

Chương I. Khái quát chung về bảo hiểm

1. Nêu khái niệm và đặc điểm của bảo hiểm.

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

Đặc điểm (bản chất) của bảo hiểm: thực chất của bảo hiểm là việc phân chia tổn thất của một hoặc một số người ra cho tất cả những người tham gia bảo hiểm cùng chịu. Nói cách khác, bảo hiểm hoạt động dựa trên cơ sở luật số đông (the law of large numbers)-càng nhiều người tham gia thì xác suất xảy ra rủi ro đối với từng người càng nhỏ và bảo hiểm càng có lãi.

2. Trình bày các cách phân loại bảo hiểm.

a. Căn cứ vào cơ chế hoạt động

- Bảo hiểm xã hội: là chế độ BẢO HIỂM của nhà nước, của đoàn thể XH hoặc của actyn nhằm trợ cấp công nhân viên trong trường hợp về hưu, đau ốm.... Gồm: chế độ BẢO HIỂM xã hội của công nhân viên; BẢO HIỂM thất nghiệp; BẢO HIỂM y tế...

Bảo hiểm xã hội thường có tính chất bắt buộc, theo những quy định chung và không nhằm mục đích kinh doanh.

Ví dụ: bảo hiểm y tế, bảo hiểm thất nghiệp, chế độ bảo hiểm xã hội đối với cán bộ, viên chức nhà nước,...

- Bảo hiểm thương mại: là loại BẢO HIỂM mang tính chất KD, kiếm lời. Loại bảo hiểm này thương có đặc điểm: không bắt buộc, có tính đến từng đối tượng, từng rủi ro cụ thể, nhằm mục đích kinh doanh,...

b. Căn cứ vào tính chất của bảo hiểm

- Bảo hiểm nhân thọ: đối tượng bảo hiểm là con người (tính mạng và tuổi thọ của con người).

Có tính chất gần giống như ngân hàng (nếu rủi ro không xảy ra, người được bảo hiểm vẫn nhận được tiền bảo hiểm)

Gồm:

- + Bảo hiểm sinh kỳ là nghiệp vụ bảo hiểm cho trường hợp người được bảo hiểm sống đến một thời hạn nhất định, theo đó do doanh nghiệp bảo hiểm phải trả tiền bảo hiểm cho người thụ hưởng, nếu người được bảo hiểm vẫn sống đến thời hạn được thỏa thuận trong hợp đồng bảo hiểm.
 - + Bảo hiểm tử kỳ là nghiệp vụ bảo hiểm cho trường hợp người được bảo hiểm chết trong một thời hạn nhất định, theo đó do doanh nghiệp bảo hiểm phải trả tiền bảo hiểm cho người thụ hưởng, nếu người được bảo hiểm chết trong thời hạn được thỏa thuận trong hợp đồng bảo hiểm.
 - + Bảo hiểm hỗn hợp là nghiệp vụ bảo hiểm kết hợp bảo hiểm sinh kỳ và bảo hiểm tử kỳ.
 - + Bảo hiểm trọn đời là nghiệp vụ bảo hiểm cho trường hợp người được bảo hiểm chết và ở bất kỳ thời điểm nào trong suốt cuộc đời của người đó.
 - + Bảo hiểm trả tiền định kỳ là nghiệp vụ bảo hiểm cho trường hợp người được bảo hiểm sống đến một thời hạn nhất định; sau thời hạn đó do doanh nghiệp bảo hiểm phải trả tiền bảo hiểm định kỳ cho người thụ hưởng theo thỏa thuận trong hợp đồng bảo hiểm.
- Bảo hiểm phi nhân thọ: là những loại bảo hiểm khác
- + Bảo hiểm sức khỏe và bảo hiểm tai nạn con người
 - + Bảo hiểm hàng hải
 - + Bảo hiểm tài sản và bảo hiểm thiệt hại
 - + Bảo hiểm hàng hóa vận chuyển bằng đường bộ, đường sắt, hàng không...
 - + Bảo hiểm cháy và các rủi ro đặc biệt
 - + Bảo hiểm hàng không
 - + Bảo hiểm xây dựng và lắp đặt
 - + Bảo hiểm xe cơ giới
 - + Bảo hiểm trách nhiệm người giao nhận
 - + Bảo hiểm trách nhiệm nghề nghiệp
- ⇒ So sánh bảo hiểm nhân thọ và phi nhân thọ (thời gian, bản chất,...)
- c. Căn cứ vào đối tượng bảo hiểm

- Bảo hiểm tài sản : đối tượng bảo hiểm là tài sản: tiền, giấy tờ có giá...
- Bảo hiểm con người: bảo hiểm con người nhân thọ và bảo hiểm con người phi nhân thọ.

Đối tượng bảo hiểm là con người và bộ phận cơ thể người

Ví dụ cho bảo hiểm con người phi nhân thọ: Beckham mua bảo hiểm cho các bộ phận trên cơ thể,...

- Bảo hiểm trách nhiệm: đối tượng bảo hiểm là trách nhiệm dân sự của người được bảo hiểm đối với người thứ 3 hay đối với sản phẩm.

Trách nhiệm ở đây là trách nhiệm DÂN SỰ, NGHỀ NGHIỆP, không phải trách nhiệm HÌNH SỰ

d. Căn cứ theo quy định của pháp luật (luật kinh doanh bảo hiểm sử dụng 2010)

- Bảo hiểm bắt buộc: là loại bảo hiểm do pháp luật quy định về điều kiện bảo hiểm, mức phí bảo hiểm, số tiền bảo hiểm tối thiểu mà tổ chức, cá nhân tham gia bảo hiểm và doanh nghiệp bảo hiểm có nghĩa vụ thực hiện.

Bao gồm:

- + Bảo hiểm trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới, bảo hiểm trách nhiệm dân sự của người vận chuyển hàng không đối với hành khách
- + Bảo hiểm trách nhiệm nghề nghiệp đối với hoạt động tư vấn pháp luật
- + Bảo hiểm trách nhiệm nghề nghiệp của doanh nghiệp môi giới bảo hiểm
- + Bảo hiểm cháy, nổ

- Bảo hiểm tự nguyện: còn lại

3. Trình bày giá trị bảo hiểm và số tiền bảo hiểm? Trị giá bảo hiểm và số tiền bảo hiểm có quan hệ với nhau như thế nào?

Giá trị bảo hiểm (V): là giá trị của đối tượng bảo hiểm lúc bắt đầu bảo hiểm cộng với phí bảo hiểm và các chi phí khác có liên quan.

Đối với tàu: $V = \text{giá trị con tàu} + \text{phí bảo hiểm}$

Đối với hàng hóa: $V = C + I + F$ tức V bằng giá CIF hoặc CIP. Ngoài ra để đảm bảo quyền lợi

cho mình thì người được bảo hiểm có thể bảo hiểm thêm cho các khoản lãi dự tính (tối đa 10%) do việc XNK mang lại.

⇒ Công thức tính V:

$$V = \frac{C+F}{1-R} \text{ hoặc } V = \frac{C+F}{1-R} \cdot (1+a)$$

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. Về mặt nguyên tắc, A luôn nhỏ hơn hoặc bằng V.

Nếu $A > V$, phần lớn hơn đó sẽ không được tính. Ngược lại, nếu số $A < V$ thì người được bảo hiểm chỉ được bồi thường trong phạm vi A (*số tiền bị thiệt = $\frac{A}{V} \cdot \text{tổng thiệt}$*)

Trong trường hợp bảo hiểm trùng (mua bảo hiểm tại nhiều công ty khác nhau cho cùng một rủi ro, một giá trị bảo hiểm), nếu có sự kiện bảo hiểm xảy ra, thì:

- + Nếu các công ty bảo hiểm phát hiện: công ty bảo hiểm chỉ chịu trách nhiệm theo tỷ lệ giữa số tiền bảo hiểm đã trả và tổng số tiền bảo hiểm của tất cả các hợp đồng mà bên mua bảo hiểm đã gia kết
- + Nếu các công ty bảo hiểm không phát hiện được: trục lợi bảo hiểm

4. Thế quyền trong bảo hiểm là gì? Tác dụng và điều kiện để thực hiện thế quyền.

Cho ví dụ.

Theo nguyên tắc thế quyền, người bảo hiểm, sau khi bồi thường cho người được bảo hiểm, có quyền thay mặt người được bảo hiểm để đòi người thứ 3 có trách nhiệm, bồi thường cho mình.

Tác dụng thế quyền: đảm bảo người được bảo hiểm không được bồi thường 2 lần từ 2 phía (người bảo hiểm và bên thứ 3) với số tiền bồi thường vượt quá tổn thất thực tế (ngăn ngừa trục lợi bảo hiểm). Ngoài ra, thế quyền giúp cho công ty bảo hiểm có thể bù đắp một phần tài chính mà công ty đã bồi thường cho người được bảo hiểm.

Điều kiện để thực hiện thế quyền: người được bảo hiểm phải cung cấp các biên bản giấy tờ chứng từ thư từ ... cần thiết cho người bảo hiểm, đảm bảo người bảo hiểm có thể đòi bồi thường từ người thứ 3.

Ví dụ thực tế: nhà ông A có giá trị 100 000 USD, được mua bảo hiểm với số tiền bảo hiểm là 160 000 USD. Thợ điện đến sửa không may làm cháy nhà ông A toàn bộ. Khi đó,

công ty bảo hiểm sẽ bồi thường cho ông A 160 000 USD, với điều kiện là ông A phải cung cấp đầy đủ chứng từ, bằng chứng giúp công ty bảo hiểm có thể đòi bồi thường 160 000 USD từ thợ điện.

5. Đối tượng bảo hiểm là gì? Phân tích các loại đối tượng bảo hiểm.

Đối tượng bảo hiểm 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 3.

Phân tích các loại đối tượng bảo hiểm

- Tài sản: bao gồm vật có thực, tiền, giấy tờ có giá trị giá được bằng tiền và các quyền tài sản. Các tổn thất của tài sản do hao mòn tự nhiên hoặc do nội tì của tài sản thường sẽ không được công ty bảo hiểm bồi thường, trừ trường hợp các bên có thỏa thuận khác.
- Con người: đối tượng của hợp đồng bảo hiểm trong trường hợp này là tuổi thọ, tính mạng, sức khỏe và tai nạn con người. Theo quy định của pháp luật VN, bên mua bảo hiểm chỉ được mua cho những người sau đây:
 - + Bản thân bên mua bảo hiểm
 - + Vợ, chồng, con, cha, mẹ của bên mua bảo hiểm
 - + Anh, chị, em, ruột; người có quan hệ nuôi dưỡng, cấp dưỡng
 - + Người khác, nếu bên mua bảo hiểm có quyền lợi có thể được bảo hiểm
- Trách nhiệm: là trách nhiệm dân sự, trách nhiệm nghề nghiệp, không phải trách nhiệm hình sự. Trong trường hợp này, công ty bảo hiểm chỉ phát sinh trách nhiệm nếu người thứ 3 yêu cầu người được bảo hiểm bồi thường thiệt hại do lỗi của người đó gây ra cho người thứ 3 trong thời hạn bảo hiểm. Người thứ 3 không có quyền trực tiếp yêu cầu công ty bảo hiểm trả tiền bồi thương.

6. Trình bày 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.

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

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. 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.

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. 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 tổn thất xảy ra.

7. Trình bày các biện pháp đối phó với rủi ro mà con người đã và đang áp dụng.

Để đối phó với các rủi ro, con người thường áp dụng các biện pháp sau đây:

a. Tránh rủi ro (risk avoidance)

Tránh rủi ro là không làm một việc gì đó quá mạo hiểm, không chắc chắn.

Nhược điểm: làm cho con người ta lúc nào cũng sợ sệt, không dám làm gì => không thu được kết quả gì. Đồng thời, biện pháp này không làm rủi ro biến mất (có thể tránh được rủi ro ở lĩnh vực này nhưng có thể gặp rủi ro ở lĩnh vực khác)

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

Ngăn ngừa, hạn chế rủi ro nghĩa là các công ty, cá nhân, tổ chức dùng những biện pháp để phòng, ngăn ngừa, hạn chế rủi ro và hậu quả của nó. Ví dụ như sử dụng hệ thống phòng cháy chữa cháy, hệ thống bảo vệ chống trộm cắp, các biện pháp bảo hộ lao động,...

Nhược điểm: các biện pháp ngăn ngừa không phải lúc nào cũng hiệu quả, và cũng không làm rủi ro biến mất.

c. Tự khác phục rủi ro (risk assumption)

Tự khác phục rủi ro nghĩa là các công ty, cá nhân dự trữ một khoản tiền nhất định để khi có rủi ro xảy ra thì dùng khoản tiền đó bù đắp khắc phục hậu quả.

Nhược điểm: không phải ai cũng có sẵn tiền để dự trữ; tiền dự trữ không thể bù đắp được những rủi ro, tổn thất mang tính thảm họa; dự trữ có thể gây đọng vốn lớn trong xã hội nếu ai cũng dự trữ như vậy.

d. Chuyển nhượng rủi ro (risk transfer)

Chuyển nhượng rủi ro nghĩa là một cá nhân, công ty sẽ tìm cách chuyển nhượng rủi ro cho các công ty khác. Khi gặp rủi ro, các công ty khác đó phải bồi thường những thiệt hại do rủi ro đã thỏa thuận gây ra, còn người chuyển nhượng rủi ro phải trả một khoản tiền.

Ưu điểm: không gây động 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.

8. Phân tích các nguyên tắc của bảo hiểm.

Hoạt động bảo hiểm được tiến hành trên cơ sở những nguyên tắc cơ bản sau đây:

a. Bảo hiểm một rủi ro chứ không bảo hiểm một sự chắc chắn

Người bảo hiểm chỉ nhận bảo hiểm một rủi ro tức là bảo hiểm một sự cố, 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.

b. Nguyên tắc trung thực tuyệt đối

Nguyên tắc này có nghĩa là : 2 bên phải tuyệt đối trung thực với nhau, không lừa dối nhau. Nếu một bên vi phạm thì hợp đồng bảo hiểm trở nên không có hiệu lực.

Theo đó:

- Người bảo hiểm phải công khai tuyên bố những điều kiện, thể lệ, giá cả cho người được bảo hiểm biết. Không được nhận bảo hiểm khi đã 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. Người được bảo hiểm cũng không được mua bảo hiểm khi biết đối tượng bảo hiểm đã bị tổn thất.

c. 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.

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 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 phung phí nếu đối tượng bảo hiểm đó gặp rủi ro. 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.

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. 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 tổn thất xảy ra.

⇒ Lợi ích cho người bảo hiểm: trên cơ sở thông tin mà người được bảo hiểm cung cấp, công ty bảo hiểm sẽ đánh giá mức độ rủi ro để quyết định có bảo hiểm hay không hoặc nếu có bảo hiểm thì bảo hiểm với mức phí bảo hiểm bao nhiêu.

Lợi ích cho người được bảo hiểm: nếu như người được bảo hiểm trung thực tuyệt đối thì sẽ nhận được sự tư vấn của công ty bảo hiểm để giảm thiểu tối đa rủi ro xảy ra đối với tài sản. Ví dụ: công ty bảo hiểm sẽ tư vấn có nên thuê container ABC nào đó để chở hàng hay không, cách đóng gói với loại hàng hóa X nào đó thì nên như thế nào là phù hợp... Nếu người được bảo hiểm không trung thực tuyệt đối thì sẽ không được bồi thường.

d. Nguyên tắc bồi thường

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

Số tiền bồi thường dựa vào số tiền bảo hiểm (A) và giá trị bảo hiểm (V).

Thời gian bảo hiểm phụ thuộc vào loại hình bảo hiểm và được quy định trong hợp đồng bảo hiểm.

e. Nguyên tắc thế quyền

Theo nguyên tắc thế quyền, người bảo hiểm, sau khi bồi thường cho người được bảo hiểm, có quyền thay mặt người được bảo hiểm để đòi người thứ 3 có trách nhiệm, bồi thường cho mình.

Tác dụng thế quyền: đảm bảo người được bảo hiểm không được bồi thường 2 lần từ 2 phía (người bảo hiểm và bên thứ 3) với số tiền bồi thường vượt quá tổn thất thực tế (ngăn ngừa

trục lới bảo hiểm). Ngoài ra, thế quyền giúp cho công ty bảo hiểm có thể bù đắp một phần tài chính mà công ty đã bồi thường cho người được bảo hiểm.

Điều kiện để thực hiện thế quyền: người được bảo hiểm phải cung cấp các biên bản giấy tờ chứng từ thư từ ...cần thiết cho người bảo hiểm, đảm bảo người bảo hiểm có thể đòi bồi thường từ người thứ 3.

9. So sánh bảo hiểm xã hội và bảo hiểm thương mại.

Giống nhau:

- Có tham gia đóng góp bảo hiểm thì mới được hưởng quyền lợi, không đóng góp thì không được đòi hỏi quyền lợi.
- Bù đắp tài chính cho các đối tượng tham gia bảo hiểm khi họ gặp phải những rủi ro gây ra thiệt hại trong khuôn khổ bảo hiểm đang tham gia.
- Lấy số đông bù số ít" tức là dùng số tiền đóng góp của số đông người tham gia để bù đắp, chia sẻ cho một số ít người gặp phải biến cố rủi ro gây ra tổn thất. (*bản chất của bảo hiểm-the law of large number*)

Khác nhau:

	Bảo hiểm thương mại	Bảo hiểm xã hội
Mục tiêu	Mang tính chất kinh doanh, hoạt động vì mục tiêu lợi nhuận	Phi lợi nhuận với mục đích an sinh xã hội
Phạm vi hoạt động	Hoạt động bảo hiểm thương mại không chỉ diễn ra trong từng quốc gia mà còn trải rộng xuyên quốc gia Kinh doanh có mặt ở tất cả các lĩnh vực của đời sống kinh tế - xã hội như giao thông, ngân hàng...bao gồm cả bảo hiểm nhân thọ và bảo hiểm phi nhân thọ.	Chỉ diễn ra trong phạm vi quốc gia Phạm vi hoạt động của bảo hiểm xã hội chỉ gói gọn trong sự nghiệp an sinh xã hội, điều chỉnh trực tiếp đến người lao động và các thân nhân
Tính chất, đặc điểm	Không mang tính bắt buộc Tuân theo thỏa thuận giữa người bảo hiểm và người được bảo hiểm	Bắt buộc Theo luật lệ cụ thể Không tính đến rủi ro cụ thể

	Có tính đến rủi ro cụ thể	
Cách tính phí bảo hiểm	Dựa trên khả năng xảy ra rủi ro của đối tượng bảo hiểm	Xác định dựa trên tiền lương của người lao động
Đơn vị quản lý	Bộ Tài chính	Bộ LĐTBXH

10. Phí bảo hiểm được xác định như thế nào và phụ thuộc vào các yếu tố nào?

Phí bảo hiểm 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 thỏa thuận gây nên. Phí bảo hiểm thường được tính toán trên cơ sở xác suất của những rủi ro hoặc trên cơ thống kê tổn thất nhằm đảm bảo trang trải tiền bồi thường và có lãi.

Công thức tính phí bảo hiểm (I):

$I = R.V = R \cdot \frac{C+F}{1-R}(1+a)$, với R là tỷ lệ phí bảo hiểm, V là giá trị bảo hiểm, a là khoản lãi dự tính, C là giá trị hàng, F là cước phí.

Cụ thể, khi xnk theo FOB hoặc CFR thì $I = R.CIF = R \cdot \frac{C+F}{1-R}$

Khi xnk theo CIF hoặc CIP thì $I = R.110\%CIF(CIP)$

Phí bảo hiểm phụ thuộc vào một số yếu tố:

- Tỷ lệ phí bảo hiểm (được tính toán trên cơ sở của những rủi ro hoặc trên cơ sở thống kê tổn thất)
- Giá trị bảo hiểm hoặc số tiền bảo hiểm

Chương II: Bảo hiểm hàng hải

1. Phân tích bảo hiểm hàng hải và các loại hình bảo hiểm hàng hải.

Bảo hiểm hàng hải là bảo hiểm những rủi ro trên biển, trên bộ, trên sông có liên quan đến hành trình đường biển gây tổn thất cho đối tượng chuyên chở trên biển.

Lịch sử ra đời bảo hiểm hàng hải: bảo hiểm hàng hải được cho là ra đời từ những người cho vay nặng lãi sống ở miền bắc Italia. Những người này thường cho chủ tàu vay nợ với điều

kiện là nếu tàu đi trót lọt thì chủ tàu phải trả một khoản lãi rất nặng, nếu tàu bị đắm thì được xóa nợ. Đây được gọi là “vay ăn cả ngã về không” hay cho vay kiêm bảo hiểm. Bảo hiểm sau đó phát triển mạnh và đầy đủ hơn tại Anh. Tại đây, với sự ra đời của Lloyd’s coffee House-công ty đầu tiên hoạt động về rủi ro hàng hải. Cùng với đó là sự ra đời của đơn mẫu bảo hiểm tàu và hàng (Lloyd’s SG form) ở thế kỉ 17 và Đạo luật Bảo hiểm Hàng Hải (MIA) 1906 đánh dấu sự phát triển của bảo hiểm hàng hải. Ngày nay, MIA 1906 vẫn còn được áp dụng tại nhiều nơi trên thế giới.

Các loại bảo hiểm hàng hải:

- Bảo hiểm thân tàu (hull insurance): là bảo hiểm những thiệt hại vật chất xảy ra đối với vỏ tàu, máy móc và các thiết bị trên tàu đồng thời bảo hiểm cước phí, các chi phí hoạt động của tàu và một phần trách nhiệm mà chủ tàu phải chịu tổng trường hợp hai tàu đâm va nhau.
- Bảo hiểm trách nhiệm dân sự của chủ tàu (P&I Insurance): là bảo hiểm những thiệt hại phát sinh từ trách nhiệm của chủ tàu trong quá trình sở hữu, kinh doanh, khai thác tàu biển.
- Bảo hiểm hàng hóa vận chuyển bằng đường biển (Cargo Insurance)

2. Trình bày các rủi ro trong bảo hiểm hàng hải.

Rủi ro trong bh hàng hải: là những tai nạn, tai họa, sự cố xảy ra bất ngờ, ngẫu nhiên hoặc những mối đe dọa nguy hiểm khi xảy ra thì gây tổn thất cho đối tượng bh.

Phân loại rủi ro trong bh hàng hải:

- Dựa vào nguyên nhân sinh ra rủi ro:
 - + Thiên tai: hiện tượng con người không chi phối được
 - + Tai nạn bất ngờ ngoài biển: là những rủi ro thường xảy ra với tàu ở ngoài biển (rủi ro chính)
 - + Các tai nạn bất ngờ khác: những rủi ro có thể xảy ra với đối tượng bảo hiểm trên biển, trên bộ, trên không, trong quá trình vận chuyển xếp dỡ, giao nhận, lưu kho, bảo quản hàng hóa (nhóm rủi ro phụ)
 - + Các hiện tượng chính trị-xã hội: ví dụ chiến tranh, đình công, bạo loạn...
 - + Rủi ro do bản chất của đối tượng bh hoặc thiệt hại do nguyên nhân trực tiếp là chậm trễ

- Căn cứ vào hoạt động của bh:

- + Nhóm rủi ro thông thường được bh:
Đây là các rủi ro có tính chất bất ngờ, ngẫu nhiên xảy ra ngoài ý muốn của người được bảo hiểm, gồm các rủi ro chính (mắc cạn, đắm, cháy, đâm va, ném hàng xuống biển, mất tích) và rủi ro phụ (hấp hơi, nóng, lây lan, lây bản, han gỉ, móc cầu, rách, vỡ, chảy, bẹp, cong vênh, mất cắp, giao thiếu hàng hoặc không giao hàng).
- + Nhóm rủi ro phải bh riêng: là những rủi ro mà nếu muốn được bh thì phải thỏa thuận thêm, thỏa thuận riêng. Ví dụ như rủi ro chiến tranh (chiến tranh, hành động thù địch, chiến sự, hành động tương tự chiến tranh, khủng bố, tác hại của các vũ khí chiến tranh,...) hay rủi ro đình công (đình công, công nhân bị cấm xưởng gây rối loạn lao động,...).
- + Nhóm rủi ro được loại trừ:
 - Lỗi của người được bh
 - Nội tì, ẩu tì
 - Chủ tàu mất khả năng tài chính
 - Tàu không đủ khả năng đi biển
 - Hao hụt tự nhiên (phụ thuộc vào mức miễn trừ)
 - Những rủi ro mà con người không thể lường trước được hậu quả (vũ khí hạt nhân)

3. Rủi ro phụ trong bảo hiểm hàng hóa vận chuyển bằng đường biển là gì, bao gồm những rủi ro như thế nào?

Rủi ro phụ trong bh hàng hóa vận chuyển bằng đường biển là những rủi ro có thể xảy ra với đối tượng bảo hiểm trên biển, trên bộ, trên không, trong quá trình vận chuyển xếp dỡ, giao nhận, lưu kho, bảo quản hàng hóa.

Bao gồm:

- Hấp hơi/ Nóng: là tổn thất của hàng hóa do khí hậu thay đổi đột ngột, sự thoát hơi nước từ bản thân hàng hóa, phương tiện chuyên chở hoặc thiết bị thông gió thông gió trên tàu mất tác dụng, làm cho hơi nước trong khoang tàu đọng lại, dẫn đến hàng hóa bị ẩm, bị nóng.
- Lây hại là hàng hóa bị hư hại kém phẩm chất từ hàng hóa khác hoặc phương tiện chuyên chở

- Lây bẩn là hàng hóa bị làm bẩn dẫn tới kém phẩm chất
- Hạn gỉ: rủi ro xảy ra với hàng hóa là kim loại do nước mưa, nước biển hoặc từ hàng hóa khác.
- Móc cầu/rách/vỡ/chảy: rủi ro xảy ra khi trong quá trình xếp dỡ hàng hóa, khiến cho bao bì bị rách, vỡ.(ví dụ với bột mì)
- Bẹp, cong ,vênh: rủi ro xảy ra với kim loại
- Hàng hóa bị mất cắp, không tìm ra nguyên nhân.
- Giao thiếu hoặc không giao hàng: hàng không được giao đầy đủ tại cảng đến hoặc nguyên một kiện hàng không được giao tại cảng đến.

4. Trình bày rủi ro loại trừ trong bảo hiểm hàng hóa chuyên chở bằng đường biển theo ICC 1982.

Rủi ro loại trừ tuyệt đối:

- Việc làm xấu, cố ý của người được bh
- Thiệt hại mà nguyên nhân chậm trễ là nguyên nhân trực tiếp
- Tàu hoặc sà lan không đủ khả năng đi biển hoặc phương tiện vận chuyển , cont không thích hợp với việc chuyên chở hàng hóa mà người được bh hoặc người làm công cho họ đã biết vào thời điểm xếp hàng lên tàu.
- Chủ tàu, người quản lý tàu, người thuê tàu không trả được nợ hoặc thiếu thốn về mặt tài chính.
- Bao bì không đầy đủ, không thích hợp
- Xếp hàng quá tải
- Rò rỉ thông thường, hao hụt thông thường về trọng lượng hoặc khối lượng , hao mòn tự nhiên của đối tượng bh

Rủi ro loại trừ tương đối (bảo hiểm riêng)

- Rủi ro chiến tranh:
 - + Chiến tranh, nội chiến, cách mạng, nổi loạn, khởi nghĩa hoặc hành động thù địch gây ra bởi hoặc chống lại một thế lực tham chiến
 - + Bị kiểm chế, tịch thu, bị bắt, bị kiểm chế (không kể cướp biển)
 - + Bom mìn, ngư lôi hoặc các vũ khí chiến tranh khác còn sót lại trong các cuộc chiến tranh.

- Rủi ro đình công:
 - + Người đình công, công nhân bị cấm xưởng hoặc bất kì người nào tham gia gây rối loạn lao động, bạo động hoặc nổi loạn dân sự
 - + Đình công, cấm xưởng, rối loạn lao động hoặc nổi loạn dân sự
 - + Kẻ khủng bố hoặc bất kì người nào có hành động vi động cơ chính trị
- Hành động ác ý (trừ điều kiện A)

5. Trình bày rủi ro được bảo hiểm trong bảo hiểm hàng hóa chuyên chở bằng đường biển theo ICC 1982.

ICC 1982 gồm 3 điều kiện bh gốc là A, B, C và những điều kiện bh thêm (đình công, chiến tranh).

Điều kiện C: gồm có 8 rủi ro và 5 loại chi phí được người bh bồi thường

- 8 loại rủi ro:
 - (1) Cháy nổ
 - (2) Tàu hoặc xà lan bị mắc cạn, đắm hoặc lật úp
 - (3) Tàu đâm va nhau hoặc đâm va phải vật *khác không phải nước*
 - (4) Ném hàng xuống biển
 - (5) Tàu và hàng bị mất tích
 - (6) Dỡ hàng tại cảng lánh nạn
 - (7) Phương tiện vận chuyển đường bộ bị lật đổ hoặc trật bánh
 - (8) Hy sinh tổn thất chung
- 5 loại chi phí
 - (1) Chi phí tổn GA và chi phí cứu nạn
 - (2) Chi phí dỡ hàng, lưu kho và gửi tiếp hàng hóa tại cảng dọc đường do hậu quả của một rủi ro được bh
 - (3) Chi phí riêng
 - (4) Chi phí giám định hoặc xác định tổn thất là hậu quả của một rủi ro được bh
 - (5) Phần trách nhiệm mà người được bh phải chịu theo điều khoản 2 tàu đâm va nhau cùng có lỗi

Điều kiện B: bằng C+thiệt hại chi phí do các rủi ro sau gây ra:

- (1) Động đất, núi lửa sét đánh

(2) Nước cuốn trôi khỏi tàu

(3) Nước biển, sông hồ tràn vào tàu, xà lan, hầm hàng, cont, nơi chứa hàng hóa

(4) Tổn thất toàn bộ của một kiện hàng do rơi khỏi tàu hoặc rơi khi xếp dỡ

Điều kiện A: bàng B +hành động ác y+rủi ro phụ (nóng, ẩm; lây lan, lây bệnh; han gỉ; móc cầu, rách, vỡ, chảy; bẹp, cong vênh; mất cắp; không giao hàng hoặc giao hàng thiếu)

Điều kiện bh chiến tranh: những rủi ro được bh là

(1) Chiến tranh, nội chiến, cách mạng, nổi loạn hoặc xung đột dân sự phát sinh từ những biến cố đó hoặc bất kì hành động thù địch nào gây ra bởi hay chống lại một thế lực tham chiến

(2) Bị chiếm đoạt bị tịch thu, bị bắt, bị kiểm chế hoặc bị giữ lại từ những biến cố trên và hậu quả của chúng hoặc âm mưu tiến hành những hoạt động đó

(3) Mìn, ngư lôi, bom hoặc các vũ khí chiến tranh khác còn sót lại

(4) Đóng góp tổn thất chung

Điều kiện bh đình công: những rủi ro được bh là

(1) Người đình công, công nhân bị cấm xưởng hoặc những người tham gia gây rối loạn lao động, bạo động hoặc nổi dậy của dân chúng

(2) Bất kì kẻ khủng bố nào hoặc người nào hành động vì mục đích chính trị

(3) Tổn thất chung và chi phí cứu nạn

6. Trình bày tổn thất chung, tổn thất riêng trong bảo hiểm hàng hải

a. *Tổn thất chung:*

Khái niệm: là những hy sinh hoặc chi phí đặc biệt được tiến hành một cách cổ ý và hợp lý nhằm mục đích cứu tàu, hàng hóa và cước phí chở trên tàu thoát khỏi 1 sự nguy hiểm chung, thực sự trong một hành trình chung trên biển. => muốn có GA phải có hành động GA (*có hành động GA ⇔ có sự hy sinh hoặc chi phí bất thường được tiến hành một cách cổ ý và hợp lý vì an toàn chung nhằm cứu các tài sản khỏi một cuộc tai họa trong một hành trình chung trên biển*).

Đặc trưng của GA:

(1) Muốn có GA phải có hành động GA

(2) Hy sinh, thiệt hại phải là bất thường vì an toàn chung

(3) Rủi ro (mối đe dọa) phải thực sự nghiêm trọng

(4) Mất mát, thiệt hại hoặc chi phí phải là hậu quả trực tiếp của hành động GA

(5) Hành động xảy ra trên biển

Luật lệ giải quyết GA: quy tắc York-Antwerp (1864, 1877, 1950, 74, 90, 2004)

Nội dung GA gồm hy sinh tổn thất chung (GA sacrifices) và chi phí tổn thất chung (GA expenditure):

- Hy sinh tổn thất chung (GA sacrifices): thiệt hại hoặc chi phí là hậu quả trực tiếp của hành động GA. Ví dụ: thiệt hại do vớt hàng xuống biển vì an toàn chung, đốt vật phẩm trên tàu để thay nhiên liệu, tự ý cho tàu mắc cạn để tránh một tai nạn, thiệt hại do việc cho máy tàu làm việc quá mức để thoát khỏi bãi cạn,...
- Chi phí tổn thất chung (GA expenditure): chi phí trả cho người thứ 3 trong việc cứu tàu, hàng, cước phí thoát nạn hoặc chi phí làm cho tàu tiếp tục hành trình. Bao gồm: (1) chi phí cứu nạn; (2) chi phí làm nổi tàu khi mắc cạn, chi phí thuê kéo, lái dắt tàu khi bị nạn; (3) chi phí tại cảng lánh nạn; (4) tiền lãi của số tiền được công nhận là tổn thất chung.

b. Tổn thất riêng

Khái niệm: là Thiệt hại, mất mát, hư hỏng của riêng từng quyền lợi BH do rủi ro gây nên. Tổn thất riêng có thể là tổn thất toàn bộ hay bộ phận, có thể do giảm phẩm chất hay thiếu hụt về số lượng, trọng lượng.

Chi phí riêng: Chi phí riêng (particular charges): những chi phí hợp lý mà người được BH hoặc đại lý của họ chi ra nhằm mục đích ngăn ngừa hoặc giảm nhẹ tổn thất và được người BH bồi hoàn ngoài phạm vi GA và chi phí cứu nạn.

Phân biệt GA và PA:

	GA	PA
<i>Nguyên nhân</i>	Hành động cố ý, hợp lý	Ngẫu nhiên (thiên tai, tai nạn bất ngờ)
<i>Hậu quả</i>	Có sự đóng góp giữa các bên	Tổn thất của của ai người đó chịu
<i>Bồi thường</i>	Chủ hàng luôn được bồi thường; chủ tàu thì còn phụ thuộc vào điều kiện bh	Phụ thuộc vào thỏa thuận trong hợp đồng bh

Địa điểm	Chỉ ở trên biển	Có thể xảy ra trên biển, sông, hồ, bộ,... gắn với hành trình đường biển
----------	-----------------	--

7. Phân tích và cho ví dụ về tổn thất toàn bộ thực tế, tổn thất toàn bộ ước tính trong bảo hiểm hàng hải

Tổn thất toàn bộ là toàn bộ đối tượng bh theo hợp đồng bh bị hư hỏng, mất mát, thiệt hại.

Tổn thất toàn bộ thực tế là khi:

- + Đối tượng bị hư hỏng trầm trọng không còn hình dạng như ban đầu
 - + Chủ đối tượng bị mất hoặc bị tước đoạt quyền sở hữu
 - + Hàng hóa bị mất tích cùng tàu biển
- ⇒ Trong trường hợp xảy ra tổn thất toàn bộ thực tế, người bh phải bồi thường toàn bộ giá trị bh hoặc số tiền bh.

Ví dụ: một lô hàng bị hư hỏng và biên bản giám định ghi là giảm giá trị thương mại 100%; lô xà phòng bánh bị nóng chảy thành từng tảng không còn nguyên dạng như lúc ban đầu, hàng bị mất do tàu bị đắm hoặc bị mất tích...

Tổn thất toàn bộ ước tính là khi: đối tượng bị hư hỏng chưa ở mức TTTBTT (TT bộ phận) hoặc chưa bị tổn thất nhưng đối tượng bị từ bỏ một cách hợp lý (trong trường hợp tttbtt là không tránh khỏi hoặc có thể tránh khỏi nhưng phải bỏ chi phí lớn hơn giá trị của đối tượng bh).

Hai dạng tttb ước tính:

- + Dạng thứ nhất là: *Chắc chắn tổn thất toàn bộ thực tế sẽ xảy ra*, ví dụ một lô hàng được chở từ nước ngoài về Việt Nam, dọc đường ngỗ bị đắm nước và bắt đầu thối, nếu có mang về Việt Nam thì cũng sẽ thối hết, tổn thất toàn bộ thực tế chắc chắn sẽ xảy ra.
- + Dạng thứ 2 là: *Xét về tài chính thì coi là tổn thất toàn bộ*, ví dụ vận chuyển sắt thép từ nước ngoài về Việt Nam, dọc đường tàu hỏng máy buộc phải vào Hồng Kông để sửa chữa. Để chữa tàu phải dỡ sắt lên bờ, trong thời gian chờ phải lưu kho rubei sắt thép, khi dỡ xong phải tái xếp sắt thép xuống tàu và đưa sắt thép về Việt Nam. Tổng các chi phí phải bỏ ra trong trường hợp này có thể bằng hoặc lớn hơn trị giá bảo hiểm của sắt thép.

Tuyên bố từ bỏ hàng: Là hành động của người được BH từ bỏ mọi quyền lợi liên quan đến đối tượng BH cho người BH để được bồi thường như TTTB

Các nguyên tắc của từ bỏ đối tượng bh:

- + Tuyên bố từ bỏ đối tượng BH (NOA – notice of abandonment) phải được gửi tới người bh bằng văn bản, trong một thời gian nhất định (khi chưa xảy ra TTTB TT và xảy ra trong hành trình).
- + NOA phải thể hiện tình trạng của đối tượng BH.
- + NOA khi đã được chấp nhận thì không thay đổi được và quyền sở hữu hàng hóa thuộc về người bh và người được bh được bồi thường toàn bộ.

8. Trình bày tổn thất toàn bộ ước tính và cho ví dụ.

Câu 7

9. Khái niệm và đặc trưng của tổn thất chung? Cho ví dụ minh họa tổn thất

Khái niệm: là những hy sinh hoặc chi phí đặc biệt được tiến hành một cách cố ý và hợp lý nhằm mục đích cứu tàu, hàng hóa và cước phí chở trên tàu thoát khỏi 1 sự nguy hiểm chung, thực sự trong một hành trình chung trên biển. => muốn có GA phải có hành động GA (*có hành động GA ⇔ có sự hy sinh hoặc chi phí bất thường được tiến hành một cách cố ý và hợp lý vì an toàn chung nhằm cứu các tài sản khỏi một cuộc tai họa trong một hành trình chung trên biển*).

Đặc trưng của GA:

- (1) Muốn có GA phải có hành động GA (hành động cố ý, tự nguyện)
- (2) Hy sinh, thiệt hại phải là bất thường vì an toàn chung (phải thu được kết quả là cứu được cả hành trình)
- (3) Rủi ro (mối đe dọa) phải thực sự nghiêm trọng
- (4) Mất mát, thiệt hại hoặc chi phí phải là hậu quả trực tiếp của hành động GA
- (5) Hành động xảy ra trên biển

Ví dụ minh họa: một con tàu chở hàng đang đi trên biển thì gặp bão lớn. Thuyền trưởng và các thuyền viên trên tàu tìm mọi cách chống đỡ với cơn bão nhưng bão ngày càng to và tàu có nguy cơ bị đắm. Thuyền trưởng quyết định vứt bớt một số hàng để cho tàu nhẹ bớt và tàu đã qua được cơn bão.

⇒ Hành động vớt hàng xuống biển để cứu tàu gọi là hành động GA, thiệt hại do vớt hàng xuống biển như vậy gọi là tổn thất GA.

10. Tổn thất chung là gì? Ví dụ minh họa. Trình bày cách tính toán phân bổ tổn thất chung.

Khái niệm: 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 hóa và cước phí chở trên tàu thoát khỏi 1 sự nguy hiểm chung, thực sự trong một thành trình chung trên biển.

Ví dụ minh họa: một con tàu chở hàng đang đi trên biển thì gặp bão lớn. Thuyền trưởng và các thuyền viên trên tàu tìm mọi cách chống đỡ với cơn bão nhưng bão ngày càng to và tàu có nguy cơ bị đắm. Thuyền trưởng quyết định vớt bớt một số hàng để cho tàu nhẹ bớt và tàu đã qua được cơn bão.

Cách tính toán phân bổ tổn thất chung: 3 bước

Bước 1: xác định chỉ số chịu phân bổ

Chỉ số chịu phân bổ $= \frac{L}{CV}$, trong đó, L là tổng giá trị GA, CV là tổng giá trị chịu phân bổ.

Bước 2: tính giá trị đóng góp của mỗi quyền lợi:

$C = \frac{L}{CV} \cdot V$ trong đó, L là tổng giá trị GA, CV là tổng giá trị chịu phân bổ, V là giá trị chịu phân bổ của từng quyền lợi.

Bước 3: tính số tiền phải đóng vào hoặc thu về

11. Phân biệt tổn thất chung và tổn thất riêng, cho ví dụ minh họa.

	GA	PA
Nguyên nhân	Hành động cố ý, hợp lý	Ngẫu nhiên (thiên tai, tai nạn bất ngờ)
Hậu quả	Có sự đóng góp giữa các bên	Tổn thất của ai người đó chịu
Bồi thường	Chủ hàng luôn được bồi thường; chủ tàu thì còn phụ thuộc vào điều kiện bh	Phụ thuộc vào thỏa thuận trong hợp đồng bh
Địa điểm	Chỉ ở trên biển	Có thể xảy ra trên biển, sông, hồ, bộ,...

		gắn với hành trình đường biển
--	--	-------------------------------

Ví dụ: tàu bị sóng đánh dẫn đến mắc cạn, vỏ tàu bị thủng một lỗ => thuyền trưởng ra lệnh vứt bỏ thùng chứa nước khỏi tàu và vào tàu, đồng thời thúc máy chạy về cảng lánh nạn dẫn đến máy bị hư.

Trong trường hợp này, tổn thất ở vỏ tàu là tổn thất riêng; tổn thất ở số hàng bị vứt đi và máy tàu là tổn thất chung.

12. Trách nhiệm của các bên liên quan khi xảy ra tổn thất chung là gì?

Chủ tàu hoặc thuyền trưởng phải tiến hành một số công việc sau:

- + Tuyên bố tổn thất chung
- + Mời giám định viên tới giám định tổn thất của tàu và hàng
- + Gửi cho các chủ hàng Bản cam đoan đóng góp tổn thất chung (average bond) và Giấy cam đoan đóng góp tổn thất chung (average guarantee).
- + Chỉ định chuyên viên phân bổ tổn thất chung
- + Làm kháng nghị hàng hải (*mục đích là bảo vệ chủ hàng và chủ tàu khỏi những trách nhiệm đối với hư hỏng hàng hóa, tàu,...*).

Chủ hàng phải làm những công việc sau:

- + Khai giá trị hàng hóa (nếu được yêu cầu)
- + Nếu hàng được bh thì phải nhận, phải liên hệ với công ty bh để được hướng dẫn điền và kí average bond và average guarantee, sau đó chuyển cho công ty bh.
- + Nếu hàng không được bh, phải ký quỹ bằng tiền mặt (cash deposit) hoặc nhận bảo lãnh của ngân hàng (bank guarantee).
- + Xuất trình average bond và average guarantee khi đi nhận hàng.

Công ty bh phải thực hiện công việc sau:

- + Hướng dẫn người được bh kí average bond và average guarantee
- + Kí vào average guarantee
- + Bồi thường cho người được bh

13. Luật lệ giải quyết vấn đề tổn thất chung. Những sửa đổi cơ bản của quy tắc York – Antwerp 2004 so với các quy tắc trước đó.

Trả lời:

- ❖ Luật lệ giải quyết vấn đề tổn thất chung gồm có các nguồn luật chính, đó là:
 - Quy tắc về tổn thất chung lần đầu tiên được thông qua tại York (Anh) năm 1864 – Quy tắc York.
 - Quy tắc York được sửa đổi bổ sung tại Antwerp (Bỉ) năm 1924 – Quy tắc York Antwerp. Gồm:
 - Điều khoản thứ tự chữ cái từ A đến G: định nghĩa, đặc điểm của TTC
 - Điều khoản thứ tự bằng số la mã từ I đến XXIII: các trường hợp cụ thể của TTC
 - Điều khoản giải thích: quy định TTC sẽ được giải quyết theo các điều khoản bằng chữ 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 TTC khi các chi phí và hi sinh được chi ra một cách hợp lý.
 - Quy tắc York-Antwerp đã đc sửa đổi, bổ sung vào các năm 1950, 1974, 1990, 2004.
- ❖ Những sửa đổi cơ bản của quy tắc York – Antwerp 2004 so với các quy tắc trước đó.
 - Loại bỏ nguyên tắc 2 (các chi phí vì lợi ích chung): chỉ có các tổn thất và chi phí xảy ra vì an toàn chung của các tài sản trong hành trình mới được đưa vào tổn thất chung còn các chi phí vì lợi ích chung sẽ bị hủy bỏ
 - ➔ Thay đổi qui tắc XI (*wages and maintenance of crew and other expenses bearing up for and in a port of refuge, etc*): tiền lương của sỹ quan thủy thủ trong thời gian tàu lưu lại cảng lánh nạn sẽ không được đưa vào tổn thất chung, tuy nhiên chi phí nhiên liệu và phụ tùng thay thế vẫn được đưa vào tổn thất chung
 - Qui tắc VI (*thù lao cứu hộ-salvage remuneraton*): Chi phí cứu hộ bị loại trừ khỏi tổn thất chung do nhiều trường hợp lãng phí và ko rõ ràng, tuy nhiên được cho vào tt chung khi chi phí này được 1 bên đại diện cho bên khác liên quan tới hành trình đã ứng trả trước (ví dụ: chủ tàu chẳng hạn)
 - Khoản lãi suất 2% trong qui tắc XX (*lập quỹ-provision of fund*) bị bãi bỏ. Theo quy định của các quy tắc trước thì số tiền chi cho TTC không kể lương và phụ cấp cho thuyền trưởng, các sỹ quan và thủy thủ đoàn và các nhiên liệu và các dự trữ khác không phải thay thế trong hành trình, sẽ được thừa nhận trong TTC và được hưởng hóa hồng ở mức 2%. Nhưng đến York – Antwerp 2004 thì 2% này được loại bỏ.

- Lãi suất trong qui tắc XXI (*tiền lãi trên các tổn thất được coi là tổn thất chung*) vẫn được duy trì nhưng không phải là 7%(Lợi tức cho những thiệt hại được coi là TTC) mà sẽ được Ủy ban hàng hải quốc tế (CMI) ấn định hàng năm. *Theo các quy tắc cũ thì chi phí và hy sinh GA sẽ được hưởng mức lãi suất 7% cho đến khi được thanh toán đủ.*
- Thời hiệu tố tụng: 1 năm kể từ ngày bản tính toán phân bổ tổn thất chung được công bố, hoặc 6 năm kể từ ngày kết thúc hành trình trong đó đã xảy ra tổn thất chung. Tuy nhiên các bên vẫn có thể thỏa thuận kéo dài thời hạn trên

14. Phân tích sự cần thiết của bảo hiểm hàng hóa vận chuyển bằng đường biển.

Trả lời:

- Hàng hóa vận chuyển bằng đường biển thường gặp rất nhiều rủi ro có thể gây ra những hư hỏng, mất mát như tàu bị mắc cạn, đắm, đâm va nhau, cháy, nổ, mất tích, ...
- Trách nhiệm của người chuyên chở đường biển rất hạn chế và việc khiếu nại đòi bồi thường rất khó khăn
- Mua bảo hiểm mới bảo vệ được lợi ích của doanh nghiệp khi có tổn thất và tạo ra tâm lý an tâm trong kinh doanh
- Mua bảo hiểm cho hàng hóa vận chuyển bằng đường biển là một tập quán thương mại quốc tế
- Ngoài ra còn một vai trò nữa, bảo hiểm giúp tăng ý thức giữ gìn an toàn hàng hóa. Ý này được giải thích từ phía trách nhiệm của bên bảo hiểm và ý thức tăng thêm của bên mua bảo hiểm.

15. Trình bày các điều kiện bảo hiểm hàng hóa vận chuyển bằng đường biển của Anh và của Việt Nam

a. Các điều kiện của Anh

Trên cơ sở Luật bảo hiểm hàng hải MIA 1906 và mẫu bh Lloyds SG form, **Học hội các nhà bảo hiểm London** –ILU đã soạn thảo và đưa vào sử dụng ICC:

- **ICC 1963 gồm có:**
 - ✓ FPA (Free from Particular Average): điều kiện miễn bồi thường tổn thất riêng

- ✓ WA (Wich Particular Average): điều kiện bảo hiểm tổn thất riêng
- ✓ AR (All Risk): điều kiện bảo hiểm mọi rủi ro
- ✓ WR (War Risk): điều kiện bảo hiểm các rủi ro chiến tranh
- ✓ SRCC: điều kiện bảo hiểm rủi ro đình công

3 điều kiện đầu là 3 điều kiện bảo hiểm gốc, điều kiện 4&5 là điều kiện bảo hiểm các rủi ro đặc biệt.

➔ Nhược điểm của ICC 1963:

- ✓ gọi tên các điều kiện BH theo nghĩa vụ chính
- ✓ các điều kiện BH vẫn sử dụng tiếng Anh cổ
- ✓ áp dụng ICC1963: sử dụng SG Form
- ✓ rủi ro mất khả năng tài chính của chủ tàu và rủi ro cướp biển chưa được đưa vào các điều kiện bh gốc.

- **ICC 1982 gồm có các điều kiện bh A, B, C, WR, SRCC; Có hiệu lực 1/1/1983**

- ✓ C: phạm vi bảo hiểm tương đương với FPA
- ✓ B: phạm vi bảo hiểm tương đương với WA
- ✓ phạm vi bảo hiểm tương đương với AR
- ✓ rủi ro chiến tranh – WR
- ✓ rủi ro đình công cấm xưởng – SRCC

- Năm 1998, ILU sát nhập với LIRMA (Hiệp hội thị trường BH và tái BH quốc tế) tạo thành IUA (Hiệp hội BH quốc tế London). Năm 2009, IUA đưa ra ICC 2009 (A, B, C) và các điều kiện bh thêm. Tuy nhiên, lần sửa đổi này chỉ thay đổi nội dung bh và câu từ sao cho phù hợp.

b. Các điều kiện của Việt Nam

- Bảo hiểm VN sử dụng các qui tắc chung về bảo hiểm hàng hóa vận chuyển bằng đường biển do Bộ tài chính ban hành với nội dung chủ yếu dựa trên các ICC:
 - QTC 1965: FPA, WA, AR tương tự như ICC 1963 nhưng chưa đề cập tới WR và SRCC
 - QTC 1990: A, B, C như ICC 1982

- Ngoài ra còn sử dụng bộ quy tắc của Bảo Việt
 - QTCB 1995, QTCB 1998 và QTCB 2004 (gồm 16 chương): A, B, C
- ⇒ Nếu muốn mua bh những điều kiện bh riêng, phải dẫn chiếu đến ICC trong hợp đồng.

16. Phạm vi trách nhiệm bảo hiểm theo điều kiện C – ICC 1982.

Trả lời:

- 8 trường hợp bảo hiểm: Người BH bồi thường những mất mát, hư hỏng do các nguyên nhân:
 - Cháy hoặc nổ
 - Tàu hoặc xà lan bị mắc cạn, đắm hoặc lật úp
 - Tàu đâm va nhau hoặc đâm va phải bất kể vật thể gỡ không kể nước
 - Ném hàng xuống biển
 - Tàu và hàng mất tích
 - Dỡ hàng tại cảng lánh nạn
 - Phương tiện vận chuyển đường bộ bị lật đổ hoặc trật bánh
 - Hy sinh GA
- Người BH bồi thường các tổn thất và chi phí (5):
 - GA và chi phí cứu nạn
 - Chi phí dỡ hàng, lưu kho bãi và gửi tiếp hàng tại cảng dọc đường do hậu quả của một rủi ro thuộc HDBH
 - Chi phí riêng (được bồi thường ngoài tổn thất chung và chi phí khiếu nại)
 - Chi phí giám định hoặc xác định tổn thất
 - Phần trách nhiệm mà người được BH phải chịu theo điều khoản Hai tàu đâm va nhau cùng có lỗi
- Rủi ro loại trừ
 - Loại trừ tuyệt đối: trong mọi trường hợp công ty bảo hiểm ko phải chịu trách nhiệm
 - ✓ Việc làm xấu, cố ý của người được BH
 - ✓ Thiệt hại mà chậm trễ là nguyên nhân trực tiếp

- ✓ Tàu hoặc xà lan không đủ khả năng đi biển hoặc phương tiện vận chuyển, container không thích hợp với việc chuyên chở hàng hóa mà người được BH hoặc người làm công cho họ đã biết điều đó vào thời điểm xếp hàng lên tàu.
- ✓ Chủ tàu mất khả năng về tài chính
- ✓ Bao bì không đầy đủ thích hợp
- ✓ Hao hụt tự nhiên, rò chảy thông thường
- ✓ Xếp hàng hóa quá tải hoặc sai quy định
- Loại trừ tương đối: nằm trong 2 điều kiện bảo hiểm phụ. Ko thỏa thuận thì ko được bảo hiểm, thỏa thuận thì được bảo hiểm)
 - ✓ Chiến tranh, nội chiến, cách mạng...
 - ✓ Đình công, bạo động, rối loạn lao động,...
 - ✓ Chiếm bắt giữ, kiểm chế (trừ cướp biển)
 - ✓ Sử dụng vũ khí chiến tranh có dùng năng lượng nguyên tử hạt nhân
 - ✓ Khủng bố vũ động cơ chính trị
 - ✓ Khuyết tật vốn có hoặc tính chất đặc biệt của hàng hóa BH
 - ✓ Hành động ác ý (trừ điều kiện A)

17. Phạm vi trách nhiệm bảo hiểm theo điều kiện B – ICC 1982.

- Bảng điều kiện bảo hiểm C + thiệt hại, chi phí do các rủi ro sau gây ra:
 - Động đất, núi lửa phun, sét đánh
 - Nước cuốn khỏi tàu (theo tập quán là hàng xếp trên boong)
 - Nước biển hoặc nước sông hồ chảy vào tàu, xà lan, hầm hàng, phương tiện vận chuyển, container hoặc nơi chứa hàng.
 - Tổn thất toàn bộ của bất kỳ một kiện hàng nào do rơi khỏi tàu hoặc rơi khi đang xếp hàng lên hoặc dỡ hàng khỏi tàu, xà lan.

18. Phạm vi trách nhiệm bảo hiểm theo điều kiện A – ICC 1982.

Trả lời:

- Bảng điều kiện bảo hiểm B + rủi ro phụ. Đối với rủi ro loại trừ giống như B và C tuy nhiên trừ rủi ro:
 - + hành động ác ý của bất kỳ người nào

+ rủi ro phụ:

- Hành động ác ý hoặc phá hoại gây ra
- Trộm cắp và/hoặc không giao hàng
- Hư hại do nước mưa, nước ngọt, hấp hơi, nóng và đọng hơi nước
- Va đập phải hàng hóa khác
- Giũ, ôxi hóa
- Vỡ, bẹp, cong, vênh
- Rò rỉ và/hoặc thiếu hụt hàng hóa
- Dây bẩn do dầu và/hoặc mỡ

19. Trình bày phạm vi trách nhiệm bảo hiểm của người bảo hiểm theo hai điều kiện bảo hiểm đặc biệt của ICC 1982.

Trả lời:

2 điều kiện bảo hiểm đặc biệt gồm WR- bảo hiểm rủi ro chiến tranh và SRCC- bảo hiểm rủi ro đình công. Đây là 2 điều kiện bảo hiểm loại trừ trong các điều kiện bảo hiểm chính và người được bảo hiểm phải mua thêm nếu muốn đc bảo hiểm. Cụ thể:

a) Điều kiện bảo hiểm chiến tranh (WR)

- Rủi ro được bảo hiểm:

- Chiến tranh, nội chiến, cách mạng, nổi loạn, khởi nghĩa hoặc xung đột dân sự phát sinh từ những biến cố đó hoặc bất kì hành động thù địch nào gây ra bởi hay chống lại 1 thế lực tham chiến
- Bị chiếm đoạt, tích thu, bị bắt, bị kiểm chế hoặc bị giữ lại phát sinh từ những biến cố nói trên và hậu quả của chúng, hoặc âm mưu tiến hành những hoạt động đó.
- Mìn, ngư lôi, bom hoặc các vũ khí chiến tranh khác còn sót lại.
- Đóng góp tổn thất chung

- Chỉ bồi thường những tổn thất là hậu quả trực tiếp của chiến tranh (*nhưng chỉ ở trên mặt nước*)

- Thời hạn bảo hiểm: là khoảng thời gian và không gian mà công ty BH phải chịu trách nhiệm đối với hàng hóa

Bảo hiểm này chỉ có hiệu lực khi toàn bộ đối tượng bảo hiểm hoặc 1 phần được xếp lên tàu biển và kết thúc khi:

- Đối tượng BH hoặc 1 phần được dỡ khỏi tàu biển tại cảng hoặc nơi dỡ hàng cuối cùng
 - Hết hạn 15 ngày kể từ nửa đêm của ngày tàu đến cảng nơi dỡ hàng cuối cùng, tùy theo trường hợp nào xảy ra trước.
- Trường hợp đặc biệt trong thời hạn BH
- Tại cảng cuối hàng không được dỡ và đi tiếp
 - ✓ Tiếp tục có hiệu lực với điều kiện thông báo ngay cho người BH và nộp phí BH cho người BH
 - ✓ Kết thúc khi Đối tượng BH hoặc 1 phần được dỡ khỏi tàu biển tại cảng hoặc nơi dỡ hàng cuối cùng khác đó; hoặc khi Hết hạn 15 ngày kể từ nửa đêm của ngày tàu đến cảng nơi dỡ hàng cuối cùng, tùy theo trường hợp nào xảy ra trước.
 - Tàu ghé cảng dọc đường để chuyển tải hoặc dỡ hàng: trách nhiệm BH sẽ kết thúc khi hàng dỡ khỏi tàu và sẽ bắt đầu lại nếu hàng tiếp tục được xếp lên tàu trong thời hạn 15 ngày kể từ nửa đêm ngày tàu đến cảng để chờ đến cảng đích cuối cùng, người được BH phải thông báo cho người BH biết.
 - Rủi ro: mìn, ngư lôi,... BH mở rộng ra cả trường hợp khi đối tượng BH còn ở trên xà lan để vận chuyển đến tàu hoặc từ tàu vào bờ. Nhưng ko vượt quá 60 ngày kể từ ngày hàng được dỡ khỏi tàu trừ khi có thỏa thuận đặc biệt.

b) Điều kiện BH đình công (SRCC)

- Rủi ro được BH:

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

- Chỉ bồi thường tổn thất là hậu quả trực tiếp của đình công

Thời hạn BH: giống như các điều kiện A, B, C (điều khoản “từ kho tới kho”, câu 20): 60 ngày kể từ ngày hàng hóa được dỡ tại cảng cuối cùng.

20. Trình bày điều khoản bảo hiểm “từ kho đến kho” trong bảo hiểm hàng hóa vận chuyển bằng đường biển

Trả lời:

- Điều khoản: Trách nhiệm của người BH bắt đầu từ khi hàng hóa BH rời kho hoặc nơi chứa hàng tại địa điểm ghi trên hợp đồng BH, có hiệu lực trong suốt quá trình vận chuyển bình thường và trách nhiệm đó kết thúc khi hàng hóa giao vào kho đến hoặc hết hạn 60 ngày kể từ khi hàng hóa dỡ ra tại cảng đến, tùy theo trường hợp nào xảy ra trước.
- Định nghĩa ‘kho’ (kho đi và kho đến):
 - Kho đi: là kho mà ở đó hàng hóa đã được đóng gói 1 cách hoàn chỉnh chờ xếp lên phương tiện vận chuyển đường bộ, đường sông để mang ra cảng biển hoặc là kho được ghi trên hợp đồng bảo hiểm. (tuy nhiên, người bảo hiểm chỉ chịu trách nhiệm tổn thất nếu tổn thất xảy ra trong thời gian từ khi hàng đc xếp lên phương tiện vận tải, chứ không dựa vào khái niệm “kho đi”)
 - Kho đến: là kho chứa hàng cuối cùng ghi trên HĐBH hoặc là kho mà người được BH dùng làm nơi phân phối hàng trước khi tới nơi đến cuối cùng; hoặc là kho mà người được BH dùng làm nơi chứa hàng ngoài hành trình vận chuyển bình thường.
- Thời hạn bảo hiểm: 60 ngày
- Trong thời hạn BH, nếu có chậm trễ ngoài kiểm soát của người được BH (tàu chệch hướng, dỡ hàng bắt buộc, chuyển tải, thay đổi hành trình) thì phải báo người BH & nộp phí BH tùy theo chặng đường mới dài hơn và rủi ro hơn không.

21. Các loại hợp đồng bảo hiểm hàng hóa vận chuyển bằng đường biển.

Trả lời:

- **Định nghĩa:** Là văn bản được ký giữa người BH và người được BH theo đó người BH thu phí BH do người được BH trả và người được BH được người BH bồi thường tổn thất của đối tượng BH do các hiểm họa hàng hải gây ra theo mức độ và điều kiện đã thỏa thuận với người BH.
- Tính chất:
 - Hợp đồng bồi thường
 - Hợp đồng tín nhiệm. thể hiện ở chỗ:

- ✓ Phải có lợi ích bảo hiểm mới được kí hợp đồng bảo hiểm. (lợi ích ko nhất thiết phải có khi kí hợp đồng nhưng nhất thiết phải có khi xảy ra tổn thất.)
- ✓ Người được BH phải trung thực tuyệt đối.
- ✓ Nguyên tắc “mất hay ko mất”
 - ◆ Đối với người được BH, khi kí HĐBH mà hàng hóa đã bị tổn thất nhưng người được BH chưa biết gì thì HĐ vẫn có hiệu lực và được bồi thường, ngược lại thì vô hiệu và ko được bồi thường.
 - ◆ Đối với người BH, khi ký HĐBH mà hàng hóa đã đến nơi an toàn nhưng người BH chưa biết thì HĐ vẫn có hiệu lực và được thu phí BH, ngược lại thì HĐ vô hiệu và phải hoàn lại phí BH.
- Là chứng từ có thể chuyển nhượng.
- HĐ được kí kết khi lời đề nghị của người được BH được người BH chấp nhận bằng văn bản, gọi là Đơn BH hay Giấy chứng nhận BH
- **Các loại HĐBH:**
 - Hợp đồng bảo hiểm chuyến (Voyage Policy):
 - ✓ Định nghĩa: là hợp đồng bảo hiểm cho một chuyến hàng hoặc một lô hàng được vận chuyển từ một cảng này đến một cảng khác.
 - ✓ Trách nhiệm của người BH: luôn tuân theo điều khoản từ kho đến kho.
 - ✓ Chỉ có giá trị đối với từng chuyến hàng
 - ✓ Được thể hiện bằng đơn bảo hiểm hoặc giấy chứng nhận bảo hiểm
 - HĐBH bao
 - ✓ Định nghĩa: là HĐBH nhiều chuyến hàng trong 1 thời gian nhất định, thường là 1 năm.
 - ✓ Tính linh hoạt: công ty BH vẫn bồi thường trong trường hợp người được BH gặp phải BKK mà ko thông báo cho công ty BH biết về chuyến hàng cụ thể(chưa được cấp đơn BH hoặc giấy chứng nhận BH)
 - ✓ Lợi ích cho cả 2 bên:
 - ◆ Người BH: thu được khoản phí BH trong thời hạn BH
 - ◆ Người được BH: phí BH rẻ hơn, vẫn được bồi thường nếu tàu đã bị tai nạn rồi mà chưa kịp thông báo cho người BH

- ♦ Tiết kiệm thời gian và chi phí cho cả 2 bên khi đàm phán kí kết HĐ.

- HDBH định giá:

- ✓ Định nghĩa: là loại hợp đồng khi kí người ta nêu rõ trị giá hoặc số tiền bảo hiểm của hợp đồng bảo hiểm.
- ✓ Ưu điểm: dễ tính toán phí bảo hiểm -> chủ hàng chắc chắn nhận được tiền khi có tổn thất xảy ra.
- ✓ Nhược điểm: ko phản ánh đúng giá trị thực của lô hàng. Nếu biến động theo hướng giá lên thì chủ hàng bị thiệt vì đơn vị bảo hiểm sẽ chỉ bồi thường theo mức ban đầu -> nên sử dụng trong hành trình ngắn, đối với những lô hàng có giá cả biến động ít trên thị trường.

- HDBH không định giá

- ✓ Định nghĩa: là loại hợp đồng khi kí kết người ta không ghi rõ số tiền bảo hiểm hay giá trị bảo hiểm mà chỉ nêu ra nguyên tắc để tính số tiền hay giá trị bảo hiểm (VD: căn cứ vào giá trị hàng hóa ở bến đến vào ngày tàu đến hoặc ngày tàu đăng kí phải đến hoặc trị giá hàng hóa lúc xảy ra tổn thất, lúc bồi thường hoặc lúc chấp nhận bồi thường; tính theo giá CIF của lô hàng)
- ✓ Áp dụng đối với hàng hóa có giá cả hay bị biến động trên thị trường.

VNam: không sử dụng loại hợp đồng này (theo Luật Kinh doanh Bảo hiểm 2000) nhưng nếu giá trị tăng lên thì chủ hàng vẫn có thể yêu cầu BH thêm phần giá trị tăng lên đó

22. Một lô hàng phân bón, chủ hàng chỉ muốn bảo hiểm hàng bị ướt nước biển. Bạn tư vấn cho chủ hàng nên mua bảo hiểm như thế nào? Hãy giải thích!

Trả lời:

Nên sử dụng loại hình bảo hiểm loại B. Do loại hình bảo hiểm loại C ko bồi thường cho tổn thất loại này, còn loại hình bảo hiểm loại A thì không cần thiết vì chủ hàng chỉ muốn bảo hiểm hàng bị ướt nước biển thôi (bảo hiểm loại A đắt tiền hơn)

23. Rủi ro cướp biển được bảo hiểm như thế nào trong bảo hiểm hàng hóa chuyên chở bằng đường biển?

Trả lời:

- Trong ICC 1963 rủi ro cướp biển không được đưa vào trong các điều kiện bảo hiểm chính (3 điều kiện bh chính là AR, WR, FPA)
- Theo ICC 1982, Rủi ro cướp biển được xếp vào nhóm “rủi ro đặc biệt”, vì vậy có thể được BH theo 2 cách:
 - Mua điều kiện BH loại A
 - Mua điều kiện BH loại C và kèm thêm điều kiện BH đặc về rủi ro cướp biển.

24. So sánh đơn bảo hiểm và giấy chứng nhận bảo hiểm hàng hóa vận chuyển bằng đường biển.

Trả lời:

- Giống:
 - Điều là bằng chứng cho HĐBH được ký kết
 - Có mặt trước giống nhau về nội dung: ghi các chi tiết về hàng hóa, tàu, hành trình, người bảo hiểm, người đc bảo hiểm.
 - ✓ Tên, địa chỉ của ng BH và người được BH
 - ✓ Tên hàng, số lượng, trọng lượng, số vận đơn
 - ✓ Cảng đi, cảng đến, cảng chuyển tải
 - ✓ Giá trị BH, số tiền BH
 - ✓ Điều kiện BH
 - ✓ Tỷ lệ phí BH, phí BH
 - ✓ Nơi và cơ quan giám định tổn thất
 - ✓ Nơi và cách thức bồi thường
 - ✓ Ngày tháng, chữ ký của công ty BH
- Khác về hình thức và nội dung mặt sau
 - Đơn BH đầy đủ hơn.

Giấy chứng nhận BH ko có các điều khoản BH (:A,B,C), mặt sau để trống hoặc ghi 1 số điều khoản chung chung (VD: rủi ro thì liên hệ với ai, hồ sơ khiếu nại bao gồm những gì...)

25. Trình bày bộ hồ sơ khiếu nại người bảo hiểm trong BH hàng hóa vận chuyển bằng đường biển.

Trả lời:

❖ Hồ sơ phải chứng minh được:

- Người khiếu nại có lợi ích BH
- Hàng hóa đã được BH
- Tồn thất thuộc 1 rủi ro được BH
- Giá trị BH, số tiền BH
- Mức độ tồn thất
- Số tiền đòi bồi thường
- Đảm bảo để người BH có thể đòi được người thứ 3 bồi thường. (thực hiện nguyên tắc thế quyền)

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

1. Đơn bảo hiểm (Insurance Policy) hoặc Giấy chứng nhận bảo hiểm (Certificate of Insurance), bản gốc;
2. Vận đơn đường biển (B/L) bản gốc và hợp đồng thuê tàu (C/P);
3. Hóa đơn thương mại (Commercial Invoice) (bản chính);
4. Hóa đơn về các chi phí khác, nếu có;
5. Giấy chứng nhận trọng lượng, số lượng;
6. Biên bản kết toán nhận hàng với tàu (Report on Receipt of Cargo);
7. Phiếu đóng gói (Packing List) (Bản chính);
8. Văn bản giấy tờ có liên quan đến việc đòi người thứ ba bồi thường và trả lời của họ, nếu có;
9. Kháng nghị hàng hải (Sea Protest) hoặc Nhật ký hàng hải (Log Book);
10. Thư khiếu nại có ghi rõ số tiền yêu cầu bồi thường.

❖ Ngoài ra, tùy trường hợp tồn thất còn phải có:

a) Nếu đòi bồi thường hàng hóa bị hư hỏng, đổ vỡ, thiếu hụt, giảm phẩm chất:

11. Biên bản giám định (Survey Report của người bảo hiểm hoặc đại lý của họ cấp;
12. Biên bản dỡ hàng (Cargo Outturn Report - COR);
13. Biên bản đổ vỡ hư hỏng do Cảng gây nên;
14. Thư dự kháng (Letter of Reservation) trong trường hợp tồn thất không rõ rệt.

b) Nếu đòi bồi thường hàng thiếu nguyên kiện:

11. Bản kết toán nhận hàng với tàu (ROROC);
12. Giấy chứng nhận hàng thiếu (Certificate of Shortlanded Cargo) do đại lý tàu biển cấp;
13. Kết toán lại (Correction Sheet) của Cảng, nếu có.

c) Nếu đòi bồi thường tổn thất chung:

11. Văn bản tuyên bố tổn thất chung của Thuyền trưởng (g/a declaration letter);
12. Bản tính toán, phân bổ tổn thất chung (General Average Adjustment) của lý toán sư;
13. Các văn bản có liên quan khác như Valuation Form, Average Bond, Average

Guarantee ...

26. Các nguyên tắc bồi thường trong bảo hiểm hàng hóa vận chuyển bằng đường biển.

Trả lời:

- Bồi thường bằng tiền chứ không bồi thường bằng hiện vật: nếu không có thỏa thuận nào khác thì nộp phí bảo hiểm bằng đồng tiền nào được 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 nhưng khi cộng thêm các chi phí hợp lý khác (cứu hộ, giám định, tổn thất chung) làm số tiền bồi thường vượt quá số tiền bảo hiểm thì công ty 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
- Thế quyền người được BH đòi người thứ 3.

27. Bảo hiểm thân tàu là gì? Đối tượng bảo hiểm trong bảo hiểm thân tàu? Sự cần thiết của bảo hiểm thân tàu?

Trả lời:

- Khái niệm: BH thân tàu là BH những rủi ro vật chất xảy ra với vỏ tàu, máy móc và thiết bị trên tàu đồng thời BH cước phí, các chi phí hoạt động của tàu và một phần trách nhiệm mà chủ tàu phải chịu trong trường hợp hai tàu đâm va nhau
- Đối tượng:

- BH tài sản (chủ tàu phải đảm bảo 3 cam kết: tàu đủ khả năng đi biển, tàu không thay đổi quốc tịch trong thời hạn BH, hành trình của tàu phải hợp pháp).
 - BH cước phí và chi phí hoạt động
 - BH một phần trách nhiệm (3/4) trong đâm va nhau (phần còn lại (1/4) do bảo hiểm TNDP P&I và phải ở điều kiện bảo hiểm FOD trở đi mới có bảo hiểm rủi ro đâm va.)
- Sự cần thiết:

- Tàu có trọng tải và dung tích lớn, thời gian hoạt động kéo dài, dễ bị ảnh hưởng bởi thiên tai, tai nạn bất ngờ trên biển.
- Trị giá của vỏ tàu rất lớn nên các chủ tàu thường đứng trước nguy cơ lớn.
- Ngày nay các con tàu được trang bị rất hiện đại nên khó khắc phục được các sự cố trên biển, khả năng rủi ro bị dừng hành trình là rất lớn suy ra tổn thất lớn. Nguy cơ thủy thủ đoàn có hành vi ác ý.
- Hoạt động của con tàu trên biển trong quá trình khai thác rất dễ gây tổn thất cho người khác và chủ tàu phải chịu trách nhiệm đối với những tổn thất đó.

28. Các loại hợp đồng bảo hiểm thân tàu? Sự khác nhau giữa các loại hợp đồng này.

Có 2 loại hđbh thân tàu: hợp đồng bảo hiểm thời hạn thân tàu và hợp đồng bảo hiểm chuyển thân tàu.

Sự khác nhau giữa hai loại hợp đồng này:

	Hợp đồng bh thời hạn	Hợp đồng bh chuyển
Khái niệm	Cho một khoảng thời gian nhất định (3 tháng ->1 năm)	Cho một chuyến nhất định từ điểm này tới điểm khác
Thời gian và không gian phát sinh trách nhiệm	Bảo hiểm có hiệu lực từ 24h của ngày ký kết đến hết 24h của ngày có hiệu lực. Khái niệm giờ do 2 bên thỏa thuận, có thể là giờ địa phương hoặc quốc tế, nếu ko quy định thì coi như theo giờ GMT.	“at and from”: Trách nhiệm phát sinh kể từ lúc ký HĐ với 1 trong 2 trường hợp sau: Tàu đã có tại cảng quy định thì TN của người BH bắt đầu tại và từ cảng đó Tàu chưa có tại cảng đó thì TN

	Nếu hết 24h của ngày hết hạn mà tàu chưa về đến cảng, đang bị nạn hoặc mất tích thì tàu vẫn được BH nếu có thông báo cho người BH trước khi BH hết hiệu lực; và cho đến khi tàu neo đậu an toàn tại 1 cảng nào đó. (chủ tàu phải nộp thêm phí bảo hiểm cho thời hạn kéo dài)	sẽ bắt đầu khi tàu tới cảng đó “from” Có hiệu lực khi tàu khởi hành tại địa điểm đó và kết thúc sau 24h của ngày tàu đến cảng đến.
--	---	--

29. Phạm vi trách nhiệm bảo hiểm về mặt không gian và thời gian đối với từng loại hợp đồng bảo hiểm thân tàu.

Trả lời:

❖ Có 2 loại hợp đồng bảo hiểm thân tàu chính là bảo hiểm thời hạn và bảo hiểm chuyển

a) HĐBH thời hạn

- Bảo hiểm có hiệu lực từ 24h của ngày ký kết đến hết 24h của ngày có hiệu lực. Khái niệm giờ do 2 bên thỏa thuận, có thể là giờ địa phương hoặc quốc tế, nếu không quy định thì coi như theo giờ GMT.
- Nếu hết 24h của ngày hết hạn mà tàu chưa về đến cảng, đang bị nạn hoặc mất tích thì tàu vẫn được BH nếu có thông báo cho người BH trước khi BH hết hiệu lực; và cho đến khi tàu neo đậu an toàn tại 1 cảng nào đó. (chủ tàu phải nộp thêm phí bảo hiểm cho thời hạn kéo dài)

b) HĐBH chuyển

- “at and from”
- Trách nhiệm phát sinh kể từ lúc ký HĐ với 1 trong 2 trường hợp sau:
 - ✓ Tàu đã có tại cảng quy định thì TN của người BH bắt đầu tại và từ cảng đó
 - ✓ Tàu chưa có tại cảng đó thì TN sẽ bắt đầu khi tàu tới cảng đó
- Và kết thúc sau 24h của ngày tàu đến cảng đến
 - “from”

Có hiệu lực khi tàu khởi hành tại địa điểm đó và kết thúc sau 24h của ngày tàu đến cảng đến.

❖ HDBH mặc nhiên kết thúc nếu :

- Thay đổi công ty đăng kiểm
- Thay đổi, đình chỉ,... cấp hạng của tàu
- Quá hạn giám định định kỳ
- Thay đổi sở hữu
- Thay đổi cờ tàu
- Chệch hướng

30. Các rủi ro được bảo hiểm theo các điều kiện bảo hiểm của ITC 1995.

Trả lời:

- Bảo hiểm cho những tổn thất hoặc thiệt hại của đối tượng bảo hiểm gây ra bởi:
 - Tai họa của biển, sông hồ, hoặc các vùng nước khác
 - Cháy, nổ
 - Cướp bạo động bởi người ngoài tàu
 - Vứt hàng xuống biển
 - Cướp biển
 - Đâm va phải phương tiện vận chuyển nội địa, cầu cảng hoặc trang thiết bị của cảng
 - Động đất, núi lửa phun, sét đánh
 - Tai nạn trong việc xếp dỡ hoặc di chuyển hàng hóa, nhiên liệu
- Và các rủi ro sau đây, miễn là các tổn thất, thiệt hại ko do sự thiếu cần mẫn của người được BH
 - Nổ nồi hơi, gãy trục hoặc các ắc tỳ trong máy móc và vỏ tàu
 - Sơ suất của thuyền trưởng, sĩ quan, thủy thủ hoặc hoa tiêu
 - Sơ suất của người sửa chữa, người thuê tàu với điều kiện người sửa chữa hoặc người thuê tàu không phải là người được BH
 - Phá hoại của thuyền trưởng, sĩ quan thủy thủ
 - Đâm va phải máy bay hoặc các vật thể rơi từ máy bay

31. Nội dung của các điều kiện bảo hiểm thân tàu theo ITC 1995. (xem lại câu này, tới ko chắc)

(học thuộc những câu sau về TLO, POD, PFA và AR)

32. Nội dung của điều kiện bảo hiểm tổn thất toàn bộ TLO – ITC 1995.

Trả lời:

❖ Các rủi ro được bảo hiểm

- Bảo hiểm này sẽ bồi thường các tổn thất toàn bộ (thực tế và ước tính) gây ra bởi các rủi ro sau:

- Tai nạn của biển, sông hồ và vùng nước khác;
- Cháy hoặc nổ;
- Cướp bạo động từ ngoài tàu;
- Vứt hàng xuống biển;
- Cướp biển;
- Đâm va phải phương tiện vận chuyển nội địa, cầu cảng hoặc thiết bị của cảng;
- Động đất núi lửa phun sét đánh;
- Tai nạn trong việc xếp dỡ, di chuyển hàng hóa hoặc nhiên liệu.

- Và các rủi ro sau đây với điều kiện không do sự thiếu cẩn mẫn của người được bảo hiểm, người quản lý tàu, chủ tàu:

- Nổ nồi hơi, gãy trục, ẩn tì của vỏ tàu và máy móc trên tàu;
- Sơ suất của thuyền trưởng, thủy thủ, hoa tiêu;
- Sơ suất của người sửa chữa, người thuê tàu với điều kiện người sửa chữa, người thuê tàu không phải là người được bảo hiểm;
- Phá hoại của thuyền trưởng, thủy thủ, thuyền viên;
- Đâm va phải máy bay hoặc các vật thể rơi từ máy bay.

❖ Cứu nạn: BH này bồi thường phần của tàu về cứu hộ, cứu nạn bị giảm do BH dưới giá trị.

❖ Ô nhiễm dầu

- Bh này bồi thường những tổn thất mà người được bh phải chịu là hậu quả cả hành động/yêu cầu của chính quyền liên quan đến việc phòng ngừa, hạn chế thiệt hại về môi trường.

- Đối tượng bảo hiểm ở đây là vật chất của con tàu chứ không phải là trách nhiệm do con tàu làm ô nhiễm phát sinh với một bên thứ 3; người được bảo hiểm phải cần miễn hợp lý trong việc ngăn chặn dầu tràn ra ngoài thì mới được bảo hiểm bồi thường.

Ví dụ: tàu bị đâm phải cầu cảng => đâm tàu + dầu tràn ra ngoài, chính quyền địa phương yêu cầu phải trục vớt con tàu đi chỗ khác để tránh gây ô nhiễm. Trong quá trình trục vớt con tàu làm cho con tàu bị hư hỏng thì sẽ được bảo hiểm bồi thường. Còn các chi phí phát sinh để thu gom dầu tràn, chi phí trục vớt tàu không được bảo hiểm thân tàu bồi thường mà sẽ được bồi thường trong bảo hiểm trách nhiệm dân sự của chủ tàu.

33. Nội dung của điều kiện bảo hiểm miễn tổn thất bộ phận FOD_{abs} – ITC 1995.

Trả lời:

Bảo hiểm này bồi thường tổn thất của đối tượng bảo hiểm trực tiếp gây ra bởi:

- Tai nạn trong việc xếp dỡ, di chuyển hàng hóa nhiên liệu;
- Nổ trên tàu hoặc nơi khác;
- Nổ hay tai nạn đối với lò phản ứng hạt nhân ở trên tàu hoặc nơi khác;
- Nổ nồi hơi, gây trục hoặc ẩn tỳ trong máy móc hay vỏ tàu;
- Sơ suất của thuyền trưởng, thủy thủ hoặc hao tiêu;
- Sơ suất của người sửa chữa với điều kiện người sửa chữa không phải là người được bảo hiểm;
- Đâm va phải máy bay;
- Đâm va phải phương tiện vận chuyển nội địa; cầu cảng hoặc thiết bị của cảng;
- Động đất núi lửa phun sét đánh.

Với điều kiện các tổn thất nói trên không do sự thiếu cần miễn của người được bảo hiểm, chủ tàu, người quản lý tàu hoặc bất kì người quản lý nào của họ trên bờ.

- Chi phí cứu nạn, bảo tồn và tổ tụng;
- Trách nhiệm đâm va;
- Đóng góp tổn thất chung.

(=TLO+3 trường hợp cuối)

34. Nội dung của điều kiện bảo hiểm miễn tổn thất riêng FPA_{abs} – ITC 1995.

Trả lời:

Người BH không bồi thường tổn thất riêng là tổn thất bộ phận và các khiếu nại về tổn thất chung liên quan đến vỏ tàu, trừ 2 trường hợp sau

➔ =FOD+ 2 trường hợp sau:

- TT bộ phận của tàu do hành động GA và chỉ hạn chế ở một số bộ phận nhất định do GA gây ra (hệ thống đèn điện, máy ướp lạnh, buồng, neo,...)
- TT bộ phận, TT riêng của tàu do va chạm với tàu khác trong khi cứu nạn hoặc do cứu hỏa trên tàu

35. Nội dung của điều kiện bảo hiểm mọi rủi ro AR – ITC 1995.

1. Rủi ro được bảo hiểm

a. Bảo hiểm này sẽ bảo hiểm những tổn thất hoặc thiệt hại của đối tượng bảo hiểm gây ra bởi:

- Tai nạn của biển, sông hồ, hoặc các vùng nước khác
- Cháy, nổ
- Trộm cướp từ ngoài tàu
- Vứt hàng xuống biển
- Cướp biển
- Đâm va phương tiện vận chuyển nội địa, cầu cảng hoặc trang thiết bị của cảng
- Động đất, núi lửa phun, sét đánh
- Tai nạn trong việc xếp dỡ hoặc di chuyển hàng hóa hoặc nhiên liệu

b. Và các rủi ro sau:

- Nổ nồi hơi, gãy trục hoặc các ẩn tỳ trong máy móc và vỏ tàu
- Sơ suất của thuyền trưởng, sỹ quan thủy thủ hoặc hoa tiêu
- Sơ suất của người sửa chữa, người thuê tàu với điều kiện người sửa chữa, người thuê tàu không phải là người được bảo hiểm
- Phá hoại của thuyền trưởng, sỹ quan thủy thủ
- Đâm va phải máy bay hoặc các vật thể rơi từ máy bay

Với điều kiện là các tổn thất , thiệt hại nói trên không do sự thiếu cẩn mẫn của người được bảo hiểm, người quản lý tàu gây nên.

2.Trách nhiệm do ô nhiễm dầu

Bảo hiểm này cũng bảo hiểm những tổn thất hoặc thiệt hại cho tàu bắt nguồn từ quyết định của cơ quan nhà nước có thẩm quyền nhằm ngăn ngừa hoặc giảm thiểu ô nhiễm phát sinh từ các hư hỏng của tàu mà người bảo hiểm phải chịu trách nhiệm theo bảo hiểm này, với điều kiện là những quyết định như vậy không phải do thiếu mẫn cán hợp lý của người được bảo hiểm, chủ tàu hoặc người quản lý tàu trong việc ngăn ngừa, làm giảm ô nhiễm

3.Trách nhiệm do tàu đâm va nhau

a. Người bảo hiểm đồng ý bồi thường cho người được bảo hiểm $\frac{3}{4}$ số tiền mà người được bảo hiểm phải trả cho 1 hay nhiều người khác, mà theo quy định của luật pháp thì người được bảo hiểm phải chịu trách nhiệm về:

- Mất mát hoặc hư hỏng của tàu khác hoặc của tài sản trên tàu khác đó
- Chậm trễ hoặc mất tác dụng cho tàu khác hoặc tài sản trên tàu đó
- Tổn thất chung hay cứu nạn/ cứu hộ theo hợp đồng của tàu khác hay tài sản trên đó mà người được bảo hiểm phải trả do tàu được bảo hiểm đâm va phải bất kỳ tàu nào

b. Việc bồi thường theo điều kiện này và các điều kiện khác sẽ theo nguyên tắc sau:

- Khi tàu được bảo hiểm đâm va tàu khác và cả hai đều có lỗi thì, trừ khi trách nhiệm của hai tàu bị giới hạn bởi pháp luật nếu không việc bồi thường theo điều khoản này sẽ được tính toán trên cơ sở nguyên tắc trách nhiệm chéo.Cụ thể là các chủ tàu coi như phải bồi thường cho nhau toàn bộ thiệt hại của bên kia mà không khấu trừ đi số tiền chênh lệch.
- Trong mọi trường hợp tổng trách nhiệm của người bảo hiểm trong 1 vụ đâm va không vượt quá $\frac{3}{4}$ giá trị bảo hiểm của tàu

4) Tổn thất chung và chi phí cứu nạn

- Bảo hiểm này bảo hiểm phần chi phí cứu nạn, cứu hộ và/ hoặc tổn thất chung của tàu đã được giảm trừ về bảo hiểm dưới giá trị, nhưng trong trường hợp hy sinh tổn thất chung của tàu, người được bảo hiểm sẽ được bồi thường toàn bộ thiệt hại mà không cần phải có chứng nhận đóng góp của các quyền lợi khác.
- Việc giải quyết vấn đề tổn thất chung phải theo luật lệ, tập quán của nơi kết thúc hành trình nếu hợp đồng vận tải không có quy định đặc biệt khác.

5) Cam kết bảo hiểm chi phí hoạt động của tàu

Người bảo hiểm có thể nhận bảo hiểm thêm các chi phí và các khoản tiền sau đây:

- Các chi phí hoạt động của tàu, hoa hồng của người quản lý, tiền lãi, tiền vượt quá hoặc giá trị tăng thêm của vỏ tàu và máy móc nhưng tất cả những khoản này không vượt quá 25% giá trị của hợp đồng này
- Tiền cước, tiền thuê tàu, tiền thuê tàu theo thời hạn nhưng không vượt quá 25% giá trị của hợp đồng này sau khi đã trừ đi 25% nói trên
- Tiền cước hoặc tiền thuê tàu chuyển
- Tiền cước ứng trước của tàu chạy không có hàng và không theo hợp đồng
- Tiền thuê tàu của nhiều chuyến
- Phí bảo hiểm
- Phí bảo hiểm hoàn lại

6) Chi phí bảo tồn và tổ tụng

Người bảo hiểm phải bồi hoàn:

- Chi phí cần thiết, hợp lý để ngăn ngừa làm giảm tổn thất
- Chi phí để thực hiện hoặc bảo lưu quyền khiếu nại đối với người thứ ba
- Chi phí bảo vệ quyền lợi của mình trước 1 vụ kiện

7) Hoàn lại phí bảo hiểm do tàu nằm xó hay do hủy hợp đồng

Phí bảo hiểm sẽ được hoàn trả như sau:

- Theo tỷ lệ đối với mỗi tháng chưa bắt đầu bảo hiểm, nếu bảo hiểm này bị hủy do thỏa thuận
- Khi tàu bị nằm xó trong thời hạn 30 ngày liên tục trong cảng hay trong khu vực với điều kiện cảng hay khu vực đó được người bảo hiểm chấp nhận.

8) Rủi ro loại trừ

- a. Loại trừ rủi ro chiến tranh: chiến tranh, nội chiến, cách mạng, khởi nghĩa...bị chiếm đoạt, bị tịch thu, bị bắt...
- b. Loại trừ rủi ro đình công: người đình công, công nhân bị cấm xưởng, bọn khủng bố...
- c. Loại trừ hành động ác ý : do các vụ nổ hoặc do vũ khí chiến tranh khác gây ra bởi bất kỳ người nào có hành động ác ý hoặc vì động cơ chính trị
- d. Loại trừ rủi ro phóng xạ, hạt nhân

Trong mọi trường hợp bảo hiểm này không bảo hiểm những tổn thất, thiệt hại hoặc chi phí trực tiếp hoặc gián tiếp gây ra bởi hoặc phát sinh từ:

- Tia i-on hóa do hoạt động phóng xạ của việc sử dụng nhiên liệu hạt nhân, chất thải hạt nhân hay nổ hạt nhân
- Việc nhiễm xạ, chất độc, chất nổ hay những chất độc hại khác phát sinh do việc lắp đặt các lò phản ứng hạt nhân
- Bất kỳ vũ khí chiến tranh nào sử dụng năng lượng nguyên tử hay năng hạt nhân và/hoặc phản ứng phân- nhiệt hạch hoặc phản ứng tương tự sức phóng xạ hay chất phóng xạ .

e. Các rủi ro loại trừ khác

- Cơ quan đăng kiểm thay đổi cấp hạng hay cấp hạng bị bỏ

- Khi tàu chạy ngoài phạm vi kinh doanh quy định, ngoài thời hạn quy định (đối với bảo hiểm theo thời hạn) hoặc tàu chạy theo tuyến không bình thường hay đi chệch đường hoặc thay đổi hành trình (đối với bảo hiểm chuyến)

- Khi có thay đổi chủ tàu hoặc người thuê tàu định hạn

- Khi cấu trúc tàu có thay đổi lớn

- Khi tàu chạy vào vùng có chiến tranh, chiến sự hay được thuê phục vụ cho chiến tranh, cho mục đích quân sự

- Hành động cố ý hoặc sơ suất của người mua bảo hiểm, người được bảo hiểm hoặc đại lý.

- Tàu không đủ khả năng đi biển ngay từ lúc khởi hành, do tuổi của tàu hoặc thời gian sử dụng, bốc lên tàu những chất hoặc những hàng hóa nguy hiểm, nếu người được bảo hiểm biết nhưng người bảo hiểm lại không biết việc đó.

36. Khi tai nạn đâm va xảy ra, người bảo hiểm thân tàu phải có trách nhiệm đối với các tổn thất thiệt hại nào của tàu được bảo hiểm.

Khi tai nạn đâm va xảy ra, người bảo hiểm thân tàu phải có trách nhiệm đối với:

- Thiệt hại về mặt vật chất đối với vỏ tàu, máy móc, trang thiết bị trên tàu được bảo hiểm. BH không bồi thường tổn thất về hàng hóa hay thiệt hại về người trên tàu được bảo hiểm.

- Một phần trách nhiệm đâm va mà chủ tàu được bảo hiểm phải chịu đối với tàu bị đâm va, cụ thể là $\frac{3}{4}$ trách nhiệm đâm va đối với các thiệt hại về:

+ Tổn thất hay tổn hại gây ra cho tàu khác và tài sản trên tàu khác;

+ Chạm trể hay thiệt hại do mất khả năng sử dụng tàu khác hay tài sản trên tàu khác;

+ Tổn thất chung, chi phí cứu nạn hay cứu hộ theo hợp đồng của tàu khác hay tài sản trên tàu ấy.

Tuy nhiên, trong bất cứ trường hợp nào, DNBH **không chịu trách nhiệm bồi thường** những khoản tiền mà người được bảo hiểm đã phải trả vì hay về:

- + Di chuyển hay phá hủy chuồng trại vật, xác tàu, hàng hoá hay bất kỳ vật gì #.
- + Hàng hóa, vật phẩm chở trên tàu được bảo hiểm.
- + Bất kỳ tài sản nào khác mà không phải là tàu bị đắm hay tài sản trên tàu đó.
- + Chết người, thương tật hay đau ốm.
- + Ô nhiễm dầu và các chất thải độc hại khác.

37. Phân tích và cho ví dụ minh họa về phần trách nhiệm mà chủ hàng phải chịu theo điều khoản hai tàu đâm va nhau cùng có lỗi. Để được bồi thường cho tổn thất này, chủ hàng phải tham gia bảo hiểm theo điều kiện nào?

Trước hết, đây là nói về CHỦ HÀNG, vì vậy sẽ liên quan tới bảo hiểm hàng hoá. Để được bồi thường phần trách nhiệm đâm va, chủ hàng phải mua điều kiện bảo hiểm hàng hoá, cả 3 điều kiện A, B, C đều được bảo hiểm. Vì vậy có thể chỉ cần mua điều kiện bảo hiểm tối thiểu là C là đã được bồi thường trách nhiệm đâm va rồi.

Giả sử 2 tàu A, B đâm va nhau với lỗi lần lượt là 60% và 40%. Tàu A chở hàng đã được mua bảo hiểm. Khi đó chỉ có tàu B bồi thường tổn thất về hàng trên tàu A, còn tàu A được miễn trách đối với hàng trên tàu A. (Hầu hết các vận đơn đường biển điều quy định theo quy tắc Hague –Visby 1968, theo quy tắc này lỗi hải vận được miễn trách cho chủ tàu đối với chủ hàng. Như vậy, khi trường hợp đâm va xảy ra, chủ tàu không phải chịu trách nhiệm về mất mát, thiệt hại cho hàng hóa chở trên tàu mình) .

Nếu tàu B bồi thường 100% tổn thất cho hàng trên tàu A thì sẽ đòi tàu A trả lại mình 60%. Nhưng vì tàu A được miễn trách đối với tổn thất trên tàu mình nên sẽ đòi chủ hàng trên tàu A 60% tổn thất của hàng trên tàu A để trả lại cho chủ tàu B. Trong trường hợp này bảo hiểm sẽ thay mặt chủ hàng trên tàu A trả lại chủ tàu A số tiền ứng

với 60% tổn thất đó, mọi chi phí phát sinh cho việc bồi thường này BH tự chịu.
=>điều khoản 2 tàu đâm va cùng có lỗi

38. Giải thích “Phần trách nhiệm mà người được bảo hiểm phải chịu theo điều khoản hai tàu đâm va nhau cùng có lỗi”.

Vận đơn do Tàu A (người chuyên chở) ký cho chủ hàng A. Trong quá trình vận chuyển, Tàu A và tàu B xảy ra tai nạn đâm va, và thường trong tai nạn đâm va sẽ xảy ra trường hợp 2 tàu cùng có lỗi. Khi đó sẽ có thiệt hại đối với hàng của A, nhưng chủ hàng A lại không thể đi đòi Tàu A được, và chỉ có thể đòi tàu B. Tàu B bồi thường cho hàng A toàn bộ thiệt hại Hàng, song lại đòi tàu A phần trách nhiệm đâm va của họ đối với hàng A. Tàu A trả cho tàu B phần trách nhiệm này, sau đó đòi lại hàng A phần trách nhiệm đâm va đó (vì vốn dĩ tàu A không phải trả những gì liên quan tới hàng A). Với điều khoản trên vận đơn, phần trách nhiệm đâm va đó sẽ do người được bảo hiểm trả cho tàu A thay cho chủ hàng A.

Khi tàu được BH đâm va phải tàu khác và cả 2 đều có lỗi thì, trừ khi trách nhiệm của 2 tàu bị giới hạn bởi luật pháp nếu không việc bồi thường theo điều khoản này sẽ được tính toán trên cơ sở nguyên tắc trách nhiệm chéo “cross-liability”.

39. Tổn thất của hàng hóa do tàu chuyên chở hàng đâm va vào tàu khác mà cả hai tàu đều có lỗi sẽ được bồi thường như thế nào? Cho ví dụ minh họa.

(Câu này nên vẽ được thì tốt. Đi thi t vào câu này, cô yêu cầu vẽ, với lại lúc trả lời đã thêm 1 ít về vận tải nữa thì ok).

Tổn thất của hàng hóa:

- **Trên tàu bị đâm va (tàu B) :** sẽ có thể được bồi thường bởi :
 - **chủ tàu được bảo hiểm¹ (của tàu A):** vì 2 tàu đều có lỗi

Khoản này sẽ được bồi thường gián tiếp bởi các chủ thể sau:

¹ chủ tàu bồi thường theo tỷ lệ lỗi (tỷ lệ này do tòa phán xử, nhưng thường được xác định dựa trên giá trị so sánh 2 con tàu)

- **công ty bảo hiểm của tàu được bảo hiểm² (tàu A):** vì rủi ro đâm va theo điều khoản “2 tàu đâm va nhau cùng có lỗi” là loại rủi ro được bảo hiểm trong bảo hiểm thân tàu
- **P&I của tàu được bảo hiểm³ (tàu A):** (trong TH tàu được bảo hiểm tham gia vào hội P&I) hội sẽ chịu nốt phần trách nhiệm đâm va còn lại của chủ tàu, trong đó có một phần trách nhiệm đối với hàng hóa trên tàu bị đâm
- **công ty bảo hiểm của hàng hóa đó (trên tàu B) :** (trong TH hàng hóa đã được mua bảo hiểm) vì rủi ro đâm va là một rủi ro cơ bản luôn được bảo hiểm trong mọi loại điều kiện bảo hiểm hàng hóa
- **Trên tàu được bảo hiểm :** (tương tự) sẽ có thể được bồi thường bởi :
 - chủ tàu bị đâm va
 - công ty bảo hiểm của tàu bị đâm va
 - P&I của tàu bị đâm va
 - công ty bảo hiểm của hàng hóa đó

2. Ví dụ

Tàu A được bảo hiểm ngang giá trị, đâm va với tàu B, lỗi mỗi bên 50%. Tổn thất tàu A là 10000\$, tổn thất hàng trên tàu A là 4000\$; tổn thất tàu B là 20000\$, hàng trên tàu B là 8000\$.

Khi đó :

²bảo hiểm giới hạn bồi thường ở mức $\frac{3}{4}$ trách nhiệm đâm va phát sinh và ko vượt quá $\frac{3}{4}$ số tiền bảo hiểm

³ trong rủi ro đâm va, P&I bồi thường cho cả 2 chủ tàu:

- Tàu được BH : tổn thất về ng + hàng chuyên chở trên tàu (cái này ứ hiểu lắm, vì tàu có phải chịu cái j lquan đến hàng đầu nhi???)

- Tàu bị đâm : $\frac{1}{4}$ trách nhiệm của tàu được BH với tàu bị đâm + phần trách nhiệm vượt quá $\frac{3}{4}$ số tiền BH + thiệt hại tài sản khác do bị tàu được BH đâm va

- Hàng trên tàu B được bồi thường như sau :

+ Tàu A bồi thường : $50\% * 8000 = 4000\$$. Trong đó:

-Bảo hiểm tàu A đóng góp : $\frac{3}{4} * 4000 = 3000\$$

- Tàu A tự chịu hoặc hội P&I của tàu A chịu thay : $\frac{1}{4} * 4000 = 1000\$$

+ Bảo hiểm của hàng hóa tàu B bồi thường (TH hàng hóa được mua bảo hiểm):

$50\% * 8000 = 4000\$$

- Hàng trên tàu A được bồi thường như sau:

+ Tàu B bồi thường : $50\% * 4000 = 2000\$$. Trong đó:

- Bảo hiểm tàu B đóng góp (TH tàu B mua bảo hiểm): $\frac{3}{4} * 2000 = 1500\$$

- Tàu B tự chịu hoặc hội P&I tàu B chịu thay: $\frac{1}{4} * 2000 = 500\$$

+ Bảo hiểm của hàng hóa tàu A bồi thường : $50\% * 4000 = 2000\$$

40. Theo nguyên tắc trách nhiệm chéo, các chủ tàu sẽ chịu trách nhiệm bồi thường tổn thất thiệt hại cho nhau như thế nào? Cho ví dụ minh họa.

Theo nguyên tắc trách nhiệm chéo, các chủ tàu sẽ bồi thường tổn thất của nhau theo tỷ lệ lỗi của mình mà không khấu trừ phần chênh lệch giữa trách nhiệm của các bên.

Ví dụ:

Tàu A và tàu B đâm va nhau, 2 tàu cùng có lỗi. Tàu A thiệt hại 15000\$, tàu B thiệt hại 10000\$, tỷ lệ lỗi của tàu A và tàu B là 1:4

Như vậy:

- Chủ tàu A sẽ bồi thường cho chủ tàu B: $\frac{1}{5} * 10000 = 2000\$$

- Chủ tàu B sẽ bồi thường cho chủ tàu A: $\frac{4}{5} * 15000 = 12000\$$

Do đó, chủ tàu B sẽ bồi thường cho chủ tàu A: $12000 - 2000 = 10000\$$

41. Định nghĩa và đặc điểm của bảo hiểm P&I?

- **Định nghĩa:** Bảo hiểm trách nhiệm dân sự chủ tàu là bảo hiểm những thiệt hại phát sinh từ trách nhiệm của chủ tàu đối với những người thứ 3 trong quá trình sở hữu, kinh doanh, khai thác tàu biển.

- **Đặc điểm:**

+ Đối tượng BH mang tính chất trừu tượng, khi thiết lập hợp đồng BH, đối tượng BH chưa phát sinh mà chỉ biểu hiện cụ thể khi có sự cố xảy ra làm phát sinh nghĩa vụ bồi thường của chủ tàu

+ Dựa trên nguyên tắc tương hỗ.

+ Mọi khoản chi tiêu của hội đều do tất cả các thành viên đóng góp.

+ Hoạt động của hội ko vì mục đích kdoanh kiếm lời từ các hội viên (phi lợi nhuận).

+ Thành viên tham gia hội P&I vừa là người bảo hiểm, vừa là người được bảo hiểm.

+ Số phí bảo hiểm là không cố định. Số phí này sẽ được Hội phân bổ dựa trên số GRT, loại tàu, khu vực hoạt động và rủi ro của tàu mà hội viên đăng ký. Hàng năm, hội viên đóng phí tạm tính (phí đóng trước), sau khi có số liệu về các khoản chi tiêu của hội trong năm nghiệp vụ (thường sau 2-3 năm), hội sẽ tiến hành phân bổ khoản đóng góp thêm của hội viên thuộc năm nghiệp vụ ấy, gọi là phí đóng sau.

+ Là loại hình bảo hiểm mà dường như không có giới hạn về trách nhiệm bảo hiểm: hội P&I ko thể đánh giá được mức độ tối đa của tổn thất khi thiết lập hợp đồng, và trách nhiệm của người bảo hiểm cũng là ko giới hạn miễn là tổn thất do rủi ro BH gây ra (trừ trường hợp ô nhiễm dầu mức tối đa bồi thường là 500 triệu USD)

42. Phí bảo hiểm thân tàu phụ thuộc những yếu tố gì? Hoàn phí bảo hiểm trong bảo hiểm thân tàu được thực hiện như thế nào? (Sgk 76)

Trả lời

1. Phí bảo hiểm thân tàu phụ thuộc:

I=phí bồi thường TTTB+phí bồi thường tổn thất bộ phận+phụ phí khác

Trong đó, **phí bồi thường TTTB**=**A x R**, R phụ thuộc vào tuổi tàu, kích cỡ, trang thiết bị trên tàu...

Phí bồi thường tt bộ phận phụ thuộc vào: tình trạng sửa chữa bảo dưỡng tàu, trình trạng tổn thất những năm trước, tuyến đường, trình độ nghề nghiệp của thuyền bộ...

Ngoài ra, phí bh còn phụ thuộc vào các yếu tố như điều kiện bh, thời gian bh, mức miễn thường,...

2. Hoàn phí bảo hiểm trong bảo hiểm thân tàu được quy định như sau:

+ Khi tàu ngưng hoạt động liên tục 30 ngày trở lên (để sửa chữa hay không sửa chữa, tùy vào thỏa thuận của các bên, thông thường, người được bảo hiểm phải thông báo trước cho công ty bảo hiểm và được chấp nhận; việc hoàn phí chỉ thực hiện sau khi hết hạn bảo hiểm; một số công ty còn yêu cầu trong thời hạn bảo hiểm đó phải không có tổn thất xảy ra thì mới hoàn lại phí bảo hiểm)

+ Hủy hợp đồng bảo hiểm do người được bảo hiểm yêu cầu (Bảo Việt hoàn 80% phí bảo hiểm cho thời gian hủy, có thể là một con số khác tùy vào thỏa thuận của các bên)

+ Hủy hợp đồng bảo hiểm do người bảo hiểm yêu cầu (hoàn 100% phí bảo hiểm cho thời gian hủy)

+ Hoàn phí khi không có tổn thất : Một số công ty bảo hiểm có chính sách hoàn phí bảo hiểm khi hết hạn bảo hiểm mà không có tổn thất nào xảy ra hoặc tổn thất không đáng kể thì sẽ hoàn lại phí cho người được bảo hiểm nếu NĐBH tiếp tục ký hợp đồng bảo hiểm thân tàu vào năm BH kế tiếp. Mục đích của các công ty bảo hiểm là giữ chân khách hàng. Mức hoàn phí do 2 bên thỏa thuận

43. Phân biệt trách nhiệm của bảo hiểm thân tàu và bảo hiểm P&I trong tai nạn đâm va của tàu được bảo hiểm.

Trong tai nạn đâm va của tàu được bảo hiểm, trách nhiệm được phân chia như sau:

	Bảo hiểm thân tàu	Bảo hiểm P&I

Đối với tàu được bảo hiểm	- thiệt hại vật chất thân tàu	- tổn thất hàng hóa chuyên chở trên tàu - tổn thất về người⁴
Đối với tàu bị đâm va	$\frac{3}{4}$ trách nhiệm đâm va như liệt kê sau đây, nhưng không vượt quá $\frac{3}{4}$ số tiền bảo hiểm : - tổn thất, thiệt hại vật chất của tàu bị đâm - tổn thất, thiệt hại về tài sản, hàng hóa trên tàu # - thiệt hại về kinh doanh - tổn thất chung, chi phí cứu hộ của tàu bị đâm do tai nạn đâm va gây ra (nếu có) *Trong bất kì trường hợp nào, DNBH không chịu trách nhiệm bồi thường những khoản tiền mà người được BH đã phải trả vì hay về: + Di chuyển hay phá hủy chuống ngại vật , xác tàu, hàng	-1/4 trách nhiệm đâm va của tàu được bảo hiểm với tàu bị đâm - khoản chênh lệch do $\frac{3}{4}$ trách nhiệm đâm va lớn hơn $\frac{3}{4}$ số tiền bảo hiểm - Toàn bộ trách nhiệm phát sinh do đâm va về: - o Di chuyển hay phá hủy chuống ngại vật, xác tàu, hàng hoá hoặc bất kỳ vật gì khác. - o Hàng hóa, vật phẩm chở trên tàu được bảo hiểm. - o Bất động sản, động sản hay vật gì khác không phải là tàu khác hay tài sản trên tàu khác . - o Chết người, thương tật hay

⁴ Trong TNDS phát sinh, có tính người, nhưng với bảo hiểm thân tàu, coi như không kể người vào đó, còn với bảo hiểm P&I sẽ bảo hiểm cho toàn bộ phần TN liên quan tới người.

	hoá hoặc bất kỳ vật gì khác. + Hàng hóa, vật phẩm chở trên tàu được bảo hiểm. + Bất động sản, động sản hay vật gì khác không phải là tàu khác hay tài sản trên tàu khác. + Chết người, thương tật hay đau ốm. + Ô nhiễm dầu và các chất thải độc hại khác. BH chỉ bồi thường về mặt vật chất trên tàu được BH không bồi thường trách nhiệm phát sinh sau đó.	đau ốm. o Ô nhiễm dầu và các chất thải độc hại khác. Nếu phát sinh trách nhiệm với bên thứ 3 thì BH sẽ bồi thường.
--	---	--

44. Trình bày trách nhiệm dân sự mà chủ tàu phải gánh chịu trong quá trình kinh doanh khai thác tàu. Sgk96

Có 3 loại trách nhiệm chính mà chủ tàu phải chịu trong quá trình kinh doanh khai thác tàu là trách nhiệm về con người, trách nhiệm trong đâm va và trách nhiệm đối với hàng hóa được chuyên chở.

(1) **Trách nhiệm đối với con người** : chủ tàu phải có trách nhiệm đối với sỹ quan, thủy thủ, thuyền viên hay những người làm công hoặc những công nhân khuôn vác trên tàu hoặc người thứ ba nào khác nếu tàu gây ra tai nạn cho họ. Chủ tàu sẽ chịu trách nhiệm đối với những thương tích, tai nạn, ốm đau, chết chóc đối với những người này.

(2) **Trách nhiệm dân sự của chủ tàu trong tai nạn đâm va:**

- **Trong trường hợp đâm va giữa tàu với tàu** : chủ tàu phải chịu trách nhiệm trong phạm vi tỷ lệ lỗi của mình trong vụ đâm va.

- **Trường hợp đâm va giữa tàu với các vật thể cố định:** cầu cảng, giàn khoan, đê, kè,... : bảo hiểm trách nhiệm dân sự của chủ tàu sẽ bồi thường cho chủ tàu tất cả các khoản tiền mà chủ tàu phải chịu trách nhiệm bồi thường.
- **Trách nhiệm đối với xác tàu bị đắm** (tổn thất toàn bộ): ở những nơi không cho phép để nguyên xác tàu bị đắm thì chủ tàu phải thực hiện các công việc sau : đánh dấu vị trí xác tàu, thả sáng ban đêm, trục vớt tàu, di chuyển xác tàu, phá hủy xác tàu trong trường hợp cần thiết để đảm bảo an toàn cho các tàu khác.
- **Trách nhiệm dân sự đối với ô nhiễm môi trường** do dầu và hàng hóa chuyên chở trên tàu gây ra trong các vụ tai nạn, tổn thất của tàu như bị thùng, mắc cạn, chìm đắm, ... : chủ tàu phải tiến hành các biện pháp ngăn cản lây lan, dọn vớt dầu, tiền phạt ô nhiễm,...

(3) **Trách nhiệm đối với hàng hóa được chuyên chở** : chủ tàu phải cần mẫn hợp lý để chuẩn bị một con tàu đủ khả năng đi biển. Đồng thời, trong hành trình vận tải, chủ tàu cũng phải có trách nhiệm trong việc xếp dỡ, chèn lót, bảo quản,.... hàng hóa.

45. Trình bày sự hình thành các hội bảo hiểm P&I và các nguyên tắc hoạt động của hội.

1. Sự hình thành các hội bảo hiểm P&I:

- Sự độc quyền của hãng bảo hiểm Lloyd và một số hãng bảo hiểm lớn khác ở London khiến cho phí bảo hiểm vỏ tàu cao quá mức chấp nhận được, do đó các chủ tàu phải liên kết lại với nhau, tự bảo hiểm theo hình thức tương hỗ nhau, nhằm **giảm phí bảo hiểm thân tàu**, chia sẻ những tổn thất trong quá trình quản lý và kinh doanh khai thác tàu. Đó là tiền thân của hội P&I.
- Tình trạng độc quyền chấm dứt thì một số rủi ro mới chưa được bảo hiểm hoặc chưa bảo hiểm hết xuất hiện :

- ¼ trách nhiệm đâm va
- Tổn thất về con người

Trị giá thân tàu ngày càng lớn nên nguy cơ các chủ tàu không có khả năng bù đắp khi tổn thất xảy ra càng cao

=> Hội chuyển sang hoạt động vì mục đích tương hỗ bảo hiểm cho những rủi ro nói trên

- Hiện nay, hội đã mở rộng phạm vi bảo hiểm ra nhiều rủi ro khác cũng chưa được bảo hiểm trong bảo hiểm thân tàu như rủi ro điều phạt, rủi ro ô nhiễm,...

2. Các nguyên tắc hoạt động của hội:

❖ **Nguyên tắc tương hỗ** : Hội hoạt động dựa trên nguyên tắc tương hỗ, cân đối thu chi và không tính lãi⁵ :

- Tất cả các khoản bồi thường chi tiêu đều cho các **hội viên đóng góp**
- Khi một hội viên bị tổn thất thì hội đứng ra bồi thường , sau đó phân bổ cho các hội viên **trên cơ sở dung tích đăng ký toàn phần** (số GRT) tham gia của từng hội viên, **loại tàu, khu vực hoạt động** của tàu hội viên và **loại rủi ro** mà chủ tàu đăng ký tham gia
- Số tiền mà hội viên đóng góp chính là **chi phí** của hội **không bao gồm lãi**

NGOÀI LỀ

□ *Các P&I nổi tiếng trên thế giới?* Hiện nay chỉ có 5 nước có các P&I Club là Anh, Na Uy, Thụy Điển, Mỹ, Nhật với các hội nổi tiếng là: North of England, West of England, London Steamship, Standard, Liverpool, Newcastle.

□ *Các chủ tàu ở VN muốn tham gia bảo hiểm P&I thì tham gia nhu thế nào?* Mua bảo hiểm của các công ty trong nước, sau đó các công ty này tái bảo hiểm ra các Hội P&I. Ưu điểm của cách này so với việc các chủ tàu phải tham gia trực tiếp vào P&I là phí bảo hiểm được chia nhỏ đóng nhiều lần, có công ty bảo hiểm đứng ra lo liệu mọi quy trình đàm phán, thương thảo với hội.

⁵ các hội viên sẽ không phải nộp bất cứ khoản nào cho đến khi có tổn thất xảy ra với một thành viên trong hội, trừ khoản nhỏ để duy trì hoạt động hành chính

46. Phân tích những điểm khác nhau cơ bản của hội bảo hiểm P&I và các công ty bảo hiểm phi nhân thọ.

Những điểm khác nhau cơ bản của hội bảo hiểm P&I và các công ty bảo hiểm phi nhân thọ:

- (1) Bảo hiểm của Hội P&I là loại bảo hiểm duy nhất trong đó Hội viên vừa là **người bảo hiểm vừa là người được bảo hiểm**. Là người bảo hiểm khi hội viên đóng góp cho Hội để bồi thường các khiếu nại của các hội viên khác và là người được bảo hiểm khi được các hội viên khác đóng góp tiền bồi thường cho các tổn thất của mình. Đó cũng chính là sự tương hỗ.
- (2) Phí bảo hiểm của công ty bảo hiểm là **phí cố định** còn phí bảo hiểm mà hội viên P&I đóng vào trong hội là **phí thay đổi**. Dựa trên thực tế là việc không thể dự đoán chính xác được các tổn thất xảy ra trong năm kế tiếp là bao nhiêu cũng như các khoản phải chi bồi thường của hội cho trách nhiệm dân sự của hội viên trong nhiều vụ việc phải trải qua nhiều năm mới thực hiện (do phụ thuộc vào kết quả phán quyết của tòa án), do đó, để đảm bảo được hoạt động của hội trong năm tiếp theo, các hội viên phải đóng phí tạm tính (hay phí đóng trước) vào đầu năm nghiệp vụ. Sau đó, sau khi đã có số liệu đầy đủ về những khoản chi của hội trong năm nghiệp vụ ssó thì hội sẽ tiến hành phân bổ khoản phí đóng góp thêm cho mỗi hội viên.
- (3) Các công ty bảo hiểm **tìm kiếm lợi nhuận** trong dịch vụ bảo hiểm, thu phí bảo hiểm trên cơ sở bên cạnh việc có thể bồi thường, trang trải cho hoạt động của công ty thì còn *có lãi*. Hội P&I hoạt động **không trên cơ sở kiếm lợi nhuận** từ việc cung cấp dịch vụ bảo hiểm cho hội viên, Hội thu phí bảo hiểm của các hội viên trên cơ sở tương hỗ. Hội tổ chức hoạt động trên cơ sở cân bằng thu chi của từng năm nghiệp vụ. Hội không bao giờ bị lỗ nhưng cũng không bao giờ có lãi. Khoản thu chính của hội hằng năm là phí ssóng trước của hội viên và thu lãi đầu tư tiền nhàn rỗi của Hội dưới các hình thức khác nhau. Trường hợp một năm nghiệp vụ nào đó hội không chi tiêu hết các khoản thu được từ các nguồn trên thì số chênh lệch này không được coi là lãi của hội mà được hội phân bổ trả lại cho các hội viên bằng cách giảm phí đóng năm sau hoặc đưa vào quỹ dự trữ của hội.
- (4) Các nhà bảo hiểm trên thị trường **hạn chế trách nhiệm của mình ở mức số tiền nhận bảo hiểm** (Giả sử người được bảo hiểm tham gia bảo hiểm dưới giá trị thì sẽ được công

tybảo hiểm bồi thường trên cơ sở số tiền bảo hiểm). Trong khi đó trách nhiệm của Hội P&I đối với hội viên là không có giới hạn, loại trừ trường hợp đối với trách nhiệm về ô nhiễm dầu. Đối với loại rủi ro này hiện nay giới hạn trách nhiệm của Hội là 500 triệu USD.

- (5) Điểm khác nhau nữa giữa Hội và các công ty bảo hiểm là ở chỗ Hội không chỉ nhận bảo hiểm mà còn **phục vụ và giúp đỡ** các chủ tàu.

47. Trình bày những rủi ro cơ bản thuộc nhóm bảo hiểm P&I.

- (1) **Những khiếu nại về người:** thủy thủ và hành khách trên tàu, bao gồm các chi phí:

- + chi phí thuốc men, viện phí, mai táng theo hợp đồng hoặc theo pháp luật.
- + chi phí hồi hương do ốm, chết, buộc phải quay trở lại do tàu đắm hoặc vi phạm kỷ luật.
- + chi phí tiền lương, tiền công cho người hồi hương trong thời gian hồi hương hoặc trong thời gian thất nghiệp do phải hồi hương.
- + các chi phí phát sinh do tàu buộc phải đi chệch hướng để cứu người (nhiên liệu, lương thực, lương thủy thủ, cảng phí...).

- (2) **Rủi ro đâm va:** bồi thường cho cả tàu đâm và tàu bị đâm.

+ tàu được bảo hiểm thân tàu:

- Tổn thất về người.
- Tổn thất về hàng hóa chuyên chở trên tàu.

+ tàu bị đâm:

- 1/4 trách nhiệm của tàu được bảo hiểm với tàu bị đâm.
- Phần trách nhiệm của tàu được bảo hiểm với tàu bị đâm hơn 3/4 giá trị thân tàu của được bảo hiểm.
- Thiệt hại của các tài sản khác do tàu được bảo hiểm đâm va.

- (3) **Trách nhiệm phát sinh trong tai nạn đâm va giữa tàu được BH với vật thể khác**

VD: với cầu cảng, kè cống, cầu trên sông, các công trình nổi hoặc ngầm ở biển.

(4) Trách nhiệm với xác tàu:

+ các chi phí và trách nhiệm phát sinh do trục vớt, di chuyển, phá hủy, đánh dấu, thả sáng kể cả việc thải thoát dầu.

+ các trách nhiệm mà chủ tàu phải chịu do xác tàu nằm lại đó hoặc vô tình bị chuyển rời đi nơi khác nếu chủ tàu chưa tuyên bố từ bỏ tàu

(5) Rủi ro ô nhiễm:

- Trách nhiệm bồi thường cho các chi phí mà chủ tàu phải chịu để tiến hành phòng ngừa hoặc làm giảm thiểu rò rỉ, ô nhiễm, tổn thất phát sinh, chi phí làm sạch và các chi phí phải chịu do tuân theo quy định của chính quyền.

- Trách nhiệm ô nhiễm do việc phải thải hay thoát dầu hoặc bất cứ chất độc hại nào từ tàu ra vùng nước xung quanh.

(6) Rủi ro về hàng hóa:

- TN của chủ tàu vs HH chuyên chở phát sinh từ HĐ chuyên chở điều chỉnh theo quy tắc Hague, Hague Visby, Hamburg.

- những tổn thất về hàng hóa và tài sản được chuyên chở trên tàu do hội viên mắc lỗi gây ra.

- các chi phí xếp dỡ bất thường mà hội viên phải chịu nhưng không đòi được từ phía người khác (do hd TTC mà tàu phải ghé qua cảng để sửa chữa. Chi phí bốc xếp hàng ra khỏi tàu để sửa có thể k đòi được từ phía chủ hàng).

- phần tổn thất chung phân bổ cho các chủ hàng nhưng chủ tàu là hội viên không đòi được.

- các chi phí phát sinh nếu hàng hóa được chuyên chở trên tàu khác hoặc chi phí chuyển tải lưu kho lưu bãi ngoài khu vực cảng xếp dỡ nhưng chủ tàu hội viên phải chịu theo một vận đơn chở suốt hoặc một hợp đồng nào đó mà chủ tàu hội viên đã chấp nhận. (tờ cần giải thích phần này phần gạch chân)

(7) Tiền phạt của tòa án

- Khoản tiền phạt của chính quyền cảng, tòa án, hải quan... do sai sót của đại lý, thuyền viên, người làm thuê trên tàu.

(8) Các TN khác:

- Phí tổn mà hội viên phải gánh chịu khi hoạt động theo các chỉ thị của hội.
- CP phát sinh do thay đổi tuyến đường nhằm chữa trị cho người trên tàu, đưa hành khách lậu, người tị nạn hay nạn nhân được cứu lên bờ.
- Tiền lương và tiền bồi thường thất nghiệp khi tàu đắm.
- Rủi ro điều phạt:
 - + không chấp hành quy tắc an toàn của một nước bất kỳ.\
 - + chở hàng lậu
 - + vi phạm luật hải quan
 - + vi phạm luật kiều dân
 - + vi phạm cấu trúc hay thay đổi cấu trúc của tàu
 - + gây ô nhiễm (nếu chưa đc bồi thường ở rủi ro ô nhiễm)
 - + hành vi bất cẩn hoặc thiếu sót của thuyền bộ của tàu được bảo hiểm.
- Các chi phí để phòng hạn chết tổn thất.
- Các trách nhiệm theo một hợp đồng nhất định

48. Trách nhiệm của người bảo hiểm trong bảo hiểm thân tàu sẽ tự động chấm dứt trong những trường hợp nào? sgk 77

Trừ khi người bảo hiểm đồng ý tiếp tục bảo hiểm bằng văn bản, bảo hiểm này sẽ tự động kết thúc khi:

1. Thay đổi công ty đăng kiểm của tàu.
2. Thay đổi, đình chỉ, gián đoạn, thu hồi hoặc hết hạn cấp hạng tàu.
3. Giám định định kỳ của tàu bị quá hạn, trừ trường hợp công ty đăng kiểm đồng ý gia hạn

4. Thay đổi sở hữu tàu hay cò tàu, chuyển quyền quản lý tàu, hoặc cho thuê định hạn tron, bị tước quyền sở hữu hay sử dụng,...

cuu duong than cong. com

cuu duong than cong. com