

** Về thái độ:* Xây dựng ý thức học tập theo phương pháp biết suy luận, kết hợp lý luận với thực tiễn, có thái độ nghiêm túc, cách tiếp cận khoa học khi nghiên cứu xem xét các vấn đề thuộc lĩnh vực bảo hiểm trong ngoại thương.

II. VỊ TRÍ, PHƯƠNG PHÁP NGHIÊN CỨU MÔN HỌC

1. Vị trí

Môn học *Bảo hiểm trong ngoại thương* là một môn học nằm trong nhóm kiến thức chuyên môn nghiệp vụ thuộc các môn học chuyên ngành của ngành Kinh doanh xuất nhập khẩu. Do đó, để có thể học tập tốt môn học này học sinh phải có kiến thức về: Kinh tế chính trị, Kinh tế vi mô, Kinh tế ngoại thương, Thanh toán quốc tế, Vận tải và giao nhận trong ngoại thương...

Nội dung trọng tâm của môn học *chủ yếu đề cập đến các nghiệp vụ bảo hiểm phi nhân thọ phục vụ trong lĩnh vực bảo hiểm trong ngoại thương bao gồm các vấn đề về lý luận cũng như thực tiễn hiện nay trong lĩnh vực bảo hiểm hàng hoá xuất nhập khẩu.*

2. Phương pháp nghiên cứu môn học

Môn học này nghiên cứu các mối quan hệ kinh tế xã hội giữa những người tham gia bảo hiểm với các tổ chức bảo hiểm bằng một hệ thống lý luận chung. Đồng thời, khác với lĩnh vực bảo hiểm nói chung có phạm vi nghiên cứu toàn bộ lĩnh vực bảo hiểm gồm cả bảo hiểm xã hội và bảo hiểm y tế, bảo hiểm thất nghiệp, bảo hiểm thương mại, môn học này nghiên cứu vấn đề cụ thể trong lĩnh vực bảo hiểm thương mại đó là lĩnh vực bảo hiểm hàng hoá xuất nhập khẩu.

Cũng như các môn khoa học kinh tế khác, môn học *Bảo hiểm trong ngoại thương* coi duy vật biện chứng là cơ sở phương pháp luận và sử dụng tổng hợp các phương pháp của thống kê học, toán kinh tế, kết hợp chặt chẽ giữa lý luận và thực tiễn trong quá trình nghiên cứu. Do đó, trong quá trình nghiên cứu và học tập môn học cần phải luôn sử dụng phép biện chứng duy vật của Mác - Ăngghen và phải gắn liền với tình hình thực tế, lấy thực tế bổ sung cho lý luận và vận dụng lý luận để xem xét thực tế.

2.1. Phạm vi áp dụng

- Dùng cho hệ THCN ngành Kinh doanh xuất nhập khẩu.
- Là tài liệu tham khảo cho các cán bộ đang làm công tác kinh doanh xuất nhập khẩu, cho bạn đọc quan tâm đến các vấn đề của lĩnh vực bảo hiểm trong ngoại thương.

2.2. Phương pháp giảng dạy

- Sử dụng kết hợp các phương pháp như: diễn giảng, quy nạp, nêu vấn đề... tùy theo từng chương, bài cụ thể để giúp cho học sinh chủ động xây dựng bài, tiếp thu kiến thức tốt hơn. Bên cạnh đó duy trì tốt kiểm tra thường xuyên và kiểm tra định kỳ theo đúng quy định để đánh giá chính xác kết quả của từng học sinh.
- Hướng dẫn học sinh làm ví dụ tại lớp và bài tập về nhà bằng cách phân nhóm học sinh.

Chương 1

NHỮNG VẤN ĐỀ CHUNG VỀ BẢO HIỂM

Mục tiêu:

- *Về kiến thức:* Hiểu được những kiến thức cơ bản về bảo hiểm.
- *Về kỹ năng:*
 - + Phân tích được bản chất, vai trò, đặc điểm, nguyên tắc cơ bản của bảo hiểm.
 - + Biết phân loại bảo hiểm theo các tiêu thức.
- *Về thái độ:* Có nhận thức đúng đắn về bảo hiểm.

Nội dung tóm tắt:

Trong cuộc sống, lao động cũng như trong sản xuất kinh doanh con người dù đã chú ý ngăn ngừa, để phòng tai nạn nhưng rủi ro vẫn có thể xảy ra. Rủi ro có thể do thiên tai, tai nạn bất ngờ, do sự biến động của khoa học kỹ thuật và công nghệ, do môi trường xã hội... Bất kể do nguyên nhân gì khi rủi ro xảy ra thường gây các thiệt hại về kinh tế, ảnh hưởng đến đời sống, hoạt động sản xuất kinh doanh và cả những tổn thất về người. Chính vì vậy, để hạn chế và đối phó với rủi ro, người ta sử dụng nhiều biện pháp, trong đó biện pháp hữu hiệu nhất là bảo hiểm.

Bảo hiểm là một sự cam kết bồi thường của người bảo hiểm đối với người được bảo hiểm về những thiệt hại, mất mát của đối tượng bảo hiểm do một rủi ro đã thoả thuận gây ra, với điều kiện người được bảo hiểm đã thuê bảo hiểm cho đối tượng bảo hiểm đó và nộp khoản tiền gọi là phí bảo hiểm.

Bảo hiểm có vai trò rất quan trọng và nhiều tác dụng khác nhau. Trước hết bảo hiểm góp phần ổn định tài chính cho người tham gia bảo hiểm trước các tổn thất do rủi ro gây ra. Bên cạnh đó bảo hiểm còn góp phần ổn định chi tiêu của ngân sách nhà nước và huy động vốn để đầu tư phát triển kinh tế xã hội. Ngoài ra, bảo hiểm còn góp phần thực hành tiết kiệm và tạo thêm công ăn việc làm cho người lao động...

Hiện nay ở Việt Nam đang triển khai các loại hình bảo hiểm như: bảo hiểm xã hội, bảo hiểm y tế, bảo hiểm kinh doanh; còn loại hình bảo hiểm thất nghiệp đang nghiên cứu để chuẩn bị triển khai. Có nhiều cách để phân loại bảo hiểm theo các tiêu thức khác nhau tùy thuộc vào mục đích nghiên cứu.

I. RỦI RO VÀ CÁC BIỆN PHÁP ĐỐI PHÓ VỚI RỦI RO

1. Rủi ro

Trong cuộc sống, lao động cũng như trong sản xuất kinh doanh con người dù đã chú ý ngăn ngừa, đề phòng tai nạn nhưng rủi ro vẫn có thể xảy ra. Những rủi ro đó do:

- Thiên nhiên (act of God) gây ra động đất, lụt, bão... làm thiệt hại sản xuất, tài sản và thậm chí có thể làm chết người.

- Lực lượng sản xuất phát triển, một mặt thúc đẩy sản xuất, tạo điều kiện thuận lợi cho cuộc sống con người... Nhưng mặt khác, lực lượng sản xuất phát triển cũng gây ra nhiều tai nạn cho con người như tai nạn ô tô, máy bay, tàu hoả, tai nạn lao động...

- Môi trường xã hội cũng là một trong những nguyên nhân gây ra rủi ro cho con người. Nếu xã hội tổ chức quản lý chặt chẽ, mọi người sống và làm việc theo pháp luật sẽ không xảy ra các tệ nạn xã hội như trộm cắp, trấn lột, nghiện hút... Nếu mọi người đều có việc làm sẽ không có hiện tượng thất nghiệp. Nếu tổ chức chăm sóc sức khoẻ tốt sẽ hạn chế được ốm đau, bệnh tật...

Những rủi ro đó gây ra cho con người rất nhiều khó khăn trong cuộc sống do mất hoặc giảm nguồn thu nhập, phá hoại nhiều tài sản, làm ngừng trệ sản xuất và kinh doanh.

2. Các biện pháp đối phó với rủi ro

Để đối phó với rủi ro, tổn thất không lường trước được do các rủi ro gây ra con người dùng các biện pháp sau:

2.1. Tránh rủi ro (risk avoidance)

Tránh rủi ro tức là không làm một việc gì đó quá mạo hiểm, không chắc chắn. Đây là biện pháp được sử dụng thường xuyên trong cuộc sống. Mỗi người, mỗi đơn vị sản xuất kinh doanh đều chọn ra các biện pháp thích hợp để né tránh rủi ro có thể xảy ra, tức là loại trừ cơ hội dẫn đến tổn thất.

Ví dụ: Để tránh tai nạn giao thông người ta hạn chế đi lại hoặc nếu phải đi lại người ta thường cố gắng hết sức cẩn thận.

Tránh né rủi ro chỉ với những rủi ro có thể né tránh được. Nhưng cuộc sống có rất nhiều rủi ro bất ngờ không tránh né được.

Biện pháp này có nhược điểm làm cho con người lúc nào cũng sợ sệt, không dám làm gì, do đó cũng không thu được gì.

2.2. Ngăn ngừa, hạn chế rủi ro (risk prevention)

Biện pháp này thể hiện ở việc các công ty, các cá nhân dùng những biện pháp để đề phòng, ngăn ngừa, hạn chế rủi ro và hậu quả của nó như: trang bị hệ thống phòng cháy, chữa cháy; hệ thống bảo vệ chống trộm cắp; các biện pháp an toàn lao động; các biện pháp hạn chế tai nạn giao thông... Tuy nhiên, biện pháp này cũng không thể ngăn chặn được hết các rủi ro xảy ra.

2.3. Tự khắc phục rủi ro (risk assumption)

Biện pháp này thể hiện ở việc các công ty, các cá nhân dự trữ một khoản tiền nhất định để khi có rủi ro xảy ra dùng khoản tiền đó để bù đắp khắc phục hậu quả. Biện pháp này còn gọi là tự bảo hiểm (self insurance) và có những hạn chế nhất định như: không phải cá nhân hay công ty nào cũng có sẵn tiền để dự trữ; tiền dự trữ này không thể bù đắp được những rủi ro tổn thất lớn có tính chất thảm họa; sẽ gây đọng vốn lớn trong xã hội nếu cá nhân nào cũng dự trữ như vậy.

2.4. Chuyển nhượng rủi ro (risk transfer)

Một cá nhân hay công ty khi tự mình thấy không thể chịu đựng được một hoặc nhiều rủi ro lớn có tính chất thảm họa, phải tìm cách san sẻ bằng cách chuyển nhượng rủi ro cho công ty khác. Khi đã chấp nhận rủi ro, các công ty đó phải bồi thường những thiệt hại do rủi ro đã thoả thuận gây ra, còn người chuyển nhượng rủi ro phải trả một khoản tiền. Biện pháp này gọi là bảo hiểm và có ưu điểm: không gây đọng vốn trong xã hội, phạm vi bù đắp rộng lớn, có thể bù đắp những rủi ro có tính chất thảm họa... và phát triển mạnh mẽ cho đến ngày nay.

II. KHÁI NIỆM, BẢN CHẤT, VAI TRÒ CỦA BẢO HIỂM

1. Khái niệm bảo hiểm

Bảo hiểm là một sự cam kết bồi thường của *người bảo hiểm* đối với *người được bảo hiểm* về những thiệt hại, mất mát của *đối tượng bảo hiểm* do một rủi ro đã thoả thuận gây ra, với điều kiện người được bảo hiểm đã thuê bảo hiểm cho đối tượng bảo hiểm đó và nộp khoản tiền gọi là phí bảo hiểm.

- Người bảo hiểm (insurer, underwriter): Là tổ chức hay cá nhân có đầy đủ tư cách pháp nhân được nhà nước cho phép tiến hành hoạt động kinh doanh bảo hiểm; là người nhận trách nhiệm về rủi ro, được hưởng phí bảo hiểm và phải bồi thường khi có tổn thất xảy ra. Ví dụ: Bảo Việt, Bảo Minh...

- Người được bảo hiểm (the insured): Là người có lợi ích bảo hiểm (insurable interest) là người bị thiệt hại khi rủi ro xảy ra và được người bảo hiểm bồi thường. Người được bảo hiểm là người có tên trong hợp đồng bảo hiểm và là người phải nộp phí bảo hiểm.

- Người thụ hưởng: Là tổ chức hoặc cá nhân được người tham gia bảo hiểm chỉ định trong hợp đồng bảo hiểm sẽ nhận được trợ giúp và bồi thường từ công ty bảo hiểm. Người thụ hưởng có thể được chỉ định đích danh hoặc không đích danh, nếu được chỉ định đích danh thì trong hợp đồng bảo hiểm sẽ nêu rõ tên người được hưởng và mối quan hệ giữa người được bảo hiểm và người tham gia bảo hiểm.

- Đối tượng bảo hiểm (subject - matter insured): Là tài sản hoặc lợi ích mang ra bảo hiểm. Đối tượng bảo hiểm có thể là tài sản, con người hoặc trách nhiệm đối với người thứ ba.

- Rủi ro được bảo hiểm (risk insured against): Là rủi ro đã thoả thuận trong hợp đồng. Người bảo hiểm chỉ bồi thường những thiệt hại do những rủi ro đã thoả thuận gây ra mà thôi.

- Phí bảo hiểm (premium): Là một khoản tiền nhỏ mà người được bảo hiểm phải nộp cho người bảo hiểm để được bồi thường. Mức phí bảo hiểm thường do người bảo hiểm định ra trên cơ sở tính toán xác suất xảy ra rủi ro hoặc trên cơ sở thống kê tổn thất nhằm đảm bảo số phí thu về đủ để bồi thường và bù đắp các chi phí khác đồng thời có lãi. Số thu về phí bảo hiểm trong khi chưa bồi thường là một nguồn vốn quan trọng để công ty bảo hiểm đầu tư sang lĩnh vực kinh doanh khác.

2. Bản chất của bảo hiểm

Khi tham gia một nghiệp vụ bảo hiểm, nếu đối tượng bảo hiểm của người được bảo hiểm bị tổn thất do một rủi ro được bảo hiểm gây nên thì người bảo hiểm sẽ bồi thường cho người được bảo hiểm đó. Khoản tiền mà công ty bảo hiểm bồi thường lấy từ số phí bảo hiểm mà tất cả người tham gia bảo hiểm đã nộp. Trong số những người tham gia bảo hiểm không phải tất cả đều bị tổn thất

mà chỉ có một số ít người, những người không bị tổn thất hiển nhiên bị mất không phí bảo hiểm (trừ một số sản phẩm bảo hiểm nhân thọ, bảo hiểm hưu trí). Như vậy, *thực chất của bảo hiểm là việc phân chia tổn thất của một hoặc một số ít người ra cho tất cả những người tham gia bảo hiểm cùng chịu.*

3. Vai trò của bảo hiểm

3.1. Vai trò đảm bảo sự ổn định cho sản xuất và đời sống

Bảo hiểm hoạt động theo quy luật số đông dựa trên nguyên tắc cộng đồng, nhằm lập nên một quỹ tiết kiệm tập trung và nguyên tắc phân tán các rủi ro. Hoạt động bảo hiểm là công cụ phân phối lại vốn tiền tệ trong xã hội và được sử dụng một cách hợp lý, có hiệu quả và có tính linh hoạt cao. Hoạt động bảo hiểm đã phân phối lại vốn của nhiều người để bù đắp tổn thất cho một số ít người khi có thiệt hại xảy ra. Thực tế, dịch vụ bảo hiểm nhằm đảm bảo nhu cầu an toàn về mặt vật chất và tài chính trước rủi ro. Bảo hiểm bảo vệ tài sản của quốc gia dưới tất cả các phương diện, an toàn cho các doanh nghiệp, các cá nhân (bảo hiểm trách nhiệm dân sự của chủ doanh nghiệp, bảo hiểm nhân thọ...). Trách nhiệm bồi thường cho người được bảo hiểm là yêu cầu bắt buộc đối với người bảo hiểm. Nhờ vào các khoản bồi thường mà các doanh nghiệp, các cơ sở sản xuất có thể xây dựng lại một cơ sở vật chất, máy móc thiết bị đã hư hỏng, mất mát do gặp phải những sự cố như hỏa hoạn, động đất, trộm cắp... Bên cạnh đó, các khoản trợ cấp, bồi thường trong trường hợp ốm đau, tai nạn, không còn khả năng lao động hay mất việc làm... đã đỡ những gánh nặng về mặt tài chính cho doanh nghiệp. Về phía các cá nhân tham gia bảo hiểm có thể khắc phục kịp thời những tổn thất vật chất do rủi ro tai nạn gây ra một cách nhanh chóng nhất, sớm phục hồi sức khỏe, ổn định đời sống để tiếp tục cuộc sống bình thường.

3.2. Vai trò đảm bảo an toàn cho sản xuất và đời sống

Bảo hiểm cho phép những người được bảo hiểm phòng tránh được một số sự cố xảy ra có thể gây thiệt hại cho của cải của họ và bản thân họ. Việc các tổ chức bảo hiểm tổ chức tốt các biện pháp đề phòng, hạn chế tổn thất có hiệu quả sẽ giảm được chi phí bồi thường, trả tiền bảo hiểm, đảm bảo an toàn cho phát triển kinh tế, xã hội của đất nước.

Để tổ chức tốt các biện pháp đề phòng ngăn ngừa hạn chế tổn thất, các doanh nghiệp bảo hiểm tăng cường công tác theo dõi, thống kê tình hình tai nạn, tổn thất, xác định nguyên nhân chủ yếu thường gây tai nạn. Trên cơ sở đó

phối hợp với các cơ quan hữu quan để đề xuất, hỗ trợ về tài chính và tổ chức thực hiện các biện pháp để phòng có hiệu quả nhất, nhằm giảm thấp mức tổn thất xảy ra.

3.3. Vai trò ổn định chỉ tiêu của ngân sách nhà nước

Với quỹ bảo hiểm do các thành viên tham gia đóng góp, các cơ quan, công ty bảo hiểm sẽ trợ cấp hoặc bồi thường tổn thất thuộc phạm vi bảo hiểm cho người tham gia bảo hiểm để họ khôi phục đời sống, sản xuất kinh doanh. Như vậy, ngân sách nhà nước không phải chi ra để trợ cấp cho các thành viên, các doanh nghiệp khi gặp rủi ro, tất nhiên trừ các trường hợp tổn thất có tính chất thảm họa, mang tính xã hội rộng.

Mặt khác, hoạt động bảo hiểm nhất là bảo hiểm thương mại có trách nhiệm đóng góp vào ngân sách thông qua các loại thuế làm tăng thu cho ngân sách nhà nước.

3.4. Vai trò trung gian tài chính

Trong nền kinh tế thị trường, bảo hiểm còn hoạt động với tư cách là các tổ chức tài chính trung gian, một tụ điểm tài chính quan trọng trong thị trường tài chính để đầu tư phát triển kinh tế - xã hội. Dưới hình thức phí bảo hiểm, ngành bảo hiểm đã thu hút được lượng vốn khá lớn từ các đối tượng tham gia bảo hiểm, số vốn đó ngoài việc chi trả trợ cấp hay bồi thường thiệt hại còn là nguồn vốn để đầu tư phát triển kinh tế - xã hội.

Đặc biệt đối với bảo hiểm nhân thọ, nguồn vốn huy động được tích lũy thời gian dài mới sử dụng để chi trả. Do đó, các công ty bảo hiểm có thể sử dụng để kinh doanh bất động sản, mua trái phiếu... nghĩa là dùng đầu tư vào hoạt động kinh tế để sinh lời. Và như vậy sẽ góp phần tăng nguồn vốn cho nền kinh tế, làm cho hệ thống tài chính sôi động.

Hoạt động của bảo hiểm không những góp phần rút bớt lượng tiền trong lưu thông, góp phần kiềm chế lạm phát, ổn định giá cả thị trường mà còn có tác dụng làm gia tăng nguồn vốn đầu tư cho nền kinh tế, góp phần tạo thêm công ăn việc làm cho xã hội thúc đẩy tăng trưởng kinh tế.

3.5. Bảo hiểm góp phần thúc đẩy phát triển quan hệ kinh tế giữa các nước thông qua hoạt động tái bảo hiểm

Thị trường bảo hiểm nội địa và thị trường bảo hiểm quốc tế có mối quan hệ qua lại, thúc đẩy nhau phát triển thông qua hình thức phân tán rủi ro và chấp

nhận rủi ro - hình thức tái bảo hiểm giữa các công ty các nước. Như vậy, bảo hiểm vừa góp phần phát triển mối quan hệ kinh tế giữa các nước vừa góp phần ổn định thu chi ngoại tệ cho ngân sách.

- Ngoài các vai trò nói trên, bảo hiểm còn góp phần thu hút một số lượng lao động nhất định và góp phần giảm bớt tình trạng thất nghiệp cho xã hội. Đồng thời bảo hiểm cũng góp phần giải quyết đời sống cho bộ phận lao động làm việc trong ngành bảo hiểm, tạo ra một bộ phận tổng sản phẩm trong nước.

III. ĐẶC ĐIỂM VÀ NGUYÊN TẮC CƠ BẢN CỦA BẢO HIỂM

1. Đặc điểm của bảo hiểm

Bảo hiểm là một hình thức dự trữ tài chính nhằm bù đắp và khắc phục những tổn thất thiệt hại đối với sản xuất kinh doanh và đời sống con người khi có những biến cố bất lợi xảy ra.

Hoạt động của bảo hiểm mang các đặc điểm sau:

1.1. Vừa mang tính chất bồi hoàn vừa mang tính chất không bồi hoàn

Trong thời gian được bảo hiểm, nếu không có rủi ro xảy ra gây thiệt hại hoặc xảy ra biến cố bảo hiểm làm ảnh hưởng đến đối tượng của bên mua bảo hiểm thì người bảo hiểm không phải bồi thường hay trả tiền bảo hiểm cho bên mua bảo hiểm. Ngược lại, nếu xảy ra sự cố đối tượng bảo hiểm bị thiệt hại hoặc bị ảnh hưởng trong phạm vi được bảo hiểm thì bên mua bảo hiểm (bên được bảo hiểm) sẽ được bồi thường trả tiền bảo hiểm. Chính đặc điểm này của bảo hiểm đã giúp ta có thể phân biệt quỹ bảo hiểm với các quỹ tiền tệ khác như: ngân sách nhà nước, quỹ tín dụng... Đồng thời, tạo ra tiền đề khách quan cho tính thương mại của hoạt động bảo hiểm, nghĩa là khi không xảy ra rủi ro bảo hiểm thì doanh nghiệp bảo hiểm không phải bồi hoàn và phí bảo hiểm sẽ tạo ra thu nhập cho doanh nghiệp bảo hiểm.

1.2. Sử dụng quỹ bảo hiểm không xác định trước được về quy mô, thời gian

Đây là đặc điểm khác với các khả năng bồi hoàn của các khâu tài chính khác. Do đó, trong quá trình hoạt động, các tổ chức bảo hiểm phải xây dựng các quỹ dự phòng để đảm bảo các cam kết của mình trước những người tham gia bảo hiểm khi có các sự cố bảo hiểm xảy ra. Thông thường tổn thất thực tế cho người được bảo hiểm trong một hợp đồng bảo hiểm rất lớn, lớn hơn rất

nhiều lần so với phí bảo hiểm đã đóng góp. Thực tế, trong hoạt động kinh doanh bảo hiểm đối với những hợp đồng bảo hiểm có giá trị lớn hoặc trường hợp có khả năng người bảo hiểm phải bồi thường cho nhiều người được bảo hiểm trong cùng một sự cố, để giảm bớt trách nhiệm tài chính đối với rủi ro bảo hiểm tổn thất, các doanh nghiệp bảo hiểm thường phải thực hiện nghiệp vụ tái bảo hiểm hoặc đồng bảo hiểm.

1.3. Tổ chức bảo hiểm chỉ tiến hành bồi thường tổn thất khi rủi ro đã xảy ra và mức độ bồi thường trợ giúp được xác định dựa trên cơ sở những thiệt hại mất mát thực tế hoặc do luật định

Đây là đặc điểm riêng của bảo hiểm, khác với các khâu khác trong hệ thống tài chính.

1.4. Phân phối của quỹ bảo hiểm không phải là sự phân phối đồng đều theo mức đóng góp

1.5. Bảo hiểm là một loại hình dịch vụ đặc biệt

+ Sản phẩm của bảo hiểm là sản phẩm vô hình.

+ Chu trình kinh doanh của bảo hiểm là chu trình kinh doanh đảo ngược.

Việc nghiên cứu đặc điểm của bảo hiểm có ý nghĩa hết sức quan trọng và thiết thực đến việc quản lý, tổ chức triển khai nghiệp vụ bảo hiểm, đến phương thức hình thành và phân phối sử dụng quỹ bảo hiểm.

2. Nguyên tắc cơ bản của bảo hiểm

2.1. Nguyên tắc bảo hiểm rủi ro

Người bảo hiểm chỉ nhận bảo hiểm một sự cố, một tai nạn, tai họa xảy ra một cách bất ngờ, ngẫu nhiên ngoài ý muốn của con người chứ không bảo hiểm một cái chắc chắn xảy ra, đương nhiên xảy ra, cũng như chỉ bồi thường những thiệt hại mất mát do rủi ro gây ra, chứ không phải bồi thường cho những thiệt hại chắc chắn xảy ra, đương nhiên xảy ra.

2.2. Nguyên tắc trung thực tuyệt đối

Theo nguyên tắc này, hai bên của mối quan hệ bảo hiểm gồm bảo hiểm và người được bảo hiểm phải trung thực tuyệt đối, tin tưởng lẫn nhau, không được lừa dối nhau. Nếu một bên vi phạm thì hợp đồng bảo hiểm trở nên không có hiệu lực. Nguyên tắc này thể hiện:

- Người bảo hiểm phải công khai tuyên bố những điều kiện, nguyên tắc, thể lệ, giá cả bảo hiểm cho người được bảo hiểm biết, không được nhận bảo hiểm khi biết đối tượng bảo hiểm đã đến nơi an toàn.

- Người được bảo hiểm phải khai báo chính xác các chi tiết liên quan đến đối tượng bảo hiểm; phải thông báo kịp thời những thay đổi về đối tượng bảo hiểm, về rủi ro, về những mối đe dọa nguy hiểm hay làm tăng thêm rủi ro... mà mình biết được hoặc đáng lẽ phải biết cho người bảo hiểm; không được mua bảo hiểm cho đối tượng bảo hiểm khi biết đối tượng bảo hiểm đó bị tổn thất.

2.3. 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 ở trong đối tượng bảo hiểm. Trong bảo hiểm hàng hải, lợi ích bảo hiểm không nhất thiết phải có khi ký kết hợp đồng bảo hiểm nhưng nhất thiết phải có khi xảy ra tổn thất.

Lợi ích bảo hiểm là lợi ích hoặc quyền lợi liên quan đến gắn liền hay phụ thuộc vào sự an toàn hay không an toàn của đối tượng bảo hiểm. Người nào đó có lợi ích bảo hiểm ở trong một đối tượng bảo hiểm nào đó có nghĩa là quyền lợi của người đó sẽ được đảm bảo nếu đối tượng bảo hiểm đó an toàn và ngược lại quyền lợi của người đó sẽ bị phương hại nếu đối tượng bảo hiểm đó gặp rủi ro. Hay nói cách khác, người có lợi ích bảo hiểm là người bị thiệt hại về tài chính khi đối tượng bảo hiểm gặp rủi ro. Người có lợi ích bảo hiểm là người chủ sở hữu về đối tượng bảo hiểm đó, người chịu trách nhiệm quản lý tài sản hoặc người nhận cầm cố tài sản. Lợi ích bảo hiểm có ý nghĩa to lớn trong bảo hiểm. Có lợi ích bảo hiểm mới được ký kết hợp đồng bảo hiểm. Khi xảy ra tổn thất, người được bảo hiểm đã phải có lợi ích bảo hiểm rồi mới được bồi thường.

2.4. Nguyên tắc bồi thường

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

Khi thanh toán chi trả bảo hiểm, số tiền bồi thường mà người được bảo hiểm nhận được trong mọi trường hợp không vượt quá thiệt hại thực tế trong sự cố bảo hiểm.

Ví dụ: Một chủ hàng tham gia bảo hiểm cho lô hàng của mình trị giá 100 triệu đồng, trong quá trình chuyên chở do gặp bão nước tràn vào khoang chứa hàng của tàu làm cho lô hàng trên bị thiệt hại 12 triệu đồng. Như vậy, theo nguyên tắc này số tiền bồi thường mà chủ hàng trên nhận được từ công ty bảo hiểm chỉ là 12 triệu đồng.

2.5. Nguyên tắc thế quyền

Theo nguyên tắc này, người bảo hiểm sau khi bồi thường cho người được bảo hiểm, có quyền thay mặt người được bảo hiểm để đòi người thứ ba có trách nhiệm bồi thường cho mình. Để thực hiện được nguyên tắc này, người được bảo hiểm phải cung cấp các biên bản, giấy tờ, chứng từ... cần thiết cho người bảo hiểm. Nguyên tắc thế quyền nhằm đảm bảo quyền lợi cho người được bảo hiểm chống lại hành vi rũ bỏ trách nhiệm của người thứ ba có lỗi, đồng thời đảm bảo nguyên tắc bồi thường.

2.6. Nguyên tắc góp phần

Nếu một người mua bảo hiểm ở nhiều công ty bảo hiểm khác nhau cho cùng một đối tượng bảo hiểm, khi có tổn thất xảy ra chỉ được bồi thường tối đa bằng số tổn thất mà thôi.

2.7. Nguyên tắc bảo hiểm không có nghĩa là trút hết trách nhiệm cho người bảo hiểm

Khi đã mua bảo hiểm thì tất cả những người có liên quan đến đối tượng bảo hiểm vẫn phải giữ nguyên trách nhiệm của mình để đề phòng rủi ro tổn thất.

2.8. Nguyên tắc quyền lợi và nghĩa vụ tương ứng

Muốn có quyền lợi để được bồi thường thì người được bảo hiểm phải có nghĩa vụ đóng phí bảo hiểm.

2.9. Nguyên tắc lấy số đông bù số ít

Hoạt động của bảo hiểm nhằm mục đích sinh lợi, theo đó công ty bảo hiểm nhận một khoản tiền gọi là phí bảo hiểm để rồi có khả năng sẽ phải trả một khoản tiền cho người thụ hưởng hoặc bồi thường cho người được bảo hiểm khi có sự kiện bảo hiểm xảy ra. Khoản tiền bồi thường hay chi trả này thường rất lớn và lớn hơn gấp nhiều lần số tiền đã đóng phí bảo hiểm - số tiền mà các công ty bảo hiểm nhận được. Để làm được điều này, hoạt động bảo hiểm phải

dựa trên nguyên tắc “lấy số đông bù số ít”. Đây là nguyên tắc xuyên suốt không thể thiếu được trong bất kỳ nghiệp vụ bảo hiểm nào, theo đó hậu quả của rủi ro xảy ra đối với một hoặc một số ít người sẽ được bù đắp bằng số tiền huy động được từ rất nhiều người có khả năng cùng gặp rủi ro như vậy.

Thông qua việc huy động đủ số phí cần thiết để giải quyết chi bồi thường cho các tổn thất có thể xảy ra trong cộng đồng những người tham gia bảo hiểm, công ty bảo hiểm thực hiện việc bù trừ rủi ro theo quy luật số lớn. Theo nguyên tắc này, càng nhiều người tham gia bảo hiểm thì quỹ bảo hiểm tích tụ được càng lớn, việc chi trả càng trở nên dễ dàng hơn, rủi ro được san sẻ cho nhiều người hơn. Thông thường một sản phẩm bảo hiểm có thể được triển khai khi có nhiều nhu cầu về cùng loại bảo đảm đó.

IV. PHÂN LOẠI BẢO HIỂM

1. Căn cứ vào mục đích cơ chế hoạt động của bảo hiểm

1.1. Bảo hiểm xã hội

1.1.1. Khái niệm

Trong bất cứ xã hội nào, an toàn luôn luôn là nhu cầu thiết yếu trong cuộc sống con người. Bởi vì không ai có thể lường hết bất trắc xảy ra với mình. Nhu cầu về an toàn của con người rất lớn và đa dạng như nhu cầu an toàn về sinh mạng, an toàn về đời sống kinh tế - xã hội, nghĩa là muốn được bảo vệ, chống lại sự đói nghèo, mất hoặc giảm thu nhập do thất nghiệp, ốm đau, tai nạn lao động, tuổi già... Đây chính là biểu hiện của các nhu cầu mà ta quen gọi là bảo hiểm xã hội.

Bảo hiểm xã hội có quá trình phát triển lâu dài trong lịch sử. Bảo hiểm xã hội ra đời từ cuối thế kỷ XIX, đầu tiên là ở các nước kinh tế phát triển châu Âu. Hiện nay, trên thế giới đã có hơn 180 nước thực hiện chế độ bảo hiểm xã hội theo các hình thức khác nhau, tùy thuộc vào điều kiện kinh tế - xã hội của mỗi nước. Thực chất và một cách khái quát, có thể hiểu: *Bảo hiểm xã hội là các quan hệ kinh tế gắn liền với quá trình tạo lập được tồn tích dần do sự đóng góp của người sử dụng lao động và người lao động theo quy định của pháp luật, sử dụng chúng để chi trả nhằm thoả mãn quyền lợi vật chất cho người lao động và gia đình họ khi gặp phải một số biến cố làm giảm hoặc mất khả năng thanh toán từ thu nhập theo lao động.*

Như vậy, quỹ bảo hiểm xã hội là loại quỹ tiêu dùng, đồng thời là một quỹ dự phòng mang tính chất xã hội cao. Quỹ bảo hiểm xã hội là điều kiện, cơ sở vật chất quan trọng nhất không những đảm bảo cho hoạt động của pháp luật, chính sách bảo hiểm xã hội của Nhà nước có hiệu quả mà còn làm cho chính sách, pháp luật đó tồn tại, phát triển với mục tiêu vì con người.

1.1.2. Đặc điểm của bảo hiểm xã hội

- Mục đích của quỹ bảo hiểm xã hội không phải vì mục đích lợi nhuận mà vì quyền lợi của người lao động, của cả cộng đồng.

- Việc phân phối và sử dụng quỹ bảo hiểm xã hội được chia làm hai phần:

- + Phần thực hiện chế độ hưu trí mang tính chất bồi hoàn, mức độ bồi hoàn phụ thuộc vào mức đóng góp vào quỹ bảo hiểm xã hội.

- + Các chế độ còn lại vừa mang tính chất bồi hoàn vừa mang tính chất không bồi hoàn.

- Sự tồn tại và phát triển của quỹ bảo hiểm xã hội phụ thuộc vào điều kiện phát triển kinh tế - xã hội của xã hội loài người nói chung và của từng quốc gia nói riêng. Việc vận dụng và thực hiện các chế độ bảo hiểm xã hội do các tổ chức quốc tế về lao động quy định hoàn toàn phụ thuộc vào điều kiện kinh tế - xã hội của từng quốc gia để vừa ổn định đời sống của người lao động vừa ổn định phát triển kinh tế - xã hội của đất nước.

- Quá trình phân phối quỹ bảo hiểm xã hội gắn liền với chức năng kiểm tra, giám sát bằng đồng tiền với quá trình tạo lập, sử dụng quỹ, thực hiện chế độ bảo hiểm xã hội, nhằm đảm bảo quyền lợi cho người lao động, người sử dụng lao động và ổn định sự phát triển kinh tế, chính trị, xã hội của đất nước.

**** Giới thiệu về hệ thống bảo hiểm xã hội ở Việt Nam***

Bảo hiểm xã hội Việt Nam được hình thành và phát triển từ năm 1962 theo Nghị định 218/CP ngày 27/11/1961 của Chính phủ. Nguồn quỹ bảo hiểm xã hội khi mới thành lập được xác định trích 4,7% tổng quỹ lương để chi trả cho các chính sách bảo hiểm xã hội. Đến năm 1964 công tác quản lý các hoạt động thu chi của bảo hiểm xã hội do hai cơ quan là Tổng Công đoàn Lao động Việt Nam (nay là Tổng Liên đoàn Lao động Việt Nam) và Bộ Nội vụ (sau đó là Bộ Thương binh Xã hội nay là Bộ Lao động Thương binh và Xã hội) quản lý. Các chế độ bảo hiểm xã hội được thực hiện theo cơ chế tập trung bao cấp và áp

dụng cho công nhân viên chức nhà nước suốt một thời gian dài đã khiến cho bảo hiểm xã hội trở thành gánh nặng đối với ngân sách nhà nước. Đến năm 1995, với sự ra đời của Nghị định 19/CP ngày 16/2, bảo hiểm xã hội Việt Nam được tách ra khỏi ngân sách nhà nước, trở thành quỹ bảo hiểm xã hội chung cho mọi thành phần kinh tế.

Về mặt tổ chức, bảo hiểm xã hội Việt Nam được hình thành theo một hệ thống dọc từ Trung ương đến địa phương và được chia thành ba cấp: cấp Trung ương; cấp tỉnh và thành phố trực thuộc Trung ương; cấp quận, huyện thị xã trực thuộc tỉnh, thành phố. Mỗi cấp bảo hiểm xã hội được phân giao trách nhiệm và quyền hạn cụ thể.

1.2. Bảo hiểm kinh doanh

1.2.1. Khái niệm

Bảo hiểm kinh doanh còn được gọi là bảo hiểm rủi ro được hiểu là sự kết hợp giữa hoạt động kinh doanh với việc quản lý các rủi ro.

Về thực chất, bảo hiểm kinh doanh là một biện pháp kinh tế nhằm tạo lập nguồn tài chính cho mục đích bù đắp những tổn thất vật chất và trả tiền bảo hiểm cho người tham gia bảo hiểm khi gặp rủi ro bất ngờ.

Có thể hiểu: *Bảo hiểm kinh doanh là các quan hệ kinh tế gắn liền với việc huy động các nguồn lực tài chính thông qua sự đóng góp của các tổ chức, cá nhân tham gia bảo hiểm để lập quỹ bảo hiểm, phân phối và sử dụng chúng để trả tiền bảo hiểm, bồi thường tổn thất của các đối tượng bảo hiểm khi các sự kiện bảo hiểm xảy ra.*

1.2.2. Đặc điểm của bảo hiểm kinh doanh

- Vừa mang tính chất bồi hoàn vừa mang tính chất không bồi hoàn: Trong thời gian bảo hiểm, người tham gia bảo hiểm không bị tổn thất thì không được bồi hoàn số tiền đã đóng phí bảo hiểm. Khi rủi ro bất ngờ xảy ra, đối tượng bảo hiểm bị tổn thất thì người tham gia bảo hiểm được bồi thường.

- Ngoài mục đích bù đắp bồi thường những tổn thất cho các đối tượng được bảo hiểm khi có sự cố bất ngờ, hoạt động của bảo hiểm rủi ro còn mang mục đích kinh doanh.

- Trong thời gian tạm thời nhàn rỗi, quỹ bảo hiểm kinh doanh có thể tham gia vào thị trường tài chính.

- Việc bồi thường tổn thất thực tế cho người tham gia bảo hiểm thường rất lớn, lớn hơn rất nhiều lần so với phí bảo hiểm đã đóng.

1.2.3. Nguyên tắc hoạt động

- Đảm bảo quyền lợi và lợi ích của người tham gia bảo hiểm.

- Thực hiện hạch toán kinh doanh: Hoạt động kinh doanh các dịch vụ bảo hiểm phải thu được lợi nhuận, phải lấy lợi nhuận làm mục tiêu hiệu quả kinh doanh.

- Đảm bảo an toàn tài chính: Là một trong những nguyên tắc có tầm quan trọng đặc biệt trong hoạt động bảo hiểm kinh doanh. Yêu cầu của nguyên tắc này là các doanh nghiệp kinh doanh bảo hiểm phải đảm bảo năng lực tài chính để thực hiện các nghiệp vụ bảo hiểm, có biện pháp ngăn ngừa rủi ro làm mất khả năng chi trả dẫn đến nguy cơ phá sản.

1.2.4. Các yếu tố cơ bản của hợp đồng bảo hiểm kinh doanh

- *Người bảo hiểm*: Là chủ thể hay pháp nhân nào đó đứng ra chỉ đạo việc tạo lập và điều khiển quá trình sử dụng quỹ bảo hiểm được pháp luật công nhận.

- *Người tham gia bảo hiểm*: Là thể nhân hay pháp nhân tham gia đóng phí bảo hiểm dưới hình thức tự nguyện hay bắt buộc và khi xảy ra sự cố hay tai nạn bảo hiểm theo quy định của pháp luật hoặc hợp đồng bảo hiểm đã ký kết thì họ được quyền nhận tiền bồi thường tổn thất.

- *Người được bảo hiểm*: Là người vì tính mạng, sức khỏe của người đó khiến người tham gia bảo hiểm đi đến ký kết hợp đồng bảo hiểm với người bảo hiểm.

- *Người được chỉ định hưởng bồi thường bảo hiểm*: Là người được người tham gia bảo hiểm chỉ định bằng văn bản với người bảo hiểm là người đó sẽ nhận được bồi thường bảo hiểm khi có sự cố bảo hiểm xảy ra hoặc khi người được bảo hiểm bị chết. Người được chỉ định bồi thường bảo hiểm được đích danh thì trong hợp đồng bảo hiểm sẽ nêu rõ tên người được hưởng và mối quan hệ giữa người được bảo hiểm và người tham gia bảo hiểm.

- *Đối tượng bảo hiểm*: Là tất cả những gì mà người tham gia bảo hiểm yêu cầu bảo hiểm hoặc do pháp luật quy định bắt buộc phải bảo hiểm.

- *Rủi ro bảo hiểm*: Là mức độ hay khả năng xảy ra sự cố bảo hiểm, là một hoặc nhiều sự cố dự tính trong các điều kiện bảo hiểm mà khi những sự cố này

xảy ra, người bảo hiểm bắt buộc phải tiến hành trả tiền bồi thường tổn thất cho người tham gia bảo hiểm.

- *Tổn thất bảo hiểm*: Là sự cố bảo hiểm đã xảy ra kéo theo trách nhiệm của người bảo hiểm phải bồi thường tổn thất cho người tham gia bảo hiểm.

- *Giá trị bảo hiểm*: Là giá trị tài sản được bảo hiểm tại thời điểm ký hợp đồng bảo hiểm.

- *Số tiền bảo hiểm*: Là số tiền tính cho từng loại tài sản được bảo hiểm mà trong giới hạn đó người bảo hiểm phải tiến hành trả tiền bồi thường tổn thất khi tai nạn bảo hiểm xảy ra đối với bảo hiểm tài sản hoặc là số tiền phải trả cho đời sống và sức khỏe đối với bảo hiểm thân thể.

- *Phí bảo hiểm*: Là số tiền mà người tham gia bảo hiểm phải đóng góp cho người bảo hiểm về các đối tượng được bảo hiểm.

1.2.5. Phân loại bảo hiểm kinh doanh

- Phân loại theo đối tượng bảo hiểm: Các nghiệp vụ bảo hiểm được chia thành ba nhóm sau:

- + Bảo hiểm tài sản.
- + Bảo hiểm con người.
- + Bảo hiểm trách nhiệm dân sự.

- Phân loại theo tính chất của các nghiệp vụ bảo hiểm:

+ Bảo hiểm bắt buộc: Là hình thức bảo hiểm được pháp luật nhà nước quy định bắt buộc phải bảo hiểm. Đặc trưng của bảo hiểm bắt buộc là hoạt động bảo hiểm được thiết lập trên nguyên tắc trách nhiệm tự động, loại trừ khả năng lựa chọn của người tham gia bảo hiểm.

Đây là hình thức bảo hiểm gắn liền với việc tăng cường vai trò quản lý của Nhà nước đối với đối tượng bảo hiểm có liên quan đến lợi ích và an toàn chung của xã hội. Vì khi xảy ra rủi ro đối với các đối tượng này không chỉ đem đến thiệt hại cho cá nhân người được bảo hiểm mà còn gây thiệt hại chung cho xã hội.

Một số nghiệp vụ: Bảo hiểm trách nhiệm dân sự lái xe cơ giới, bảo hiểm tai nạn hành khách đi lại trên các phương tiện giao thông...

+ Bảo hiểm tự nguyện: Là loại hình bảo hiểm dựa trên nguyên tắc thỏa thuận, người tham gia bảo hiểm tự nguyện ký kết hợp đồng bảo hiểm với người

bảo hiểm theo những quy tắc và điều kiện của bảo hiểm đã được pháp luật quy định.

Bảo hiểm tự nguyện trước hết gắn với quyền lợi của người tham gia bảo hiểm, tùy theo nhu cầu bảo hiểm mà họ chủ động lựa chọn những rủi ro cần bảo hiểm. Về phía người bảo hiểm cũng phải chủ động linh hoạt trong hoạt động kinh doanh: Xây dựng các phương án bảo hiểm thích hợp với các điều kiện bảo hiểm, mức phí, mức trách nhiệm phù hợp với yêu cầu của người tham gia bảo hiểm. Đồng thời đảm bảo thực hiện hạch toán kinh doanh, tăng cường tính hấp dẫn của bảo hiểm...

** Giới thiệu về bảo hiểm kinh doanh ở Việt Nam*

So với lịch sử tồn tại và phát triển lâu dài của ngành bảo hiểm kinh doanh thế giới, hoạt động bảo hiểm kinh doanh ở Việt Nam còn rất mới mẻ, được thành lập vào năm 1965 khi Thủ tướng Chính phủ ban hành quyết định thành lập Công ty Bảo hiểm Việt Nam (Bảo Việt). Từ khi mới thành lập, Bảo Việt chỉ thực hiện một số nghiệp vụ như: bảo hiểm hàng hoá xuất nhập khẩu, bảo hiểm tàu biển, tái bảo hiểm. Cùng với sự phát triển kinh tế, chính sách mở cửa của Chính phủ đã tạo điều kiện cho nhiều công ty bảo hiểm ra đời: Công ty Bảo hiểm Thành phố Hồ Chí Minh (Bảo Minh), Công ty cổ phần Bảo hiểm Nhà Rồng (Bảo Long), Công ty Bảo hiểm dầu khí Việt Nam (PJICO), các công ty bảo hiểm 100% vốn nước ngoài... Các công ty bảo hiểm hiện đã triển khai được trên 90 nghiệp vụ bảo hiểm với nhiều nghiệp vụ mới như bảo hiểm tín dụng, bảo hiểm nhân thọ...

Sự phát triển của nền kinh tế đã tạo môi trường kinh doanh thuận lợi cho các hoạt động bảo hiểm. Ngược lại, chính sự phát triển mạnh mẽ của ngành bảo hiểm đã khuyến khích sự phát triển chung của nền kinh tế.

Quy mô hoạt động của bảo hiểm kinh doanh ở Việt Nam ngày càng được mở rộng thể hiện qua sự tăng trưởng doanh thu từ hoạt động này: Năm 1999 là 2077 tỷ đồng, năm 2000 là 3075 tỷ đồng, năm 2001 là 4940 tỷ đồng, năm 2002 là 7685 tỷ đồng (*theo Thông tin thị trường bảo hiểm - Tái bảo hiểm số 1/2003*). Sự ra đời của Hiệp hội bảo hiểm với mục tiêu liên kết các doanh nghiệp trong ngành đã làm lành mạnh hoá thị trường bảo hiểm và thúc đẩy sự phát triển chung của ngành này. Mục tiêu của ngành bảo hiểm trong vài năm tới là tăng tỷ trọng bảo hiểm trong GDP từ 0,58% như hiện nay lên khoảng 1,5 hay 2% như các nước khác trong khu vực.

2. Căn cứ vào tính chất bảo hiểm

2.1. Bảo hiểm nhân thọ

Bảo hiểm nhân thọ là bảo hiểm tính mạng hoặc tuổi thọ của con người nhằm bù đắp cho người được bảo hiểm một khoản tiền khi hết thời hạn bảo hiểm hoặc khi người được bảo hiểm bị chết hoặc bị thương tật toàn bộ vĩnh viễn.

Bảo hiểm nhân thọ bao gồm các nghiệp vụ:

- Bảo hiểm trọn đời.
- Bảo hiểm sinh kỳ.
- Bảo hiểm tử kỳ.
- Bảo hiểm hỗn hợp.
- Bảo hiểm trả tiền định kỳ...

2.2. Bảo hiểm phi nhân thọ

Bảo hiểm phi nhân thọ là các loại bảo hiểm khác như:

- Bảo hiểm sức khoẻ và bảo hiểm tai nạn con người.
- Bảo hiểm hàng hải gồm bảo hiểm thân tàu, bảo hiểm trách nhiệm chủ tàu và bảo hiểm hàng hoá vận chuyển bằng đường biển.
- Bảo hiểm tài sản và bảo hiểm thiệt hại.
- Bảo hiểm hàng hoá vận chuyển bằng đường bộ, đường sắt, đường hàng không...
- Bảo hiểm cháy và các rủi ro đặc biệt.
- Bảo hiểm hàng không.
- Bảo hiểm xây dựng và lắp đặt.
- Bảo hiểm dầu khí.
- Bảo hiểm xe cơ giới.
- Bảo hiểm trách nhiệm của người giao nhận.
- Bảo hiểm trách nhiệm chung và trách nhiệm sản phẩm.
- Bảo hiểm trách nhiệm nghề nghiệp.
- Bảo hiểm nông nghiệp.

- Bảo hiểm du lịch.
- Bảo hiểm bồi thường cho người lao động.
- Bảo hiểm tiền gửi...

3. Căn cứ vào đối tượng bảo hiểm

3.1. Bảo hiểm tài sản

Là hình thức bảo hiểm có đối tượng bảo hiểm là giá trị tài sản. Mục đích của loại bảo hiểm này nhằm thoả mãn các nhu cầu về vật chất cho người tham gia bảo hiểm khi có các sự cố bất ngờ như: thiên tai, hoả hoạn... làm cho tài sản của họ bị hư hỏng, mất mát hoặc thiếu hụt toàn bộ.

Mức tiền bồi thường cao hay thấp tùy thuộc vào tính chất của từng loại tài sản được bảo hiểm, phương thức bảo hiểm và mức độ thiệt hại thực tế.

Bảo hiểm tài sản bao gồm một số nghiệp vụ cụ thể như: bảo hiểm ô tô, xe máy; bảo hiểm tài sản cá nhân và doanh nghiệp; bảo hiểm tín dụng...

3.2. Bảo hiểm trách nhiệm

Là hình thức bảo hiểm có đối tượng bảo hiểm là trách nhiệm dân sự. Đây là hình thức bảo hiểm mới ra đời trên cơ sở sự tiến bộ của xã hội nói chung và nhà nước pháp quyền nói riêng.

Mục đích của bảo hiểm trách nhiệm dân sự nhằm giải phóng người tham gia bảo hiểm thoát khỏi yêu cầu phải bồi thường tổn thất cho người khác do những hành vi hoạt động của chính họ gây ra.

Bảo hiểm trách nhiệm bao gồm một số nghiệp vụ cụ thể là: bảo hiểm trách nhiệm dân sự lái xe cơ giới, bảo hiểm trách nhiệm dân sự chủ tàu...

3.3. Bảo hiểm con người

Là hình thức bảo hiểm có đối tượng bảo hiểm là đời sống sức khoẻ, khả năng lao động và tính mạng của con người.

Mục đích của loại hình bảo hiểm này nhằm thoả mãn nhu cầu về vật chất cho người tham gia bảo hiểm khi gặp những sự cố bất ngờ làm mất khả năng lao động, thiệt hại về sức khoẻ, bị chết...

Bảo hiểm con người ngoài ý nghĩa phòng ngừa hạn chế và khắc phục hậu quả nặng nề do tai nạn bất ngờ gây ra cho bản thân con người, đảm bảo cuộc sống đời thường được ổn định, còn thể hiện tinh thần nhân đạo, tính cộng đồng hoá rủi ro, một trong những tiêu chí đạo đức cao quý của con người.

Bảo hiểm con người bao gồm các nghiệp vụ sau: bảo hiểm nhân thọ, bảo hiểm tai nạn hành khách, bảo hiểm tai nạn lao động...

Câu hỏi ôn tập và thảo luận

1. Trình bày các biện pháp đối phó với rủi ro. Trong các biện pháp đó thì biện pháp nào được coi là biện pháp hữu hiệu nhất?
2. Phân tích bản chất của bảo hiểm và vai trò của bảo hiểm.
3. Phân tích các nguyên tắc của bảo hiểm.
4. Trình bày đặc điểm của bảo hiểm. Tại sao nói bảo hiểm vừa có tính chất bồi hoàn vừa có tính chất không bồi hoàn?
5. Trình bày đặc điểm, nguyên tắc hoạt động của bảo hiểm kinh doanh.
6. Tại sao nói việc phân phối của quỹ bảo hiểm không phải là sự phân phối đồng đều theo mức đóng góp?
7. Tại sao nói sản phẩm của bảo hiểm là sản phẩm vô hình, chu trình kinh doanh của bảo hiểm là chu trình kinh doanh đảo ngược?
8. Trình bày các yếu tố cơ bản của hợp đồng bảo hiểm kinh doanh.
9. Trình bày nội dung phân loại bảo hiểm theo đối tượng bảo hiểm.

Chương 2

BẢO HIỂM HÀNG HOÁ XUẤT NHẬP KHẨU CHUYÊN CHỞ BẰNG ĐƯỜNG BIỂN

Mục tiêu:

- *Về kiến thức:* Hiểu được kiến thức cơ bản về hoạt động bảo hiểm hàng hoá xuất nhập khẩu chuyên chở bằng đường biển.

- *Về kỹ năng:*

+ Xử lý được các vấn đề về hoạt động bảo hiểm hàng hoá xuất nhập khẩu chuyên chở bằng đường biển thông qua các câu hỏi thảo luận, câu hỏi ôn tập, các bài tập áp dụng.

+ Biết cách tính toán và phân bổ tổn thất; xác định số tiền bảo hiểm, giá trị bảo hiểm, phí bảo hiểm.

+ Biết vận dụng những kiến thức này vào công tác kinh doanh xuất nhập khẩu tại doanh nghiệp kinh doanh xuất nhập khẩu.

- *Về thái độ:* Nhận thức được tầm quan trọng của việc bảo hiểm hàng hoá xuất nhập khẩu chuyên chở bằng đường biển.

Nội dung tóm tắt:

Hiện nay, trên thế giới hàng hoá xuất nhập khẩu chuyên chở bằng đường biển chiếm khoảng gần 90% tổng khối lượng, loại hình vận chuyển này cước phí rẻ, lại chuyên chở được khối lượng lớn với đủ chủng loại hàng hoá. Tuy nhiên, chuyên chở bằng đường biển thường gặp rất nhiều rủi ro tổn thất cho nên trong quá trình chuyên chở bằng đường biển rất cần có biện pháp để đảm bảo an toàn cho hàng hoá cũng như các quyền lợi khác. Vì vậy, bảo hiểm hàng hoá xuất nhập khẩu đã trở thành tập quán thương mại quốc tế.

Trách nhiệm của các bên trong quá trình xuất nhập khẩu hàng hóa phụ thuộc vào điều kiện giao hàng của hợp đồng mua bán. Theo điều kiện thương mại quốc tế các điều kiện giao hàng phân thành 4 nhóm, trong đó thông dụng nhất là điều kiện FOB nhóm F và CFR, CIF nhóm C.

Rủi ro là những tai nạn, sự cố xảy ra một cách bất ngờ, ngẫu nhiên hoặc những mối đe dọa nguy hiểm khi xảy ra thì gây tổn thất cho đối tượng bảo hiểm.

Tổn thất (loss, damage) là những thiệt hại, hư hỏng, mất mát của đối tượng bảo hiểm do rủi ro gây ra. Nếu rủi ro là mối đe dọa, là nguyên nhân gây ra thì tổn thất là cái xảy ra rồi, là hậu quả của rủi ro.

Các điều kiện bảo hiểm hiện nay đang áp dụng trong việc bảo hiểm hàng hoá xuất nhập khẩu cụ thể bao gồm các điều kiện bảo hiểm Anh như: ICC 1963, ICC 1982.

Ngoài các điều kiện bảo hiểm theo ICC 1982, hiện nay trên thị trường bảo hiểm Việt Nam đang áp dụng các điều kiện bảo hiểm hàng hoá chuyên chở bằng đường biển có thể áp dụng cho việc bảo hiểm hàng hoá chuyên chở bằng đường bộ, đường sông và đường hàng không.

Hợp đồng bảo hiểm hàng hoá vận chuyển bằng đường biển là sự thoả thuận giữa người bảo hiểm và người được bảo hiểm, theo đó người bảo hiểm cam kết bồi thường cho người được bảo hiểm những mất mát hoặc hư hỏng của hàng hoá hay trách nhiệm liên quan đến hàng hoá bảo hiểm do một rủi ro đã thoả thuận gây ra, còn người bảo hiểm được cam kết trả phí bảo hiểm.

I. ĐẶC ĐIỂM XUẤT NHẬP KHẨU HÀNG HOÁ VÀ TRÁCH NHIỆM CỦA CÁC BÊN LIÊN QUAN

1. Đặc điểm xuất nhập khẩu hàng hoá

- Việc xuất nhập khẩu hàng hoá thường được thực hiện thông qua hợp đồng (số lượng, phẩm chất, ký mã hiệu, quy cách đóng gói, giá cả trách nhiệm thuê tàu và trả cước phí, phí bảo hiểm, thủ tục và đồng tiền thanh toán...) giữa người mua và người bán.

- Có sự chuyển giao quyền sở hữu hàng xuất nhập khẩu từ người bán sang người mua.

- Hàng hoá xuất nhập khẩu được vận chuyển qua biên giới quốc gia, phải chịu sự kiểm soát của hải quan, kiểm dịch... tùy theo quy định của mỗi nước. Người mua bảo hiểm có thể là người bán hàng (người xuất khẩu) hoặc người mua hàng (người nhập khẩu). Hợp đồng bảo hiểm thể hiện quan hệ giữa người bảo hiểm và người mua bảo hiểm đối với hàng hoá được bảo hiểm. Nếu người bán mua bảo hiểm thì có thể chuyển nhượng lại cho người mua hàng để khi hàng về đến nước nhập khẩu nếu bị tổn thất có thể đòi người bảo hiểm bồi thường.

- Hàng hoá xuất nhập khẩu được vận chuyển bằng các phương tiện khác

nhau, ứng với các phương thức vận tải khác nhau. Hiện nay đang phát triển phương thức vận chuyển đa phương tiện trong đó có tàu biển. Người vận chuyển hàng hoá cũng đồng thời là người giao hàng cho người mua.

2. Trách nhiệm của các bên liên quan

Quá trình xuất nhập khẩu hàng hoá có liên quan đến nhiều bên, trong đó có bốn bên chủ yếu là người bán (người xuất khẩu), người mua (người nhập khẩu), người vận chuyển, người bảo hiểm, do đó phải phân định rõ ràng trách nhiệm của các bên liên quan.

Hoạt động xuất nhập khẩu hàng hoá thường được thực hiện qua ba loại hợp đồng:

- Hợp đồng mua bán.
- Hợp đồng vận chuyển.
- Hợp đồng bảo hiểm.

Ba hợp đồng này là cơ sở pháp lý để phân định trách nhiệm của các bên liên quan và trách nhiệm này phụ thuộc vào điều kiện giao hàng của hợp đồng mua bán. Theo các điều kiện thương mại quốc tế INCOTERMS 2000 có 13 điều kiện giao hàng được chia thành bốn nhóm E, F, C, D như sau:

- Nhóm E: EXW (Ex - work) - Giao hàng tại xưởng.
- Nhóm F: Cước vận chuyển chính chưa trả gồm:
 - + FCA (Free Carrier): Giao cho người vận tải.
 - + FAS (Free Alongside Ship): Giao dọc mạn tàu.
 - + FOB (Free On Board): Giao lên tàu.
- Nhóm C: Cước vận chuyển chính đã trả gồm:
 - + CFR (Cost and Freight): Tiền hàng và cước phí.
 - + CIF (Cost Insurance Freight): Tiền hàng, phí bảo hiểm và cước phí.
 - + CPT (Carriage paid to...): Cước trả tới.
 - + CIP (Carriage Insurance paid to...): Tiền cước và phí bảo hiểm trả tới.
- Nhóm D: Nơi hàng đến, (tức người bán giao hàng tại nước người mua), bao gồm:
 - + DAF (Delivered at frontier): Giao tại biên giới.

- + DES (Delivered ex - Ship): Giao tại tàu.
- + DEQ (Delivered ex - Quay): Giao tại cầu cảng.
- + DDU (Delivered duty unpaid): Giao tại đích chưa nộp thuế.
- + DDP (Delivered duty paid): Giao tại đích, đã nộp thuế.

Trong đó, thông dụng nhất là điều kiện FOB, điều kiện CFR và điều kiện CIF.

Trong các điều kiện giao hàng ngoài phân giá hàng, tùy theo từng điều kiện cụ thể mà có thêm cước phí vận chuyển và phí bảo hiểm. Có những điều kiện giao hàng mà người bán không có trách nhiệm thuê tàu vận chuyển và mua bảo hiểm cho hàng. Như vậy, tuy bán được hàng nhưng dịch vụ vận chuyển và bảo hiểm do người mua đảm nhận (điều kiện FOB). Có trường hợp giao hàng theo điều kiện mà ngoài việc xuất khẩu được hàng hoá người bán còn có trách nhiệm thuê tàu vận chuyển và mua bảo hiểm cho hàng. Thực tế các tập đoàn kinh tế hoạt động trên nhiều lĩnh vực sản xuất vận chuyển, bảo hiểm... khi giao hàng theo điều kiện nhóm C và D, bên cạnh việc bán hàng còn giành cho họ dịch vụ vận chuyển và bảo hiểm cho số hàng đó. Vì vậy, nếu nhập khẩu hàng theo điều kiện FOB hay điều kiện CFR thì sẽ giữ được dịch vụ vận chuyển hay chỉ dịch vụ bảo hiểm. Nếu bán hàng theo giá CIF người bán cũng giữ được dịch vụ vận chuyển và bảo hiểm. Như vậy, sẽ góp phần thúc đẩy sự phát triển của ngành vận chuyển bằng đường biển và ngành bảo hiểm ở quốc gia đó.

** Trách nhiệm của các bên liên quan được phân định như sau:*

- Người bán (người xuất khẩu): Chuẩn bị hàng hoá theo đúng hợp đồng về số lượng, chất lượng từng loại hàng, bao bì đóng gói, thời hạn tập kết hàng ở cảng, thủ tục hải quan, kiểm dịch... Nếu bán theo giá CIF người bán phải mua bảo hiểm cho hàng hoá, sau đó ký nhận vào đơn bảo hiểm để chuyển nhượng quyền lợi bảo hiểm cho người mua.

- Người mua (người nhập khẩu): Có trách nhiệm nhận hàng của người chuyên chở theo đúng số lượng, chất lượng ghi trong hợp đồng vận chuyển và hợp đồng mua bán, lấy giấy chứng nhận kiểm đếm, biên bản kết toán giao nhận hàng với chủ tàu, biên bản hàng hoá đổ vỡ hư hỏng do tàu gây nên (nếu có).

Nếu sai lệch về số lượng, trọng lượng, chất lượng với hợp đồng mua bán nhưng đúng với hợp đồng vận chuyển thì người mua bảo lưu quyền khiếu nại đối với người bán. Nếu phẩm chất, số lượng sai lệch so với biên bản giao hàng

thì người mua căn cứ vào hàng bị hư hỏng đổ vỡ do tàu gây nên để khiếu nại với người vận chuyển.

Ngoài ra, người mua còn có trách nhiệm mua bảo hiểm cho hàng hoá hoặc nhận từ người bán chuyển nhượng lại.

- Người vận chuyển có trách nhiệm chuẩn bị phương tiện vận chuyển theo yêu cầu kỹ thuật thương mại và kỹ thuật hàng hải, giao nhận hàng đúng quy định theo hợp đồng vận chuyển. Theo tập quán thương mại quốc tế tàu chở hàng cũng phải được bảo hiểm.

Người vận chuyển còn có trách nhiệm cấp vận đơn cho người gửi hàng. Vận đơn (Bill of Lading) là một chứng từ vận chuyển hàng trên biển do người vận chuyển cấp cho người gửi hàng nhằm nói lên quan hệ pháp lý giữa người vận chuyển, người gửi hàng và người nhận hàng. Có nhiều loại vận đơn, tuy nhiên có hai loại vận đơn thường dùng là vận đơn hoàn hảo và vận đơn không hoàn hảo.

- Người bảo hiểm có trách nhiệm đối với hàng hoá được bảo hiểm. Chẳng hạn, kiểm tra chứng từ về hàng hoá, kiểm tra hành trình và bản thân con tàu vận chuyển... Khi xảy ra tổn thất thuộc phạm vi trách nhiệm bảo hiểm, người bảo hiểm có trách nhiệm tiến hành giám định, bồi thường tổn thất và đòi người thứ ba nếu họ gây ra tổn thất này.

II. SỰ CẦN THIẾT PHẢI BẢO HIỂM HÀNG HOÁ XUẤT NHẬP KHẨU CHUYÊN CHỖ BẰNG ĐƯỜNG BIỂN

1. Vai trò của vận chuyển hàng hoá xuất nhập khẩu bằng đường biển

Dịch vụ vận chuyển nói chung và vận chuyển hàng hoá xuất nhập khẩu hàng hoá bằng đường biển nói riêng ngày càng đóng vai trò quan trọng trong thương mại quốc tế. Có thể nói: “Không có thương mại nếu không có vận chuyển”. Có nhiều phương tiện chuyên chở hàng hoá xuất nhập khẩu bằng đường biển, đường bộ, đường sắt, đường hàng không... Trong đó, chuyên chở bằng đường biển chiếm 90% khối lượng hàng hoá xuất nhập khẩu của thế giới. Nhiều nước ở vị trí không tiếp giáp với biển cũng phải thông qua cảng của nước khác để vận chuyển hàng hoá bằng đường biển như: Hungari, Lào... Bởi vì vận chuyển hàng hoá bằng đường biển có nhiều ưu điểm như:

- Có thể vận chuyển được nhiều chủng loại hàng hoá với khối lượng lớn mà các phương tiện vận tải khác như: đường bộ, đường sắt, đường hàng không... không thể đảm nhận được các loại hàng hoá siêu trường, siêu trọng.

- Các tuyến vận chuyển đường biển thường rộng lớn, vì vậy trên một tuyến có thể tổ chức được nhiều chuyến tàu trong cùng một lúc cho cả hai chiều.

- Việc xây dựng và bảo quản các tuyến đường biển dựa trên cơ sở lợi dụng điều kiện thiên nhiên của biển, do đó không phải đầu tư nhiều về vốn, nguyên nhiên vật liệu, sức lao động. Đây là một trong những nguyên nhân làm cho giá thành vận chuyển bằng đường biển thấp hơn so với các phương tiện khác.

- Chuyên chở bằng đường biển góp phần phát triển tốt mối quan hệ kinh tế với các nước, thực hiện đường lối kinh tế đối ngoại của Nhà nước góp phần tăng ngoại tệ...

Vì vậy, hoạt động vận chuyển bằng đường biển ngày càng phát triển mạnh mẽ. Tuy nhiên, vận chuyển bằng đường biển cũng có các nhược điểm sau:

- Vận chuyển bằng đường biển gặp rất nhiều rủi ro. Các rủi ro này có thể do các yếu tố tự nhiên, yếu tố kỹ thuật hoặc yếu tố xã hội, con người.

+ Do yếu tố tự nhiên: Vận chuyển bằng đường biển phụ thuộc rất nhiều vào điều kiện tự nhiên như thời tiết, khí hậu trên biển đều ảnh hưởng trực tiếp đến quá trình vận chuyển bằng đường biển. Những rủi ro do thiên tai bất ngờ như bão, lốc, sóng thần... có thể xảy ra bất cứ lúc nào.

Yếu tố tự nhiên diễn ra không theo một quy luật nhất định nào. Vì vậy, mặc dù khoa học kỹ thuật ngày càng phát triển và có thể dự báo thời tiết nhưng rủi ro vẫn có thể xảy ra.

+ Do yếu tố kỹ thuật: Trong hoạt động của mình con người ngày càng sử dụng nhiều hơn các phương tiện khoa học kỹ thuật hiện đại. Nhưng dù máy móc thiết bị hiện đại chính xác đến đâu cũng không tránh khỏi trục trặc của chính con tàu, kỹ thuật dự báo thời tiết, các tín hiệu điều khiển từ đất liền, từ đó gây ra đổ vỡ, mất mát hàng hoá trong quá trình xuất nhập khẩu.

+ Do yếu tố xã hội: Hàng hoá có thể bị mất trộm, mất cắp, bị cướp hoặc bị thiệt hại do chiến tranh...

- Tốc độ của tàu biển còn chậm, hành trình trên biển có thời gian dài nên xác suất rủi ro tai nạn trên biển càng cao nhưng việc ứng cứu rủi ro tai nạn hết sức khó khăn.

- Cùng với sự phát triển kinh tế xã hội mỗi chuyến tàu thường có giá trị rất lớn bao gồm giá trị tàu và hàng hoá chở trên tàu. Vì vậy, nếu rủi ro xảy ra sẽ gây thiệt hại rất lớn về tài sản trách nhiệm và con người.

- Trong quá trình vận chuyển, hàng hoá được chủ phương tiện chịu trách nhiệm chính. Nhưng trách nhiệm này rất hạn chế về thời gian, phạm vi và mức độ phụ thuộc vào điều kiện giao hàng và hợp đồng vận chuyển.

Trong lịch sử loài người đã có nhiều biện pháp chống lại những tác động xấu nhưng thực tế cho thấy biện pháp hữu hiệu nhất là bảo hiểm cho hàng hoá xuất nhập khẩu. Mặt khác, ngày nay trong điều kiện nền kinh tế mở, ngành bảo hiểm ra đời không những đáp ứng nhu cầu đảm bảo an toàn cho những chủ hàng mà còn góp phần thúc đẩy mối quan hệ kinh tế quốc tế thông qua con đường thương mại và có ảnh hưởng sâu sắc đến vấn đề kinh tế - xã hội cho cả nước xuất và nước nhập. Vì vậy, bảo hiểm hàng hoá xuất nhập khẩu chuyên chở bằng đường biển là sự cần thiết khách quan đến nay đã trở thành tập quán thương mại quốc tế.

2. Sự cần thiết phải bảo hiểm hàng hoá xuất nhập khẩu chuyên chở bằng đường biển

Khi xuất nhập khẩu hàng hóa chuyên chở bằng đường biển, các doanh nghiệp người bán và người mua phải mua bảo hiểm cho hàng hoá của mình vì:

- Hàng hoá vận chuyển bằng đường biển gặp rất nhiều rủi ro có thể gây ra những hư hỏng, mất mát như tàu bị mắc cạn, đắm, đâm vào nhau, cháy, nổ, mất tích, không giao hàng...

- Trách nhiệm của người chuyên chở đường biển rất hạn chế và việc khiếu nại đòi bồi thường rất khó khăn.

- Có bảo hiểm mới bảo vệ được lợi ích của doanh nghiệp trong trường hợp có tổn thất và tạo ra tâm lý an tâm trong kinh doanh.

III. RỦI RO VÀ TỔN THẤT TRONG BẢO HIỂM HÀNG HOÁ CHUYÊN CHỞ BẰNG ĐƯỜNG BIỂN

1. Rủi ro trong bảo hiểm hàng hoá chuyên chở bằng đường biển

1.1. Khái niệm

Rủi ro là những tai nạn, sự cố xảy ra một cách bất ngờ, ngẫu nhiên hoặc

những mối đe dọa nguy hiểm khi xảy ra gây tổn thất cho đối tượng bảo hiểm. Ví dụ: Tàu bị mắc cạn, đắm... hàng bị hư hỏng, vỡ, thiếu hụt...

1.2. Phân loại rủi ro

Rủi ro trong bảo hiểm hàng hải gồm nhiều loại, căn cứ vào các tiêu thức khác nhau có thể chia rủi ro thành các loại như sau:

1.2.1. Căn cứ vào nguyên nhân gây ra rủi ro

Có thể phân thành các loại như sau:

- *Thiên tai (act of God)* là những hiện tượng tự nhiên mà con người không chi phối được như: biển động, bão, gió, lốc, thời tiết xấu, sóng thần...

- *Tai họa của biển (perils of the sea)* là những tai nạn xảy ra đối với con tàu ở ngoài biển như tàu bị mắc cạn, đắm, cháy, nổ, đâm va nhau, đâm va phải đá ngầm, đâm va phải vật thể khác, tàu bị lật úp, bị mất tích... Những rủi ro này được gọi là những rủi ro chính (major casualties).

- *Các tai nạn bất ngờ khác* là những thiệt hại do tác động ngẫu nhiên bên ngoài không thuộc những tai họa của biển nói trên. Tai nạn bất ngờ khác có thể xảy ra trên biển nhưng nguyên nhân không phải là một tai họa của biển, trên bộ, trên không, trong quá trình vận chuyển, xếp dỡ, giao nhận, lưu kho, bảo quản hàng hoá như: hàng bị vỡ, cong bẹp, thối, hấp hơi, thiếu hụt, mất trộm, mất cắp, không giao hàng... Những rủi ro này được gọi là rủi ro phụ (extraneous risk).

- *Rủi ro do các hiện tượng chính trị, xã hội hoặc do lỗi của người bảo hiểm gây nên* như: các rủi ro chiến tranh (chiến tranh, nội chiến, khởi nghĩa, hành động thù địch hoặc tàu và hàng bị bắt, bị tịch thu, bị chiếm giữ, thiệt hại do bom mìn, ngư lôi...); rủi ro đình công (đình công, cấm xưởng, ngừng trệ lao động, bạo động, nổi loạn của dân chúng hoặc do hành vi của người đình công, công nhân bị cấm xưởng...) và các hành động khủng bố hoặc do người khủng bố gây ra.

- *Rủi ro do bản chất hoặc tính chất đặc biệt của đối tượng bảo hiểm* nhưng thiệt hại mà nguyên nhân trực tiếp là chậm trễ.

1.2.2. Căn cứ vào nghiệp vụ bảo hiểm

* *Rủi ro thông thường được bảo hiểm*: Là các rủi ro được bảo hiểm một cách bình thường theo các điều kiện bảo hiểm gốc: A, B hoặc C. Đây là những

rủi ro có tính chất bất ngờ, ngẫu nhiên xảy ra ngoài ý muốn của người bảo hiểm như thiên tai, tai họa của biển, tai họa bất ngờ khác, tức là cả rủi ro chính trị và rủi ro phụ.

Rủi ro thông thường được bảo hiểm chia thành các nhóm sau:

- Nhóm 1 bao gồm các rủi ro chính:

+ Mắc cạn: Là hiện tượng đáy tàu sát biển hoặc nằm trên một chương ngại vật khác làm cho tàu không chạy được và thường phải nhờ đến một ngoại lực tác động mới làm cho tàu nổi lên hoặc thoát khỏi chỗ mắc cạn. Thời gian tàu mắc cạn bao lâu vẫn chưa được quy định rõ ràng. Nếu tàu chạm đáy rồi mà vẫn tiếp tục hành trình thì không được xem là mắc cạn. Tàu bị mắc cạn do con nước lên xuống của thủy triều thì không được xem là mắc cạn. Tàu bị mắc cạn ở những vùng sông, rạch, kênh đào mà bảo hiểm đã quy định không cho loại tàu đó qua lại do quá lớn về thể tích hoặc do quá nặng về trọng tải, do tàu bị kéo lê trên bùn thì không được coi là mắc cạn. Việc mắc cạn phải xảy ra do hậu quả của thiên tai như bão lốc làm trời giạt hay do hậu quả của một sự kiện ngẫu nhiên không bình thường như tàu bị cướp, bị địch đuổi... Điều này có nghĩa là tàu được xem là mắc cạn nếu thoả mãn hai điều kiện sau:

- Tàu đi theo hành trình bình thường và là hậu quả của một sự kiện không bình thường, không lường trước được.

- Trường hợp đặc biệt tàu có nguy cơ bị chìm phải lái vào chỗ cạn lúc thủy triều đang xuống nên mắc cạn.

Bảo hiểm chịu trách nhiệm về những tổn thất hàng hoá xảy ra ngay cả khi mắc cạn là nguyên nhân gián tiếp và không phân biệt tổn thất đó xảy ra trước, trong hoặc sau khi mắc cạn.

+ Chìm đắm: Là hiện tượng phương tiện vận chuyển chìm hẳn xuống nước, đáy tàu chạm sát đáy biển và hành trình tàu xem như chấm dứt. Nếu tàu bị thủng hay do sóng gió làm tàu bập bênh không chìm hẳn, chạy được nhờ phương tiện lai dắt tiếp tục hành trình thì không được xem là chìm đắm. Còn nếu tàu chấm dứt hành trình nhưng không chìm hẳn hoàn toàn dưới nước do chuyên chở các tài sản là vật thể nổi như: nút chai, thùng rỗng, gỗ diêm thì vẫn được xem là chìm đắm ngoại trừ do cố ý bảo hiểm chịu mọi tổn thất phát sinh cho hàng hoá sau khi tàu bị chìm đắm.

+ Cháy: Là 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 trong đất liền. Để chữa cháy người ta thường bơm nước biển vào làm hư hỏng lây lan sang các hàng hoá khác do ngấm nước chữa cháy. Cháy thường do các nguyên nhân sau:

- Do thiên nhiên như sét đánh, sức nóng mặt trời.
- Do sơ suất của con người như hút thuốc, nhóm lửa.
- Do bản thân nội tỳ của hàng hoá.
- Do cố tình đốt cháy.

Bảo hiểm chỉ chịu trách nhiệm bồi thường cháy do nguyên nhân khách quan gây ra do thiên nhiên, do sơ suất của con người hoặc buộc phải đốt cháy để tránh bị địch bắt, để tránh một thứ bệnh truyền nhiễm lây lan trên tàu. Hàng tự phát bốc cháy không thuộc trách nhiệm của bảo hiểm. Nếu chủ hàng chứng minh được hàng hoá xếp lên tàu theo đúng kỹ thuật hoặc tập quán thương mại cũng như đảm bảo được độ thoáng hơi thông gió mà vẫn bị cháy thì nhà bảo hiểm vẫn chấp nhận bảo hiểm.

+ Đâm va: Là hiện tượng phương tiện vận chuyển va chạm với các vật thể di động hay cố định bên ngoài khác trừ nước. Các vật thể di động như hai tàu đang di chuyển đâm va vào nhau, đâm va với băng trôi, máy bay, vệ tinh... Các vật thể cố định như tàu đang di chuyển đâm va với tàu đang neo đậu, đâm va với cầu cảng, giàn khoan trên biển...

- Nhóm 2 bao gồm các rủi ro thông thường khác:

+ Hành vi phi pháp của thuyền trưởng và thủy thủ đoàn: Là những người không đồng sở hữu với chủ tàu hoặc chủ hàng đối với con tàu hoặc hàng hoá chuyên chở.

Hành vi phi pháp bao hàm ý đồ xảo trá, lừa gạt hay cố ý gây nên tổn thất với con tàu và hàng hoá chuyên chở, có hại cho chủ tàu và người thuê tàu. Hành vi phi pháp bao gồm buôn lậu, lái tàu chệch hướng, làm chậm trễ hành trình, làm đắm tàu, bơm nước vào làm hỏng hàng, đốt cháy hàng, vứt hàng xuống biển... Những sai lầm về cách xét đoán hay bất cẩn không là hành vi phi pháp. Nếu thuyền trưởng hay thủy thủ đoàn làm theo lệnh của chủ tàu, chủ hàng thì những hành vi này không phải là hành vi phi pháp. Người có hành vi phi pháp làm hại quyền lợi của người khác thì vẫn gọi là hành vi phi pháp.

+ Tàu mất tích: Là khi một con tàu không đến cảng quy định và sau một thời gian hợp lý không nhận được tin tức về tàu và hàng. Thời gian để xác định tàu mất tích ở các nước khác nhau. Ở Việt Nam theo Luật Hàng hải, thời gian hợp lý để tuyên bố tàu mất tích là ba lần thời gian hành trình và không vượt quá ba tháng nếu chiến tranh là sáu tháng.

+ Ném hàng xuống biển: Là hành động ném hàng hoá hay một phần thiết bị của tàu xuống biển để làm nhẹ tàu hay cứu tàu khi bị nạn. Hàng ném xuống biển phải xuất phát từ nguyên nhân có nguy cơ đe dọa thực sự đến hành trình và phải được thực hiện tuân tự: hàng trên boong, hàng gần nơi bị cháy. Ném hàng xuống biển thường phải theo lệnh của người chỉ huy cao nhất trên tàu là thuyền trưởng. Nhưng trong một số trường hợp không nhất thiết phải chờ lệnh của chỉ huy cao nhất.

Hàng bị nước cuốn trôi, sóng gió làm lẫn xuống biển, đứt dây chằng, buộc thì vẫn được xem là ném hàng xuống biển. Ném những hàng hoá hư hỏng do nội tỳ, ẩn tỳ, do thời tiết xấu hay do chậm trễ hành trình thì không được xem là ném hàng xuống biển.

Hàng bị ném xuống biển vẫn thuộc sở hữu của chủ ban đầu, nếu thấy không ảnh hưởng đến giá trị sử dụng, họ có quyền bỏ ra các chi phí để cứu vớt hàng và được bảo hiểm bồi thường các chi phí cứu vớt nhưng không được bồi thường giá trị hàng bị ném xuống biển.

+ Cướp biển: Là trường hợp một nhóm người có tổ chức, có vũ khí được trang bị tàu riêng hoành hành và cướp phá các tàu buôn qua lại kể cả thuỷ thủ cướp tàu. Trước đây rủi ro cướp biển là một phần của rủi ro chiến tranh và được bảo hiểm theo một điều khoản loại trừ riêng. Ngày nay người ta coi hành động cướp biển là sự mở rộng của quy mô mất cắp, giao thiếu hàng.

+ Mất cắp, giao thiếu hàng:

Mất cắp bao gồm mất nguyên kiện hoặc bị cạy phá bao bì, kiện hàng để lấy đi hàng hoá bên trong.

Giao thiếu hàng là hiện tượng toàn bộ một lô hàng hoặc một số kiện hàng không được giao ở cảng đến mà không có các dẫn chứng về nguyên nhân gây tổn thất. Giao thiếu hàng có thể do sơ suất, nhầm lẫn giữa chủ hàng và người vận tải trong khi giao nhận. Muốn được bồi thường chủ hàng phải chứng minh toàn bộ chứng từ hợp lệ bao gồm số hàng bị thiếu ở trên đã được xếp lên tàu.

Hàng giao thiếu do tổn thất thương mại, hao hụt tự nhiên, do bao bì rách vỡ kém phẩm chất, không chịu đựng được trong quá trình vận chuyển thì không thuộc rủi ro này.

- Rủi ro phụ:

Là những rủi ro chủ yếu phát sinh đối với hàng hoá được vận chuyển. Những rủi ro này thường được bảo hiểm theo điều khoản bảo hiểm mọi rủi ro. Nhưng để tiết kiệm, chủ hàng có thể mua bảo hiểm với phạm vi hẹp hơn cộng thêm bảo hiểm rủi ro phụ. Bảo hiểm rủi ro phụ rất dễ lẫn với rủi ro loại trừ như tổn thất do nội tỳ hàng hoá hay do ảnh hưởng của thời tiết không bình thường.

Rủi ro phụ có thể bao gồm một số rủi ro sau:

+ Hấp hơi: Là sự thoát hơi nước từ bản thân hàng hoá do phương tiện chuyên chở hàng hoá lây lan sang khi hàng được xếp trong hầm tàu hay container thông gió kém. Hấp hơi sẽ làm cho hàng hoá bị ẩm mốc, kém phẩm chất...

+ Nóng: Là hiện tượng bản thân hàng hoá bị làm nóng lên do hàng hoá hay từ phương tiện vận tải bị gây nóng lên do xếp gần khoang máy tàu. Do tăng nhiệt độ làm hư hại hàng hoá, đặc biệt đối với hàng hoá tươi sống, lương thực, thực phẩm và hàng đông lạnh.

+ Lay hại: Là hàng hoá bị hư hại, kém phẩm chất từ hàng hoá khác hay phương tiện chuyên chở lây sang. Các dạng lây hại bao gồm: mất mùi hương, nhiễm mùi khác, bị mối mọt, nấm mốc lây sang. Nếu mối mọt, sâu từ bao bì đựng hàng hoá phá hoại bao bì này làm hư hại đến chính hàng hoá đựng trong bao bì đó thì vẫn được bảo hiểm.

+ Lay bẩn: Là hàng hoá bị làm bẩn dẫn đến kém phẩm chất từ hàng hoá khác lây sang theo thứ tự thấm qua bao bì và từ ngoài vào trong. Nếu hàng hoá bị lay bẩn từ bên trong ra ngoài là nội tỳ của hàng hoá thì không được bảo hiểm.

+ Gỉ: Là hàng hoá kim loại bị hoen gỉ do lây hại hoặc do nước mưa, nước biển hoặc do rủi ro khác đem lại. Nếu hoen gỉ do điều kiện tự nhiên bình thường thì không được bảo hiểm như hàng chuyên chở qua vùng nóng, ẩm...

+ Móc cấu: Là sự thiếu hụt hàng hoá do quá trình móc cấu trong khi xếp dỡ hàng tại cảng gây nên mất nguyên đai, nguyên kiện hoặc rách vỡ bao bì. Trường hợp rách vỡ bao bì trong móc cấu với rách vỡ bao bì trong cạy, phá để

lấy cấp thường khó phân biệt. Rủi ro này được bảo hiểm hay không tùy thuộc vào từng loại bao bì và trong từng hoàn cảnh cụ thể.

** Rủi ro phải bảo hiểm riêng:*

Là rủi ro muốn được bảo hiểm phải thoả thuận thêm, thoả thuận riêng chứ không được bồi thường theo điều kiện bảo hiểm gốc A, B, C. Phí bảo hiểm cho loại rủi ro này thường rất cao. Loại rủi ro này bao gồm chiến tranh, đình công, khủng bố, được bảo hiểm theo các điều kiện bảo hiểm riêng.

+ Rủi ro chiến tranh: Chiến tranh là hậu quả của biến động chính trị, xã hội. Người bảo hiểm chịu trách nhiệm về hậu quả do hành động đối địch có tính chất chiến tranh dù có tuyên bố hay không tuyên bố bao gồm nội chiến cách mạng, nổi loạn, xung đột dân sự, xung đột sắc tộc, bạo động, phiến loạn phát sinh từ những biến cố hay hành động thù địch chống lại các thế lực đang tham chiến. Chiến tranh có thể dẫn đến hậu quả là tài sản bị chiếm giữ, bắt giữ, cầm giữ, kiểm chế, tịch thu hoặc tài sản bị trúng mìn, thuỷ lôi, bom, đạn, pháo hoặc bất kỳ một vũ khí chiến tranh nào khác bị huỷ hoại.

Trách nhiệm bảo hiểm cho rủi ro chiến tranh được giới hạn phạm vi trên mặt nước, nghĩa là trách nhiệm của bảo hiểm sẽ bắt đầu khi xếp hàng lên tàu đến khi rời lô hàng cuối cùng của tàu đó. Nếu hàng hoá chuyển tải tại một cảng nào đó thì thời gian chuyển tải tối đa là 15 ngày, kể từ ngày bắt đầu dỡ hàng xuống cảng chuyển tải đến khi hàng xếp lên phương tiện vận tải khác và rời cảng. Giải quyết bồi thường rủi ro chiến tranh cần lưu ý rủi ro này phải là nguyên nhân trực tiếp và không phải tính đến mức miễn bồi thường.

Ví dụ: Vì chiến tranh, tàu chạy ban đêm không dám bật đèn gây đâm va vào tàu khác và bị tổn thất thì chiến tranh là nguyên nhân gián tiếp.

+ Rủi ro đình công: Đình công bao hàm hành động không làm việc một cách có tổ chức xuất phát từ những quyền lợi kinh tế, chính trị. Sau này đình công được mở rộng thêm cả trong trường hợp công nhân bị cấm xưởng, gây rối loạn, bạo động, phá rối trật tự, gây khủng bố vì lý do chính trị; không đủ hoặc không có người lao động để đảm đương công việc theo tiến độ bình thường. Thời hạn hiệu lực của bảo hiểm rủi ro đình công là 30 ngày kể từ khi dỡ xong hàng cuối cùng tại cảng đến.

** Rủi ro không được bảo hiểm (excluded risks):*

Là những rủi ro không được người bảo hiểm chấp nhận bảo hiểm hoặc không được người bảo hiểm bồi thường trong mọi trường hợp. Đó là rủi ro đương nhiên xảy ra, chắc chắn xảy ra hoặc thiệt hại do nội tỳ, bản chất của hàng hoá, do lỗi của người được bảo hiểm, thiệt hại mà nguyên nhân trực tiếp là chậm trễ, những rủi ro có tính chất thảm hoạ mà con người không lường trước được quy mô, hậu quả của nó.

- Rủi ro không được bảo hiểm bao gồm:

+ Hành vi sơ suất, lỗi lầm cố ý của người được bảo hiểm: Đây là vấn đề có tính nguyên tắc, vì người bảo hiểm và người được bảo hiểm có chung quyền lợi bảo hiểm là tài sản.

+ Mất mát, hư hại và chi phí có liên quan thuộc bản chất của tài sản tham gia bảo hiểm như bao bì đóng gói không đủ tiêu chuẩn, viết, vẽ, kẻ mã hiệu sai dẫn đến giao nhầm hoặc không giao được hàng, hàng bốc cháy, mối mọt, sâu bệnh tự phát hay máy móc thiết bị bị gãy vỡ do khuyết tật của vật liệu chế tạo nên chúng...

+ Hao hụt tự nhiên, hao hụt thương mại của hàng hoá: Là sự hao hụt về trọng lượng, giảm sút về thể tích hoặc hao hụt thông thường khác thuộc bản chất tự nhiên của hàng hoá. Than cám, khoáng sản, lương thực... nếu để rời dễ thấm nước hoặc bốc hơi nước làm thay đổi trọng lượng. Chất lỏng dễ bay hơi, dễ thay đổi thể tích theo nhiệt độ...

+ Chậm trễ hành trình: Là sự kéo dài thời gian hành trình so với hành trình bình thường không phải vì lý do cứu nạn, lánh nạn, bị tai nạn dẫn đến tổn thất cho đối tượng bảo hiểm, sự chậm trễ hành trình sẽ dẫn đến hư hỏng hàng hoá nông sản thực phẩm, vật tươi sống, mất thị trường vào thời điểm tiêu thụ tốt...

+ Tài sản bị bắt, tịch thu, cầm giữ: Bị bắt, tịch thu hàng hoá hay phương tiện chuyên chở chủ yếu là do chủ tàu hoặc chủ hàng vi phạm luật lệ hải quan, luật lệ xuất nhập khẩu và luật lệ khác của nước sở tại nơi xảy ra sự cố trên. Hành động cầm giữ xảy ra khi người ra lệnh này nghi ngờ chủ hàng hay chủ tàu vi phạm luật lệ hay đang giải quyết tranh chấp cần tạm giữ tài sản và vật thể chấp đảm bảo.

+ Buôn lậu: Là hành vi buôn bán hàng cấm, hàng không có giấy phép theo luật lệ của nước xuất, nhập khẩu hoặc buôn bán lén lút, gian lận thương mại

nhằm trốn thuế. Như vậy, buôn lậu chỉ có ý nghĩa với từng nước, cùng một loại hàng hoá có nước khuyến khích xuất hay nhập khẩu nhưng có nước bị cấm xuất hay nhập khẩu.

+ Phá bao vây: Là hành vi vi phạm luật lệ của nước ra tuyên bố bao vây, cấm vận đối với việc buôn bán trao đổi một loại hàng hoá nào đó.

+ Tàu không đủ khả năng đi biển: Là tàu không đủ máy móc, trang thiết bị, đội ngũ thủy thủ, thuyền viên, nhiên liệu, thực phẩm dự trữ cho hành trình đã quy định.

+ Tàu đi chệch hướng: Là tàu đi sai hành trình hoặc đi ra ngoài hành trình đã quy định không vì nguyên nhân lánh nạn, cứu nạn hay tránh rủi ro.

2. Tổn thất trong bảo hiểm hàng hoá chuyên chở bằng đường biển

2.1. Khái niệm

Tổn thất (loss, damage) là những thiệt hại, hư hỏng, mất mát của đối tượng bảo hiểm do rủi ro gây ra. Nếu rủi ro là mối đe dọa, là nguyên nhân gây ra thì tổn thất là cái xảy ra rồi, là hậu quả của rủi ro.

2.2. Phân loại tổn thất

2.2.1. Căn cứ vào mức độ của tổn thất có thể phân ra

a. Tổn thất bộ phận (partial loss):

Là một phần của đối tượng bảo hiểm theo hợp đồng bảo hiểm bị hư hỏng, mất mát, thiệt hại. Tổn thất bộ phận có thể thể hiện về số lượng, trọng lượng, chất lượng, phẩm chất, giá trị.

Ví dụ: Lô hàng có 12 kiện kính vỡ 3 kiện; lô hàng xi măng bị thiếu hụt 300kg; hàng bị hư hỏng và biên bản giám định ghi là giảm giá trị thương mại 10%...

Cần phân biệt tổn thất bộ phận với sự hao hụt mang tính tự nhiên của hàng hoá về trọng lượng. Không được tính số hao hụt tự nhiên này vào trong tổng số tổn thất của hàng hóa để đòi bảo hiểm bồi thường. Đối với tổn thất hàng hoá có hao hụt tự nhiên, nhà bảo hiểm đề ra mức miễn bồi thường có khấu trừ để loại trừ hao hụt tự nhiên ra khỏi tổn thất được bồi thường.

b. Tổn thất toàn bộ (total loss):

Là toàn bộ đối tượng bảo hiểm theo một hợp đồng bảo hiểm bị hư hỏng, mất mát, thiệt hại.

Tổn thất toàn bộ có hai loại:

- *Tổn thất toàn bộ thực sự (actual total loss)*: Là toàn bộ đối tượng bảo hiểm theo một hợp đồng bảo hiểm bị hư hỏng, mất mát, thiệt hại hoặc bị biến chất, biến dạng không còn như lúc mới bảo hiểm nữa hay bị mất đi, bị tước đoạt đi không lấy lại được nữa. Chỉ có tổn thất toàn bộ thực sự trong bốn trường hợp sau:

- + Hàng hoá bị huỷ hoại hoàn toàn.
- + Hàng hoá bị tước đoạt không lấy lại được.
- + Hàng hoá không còn là vật thể bảo hiểm.
- + Hàng hoá ở trên tàu mà tàu tuyên bố mất tích.

Ví dụ: Lô hàng bị hỏng biên bản giám định ghi là giảm giá trị thương mại 100%; hàng bị mất do tàu bị đắm hoặc bị mất tích...

Một tàu chở gạo xuất khẩu từ Hải Phòng sang Nhật Bản, trên hành trình tàu gặp bão lớn gạo bị ướt và vón cục, nếu tiếp tục chở đến Nhật Bản thì gạo sẽ bị hỏng toàn bộ không còn giá trị thương mại. Trong trường hợp này, khi hàng đến Nhật Bản thì tổn thất toàn bộ thực sự là không tránh khỏi.

Trong trường hợp tổn thất toàn bộ thực sự, người bảo hiểm phải bồi thường toàn bộ giá trị bảo hiểm hoặc số tiền bảo hiểm.

- *Tổn thất toàn bộ ước tính (constructive total loss)*: Là thiệt hại, mất mát của đối tượng bảo hiểm có thể chưa đến mức độ tổn thất toàn bộ nhưng đối tượng bảo hiểm bị từ bỏ một cách hợp lý, bởi vì tổn thất toàn bộ thực sự, xét ra, không thể tránh khỏi hoặc có thể tránh được nhưng phải bỏ ra chi phí vượt quá giá trị của đối tượng bảo hiểm sau khi đã bỏ ra chi phí.

Ví dụ: Trong thực tiễn bảo hiểm hàng hải thường xảy ra các trường hợp sau:

- Một tàu chở gạo đang trên đường trở về cảng đích thì gặp bão, khi tàu ghé vào cảng để lánh nạn thì gạo đã ướt hết. Nếu cứ tiếp tục chở về cảng thì gạo sẽ hỏng hết, tức là sẽ xảy ra tổn thất toàn bộ thực sự và người bảo hiểm phải bồi thường toàn bộ.

- Có trường hợp tàu chở sắt thép, đi dọc đường bị tai nạn, phải ghé vào một cảng lánh nạn và không tiếp tục hành trình được nữa mặc dù sắt thép chưa bị hư hỏng gì nhưng chi phí dỡ hàng lên bờ, thuê tàu khác chở tiếp, xếp hàng

xuống tàu, lưu kho, lưu bãi... vượt quá giá trị của sắt thép tại cảng đến sau khi đã chở đến.

- Trong bảo hiểm thân tàu, có trường hợp tàu bị tai nạn và hư hỏng nặng đến nỗi chi phí sửa chữa tàu lại lớn hơn giá trị của tàu sau khi sửa chữa xong.

Trong các trường hợp trên, nếu cứ tiếp tục hợp đồng một cách bình thường về mặt tài chính đều không có lợi cho người bảo hiểm và người được bảo hiểm vì tổn thất toàn bộ thực sự hoặc chắc chắn xảy ra. Để cứu vớt hàng hoá và bảo vệ quyền lợi cho cả hai bên trong các trường hợp trên, Luật Bảo hiểm Hàng hải của các nước đều quy định có thể coi đó là tổn thất toàn bộ mặc dù đối tượng bảo hiểm mới bị tổn thất bộ phận hoặc thậm chí chưa bị tổn thất với điều kiện là người được bảo hiểm phải từ bỏ đối tượng bảo hiểm đó cho người bảo hiểm. Tổn thất toàn bộ trong trường hợp này gọi là tổn thất toàn bộ ước tính hay tổn thất coi như toàn bộ. Như vậy, muốn được coi là tổn thất toàn bộ ước tính thì phải có hành động từ bỏ hàng. Từ bỏ hàng là một hành động của người được bảo hiểm trong trường hợp tổn thất toàn bộ ước tính để được bồi thường toàn bộ. Khi từ bỏ hàng thì sở hữu về hàng sẽ chuyển sang người bảo hiểm và người bảo hiểm có quyền định đoạt hàng hóa đó. Nếu người bảo hiểm chấp nhận (cũng có nước quy định không cần chấp nhận) thì người bảo hiểm phải bồi thường toàn bộ giá trị bảo hiểm hoặc số tiền bảo hiểm và người bảo hiểm có thể bán hàng hóa đó đi để thu về một phần tiền. Tuy nhiên, việc từ bỏ hàng phải được làm bằng văn bản, từ bỏ một cách vô điều kiện và hợp lý, từ bỏ rồi thì không được rút lui. Người bảo hiểm có thể từ chối không chấp nhận từ bỏ hàng, việc từ chối này của người bảo hiểm không phương hại đến quyền đòi bồi thường của người được bảo hiểm. Sự im lặng của người được bảo hiểm không được coi là chấp nhận hay từ chối bỏ hàng. Khi có tổn thất toàn bộ ước tính, người được bảo hiểm phải theo dõi để nắm một cách chính xác tình hình tổn thất của hàng hoá, tính toán thiệt hơn để từ bỏ hàng một cách hợp lý mới được chấp nhận.

2.2.2. Căn cứ vào tính chất của tổn thất

a. Tổn thất chung (general average loss)

Tổn thất chung là một khái niệm có từ lâu trong ngành hàng hải. Gọi là tổn thất chung bởi vì có một hay nhiều quyền lợi đã hy sinh vì an toàn chung cho toàn bộ hành trình trên biển, tức là để cứu các quyền lợi khác trong hành trình

đó thoát khỏi một sự nguy hiểm chung. Chẳng hạn một con tàu chở hàng đang đi trên biển thì gặp bão, thuyền trưởng và các thuyền viên trên tàu tìm mọi cách để chống bão nhưng cơn bão ngày càng to và tàu có nguy cơ bị đắm. Khi đó thuyền trưởng quyết định vứt bớt một số hàng để tàu nhẹ bớt và tàu qua được cơn bão. Vấn đề đặt ra là những chủ hàng có hàng bị hy sinh như thế phải chịu thiệt một mình hay các quyền lợi khác trên tàu (chủ tàu, các chủ hàng khác, chủ cước phí) phải cùng đóng góp vào sự hy sinh chung. Từ xưa, trong ngành hàng hải đã hình thành một nguyên tắc là khi một quyền lợi bị hy sinh vì các quyền lợi khác ở trên tàu thì các quyền lợi khác đó phải có trách nhiệm đóng góp vào sự hy sinh chung. Thiệt hại do việc vứt hàng xuống biển như vậy gọi là tổn thất chung. Hành động vứt hàng xuống biển gọi là hành động tổn thất chung (general average act).

Vậy: Tổn thất chung là những hy sinh hay chi phí đặc biệt được tiến hành một cách cố ý và hợp lý nhằm mục đích cứu tàu, hàng hoá và cước phí chở trên tàu thoát khỏi một sự nguy hiểm chung, thực sự với chúng.

Tuy nhiên, muốn có tổn thất chung phải có hành động tổn thất chung, theo quy tắc York Antwerp 1994, có hành động tổn thất chung khi và chỉ khi có sự hy sinh hoặc chi phí bất thường được tiến hành một cách cố ý và hợp lý vì an toàn chung, nhằm mục đích cứu các tài sản thoát khỏi một tai họa trong một hành trình chung trên biển.

Một thiệt hại, chi phí hoặc một hành động muốn được coi là tổn thất chung phải có các đặc trưng sau:

- Hành động tổn thất chung phải là hành động tự nguyện, hữu ý của thuyền trưởng và thuyền viên trên tàu.

Ví dụ: Để tránh nguy hiểm chung do gặp bão lớn, thuyền trưởng tự giác và hữu ý đưa tàu vào cạn. Hành động đưa tàu vào cạn ở đây là hành động tổn thất chung, hàng hoá bị tổn thất do hành động này là tổn thất chung.

- Hy sinh hoặc chi phí phải là đặc biệt, bất thường.

Ví dụ: Tàu đang cháy, một số kiện hàng bị hy sinh ném xuống biển để cách ly đám cháy là thiệt hại đặc biệt. Nếu trong điều kiện bình thường mà ném hàng thì không được coi là thiệt hại đặc biệt.

- Hy sinh hoặc chi phí phải hợp lý và vì an toàn chung cho tất cả các quyền lợi trong hành trình.

Ví dụ: Tàu chở hàng đông lạnh khi chạy qua vùng nhiệt đới thì máy đông lạnh của tàu bị hỏng buộc tàu phải vào cảng sửa chữa. Ở trường hợp này, bất kỳ đe dọa nào về tổn thất đều giới hạn trong số hàng đông lạnh, còn đối với tàu và hàng hoá khác thì hành trình hoàn toàn vẫn có thể tiếp tục an toàn. Vì vậy, việc tàu quay vào cảng để sửa chữa không thể coi là hành động tổn thất chung.

- Tai họa phải thực sự xảy ra và nghiêm trọng.

- Mất mát, thiệt hại hoặc chi phí phải là hậu quả trực tiếp của hành động tổn thất chung.

- Xảy ra ở trên biển.

** Nội dung của tổn thất chung:*

Tổn thất chung bao gồm hai mặt cơ bản là hy sinh tổn thất chung (g/a sacrifices) và chi phí tổn thất chung (g/a expenditure). Hy sinh tổn thất chung là những thiệt hại hoặc chi phí do hậu quả trực tiếp của một hành động tổn thất chung như: thiệt hại do vớt hàng xuống biển vì an toàn chung; đốt vật phẩm trên tàu để thay nhiên liệu; tự cho tàu mắc cạn để tránh một tai nạn; thiệt hại do máy tàu làm việc quá sức để rút tàu ra khỏi bãi cạn... Chi phí tổn thất chung là những chi phí phải trả cho người thứ ba trong việc cứu tàu, hàng, cước phí thoát nạn hoặc chi phí làm cho tàu tiếp tục hành trình. Chi phí tổn thất chung bao gồm:

- Chi phí cứu nạn (salvage remuneration).

- Chi phí làm nổi tàu khi đã bị mắc cạn, chi phí thuê kéo, lai, dắt tàu khi bị nạn.

- Chi phí tại cảng lánh nạn (expenses at port of refuge), như chi phí ra, vào cảng lánh nạn; chi phí dỡ hàng, nhiên liệu... vì an toàn chung hoặc để sửa chữa tạm thời, chi phí tái xếp hàng, lưu kho hàng hoá, tiền lương của thuyền trưởng và thuyền viên, lương thực, thực phẩm, nhiên liệu tiêu thụ tại cảng lánh nạn. Nếu tàu bị từ bỏ hoặc không tiếp tục hành trình được nữa thì tiền lưu kho hàng hoá, tiền lương của thuyền trưởng và thuyền viên, lương thực, thực phẩm, nhiên liệu, cảng phí chỉ được công nhận là tổn thất chung cho đến ngày tàu bị từ bỏ hoặc ngày dỡ xong hàng, nếu ngày dỡ xong hàng xảy ra sau.

- Tiền lãi của số tiền được công nhận là tổn thất chung, với lãi suất là 7%/năm được tính cho đến hết tháng sau ngày phát hành bản phân bổ tổn thất chung (g/a adjustment).

** Thủ tục, giấy tờ liên quan đến tổn thất chung:*

Khi xảy ra tổn thất chung, chủ tàu hoặc thuyền trưởng phải tiến hành một số công việc sau:

- Tuyên bố tổn thất chung.
- Mời giám định viên để giám định tổn thất của tàu và hàng nếu có.
- Gửi cho các chủ hàng bản cam đoan đóng góp tổn thất chung, giấy cam đoan đóng góp tổn thất chung để chủ hàng và người bảo hiểm điền vào và xuất trình khi nhận hàng.
- Chỉ định một chuyên viên tính toán, phân bổ tổn thất chung.
- Làm kháng nghị hàng hải nếu cần.
- Nhận Average Bond và Average Guarantee, điền vào và đưa công ty bảo hiểm (công ty bảo hiểm sẽ ký vào Average Guarantee và trả lại chủ hàng để nhận hàng). Nếu hàng không được bảo hiểm thì chủ hàng phải ký quỹ bằng tiền mặt (cash deposit) hoặc xin bảo lãnh của ngân hàng, lúc đó thuyền trưởng mới giao hàng. Số tiền ký quỹ thường bằng số tiền phải đóng góp tổn thất chung dự tính. Nói chung, khi có tổn thất chung xảy ra, người được bảo hiểm phải báo cáo cho công ty bảo hiểm biết để công ty bảo hiểm hướng dẫn làm thủ tục, không tự ý ký vào Average Bond.

** Luật lệ giải quyết tổn thất chung:*

Khi có tổn thất chung, các quyền lợi trong hành trình có trách nhiệm đóng góp vào tổn thất chung. Nhưng phân bổ, đóng góp như thế nào, theo luật lệ, quy tắc nào thì các bên phải thoả thuận trong hợp đồng vận tải. Cho đến nay, hầu như tất cả các vận đơn đường biển và hợp đồng thuê tàu đều quy định (trong điều khoản General Average) là khi có tổn thất chung xảy ra sẽ giải quyết theo Quy tắc York - Antwerp. Sở dĩ gọi là Quy tắc York - Antwerp vì quy tắc về tổn thất chung lần đầu tiên được thông qua ở thành phố York (Anh) vào năm 1864, được sửa đổi bổ sung tại thành phố Antwerp (Bỉ) năm 1924 và đổi thành Quy tắc York - Antwerp. Quy tắc này được sửa đổi, bổ sung vào các năm 1950, 1974, 1990 và 1994.

Quy tắc York - Antwerp gồm hai loại điều khoản: “Điều khoản thứ tự chữ cái” (từ A đến G) và “Điều khoản thứ tự La Mã” (từ I đến XXII). Ngoài ra, còn có Điều khoản giải thích và Điều khoản tối cao. Điều khoản giải thích quy định

rằng tổn thất chung sẽ được giải quyết theo các điều khoản chữ cái trừ trường hợp do Điều khoản tối cao và Điều khoản đánh bằng số quy định khác. Điều khoản tối cao nói rằng trong mọi trường hợp chỉ được thừa nhận là tổn thất chung khi các chi phí và hy sinh được chi ra một cách hợp lý. Các điều khoản đánh số bằng chữ cái quy định những vấn đề chung nhất về tổn thất chung như: định nghĩa về tổn thất chung và hành động tổn thất chung; các nguyên tắc tính toán, phân bổ tổn thất chung... Các điều khoản đánh bằng số La Mã quy định các trường hợp hy sinh và chi phí tổn thất chung cụ thể.

So với Quy tắc York - Antwerp 1974, bản sửa đổi bổ sung năm 1994 có một số điểm mới sau đây:

- Thêm Điều khoản tối cao.

- Điều khoản A thêm một câu: *“Hy sinh và chi phí tổn thất chung sẽ do các quyền lợi khác nhau đóng góp trên cơ sở những quy định sau đây”* mà trước đây quy định ở điều khoản B.

- Điều khoản B giải thích rõ khái niệm *“một cuộc mạo hiểm chung”* đối với nhiều tàu tham gia lai dắt.

- Điều khoản C có thêm quy định loại trừ khỏi tổn thất chung những hư hỏng, mất mát hoặc chi phí liên quan đến việc làm sạch môi trường hoặc khắc phục hậu quả của ô nhiễm.

- Điều khoản E quy định thêm việc thông báo tổn thất chung cho chuyên viên phân bổ tổn thất chung của các bên có liên quan.

- Điều khoản G có quy định quyền lợi và nghĩa vụ của các bên trong trường hợp toàn bộ hoặc một phần hàng hoá được gửi tiếp từ một cảng dọc đường đến cảng đích bằng các phương tiện vận tải khác.

- Một số điểm bổ sung ở các điều khoản số như: điều khoản XI, XVII...

** Cách tính toán, phân bổ tổn thất chung:*

Khi tổn thất chung xảy ra, chủ tàu được quyền chỉ định một công ty hay một chuyên viên tính tổn thất chung (g/a adjuster), còn gọi là lý toán sư để tính toán phân bổ tổn thất chung cho các quyền lợi ở trên tàu. Các quyền lợi hoặc lợi ích ở trên tàu bao gồm: tàu, hàng và cước phí. Tàu và hàng phải đóng góp vào tổn thất chung trên cơ sở giá trị thực tế tại nơi xảy ra tổn thất chung hay tại nơi đến. Cước phí phải đóng góp vào tổn thất chung là cước phí mà chủ tàu

chưa thu và việc thu được hay không còn phụ thuộc vào sự an toàn của tàu, tức là cước phí chịu rủi ro. Nhiệm vụ của chuyên viên tính tổn thất chung là phải dựa trên cơ sở chứng từ, giấy tờ có liên quan, xác định những hy sinh và chi phí được công nhận là tổn thất chung để tính toán phân bổ cho chủ tàu và các chủ hàng.

Cách tính toán, phân bổ tổn thất chung của chuyên viên tính tổn thất chung được tiến hành như sau:

Bước 1: Xác định giá trị tổn thất chung:

Giá trị tổn thất chung bao gồm giá trị tài sản hy sinh và các chi phí liên quan đến hành động tổn thất chung được xác định theo các đặc trưng trên và được xác định theo công thức sau:

Giá trị tổn thất chung = Hy sinh tổn thất chung + Chi phí tổn thất chung.

Bước 2: Xác định tỷ lệ phân bổ tổn thất chung:

Xác định tỷ lệ đóng góp (chỉ số phân bổ), bằng cách lấy tổng giá trị tổn thất chung (g/a loss) chia cho tổng giá trị chịu phân bổ.

$$\text{Tỷ lệ phân bổ} = \frac{\text{Tổng giá trị tổn thất chung}}{\text{Tổng giá trị chịu phân bổ}} \times 100$$

Cả hai giá trị này đều được xác định trên cơ sở giá trị của các tài sản ở nơi kết thúc hành trình, trong đó:

+ Tổng giá trị tổn thất chung là những hy sinh và chi phí được công nhận là tổn thất chung. Nếu hàng hoá bị hy sinh vì tổn thất chung thì giá trị được tính vào tổn thất chung là giá trị hàng hoá vào lúc dỡ hàng, căn cứ vào hoá đơn thương mại hoặc nếu không có hoá đơn thì căn cứ vào giá hàng lúc xếp hàng xuống tàu. Giá trị này sẽ gồm cả phí bảo hiểm và cước phí, trừ trường hợp cước phí không thuộc chủ hàng.

+ Tổng giá trị chịu phân bổ là tổng giá trị của các lợi ích trên tàu (tàu, hàng, cước phí) vào thời điểm có hành động tổn thất chung, tức là tổng các giá trị đã được hành động tổn thất chung cứu thoát và bao gồm cả những giá trị đã hy sinh vì an toàn chung. Tổng giá trị chịu phân bổ được xác định trên cơ sở giá trị tịnh thực tế của tài sản tại nơi kết thúc hành trình, trừ trường hợp giá trị của hàng hoá được xác định theo giá tại nơi dỡ hàng như nói ở trên.

Tổng giá trị chịu phân bổ được xác định như sau:

$$\text{Tổng giá trị chịu phân bổ} = \text{Giá trị của tàu và hàng khi chưa có tổn thất} - \text{Giá trị tổn thất riêng xảy ra trước tổn thất chung}$$

Hoặc:

$$\text{Tổng giá trị chịu phân bổ} = \text{Giá trị của tàu và hàng khi về đến bến} + \text{Giá trị tổn thất chung} + \text{Giá trị tổn thất riêng xảy ra sau tổn thất chung}$$

Bước 3: Xác định số tiền phải đóng góp tổn thất chung của từng quyền lợi:

Số tiền đóng góp của từng quyền lợi sẽ bằng tỷ lệ đóng góp nhân với giá trị đóng góp của từng quyền lợi, ta có công thức sau:

Cách 1:

$$\text{Số tiền đóng góp tổn thất chung của từng quyền lợi} = \text{Tổng giá trị chịu phân bổ} \times \text{Tỷ lệ phân bổ}$$

Cách 2:

$$C = \frac{L}{CV} \times V$$

Trong đó:

C: Số tiền phải đóng góp vào tổn thất chung của mỗi quyền lợi.

L: Tổng giá trị tổn thất chung.

CV: Tổng giá trị chịu phân bổ.

V: Giá trị chịu phân bổ của từng quyền lợi.

Từ công thức trên sẽ tính được tàu phải đóng góp bao nhiêu, hàng phải đóng góp bao nhiêu, cước phí phải đóng góp bao nhiêu. Số tiền đóng góp vào tổn thất chung sẽ được người bảo hiểm bồi hoàn cho các chủ hàng nếu hàng có bảo hiểm mà không phụ thuộc vào các điều kiện bảo hiểm là điều kiện gì.

Nếu số tiền bảo hiểm (A) của lô hàng thấp hơn giá trị chịu phân bổ (V), người bảo hiểm chỉ chịu trách nhiệm bồi thường theo tỷ lệ giữa số tiền bảo hiểm (A) với giá trị chịu phân bổ (V).

Ví dụ 1: Một tàu biển trị giá 9.150.000USD chở 5 lô hàng A, B, C, D, E có giá trị lần lượt là: 600.000USD; 2.500.000USD; 3.000.000USD; 2.000.000USD; 500.000USD và tiền cước chưa thu thuộc chủ tàu là 50.000USD.

Đang đi trên đường tàu bị mắc cạn, vỏ tàu bị thủng, nước tràn vào làm hư hỏng hàng hóa. Để cứu tàu và hàng, thuyền trưởng quyết định như sau:

- Tạm thời bịt lỗ thủng bằng các phương tiện, vật phẩm trên tàu.
- Vớt bớt hàng trên tàu để tàu nhẹ bớt.
- Cho máy tàu làm việc quá sức để đưa tàu ra khỏi bãi cạn.

Thuyền trưởng tuyên bố tổn thất chung, tình hình tổn thất và các chi phí được gửi đến cho chuyên viên tính tổn thất chung như sau:

- Vỏ tàu bị thủng phải sửa chữa mất 200.000USD.
- Máy tàu bị hỏng do làm việc quá công suất phải sửa chữa mất 50.000USD.
- Lô hàng A bị nước tràn vào làm giảm giá trị thương mại 100%.
- Lô hàng E bị vớt xuống biển để làm cho tàu nhẹ bớt.
- Thiệt hại do dùng các vật phẩm trên tàu để cứu tàu và chi phí cho thủy thủ trong việc cứu tàu 45.000USD.

Theo ví dụ trên, chuyên viên tính tổn thất chung tính toán phân bổ chi phí tổn thất chung như sau:

Bước 1: Xác định giá trị tổn thất chung:

Σ giá trị tổn thất chung:

$$50.000 + 500.000 + 45.000 = 595.000\text{USD}$$

Bước 2: Xác định tỷ lệ phân bổ tổn thất chung:

Σ giá trị chịu phân bổ tổn thất chung:

$$9.150.000 - 200.000 + 2.500.000 + 3.000.000 + 2.000.000 + 500.000 + 50.000 = 17.000.000\text{USD.}$$

Tỷ lệ phân bổ tổn thất chung:

$$\frac{595.000}{17.000.000} \times 100 = 3,5\% = 0,035$$

Bước 3: Xác định số tiền phải đóng góp tổn thất chung của từng quyền lợi:

Số tiền phải đóng góp cho từng quyền lợi:

- Chủ tàu: $9.150.000 - 200.000$ (bị tổn thất trước khi có hành động tổn thất chung) $\times 0,035 = 8.950.000 \times 0,035 = 313.250\text{USD}$

- Giá trị cước phí (chủ tàu): $50.000 \times 0,035 = 1.750\text{USD}$

- Chủ hàng A không phải đóng góp
- Chủ hàng B: $2.500.000 \times 0,035 = 87.500\text{USD}$
- Chủ hàng C: $3.000.000 \times 0,035 = 105.000\text{USD}$
- Chủ hàng D: $2.000.000 \times 0,035 = 70.000\text{USD}$
- Chủ hàng E: được bồi thường 500.000USD nhưng phải đóng góp $500.000 \times 0,035 = 17.500\text{USD}$.

Người bảo hiểm thân tàu và bảo hiểm hàng hoá sẽ bồi hoàn lại số tiền đóng góp trên cho người được bảo hiểm.

Ví dụ 2: Một chiếc tàu thủy trị giá 2.000.000USD chở một lô hàng xuất khẩu trị giá 500.000USD. Trong quá trình vận chuyển tàu bị mắc cạn, để thoát nạn thuyền trưởng ra lệnh ném một số hàng trị giá 65.000USD xuống biển. Đồng thời cho tàu làm việc hết công suất làm hỏng nồi hơi, chi phí sửa chữa nồi hơi 34.600USD. Các chi phí khác liên quan là 400USD. Đến cảng đích thuyền trưởng tuyên bố tổn thất chung.

Yêu cầu: Xác định và phân bổ tổn thất chung.

Giải:

Bước 1: Xác định giá trị tổn thất chung:

$$\Sigma \text{ giá trị tổn thất chung} = 65.000 + 34.600 + 400 = 100.000\text{USD}$$

Bước 2: Xác định tỷ lệ phân bổ tổn thất chung:

Σ giá trị chịu phân bổ tổn thất chung:

$$2.000.000 + 500.000 = 2.500.000\text{USD}$$

Tỷ lệ phân bổ tổn thất chung:

$$\frac{100.000}{2.500.000} \times 100 = 4\%$$

Bước 3: Xác định số tiền phải đóng góp tổn thất chung của từng quyền lợi:

$$\text{Tàu: } 2.000.000 \times 4\% = 80.000\text{USD}$$

$$\text{Hàng: } 500.000 \times 4\% = 20.000\text{USD}$$

Chủ tàu phải đóng góp 80.000USD nhưng trong hành động tổn thất chung chủ tàu đã hy sinh thực tế: $34.600 + 400 = 35.000\text{USD}$. Do đó, chủ tàu phải đóng thêm: $80.000 - 35.000 = 45.000\text{USD}$.

Chủ hàng đã hy sinh 65.000USD trong hành động tổn thất chung, trong khi số tiền đóng góp của chủ hàng 20.000USD. Vậy chủ hàng được thu về $65.000 - 20.000 = 45.000\text{USD}$.

b. Tổn thất riêng

Tổn thất riêng (particular average) là những thiệt hại mất mát của đối tượng bảo hiểm do một rủi ro bất ngờ, ngẫu nhiên xảy ra như: tàu bị đắm làm cho hàng hóa bị hư hỏng, hàng bị hư hỏng, thiếu hụt do tác động ngẫu nhiên bên ngoài... Tổn thất riêng có thể là tổn thất toàn bộ hay bộ phận, có thể làm giảm phẩm chất hay thiếu hụt về mặt trọng lượng hay số lượng. Điểm khác biệt giữa tổn thất chung và tổn thất riêng là tổn thất riêng xảy ra một cách ngẫu nhiên; tổn thất của người nào thì người đó chịu mà không có sự đóng góp giữa các bên; tổn thất riêng có thể xảy ra ở bất cứ đâu chứ không chỉ ở trên biển; tổn thất riêng có được người bảo hiểm bồi thường hay không phụ thuộc vào việc rủi ro đó có được thoả thuận trong hợp đồng hay không...

Giữa tổn thất chung và tổn thất riêng có các điểm khác nhau cơ bản sau:

Phân biệt giữa tổn thất chung và tổn thất riêng

Điểm khác nhau	Tổn thất chung	Tổn thất riêng
- Tính chất tổn thất. - Nguyên nhân. - Hậu quả.	- Hy sinh. - Hành động cố ý. - Vì an toàn chung cho các quyền lợi trên tàu.	- Ngẫu nhiên. - Thiên tai, tai nạn bất ngờ. - Tổn thất quyền lợi bên nào bên đó chịu.

IV. TRÁCH NHIỆM CỦA NGƯỜI BẢO HIỂM ĐỐI VỚI HÀNG HOÁ CHUYÊN CHỞ BẰNG ĐƯỜNG BIỂN

1. Các điều kiện bảo hiểm hiện hành

1.1. Điều kiện bảo hiểm của Anh

Nước Anh có một nền bảo hiểm hàng hải ra đời sớm và rất phát triển. Từ thế kỷ XVII, Anh đã có mẫu hợp đồng bảo hiểm đầu tiên của Lloyd's có tên

gọi là SG. FORM (The Ship and Goods Form for Marine Insurance Policy). Hợp đồng này quy định người bảo hiểm có trách nhiệm bồi thường cho người được bảo hiểm khi đối tượng bảo hiểm bị tổn thất do các hiểm họa biển cả như: hoả hoạn, cướp biển, trộm, vớt hàng xuống biển, chặn giữ bởi các vua chúa, hành động xấu, cố ý của thuyền trưởng và thủy thủ. Việc gộp chung tất cả các rủi ro, tổn thất trong một mẫu hợp đồng bảo hiểm làm cho người được bảo hiểm mất khả năng lựa chọn bắt buộc phải mua bảo hiểm với tất cả các rủi ro, tổn thất mà thực tế nhiều khi không cần thiết. Hơn nữa, trong quá trình phát triển mỗi nước có những luật lệ bảo hiểm riêng. Điều này không phù hợp với hàng hoá xuất nhập khẩu vì hàng hoá xuất nhập khẩu được giao lưu liên quan đến nhiều nước khác nhau. Vì vậy, đòi hỏi phải có những luật lệ và những điều kiện bảo hiểm mang tính quốc tế.

Luật Bảo hiểm Hàng hải 1906 của Anh đến nay vẫn được nhiều nước áp dụng. Các điều kiện bảo hiểm hàng hoá cũng như tàu bè của Viện Những người bảo hiểm Luân Đôn (Institute of London Underwriter – Viện ILU) từ lâu đã trở thành quen thuộc và được áp dụng rộng rãi trên thị trường bảo hiểm thế giới. Về bảo hiểm hàng hoá, Viện ILU đã soạn thảo và đưa vào sử dụng các điều kiện bảo hiểm (Institute Cargo Clause – ICC) gốc như FPA, WA, ALL Risks từ năm 1963 hay các điều kiện A, B, C từ năm 1982 và các điều kiện bảo hiểm, như điều kiện bảo hiểm chiến tranh, đình công.

1.1.1. Nội dung cơ bản của ICC 1963

a. Điều kiện bảo hiểm miễn tổn thất riêng FPA – Free From Particular Average

Theo điều kiện bảo hiểm này, người bảo hiểm không chịu trách nhiệm về tổn thất riêng, điều này dễ dẫn đến hiểu lầm là chỉ bảo hiểm tổn thất chung và coi đây là điều kiện bảo hiểm tổn thất chung. Thực tế điều kiện bảo hiểm FPA có bảo hiểm tổn thất chung và trên nguyên tắc thì không bảo hiểm tổn thất riêng nhưng nếu tổn thất riêng do hậu quả của 4 rủi ro chính: mắc cạn, đắm, cháy, đâm va và rủi ro mất nguyên kiện hàng trong khi xếp dỡ, chuyển tải thì vẫn được bảo hiểm.

Theo điều kiện bảo hiểm FPA, trách nhiệm bảo hiểm bao gồm:

- Tổn thất toàn bộ do:

+ Thiên tai: biển động, bão trên cấp 6, gió lốc, sét đánh, sóng thần...

- + Tai nạn bất ngờ trên biển: mắc cạn, đắm, đâm va, mất tích...
- + Dỡ hàng tại cảng lánh nạn do rủi ro chính mang lại.
- Mất nguyên kiện hàng trong quá trình xếp dỡ, chuyển tải.
- Bồi thường các chi phí sau:
 - + Chi phí đóng góp tổn thất chung.
 - + Chi phí cứu nạn.
 - + Chi phí đề phòng, hạn chế tổn thất thuộc phạm vi bảo hiểm do người thứ ba không phải là người được bảo hiểm hay người làm công của họ gây nên.
 - + Chi phí giám định tổn thất nếu tổn thất này do rủi ro được bảo hiểm gây nên.
 - + Chi phí tố tụng và khiếu nại.

Để đảm bảo an toàn tài chính tối đa, tùy theo tính chất của hàng hoá, người mua bảo hiểm theo điều kiện FPA còn có thể tham gia bảo hiểm các rủi ro phụ: cháy, cong, bẹp, hấp hơi, lây bẩn... Ngoài ra, chủ hàng còn có trách nhiệm chứng minh tổn thất là thuộc rủi ro được bảo hiểm.

b. Điều kiện bảo hiểm tổn thất riêng WA - With Particular Average

Theo điều kiện bảo hiểm này, công ty bảo hiểm không những chịu trách nhiệm về các rủi ro, tổn thất và chi phí của điều kiện bảo hiểm FPA mà còn mở rộng thêm tổn thất bộ phận vì thiên tai, tai nạn bất ngờ gây ra không giới hạn trong bốn rủi ro chính và khi dỡ hàng tại cảng lánh nạn.

Điều kiện bảo hiểm WA luôn đi kèm mức miễn bồi thường, có hai hình thức miễn bồi thường:

- Miễn bồi thường không khấu trừ.
- Miễn bồi thường có khấu trừ.

Ví dụ: Tổng trị giá hàng bảo hiểm là 10.000USD, mức miễn bồi thường không khấu trừ và có khấu trừ là 5% khoảng 500USD trên tổng trị giá hàng hoá. Cách bồi thường như sau:

Tỷ lệ tổn thất	Mức miễn bồi thường không khấu trừ	Mức miễn bồi thường có khấu trừ
3%	Miễn bồi thường	Miễn bồi thường
5%	Bồi thường 500USD	Miễn bồi thường
7%	Bồi thường 700USD	Bồi thường 200USD

Công ty bảo hiểm đề ra mức miễn bồi thường và giải quyết theo các nguyên tắc sau:

- Không đề cập mức miễn bồi thường tổn thất do rủi ro chính, rủi ro chiến tranh, đình công và các rủi ro phụ do con người gây ra.
- Không cộng các chi phí để đạt mức miễn bồi thường, chỉ tính tổn thất thực tế.
- Được tính các tổn thất liên tiếp xảy ra để đạt được mức miễn bồi thường.
- Mỗi sà lan được tính là một con tàu để tính mức miễn bồi thường.

Ví dụ: Một con tàu chuyển 1.000 tấn than vào 5 sà lan để chở vào cảng, lô hàng than đã được mua bảo hiểm theo điều kiện WA với mức miễn bồi thường có khấu trừ 2%. Giả sử trong quá trình vận chuyển, 2 trong 5 sà lan bị tổn thất 30 tấn.

Mức miễn bồi thường cho 2 sà lan: $(1.000 : 5) \times 2\% \times 2 = 8$ tấn.

Tổn thất xét bồi thường: $30 - 8 = 22$ tấn.

- Người được bảo hiểm có quyền chọn cách tính miễn bồi thường có lợi nhất cho mình để được bồi thường nhiều hơn.

Ví dụ: Có 5 thùng hoá chất trọng lượng cả bì là 105 kg/thùng, trọng lượng tịnh 100 kg/thùng, tham gia bảo hiểm theo điều kiện WA với mức miễn bồi thường có khấu trừ 3%. Số liệu cụ thể như sau:

STT	Trọng lượng cả bì	Trọng lượng giao	Tổn thất	Khấu trừ
1	105	90	15	3
2	105	102	3	3
3	105	103	2	3
4	105	104	1	3
5	105	95	10	3
Σ	525	494	31	15

Mức miễn bồi thường cho cả lô hàng:

$$500 \times 3\% = 15\text{kg}$$

Tổn thất được xét bồi thường:

$$31 - 15 = 16\text{kg}$$

Nếu xét cho từng thùng thì tổn thất được xét bồi thường 19kg.

Như vậy, so với điều kiện bảo hiểm FPA thì điều kiện bảo hiểm WA có phạm vi bảo hiểm rộng hơn và có áp dụng mức miễn bồi thường.

c. Điều kiện bảo hiểm mọi rủi ro AR - All Risks

Phạm vi bảo hiểm của điều kiện bảo hiểm All Risks ngoài các rủi ro, tổn thất và chi phí của điều kiện bảo hiểm WA còn mở rộng thêm các rủi ro phụ.

Người bảo hiểm không áp dụng mức miễn bồi thường.

So sánh 3 điều kiện cơ bản của ICC 1963

Mục so sánh	FPA	WA	AR
<i>1. Phạm vi trách nhiệm về rủi ro, tổn thất:</i>	x	x	x
1. Tổn thất toàn bộ vì thiên tai, tai nạn bất ngờ.	x	x	x
2. Tổn thất bộ phận vì thiên tai, tai nạn bất ngờ do 4 rủi ro chính.	x	x	x
3. Mất nguyên kiện hàng trong khi xếp dỡ chuyển tải.	x	x	x
4. Các chi phí:			
- Chi phí đóng góp tổn thất chung.	x	x	x
- Chi phí cứu nạn.	x	x	x
- Chi phí tại cảng lánh nạn.	x	x	x
- Chi phí đề phòng hạn chế tổn thất.	x	x	x
- Chi phí tố tụng và khiếu nại.	x	x	x
- Chi phí giám định tổn thất.	-	x	x
5. Tổn thất bộ phận vì thiên tai, tai nạn ngoài 4 rủi ro chính.	-	x	x

6. Tổn thất do các rủi ro phụ gây nên.	-	-	x
<i>II. Trách nhiệm chứng minh tổn thất</i>	NĐBH	NĐBH	NBH
<i>III. Áp dụng mức miễn bồi thường</i>	0	Có	0
<i>IV. Mức phí</i>	TN	TB	CN

NĐBH: Người được bảo hiểm; NBH: Người bảo hiểm

TN: Thấp nhất; TB: Trung bình; CN: Cao nhất.

Như vậy, trong ba điều kiện bảo hiểm theo ICC 1963 chủ hàng đều có trách nhiệm chứng minh tổn thất là thuộc rủi ro được bảo hiểm. Nhưng điều kiện bảo hiểm All Risks có phạm vi bảo hiểm rộng nhất, vì vậy người mua bảo hiểm không cần tham gia bảo hiểm các rủi ro phụ; điều kiện bảo hiểm All Risks không phân biệt tổn thất toàn bộ và tổn thất bộ phận như hai điều kiện bảo hiểm FPA và WA.

Từ 1.1.1982, Viện ILU đã cho ra đời mẫu đơn bảo hiểm hàng hải mới và một loạt các điều kiện bảo hiểm mới để áp dụng trong bảo hiểm hàng hoá sau đây:

** Các điều kiện bảo hiểm gốc:*

- Điều kiện bảo hiểm A.
- Điều kiện bảo hiểm B.
- Điều kiện bảo hiểm C.
- Điều kiện bảo hiểm hàng hoá vận chuyển bằng đường hàng không, trừ hàng hoá gửi bằng đường bưu điện.

** Các điều kiện bảo hiểm áp dụng cho một số hàng đặc biệt:*

- Các điều kiện bảo hiểm hàng hoá buôn bán theo lô.
- Điều kiện bảo hiểm than.
- Điều kiện bảo hiểm dầu thô.
- Điều kiện bảo hiểm cao su tự nhiên.
- Điều kiện bảo hiểm thực phẩm đông lạnh trừ thịt đông lạnh.
- Điều kiện bảo hiểm thịt đông lạnh.

** Các điều kiện bảo hiểm phụ:*

- Điều kiện bảo hiểm chiến tranh áp dụng cho hàng vận chuyển bằng đường biển.

- Điều kiện bảo hiểm chiến tranh áp dụng cho hàng gửi bằng đường bưu điện.

- Điều kiện bảo hiểm chiến tranh áp dụng cho hàng vận chuyển bằng đường hàng không, trừ những hàng hoá gửi bằng đường bưu điện.

- Điều kiện bảo hiểm đình công áp dụng cho hàng vận chuyển bằng đường biển.

- Điều kiện bảo hiểm đình công áp dụng cho vận chuyển dầu thô.

- Điều kiện bảo hiểm thiệt hại do ác ý.

- Điều kiện bảo hiểm mất trộm, mất cắp và không giao hàng.

1.1.2. Nội dung cơ bản của ICC 1982

Những nội dung lớn mà các điều kiện bảo hiểm của ICC 1982 đề cập đến là: Rủi ro được bảo hiểm; Rủi ro loại trừ; Thời hạn bảo hiểm; Khiếu nại; Lợi ích của bảo hiểm; Giảm tổn thất; Tránh chậm trễ; Luật lệ và tập quán. Nội dung cụ thể của các điều kiện như sau:

a. Điều kiện bảo hiểm C

Đây là điều khoản bảo hiểm có phạm vi trách nhiệm hẹp nhất.

**** Rủi ro được bảo hiểm***

- Bảo hiểm theo điều kiện C bảo hiểm các rủi ro sau, trừ các rủi ro loại trừ quy định tại mục các rủi ro loại trừ:

+ Do cháy, nổ.

+ Do tàu mắc cạn, chìm đắm, bị lật.

+ Tàu đâm va nhau hoặc sà lan, phương tiện vận tải đâm va phải vật thể khác không phải là nước.

+ Dỡ hàng tại cảng lánh nạn.

+ Hy sinh tổn thất chung.

+ Vứt hàng xuống biển.

- Điều khoản "*Hai tàu đâm va nhau đều có lỗi*": Bảo hiểm này mở rộng bởi

thường cho người được bảo hiểm phân trách nhiệm theo điều khoản “*Hai tàu đâm va nhau đều có lỗi*” quy định trong hợp đồng vận tải. Trong trường hợp có khiếu nại của chủ tàu theo điều khoản này, người được bảo hiểm thoả thuận sẽ thông báo cho người bảo hiểm, người sẽ có quyền bằng chi phí của mình bảo vệ người được bảo hiểm trước những khiếu nại đó.

- Điều khoản tổn thất chung - General Average Clause: Bảo hiểm này bảo hiểm tổn thất chung và chi phí cứu nạn được phân bổ hoặc xác định phù hợp với quy định của hợp đồng vận tải hoặc luật lệ hay tập quán áp dụng.

** Các rủi ro loại trừ*

- Điều khoản loại trừ chung:

+ Tổn thất hay tổn hại do hành vi xấu, cố ý của người được bảo hiểm.

+ Rò rỉ, hao hụt thông thường về trọng lượng, khối lượng hoặc hao mòn tự nhiên của đối tượng được bảo hiểm.

+ Do nội tỳ hoặc bản chất của hàng hoá.

+ Tổn thất hay tổn hại mà nguyên nhân trực tiếp là chậm trễ cho dù chậm trễ là do một rủi ro được bảo hiểm gây nên.

+ Tổn thất hoặc tổn hại do không trả được nợ hoặc do thiếu thốn về tài chính của chủ tàu, người quản lý, người thuê tàu hoặc người khai thác tàu.

+ Tổn thất hoặc tổn hại do việc sử dụng bất kỳ một loại vũ khí chiến tranh nào có dùng phản ứng hạt nhân, phản ứng hoá học, chất phóng xạ...

+ Thiệt hại cố ý hoặc sự phá hoại đối tượng được bảo hiểm do hành động phạm pháp của bất kỳ người nào.

- Điều khoản loại trừ rủi ro do tàu không đủ khả năng đi biển hoặc không thích hợp cho việc vận chuyển hàng hoá mà người được bảo hiểm đã biết tình trạng đó vào lúc hàng hoá được xếp lên phương tiện vận chuyển.

- Điều khoản loại trừ rủi ro do chiến tranh: Trong mọi trường hợp bảo hiểm này không bảo hiểm những mất mát, hư hỏng hoặc chi phí gây ra bởi:

+ Chiến tranh, nội chiến, bạo loạn, khởi nghĩa hoặc hành động thù địch gây ra bởi chống lại một thế lực tham chiến.

+ Bị chiếm giữ, tịch thu, bắt giữ, quản chế, giam cầm... và hậu quả của những hành động đó.

+ Tổn thất do bom, mìn, thuỷ lôi và các loại vũ khí chiến tranh khác.

- Điều khoản loại trừ rủi ro đình công: Trong mọi trường hợp bảo hiểm này không bảo hiểm những mất mát hư hỏng gây ra bởi:

+ Người đình công, công nhân cấm xưởng hoặc những người tham gia gây rối loạn lao động.

+ Bạo động chính trị, khủng bố hoặc bất kỳ người nào hành động vì động cơ chính trị.

+ Đình công, cấm xưởng hoặc những người tham gia gây rối loạn lao động hoặc nổi loạn dân sự.

** Thời hạn bảo hiểm*

- Điều khoản vận chuyển - Transit Clause: Bảo hiểm này bắt đầu có hiệu lực kể từ khi hàng hóa rời khỏi kho hay nơi chứa hàng quy định để vận chuyển. Bảo hiểm tiếp tục có hiệu lực trong quá trình vận chuyển bình thường và kết thúc khi:

+ Giao hàng vào kho người nhận hoặc kho cuối cùng, nơi để hàng khác ghi trên hợp đồng bảo hiểm.

+ Giao hàng vào kho hoặc nơi để hàng khác dù trước khi đến nơi đến hoặc ở nơi đến quy định mà người bảo hiểm chọn làm nơi để hàng ngoài quá trình vận chuyển bình thường hoặc phân phối hàng.

+ Hết hạn 60 ngày kể từ ngày toàn bộ hàng hoá được dỡ khỏi tàu biển tại cảng dỡ cuối cùng, tùy theo trường hợp nào xảy ra trước.

Nếu sau khi dỡ hàng khỏi tàu biển tại cảng dỡ cuối cùng nhưng trước khi kết thúc bảo hiểm này mà hàng hoá được gửi tiếp đến một nơi đến khác với nơi đến quy định trong hợp đồng bảo hiểm thì bảo hiểm này vẫn kết thúc như trên, sẽ không kéo dài quá thời điểm bắt đầu vận chuyển đến đích khác đó.

Bảo hiểm này vẫn tiếp tục có hiệu lực nếu có sự chậm trễ ngoài sự kiểm soát của người được bảo hiểm, tàu đi chệch hướng, đường nên phải dỡ hàng bắt buộc, tái xếp hoặc chuyển tải và thay đổi hành trình phát sinh từ những đặc quyền mà chủ tàu và người thuê tàu được hưởng theo quy định của hợp đồng vận tải.

- Điều khoản kết thúc hợp đồng vận tải - Termination of Contract of Carriage Clause: Nếu do các sự cố ngoài sự kiểm soát của người được bảo hiểm mà hợp đồng vận tải kết thúc tại một cảng hoặc một địa điểm không phải là nơi đến

quy định hoặc việc vận tải bằng cách nào đó kết thúc trước khi giao hàng như quy định ở trên thì bảo hiểm này cũng sẽ kết thúc, trừ khi có thông báo tiếp tục bảo hiểm gửi cho người bảo hiểm và nộp thêm phí bảo hiểm nếu người bảo hiểm yêu cầu khi:

- + Hàng hoá được đem bán hoặc được giao tại cảng hoặc địa điểm nói trên hoặc trừ khi có thoả thuận riêng khác, khi hết hạn 60 ngày sau khi hàng bảo hiểm đến cảng hay địa điểm đó, tùy theo trường hợp nào xảy ra trước.

- + Khi hàng hoá được giao vào kho hay nơi để hàng như quy định của điều khoản vận chuyển nói trên, nếu trong phạm vi 60 ngày mà hàng hoá được gửi đến cảng đích hoặc một địa điểm khác.

- Điều khoản thay đổi hành trình - Change of Voyage Clause: Nếu sau khi bảo hiểm này có hiệu lực mà nơi đến được thay đổi bởi người được bảo hiểm thì bảo hiểm chỉ tiếp tục có hiệu lực khi có thông báo nhanh chóng cho người bảo hiểm trên cơ sở phí bảo hiểm và các điều kiện sẽ thoả thuận.

** Khiếu nại - Claims*

- Điều khoản lợi ích bảo hiểm - Insurable Interest Clause: Để được bồi thường bảo hiểm theo bảo hiểm này, người được bảo hiểm phải có lợi ích bảo hiểm ở trong đối tượng bảo hiểm vào thời điểm xảy ra tổn thất. Người được bảo hiểm có quyền đòi bồi thường các tổn thất được bảo hiểm xảy ra trong thời hạn bảo hiểm này cho dù tổn thất đó xảy ra trước khi ký kết hợp đồng bảo hiểm, trừ phi người được bảo hiểm đã biết và người bảo hiểm không biết tổn thất đã xảy ra.

- Điều khoản chi phí tiếp gửi hàng - Forwarding Charge Clause: Nếu do một rủi ro được bảo hiểm theo bảo hiểm này mà hành trình bảo hiểm bị kết thúc tại một cảng hoặc một nơi không phải là nơi đến theo quy định theo hợp đồng bảo hiểm thì người bảo hiểm sẽ bồi thường cho người được bảo hiểm mọi chi phí đã được chi ra một cách hợp lý trong việc dỡ hàng, lưu kho và tiếp gửi hàng đến nơi đến quy định của hợp đồng bảo hiểm này.

- Điều khoản tổn thất toàn bộ ước tính - Constructive Total Loss Clause: Không một khiếu nại nào về tổn thất toàn bộ ước tính theo hợp đồng bảo hiểm này được bồi thường, trừ khi đối tượng bảo hiểm bị từ bỏ một cách hợp lý do tổn thất toàn bộ thực tế không thể tránh được hoặc do chi phí cứu vớt, sửa chữa hoặc tiếp gửi đối tượng bảo hiểm vượt quá giá trị của nó tại nơi đến.

- Điều khoản giá trị tăng thêm - Increased Value Clause: Nếu người được bảo hiểm thực hiện bất kỳ một sự bảo hiểm giá trị tăng thêm nào đối với hàng hoá được bảo hiểm theo hợp đồng bảo hiểm này thì giá trị thoả thuận của hàng hoá được coi là đã tăng thêm thành tổng số tiền bảo hiểm theo bảo hiểm cộng với tất cả các khoản bảo hiểm về giá trị tăng thêm để bảo hiểm tổn thất và trách nhiệm theo hợp đồng bảo hiểm sẽ được tính theo tỷ lệ giữa số tiền bảo hiểm thuộc hợp đồng bảo hiểm và tổng số tiền bảo hiểm đó. Khi có khiếu nại thì người được bảo hiểm sẽ cung cấp cho người bảo hiểm những bằng chứng về số tiền được bảo hiểm theo tất cả các hợp đồng bảo hiểm khác.

Khi hợp đồng bảo hiểm được bảo hiểm theo giá trị tăng thêm thì điều khoản sau sẽ được áp dụng: *Giá trị thoả thuận của hàng hoá sẽ được coi như bằng tổng số tiền được bảo hiểm theo hợp đồng bảo hiểm đầu tiên cộng với tất cả các bảo hiểm giá trị tăng thêm, để bảo hiểm tổn thất và trách nhiệm theo hợp đồng bảo hiểm này sẽ được tính theo tỷ lệ giữa tổng giá trị được bảo hiểm theo hợp đồng bảo hiểm và tổng số tiền bảo hiểm đó. Khi có khiếu nại thì người được bảo hiểm sẽ cung cấp cho người bảo hiểm những bằng chứng về số tiền được bảo hiểm theo tất cả các hợp đồng bảo hiểm khác.*

** Giảm, hạn chế tổn thất*

- Điều khoản nghĩa vụ của người được bảo hiểm - Duty of Assured Clause: Nghĩa vụ của người được bảo hiểm, những người làm công và đại lý của họ đối với những tổn thất được bảo hiểm theo hợp đồng bảo hiểm phải áp dụng mọi biện pháp hợp lý để ngăn chặn hoặc làm giảm đi tổn thất và để đảm bảo rằng mọi quyền lợi với người chuyên chở, người giữ hàng hoặc bên thứ ba khác được bảo lưu và thực hiện. Người bảo hiểm ngoài những tổn thất được bồi thường theo hợp đồng bảo hiểm, sẽ bồi hoàn lại cho người được bảo hiểm mọi chi phí đã được chi ra một cách hợp lý trong việc thực hiện những nghĩa vụ này.

Các biện pháp do người được bảo hiểm hoặc người bảo hiểm tiến hành nhằm mục đích cứu vớt, bảo vệ hoặc khôi phục hàng hoá sẽ không được coi là từ chối hoặc chấp nhận từ bỏ hàng hoặc làm phương hại đến quyền lợi của mỗi bên.

Trách nhiệm chứng minh tổn thất thuộc về người được bảo hiểm (chủ hàng).

Nhìn chung điều kiện bảo hiểm C (ICC 1982) giống điều kiện bảo hiểm FPA (ICC 1963) nhưng điều kiện bảo hiểm C không bồi thường tổn thất do mất nguyên kiện hàng và cũng không phân biệt tổn thất toàn bộ hay tổn thất bộ phận.

b. Điều kiện bảo hiểm B

Theo điều kiện này, ngoài các rủi ro được bảo hiểm theo điều kiện bảo hiểm C, công ty bảo hiểm còn bồi thường bảo hiểm tổn thất tổn hại đối với hàng hoá được bảo hiểm do động đất, núi lửa, sét đánh, bị nước biển cuốn khỏi tàu; nước biển, nước sông hồ xâm nhập vào hầm tàu, vào container hoặc nơi để hàng; tổn thất do mất nguyên kiện hàng trong quá trình xếp dỡ, chuyển tải.

Người bảo hiểm có áp dụng mức miễn bồi thường giống điều kiện bảo hiểm WA (ICC 1963) nhưng không phân biệt tổn thất toàn bộ hay tổn thất bộ phận.

c. Điều kiện bảo hiểm A

Đây là điều kiện bảo hiểm có phạm vi rộng nhất, bảo hiểm tất cả các hư hỏng, mất mát của hàng hoá kể cả rủi ro cướp biển, chỉ trừ những rủi ro loại trừ theo quy định và không áp dụng mức miễn bồi thường.

Trong điều kiện bảo hiểm A rủi ro của biển là phạm vi bảo hiểm rộng hơn điều kiện bảo hiểm All risks (ICC 1963).

So sánh 3 điều kiện cơ bản của ICC 1982

Các rủi ro	A	B	C
<i>1. Những mất mát hư hại hàng hoá hợp lý quy cho là:</i>			
- Cháy hoặc nổ.	x	x	x
- Mắc cạn, chìm lật.	x	x	x
- Đâm va vào bất kỳ vật thể nào (trừ nước).	x	x	x
- Dỡ hàng tại cảng lánh nạn.	x	x	x
- Phương tiện vận chuyển trên bộ bị đổ hay trật bánh.	x	x	x
- Động đất, núi lửa phun, sét đánh.	x	x	-

2. Mất mát, hư hại hàng hoá gây ra bởi:			
- Hy sinh tổn thất chung.	X	X	-
- Ném hàng ra khỏi tàu hoặc nước cuốn trôi khỏi tàu.	X	X	X
- Nước biển, nước sông hồ xâm nhập hầm hàng.	X	X	-
- Mất nguyên kiện hàng khi xếp dỡ, chuyển tải.			
- Rủi ro bất ngờ khác.	X	X	-
+ Trách nhiệm chứng minh tổn thất.	X	-	-
+ Áp dụng mức miễn bồi thường.	NĐBH Không	NĐBH Có	NĐBH Không

NĐBH: Người được bảo hiểm.

Như vậy ba điều khoản bảo hiểm C, B, A theo ICC 1982 đều không phân biệt tổn thất toàn bộ và tổn thất bộ phận, chủ hàng đều có trách nhiệm chứng minh tổn thất là thuộc rủi ro được bảo hiểm. Nhưng điều kiện bảo hiểm A có phạm vi bảo hiểm rộng nhất và chỉ điều kiện bảo hiểm B có áp dụng mức miễn bồi thường.

Các điều kiện bảo hiểm C, B, A có hiệu lực từ ngày 1/4/1983 và hiện nay được áp dụng rộng rãi trên thị trường bảo hiểm thế giới.

d. Điều kiện bảo hiểm chiến tranh

Theo điều kiện bảo hiểm này, người bảo hiểm phải bồi thường những mất mát hư hỏng hàng hoá do:

- Chiến tranh, nội chiến, cách mạng, nổi loạn, khởi nghĩa, xung đột dân sự xảy ra từ những biến cố hoặc bất kỳ hành động thù địch nào.
- Mìn, thuỷ lôi, bom hoặc các vũ khí chiến tranh khác.
- Chiếm đoạt, bắt giữ, kiểm chế hoặc cầm giữ.
- Tổn thất chung và chi phí cứu nạn.

Phạm vi không gian và thời gian bảo hiểm đối với rủi ro chiến tranh hẹp hơn so với các rủi ro thông thường. Bảo hiểm bắt đầu có hiệu lực khi hàng hoá được xếp lên tàu biển và kết thúc khi được dỡ khỏi tàu tại cảng cuối cùng hoặc khi hết thời hạn 15 ngày kể từ nửa đêm tàu đến cảng dỡ cuối cùng tùy theo

điều nào xảy ra trước. Nếu có chuyển tải, bảo hiểm vẫn tiếp tục có hiệu lực cho đến khi hết hạn 15 ngày kể từ nửa đêm tàu đến cảng chuyển tải.

Đối với rủi ro do mìn và ngư lôi, trách nhiệm của người 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 thỏa thuận đặc biệt khác.

e. Điều kiện bảo hiểm đình công

Theo điều kiện bảo hiểm này, chỉ bảo hiểm cho những mất mát, hư hỏng của hàng hoá được bảo hiểm do:

- Người đình công, công nhân cấm xưởng hoặc những người tham gia gây rối loạn lao động, bạo động, động cơ chính trị.
- Hành động khủng bố hoặc vì mục đích chính trị.
- Tổn thất chung và chi phí cứu nạn.

Người bảo hiểm chỉ bồi thường các tổn thất do hành động trực tiếp của người đình công mà không chịu trách nhiệm về các thiệt hại do hậu quả của đình công.

1.2. Các điều kiện bảo hiểm hàng hoá ở Việt Nam

Ngoài các điều kiện bảo hiểm theo ICC 1982, hiện nay trên thị trường bảo hiểm Việt Nam đang áp dụng các điều kiện bảo hiểm hàng hoá chuyên chở bằng đường biển có thể áp dụng cho việc bảo hiểm hàng hoá chuyên chở bằng đường bộ, đường sông và đường hàng không.

Từ xưa đến nay ở Việt Nam (Bộ Tài chính và Bảo Việt) đã ban hành các điều kiện bảo hiểm hàng hoá sau đây:

- Điều kiện bảo hiểm FPA, WA, ALL Risks theo quy tắc chung về bảo hiểm hàng hoá vận chuyển bằng đường biển 1965 của Bộ Tài chính.
- Điều kiện bảo hiểm A, B, C theo quy tắc chung về bảo hiểm hàng hoá vận chuyển bằng đường biển 1990 của Bộ Tài chính (QTC - 95).
- Điều kiện bảo hiểm A, B, C theo quy tắc chung về bảo hiểm hàng hoá vận chuyển bằng đường biển 1998 của Bảo Việt (QTC - 98).

Trong các bản “Quy tắc chung” nói trên, bản QTC - 98 của Bảo Việt (thay

thế cho QTC - 95) là hoàn thiện hơn cả. Bản Quy tắc chung này gồm 16 chương đề cập đến các vấn đề sau đây: Nguyên tắc chung; Phạm vi bảo hiểm; Loại trừ bảo hiểm; Bắt đầu và kết thúc trách nhiệm bảo hiểm; Ký kết hợp đồng bảo hiểm; Giá trị bảo hiểm và số tiền bảo hiểm; Bảo hiểm trùng và bảo hiểm giá trị tăng thêm; Hợp đồng bảo hiểm; Nghĩa vụ của người được bảo hiểm khi xảy ra tổn thất; Xác định tổn thất; Cách tính và thanh toán bồi thường; Chuyển quyền bồi thường; Từ bỏ hàng; Những quy định khác; Thời hiệu khiếu nại; Xử lý tranh chấp.

Khi mua bảo hiểm cho hàng hoá, trừ những trường hợp đặc biệt, chủ hàng phải mua bảo hiểm theo một trong ba điều kiện bảo hiểm gốc là A, B hoặc C. Ngoài ra, tùy theo hành trình của hàng mà chủ hàng có thể yêu cầu bảo hiểm thêm các rủi ro chiến tranh hay đình công... Nếu có bảo hiểm thêm những rủi ro này, chủ hàng phải nộp thêm phí bảo hiểm. Chủ hàng cũng có thể yêu cầu bảo hiểm hàng hoá theo các điều kiện bảo hiểm A, B, C của Anh hay A, B, C của Việt Nam. Về người bảo hiểm, chủ hàng có thể lựa chọn Bảo Việt, Bảo Minh, Bảo Long... hay một công ty bảo hiểm nước ngoài.

2. Trách nhiệm của người bảo hiểm đối với hàng hoá theo các điều kiện bảo hiểm A, B, C của Việt Nam

2.1. Trách nhiệm về mặt tổn thất

Theo quy tắc chung về bảo hiểm hàng hoá vận chuyển bằng đường biển của Công ty Bảo hiểm Việt Nam năm 1998, phạm vi trách nhiệm của người bảo hiểm theo các điều kiện A, B, C như sau:

2.1.1. Điều kiện C

** Rủi ro được bảo hiểm:*

Những mất mát, hư hỏng của hàng hoá do các nguyên nhân sau:

- Cháy hoặc nổ;
- Tàu hay sà lan bị mắc cạn, đắm hoặc lật úp;
- Tàu đâm va nhau hoặc tàu, sà lan hay phương tiện vận chuyển đâm va phải vật thể khác;
- Dỡ hàng tại cảng lánh nạn;
- Phương tiện vận chuyển đường bộ bị lật đổ hoặc trật bánh;

- Hàng hoá bị mất tích do tàu hoặc phương tiện chở hàng mất tích;
- Hy sinh tổn thất chung;
- Ném hàng khỏi tàu.

** Những trách nhiệm khác của công ty bảo hiểm:*

Ngoài những rủi ro được bảo hiểm nói trên, người bảo hiểm còn phải chịu trách nhiệm về những tổn thất và chi phí sau đây:

- Tổn thất chung và chi phí cứu hộ được phân bổ hay xác định theo hợp đồng vận tải hoặc theo luật lệ hay tập quán hiện hành.

- Những chi phí và tiền công hợp lý mà người được bảo hiểm hoặc đại lý của họ đã chi ra nhằm phòng tránh hoặc giảm nhẹ tổn thất cho hàng hoá được bảo hiểm hay những chi phí kiện tụng để đòi người thứ ba bồi thường.

- Những chi phí hợp lý cho việc dỡ hàng, lưu kho và gửi tiếp hàng hoá tại cảng dọc đường hay cảng lánh nạn do hậu quả của một rủi ro thuộc phạm vi hợp đồng bảo hiểm.

- Những chi phí hợp lý cho việc giám định hoặc xác định số tổn thất mà người bảo hiểm phải bồi thường.

- Phân trách nhiệm mà người được bảo hiểm phải chịu theo điều khoản *“Hai tàu đâm va nhau đều có lỗi”* ghi trong hợp đồng vận tải.

2.1.2. Điều kiện B

- Rủi ro được bảo hiểm như điều kiện bảo hiểm C, còn thêm các trường hợp sau đây:

- Động đất, núi lửa phun hoặc sét đánh.

- Nước cuốn khỏi tàu.

- Nước biển, nước hồ hay nước sông chảy vào tàu, sà lan, hầm hàng, phương tiện vận chuyển, container hoặc nơi chứa hàng.

- Tổn thất toàn bộ của bất kỳ kiện hàng nào do rơi khỏi tàu hoặc rơi trong khi đang xếp hàng lên hay dỡ khỏi tàu, sà lan.

2.1.3. Điều kiện A

Đây là điều kiện bảo hiểm có phạm vi rộng nhất, bảo hiểm tất cả các hư hỏng, mất mát của hàng hoá kể cả rủi ro cướp biển, chỉ trừ những rủi ro loại trừ theo quy định và không áp dụng mức miễn bồi thường.

2.2. Trách nhiệm về mặt không gian thời gian

2.2.1. Bảo hiểm bắt đầu có hiệu lực kể từ khi hàng hoá được bảo hiểm rời khỏi kho hoặc nơi chứa hàng ghi trên hợp đồng bảo hiểm để bắt đầu vận chuyển.

Bảo hiểm tiếp tục có hiệu lực trong quá trình chuyên chở bình thường.

Bảo hiểm sẽ kết thúc tại một trong các thời điểm sau:

- Giao hàng vào kho hay nơi chứa hàng cuối cùng của người nhận hàng hoặc của một người nào khác tại nơi nhận có tên trên hợp đồng bảo hiểm.

- Giao hàng cho bất kỳ kho hay nơi chứa hàng nào khác, dù trước khi tới hay tại nơi nhận ghi trong hợp đồng bảo hiểm mà người được bảo hiểm chọn dùng làm nơi chứa hay phân phối hàng hoặc nơi chứa hàng ngoài quá trình vận chuyển bình thường.

- Khi hết hạn 60 ngày sau khi hoàn thành việc dỡ hàng hoá bảo hiểm khỏi tàu biển tại cảng dỡ hàng cuối cùng ghi trên đơn bảo hiểm.

Nếu sau khi dỡ hàng khỏi tàu biển tại cảng dỡ hàng cuối cùng nhưng trước khi kết thúc bảo hiểm, hàng hoá được gửi tới một nơi nhận hàng không đúng với địa danh nhận hàng ghi trong đơn bảo hiểm thì bảo hiểm này trong khi giữ nguyên hiệu lực sẽ không mở rộng giới hạn quá lúc bắt đầu vận chuyển tới một nơi nhận hàng khác như vậy.

Bảo hiểm này giữ nguyên hiệu lực (phụ thuộc vào quy định về kết thúc hiệu lực bảo hiểm nói trên và quy định tại mục 2.2.2 dưới đây), trong khi bị chậm trễ ngoài khả năng kiểm soát của người được bảo hiểm, khi tàu chạy chệch hướng bất kỳ, khi dỡ hàng bắt buộc, xếp lại hàng hoặc chuyển tải và trong khi có bất kỳ thay đổi nào về hành trình xuất phát từ việc thực hiện một quyền tự do mà hợp đồng chuyên chở đã giành cho chủ tàu hoặc người thuê tàu.

2.2.2. Nếu do những tình huống ngoài khả năng kiểm soát của người được bảo hiểm mà hợp đồng vận chuyển kết thúc tại một cảng hay một nơi không đúng với nơi nhận ghi trên đơn bảo hiểm hoặc việc vận chuyển được kết thúc theo cách khác trước khi giao hàng như những quy định ở mục 2.2.1 trên thì hiệu lực bảo hiểm cũng sẽ kết thúc, trừ khi có giấy báo gửi ngay cho người bảo hiểm yêu cầu tiếp tục bảo hiểm trong khi bảo hiểm vẫn còn hiệu lực, với điều kiện người bảo hiểm chấp nhận và người được bảo hiểm phải trả thêm phí bảo hiểm nếu người bảo hiểm yêu cầu, khi:

- Hàng được đem bán hoặc được giao tại cảng hoặc địa điểm đó trừ khi có thoả thuận riêng khác, khi hết hạn 60 ngày sau khi hàng bảo hiểm đến cảng hay địa điểm đó, tùy theo trường hợp nào đến trước. Hoặc:

- Nếu hàng hoá được gửi đi trong phạm vi 60 ngày đó (hoặc bất kỳ phạm vi mở rộng nào đã thoả thuận) để tới nơi nhận hàng có tên ghi trong đơn bảo hiểm hay tới bất kỳ nơi nhận hàng nào khác thì cho tới khi kết thúc bảo hiểm theo những quy định của *mục 2.2.1*.

V. HỢP ĐỒNG BẢO HIỂM HÀNG HOÁ CHUYÊN CHỞ BẰNG ĐƯỜNG BIỂN

1. Khái niệm, tính chất của hợp đồng bảo hiểm

1.1. Khái niệm

Hợp đồng bảo hiểm hàng hoá vận chuyển bằng đường biển là sự thoả thuận giữa người bảo hiểm và người được bảo hiểm, theo đó người bảo hiểm cam kết bồi thường cho người được bảo hiểm những mất mát hoặc hư hỏng của hàng hoá hay trách nhiệm liên quan đến hàng hoá bảo hiểm do một rủi ro đã thoả thuận gây ra, còn người bảo hiểm được cam kết trả phí bảo hiểm.

Hợp đồng bảo hiểm hàng hoá vận chuyển bằng đường biển là một hợp đồng bảo hiểm hàng hải, nó mang tính chất là một hợp đồng bồi thường (contract of indemnity), một hợp đồng tín nhiệm (contract of goodfaith) và có thể chuyển nhượng được.

1.2. Tính chất của hợp đồng bảo hiểm

- Hợp đồng bảo hiểm là một hợp đồng bồi thường.

- Hợp đồng bảo hiểm mang tính tín nhiệm, tính tín nhiệm thể hiện ở chỗ:

+ Phải có lợi ích bảo hiểm mới được ký kết hợp đồng bảo hiểm. Lợi ích bảo hiểm không nhất thiết phải có khi ký kết hợp đồng nhưng nhất thiết phải có khi xảy ra tổn thất. Nếu xảy ra tổn thất mà người được bảo hiểm vẫn chưa có lợi ích bảo hiểm trong hàng hoá thì sẽ không được bồi thường.

+ Người được bảo hiểm phải trung thực trong việc khai báo các chi tiết về hàng hoá, phải thông báo mọi thay đổi về rủi ro hay tăng thêm rủi ro mà mình biết được cho người bảo hiểm.

+ Nguyên tắc “mất hay không mất”:

• Đối với người được bảo hiểm, khi ký kết hợp đồng bảo hiểm mà hàng hoá đã bị tổn thất nhưng người được bảo hiểm vẫn chưa biết gì thì hợp đồng vẫn có hiệu lực và vẫn được bồi thường, ngược lại nếu đã biết thì hợp đồng sẽ vô hiệu lực.

• Đối với người bảo hiểm, khi ký kết hợp đồng bảo hiểm mà hàng hoá đã đến nơi đến an toàn nhưng người bảo hiểm chưa biết việc đó thì hợp đồng vẫn có hiệu lực và vẫn có quyền thu phí bảo hiểm, ngược lại người bảo hiểm đã biết việc đó thì hợp đồng sẽ vô hiệu lực và phải hoàn lại phí bảo hiểm.

Hợp đồng bảo hiểm coi như được ký kết khi lời đề nghị của người được bảo hiểm chấp nhận bằng văn bản. Văn bản đó là đơn bảo hiểm hay giấy chứng nhận bảo hiểm.

2. Các loại hợp đồng bảo hiểm

2.1. Hợp đồng bảo hiểm chuyển

Hợp đồng bảo hiểm chuyển là hợp đồng bảo hiểm một chuyến hàng từ một nơi này đến một nơi khác ghi trên hợp đồng bảo hiểm.

Đó là một loại hợp đồng bảo hiểm trong đó người được bảo hiểm và người bảo hiểm thoả thuận trước một số điểm cơ bản như: tên hàng hóa được bảo hiểm, số tiền bảo hiểm, điều kiện bảo hiểm, tỷ lệ phí và một số điểm liên quan khác. Về cơ bản hợp đồng bảo hiểm chuyển (hợp đồng nguyên tắc) tương tự như hợp đồng bảo hiểm bao nhưng người được bảo hiểm không phải trả phí bảo hiểm ứng trước hoặc theo định kỳ cho người bảo hiểm như trong hợp đồng bảo hiểm bao mà phí bảo hiểm được trả theo từng chuyến hàng thực tế.

Trách nhiệm của người bảo hiểm theo hợp đồng bảo hiểm chuyển bắt đầu và kết thúc theo điều khoản "từ kho đến kho".

Hợp đồng bảo hiểm chuyển thể hiện bằng đơn bảo hiểm hoặc giấy chứng nhận bảo hiểm do công ty bảo hiểm cấp. Đơn bảo hiểm và giấy chứng nhận bảo hiểm là bằng chứng của một hợp đồng bảo hiểm nhưng về hình thức và cách sử dụng có khác nhau.

Nội dung của đơn bảo hiểm gồm hai mặt:

- Mặt thứ nhất ghi các chi tiết về hàng hoá, tàu, hành trình, người bảo hiểm và người được bảo hiểm... Thường có các nội dung sau:

+ Tên, địa chỉ của người bảo hiểm và người được bảo hiểm;

- + Tên hàng, số lượng, trọng lượng, số vận đơn;
- + Tên tàu, ngày khởi hành;
- + Cảng đi, cảng đến, cảng chuyển tải;
- + Giá trị bảo hiểm, số tiền bảo hiểm;
- + Điều kiện bảo hiểm (ghi rõ theo quy tắc nào, của nước nào);
- + Tỷ lệ bảo hiểm, phí bảo hiểm;
- + Nơi và cơ quan giám định tổn thất;
- + Nơi và cách thức bồi thường;
- + Ngày tháng, chữ ký của công ty bảo hiểm.

- Mặt thứ hai in sẵn quy tắc, thể lệ bảo hiểm của công ty bảo hiểm có liên quan.

Giấy chứng nhận bảo hiểm chỉ có nội dung như mặt thứ nhất của đơn bảo hiểm.

Để thanh toán theo phương thức tín dụng chứng từ, ngày ghi trên đơn bảo hiểm hoặc giấy chứng nhận bảo hiểm không được muộn hơn ngày xếp hàng lên tàu hoặc ngày nhận hàng để chở, loại tiền phải giống loại tiền trong thư tín dụng trừ khi có quy định khác.

Khi xuất trình để thanh toán, phải xuất trình trọn bộ hoặc một bản gốc duy nhất cho ngân hàng.

2.2. Hợp đồng bảo hiểm bao

- Hợp đồng bảo hiểm bao là một loại hợp đồng bảo hiểm mà người được bảo hiểm có thể ký trước với người bảo hiểm để bảo hiểm bao cho những hàng hoá cần được bảo hiểm trong đó ghi rõ tên hàng hoá được bảo hiểm, loại tàu chở hàng, cách tính giá trị bảo hiểm của hàng, số tiền bảo hiểm tối đa cho mỗi chuyến hàng, điều kiện bảo hiểm, tỷ lệ phí bảo hiểm và những điểm liên quan khác đã được thoả thuận giữa hai bên. Người được bảo hiểm có thể phải trả phí bảo hiểm ứng trước hoặc theo định kỳ cho người bảo hiểm nếu người bảo hiểm yêu cầu.

- Hợp đồng bảo hiểm bao là hợp đồng bảo hiểm nhiều chuyến hàng trong một thời gian nhất định, thường là một năm. Đối với các chủ hàng có khối lượng hàng hoá xuất nhập khẩu lớn và ổn định, thông thường họ ký kết với

công ty bảo hiểm một hợp đồng bảo hiểm, trong đó người bảo hiểm cam kết sẽ bảo hiểm tất cả các chuyến hàng xuất nhập khẩu trong năm.

Trong trường hợp bảo hiểm bao, hai bên chỉ thoả thuận những loại vấn đề chung nhất như: tên hàng được bảo hiểm, loại tàu chở hàng, cách tính giá trị bảo hiểm, số tiền bảo hiểm tối đa cho mỗi chuyến và điều kiện bảo hiểm, cách thanh toán phí bảo hiểm và tiền bồi thường, cấp chứng từ bảo hiểm...

Trong hợp đồng phải có ba điều kiện cơ bản sau:

+ Điều kiện xếp hạng tàu được thuê chuyên chở hàng hoá đã được bảo hiểm:

- Tàu phải có cấp hạng cao và do 10 hãng đăng kiểm trên thế giới cấp mới được chấp nhận một cách tuyệt đối.

- Tàu phải có khả năng đi biển và tuổi tàu thấp dưới 15 năm.

+ Điều kiện về giá trị bảo hiểm: Người được bảo hiểm phải kê khai giá trị hàng theo từng chuyến về số kiện, giá CIF hoặc giá FOB, số hợp đồng mua bán, số thư tín dụng L/C, ngày mở và trị giá L/C, số vận đơn B/L...

+ Điều kiện về quan hệ trên tinh thần thiện chí: Nghĩa là đã mua bảo hiểm bao của người bảo hiểm nào thì trong thời gian đó người mua bảo hiểm không được phép mua bảo hiểm của người bảo hiểm khác. Trong thời gian có hiệu lực của hợp đồng bảo hiểm bao, mỗi lần vận chuyển hàng hoá người tham gia bảo hiểm phải gửi giấy báo vận chuyển cho người bảo hiểm. Nếu có thay đổi đặc biệt về số lượng, giá trị hàng... phải tiến hành ký kết hợp đồng bảo hiểm khác.

Sau khi cấp đơn bảo hiểm hoặc hợp đồng bảo hiểm, nếu người được bảo hiểm thấy cần bổ sung sửa đổi một số điều và công ty bảo hiểm đồng ý thì công ty bảo hiểm sẽ cấp giấy bảo hiểm bổ sung. Giấy này cũng có giá trị như một đơn bảo hiểm, là một bộ phận được kèm theo và không thể tách rời của đơn bảo hiểm hoặc hợp đồng bảo hiểm ban đầu.

Ngoài ra, đơn bảo hiểm có thể chuyển nhượng từ người đứng tên trong đơn bảo hiểm cho một người khác được hưởng quyền lợi bảo hiểm. Người được bảo hiểm chỉ cần ký hậu vào đơn rồi trao lại đơn và các giấy tờ liên quan khác cho người được nhượng.

- Hợp đồng bảo hiểm bao có lợi cho cả người bảo hiểm và người được bảo hiểm. Người bảo hiểm đảm bảo thu được khoản phí bảo hiểm trong thời hạn bảo hiểm. Người được bảo hiểm vẫn được bồi thường nếu tàu đã bị tai nạn rồi mà chưa kịp thông báo bảo hiểm, phí bảo hiểm rẻ hơn.

Trong trường hợp bảo hiểm bao có thể quy định một hạn ngạch của số tiền bảo hiểm, khi hết số tiền bảo hiểm đó hợp đồng sẽ hết hiệu lực.

3. Nghĩa vụ các bên trong hợp đồng bảo hiểm

3.1. Người bảo hiểm

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

3.2. Người được bảo hiểm

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

4. Giá trị bảo hiểm, số tiền bảo hiểm, phí bảo hiểm

4.1. Giá trị bảo hiểm

Giá trị bảo hiểm là giá trị của đối tượng bảo hiểm lúc bắt đầu bảo hiểm cộng thêm phí bảo hiểm và các chi phí có liên quan khác.

Theo định nghĩa trên, giá trị bảo hiểm của tàu là bằng giá trị con tàu lúc bắt đầu bảo hiểm cộng thêm phí bảo hiểm toàn bộ con tàu. Giá trị bảo hiểm của hàng là bằng giá hàng tại cảng (C) cộng với phí bảo hiểm (I) và cước phí vận

chuyển đến cảng (F), tức là bằng giá CIF của hàng hoá. Ngoài ra, để đảm bảo quyền lợi của mình, người được bảo hiểm có thể bảo hiểm thêm cả khoản lãi dự tính do việc xuất, nhập khẩu mang lại.

Như vậy, giá trị bảo hiểm của hàng hoá xuất nhập khẩu được tính bằng giá trị của hàng hoá đó tại nơi đến, có thể cộng thêm tiền lãi hay không tùy từng trường hợp.

Khi xuất, nhập khẩu theo các điều kiện FOB hoặc CFR thì giá trị bảo hiểm được tính bằng giá CIF của hàng.

$$\text{Giá CIF} = C + I + F$$

Trong công thức này C và F đã biết. Phí bảo hiểm (I) được tính theo tỷ lệ phí bảo hiểm (R). Tỷ lệ phí bảo hiểm (giá cả bảo hiểm) do công ty bảo hiểm đề ra và tính theo phần trăm của giá trị bảo hiểm. Tỷ lệ phí bảo hiểm cao hay thấp phụ thuộc vào tính chất, đặc điểm của hàng hoá, phương tiện vận chuyển, điều kiện bảo hiểm...

Ta có: Phí bảo hiểm:

$$I = R \times \text{CIF}$$

Trong đó:

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

$$\text{Giá trị bảo hiểm (V)} = \text{giá CIF} = \frac{C + F}{1 - R}$$

Khi xuất, nhập khẩu theo điều kiện CIF hoặc CIP thì theo tập quán, giá trị bảo hiểm sẽ bao gồm cả mười phần trăm (10%) lãi dự tính.

Như vậy, khi xuất, nhập khẩu theo điều kiện CIF thì:

$$V = \text{CIF} + 10\%$$

Khi xuất, nhập khẩu theo điều kiện CIP thì:

$$V = \text{CIP} + 10\%$$

Hoặc

$$\text{Giá trị bảo hiểm (V)} = \frac{(C + F) \times (a + 1)}{1 - R}$$

Trong đó:

C: Giá hàng tại cảng.

F: Cước phí vận chuyển đến cảng.

a: Số % lãi dự tính.

R: Tỷ lệ phí bảo hiểm.

4.2. Số tiền bảo hiểm

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

Ví dụ: Giá CIF Hải Phòng của một lô hàng là 10.000USD nhưng chủ hàng chỉ mua bảo hiểm theo giá hoá đơn là 6.000USD, 6.000USD là số tiền bảo hiểm.

Về nguyên tắc, số tiền bảo hiểm chỉ có thể nhỏ hơn hoặc bằng giá trị bảo hiểm. Nếu số tiền bảo hiểm lớn hơn giá trị bảo hiểm thì phần lớn hơn đó sẽ không được tính. Ngược lại, nếu số tiền bảo hiểm nhỏ hơn giá trị bảo hiểm, tức là người được bảo hiểm tự bảo hiểm lấy một phần thì người bảo hiểm cũng chỉ bồi thường trong phạm vi số tiền bảo hiểm. Trong trường hợp tổn thất bộ phận, người bảo hiểm sẽ bồi thường theo tỷ lệ giữa số tiền bảo hiểm và giá trị bảo hiểm.

Nếu đối tượng bảo hiểm được bảo hiểm trùng (cùng một rủi ro, một giá trị bảo hiểm nhưng bảo hiểm tại nhiều công ty bảo hiểm khác nhau) thì trách nhiệm của tất cả các công ty bảo hiểm cũng chỉ giới hạn trong phạm vi số tiền bảo hiểm.

Trong xuất nhập khẩu, nếu số tiền bảo hiểm chỉ bằng giá trị hoá đơn hay giá FOB hoặc giá CFR thì người được bảo hiểm chưa bảo hiểm đầy đủ giá trị hay nói cách khác là bảo hiểm dưới giá trị.

4.3. Phí bảo hiểm

Phí bảo hiểm (I) là một khoản tiền nhỏ mà người được bảo hiểm phải trả cho người bảo hiểm để được bồi thường khi có tổn thất do các rủi ro đã thoả thuận gây nên. Phí bảo hiểm thường được tính toán trên cơ sở xác suất của những rủi ro gây ra tổn thất hoặc trên cơ sở thống kê tổn thất nhằm đảm bảo trang trải tiền bồi thường và còn có lãi.

Như đã nói ở trên, phí bảo hiểm đối với hàng hoá xuất khẩu được tính toán

trên cơ sở tỷ lệ phí bảo hiểm và phụ thuộc vào số tiền bảo hiểm hoặc giá trị bảo hiểm.

Như vậy $I = R \times A$ nếu A nhỏ hơn V hoặc $I = R \times V$. Khi xác định R phải cộng thêm cả phụ phí bảo hiểm (chuyển tải, chiến tranh, đình công...).

Khi xuất nhập khẩu theo điều kiện FOB hoặc CFR thì:

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

Khi xuất, nhập khẩu theo điều kiện CIF hay CIP thì:

$$I = R \times 110\% \times CIF \text{ (hay CIP)}$$

5. Giám định tổn thất, khiếu nại, bồi thường trong bảo hiểm hàng hoá

5.1. Giám định tổn thất

Giám định tổn thất là việc làm của các chuyên gia giám định của người bảo hiểm hoặc của công ty giám định được người bảo hiểm uỷ quyền, nhằm xác định mức độ và nguyên nhân của tổn thất làm cơ sở cho việc bồi thường.

Giám định tổn thất được tiến hành khi hàng hoá bị hư hỏng, đổ vỡ, thiếu hụt, giảm phẩm chất... ở cảng đến hoặc tại cảng dọc đường và do người được bảo hiểm yêu cầu. Những tổn thất như do tàu đắm, hàng mất, giao thiếu hàng hoặc không giao thì không cần phải giám định và cũng không thể giám định được.

Quá trình thực hiện giám định được tiến hành theo các bước sau:

5.1.1. Chấp nhận yêu cầu giám định

Khi phát hiện thấy có hoặc nghi ngờ có tổn thất, người được bảo hiểm phải gửi ngay yêu cầu giám định cho công ty bảo hiểm, yêu cầu ban đầu có thể bằng các hình thức thông tin như điện thoại nhưng sau đó phải bổ sung bằng giấy yêu cầu chính thức để lưu hồ sơ giám định. Ngoài giấy yêu cầu giám định, người yêu cầu giám định phải phối hợp với người giám định trong quá trình giám định và cung cấp các giấy tờ sau:

- Hợp đồng bảo hiểm (bản sao).
- Vận đơn - Bill of Lading (bản sao).

- Bảng kê chi tiết hàng hoá - Packing list specification (bản sao).

Tuỳ theo từng trường hợp cụ thể, có thể yêu cầu cung cấp thêm các chứng từ có liên quan như:

+ ROROC - Report on Receipt of Cargo: Là biên bản kết toán giao nhận hàng với tàu được ký kết giữa thuyền trưởng hoặc đại diện của tàu và chính quyền cảng, trong đó xác định số lượng hàng theo vận đơn, số lượng hàng thực giao cho cảng.

+ COR - Cargo Outturn Report: Là giấy chứng nhận hàng hư hỏng, là biên bản xác nhận hàng hoá hư hỏng được ký kết giữa thuyền trưởng hoặc đại diện của hãng tàu và chính quyền cảng, trong đó xác định số lượng hàng theo vận đơn, số lượng hàng và tình trạng hư hỏng của hàng thực giao cho cảng.

+ Báo cáo hải sự hay kháng nghị hàng hải - Sea Protest: Là chứng từ quan trọng chứng minh nguyên nhân gây tổn thất, trong đó thuyền trưởng thông báo tình huống mà con tàu gặp phải và cơ quan chức năng xác nhận.

+ Hoá đơn bán hàng - Invoice: Là chứng từ thể hiện chi tiết và giá cả hàng hoá.

5.1.2. Tiến hành thực hiện giám định

Trước khi tiến hành công tác giám định, cần chú ý các yếu tố sau: thời gian và địa điểm yêu cầu giám định, đối tượng hàng hoá bị tổn thất, sự có mặt của các bên có liên quan, yêu cầu khách hàng làm đơn dự kháng (Notice of loss and damage) khi phát hiện hàng hoá bị tổn thất và gửi cho chủ tàu, đại lý của hãng tàu, cảng vụ nhằm ràng buộc trách nhiệm của họ đối với hàng hoá.

Khi tiến hành giám định, giám định viên có thể giám định bên trong kiện hàng. Giám định viên cần phân loại tổn thất và xác định mức độ tổn thất, đồng thời xác định nguyên nhân gây nên tổn thất. Điều này là đặc biệt quan trọng vì xác định nguyên nhân gây nên tổn thất cũng là xác định người chịu trách nhiệm về tổn thất đó. Để xác định đúng nguyên nhân gây tổn thất, cần tìm hiểu kỹ hiện trường, thu thập đầy đủ chứng từ và ghi nhận đầy đủ các vấn đề có liên quan ngay từ khi bắt đầu cho đến khi kết thúc giám định.

5.1.3. Lập chứng thư giám định

Sau khi giám định, người giám định sẽ cấp chứng thư giám định. Chứng thư gồm hai loại: biên bản giám định và giấy chứng nhận giám định.

Biên bản giám định là tài liệu chính để xét duyệt bồi thường cho người được bảo hiểm và sử dụng khiếu nại đòi người thứ ba. Do đó, biên bản giám định phải đảm bảo tính trung thực, chính xác, rõ ràng, cụ thể, các số liệu phải phù hợp với thực trạng và không mâu thuẫn khi đối chiếu với các tài liệu do chính nội dung biên bản dẫn chứng.

So với giấy chứng nhận giám định, biên bản giám định là một văn bản đầy đủ hơn, gồm cả tiếng Việt và tiếng Anh, thường được dùng khi giám định tổn thất của hàng hoá do người bảo hiểm ở nước ngoài bảo hiểm. Nếu công ty bảo hiểm là đại lý của Lloyd's thì phải dùng mẫu biên bản giám định.

Giấy chứng nhận giám định thường được dùng khi người bảo hiểm là các công ty bảo hiểm của Việt Nam.

Biên bản giám định là chứng từ rất quan trọng trong việc đòi bồi thường, vì vậy khi hàng cập cảng đến, nếu có tổn thất phải yêu cầu giám định ngay (không muộn hơn 60 ngày kể từ ngày dỡ hàng khỏi tàu). Cơ quan giám định phải là cơ quan được quy định trong hợp đồng bảo hiểm hoặc cơ quan được người bảo hiểm uỷ quyền.

5.2. Khiếu nại đòi bồi thường

5.2.1. Hồ sơ khiếu nại

Hồ sơ khiếu nại để đòi người bảo hiểm bồi thường gồm nhiều loại giấy tờ khác nhau tùy từng trường hợp tổn thất nhưng phải chứng minh được:

- Người khiếu nại có lợi ích bảo hiểm;
- Hàng hoá đã được bảo hiểm;
- Tổn thất thuộc một rủi ro được bảo hiểm;
- Giá trị bảo hiểm, số tiền bảo hiểm;
- Mức độ tổn thất;
- Số tiền đòi bồi thường;
- Đảm bảo để người bảo hiểm có thể đòi được người thứ ba bồi thường (thực hiện nguyên tắc thế quyền).

Dù khiếu nại đòi bồi thường tổn thất gì thì bộ hồ sơ khiếu nại cũng phải gồm các giấy tờ sau:

- Đơn bảo hiểm hoặc Giấy chứng nhận bảo hiểm, bản gốc.

- Vận đơn đường biển (B/L) bản gốc và hợp đồng thuê tàu (C/P) (nếu có).
 - Hoá đơn thương mại (bản chính).
 - Hoá đơn về các chi phí khác (nếu có).
 - Giấy chứng nhận trọng lượng, số lượng.
 - Biên bản kết toán nhận hàng với tàu.
 - Phiếu đóng gói (bản chính).
 - Văn bản giấy tờ liên quan đến việc đòi người thứ ba bồi thường và trả lời của họ (nếu có).
 - Kháng nghị hàng hải hoặc nhật ký hàng hải.
 - Thư khiếu nại có ghi rõ số tiền yêu cầu bồi thường.
- Ngoài ra tùy từng trường hợp tổn thất, còn phải có:
- a. Nếu đòi bồi thường hàng hoá bị hư hỏng, đổ vỡ, thiếu hụt, giảm phẩm chất:*
- Biên bản giám định của người bảo hiểm hoặc đại lý của họ cấp.
 - Biên bản dỡ hàng.
 - Biên bản đổ vỡ hư hỏng do cảng gây nên.
 - Thư dự kháng trong trường hợp tổn thất không rõ rệt.
- b. Nếu đòi bồi thường hàng thiếu nguyên kiện:*
- Bản kết toán nhận hàng với tàu.
 - Giấy chứng nhận hàng thiếu do đại lý tàu biển cấp.
 - Kết toán lại của cảng (nếu có).
- c. Nếu đòi bồi thường tổn thất chung:*
- Văn bản tuyên bố tổn thất chung của thuyền trưởng.
 - Bản tính toán, phân bổ tổn thất chung của lý toán sư.
 - Các văn bản có liên quan khác như: Valuation Form, Average Bond, Average Guarantee...

5.2.2. Thời hạn khiếu nại

Thời hạn khiếu nại với người bảo hiểm là 2 năm kể từ ngày có tổn thất hoặc phát hiện tổn thất. Tuy nhiên, bộ hồ sơ khiếu nại phải gửi đến công ty bảo hiểm trong vòng 9 tháng để người bảo hiểm còn kịp khiếu nại các bên có liên quan.

5.3. Bồi thường

5.3.1. Nguyên tắc tính toán tiền bồi thường tổn thất

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

- Bồi thường bằng tiền chứ không phải bằng hiện vật. Đồng tiền bồi thường là đồng tiền thoả thuận trong hợp đồng. Nếu không có thoả thuận thì nộp phí bảo hiểm bằng đồng tiền nào, bồi thường bằng đồng tiền đó.

- Về nguyên tắc, trách nhiệm của người bảo hiểm chỉ giới hạn trong phạm vi số tiền bảo hiểm. Tuy nhiên, khi cộng tiền tổn thất với các chi phí cứu hộ, phí giám định, chi phí đánh giá và bán lại hàng hoá bị tổn thất, chi phí đòi người thứ ba bồi thường, tiền đóng góp tổn thất chung thì dù có vượt quá số tiền bảo hiểm, người bảo hiểm vẫn phải bồi thường.

- Khi thanh toán tiền bồi thường, người bảo hiểm có thể khấu trừ những khoản thu nhập của người được bảo hiểm trong việc bán hàng và đòi ở người thứ ba.

5.3.2. Cách tính toán, bồi thường tổn thất

*** Tổn thất toàn bộ**

- Tổn thất toàn bộ thực tế: Người bảo hiểm sẽ bồi thường toàn bộ số tiền bảo hiểm hoặc giá trị bảo hiểm. Số tiền bồi thường $(P) = V$ hoặc A (nếu $A < V$).

- Tổn thất toàn bộ ước tính có hai trường hợp xảy ra:

- + Nếu người được bảo hiểm có thông báo từ bỏ hàng và được người bảo hiểm chấp nhận thì người bảo hiểm phải bồi thường toàn bộ, tức $P = V$ hoặc A .

- + Nếu người được bảo hiểm không từ bỏ hàng hoặc từ bỏ nhưng không được chấp nhận thì chỉ được bồi thường như tổn thất bộ phận.

*** Tổn thất bộ phận**

Về nguyên tắc, cách tính toán tiền bồi thường phải lấy tỷ lệ tổn thất được xác định trên cơ sở lấy mức chênh lệch giữa giá trị của hàng hoá khi còn nguyên vẹn ở cảng dỡ ($V1$) và giá trị hàng sau khi đã bị tổn thất ($V2$) tại cảng dỡ chia cho giá trị hàng hoá khi còn nguyên vẹn nói trên nhân với số tiền bảo hiểm (A) hoặc nhân với A/V nếu số tiền bảo hiểm nhỏ hơn giá trị bảo hiểm.

$$P = \frac{V1 - V2}{V1} \times A \text{ (hoặc } A/V)$$

Làm như vậy mới đảm bảo bồi thường thật chính xác trong trường hợp giá cả hàng hoá biến động lớn (tăng hoặc giảm) kể từ lúc bắt đầu bảo hiểm cho đến khi hàng cập cảng đến. Tuy nhiên, trong thực tế khi tính toán bồi thường tổn thất, các công ty bảo hiểm Việt Nam hầu như không tính đến yếu tố biến động giá cả trên thị trường hay nói cách khác coi như giá cả không biến động từ lúc bắt đầu bảo hiểm đến khi tính toán bồi thường tổn thất. Việc tính toán bồi thường tổn thất bộ phận tại Việt Nam thường xảy ra mấy trường hợp sau đây:

- Bồi thường tổn thất do đổ vỡ, hư hỏng, thiếu hụt, giảm phẩm chất... có biên bản giám định chứng minh. Trong trường hợp này, số tiền bồi thường bằng tỷ lệ tổn thất (mức giảm giá trị thương mại ghi trên biên bản giám định) nhân với số tiền bảo hiểm.

$$P = m \times A$$

Trong đó:

P: Số tiền bồi thường.

m: Tỷ lệ tổn thất (mức giảm giá trị thương mại ghi trên biên bản giám định).

A: Số tiền bảo hiểm.

- Nếu biên bản giám định không ghi mức độ giảm giá trị thương mại mà chỉ ghi số lượng, trọng lượng hàng hoá bị thiếu hụt thì tiền bồi thường được tính toán theo công thức sau:

$$P = \frac{T_2}{T_1} \times A$$

Trong đó:

T₂: Trọng lượng hoặc số lượng hàng hoá bị thiếu hụt.

T₁: Trọng lượng hoặc số lượng hàng hoá theo hợp đồng.

A: Số tiền bảo hiểm.

- Bồi thường mất nguyên kiện: Bồi thường mất nguyên kiện thường xảy ra trong các trường hợp như tàu giao thiếu hàng hoặc không giao hàng, các kiện

hàng bị tổn thất toàn bộ trong khi xếp dỡ... Trong trường hợp này, nếu các kiện hàng có đơn giá thì số tiền bồi thường bằng số kiện bị mất nhân với đơn giá. Nếu các kiện hàng không có đơn giá thì thường như trường hợp tổn thất về trọng lượng, số lượng nói trên.

Một điều cần chú ý trong các trường hợp tính toán tiền bồi thường nói trên là số tiền bảo hiểm hoặc giá trị bảo hiểm phải được tính toán một cách đầy đủ. Trong trường hợp nhập khẩu theo các điều kiện FOB hoặc CFR, nếu hợp đồng bảo hiểm không ghi rõ số tiền bảo hiểm (A) là bao nhiêu thì số tiền bảo hiểm phải được coi là bằng giá trị bảo hiểm, tức là:

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

thì mới thu về đầy đủ số tiền phải bồi thường. Tương tự, nếu nhập khẩu theo điều kiện CIF hoặc CIP thì giá trị bảo hiểm phải bằng giá CIF hoặc giá CIP cộng 10%.

- Bồi thường các chi phí: Các chi phí được người bảo hiểm bồi thường bao gồm:

+ Chi phí tố tụng và đề phòng tổn thất và chi phí được chi ra nhằm ngăn ngừa làm giảm tổn thất hoặc để bảo vệ quyền lợi của hàng hoá bảo hiểm hoặc những chi phí liên quan đến việc đòi người thứ ba bồi thường.

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

5.3.3. Bồi thường tổn thất chung

Có hai khoản liên quan đến tổn thất chung mà người bảo hiểm phải bồi thường là:

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

- Đóng góp tổn thất chung: Trên cơ sở bản phân bổ tổn thất chung do chuyên viên tính tổn thất chung (lý toán sư) lập lên, người bảo hiểm sẽ bồi hoàn phần đóng góp của chủ hàng (C) vào tổn thất chung, dù hàng hoá được bảo hiểm theo bất kỳ điều kiện gì.

Thời hạn thanh toán tiền bồi thường: 30 ngày kể từ ngày người bảo hiểm nhận được hồ sơ khiếu nại hợp lệ.

Câu hỏi ôn tập và thảo luận

1. Trình bày các trách nhiệm của người mua và người bán trong hợp đồng mua bán ngoại thương.
2. Phân biệt sự khác nhau giữa các điều kiện bảo hiểm hàng hoá trong bộ Điều kiện bảo hiểm ICC 1963 và ICC 1982.
3. Trình bày điều kiện bảo hiểm "Từ kho đến kho" trong bảo hiểm hàng hoá xuất nhập khẩu vận chuyển bằng đường biển.
4. Trình bày các loại hợp đồng bảo hiểm hàng hoá xuất nhập khẩu vận chuyển bằng đường biển.
5. Phân biệt rủi ro của biển và rủi ro trên biển.
6. Phân biệt tổn thất chung và tổn thất riêng.
7. Nêu trách nhiệm của người bảo hiểm hàng hoá trong trường hợp hàng hoá xuất nhập khẩu tham gia bảo hiểm dưới giá trị, bảo hiểm đúng giá trị, bảo hiểm trên giá trị (bảo hiểm trùng).
8. Thế nào là tổn thất chung trong bảo hiểm hàng hải? Trình bày các nguyên tắc xác định tổn thất chung.
9. Trình bày cách tính toán và bồi thường tổn thất trong bảo hiểm hàng hoá xuất nhập khẩu chuyên chở bằng đường biển.

Bài tập thực hành

1. *Bài 1:* Tàu Hải Vân trị giá 2.000.000USD chở một số hàng trị giá 1.500.000USD, trên hành trình chuyên chở tàu bị gặp bão, do bão to sóng lớn nên tàu bị bão đánh gập vào bờ và mắc cạn làm cho tàu bị hư hỏng, ước tính chi phí sửa chữa tàu 23.000USD và hàng hoá bị đổ vỡ hư hại là 160.000USD.

Để giúp cho tàu ra khỏi chỗ mắc cạn thuyền trưởng ra lệnh:

- Ném một số hàng trị giá 120.000USD để làm tàu nhẹ bớt.
- Thúc máy làm việc hết công suất để vượt cạn làm hỏng nồi hơi 76.000USD.
- Lương phụ trội cho thủy thủ trong công tác cứu tàu 5.800USD.
- Chi phí phân loại và đóng gói lại hàng hoá khi về đến bến là 6.500USD.

Khi về đến cảng đích thuyền trưởng tuyên bố tổn thất chung.

Yêu cầu: Xác định tổn thất chung và tổn thất riêng.

Tính toán và phân bổ tổn thất chung.

2. *Bài 2:* Tàu Hoàng Sa trong quá trình chuyên chở hàng từ Tokyo về Hải Phòng gặp bão nên bị mắc cạn. Hư hại của tàu và hàng tập hợp được như sau:

- a. Tổn thất và chi phí của tàu:

- Chi phí sửa chữa máy tàu bị hỏng 3.000USD.
- Chi phí dỡ hàng lưu kho sà lan và xếp dỡ trở lại số hàng đã dỡ xuống cho nhẹ tàu 1.200USD.

- Chi phí cứu hộ trả cho tàu lai dắt làm nổi tàu 12.400USD.

- Giá trị tàu khi về đến bến xác định hỏng 156.000USD.

b. Tổn thất và chi phí của hàng:

- Giá trị hàng bị ném xuống biển khi làm nổi tàu 3.100USD.

- Hàng hỏng khi phải bắt buộc dỡ hàng lưu kho và xếp dỡ trở lại 1.000USD.

- Giá trị hàng khi về đến bến xác định hỏng 156.000USD.

Yêu cầu: Xác định và phân bổ tổn thất chung.

3. Bài 3: Tàu Hoàng Anh chở hàng nhập khẩu cho công ty Ingamex bao gồm:

- Hàng kính xây dựng trị giá 45.000USD.

- Hàng vải trị giá 12.300USD.

- Hàng bách hoá trị giá 36.000USD.

Trên hành trình chuyên chở tàu bị gặp bão, do bão to sóng lớn nên tàu bị bão đánh lật vào bờ và mắc cạn. Hư hại của tàu và hàng như sau:

- Về tàu: 5.600USD.

- Hàng vải: 6.000USD.

- Hàng bách hoá: 8.000USD.

Để làm nổi tàu, thuyền trưởng ra lệnh ném một số hàng kính và vải xuống biển cho nhẹ tàu, đồng thời thúc máy hoạt động hết công suất, vì vậy một máy của tàu bị hỏng.

Yêu cầu: Tính toán và phân bổ tổn thất chung biết rằng:

- Chi phí sửa chữa máy tàu hỏng: 6.000USD.

- Hàng kính ném xuống biển trị giá: 8.200USD.

- Hàng vải ném xuống biển trị giá: 4.500USD.

- Giá trị tàu khi rời bến: 150.000USD.

4. Bài 4: Công ty thương mại Trang Minh mua 50.000 tấn bột (500.000 bao) vận chuyển từ Pháp về, mua bảo hiểm theo điều kiện B + rủi ro chiến tranh có số tiền bảo hiểm 2.600.000USD. Trên hành trình tàu gặp thời tiết xấu phải ghé vào cảng gần nhất, sau 5 ngày tàu tiếp tục hành trình và về đến cảng Sài Gòn. Khi dỡ hàng giám định viên thấy hư hỏng mất mát như sau:

- 8.500 bao bị ướt nước biển, trong đó 7.200 bao bị mốc đen và 1.300 bao giảm giá trị 60%.

- Bao bì bị rách vỡ 1.800 bao, quét hót còn được 25 tấn có lẫn tạp chất giảm giá trị 50%.

- Công quét hót 2.400USD, phí giám định hàng bị ướt nước biển 3.000USD.

Yêu cầu: Xác định tổn thất và trách nhiệm của bảo hiểm hàng hoá.

5. *Bài 5:* Một doanh nghiệp thương mại Việt Nam mua 1.000 tấn hạt nhựa PVC trị giá 2.000.000USD, hợp đồng chuyên chở từ Nhật Bản về Sài Gòn, chủ hàng tham gia bảo hiểm theo điều kiện B với số tiền bảo hiểm 2.100.000USD. Trên hành trình tàu gặp bão phải ghé vào một cảng để lánh nạn, sau 5 ngày tàu tiếp tục hành trình và về đến Sài Gòn an toàn. Quá trình bốc dỡ hàng thấy có hư hỏng mất mát, căn cứ biên bản giám định và các tài liệu liên quan, chủ hàng yêu cầu bồi thường 250.000USD và 3.000.000 đồng. Hồ sơ đòi bồi thường có:

- 2.000 bao (mỗi bao 25kg) bị ngấm nước hỏng hoàn toàn.
- 2.000 bao bị rách vỡ, trọng lượng quét hót được 30 tấn lẫn tạp chất giảm giá 30%.
- Vận đơn ghi chú: Bao bì mục, một số bao có hiện tượng rách.

Yêu cầu: Xác định số tiền bồi thường của Bảo Việt biết 3.000.000 đồng là chi phí giám định.

6. *Bài 6:* Một tàu chở hàng gồm 2 lô hàng mua bảo hiểm theo điều kiện B gồm:

- Bột mì 5.000 tấn (100.000 bao) với số tiền bảo hiểm là 800.000USD.
- Vải: Có số tiền bảo hiểm 100.000USD.

Trên hành trình tàu gặp bão và bị mắc cạn, thuyền trưởng ra lệnh thúc máy tàu để vượt cạn làm hỏng một thiết bị, sau đó tàu tiếp tục hành trình.

Ở hành trình tiếp theo, do thời tiết xấu, tàu va vào đá ngầm làm thủng vỏ tàu, thuyền trưởng ra lệnh dùng 5.000 bao bột bột tạm thời lấp thủng để nước bớt tràn vào. Do ảnh hưởng của đám và làm máy tàu bị hỏng, thuyền trưởng đánh tín hiệu cấp cứu để tàu khác dẫn về cảng lánh nạn.

Tại cảng lánh nạn, thuyền trưởng cho sửa chữa máy và sau đó tàu tiếp tục hành trình và về đến bến.

Các tài liệu cho biết như sau:

- Số tiền bảo hiểm thân tàu: 1.600.000USD.
- Chi phí sửa chữa chỗ thủng và máy tàu: 1.000USD.
- Bột bị ngấm nước do nước tràn vào lúc tàu bị thủng (hỏng 100%): 85.000USD.
- Chi phí cứu hộ: 17.600USD.
- Vải bị nhiễm bẩn: 2.000USD.
- Bột bị sâu mọt 200 bao, giảm giá trị 40%.

Yêu cầu:

- a/ Xác định và phân bổ tổn thất chung.
- b/ Xác định trách nhiệm của bảo hiểm hàng hoá.

7. *Bãi 7:* Tàu Long Vân chở hàng nhập khẩu cho Việt Nam từ Hồng Kông về cảng Hải Phòng thì bị hoả hoạn. Một số bộ phận của tàu và một số hàng hoá trên tàu bị cháy. Thuyền trưởng ra lệnh phun nước biển để chữa cháy làm một số hàng hoá hư hại vì ngấm nước.

- Vải: 400 kiện, trị giá 600.000USD tham gia bảo hiểm với số tiền bảo hiểm 500.000 USD.

- Điện máy: số tiền bảo hiểm 1.010.000USD.

Cả 2 lô hàng tham gia theo điều kiện B tại Bảo Việt Sài Gòn. Khi dỡ hàng lên tại cảng dỡ hàng cuối cùng, giám định viên cho kết quả:

- 100 kiện vải bị cháy đen.

- 200 kiện vải bị ngấm nước chữa cháy giảm giá trị 40%.

- Thiết bị tàu bị cháy trị giá 1.500USD.

- Giá trị tàu khi rời bến: 1.241.500USD.

- Chi phí giám định: 3.000USD.

Yêu cầu: Xác định trách nhiệm của bảo hiểm hàng hoá.

8. *Bãi 8:* Tàu Hoàng Anh chở hàng nhập khẩu cho Việt Nam từ Australia về cảng Sài Gòn. Trên đường gặp bão và bị mắc cạn làm hỏng máy tàu. Thuyền trưởng đánh tín hiệu cấp cứu nhờ một tàu cứu hộ kéo vào cảng gần đó để sửa chữa. Sau một tuần tàu tiếp tục hành trình. Khi về gần đến cảng Sài Gòn, tàu va phải đá ngầm làm thủng vỏ tàu. Để ngăn nước bột tràn vào, thuyền trưởng ra lệnh sử dụng một số hàng hóa (vải) bịt tạm lỗ thủng, đồng thời thúc máy hết công suất vượt cạn và về đến bến an toàn.

- Tình hình tàu:

+ Giá trị tàu ở cảng đến trong trạng thái hỏng: 1.295.000USD.

+ Chi phí sửa chữa máy tàu: 1.000USD.

+ Giá trị tàu khi rời bến: 1.311.000USD.

+ Chi phí cứu nạn: 3.720USD.

+ Chi phí sửa chữa nồi hơi do thúc máy hết công suất: 5.000USD.

+ Chi phí sửa chữa vỏ tàu: 4.500USD.

- Tình trạng hàng:

+ Vải: 200 kiện trị giá 500.000USD, trong đó 100 kiện bịt lỗ thủng hư hại hoàn toàn, 20 kiện ngấm nước biển giảm giá trị 50%.

+ Đường: 50 tấn trị giá 50.000USD, tham gia với số tiền bảo hiểm 30.000USD trong 10 tấn bị ngấm nước giảm giá trị 60%.

+ Cả hai lô hàng tham gia bảo hiểm theo điều kiện B tại Bảo Việt Hà Nội.

Yêu cầu:

a/ Thế nào là tổn thất chung trong bảo hiểm hàng hải? Các nguyên tắc xác định tổn thất chung?

b/ Xác định chi phí sửa chữa vỏ tàu.

c/ Tính toán và phân bổ tổn thất chung trong trường hợp trên.

d/ Xác định trách nhiệm của bảo hiểm hàng hoá.

9. Bài 9: Một con tàu trị giá 1.100.000USD chở hàng hoá bao gồm:

- Hàng A trị giá 1.500.000USD;
- Hàng B trị giá 200.000USD.
- Hàng C trị giá 300.000USD.
- Hàng D trị giá 250.000USD.

Ngoại trừ hàng A tham gia bảo hiểm với số tiền bảo hiểm bằng 80% giá trị hàng hoá còn lại, hàng B, C, D đều tham gia bảo hiểm đúng giá.

Trên đoạn hành trình cuối cùng, tàu gặp bão dẫn đến mắc cạn. Hậu quả: Vỏ tàu bị thủng, nước tràn vào làm ướt hàng hoá. Để cứu tàu, thuyền trưởng ra lệnh sử dụng hàng hoá cần thiết để bịt lỗ thủng và thúc máy chạy hết công suất về đến cảng cuối cùng. Tại đây thuyền trưởng tuyên bố tổn thất chung và yêu cầu các bên có quyền lợi ký cam kết đóng góp tổn thất chung.

Tại cảng đến, thiệt hại tàu và hàng được xác định như sau:

- Hàng A tất cả là 1.000 bao, bị nước ngấm hỏng hoàn toàn 200 bao, 100 bao nguyên được sử dụng lúc cứu tàu nhằm bịt lỗ thủng cũng bị hỏng 100%.
- Hàng C bị lỗ thủng trị giá 22.000USD.
- Hàng D bị ngấm nước trị giá 30%.
- Nồi hơi bị hỏng do thúc máy 65.000USD.
- Chi phí sửa chữa vỏ tàu 20.000USD.
- Lương phụ trội cho thuỷ thủ trong công tác cứu tàu 5.700USD.

Yêu cầu:

a/ Thế nào là tổn thất chung trong bảo hiểm hàng hải? Phân biệt tổn thất chung và tổn thất riêng? Các nguyên tắc xác định tổn thất chung?

b/ Xác định và phân bổ tổn thất chung trong trường hợp trên.

c/ Xác định trách nhiệm của người bảo hiểm hàng hoá, cho biết cả bốn lô hàng nói trên đều tham gia bảo hiểm theo điều kiện B (ICC 1982) tại Bảo Việt Hà Nội.

10. Bài 10: Một con tàu trị giá 1.000.000USD chở hàng hoá bao gồm:

- Gạo: 1.000 bao, trị giá 100.000USD, tham gia bảo hiểm với số tiền bảo hiểm 110.000USD.

- Bột mỳ: Trị giá 150.000USD, tham gia với số tiền bảo hiểm là 120.000USD.

- Đường: Trị giá 250.000USD, tham gia bảo hiểm đúng giá trị.

Cả 3 lô hàng trên đều tham gia bảo hiểm theo điều kiện bảo hiểm B (ICC 1982) tại Bảo Việt Sài Gòn.

Trên hành trình do sơ suất của thủy thủ làm cháy một số thiết bị và hàng hoá trên tàu. Để cứu tàu, thuyền trưởng ra lệnh bơm nước vào chữa cháy làm một số hàng hoá bị hỏng do ngấm nước. Khi về đến cảng cuối cùng, thuyền trưởng tuyên bố tổn thất chung.

Tình hình tàu và hàng ở cảng dỡ hàng được xác định như sau:

- Gạo: Cháy đen 100 bao, 100 bao ngấm nước giảm giá trị 60%.

- Bột mỳ: Phần bị cháy thiệt hại có giá trị 30.000USD, phần bị hỏng do ngấm nước có giá trị 30.000USD.

- Đường: Phần bị cháy thiệt hại 50.000USD.

- Chi phí giám định hàng bị thiệt hại do cháy 5.460USD.

- Chi phí phân loại hàng đường bị tổn thất do cháy khi về cảng cuối 2.000USD.

- Lương phụ trội cho thủy thủ trong công tác cứu tàu 5.820USD.

- Thiết bị tàu bị cháy 5.000USD.

Yêu cầu:

a/ Nêu trách nhiệm của người bảo hiểm hàng hoá trong trường hợp hàng hoá xuất nhập khẩu tham gia bảo hiểm dưới giá trị, bảo hiểm đúng giá trị, bảo hiểm trên giá trị (bảo hiểm trùng).

b/ Xác định và phân bổ tổn thất chung trong trường hợp trên. Biết rằng chi phí giám định hàng hoá bị tổn thất do cháy được phân bổ cho các chủ hàng theo giá trị thiệt hại.

11. Bài 11: Một con tàu trị giá 1.200.000USD chở hàng hoá bao gồm:

- Hàng A gồm 1.000 bao, trị giá 100.000USD, tham gia với số tiền bảo hiểm 80.000USD.

- Hàng B trị giá 120.000USD, tham gia với số tiền bảo hiểm 130.000USD.

- Hàng C trị giá 250.000USD, tham gia với số tiền bảo hiểm 260.000USD.

- Hàng D trị giá 50.000USD, tham gia với số tiền bảo hiểm 45.000USD.

Trên hành trình do sơ suất của thủy thủ làm cháy một số thiết bị và hàng hoá trên tàu. Để cách ly đám cháy, thuyền trưởng ra lệnh ném 70 bao hàng A; 100.000USD hàng B; 25.000USD hàng C và dùng bình chữa cháy dập tắt đám cháy, sau đó tàu tiếp tục hành trình.

Trên hành trình tiếp theo do gặp áp thấp nhiệt đới làm tàu nhồi lắc dữ dội và bị hạn chế tầm nhìn nên va vào đá ngầm làm thủng vỏ tàu. Để cứu tàu, thuyền trưởng ra lệnh sử dụng những hàng hoá cần thiết để bịt lỗ thủng và chạy máy hết công suất về đến bến cuối cùng.

Tình hình tàu và hàng ở cảng bốc hàng như sau:

- Hàng A bị ngấm nước 50 bao, bị lỗ thủng 100 bao. Xem như tổn thất 100%.
- Hàng B bị ngấm nước giảm giá trị 40%.
- Hàng C 200 kiện, cháy đen 50 kiện, ổ vàng 20 kiện giảm giá trị 50%.
- Hàng D bị ngấm nước hỏng do tàu bị thủng giảm giá trị 30%.
- Nồi hơi hỏng do thúc máy 65.000USD.
- Thiết bị tàu bị cháy trị giá 25.000USD.
- Chi phí sửa chữa vỏ tàu 10.000USD.
- Lương phụ trội cho thủy thủ trong công tác cứu tàu lúc tàu bị đắm và 3.400USD.

Yêu cầu:

a/ Xác định và phân bổ tổn thất chung.

b/ Xác định trách nhiệm bảo hiểm hàng hoá, cho biết cả 4 lô hàng tham gia bảo hiểm theo điều kiện A.

12. Bài 12: Một con tàu trị giá 1.000.000USD, chở hàng hoá bao gồm:

- Hàng A: Gồm 1.000 bao trị giá 300.000USD, tham gia số tiền bảo hiểm 240.000USD.
- Hàng B: Trị giá 150.000USD, tham gia số tiền bảo hiểm 120.000USD.
- Hàng C: Trị giá 350.000USD, tham gia số tiền bảo hiểm 320.000USD.

Trên hành trình do sơ suất của thủy thủ làm cháy một số thiết bị và hàng hoá trên tàu. Để dập tắt đám cháy, thuyền trưởng ra lệnh phun nước biển để chữa cháy làm một số hàng hoá bị hỏng do ngấm nước. Khi về đến bến thuyền trưởng tuyên bố tổn thất chung.

Tình hình tàu và hàng ở cảng dỡ hàng như sau:

- Hàng A: Cháy đen 200 bao, ám khói 50 bao giảm giá trị 50%, ngấm nước 100 bao giảm giá trị 30%.
- Hàng B: Cháy sém giảm giá trị 30.000USD, ngấm nước 20.000USD.
- Hàng C: Ngấm nước giảm giá trị 100.000USD.
- Chi phí giám định hàng bị thiệt hại do cháy 4.875USD
- Chi phí phân loại hàng A bị tổn thất do cháy 1.000USD
- Thiết bị tàu bị hỏng do cháy 10.000USD.

Yêu cầu:

a/ Xác định và phân bổ tổn thất chung.

b/ Xác định trách nhiệm của bảo hiểm hàng hoá, biết rằng cả 3 lô hàng tham gia bảo hiểm theo điều kiện B.

13. Bài 13: Tàu Hải Vân trị giá 800.000USD, tham gia với số tiền bảo hiểm là 500.000USD, chở hàng hoá bao gồm các lô hàng sau:

- Hàng A: Trị giá 150.000USD, tham gia với số tiền bảo hiểm 160.000USD.
- Hàng B: Trị giá 250.000USD, tham gia với số tiền bảo hiểm 270.000USD.
- Hàng A: Trị giá 300.000USD, tham gia với số tiền bảo hiểm 250.000USD.

Trên hành trình tàu bị mắc cạn phải đánh tín hiệu cấp cứu nhờ một tàu cứu hộ kéo ra khỏi nơi cạn, sau đó tàu tiếp tục hành trình.

Khi về gần cảng Sài Gòn, tàu đâm va vào một tàu khác đi ngược chiều. Hậu quả: Vỏ tàu thủng, nước tràn vào hầm hàng số 2 làm hư hỏng hàng hoá trong hầm này. Để cứu tàu, thuyền trưởng ra lệnh bịt tạm lỗ thủng sau đó cho máy chạy với công suất tối đa để mau về đến bến. Tình hình tàu và hàng ở cảng dỡ hàng như sau:

- Tình hình tàu:
 - + Chi phí cứu hộ 5.000USD
 - + Chi phí sửa chữa vỏ tàu thủng 10.000USD
 - + Chi phí sửa chữa hư hỏng khi tàu bị mắc cạn 2.000USD.
 - + Chi phí thay thế trục cơ bị gãy 15.000USD.
- Tình hình hàng:
 - + Hàng A: Chứa trong hầm số 2 bị ngấm nước giảm giá trị 60%.
 - + Hàng B: Sử dụng bịt tạm chỗ thủng trị giá thiệt hại 60.000USD.
 - + Chi phí phân loại hàng A bị tổn thất là 900USD.

Yêu cầu:

a/ Xác định và phân bổ tổn thất chung nói trên.

b/ Xác định trách nhiệm của bảo hiểm hàng hoá, cho biết cả 3 lô hàng đều tham gia bảo hiểm ở Bảo Việt Sài Gòn theo điều kiện B.

14. Bài 14: Công ty Bình Minh nhập 100 tấn xi măng trắng đóng bao mỗi bao 100kg, từ công ty Mixsiacul của Singapore với giá 200USD/tons - CIF Haiphong Incoterms. Công ty Mixsiacul thuê một con tàu có đủ khả năng đi biển, trị giá con tàu 500.000USD và mua bảo hiểm với mức giá tối thiểu. Khi đang đi trên biển, tàu bị va vào một tàu khác đi ngược chiều khiến cho tàu bị giảm 1/5 giá trị và 40 bao xi măng bị tổn thất hoàn toàn. Đến giữa hành trình tàu gặp bão lớn, 100 bao hàng bị ngấm nước làm giảm giá trị thương mại 100%. Để tránh đắm tàu thuyền trưởng quyết định vớt 1/2 số bao hàng còn lại xuống biển đồng thời vớt một số công cụ của tàu trị giá 1.200USD để làm cho tàu nhẹ bớt. Nhờ đó tàu về đến cảng đích an toàn.

a/ Công ty Bình Minh phải làm gì để khiếu nại đòi bồi thường công ty bảo hiểm.

b/ Công ty bảo hiểm phải bồi thường cho Công ty Bình Minh bao nhiêu tiền.

15. Bài 15: TH1: Công ty A mua bảo hiểm cho một lô hàng có giá trị 100.000USD đăng ký mua ở 3 công ty bảo hiểm khác nhau với số tiền bảo hiểm như nhau là 100.000USD. Toàn bộ lô hàng bị tổn thất do một rủi ro được bảo hiểm gây nên trong thời

hạn bảo hiểm. Công ty A khiếu nại cả 3 công ty bảo hiểm đòi mỗi công ty bồi thường 100.000USD.

TH2: Công ty B đăng ký mua bảo hiểm cho một lô hàng ở 4 công ty bảo hiểm khác nhau với số tiền như sau:

Công ty X: 70.000USD.

Công ty Y: 80.000USD.

Công ty Z: 75.000USD.

Công ty S: 70.000USD.

Yêu cầu:

a/ Hỏi các công ty bảo hiểm bồi thường cho công ty A như thế nào?

b/ Hỏi các công ty bảo hiểm bồi thường cho công ty B như thế nào nếu công ty B khiếu nại cả 3 công ty bảo hiểm trong trường hợp toàn bộ lô hàng bị tổn thất do một rủi ro được bảo hiểm gây nên trong thời hạn bảo hiểm?

16. *Bài 16:* Một tàu trị giá 11.000USD chuyên chở hàng hoá trị giá 10.000USD, trong quá trình chuyên chở tàu gặp bão lớn bị hất vào bờ và bị mắc cạn khiến cho tàu bị tổn thất 5.000USD, hàng bị tổn thất 6.300USD. Để ra khỏi bờ phải hy sinh hàng trị giá 1.500USD. Về đến cảng thuyền trưởng tuyên bố tổn thất chung và yêu cầu chủ hàng phải ký quỹ đóng góp tổn thất chung.

Yêu cầu: Xác định số tiền phải đóng góp tổn thất chung của tàu và hàng.

17. *Bài 17:* Tàu trị giá 100.000USD chở ba lô hàng như sau:

- Hàng A trị giá 50.000USD tham gia với số tiền bảo hiểm 50.000USD.
- Hàng B trị giá 80.000USD tham gia với số tiền bảo hiểm 80.000USD.
- Hàng C trị giá 70.000USD tham gia với số tiền bảo hiểm 70.000USD.
- Hàng D trị giá 90.000USD tham gia với số tiền bảo hiểm 90.000USD.

Trong quá trình chuyên chở tàu bị cướp biển đuổi, thuyền trưởng buộc phải ra lệnh ném một phần hàng A xuống biển trị giá 10.000USD để làm cho tàu nhẹ bớt dễ chạy thoát. Khi về đến cảng đích tàu neo đậu chờ dỡ hàng thì bị cháy, hàng A bị cháy tổn thất 5.000USD, hàng B, C, D bị ngấm nước bị tổn thất 30%. Thuyền trưởng tuyên bố tổn thất chung và yêu cầu chủ hàng phải ký quỹ đóng góp tổn thất chung.

Yêu cầu: Xác định số tiền phải đóng góp tổn thất chung của tàu và hàng.

Chương 3

BẢO HIỂM HÀNG HOÁ XUẤT NHẬP KHẨU CHUYÊN CHỞ BẰNG ĐƯỜNG BỘ VÀ ĐƯỜNG HÀNG KHÔNG

Mục tiêu:

- *Về kiến thức:* Hiểu được kiến thức cơ bản về hoạt động bảo hiểm hàng hoá xuất nhập khẩu chuyên chở bằng đường bộ và đường hàng không.
- *Về kỹ năng:*
 - + Xử lý được các vấn đề về hoạt động bảo hiểm hàng hoá xuất nhập khẩu chuyên chở bằng đường bộ và đường hàng không.
 - + Biết cách tính toán và phân bổ tổn thất; xác định số tiền bảo hiểm, giá trị bảo hiểm, phí bảo hiểm.
 - + Biết vận dụng kiến thức vào công tác kinh doanh xuất nhập khẩu tại doanh nghiệp kinh doanh xuất nhập khẩu.
- *Về thái độ:* Nhận thức được tầm quan trọng của việc bảo hiểm hàng hoá xuất nhập khẩu chuyên chở bằng đường bộ và đường hàng không.

Nội dung tóm tắt:

- Bảo hiểm hàng hoá vận chuyển bằng đường bộ là nghiệp vụ bảo hiểm đối với hàng hoá vận chuyển bằng đường bộ.

Giá trị bảo hiểm là giá trị của hàng hoá (được kê khai trên hoá đơn) cộng với cước phí vận chuyển và phí bảo hiểm. Giá trị bảo hiểm có thể gồm cả lãi ước tính nhưng theo quy định của Việt Nam, khoản lãi ước tính này không lớn hơn 10% trị giá bảo hiểm.

Số tiền bảo hiểm là một phần của giá trị bảo hiểm, tức là bằng hoặc nhỏ hơn trị giá bảo hiểm.

Khi xảy ra tổn thất cho hàng hoá thuộc phạm vi bảo hiểm thì người tham gia bảo hiểm phải thực hiện các nghĩa vụ cụ thể nhất định. Trong trường hợp có khiếu nại thì

người tham gia bảo hiểm phải tiến hành lập hồ sơ khiếu nại thực hiện đúng các điều kiện khiếu nại và chấp hành nghiêm túc về mặt thời gian.

- Bảo hiểm hàng hoá xuất nhập khẩu chuyên chở bằng đường hàng không là nghiệp vụ bảo hiểm đối với hàng hoá xuất nhập khẩu chuyên chở bằng đường hàng không.

Trong trường hợp hàng hoá chuyên chở bằng đường hàng không gặp rủi ro gây tổn thất thì phải yêu cầu công ty bảo hiểm tiến hành giám định tổn thất. Sau đó, công ty bảo hiểm tiến hành bồi thường tổn thất cho người được bảo hiểm nếu có khiếu nại phải tiến hành làm các thủ tục cần thiết theo quy định.

I. BẢO HIỂM HÀNG HOÁ XUẤT NHẬP KHẨU CHUYÊN CHỞ BẰNG ĐƯỜNG BỘ

1. Khái niệm và đối tượng bảo hiểm

1.1. Khái niệm

Bảo hiểm hàng hoá xuất nhập khẩu chuyên chở bằng đường bộ là nghiệp vụ bảo hiểm đối với hàng hoá xuất nhập khẩu chuyên chở bằng đường bộ.

Bảo hiểm này bảo hiểm cho hàng hoá vận chuyển từ Việt Nam đi các nước lân cận, vận chuyển từ nước ngoài về và hàng hoá vận chuyển được phép quá cảnh qua Việt Nam để sang các nước lân cận bằng phương tiện vận tải nếu có thoả thuận trong hợp đồng.

1.2. Đối tượng bảo hiểm

Đối tượng bảo hiểm là hàng hoá xuất nhập khẩu chuyên chở bằng đường bộ, cho nên ngoài hàng hoá còn có các chi phí liên quan đến hàng hoá trong quá trình vận chuyển cũng được bảo hiểm như cước phí vận tải, phí bảo hiểm, lãi dự tính nếu có.

2. Phạm vi bảo hiểm

2.1. Rủi ro tổn thất và chi phí được bảo hiểm

2.1.1. Các rủi ro tổn thất được bảo hiểm

- Cháy hoặc nổ.
- Động đất, bão lụt, gió lốc, sóng thần và sét đánh.
- Phương tiện vận chuyển bị đắm, bị lật đổ, bị tai nạn, bị đâm va vào vật thể khác hay bị trật bánh.

- Cây gãy, đổ, cầu cống, đường hầm và các công trình kiến trúc khác bị sập đổ.
- Phương tiện chở hàng bị mất tích.
- Tổn thất chung.

2.1.2. Các chi phí được bảo hiểm

Trường hợp xảy ra tổn thất thuộc phạm vi trách nhiệm của bảo hiểm, người bảo hiểm còn phải chịu trách nhiệm với những chi phí sau:

- Những chi phí do người được bảo hiểm, người làm công hay đại lý của họ đã chi ra nhằm phòng tránh và giảm nhẹ tổn thất cho hàng hoá được bảo hiểm.
- Những chi phí hợp lý cho việc dỡ hàng, lưu kho và gửi tiếp hàng hoá được bảo hiểm tại một nơi dọc đường đi do hậu quả của rủi ro thuộc phạm vi bảo hiểm.
- Những chi phí tổn thất chung và chi phí cứu hộ.
- Các chi phí cho việc giám định tổn thất thuộc phạm vi trách nhiệm bảo hiểm.

2.2. Bắt đầu và kết thúc bảo hiểm

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

Trong quá trình vận chuyển nói trên, nếu vì sự cố được bảo hiểm mà hàng hoá bắt buộc phải chuyển tải hoặc phải thay đổi hành trình thì bảo hiểm vẫn giữ nguyên hiệu lực với điều kiện người được bảo hiểm phải thông báo ngay cho người bảo hiểm biết về sự việc xảy ra hoặc thay đổi đó và phải trả thêm phí bảo hiểm trong trường hợp cần thiết.

2.3. Loại trừ bảo hiểm

Trừ khi có thoả thuận khác, người bảo hiểm sẽ không chịu trách nhiệm đối với các hư hỏng mất mát hay chi phí gây ra bởi:

- Chiến tranh đình công, nội chiến, cách mạng, khởi nghĩa, phản loạn hoặc quần chúng nổi dậy, cướp mìn, thủy lôi, bom hoặc các dụng cụ chiến tranh khác.
- Hậu quả trực tiếp của phóng xạ hay nhiễm phóng xạ phát sinh từ việc sử dụng năng lượng nguyên tử, hạt nhân và phản ứng hạt nhân, phóng xạ tương tự.

- Hành động xấu cố ý hay hành vi phạm pháp của người được bảo hiểm hay người làm công cho họ.

- Những mất mát, hư hỏng hay chi phí do khuyết tật vốn có hoặc do tính chất đặc thù của loại hàng hoá được bảo hiểm.

- Xếp hàng quá tải hoặc sai quy tắc an toàn về hàng hoá.

- Đóng gói sai quy cách, bao bì không thích hợp hoặc hàng bị hỏng từ trước khi xếp lên phương tiện vận chuyển.

- Rò chảy thông thường, hao hụt trọng lượng hay giảm về thể tích thông thường của hàng hoá được bảo hiểm trong quá trình vận chuyển.

- Phương tiện vận chuyển không đủ khả năng lưu hành, không đảm bảo khả năng an toàn giao thông.

- Những mất mát hư hỏng hay chi phí có nguyên nhân trực tiếp do chậm trễ, dù chậm trễ đó do một rủi ro được bảo hiểm.

3. Thủ tục bảo hiểm, giá trị bảo hiểm và số tiền bảo hiểm

3.1. Thủ tục bảo hiểm

Khi có yêu cầu bảo hiểm, phải làm giấy yêu cầu, trong đó ghi rõ:

- Tên hàng hoá, loại bao bì, cách đóng gói và ký mã hiệu hàng hoá được bảo hiểm;

- Trọng lượng, số lượng hàng hoá và giá trị hàng hoá được bảo hiểm;

- Hành trình vận chuyển (nơi đi, nơi đến và nơi chuyển tải hàng hoá);

- Tên chủ phương tiện, loại phương tiện và số đăng ký của các phương tiện vận tải đó;

- Ngày, tháng phương tiện khởi hành và dự kiến ngày đến.

Người bảo hiểm sẽ căn cứ vào giấy yêu cầu bảo hiểm để cấp “giấy chứng nhận bảo hiểm”.

Nếu sau khi hợp đồng bảo hiểm được ký kết mà có bất kỳ thay đổi nào về những thông tin đã cung cấp liên quan đến lô hàng được bảo hiểm, người được bảo hiểm có trách nhiệm thông báo cho người bảo hiểm biết ngay khi họ được biết sự thay đổi đó. Người bảo hiểm sẽ cấp giấy sửa đổi bổ sung và có thể yêu cầu người được bảo hiểm trả thêm phí bảo hiểm.

Nếu người được bảo hiểm cố tình khai sai, giấu giếm hay gian dối thì người bảo hiểm được miễn trách nhiệm đã quy định theo hợp đồng bảo hiểm nhưng vẫn được quyền thu phí bảo hiểm.

Giấy chứng nhận bảo hiểm có thể thay thế hợp đồng bảo hiểm và có thể chuyển nhượng cho một người khác bằng cách người được bảo hiểm hay người có quyền thay mặt họ ký hậu ở mặt sau.

3.2. Giá trị bảo hiểm

Giá trị bảo hiểm là giá trị của hàng hoá (được kê khai trên hoá đơn) cộng với cước phí vận chuyển và phí bảo hiểm. Giá trị bảo hiểm có thể gồm cả lãi ước tính nhưng theo quy định của Việt Nam, khoản lãi ước tính này không lớn hơn 10% trị giá bảo hiểm.

Như vậy, giá trị bảo hiểm có thể là giá CIF hoặc giá CIF cộng với lãi ước tính.

3.3. Số tiền bảo hiểm

Số tiền bảo hiểm là một phần của giá trị bảo hiểm, tức là bằng hoặc nhỏ hơn trị giá bảo hiểm.

Ví dụ: Lô hàng có giá trị bảo hiểm bằng 10.000USD, chủ hàng khi mua bảo hiểm chỉ kê khai mua 8.000USD, còn 2.000USD là giá trị bảo hiểm (V), 8.000USD là số tiền bảo hiểm (A). Nếu lô hàng bị tổn thất 5.000USD thì công ty bảo hiểm sẽ bồi thường $5.000\text{USD} \times 8.000/10.000 = 4.000\text{USD}$.

Khi mua bảo hiểm, nếu số tiền bảo hiểm bằng giá trị bảo hiểm thì gọi là mua bảo hiểm tới giá trị; khi bồi thường, tổn thất bao nhiêu bồi thường bấy nhiêu, nếu do các rủi ro được thoả thuận gây nên. Nếu số tiền bảo hiểm nhỏ hơn giá trị bảo hiểm thì gọi là mua bảo hiểm dưới giá trị, khi bồi thường người bảo hiểm sẽ căn cứ vào tỷ lệ A/V . Nếu số tiền bảo hiểm lớn hơn giá trị bảo hiểm thì phần lớn hơn đó không được thừa nhận, không được bồi thường dù có thu phí bảo hiểm.

4. Nghĩa vụ của người được bảo hiểm khi xảy ra tổn thất

Khi xảy ra tổn thất cho hàng hoá thuộc phạm vi bảo hiểm, người được bảo hiểm phải:

- Khai báo ngay với cơ quan chức trách địa phương để xử lý và lập biên bản theo luật lệ hiện hành. Cơ quan chức trách địa phương là chính quyền nơi xảy

ra sự cố bảo hiểm, tức là nơi hàng hoá gặp rủi ro tổn thất. Tuỳ từng trường hợp mà tiến hành lập các biên bản cần thiết: Trong trường hợp hàng bị hư hỏng đổ vỡ thì lập biên bản hàng hư hỏng đổ vỡ, trường hợp hàng bị mất mát thiếu hụt thì lập biên bản hàng mất mát thiếu hụt...

- Thông báo ngay cho người bảo hiểm hoặc đại diện của họ tại địa phương gần nhất đến giám định trong thời gian sớm nhất. Về nguyên tắc, khi có sự cố bảo hiểm xảy ra, phải thông báo cho công ty bảo hiểm và yêu cầu họ đến giám định. Trong trường hợp người bảo hiểm không đến giám định và không chỉ định một người giám định cụ thể thì chủ hàng có thể mời một tổ chức giám định hợp pháp như Vinacontrol, SGS...

- Áp dụng biện pháp cần thiết để cứu chữa, bảo quản hàng hoá nhằm hạn chế tổn thất: Khi có sự cố bảo hiểm xảy ra, trong khả năng của mình, người được bảo hiểm phải áp dụng mọi biện pháp cần thiết để cứu chữa, bảo quản hàng hoá để tổn thất đã xảy ra không xảy ra lớn hơn. Các chi phí hợp lý do người được bảo hiểm bỏ ra nhằm hạn chế tổn thất thuộc trách nhiệm của người bảo hiểm đều được người bảo hiểm bồi thường. Ngược lại, trong khả năng có thể của mình, người được bảo hiểm không hành động gì thì coi như người được bảo hiểm mắc lỗi và bị từ chối bồi thường dù tổn thất do một rủi ro được bảo hiểm gây nên.

- Làm thủ tục cần thiết để bảo lưu quyền đòi bồi thường đối với người chuyên chở hay người thứ ba có trách nhiệm đối với tổn thất: Trong trường hợp tổn thất hàng hoá thuộc trách nhiệm của người bảo hiểm nhưng thuộc trách nhiệm của người khác thì người được bảo hiểm có thể tiến hành đòi bảo hiểm bồi thường nhưng phải tiến hành làm các thủ tục bảo lưu quyền đòi bồi thường của mình đối với người khác, để sau khi đã bồi thường cho người được bảo hiểm thì người bảo hiểm sẽ thế quyền của người được bảo hiểm để đòi lại người khác nếu người được bảo hiểm không bảo lưu được quyền đòi bồi thường với người bảo hiểm.

5. Khiếu nại và bồi thường tổn thất

5.1. Điều kiện khiếu nại

- Đã thông báo cho bảo hiểm và địa phương nơi xảy ra tai nạn và đã lập các biên bản cần thiết theo quy định hiện hành.

- Đã làm các thủ tục cần thiết để bảo lưu quyền khiếu nại đối với người thứ ba.
- Tổn thất thuộc phạm vi trách nhiệm của bảo hiểm.
- Còn thời hạn khiếu nại.
- Đã có tuyên bố từ bỏ hàng nếu là tổn thất toàn bộ ước tính.
- Hàng và phương tiện đã mất quá 3 tháng so với thời gian dự tính tàu đến nơi ghi trong hợp đồng bảo hiểm, nếu khiếu nại về mất tích.

5.2. Hồ sơ khiếu nại

Hồ sơ khiếu nại bao gồm:

- Bản chính “giấy chứng nhận bảo hiểm”.
- Bản chính hợp đồng vận chuyển, giấy vận chuyển hàng hoá do chủ phương tiện cấp.
- Hoá đơn bán hàng kèm theo bản kê chi tiết hàng hoá, phiếu ghi trọng lượng và số lượng hàng hoá.
- Biên bản điều tra tai nạn của cơ quan chức trách địa phương.
- Văn bản khiếu nại của người thứ ba.
- Thư đòi bồi thường.

Một bộ hồ sơ hợp lệ sẽ được người bảo hiểm thanh toán bồi thường trong vòng 30 ngày kể từ ngày nhận được hồ sơ. Nếu có ý kiến khác, người bảo hiểm phải thông báo trong vòng 15 ngày kể từ ngày nhận được hồ sơ khiếu nại. Trong vòng 30 ngày kể từ ngày thông báo bồi thường hay từ chối bồi thường, nếu người được bảo hiểm không có ý kiến gì bằng văn bản thì vụ khiếu nại đó coi như kết thúc.

5.3. Thời hạn khiếu nại

Điều 24, Quy tắc 1992 quy định quyền đòi bồi thường của người được bảo hiểm sẽ hết hiệu lực sau 1 năm hoặc 2 năm trong trường hợp vận chuyển ven biển kể từ ngày phát sinh quyền đó.

5.4. Bồi thường tổn thất

5.4.1. Nguyên tắc bồi thường

- Bồi thường bằng tiền chứ không bồi thường bằng hiện vật.

- Đồng tiền bồi thường là đồng tiền của hợp đồng.
- Người bảo hiểm chỉ chịu trách nhiệm bồi thường trong phạm vi giá trị bảo hiểm, số tiền bảo hiểm.
- Bảo hiểm có quyền khấu trừ những khoản tiền mà người được bảo hiểm đòi được ở người khác khi bồi thường.
- Người bảo hiểm được thế quyền người được bảo hiểm để đòi người khác khi đã bồi thường cho người được bảo hiểm.

5.4.2. Cách tính tiền bồi thường

a. Đối với tổn thất bộ phận

Số tiền bồi thường sẽ được tính trên cơ sở mức độ tổn thất nhân với số tiền bảo hiểm.

$$\text{Số tiền bồi thường} = \text{Mức độ tổn thất} \times \text{Số tiền bảo hiểm}$$

Trong đó:

Mức độ tổn thất sẽ được xác định bằng cách: lấy số tiền chênh lệch giữa tổng giá trị hàng khi còn nguyên vẹn với khi bị tổn thất tại nơi dỡ hàng chia cho tổng giá trị hàng khi còn nguyên vẹn.

$$\text{Mức độ tổn thất} = \frac{\begin{array}{c} \text{Tổng giá trị} \\ \text{hàng khi còn} \\ \text{nguyên vẹn} \end{array} - \begin{array}{c} \text{Tổng giá trị hàng} \\ \text{còn lại khi hàng} \\ \text{bị tổn thất} \end{array}}{\text{Tổng giá trị hàng khi còn nguyên vẹn}} \times 100$$

- Nếu mua bảo hiểm không tới giá trị thì số tiền bồi thường được tính trên cơ sở tỷ lệ giữa số tiền bảo hiểm và giá trị bảo hiểm.
- Nếu mua bảo hiểm trên giá trị thì tính bồi thường như mua bảo hiểm tới giá trị.
- Trường hợp tổn thất bộ phận là một phần hàng bị tổn thất được bán dọc đường thì tổng giá trị hàng còn nguyên vẹn được xác định trong đơn bảo hiểm. Tổng giá trị hàng còn lại khi hàng bị tổn thất là số tiền cứu vớt được.

Ví dụ: Lô hàng được vận chuyển gồm 30 kiện với số tiền bảo hiểm là 30.000USD. Khi nhận hàng ở nơi nhận cuối cùng, hàng trong tình trạng bị tổn thất như sau:

- 5 kiện hàng bị tổn thất với tỷ lệ 20%.

Vậy tổn thất của 5 kiện hàng là:

$$\frac{30.000}{30} \times 5 \times 20\% = 1.000\text{USD}$$

- 2 kiện hàng bị tổn thất toàn bộ.

Vậy tổn thất của 2 kiện hàng là:

$$\frac{30.000}{30} \times 2 = 2.000\text{USD}$$

Tổng giá trị tổn thất là:

$$1.000 + 2.000 = 3.000\text{USD}$$

b. Đối với tổn thất toàn bộ

- Tổn thất toàn bộ thực tế

Số tiền bồi thường bằng số tiền bảo hiểm hay trị giá bảo hiểm nếu mua bảo hiểm tới giá trị. Số tiền bồi thường bằng số tiền bảo hiểm hay trị giá bảo hiểm nhân với tỷ lệ giữa số tiền bảo hiểm và trị giá bảo hiểm nếu mua bảo hiểm dưới giá trị.

Trường hợp hàng hoá bảo hiểm bị mất tích thì coi như tổn thất toàn bộ thực sự. Nếu sau khi đã bồi thường mà lại tìm thấy hàng hoá thì người bảo hiểm được sở hữu hàng hoá.

- Tổn thất toàn bộ ước tính

Trong trường hợp hàng hoá bị tổn thất toàn bộ ước tính, số tiền bồi thường được tính như tổn thất toàn bộ, với điều kiện người được bảo hiểm phải gửi cho người bảo hiểm một thông báo từ bỏ không điều kiện mọi quyền lợi về hàng hoá. Nếu không thực hiện hoặc việc thực hiện từ bỏ hàng hoặc việc từ bỏ hàng không đúng quy định thì tổn thất bồi thường theo hình thức tổn thất bộ phận.

Người bảo hiểm có quyền khước từ mọi quyền lợi đối với hàng hoá bảo hiểm nhưng phải bồi thường toàn bộ, nếu việc từ bỏ hàng của người được bảo hiểm là hợp lý.

II. BẢO HIỂM HÀNG HOÁ XUẤT NHẬP KHẨU CHUYÊN CHỖ BẰNG ĐƯỜNG HÀNG KHÔNG

1. Khái niệm và đối tượng bảo hiểm

1.1. Khái niệm

1.1.1. Vai trò, đặc điểm của vận tải hàng không quốc tế

a. Vai trò

Trong những thập kỷ gần đây, việc vận chuyển hàng hoá bằng đường hàng không giữa các quốc gia trên thế giới phát triển rất mạnh mẽ. Về mặt kỹ thuật đó là các máy bay nhanh hơn, mạnh hơn, chở nhiều hàng hoá hơn... được trang bị các phương tiện hiện đại, tối tân. Vận chuyển hàng hoá bằng đường hàng không đóng một vai trò rất quan trọng trong buôn bán quốc tế, càng ngày càng có nhiều hàng hoá được vận chuyển bằng đường hàng không. Hiện nay theo thống kê của Liên hiệp quốc thì lượng hàng hoá vận chuyển bằng đường hàng không chiếm khoảng 1/3 giá trị hàng hoá buôn bán trên thế giới.

Số hàng hoá này chủ yếu được luân chuyển qua các đại lý hàng không (là người đại diện cho người gửi hàng và cả cho hãng hàng không). Mạng lưới hàng không bao phủ khắp địa cầu và hoạt động rất nhộn nhịp. Các đại lý hàng không cũng tạo thành mạng lưới tương tự ở khắp các sân bay, các thành phố và đảm nhận hơn 9/10 số lượng hàng hoá vận chuyển bằng đường hàng không. Số còn lại rất ít là được gửi thẳng không qua đại lý chỉ vì những lý do đặc biệt.

Với một quốc gia phát triển thì chỉ tiêu về ngành hàng không là một chỉ tiêu vô cùng quan trọng:

- Đánh giá năng lực của Nhà nước.
- Trình độ kỹ thuật.
- Khả năng kinh tế của quốc gia đó.

b. Đặc điểm

- Vận tải hàng không nhạy cảm về thời gian, hoàn toàn thích hợp với thời đại phát triển như vũ bão về tin học.

- Tốc độ của vận tải hàng không rất lớn, gấp 27 lần vận tải đường biển, 10 lần ô tô và 8 lần tàu hoả.

- Khoa học kỹ thuật phát triển vận tải hàng không thích hợp với các loại hàng hoá có giá trị cao, mau hỏng và các loại hàng quý hiếm.

- Vận tải hàng không đáp ứng được các nhu cầu đặc biệt về chính trị, xã hội... trong từng thời điểm mà không phương thức vận tải nào có thể đáp ứng được ví dụ như: viện trợ khẩn cấp để cứu nạn đói, bão, động đất,...

- Vận tải hàng không đòi hỏi một sự trang bị hoàn hảo về kỹ thuật và các phương tiện phục vụ cho việc vận tải như: sân bay, đài kiểm soát,... Đây là một trong những yếu tố cấu thành nên giá cước hàng không, giá cước này luôn cao hơn giá cước của bất cứ phương tiện nào khác (cước hàng không cao gấp 8 lần cước đường biển và gấp từ 2 đến 4 lần cước ô tô và tàu hỏa). Do vậy các loại hàng hoá thông thường ít được chuyên chở bằng phương thức vận tải này.

- Tính an toàn cao và hành trình đều đặn.

- Mức độ tổn thất khi có rủi ro trong vận tải hàng không rất lớn và để lại hậu quả thảm khốc ít ai có thể lường trước được. Chính vì vậy mà trong quá trình chuyên chở bằng đường hàng không để giảm bớt các tổn thất do các rủi ro gây ra thì phải tham gia bảo hiểm.

1.1.2. Khái niệm

- Bảo hiểm hàng không là bảo hiểm những rủi ro trên không, trên bộ... liên quan tới một hành trình chuyên chở bằng đường hàng không.

- Bảo hiểm hàng hoá xuất nhập khẩu chuyên chở bằng đường hàng không là nghiệp vụ bảo hiểm đối với hàng hoá xuất nhập khẩu chuyên chở bằng đường hàng không.

- Đây là dạng bảo hiểm tài sản dành cho các chủ hàng có hàng hoá vận chuyển bằng máy bay tự mua bảo hiểm cho mình trực tiếp tại các công ty bảo hiểm mà không mua của các hãng hàng không thông qua cước.

1.2. Đối tượng bảo hiểm

Là hàng hoá xuất nhập khẩu chuyên chở bằng đường hàng không, do đối tượng là hàng hoá vận chuyển nên ngoài hàng hoá còn có các chi phí có liên quan đến hàng hoá trong quá trình vận chuyển cũng được bảo hiểm như cước phí vận tải, phí bảo hiểm, lãi dự tính.

2. Rủi ro, tổn thất bảo hiểm

Người bảo hiểm hàng hoá vận chuyển bằng đường hàng không chịu trách nhiệm bảo hiểm mọi rủi ro tổn thất đối với đối tượng bảo hiểm, trừ các trường hợp loại trừ được quy định cụ thể sau đây:

- Tổn thất hay chi phí do lỗi của người được bảo hiểm.
- Dò chảy thông thường, mất mát thông thường về trọng lượng, thể tích, khối lượng hay hao mòn và rách thông thường của đối tượng bảo hiểm.
- Mất mát, hư hại hay chi phí do bao bì không đầy đủ, không phù hợp của đối tượng bảo hiểm.
- Tổn thất hay chi phí do nội tỳ hay bản chất của đối tượng bảo hiểm.
- Tổn thất hay chi phí phát sinh từ sự không phù hợp của máy bay, phương tiện vận chuyển, container hay băng chuyển đối với việc vận chuyển an toàn đối tượng bảo hiểm, khi người được bảo hiểm hay người làm công của họ đã biết trước sự không phù hợp như vậy vào lúc xếp hàng.
- Mất mát, hư hại hay chi phí do chậm trễ, dù chậm trễ gây ra bởi một rủi ro được bảo hiểm.
- Mất mát, hư hỏng hoặc phát sinh chi phí do tình trạng thua lỗ tài chính chi trả của người chủ, người quản lý, người thuê hay người khai thác máy bay.
- Mất mát, hư hại do việc sử dụng vũ khí chiến tranh, hạt nhân nguyên tử.
- Chiến tranh, nội chiến, cách mạng.
- Bị bắt, tịch thu, câu thúc, câu lưu.
- Bom mìn và các vũ khí chiến tranh.
- Tổn thất do những người đình công, cấm xưởng, bạo động nổi loạn dân sự.
- Tổn thất do những người khủng bố hay bất cứ người nào hành động vì mục đích chính trị.

3. Thời hạn bảo hiểm

3.1. Không gian bảo hiểm

- Bảo hiểm này có hiệu lực kể từ khi đối tượng bảo hiểm rời kho, nơi chứa hàng hay nơi lưu trữ (có tên dưới đây) để bắt đầu vận chuyển, tiếp tục có hiệu lực trong quá trình vận chuyển bình thường và kết thúc khi giao vào kho của

người nhận hàng, kho hay nơi chứa hàng cuối cùng khác hay lưu kho ở nơi đến có ghi trong hợp đồng bảo hiểm.

- Giao đến bất kỳ một kho hay nơi chứa hàng nào khác hay nơi lưu kho dù trước khi đến hay ở nơi đến mà người được bảo hiểm lựa chọn để:

- + Lưu kho ngoài quá trình vận chuyển bình thường.
- + Phân phối hay cung cấp hàng hoá.

3.2. Thời gian bảo hiểm

Thời gian bảo hiểm 30 ngày sau khi dỡ đối tượng bảo hiểm ra khỏi máy bay tại nơi dỡ hàng.

Một trong 2 điều trên xảy ra thì điều còn lại không có giá trị.

4. Giám định tổn thất, khiếu nại và bồi thường

4.1. Giám định tổn thất

Trường hợp hàng hoá bị tổn thất, người được bảo hiểm phải cùng hãng hàng không lập biên bản bất thường về hàng hoá tại ngay sân bay đến.

4.2. Thủ tục khiếu nại

- Thư yêu cầu bồi thường của người được bảo hiểm.
- Biên bản bất thường về hàng hoá.
- Vận đơn.
- Bảng kê hàng hoá chuyên chở trên máy bay.
- Bảng kê thiệt hại và chứng minh thiệt hại đối với hàng hoá.

4.3. Bồi thường tổn thất

- Bảo hiểm bồi thường theo thiệt hại thực tế của từng đối tượng bảo hiểm.
- Nếu thiệt hại thực tế thấp hơn giới hạn bồi thường quy định trong giấy chứng nhận bảo hiểm, bảo hiểm sẽ bồi thường theo thiệt hại thực tế.
- Nếu thiệt hại thực tế lớn hơn giới hạn bồi thường quy định trong giấy chứng nhận bảo hiểm, bảo hiểm sẽ bồi thường theo giới hạn trách nhiệm bảo hiểm.
- Ngoài ra, bảo hiểm còn bồi thường cả các chi phí hợp lý nhưng nếu tổng số tiền bồi thường lớn hơn giới hạn bồi thường ghi trong giấy chứng nhận bảo

hiểm thì bảo hiểm chỉ bồi thường những chi phí này theo tỷ lệ giữa giới hạn bồi thường và tổng số tiền phải bồi thường.

III. TÓM TẮT LUẬT HÀNG KHÔNG QUỐC TẾ VỀ TRÁCH NHIỆM PHÁP LÝ CỦA NGƯỜI CHUYÊN CHỞ TRONG NGÀNH HÀNG KHÔNG DÂN DỤNG

Do tính chất quốc tế của hoạt động vận chuyển trong ngành hàng không nên từ rất sớm người ta đã nghĩ đến việc phải xây dựng một hệ thống các quy tắc thống nhất cho việc vận chuyển hàng không quốc tế. Sau Chiến tranh thế giới lần thứ Nhất, “thuyết chủ quyền quốc gia” về không phận đã chiến thắng “thuyết tự do không trung” và được ghi nhận vào Công ước Paris về việc quy định giao thông hàng không ký ngày 13/10/1919. Khi Chiến tranh thế giới lần thứ Hai sắp kết thúc, xét thấy sự phát triển của ngành hàng không dân dụng quốc tế có thể giúp đỡ lớn lao cho việc tạo ra và giữ gìn tình hữu nghị và sự hiểu biết giữa các dân tộc, song việc lạm dụng nó có thể trở thành mối đe dọa đối với nền an ninh chung nên đã ra đời Công ước Chicago năm 1944 về ngành hàng không dân dụng. Hệ thống Công ước Warsaw ra đời bao gồm các điều ước quốc tế bổ sung cho nhau trên cơ sở cái sau bổ sung cho cái trước và đặt nền tảng cho Công ước Warsaw năm 1929. Hệ thống Công ước Warsaw đưa ra các quy tắc, quy định thống nhất mang tính quốc tế về quyền hạn và trách nhiệm của các bên trong khai thác vận chuyển hành khách, hành lý và hàng hoá bằng đường hàng không.

1. Công ước Warsaw năm 1929

Năm 1929 Hội nghị quốc tế lần thứ hai về Luật Hàng không CODPA tổ chức tại Warsaw đã nhất trí đi đến một công ước chung bao gồm các quy tắc đồng bộ về việc xác định trách nhiệm của người vận chuyển hành khách, hành lý và hàng hoá - được gọi là Công ước Warsaw. Ban đầu chỉ có 23 quốc gia tham gia nhưng đến nay có trên 140 quốc gia tham gia ký kết và tham gia Công ước. Việt Nam đã chính thức gia nhập Công ước này vào ngày 11/10/1982 và ngày 9/1/1983 Công ước đã có hiệu lực đối với Việt Nam.

Việc vận chuyển hành khách, hành lý, hàng hoá bằng máy bay được thực hiện theo hợp đồng vận chuyển được ký kết giữa người vận chuyển với hành khách và người gửi hàng. Công ước Warsaw áp dụng cho cả các hợp đồng vận chuyển có đền bù và không có đền bù và chỉ áp dụng đối với vận chuyển hàng không quốc tế.

Trách nhiệm của người vận chuyển được quy định cụ thể trong điều 17, 18, 19 của Công ước, theo đó người vận chuyển phải chịu trách nhiệm đối với hành khách và người gửi hàng về những thiệt hại xảy ra trong quá trình vận chuyển bằng máy bay. Những thiệt hại này bao gồm:

- Tai nạn chết hay bị thương của hành khách (kể cả thể xác lẫn tinh thần).
- Mất mát, thiếu hụt, hư hỏng của hành lý ký gửi và hàng hoá.
- Thiệt hại xảy ra do vận chuyển chậm trễ hành khách, hành lý và hàng hoá.
- Thiệt hại về hành lý hay tài sản hành khách tự trông giữ.

Quá trình vận chuyển bằng máy bay đối với hành lý ký gửi và hàng hoá giai đoạn vận chuyển bao gồm toàn bộ thời gian mà hành lý và hàng hoá nằm trong sự bảo quản của người vận chuyển không kể nó ở tại sân bay, trên máy bay hay trong trường hợp máy bay hạ cánh ở ngoài sân bay hoặc ở bất kỳ nơi nào khác.

Công ước Warsaw quy định giới hạn trách nhiệm của người vận chuyển khi xảy ra thiệt hại như sau:

- Đối với thiệt hại của mỗi kilôgam hành lý ký gửi và hàng hoá tối đa là 250 France vàng/kg tương đương 20USD.
- Đối với hành khách tối đa 125.000 France vàng/kg tương đương 10.000USD.

Đồng France vàng kể trên là đồng France Pháp có giá trị bằng 65,5 miligam vàng 900/1000 và có thể quy đổi ra đồng tiền của bất kỳ quốc gia nào trong một khoản chẵn.

Công ước Warsaw cũng ngăn cản việc quy định nhằm giảm bớt trách nhiệm của người vận chuyển hay ấn định trách nhiệm giới hạn thấp hơn mức trách nhiệm của Công ước.

Đối với thiệt hại về hàng hoá và hành lý, khoản 2 điều 20 của Công ước quy định nếu khi giao hàng cho người vận chuyển, người gửi có kê khai giá trị và đã trả lệ phí thì người vận chuyển có trách nhiệm bồi thường không vượt quá giá trị đã kê khai trừ trường hợp người vận chuyển chứng minh được giá trị kê khai lớn hơn giá trị thực tế.

2. Nghị định thư Hague năm 1955

Công ước Warsaw đã đứng vững trong một thời gian dài, tuy nhiên nó cũng bộc lộ một số thiếu sót về kỹ thuật pháp lý cũng như có nhiều điểm không phù

hợp với sự phát triển của thế giới. Cộng đồng quốc tế đặc biệt là Mỹ đã đưa ra ý kiến đòi hỏi phải có sửa đổi và bổ sung Công ước. Kết quả là vào ngày 28/9/1955 Nghị định thư Hague đã được ký kết và hầu hết các nước gia nhập Công ước Warsaw đều tham gia vào Nghị định thư này.

Nội dung của Nghị định thư là thay đổi, bổ sung một số điều trong Công ước Warsaw (các điều khác của Công ước được giữ nguyên). Liên quan tới trách nhiệm của người vận chuyển khi xảy ra tổn thất về người, tài sản của hành khách và người gửi hàng, Nghị định thư có sửa đổi bổ sung chủ yếu sau:

- Theo Nghị định thư, mức giới hạn trách nhiệm của người vận chuyển được nâng lên 250.000 France vàng/1 người (tương đương 20.000USD) đối với tai nạn thương tật hoặc chết của hành khách. Vẫn giữ nguyên mức giới hạn trách nhiệm của người vận chuyển đối với hành lý ký gửi và hàng hoá như trong Công ước Warsaw. Toà án có thể không lấy tiền án phí hay những khoản phí tổn khác mà bên nguyên đơn phải bỏ nhưng toà án sẽ tính những chi phí này nếu số tiền tổn thất phải trả không vượt quá số tiền mà người vận chuyển đã đề nghị trả bằng văn bản trong vòng 6 tháng kể từ ngày xảy ra sự cố hoặc trước ngày kiện.

- Nghị định thư cho phép thoả thuận giảm bớt trách nhiệm hay ấn định giới hạn trách nhiệm của người vận chuyển thấp hơn giới hạn nêu trong Công ước nếu việc mất mát hay tổn thất về hàng hoá là kết quả từ thiếu hụt, đặc tính hay khuyết tật vốn có của hàng hoá.

- Giới hạn cho việc khiếu nại tổn thất cũng được sửa đổi từ 7 ngày thành 14 ngày đối với hàng hoá kể từ ngày nhận hàng, 3 ngày lên 7 ngày đối với hành lý. Trong trường hợp chậm trễ, giới hạn thời gian được kéo dài từ 14 ngày lên 21 ngày.

- Ngoài ra, Nghị định thư đã sửa đổi về quy định trách nhiệm bồi thường của người gửi hàng trong trường hợp gây tổn thất cho người vận chuyển hay người nào khác vì lý do kê khai không hợp lệ hoặc không chính xác, không đầy đủ về chi tiết liên quan tới hàng hoá. Bổ sung cách tính tổn thất đối với các vật khác.

3. Thoả ước Montreal năm 1996

Mỹ là quốc gia có tham gia ký kết Nghị định thư Hague nhưng họ đã không phê chuẩn Nghị định thư vì cho rằng mức giới hạn trách nhiệm đối với

người vận chuyển là quá thấp. Tháng 5 năm 1996, Mỹ đã gửi thông báo xin rút khỏi Công ước Warsaw với lý do mức giới hạn trách nhiệm đối với hãng hàng không theo Công ước Warsaw và Nghị định thư Hague là quá thấp, tuy nhiên sau đó họ đã xin rút lại thông báo này và cùng với các hãng hàng không có hoạt động tại Mỹ ký kết Thỏa ước Montreal 1996 với việc tăng mức giới hạn trách nhiệm của hãng hàng không đối với tai nạn chết hoặc thương tật lên 75.000USD/1 hành khách (bao gồm cả án phí và chi phí cho luật sư) hoặc 58.000USD/1 hành khách (không bao gồm án phí và chi phí cho luật sư). Mức giới hạn trách nhiệm đối với hành lý, hàng hoá và tư trang của hành khách vẫn không đổi. Hiệp định này chỉ áp dụng đối với các chuyến bay có điểm đi hoặc đến có điểm dừng tại Mỹ.

4. Nghị định thư Guatemala năm 1971

Thỏa ước Montreal 1996 đã gây ra các cuộc tranh cãi xung quanh việc nâng cao mức giới hạn trách nhiệm của người vận chuyển. Việc ấn định giới hạn trách nhiệm có hai khía cạnh, một mặt đảm bảo bù đắp thiệt hại xảy ra, mặt khác nó đảm bảo cho sự phát triển của ngành hàng không dân dụng. Tuy nhiên, giới hạn bồi thường quá cao sẽ cản trở sự phát triển của một số người vận chuyển. Chính vì vậy việc nâng cao giới hạn trách nhiệm là một trong những đối sách cạnh tranh trong phát triển vận tải hàng không. Vì những lý do này, hội nghị Guatemala được tổ chức với mục đích tăng mức trách nhiệm của người vận chuyển, đặc biệt với mức bồi thường theo yêu cầu của Mỹ. Ngày 28/9/1971, Nghị định thư Guatemala ra đời với nội dung nhằm sửa đổi bổ sung cho Công ước Warsaw và Nghị định thư Hague.

Nghị định thư đưa ra các thay đổi lớn về các mức giới hạn trách nhiệm của người vận chuyển đối với hành khách, hành lý và hàng hoá:

- Mức trách nhiệm tối đa của người vận chuyển tăng đến 1.500.000 France vàng/1 người (tương đương 120.000USD) đối với tai nạn chết hoặc thương tật của hành khách.

- 62.000 France (tương đương 5.000USD) đối với mỗi hành khách trong trường hợp vận chuyển chậm trễ.

- 15.000 France (tương đương 1.200USD) đối với trường hợp mất mát, thiếu hụt, hư hỏng hay chậm trễ hành lý (bao gồm cả hành lý ký gửi và xách tay).

- 250 France (tương đương 20USD) đối với mỗi kilôgam hàng hoá.

Nghị định thư đưa ra trường hợp miễn trách nhiệm cho người vận chuyển nếu hành khách chết hay bị thương do trạng thái sức khoẻ đơn thuần của hành khách. Người vận chuyển cũng có quyền viện dẫn lỗi của hành khách gây nên hoặc góp phần gây nên tai nạn chết hoặc bị thương của hành khách để miễn giảm trách nhiệm của mình.

Mục đích của Nghị định thư Guatemala 1971 tìm ra thế cân bằng giữa các mức trách nhiệm mà Mỹ tìm kiếm với những mức thấp hơn đang được dùng trên thế giới ở các nước tham gia ký kết Công ước Warsaw và Nghị định thư Hague. Các nước không phê chuẩn Công ước Warsaw và (hoặc) Nghị định thư Hague có thể phê chuẩn cả Công ước Warsaw và (hoặc) Nghị định thư Hague.

5. Các Nghị định thư Montreal 1975

Tháng 9 năm 1975, một hội nghị quốc tế về Luật Hàng không được tổ chức tại Montreal với mục đích là xem xét việc tính đổi đồng tiền France vàng sang đồng tiền SDR (Special Drawing Rights) của Quỹ tiền tệ quốc tế tiến tới sử dụng đồng tiền SDR trong việc định giới hạn trách nhiệm. Hội nghị đưa ra 4 Nghị định thư:

- Nghị định thư số 1 sửa đổi giới hạn trách nhiệm trong Công ước Warsaw.
- Nghị định thư số 2 sửa đổi mức giới hạn trách nhiệm trong Công ước Warsaw đã được sửa đổi trong Nghị định thư Hague.
- Nghị định thư số 3 sửa đổi mức giới hạn trách nhiệm trong Công ước Warsaw đã được sửa đổi trong Nghị định thư Hague và Nghị định thư Guatemala.
- Nghị định thư số 4 sửa đổi các quy định về hàng hoá trong Công ước Warsaw đã được sửa đổi bởi Nghị định thư Hague trên cơ sở áp đặt trách nhiệm nghiêm ngặt hơn đối với người vận chuyển nhưng họ được miễn trách nhiệm trong các tổn thất do hàng xấu, chất lượng kém; đóng gói hàng do một cá nhân khác mà không phải là người vận chuyển hay người đại diện của họ; chiến tranh hoặc các cuộc xung đột có vũ trang; hoạt động của cấp chính quyền có liên quan đến việc quá cảnh hàng hoá.

6. Công ước Montreal năm 1999

Sức ép về việc nâng cao mức giới hạn trách nhiệm của nhà vận chuyển không ngừng tăng. Tháng 5 năm 1999, Hội nghị quốc tế về Luật Hàng không

đối với vấn đề hiện đại hoá “hệ thống Warsaw” do Tổ chức hàng không dân dụng quốc tế tổ chức tại Montreal. Công ước mới về việc thống nhất các quy tắc đối với vận chuyển hàng không được chấp nhận và ký kết bởi đại diện của 52 quốc gia, đặc biệt bao gồm cả Mỹ.

IV. TRÁCH NHIỆM CỦA NGƯỜI CHUYÊN CHỞ ĐỐI VỚI HÀNG HOÁ THEO LUẬT HÀNG KHÔNG DÂN DỤNG VIỆT NAM

Luật Hàng không dân dụng Việt Nam quy định trách nhiệm đối với người chuyên chở bao gồm thời hạn trách nhiệm, cơ sở trách nhiệm và giới hạn trách nhiệm.

** Thời hạn trách nhiệm của người chuyên chở:*

Người chuyên chở chịu trách nhiệm đối với hàng hoá, hành lý trong quá trình vận chuyển bằng máy bay. Theo Điều 75 Luật Hàng không dân dụng Việt Nam quy định: *“Quá trình vận chuyển hàng hoá bằng máy bay được tính từ thời điểm người gửi hàng giao hàng hoá cho người vận chuyển tới thời điểm người vận chuyển trả hàng hoá cho người có quyền nhận”*.

Như vậy, theo Luật Hàng không dân dụng Việt Nam thì người chuyên chở phải chịu trách nhiệm đối với hàng hoá kể từ khi nhận hàng từ người gửi hàng cho tới khi người chuyên chở giao hàng cho người nhận. Trách nhiệm của người chuyên chở theo Luật Hàng không dân dụng Việt Nam về mặt thời gian và không gian lớn hơn nhiều so với các công ước quốc tế về vận tải hàng không do nơi nhận hàng và nơi giao hàng nếu không quy định rõ thì nó có thể ở cảng hàng không, cũng có thể là kho khác như kho đi hoặc kho đến. Theo Luật Hàng không dân dụng Việt Nam thì người chuyên chở hàng có thể không phải chịu trách nhiệm đối với hàng hoá từ kho đi đến kho đến, còn trong các công ước quốc tế về hàng không chỉ quy định trách nhiệm của người chuyên chở hàng không đối với hàng hoá ở trong máy bay, ở trong sân bay trong trường hợp máy bay buộc phải hạ cánh ngoài cảng hàng không.

** Cơ sở trách nhiệm của người chuyên chở:*

Luật Hàng không dân dụng Việt Nam Điều 74 và Điều 77 quy định cơ sở trách nhiệm của người chuyên chở như sau: *“Người chuyên chở chịu trách nhiệm bồi thường thiệt hại do mất mát, thiếu hụt hoặc hư hỏng hàng hoá trong quá trình vận chuyển bằng máy bay”*.

Người vận chuyển có trách nhiệm bồi thường thiệt hại xảy ra trong trường hợp chậm trễ, nếu chứng minh được rằng nhân viên hoặc đại lý của mình đã áp dụng mọi biện pháp để tránh thiệt hại hoặc không thể áp dụng các biện pháp tránh thiệt hại như vậy.

Người chuyên chở được miễn trách nhiệm trong những trường hợp sau (*Điều 74 Luật Hàng không dân dụng Việt Nam*):

- Đặc tính tự nhiên, khuyết tật của hàng hoá.
- Do hành động bất giữ hoặc hành động cưỡng chế khác của nhà chức trách hoặc toà án đối với hàng hoá.
- Do xung đột vũ trang.
- Do lỗi của người gửi hàng, của người nhận hàng hoặc do lỗi của người áp tải hàng được người gửi hoặc người nhận gửi đi kèm theo hàng hoá.

** Giới hạn trách nhiệm của người chuyên chở:*

Mức bồi thường thiệt hại của người chuyên chở trong các trường hợp không vượt quá giới hạn dân sự của người chuyên chở.

Nếu không xác định được trị giá thiệt hại thực tế thì mức bồi thường được tính giới hạn trách nhiệm dân sự của người chuyên chở.

Giới hạn trách nhiệm của người chuyên chở được quy định như sau:

- Đối với hành lý và hàng hoá ký gửi: giới hạn trách nhiệm của người chuyên chở là 20USD/kg hay 9,07USD/poud.
- Ngoài mức bồi thường nói trên tại điều này người vận chuyển phải hoàn lại cho người gửi hàng cước phí, phụ phí vận chuyển số hàng hoá hành lý bị thiệt hại.

Thực chất, những quy định về giới hạn trách nhiệm của người chuyên chở theo Luật Hàng không dân dụng Việt Nam đối với hàng hoá là những quy định của Nghị định thư Hague 1955 và Hiệp định Montreal 1966.

Câu hỏi ôn tập và thảo luận

1. Trình bày khái niệm, đối tượng bảo hiểm hàng hoá xuất nhập khẩu chuyên chở bằng đường bộ.
2. Trình bày phạm vi bảo hiểm hàng hoá xuất nhập khẩu chuyên chở bằng đường hàng không.

3. Trong trường hợp hàng hoá xuất nhập khẩu chuyên chở bằng đường bộ gặp phải rủi ro gây ra tổn thất thì người được bảo hiểm phải thực hiện các nghĩa vụ nào?
4. Hồ sơ khiếu nại trong trường hợp khiếu nại đối với hàng hoá chuyên chở bằng đường bộ bao gồm các giấy tờ gì?
5. Số tiền bồi thường bảo hiểm đối với hàng hoá chuyên chở bằng đường bộ được xác định như thế nào?
6. Việc bồi thường tổn thất đối với hàng hoá chuyên chở bằng đường bộ được tiến hành như thế nào?
7. Trình bày khái niệm, đối tượng bảo hiểm hàng hoá xuất nhập khẩu chuyên chở bằng đường hàng không.
8. Việc bồi thường tổn thất đối với hàng hoá chuyên chở bằng đường hàng không được tiến hành như thế nào?
9. Thời hạn bảo hiểm đối với hàng hoá chuyên chở bằng đường bộ được xác định như thế nào?
10. Người bảo hiểm hàng hoá vận chuyển bằng đường hàng không chịu trách nhiệm bảo hiểm các rủi ro tổn thất nào?

Bài tập thực hành

1. *Bài 1:* Doanh nghiệp thương mại Hoàng Quân nhập khẩu 120 kiện hàng với số tiền bảo hiểm là 240.000USD. Khi nhận hàng ở nơi nhận cuối cùng, hàng trong tình trạng bị tổn thất như sau:

- 12 kiện hàng bị tổn thất với tỷ lệ 20%.
- 5 kiện hàng bị tổn thất toàn bộ.

Yêu cầu: Xác định tổng giá trị tổn thất của số hàng trên.

Doanh nghiệp thương mại Hoàng Quân sẽ được công ty bảo hiểm bồi thường bao nhiêu tiền?

2. *Bài 2:* Công ty thương mại Trang Minh nhập khẩu 5.000 tấn bột (100.000 bao) trị giá 1.000.000USD vận chuyển từ Trung Quốc về bằng tàu hoả, mua bảo hiểm của công ty bảo hiểm AIA với số tiền bảo hiểm 1.000.000USD. Trong quá trình vận chuyển gặp bão lớn phải ghé vào ga gần nhất, sau 5 ngày tàu tiếp tục hành trình và về đến ga Sài Gòn. Khi dỡ hàng giám định viên thấy hư hỏng mất mát như sau:

- 8.000 bao bị ướt, trong đó 7.200 bao bị mốc đen và 1.300 bao giảm giá trị 60%.
- Bao bì bị rách vỡ 80 bao, quét hót còn được 5 tấn có lẫn tạp chất giảm giá trị 50%.
- Công quét hót 400USD, phí giám định hàng bị ướt 1.500USD.

Yêu cầu: Xác định tổn thất và trách nhiệm của bảo hiểm hàng hoá.

3. *Bài 3:* Một doanh nghiệp thương mại Việt Nam mua 200 tấn hạt nhựa PE trị giá 200.000USD, hợp đồng chuyên chở từ Lào về Sài Gòn bằng 20 ô tô, chủ hàng tham gia bảo hiểm theo điều kiện B với số tiền bảo hiểm 200.000USD. Trong quá trình chuyên chở do thời tiết xấu, 2 ô tô bị va vào nhau, một ô tô bị rơi xuống vực sâu, chiếc còn lại bị hỏng toàn bộ không thể tiếp tục hành trình, do đó phải dỡ hàng để chuyển tải quá trình bốc dỡ hàng thấy có hư hỏng 50 bao (mỗi bao 25kg), 45 bao bị rách vỡ, trọng lượng quét hót được 30kg lẫn tạp chất giảm giá 30%. Những chiếc ô tô còn lại về đến Sài Gòn an toàn.

Yêu cầu: Xác định số tiền bồi thường của Bảo Việt biết 3.000.000 đồng là chi phí giám định.

4. *Bài 4:* Một tàu trị giá 1.000.000USD chở hàng hoá bao gồm:

- Gạo: 1.000 bao, trị giá 250.000USD, tham gia bảo hiểm với số tiền bảo hiểm 230.000USD.

- Bột mì: Trị giá 150.000USD, tham gia với số tiền bảo hiểm là 120.000USD.

- Đường: Trị giá 250.000USD, tham gia bảo hiểm đúng giá trị.

Cả 3 lô hàng trên đều tham gia bảo hiểm theo điều kiện bảo hiểm B (ICC 1982) tại Bảo Việt Hà Nội.

Trên hành trình do sơ suất của nhân viên trên tàu làm cháy một số thiết bị và hàng hoá trên tàu. Để cứu tàu, trưởng tàu ra lệnh bơm nước vào chữa cháy làm một số hàng hoá bị hỏng do ngấm nước.

Tình hình tàu và hàng ở ga dỡ hàng được xác định như sau:

- Gạo: Cháy đen 100 bao, 100 bao ngấm nước giảm giá trị 60%.

- Bột mì: Phần bị cháy thiệt hại có giá trị 30.000USD, phần bị hỏng do ngấm nước có giá trị 30.000USD.

- Đường: Phần bị cháy thiệt hại 50.000USD

- Chi phí giám định hàng bị thiệt hại do cháy 5.460USD.

- Chi phí phân loại hàng đường bị tổn thất do cháy khi về ga cuối 2.000USD.

- Thiệt bị tàu bị cháy 5.000USD.

Yêu cầu:

- Xác định và phân bổ tổn thất chung trong trường hợp trên. Biết rằng chi phí giám định hàng hoá bị tổn thất do cháy được phân bổ cho các chủ hàng theo giá trị thiệt hại.

- Xác định số tiền bồi thường của Bảo Việt.

5. *Bài 5:* Doanh nghiệp thương mại Hà Trang nhập khẩu 450kg hàng A của Công ty Galiburo của Pháp trị giá 650.000USD tham gia bảo hiểm với số tiền bảo hiểm 600.000 USD, số hàng này được chuyên chở về Việt Nam bằng máy bay của hãng hàng không M. Quá trình hạ cánh ở sân bay quốc tế Nội Bài do trục trặc về động cơ máy bay không hạ cánh được, bị bốc cháy, toàn bộ số hành khách trên máy bay được kịp thời thoát nạn nhưng toàn bộ hành lý và hàng hoá trên máy bay bị tổn thất.

Yêu cầu: Xác định số tiền bồi thường của công ty bảo hiểm.

6. *Bài 6:* Doanh nghiệp thương mại X xuất khẩu một số lô hàng như sau:

- Lô hàng A trị giá 50.000USD tham gia bảo hiểm với số tiền bảo hiểm 45.000USD.
- Lô hàng B trị giá 140.000USD tham gia bảo hiểm với số tiền bảo hiểm 140.000USD.
- Lô hàng C trị giá 110.000USD tham gia bảo hiểm với số tiền bảo hiểm 100.000USD.
- Lô hàng D trị giá 20.000USD tham gia bảo hiểm với số tiền bảo hiểm 15.000USD.

Trên hành trình chuyên chở bằng đường hàng không do gặp bão nên cơ trưởng và phi công quyết định cho máy bay hạ cánh khẩn cấp tại sân bay gần nhất nhưng do bão quá lớn và gió mạnh làm hỏng cánh quạt của máy bay làm cho máy bay không thể hạ cánh được, bị bốc cháy và rơi xuống.

Yêu cầu: Xác định số tiền bồi thường của công ty bảo hiểm.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

1. *Giáo trình Bảo hiểm* - TS. Nguyễn Văn Định (chủ biên), Trường Đại học Kinh tế quốc dân, Nhà xuất bản Thống kê, 2004.
2. *Nghiệp vụ giao nhận vận tải và bảo hiểm trong ngoại thương* - Phạm Mạnh Hiền, Nhà xuất bản Thống kê, 2005.
3. *Giáo trình Bảo hiểm trong kinh doanh* - PGS.TS. Hoàng Văn Châu (chủ biên) - TS. Vũ Sỹ Tuấn - TS. Nguyễn Như Tiến, Trường Đại học Ngoại thương, Nhà xuất bản Khoa học và Kỹ thuật, 2002.
4. *Giáo trình Lý thuyết tài chính* - TS. Dương Đăng Chinh, Học viện Tài chính, Nhà xuất bản Tài chính, 2003.
5. *Hướng dẫn thực hành nghiệp vụ ngoại thương hiện đại* - Yamaguchi, Nhà xuất bản Thông tin, 1992.
6. *Incoterms 1990, Incoterms 2000, ICC* - Chamber of Commerce and Industry of Vietnam, 2000.
7. *Giáo trình Lý thuyết tài chính - tiền tệ* - TS. Nguyễn Hữu Tài, Trường Đại học Kinh tế quốc dân, Nhà xuất bản Thống kê, 2002.
8. *Giáo trình nghiệp vụ kinh doanh xuất nhập khẩu* - TS. Võ Thanh Thu, Nhà xuất bản Thống kê, 2005.
9. *Một số văn bản liên quan đến bảo hiểm hàng hải* - Tài liệu của Tổng công ty Bảo hiểm Việt Nam, 1998.
10. *Giáo trình Bảo hiểm hàng hải* - Trường Đại học Kinh tế Thành phố Hồ Chí Minh, 2004.
11. *Luật Kinh doanh bảo hiểm* - Nhà xuất bản Chính trị quốc gia, 2003.

MỤC LỤC

<i>Lời giới thiệu</i>	3
<i>Lời nói đầu</i>	5
<i>Bài mở đầu</i>	7
Chương 1: NHỮNG VẤN ĐỀ CHUNG VỀ BẢO HIỂM.	10
I. Rủi ro và các biện pháp đối phó với rủi ro.....	11
II. Khái niệm, bản chất, vai trò của bảo hiểm.	12
III. Đặc điểm và nguyên tắc cơ bản của bảo hiểm.	16
IV. Phân loại bảo hiểm	20
Chương 2: BẢO HIỂM HÀNG HOÁ XUẤT NHẬP KHẨU CHUYÊN CHỞ BẰNG ĐƯỜNG BIỂN.	29
I. Đặc điểm xuất nhập khẩu hàng hoá và trách nhiệm của các bên liên quan.	30
II. Sự cần thiết phải bảo hiểm hàng hoá xuất nhập khẩu chuyên chở bằng đường biển.	33
III. Rủi ro và tổn thất trong bảo hiểm hàng hoá chuyên chở bằng đường biển.....	35
IV. Trách nhiệm của người bảo hiểm đối với hàng hoá chuyên chở bằng đường biển.	54
V. Hợp đồng bảo hiểm hàng hoá chuyên chở bằng đường biển.	71
Chương 3: BẢO HIỂM HÀNG HOÁ XUẤT NHẬP KHẨU CHUYÊN CHỞ BẰNG ĐƯỜNG BỘ VÀ ĐƯỜNG HÀNG KHÔNG.	94
I. Bảo hiểm hàng hoá xuất nhập khẩu chuyên chở bằng đường bộ.	95
II. Bảo hiểm hàng hoá xuất nhập khẩu chuyên chở bằng đường hàng không.	103
III. Tóm tắt luật hàng không quốc tế về trách nhiệm pháp lý của người chuyên chở trong ngành hàng không dân dụng	107
IV. Trách nhiệm của người chuyên chở đối với hàng hóa theo Luật Hàng không dân dụng Việt Nam.....	112
<i>Tài liệu tham khảo</i>	117

NHÀ XUẤT BẢN HÀ NỘI
4 - TỐNG DUY TÂN, QUẬN HOÀN KIẾM, HÀ NỘI
ĐT: (04) 8252916 - FAX: (04) 9289143

GIÁO TRÌNH
BẢO HIỂM TRONG NGOẠI THƯƠNG
NHÀ XUẤT BẢN HÀ NỘI - 2007

Chịu trách nhiệm xuất bản:

NGUYỄN KHẮC OÁNH

Biên tập:

HOÀNG CHÂU MINH

Bìa:

ĐẶNG VINH QUANG

Kỹ thuật vi tính:

NGUYỄN HẰNG

Sửa bản in:

CHÂU MINH - NGUYỄN LAN

In 500 cuốn, khổ 17x24cm, tại Nhà in Hà Nội - Công ty Sách Hà Nội. 67 Phố Đức Chính - Ba Đình - Hà Nội. Quyết định xuất bản số: 160-2007/CXB/481GT-27/HN. Số: 313/CXB ngày 02/3/2007. Số in: 378/2. In xong và nộp lưu chiểu quý III năm 2007.

BỘ GIÁO TRÌNH XUẤT BẢN NĂM 2007 KHỐI TRƯỜNG TRUNG HỌC THƯƠNG MẠI - DU LỊCH

- | | |
|--|--|
| 1. LUẬT THƯƠNG MẠI QUỐC TẾ | 32. THỰC HÀNH TIẾNG ANH CHUYÊN NGÀNH |
| 2. LUẬT THƯƠNG MẠI | ANH VĂN THƯƠNG MẠI (PRE-INTERMEDIATE) |
| 3. QUỐC TẾ VỮ | 33. THỰC HÀNH TIẾNG ANH CHUYÊN NGÀNH |
| 4. LỊCH SỬ VĂN HÓA VIỆT NAM | ANH VĂN THƯƠNG MẠI (INTERMEDIATE) |
| 5. TIẾNG VIỆT THỰC HÀNH | 34. TIẾNG ANH CHUYÊN NGÀNH XNK |
| 6. NGHIỆP VỤ VĂN THƯ CƠ BẢN | 35. DINH DƯỠNG VÀ VỆ SINH AN TOÀN THỰC PHẨM |
| 7. NGHIỆP VỤ LƯU TRỮ CƠ BẢN | 36. TỔ CHỨC LAO ĐỘNG VÀ CƠ SỞ VẬT CHẤT |
| 8. THÔNG TIN THƯ VIỆN | KỸ THUẬT CỦA BỘ PHẬN BẾP |
| 9. NGHIỆP VỤ THANH TOÁN (CHUYÊN NGÀNH LỄ TÂN) | 37. THỰC HÀNH CHẾ BIẾN MÓN ĂN |
| 10. QUAN HỆ KINH TẾ QUỐC TẾ | 38. BẢO VỆ MÔI TRƯỜNG VÀ SINH AN TOÀN |
| 11. KINH TẾ NGOẠI THƯƠNG | 39. VĂN HÓA ẨM THỰC |
| 12. THANH TOÁN QUỐC TẾ | 40. PHƯƠNG PHÁP XÂY DỰNG THỰC ĐƠN |
| 13. VẬN TẢI VÀ GIAO NHẬN HÀNG HÓA XUẤT NHẬP KHẨU | 41. VĂN HÓA DU LỊCH |
| 14. KẾ TOÁN KINH DOANH DU LỊCH - KHÁCH SẠN | 42. HƯỚNG DẪN DU LỊCH |
| 15. NGHIỆP VỤ THƯ KÝ VĂN PHÒNG THƯƠNG MẠI | 43. NGHIỆP VỤ KINH DOANH LỮ HÀNH |
| 16. MARKETING THƯƠNG MẠI | 44. LỄ TÂN NGOẠI GIAO |
| 17. BẢO HIỂM TRONG NGOẠI THƯƠNG | 45. TỔ CHỨC KINH DOANH NHÀ HÀNG |
| 18. TIẾP THỊ KINH DOANH | 46. ĐỊA LÝ DU LỊCH |
| 19. LÝ THUYẾT KỸ THUẬT PHỤC VỤ BAR | 47. THỰC HÀNH NGHIỆP VỤ LỄ TÂN |
| 20. HẠCH TOÁN ĐỊNH MỨC | 48. THỰC HÀNH NGHIỆP VỤ BAR |
| 21. MARKETING QUỐC TẾ | 49. TIẾNG ANH DU LỊCH |
| 22. MARKETING DU LỊCH | 50. TIẾNG ANH NGHIỆP VỤ KINH DOANH THƯƠNG MẠI. |
| 23. GIAO TIẾP TRONG KINH DOANH DU LỊCH | 51. TIẾNG ANH NGHIỆP VỤ KINH DOANH KHÁCH SẠN |
| 24. KẾ TOÁN XUẤT NHẬP KHẨU | 52. KẾ TOÁN THƯƠNG MẠI - DỊCH VỤ |
| 25. XÁC SUẤT THỐNG KÊ | 53. THUẾ VÀ HỆ THỐNG THUẾ VIỆT NAM |
| 26. INTERNET - WEB TRONG DOANH NGHIỆP THƯƠNG MẠI | 54. LÝ THUYẾT KỸ THUẬT CHẾ BIẾN SẢN PHẨM ĂN UỐNG |
| 27. THƯƠNG MẠI ĐIỆN TỬ | 55. TIẾNG ANH CHUYÊN NGÀNH THƯ KÝ VĂN PHÒNG |
| 28. TIẾNG ANH CHUYÊN NGÀNH THƯƠNG MẠI | 56. TIẾNG ANH CHUYÊN |
| 29. TIẾNG ANH THƯ TÍN THƯƠNG MẠI | 57. LÝ THUYẾT KỸ THUẬT |
| 30. TIẾNG ANH CHĂM SÓC KHÁCH HÀNG | 58. NGỮ ÂM TIẾNG ANH C |
| 31. THỰC HÀNH TIẾNG ANH CHUYÊN NGÀNH ANH VĂN THƯƠNG MẠI (ELEMENTARY) | 59. TỪ VỰNG TIẾNG ANH |

GT Bảo hiểm thương mại ngoại



16,500



Giá: 16.500đ