

TỔNG QUAN VỀ BẢO HIỂM HÀNG HẢI

I. Khái quát chung về bảo hiểm hàng hải

1. Khái niệm:

– Bảo hiểm hàng hải là những nghiệp vụ bảo hiểm có liên quan đến hoạt động của con tàu, con người hoặc của hàng hoá được vận chuyển trên biển hay những nghiệp vụ bảo hiểm những rủi ro trên biển, trên bộ, trên sông có liên quan đến hành trình đường biển

2. Các loại hình bảo hiểm hàng hải:

– Bảo hiểm hàng hoá XNK chuyên chở bằng đường biển: đối tượng bảo hiểm là hàng hoá XNK được vận chuyển trên biển và các chi phí có liên quan

– Bảo hiểm thân tàu: đối tượng bảo hiểm là vỏ tàu, máy móc thiết bị trên tàu và các chi phí hợp lý (chi phí dọc hành trình, chi phí ứng trước lương cho sỹ quan thủy thủ, một phần trách nhiệm mà chủ tàu phải chịu trong trường hợp hai tàu đâm va nhau)

– Bảo hiểm trách nhiệm dân sự chủ tàu: bảo hiểm những thiệt hại phát sinh từ trách nhiệm của chủ tàu trong quá trình sở hữu, kinh doanh, khai thác tàu biển đối với người khác

II. Rủi ro, tổn thất trong bảo hiểm hàng hải

1. Rủi ro- Risk

1.1. Định nghĩa

– Rủi ro là những đe dọa nguy hiểm không lường trước được, là nguyên nhân gây nên tổn thất cho đối tượng bảo hiểm

– Rủi ro hàng hải là những rủi ro xảy ra trên biển, cửa biển, liên quan đến một hành trình hàng hải

1.2. Phân loại rủi ro

1.2.1. Căn cứ vào nguyên nhân gây rủi ro

– Thiên tai (Act of God): là những hiện tượng tự nhiên mà con người không chi phối được

- Tai nạn bất ngờ trên biển(peril of the sea/ accident of the sea): là những tai nạn xảy ra đối với con tàu ở ngoài biển
- Rủi ro do các hành động chính trị xã hội hoặc do lỗi của người được bảo hiểm gây nên
- Rủi ro do các hành động riêng lẻ của con người
- Rủi ro do các nguyên nhân khác, thường là các rủi ro phụ (hàng hoá bị rách, vỡ, cong, vênh, mất mùi, lây hại...)

1.2.2. Căn cứ vào nghiệp vụ bảo hiểm

a) Các rủi ro thông thường được bảo hiểm: là các rủi ro được bảo hiểm một cách bình thường theo những điều kiện bảo hiểm gốc

* Rủi ro chính: là rủi ro thường xuyên xảy ra và được bảo hiểm trong mọi điều kiện bảo hiểm:

- Rủi ro mắc cạn (stranding): là hiện tượng tàu đi vào chỗ nước nông, đáy tàu chạm với đáy biển hoặc nằm trên một chướng ngại vật khác làm cho hành trình của tàu bị gián đoạn và muốn thoát được phải nhờ đến ngoại lực; rủi ro mắc cạn bao gồm cả rủi ro mắc kẹt
 - Rủi ro chìm đắm (sinking): là hiện tượng tàu hoặc phương tiện vận chuyển bị chìm hẳn xuống nước, đáy tàu chạm với đáy biển làm cho hành trình bị huỷ bỏ
 - Rủi ro cháy (Fire): là hiện tượng ô xy hoá hàng hoá hay vật thể khác trên tàu có toả nhiệt lượng cao:
 - +) Cháy bình thường: do nguyên nhân từ bên ngoài hay do những nguyên nhân khách quan như thiên tai, sơ suất của người không phải người được bảo hiểm, buộc phải thiêu huỷ để tránh bị địch bắt hoặc tránh lây lan dịch bệnh...
 - +) Cháy nội tỳ: do bản thân hàng hoá tự bốc cháy mà người bảo hiểm chứng minh được là do quá trình bốc xếp hàng hoá lên tàu không thích hợp hoặc do bản chất tự nhiên của hàng hoá
- PCông ty bảo hiểm chỉ bồi thường cháy bình thường
- Rủi ro đâm va (Collision): là hiện tượng phương tiện vận chuyển đâm hoặc va với bất kỳ vật nào ở bên ngoài trừ nước (bao gồm cả nước đá)

Rủi ro vớt hoặc ném xuống biển (Jettision): là hành động vớt một phần hàng hoá hoặc trang thiết bị của tàu xuống biển nhằm mục đích cứu tàu và hành trình của tàu.

Rủi ro mất tích (missing): là trường hợp tàu không đến được cảng như quy định của hợp đồng và sau một khoảng thời gian nhất định kể từ ngày hành trình bị mất tin tức về tàu và hàng hoá trên tàu.

+) Pháp: 6 tháng đối với hành trình ngắn và 12 tháng đối với hành trình dài

+) Anh và các nước theo luật Anh: thời gian tuyên bố tàu mất tích bằng 3 lần hành trình nhưng không nhỏ hơn 2 tháng và không lớn hơn 6 tháng

+) Việt nam: thời gian tuyên bố tàu mất tích bằng 3 lần hành trình của tàu nhưng không nhỏ hơn 3 tháng

* Các rủi ro phụ: là những rủi ro ít xảy ra, chỉ được bảo hiểm trong các điều kiện bảo hiểm rộng nhất: rách, vỡ, gi, bẹp, cong, vênh, hấp hơi, mất mùi, lây bẩn, lây bệnh, va đập vào hàng hoá khác, hành vi ác ý, trộm cắp, cướp, nước mưa, móc cầu, giao thiếu hàng hoặc không giao hàng...

Hấp hơi là sự thoát hơi nước từ bản thân hàng hoá, phương tiện chuyên chở hàng hoá lây lan sang khi hàng hoá được xếp trong hầm tàu, container thông gió kém...

Lây hại là hàng hoá bị hư hại kém phẩm chất từ hàng hoá khác hoặc phương tiện chuyên chở lây sang

Lây bẩn là hàng hoá bị làm bẩn dẫn đến kém phẩm chất

Rỉ là hàng hoá bằng kim loại bị hoen rỉ do lây hại, do nước mưa, nước biển hoặc từ rủi ro bảo hiểm khác đem lại

Móc cầu là sự thiếu hụt hàng hoá do quá trình móc cầu trong khi xếp dỡ hàng hoá tại cảng gây nên làm mất nguyên đai nguyên kiện hay rách vỡ bao bì.

b) Các rủi ro phải bảo hiểm riêng (rủi ro loại trừ tương đối): là những rủi ro loại trừ đối với các điều kiện bảo hiểm tiêu chuẩn, nếu muốn được bảo hiểm thì phải mua riêng:

– Rủi ro chiến tranh (War Risk- WA)

– Rủi ro đình công (SRCC- strike, riots & civil commodition)

c) Rủi ro loại trừ (loại trừ tuyệt đối): là những rủi ro không được bảo hiểm đối với bảo hiểm hàng hải trong mọi trường hợp:

- Buôn lậu (Contraband)
- Lỗi của người được bảo hiểm (Insured's fault)
- Tàu không đủ khả năng đi biển (Unseaworthiness)
- Tàu đi chệch hướng (Deviation)
- Nội tỳ (Inherent Vice)
- Ẩn tỳ (Latent Defect)
- Mất khả năng tài chính của chủ tàu

2. Tổn thất (Loss/ Damage/ Average)

2.1. Khái niệm

Tổn thất là những hư hại, mất mát của đối tượng bảo hiểm do những rủi ro được bảo hiểm gây nên

2.2. Phân loại tổn thất

2.2.1. Căn cứ vào mức độ và quy mô tổn thất

Tổn thất bộ phận (partial loss): là những mất mát, hư hại một phần đối tượng bảo hiểm thuộc một hợp đồng bảo hiểm

Tổn thất toàn bộ (total loss): là sự mất mát hư hại 100% giá trị sử dụng của đối tượng bảo hiểm

– Tổn thất toàn bộ:

+) Tổn thất toàn bộ thực tế (Actual Total Loss): là tổn thất do đối tượng bảo hiểm bị phá huỷ hoàn toàn, bị hư hỏng nghiêm trọng hoặc người được bảo hiểm bị tước hẳn quyền sở hữu đối với đối tượng bảo hiểm

+) Tổn thất toàn bộ ước tính (Constructive Total Loss): là những tổn thất xét thấy không sao tránh khỏi tổn thất toàn bộ thực tế hoặc những chi phí phải bỏ ra để sửa chữa khôi phục để đưa đối tượng bảo hiểm về đích bằng hoặc vượt quá trị giá của đối tượng bảo hiểm hoặc giá trị bảo hiểm

Hành động từ bỏ hàng: là hành động của người được bảo hiểm từ bỏ mọi quyền lợi của

mình đối với hàng hoá cho người bảo hiểm trong trường hợp tổn thất toàn bộ ước tính để được bồi thường toàn bộ

Khi từ bỏ đối tượng bảo hiểm phải tuân theo nguyên tắc:

Làm tuyên bố từ bỏ gửi cho công ty bảo hiểm (Notice of Abandonment)

Khi từ bỏ đã được chấp nhận thì không thay đổi được nữa

Chỉ được từ bỏ khi đối tượng bảo hiểm còn ở dọc đường và chưa bị tổn thất toàn bộ thực tế.

2.2.2. Căn cứ vào trách nhiệm và quyền lợi đối với tổn thất (tính chất của tổn thất)

Tổn thất riêng (Particular average): là tổn thất của riêng từng quyền lợi bảo hiểm do thiên tai, tai nạn bất ngờ gây nên

+) Bảo hiểm bồi thường tổn thất riêng thuộc rủi ro bảo hiểm và chi phí hợp lý phát sinh của vụ tổn thất riêng (chi phí tổn thất riêng)

+) Hàng hoá: chi phí tổn thất riêng là những chi phí nhằm bảo tồn hàng hoá khỏi bị hư hại thêm hay giảm bớt hư hại khi xảy ra tổn thất thuộc rủi ro bảo hiểm trên hành trình

+) Bảo hiểm thân tàu: chi phí tổn thất riêng gồm chi phí đã sửa chữa tàu và chi phí chưa sửa chữa tàu

Chi phí đã sửa chữa:

Chi phí sửa chữa tạm thời

Chi phí sửa chữa chính thức: chi phí sửa chữa, thay thế các bộ phận tổn thất đã xảy ra nhằm khôi phục lại giá trị ban đầu của con tàu trước khi có tai nạn tổn thất

Chi phí chưa sửa chữa: là số tiền hợp lý đối với việc giảm giá trị thân tàu, máy móc trang thiết bị do việc hư hỏng chưa sửa chữa gây ra

Tổn thất chung (General Average):

a) Khái niệm và đặc trưng

Tổn thất chung là những thiệt hại xảy ra do những chi phí và hy sinh đặc biệt được tiến hành một cách cố ý và hợp lý nhằm cứu tàu, hàng hoá và cước phí khỏi bị tai hoạ trong một hành trình chung trên biển.

Muốn có tổn thất chung phải có hành động tổn thất chung: có và chỉ có hành động tổn

thất chung khi và chỉ khi có một sự hy sinh hoặc chi phí bất thường (extraordinary) được tiến hành một cách cố ý và hợp lý nhằm bảo tồn tài sản khỏi bị tai hoạ trong một hành trình chung trên biển

Nguyên tắc 1: tổn thất chung vì sự an toàn chung

Nguyên tắc 2: những chi phí phát sinh tuy không phải cần thiết để tránh hiểm hoạ cho tàu và hàng nhưng là hậu quả trực tiếp của hành động tổn thất chung và vì lợi ích chung cũng được công nhận là tổn thất chung.

b) Đặc trưng:

Hành động tổn thất chung phải là hành động cố ý của những người trên tàu và do mệnh lệnh của thuyền trưởng để hy sinh tài sản của chủ tàu và chủ hàng

Phải là hành động hợp lý

Thiệt hại trong tổn thất chung phải là thiệt hại đặc biệt

Nguyên cơ đe dọa hành trình phải nghiêm trọng và thực tế

Tổn thất chung phải vì an toàn chung

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

Xảy ra trên biển

c) Nội dung của tổn thất chung:

Hy sinh tổn thất chung (General Average Sacrifices): là sự hy sinh tài sản để cứu các tài sản còn lại

Chi phí tổn thất chung (General Average Costs): là chi phí hậu quả hành động tổn thất chung hoặc chi phí liên quan đến hành động tổn thất chung:

Chi phí cứu nạn

Chi phí tạm thời sửa chữa tàu

Chi phí tại cảng lánh nạn

Chi phí tăng thêm về lương của sỹ quan thuỷ thủ và nhiên liệu

Tiền lãi của số tiền được công nhận là tổn thất chung, với lãi suất là 7%/năm được tính đến hết 3 tháng sau ngày phát hành bản phân bổ tổn thất chung (g/a adjustment)

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

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

Tuyên bố tổn thất chung (Notice of GA)

Mời giám định viên đến để giám định tổn thất của tàu và hàng

Gửi cho các chủ hàng bản cam đoan đóng góp tổn thất chung (average bond), giấy cam đoan đóng góp tổn thất chung (average guarantee) để chủ hàng và người bảo hiểm điền vào và xuất trình khi nhận hàng

Chỉ định một nhân viên tính toán, phân bổ tổn thất chung

Lập kháng nghị hàng hải (Sea Protest) nếu cần

* Chủ hàng phải làm những việc sau:

– Kê khai giá trị hàng hoá

– Nhận average bond và average guarantee

e) Luật lệ giải quyết tổn thất chung:

Quy tắc 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 (Bi) năm 1924- Quy tắc York- Antwerp

Quy tắc York- Antwerp đã được sửa đổi, bổ sung vào các năm 1950, 1974, 1990, 1994 và 2004

Có 2 loại điều khoản:

Thứ tự chữ cái (từ A đến G): quy định những vấn đề chung nhất về tổn thất chung (định nghĩa tổn thất chung và hành động tổn thất chung; các nguyên tắc tính toán, phân bổ tổn thất chung...)

Thứ tự bằng số la mã (từ I đến XXIII): quy định các trường hợp hy sinh và chi phí tổn thất chung cụ thể

Điều khoản giải thích: quy định tổn thất chung được giải quyết theo các điều khoản bằng chữ trừ trường hợp do Điều khoản tối cao và điều khoản bằng chữ quy định khác

Điều khoản tối cao: trong mọi trường hợp chỉ được thừa nhận là tổn thất chung khi các

chi phí và hy sinh được chi ra một cách hợp lý

Những thay đổi chủ yếu của Quy tắc York- Antwerp năm 2004: do áp lực chủ yếu từ phía Liên đoàn bảo hiểm hàng hải quốc tế (International Union of Marine Insurers- IUMU):

– Quy tắc VI: chi phí cứu hộ bị loại trừ khỏi tổn thất chung

– Loại bỏ nguyên tắc 2: 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 loại bỏ

=> Quy tắc XI: 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

– Khoản lãi 2% trong quy tắc XX bị bãi bỏ

– Lãi suất trong quy tắc XXI vẫn được duy trì nhưng không phải là 7% mà sẽ được Ủy ban hàng hải quốc tế (CMI) ấn định hàng năm.

– 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 thoả thuận kéo dài thời hạn trên.

f) Cách tính toán, phân bổ tổn thất chung:

Khi có tổn thất chung, chủ tàu chỉ định một công ty hay một lý toán sư (GA adjuster) để tính toán, phân bổ tổn thất chung

Các quyền lợi cần phân bổ tổn thất chung: tàu, hàng, cước phí

Cước phí phải đóng góp vào tổn thất chung là cước phí mà chủ tàu chưa thu (việc thu được hay không còn tùy thuộc vào sự an toàn của tàu- cước phí chịu rủi ro- freight at risk)

Quy trình phân bổ tổn thất chung:

Bước 1: Xác định giá trị tổn thất chung: Tổng giá trị tổn thất chung là tổng những hy sinh và chi phí được công nhận là tổn thất chung. Nếu hàng hoá bị hy sinh vì tổn thất chung thì giá trị được tính là giá trị hàng hoá lúc dỡ hàng, căn cứ vào hoá đơn thương mại hoặc căn cứ vào giá hàng lúc xếp hàng xuống tàu. Giá trị này bao gồm cả phí bảo hiểm và

cước phí, trừ trường hợp cước phí không thuộc trách nhiệm thanh toán của chủ hàng

Bước 2: Xác định giá trị chịu phân bổ:

là giá trị tài sản có mặt trên tàu của tất cả các quyền lợi vào thời điểm có hành động tổn thất chung, tức là tổng các giá trị đã được hành động tổn thất chung cứu thoát, bao gồm cả những giá trị đã hy sinh vì an toàn chung.

Những tài sản mất mát hư hại thuộc tổn thất riêng xảy ra trước tổn thất chung không phải tính vào giá trị phân bổ, nhưng nếu tổn thất riêng xảy ra sau tổn thất chung thì vẫn tính

Giá trị chịu phân bổ tổn thất chung = giá trị con tàu, hàng hoá khi chưa có tổn thất (kể cả chi phí tổn thất chung) – giá trị tổn thất riêng xảy ra trước khi có tổn thất chung

Tại thời điểm kết thúc hành trình, giá trị chịu phân bổ = giá trị của tàu và hàng khi về đến bến + giá trị tài sản đã hy sinh + chi phí tổn thất chung + giá trị tổn thất riêng xảy ra sau khi tổn thất chung

Bước 3: Xác định tỷ lệ đóng góp (tỷ lệ phân bổ tổn thất chung) = (Tổng giá trị tổn thất chung/ Tổng giá trị chịu phân bổ) x 100%

Bước 4: Tính số tiền phải đóng góp của từng quyền lợi

Số tiền đóng góp của từng quyền lợi bằng tỷ lệ đóng góp nhân với giá trị đóng góp của từng quyền lợi:

$$C = (L/CV)v$$

Trong đó:

- +) C là số tiền phải đóng góp vào tổn thất chung của mỗi quyền lợi
- +) L là tổng giá trị tổn thất chung
- +) CV là tổng giá trị chịu phân bổ
- +) v là giá trị chịu phân bổ của từng quyền lợi

Bước 5: Tính toán kết quả tài chính là số tiền thực sự thu về hoặc bỏ thêm ra của từng chủ hàng hay chủ tàu sau khi trừ đi phần giá trị tài sản hoặc chi phí họ đã tự bỏ ra trong hành động tổn thất chung (= số tiền đóng góp tổn thất chung – giá trị tài sản hoặc chi phí tự bỏ ra trong tổn thất chung)

