

TRƯỜNG ĐẠI HỌC NGOẠI THƯƠNG

CƠ SỞ II TẠI TP. HỒ CHÍ MINH

BỘ MÔN NGHIỆP VỤ

CÂU HỎI THI VẤN ĐÁP

Môn: BẢO HIỂM TRONG KINH DOANH

1. Nêu định nghĩa bảo hiểm hàng hải và các loại hình bảo hiểm hàng hải. 6
2. Trình bày các rủi ro mà người bảo hiểm thân máy bay phải chịu trách nhiệm theo quy tắc chung về bảo hiểm hàng không năm 1991 của Việt Nam – QTC 1991. 6
3. Nêu khái niệm và phân tích bản chất của bảo hiểm. 7
4. Trình bày các rủi ro trong bảo hiểm hàng hải. 7
5. Trình bày các cách phân loại bảo hiểm. 10
6. Rủi ro phụ trong bảo hiểm hàng hóa vận chuyên bằng đường biển là gì, bao gồm những rủi ro như thế nào? 12
7. Trình bày rủi ro loại trừ trong bảo hiểm hàng hóa chuyên chở bằng đường biển theo ICC 1982. 13
8. Thế nào là 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? 13
9. Trình bày rủi ro được bảo hiểm trong bảo hiểm hàng hóa chuyên chở bằng đường biển theo ICC 1982. 14
10. Thế quyền trong bảo hiểm là gì? Tác dụng và điều kiện để thực hiện thế quyền. Cho ví dụ. 17
11. Đối tượng bảo hiểm là gì? Kể tên các loại đối tượng bảo hiểm. 17
12. Trình bày tổn thất chung, tổn thất riêng trong bảo hiểm hàng hải. 17
13. Phân tích và cho ví dụ về tổn thất toàn bộ thực tế, tổn thất toàn bộ ước tính trong bảo hiểm hàng hải. 18
14. Phí bảo hiểm hỏa hoạn phụ thuộc vào những yếu tố gì? 19
15. Trình bày nguyên tắc lợi ích BH. 20
16. Trình bày tổn thất toàn bộ ước tính và cho ví dụ. 20
17. Khái niệm và đặc trưng của tổn thất chung? Cho ví dụ minh họa tổn thất chung. 20
18. Bảo hiểm hỏa hoạn và các rủi ro đặc biệt: Rủi ro nổ trong rủi ro cơ bản có gì giống và khác với rủi ro nổ trong các rủi ro đặc biệt? 21

19. Tổng thất chung là gì? Cho ví dụ minh họa. Trình bày cách tính toán phân bổ tổng thất chung.....	21
20. Trình bày các biện pháp đối phó với rủi ro mà con người đã và đang áp dụng.....	22
21. Trách nhiệm của các bên liên quan khi xảy ra tổng thất chung là gì?.....	23
22. Phân tích các nguyên tắc của bảo hiểm.	24
23. Luật lệ giải quyết vấn đề tổng thất chung. Những sửa đổi cơ bản của quy tắc York – Antwerp 2004 so với các quy tắc trước đó.	26
24. Tàu (trị giá 1.100.000 USD) chở hàng (trị giá 1.000.000 USD) gặp bão, bị đánh dạt và mắc cạn làm hư hỏng về hàng là 63.000 USD (do đổ vỡ), hư hỏng về tàu là 50.000 USD. Để làm nổi tàu, thuyền trưởng ra lệnh: vớt hàng trên tàu (trị giá 150.000 USD), thúc máy tàu làm hỏng nồi hơi (trị giá 45.000 USD), chi phí ném hàng xuống biển: 3.700 USD. Hãy phân bổ tổng thất chung.....	27
25. Phân tích sự cần thiết của bảo hiểm hàng hóa vận chuyển bằng đường biển.	28
26. So sánh bảo hiểm xã hội và bảo hiểm thương mại.	28
27. Trình bày các điều kiện bảo hiểm hàng hóa vận chuyển bằng đường biển của Anh và của Việt Nam.	29
28. Phí bảo hiểm được xác định như thế nào và phụ thuộc vào các yếu tố nào?	31
29. Phạm vi trách nhiệm bảo hiểm theo điều kiện A – ICC 1982?.....	31
30. Trình bày số tiền bảo hiểm trong bảo hiểm hỏa hoạn và các rủi ro đặc biệt.....	31
31. Phạm vi trách nhiệm bảo hiểm theo điều kiện B – ICC 1982.....	32
32. Trình bày giá trị bảo hiểm trong bảo hiểm hỏa hoạn và các rủi ro đặc biệt.....	32
33. Phạm vi trách nhiệm bảo hiểm theo điều kiện C – ICC 1982.....	33
34. Phí bảo hiểm trong bảo hiểm hỏa hoạn và các rủi ro đặc biệt	33
35. Trình bày phạm vi trách nhiệm bảo hiểm của người bảo hiểm theo hai điều kiện bảo hiểm đặc biệt của ICC 1982.	34
36. Phí bảo hiểm tiêu chuẩn trong bảo hiểm xây dựng là gì?.....	34
37. Trình bày điều khoản bảo hiểm “từ kho đến kho” trong bảo hiểm hàng hóa vận chuyển bằng đường biển.....	35
38. Trình bày các rủi ro được bảo hiểm trong bảo hiểm trách nhiệm dân sự của hãng hàng không đối với hành khách, hành lý, tư trang và hàng hóa theo QTC 1991.....	35
39. Các loại hợp đồng bảo hiểm hàng hóa vận chuyển bằng đường biển.	35
40. 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!	36
41. Phân tích các thành phần của phí bảo hiểm xây dựng.	36
42. Rủi ro cướp biển được bảo hiểm như thế nào trong bảo hiểm hàng hóa chuyên chở bằng đường biển?	36

43.	Trình bày phạm vi bảo hiểm trong bảo hiểm xây dựng	37
44.	So sánh đơn bảo hiểm và giấy chứng nhận bảo hiểm hàng hóa vận chuyển bằng đường biển. 38	
45.	Trình bày các cách phân loại bảo hiểm.	38
46.	Trình bày bộ hồ sơ khiếu nại người bảo hiểm trong BH hàng hóa vận chuyển bằng đường biển. 38	
47.	Tàu trị giá 120.000 USD chở hàng kính xây dựng trị giá 60.000 USD và hàng nhựa PVC trị giá 40.000 USD gặp bão lớn thổi tàu trôi dạt và bị mắc cạn. Khi bị mắc cạn, tàu bị hư hại 10.000 USD, hàng kính bị đổ vỡ 6.000 USD, hàng nhựa PVC bị hư hại 4.000 USD. Để làm nổi tàu, thuyền trưởng ra lệnh ném hàng kính (trị giá 5.000 USD) cho nhẹ tàu, đồng thời thúc máy tàu chạy hết công suất làm máy tàu hỏng (trị giá 5.000 USD). Hãy phân bổ tổn thất chung nói trên. 39	
48.	Các nguyên tắc bồi thường trong bảo hiểm hàng hóa vận chuyển bằng đường biển.	40
49.	Nêu khái niệm và phân tích bản chất của bảo hiểm. (câu 3)	40
50.	Bảo hiểm thân tàu là gì? Đối tượng bảo hiểm trong bảo hiểm thân tàu? Sự cần thiết của bảo hiểm thân tàu?	40
51.	Trình bày các rủi ro loại trừ chung trong bảo hiểm hàng không theo QTC 1991.	41
52.	Các loại hợp đồng bảo hiểm thân tàu? Sự khác nhau giữa các loại hợp đồng này.	42
53.	Trình bày phạm vi trách nhiệm của người bảo hiểm theo “Quy tắc bảo hiểm hỏa hoạn và các rủi ro đặc biệt” ban hành kèm theo quyết định 142/TCQĐ ngày 2/5/1991	42
54.	Phạm vi trách nhiệm bảo hiểm về mặt không gian và thời gian đối với từng loại hợp đồng bảo hiểm thân tàu.	44
55.	Nguyên tắc lợi ích bảo hiểm trong bảo hiểm và cho ví dụ minh họa.....	44
56.	Các rủi ro được bảo hiểm theo các điều kiện bảo hiểm của ITC 1995.	44
57.	Rủi ro cơ bản được bảo hiểm trong bảo hiểm hỏa hoạn và các rủi ro đặc biệt là những rủi ro như thế nào?.....	45
58.	Nội dung của các điều kiện bảo hiểm thân tàu theo ITC 1995.	46
59.	Một lô hàng (5.000 MT) có giá FOB là 300USD/MT, cước phí là 20USD/MT, tỷ lệ phí bảo hiểm là 1%. Ở cảng đến tình hình tổn thất như sau: 100MT bị rơi trong khi xếp hàng lên tàu ở cảng đi tổn thất toàn bộ, 200MT bị ngấm nước biển hỏng 50%, 200MT bị mất trộm.	46
60.	Nội dung của điều kiện bảo hiểm tổn thất toàn bộ TLO – ITC 1995.	47
61.	Giá trị bảo hiểm trong bảo hiểm xây dựng là gì?	48
62.	Nội dung của điều kiện bảo hiểm miễn tổn thất bộ phận FOD _{abs} – ITC 1995.....	48
63.	Nội dung của điều kiện bảo hiểm miễn tổn thất riêng FPA _{abs} – ITC 1995.	49
64.	Tàu trị giá 1.241.500 chở 400 kiện vải trị giá 600.000 USD và hàng điện máy trị giá 1.010.000 USD từ Singapore về Hải Phòng thì bị hỏa hoạn. Một bộ phận của tàu trị giá 1.500 USD và 100 kiện vải bị cháy. Thuyền trưởng ra lệnh phun nước biển để chữa cháy làm 200 kiện	

vải bị ngấm nước, giảm giá trị 40%. Chi phí chữa cháy là 15.000 USD. Hãy phân bổ tổn thất chung nói trên.....	49
65. Nội dung của điều kiện bảo hiểm mọi rủi ro AR – ITC 1995.....	49
66. Khái niệm và đối tượng bảo hiểm trong bảo hiểm xây dựng là gì?	50
67. 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.	50
68. Thời hạn bảo hiểm trong BH xây dựng được quy định như thế nào?.....	50
69. 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 điều kiện bảo hiểm nào?	50
70. Phân tích các rủi ro được bảo hiểm trong bảo hiểm hỏa hoạn và các rủi ro đặc biệt.	51
71. Giải thích “Phần trách nhiệm mà người được bảo hiểm phải chịu theo điều khoản hai tàu đâm va nhau cùng có lỗi”.	51
72. Các rủi ro đặc biệt là những rủi ro như thế nào trong bảo hiểm hỏa hoạn và các rủi ro đặc biệt? Cho ví dụ minh họa.	51
73. 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.	51
74. Trình bày các rủi ro loại trừ chung trong bảo hiểm hàng không theo QTC 1991.	51
75. 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.	51
76. Trình bày các rủi ro loại trừ trong bảo hiểm hàng hóa vận chuyển bằng đường hàng không theo ICC 1982.	52
77. Định nghĩa và đặc điểm của bảo hiểm P&I?	52
78. Tàu chở hàng vải trị giá 200.000 USD và hàng bột trị giá 350.000 USD bị va phải đá ngầm, vỏ tàu thủng, ước tính chi phí sửa chữa là 50.000 USD. Nước biển tràn vào hầm hàng làm hàng vải hư hại 50.000 USD, bột hư hại 100.000 USD. Để đối phó với tình hình, thuyền trưởng ra lệnh dùng hàng bột bị tạm thời lỗ thủng (trị giá 50.000 USD), đồng thời thúc máy tàu hết công suất để tàu nhanh về cảng đích làm hỏng một máy tàu (trị giá 150.000 USD). Giá trị tàu tại cảng đến (trong trạng thái hỏng) là 1.050.000 USD. Hãy phân bổ tổn thất chung nói trên.	53
79. 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?	53
80. Trình bày các rủi ro có thể lựa chọn để bảo hiểm theo “Quy tắc bảo hiểm hỏa hoạn và các rủi ro đặc biệt” ban hành kèm theo quyết định 142/TCQĐ ngày 2/5/1991.....	53
81. Phân biệt trách nhiệm của bảo hiểm thân tàu và bảo hiểm P&I trong tai nạn đâm va của tàu được bảo hiểm.....	55
82. Trình bày các rủi ro được bảo hiểm trong bảo hiểm trách nhiệm dân sự của hãng hàng không đối với người thứ ba theo QTC 1991.	56

83. Trình bày trách nhiệm dân sự mà chủ tàu phải gánh chịu trong quá trình kinh doanh khai thác tàu.	56
84. Đối tượng bảo hiểm của bảo hiểm hỏa hoạn và các rủi ro đặc biệt là gì? Ví dụ.	57
85. Trình bày sự hình thành các hội bảo hiểm P&I và các nguyên tắc hoạt động của hội. ...	57
86. Tàu trị giá 1.000.000 USD chở hàng trị giá 700.000 USD bị đâm phải đá ngầm, vỏ tàu thủng, nước biển tràn vào hầm hàng làm hư hại 155.000 USD. Để cứu tàu, thuyền trưởng ra lệnh vớt 100.000 USD hàng để làm nhẹ tàu và thúc máy tàu nhanh chóng về cảng lánh nạn để sửa chữa làm hỏng một nồi hơi (trị giá 60.000 USD). Chi phí ra vào cảng lánh nạn 6.000 USD, chi phí sắp xếp dịch chuyển hàng hóa, nhiên liệu trên tàu phục vụ công tác sửa chữa tàu là 5.000 USD. Hãy phân bổ tổn thất chung nói trên.	58
87. Phân tích những điểm khác nhau cơ bản của hội bảo hiểm P&I và các công ty bảo hiểm phi nhân thọ.	58
88. Phân tích sự cần thiết của bảo hiểm cháy nổ.	59
89. Trình bày những rủi ro cơ bản thuộc nhóm bảo hiểm P&I.	60
90. Trình bày thời hạn bảo hiểm đối với bảo hiểm hàng hóa vận chuyển bằng đường hàng không theo ICC 1982.	60
91. Trách nhiệm của người bảo hiểm trong bảo hiểm thân tàu sẽ tự động chấm dứt trong những trường hợp nào?	60
92. Bảo hiểm hàng không là gì? Các loại hình của bảo hiểm hàng không.	60
93. Phân biệt tổn thất chung và tổn thất riêng, cho ví dụ minh họa.	61
94. Lô hàng vải (400 kiện, trị giá 400.000 USD) tham gia bảo hiểm với số tiền bảo hiểm 300.000 USD theo điều kiện B, QTC 1990. Tại cảng đến, biên bản giám định tổn thất cho biết: 100 kiện vải bị cháy đen, 50 kiện bị ngấm nước biển giảm giá trị 40%, 10 kiện vải bị rách giảm giá trị 20%. Tính số tiền bồi thường mà công ty bảo hiểm phải trả cho chủ hàng.	61

1. Nêu định nghĩa bảo hiểm hàng hải và các loại hình bảo hiểm hàng hải.

Định nghĩa:

Bảo hiểm là sự cam kết bồi thường của người bảo hiểm đối với người được bảo hiểm về những tổn thất của đối tượng bảo hiểm do những rủi ro đã thỏa 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.

Bảo hiểm hàng hải là loại hình bảo hiểm cho những rủi ro trên biển hoặc những rủi ro trên bộ, trên sông liên quan đến hành trình vận chuyển bằng đường biển gây ra tổn thất cho ĐTBH chuyên chở trên biển.

3 loại hình chủ yếu của bảo hiểm hàng hải:

+ BH hàng hóa (Cargo Insurance)

+ BH thân tàu (Hull insurance): là bảo hiểm thiệt hại vật chất xảy ra đối với vỏ tàu, máy móc trang thiết bị trên tàu, cước phí, chi phí hoạt động của tàu và một phần trách nhiệm mà chủ tàu phải chịu trong trường hợp hai tàu đâm va nhau.

+ BH TNDS 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 và khai thác tàu.

2. Trình bày các rủi ro mà người bảo hiểm thân máy bay phải chịu trách nhiệm theo quy tắc chung về bảo hiểm hàng không năm 1991 của Việt Nam – QTC 1991.

Theo quy tắc 1991 của VN trách nhiệm của người bảo hiểm thân máy bay được quy định trong hai điều kiện bảo hiểm: ĐK A – bảo hiểm mọi rủi ro và ĐK B – bảo hiểm tổn thất toàn bộ.

ĐK A – bảo hiểm mọi rủi ro

- Theo điều kiện này, người bảo hiểm chịu trách nhiệm bồi thường:
 - + Tổn thất toàn bộ hay bộ phận xảy ra đối với máy bay do tai nạn bất ngờ gây ra (kể cả trường hợp mất tích máy bay) trong thời gian được bảo hiểm.
 - + Chi phí cần thiết và hợp lý trong trường hợp khẩn cấp mà người được bảo hiểm đã phải chịu do các hành vi nhằm bảo hiểm an toàn cho máy bay, nhưng không quá 10% giá trị bảo hiểm của chiếc máy bay.
 - + Chi phí giám định tổn thất thuộc trách nhiệm bảo hiểm.
- Loại trừ bảo hiểm trong các trường hợp:
 - + Trường hợp hao mòn tự nhiên, giảm dần chất lượng, gãy vỡ, hỏng hóc hoặc trục trặc xảy ra bên trong bất kì bộ phận nào của máy bay cũng như hậu quả của những hiện tượng vừa nêu trên trong phạm vi bộ phận đó gây ra.
 - + Hư hỏng xảy ra đối với bất kì bộ phận nào do những vật có tác dụng phát hủy dần dần lâu dài gây ra.

- + Nếu các trường hợp trên gây ra tai nạn bất ngờ đối với máy bay thì sẽ được bồi thường theo toàn bộ các điều khoản ĐK A.

ĐK B – Bảo hiểm tổn thất toàn bộ

Người bảo hiểm chịu trách nhiệm bồi thường tổn thất toàn bộ thực tế hoặc ước tính toàn bộ xảy ra đối với máy bay do tai nạn bất ngờ gây ra (kể cả trường hợp máy bay bị mất tích) trong thời gian được bảo hiểm.

3. Nêu khái niệm và phân tích bản chất của bảo hiểm.

Bảo hiểm là sự cam kết bồi thường của người bảo hiểm đối với người được bảo hiểm về những tổn thất của đối tượng bảo hiểm do những rủi ro đã thỏa 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.

Bản chất của bảo hiểm là sự phân chia rủi ro, tổn thất của một hay của một số người cho cả cộng đồng tham gia bảo hiểm cùng gánh chịu.

Vì: khi tham gia 1 nghiệp vụ BH, nếu ĐTBH của NĐBH bị tổn thất do 1 RRĐBH gây ra thì NBH sẽ bồi thường cho NĐBH, số tiền bồi thường đó lấy từ số phí BH mà tất cả những người tham gia BH đóng cho NBH. Trong số đó không phải tất cả đều bị tổn thất mà chỉ 1 hoặc 1 số người, những người còn lại đương nhiên sẽ mất không số phí BH đã nộp.

Do đó: BH chỉ hoạt động trên cơ sở luật số đông, càng nhiều người tham gia thì xác suất xảy ra rủi ro đối vs từng người càng nhỏ và BH càng có lãi.

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

Rủi ro là những tai nạn, những sự cố xảy ra một cách bất ngờ, ngẫu nhiên, không lường trước được và gây ra mất mát, thiệt hại cho đối tượng bảo hiểm.

Hai cách phân loại rủi ro:

1. Căn cứ vào nguyên nhân sinh ra rủi ro:

a, Thiên tai (acts of God): là những hiện tượng tự nhiên mà con người không chi phối được như bão, biển động, sóng thần, động đất, núi lửa, sét đánh...

b, Tai họa của biển (Perils of the sea): là những tai nạn xảy ra đối với con tàu trong suốt hành trình trên biển như mắc cạn, chìm đắm, cháy nổ, đâm va, mất tích, lật úp. Đây còn được gọi là những rủi ro chính (major casualties)

c, Tai nạn bất ngờ khác: là những tai nạn xảy ra do tác động ngẫu nhiên bên ngoài không liên quan đến tai họa của biển, có thể xảy ra trên biển, trên bộ, trên sông; xảy ra trong quá trình xếp dỡ, giao nhận, lưu kho, bảo quản: bẹp, cong, vênh, hấp hơi, mất trộm, mất cắp, thiếu hụt, không giao hàng...

d, Rủi ro do các hiện tượng chính trị xã hội (Chiến tranh, đình công và các hành động khủng bố) hoặc do lỗi của người được bảo hiểm gây nên.

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

2. Căn cứ vào nghiệp vụ bảo hiểm:

Trong bảo hiểm hàng hóa chuyên chở bằng đường biển có thể nói tới ba loại rủi ro:

a - Rủi ro được bảo hiểm (*insurable risk*)

Là rủi ro được bảo hiểm trong những điều kiện bảo hiểm hàng hóa thông thường như A, B, C. Đây là các rủi ro có tính chất bất ngờ, ngẫu nhiên xảy ra ngoài ý muốn của người được bảo hiểm như: thiên tai, tai họa của biển, tai nạn bất ngờ khác, tức là gồm cả rủi ro chính ra rủi ro phụ.

Rủi ro thông thường được bảo hiểm bao gồm: rủi ro mắc cạn, chìm đắm, cháy, đâm va, ném hàng xuống biển, mất tích, hành vi ác ý của thuyền trưởng hoặc thủy thủ đoàn, cướp biển trừ (trường hợp bắt cóc đòi tiền chuộc) và các rủi ro phụ (như rách, vỡ, gỉ, bẹp, cong vênh, hấp hơi, mất mùi, lây hại, lây bẩn, va đập vào hàng hóa khác, nước mưa, móc cầu...)

Một số lưu ý:

- **Rủi ro mắc cạn:** đáy tàu sát đáy biển hoặc trên một chướng ngại vật nào đó, làm cho hành trình không thể tiếp tục, muốn tiếp tục phải có ngoại lực tác động vào. Mắc cạn phải bất ngờ mới được bồi thường, trường hợp tránh một rủi ro trên biển dẫn đến mắc cạn vẫn được bồi thường. Nếu chủ tàu tham gia bảo hiểm thân tàu thì khi mắc cạn bảo hiểm sẽ bồi thường chi phí kéo tàu ra biển.

Khi thủy triều đi xuống mà cho tàu đi vào thì không được bảo hiểm vì mắc cạn không phải bất ngờ, biết thủy triều đi xuống mà cho tàu đi vào thì chắc chắn mắc cạn. Trường hợp này không gọi là mắc cạn mà gọi là chạm đáy an toàn.

- **Rủi ro chìm đắm:** hiện tượng tàu bị chìm hẳn xuống nước làm cho hành trình bị hủy bỏ. Trường hợp tàu nổi do chở các hàng hóa có tính chất nổi thì vẫn được coi là rủi ro chìm đắm.

- **Rủi ro cháy:** Bảo hiểm chỉ bồi thường cho trường hợp cháy thông thường, không bồi thường cho trường hợp cháy nội tỳ. Đối với hàng hóa, cứ lửa vào làm hàng hóa cháy, dù cháy trên chặng chính (trên biển) or chặng phụ (trên bộ, trên sông) đều được bồi thường.

Cháy thông thường là cháy do nguyên nhân từ bên ngoài, nguyên nhân khách quan như thiên tai, sơ suất của người không phải người được bảo hiểm, buộc phải thiêu hủy để

tránh lây lan dịch bệnh... **Ví dụ:** sét đánh, lửa từ bếp nấu ăn trên tàu, bất cẩn của thủy thủ thuyền viên... ⇒ được bồi thường.

Cháy nội tỳ là cháy do bản thân của hàng hóa tự bốc cháy ⇒ chính bản thân hàng hóa tự bốc cháy thì không được bồi thường nhưng khi cháy lan sang hàng hóa khác thì hàng hóa khác được bồi thường.

- **Đâm va:** tàu bị đâm va phải tàu hoặc bất kì vật thể gì khác trừ nước: băng trôi, giàn khoan, cảng, cá voi, cá heo...

- **Rủi ro mất tích:** tàu không đến cảng quy định sau một khoản thời gian nhất định thì được tuyên bố là mất tích.

- + Theo luật của Pháp: 6 tháng đối với hành trình ngắn và 12 tháng đối với hành trình dài kể từ khi tàu khởi hành.
- + Theo luật của Anh: 2 tháng \leq 3 lần hành trình \leq 6 tháng kể từ khi tàu khởi hành.
- + Theo luật của VN: 3 lần hành trình nhưng không nhỏ hơn 3 tháng kể từ khi không có thông tin gì về tàu.

- **Rủi ro cướp biển:** bảo hiểm những tổn thất, thiệt hại cho hàng hóa và tàu do cướp biển gây ra.

- + *Ngày xưa:* tấn công, cướp bóc, giết người để lấy đi tài sản => bồi thường thiệt hại
- + *Ngày nay:* cướp biển không còn cướp của giết người mà bắt cóc để đòi tiền chuộc => tàu, hàng vẫn còn, không hề bị tổn thất => không được bảo hiểm bồi thường => phải tham gia một sản phẩm bảo hiểm khác là bảo hiểm *Bắt cóc và đòi tiền chuộc* (Kidnap and Ransom).

- **Hành vi ác ý của thuyền trưởng, thủy thủ đoàn:** phải không có sự cấu kết giữa thuyền trưởng hoặc thủy thủ đoàn với người được bảo hiểm. Rủi ro này được bảo hiểm theo điều kiện A, không bảo hiểm theo điều kiện B và C.

- Các rủi ro phụ

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

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

_ Lây bẩn là hh bị làm bẩn dẫn đến kém phẩm chất.

_ Rỉ là hh bằng kim loại bị hoen rỉ do lây hại, do nc mưa, nc biển hoặc từ rủi ro bh khác đem lại

_ Móc cầu là sự thiếu hụt hh do qt móc cầu trong khi xếp dỡ hh tại cảng gây nên làm nguyên đai, nguyên kiện hay rách vỡ bao bì

b - Rủi ro phải bảo hiểm riêng (extra risk)

Là những rủi ro loại trừ đối với bảo hiểm hàng hải. Đó là các rủi ro đặc biệt, phi hàng hải như chiến tranh, đình công. Các rủi ro này chỉ được bảo hiểm nếu có mua riêng, mua thêm. Khi chỉ mua bảo hiểm hàng hải thì những rủi ro này bị loại trừ.

c - Rủi ro không được bảo hiểm (excluded risk – rủi ro loại trừ)

Là những rủi ro thường không được bảo hiểm trong mọi trường hợp đối với bảo hiểm hàng hóa vận chuyển bằng đường biển. Đó là các rủi ro đương nhiên xảy ra, các thiệt hại do nội tì của hàng hóa, thiệt hại mà nguyên nhân trực tiếp là do chậm trễ, các rủi ro có tính chất thảm họa mà con người không thể ước tính được quy mô, mức độ và hậu quả.

Rủi ro loại trừ gồm một số rủi ro sau đây:

- + Lỗi cố ý của người được bảo hiểm;
- + Nội tỳ;
- + Hao hụt thông thường về mặt số lượng, trọng lượng, thể tích của hàng hóa;
- + Xếp hàng quá tải sai quy cách;
- + Bao bì đóng gói không phù hợp, kí mã hiệu không đầy đủ;
- + Chậm trễ hành trình;
- + Tàu không có đủ khả năng đi biển; tàu, container không thích hợp cho việc chuyển chở hàng hóa;
- + Vũ khí hạt nhân;
- + Mất khả năng tài chính của chủ tàu;
- + Tàu đi chệch hướng không vì cứu nạn lánh nạn.

☞ *Trường hợp tàu không có đủ khả năng đi biển*: Nếu người bảo hiểm chứng minh được rằng người được bảo hiểm đã biết về tình trạng không đủ khả năng của tàu mà vẫn làm thì không bồi thường; nhưng nếu người bảo hiểm không chứng minh được thì vẫn phải bồi thường. Trên thực tế, người được bảo hiểm vẫn được bồi thường nếu tàu không đủ khả năng đi biển vì người được bảo hiểm rất khó để biết được tàu có đủ khả năng đi biển hay không; đối với trường hợp container, người được bảo hiểm phải kí xác nhận tình trạng container, do đó nếu container không phù hợp (cong, vênh...) mà vẫn đóng hàng thì không được bồi thường.

5. Trình bày các cách phân loại bảo hiểm.

1. Căn cứ vào cơ chế hoạt động của BH:

a/ BH xã hội: là chế độ BH của nhà nước, của đoàn thể XH hoặc của cty nhằm trợ cấp công nhân viên trong trường hợp về hưu, đau ốm.... Gồm: chế độ BH xã hội của công nhân viên; BH thất nghiệp; BH y tế...

b/ BH thương mại: là loại BH mang tính chất KD, kiếm lời.

2. Căn cứ vào tính chất BH:

a/ **BH nhân thọ**: là BH tính mạng, tuổi thọ của con người,

Gồm: BH trọn đời, BH sinh kỳ, BH tử kỳ, BH hỗn hợp, BH trả tiền định kỳ...

- 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 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 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 vào 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 doanh nghiệp bảo hiểm phải trả tiền bảo hiểm định kỳ cho người thụ hưởng theo thỏa thuận trong hợp đồng bảo hiểm.
- BH liên kết đầu tư
- BH hưu trí

b/ BH phi nhân thọ: (còn lại)

Sự khác nhau giữa bảo hiểm nhân thọ và phi nhân thọ:

Nhân thọ: Phí bảo hiểm hoàn lại, hợp đồng bảo hiểm nhân thọ dài hơn (10, 20 năm), công cụ tiết kiệm và tích lũy trong tương lai.

Phi nhân thọ: Phí bảo hiểm không hoàn lại, HDBH ngắn hơn (1 năm), công cụ bồi thường tổn thất khi có rủi ro xảy ra, không có ý nghĩa tiết kiệm or tích lũy. Gồm: BH sức khỏe & BH sức khỏe con người ; BH hàng hải (thân tàu, P&I, vận chuyển bằng tàu biển); BH tài sản, BH hàng không....

Một số công ty bảo hiểm:

- Phi nhân thọ: Bảo Việt phi nhân thọ, PVI, Bảo Minh, PJICO, AAA, Bảo hiểm Bưu điện.
- Nhân thọ: Prudential, Bảo Việt nhân thọ, Dai-ichi, Manulife.

☞ Theo luật kinh doanh bảo hiểm, một tổ chức không được vừa kinh doanh bảo hiểm nhân thọ vừa kinh doanh bảo hiểm phi nhân thọ vì: dễ quản lí; chuyên môn hóa; tránh rủi ro: dùng phí nhân thọ để bồi thường phi nhân thọ, đến khi đáo hạn nhân thọ thì không có tiền để bồi thường.

3. Căn cứ vào đối tượng BH:

a/ BH tài sản: đối tượng bảo hiểm là tài sản: tiền, giấy tờ có giá...

b/ BH 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.

c/ BH con người: đối tượng bảo hiểm là con người hay các bộ phận cơ thể con người hoặc các vấn đề liên quan như tuổi thọ, tính mạng, sức khỏe, tai nạn...

4. Theo quy định của pháp luật: bảo hiểm tự nguyện và bảo hiểm bắt buộc. Theo quy định của Luật kinh doanh bảo hiểm 2000 sửa đổi 2010, bảo hiểm bắt buộc bao gồm:

- A) Bảo hiểm trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới;
- B) Bảo hiểm trách nhiệm dân sự của người vận chuyển hàng không đối với hành khách;
- C) Bảo hiểm trách nhiệm nghề nghiệp đối với hoạt động tư vấn pháp luật;
- D) Bảo hiểm trách nhiệm nghề nghiệp của doanh nghiệp môi giới bảo hiểm;
- E) Bảo hiểm cháy, nổ.

- BH TNNN cho cty môi giới bh
- BH TNNN cho luật sư
- BH TNNN cho cty chứng khoán
- BH TNNN cho cty quản lý quỹ
- BH TNNN cho nhà thầu thiết kế xây dựng công trình
- BH TNNN cho Nhà thầu giám sát thi công công trình xây dựng
- BH TNNN cho công ty kiểm toán
- BH TNNN cho doanh nghiệp thẩm định giá
- BH cháy nổ bắt buộc
- BH bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới

6. 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 bảo hiểm hàng hóa vận chuyển bằng đường biển là các tai nạn xảy ra không liên quan đến các tai họa của biển, có thể xảy ra trên biển, trên bộ, trên sông, xảy ra trong quá trình vận chuyển, giao nhận, xếp dỡ, lưu kho, bảo quản hàng hóa.

Đó là các rủi ro: rách, vỡ, gỉ, bẹp, cong vênh, hấp hơi, mất mùi, lây hại, lây bẩn, va đập với hàng hóa khác, nước mưa, hành vi ác ý, móc cầu, mất trộm, mất cắp, không giao hàng...

- Hấp hơi là sự thoát hơi nước từ bản thân hàng hóa, phương tiện chuyên chở hàng hóa lây lan sang khi hàng hóa được xếp trong hầm tàu, container thông gió kém...
- Lây hại là hh bị hư hại kém phẩm chất từ hh khác hoặc phương tiện chuyên chở lây sang.
- Lây bẩn là hh bị làm bẩn dẫn đến kém phẩm chất.
- Rỉ là hh bằng kim loại bị hoen rỉ do lây hại, do nc mưa, nc biển hoặc từ rủi ro bh khác đem lại.
- Móc cầu là sự thiếu hụt hh do qt móc cầu trong khi xếp dỡ hh tại cảng gây nên làm nguyên đai, nguyên kiện hay rách vỡ bao bì.

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

Trong bảo hiểm hàng hóa chuyên chở bằng đường biển theo ICC 1982, căn cứ vào phạm vi trách nhiệm của người bảo hiểm theo A, B, C, rủi ro loại trừ gồm 2 loại:

- Rủi ro không được bảo hiểm
- Rủi ro phải bảo hiểm riêng

7.1 Rủi ro không được bảo hiểm (A, B, C): là rủi ro mà trong mọi trường hợp đều không được bảo hiểm.

Là những rủi ro thường không được bảo hiểm trong mọi trường hợp đối với bảo hiểm hàng hóa vận chuyển bằng đường biển. Đó là các rủi ro đương nhiên xảy ra, các thiệt hại do nội ti của hàng hóa, thiệt hại mà nguyên nhân trực tiếp là do chậm trễ, các rủi ro có tính chất thảm họa mà con người không thể ước tính được quy mô, mức độ và hậu quả.

Rủi ro loại trừ gồm một số rủi ro sau đây:

- + Lỗi cố ý của người được bảo hiểm;
- + Nội tỳ;
- + Hao hụt thông thường về mặt số lượng, trọng lượng, thể tích của hàng hóa;
- + Xếp hàng quá tải sai quy cách;
- + Bao bì đóng gói không phù hợp, kí mã hiệu không đầy đủ;
- + Chậm trễ hành trình;
- + Tàu không có đủ khả năng đi biển; tàu, container không thích hợp cho việc chuyển chở hàng hóa;
- + Vũ khí hạt nhân;
- + Mất khả năng tài chính của chủ tàu;
- + Tàu đi chệch hướng không vì cứu nạn lánh nạn;

7.2 Rủi ro phải bảo hiểm riêng: phải bảo hiểm riêng theo các điều kiện bảo hiểm đặc biệt

1/ Chiến tranh: chiến tranh, nội chiến, cách mạng, khởi nghĩa hoặc hành động thù địch; chiếm giữ, bắt giữ hàng hóa; bom, mìn, ngư lôi, thủy lôi, vũ khí chiến tranh.

2/ Đình công: hành động đình công, cấm xưởng, rối loạn lao động, bạo động lao động; người đình công, công nhân bị cấm xưởng hoặc bất kì người nào tham gia gây rối loạn lao động, bạo động, nổi loạn dân sự; kẻ khủng bố hoặc bất kì người nào hành động vì động cơ chính trị.

8. Thế nào là 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: $V = \text{giá trị con tàu} + \text{phí bảo hiểm (I)}$

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 cả khoản lãi dự tính (tối đa 10%) do việc XNK mang lại.

Khi xuất nhập khẩu hàng hóa theo điều kiện FOB hoặc CFR thì giá trị bảo hiểm bằng giá CIF hoặc CIP của hàng hóa. Khi đó $V = \text{giá CIF} = \frac{C+F}{1-R}$

Khi xuất nhập khẩu hàng hóa theo điều kiện CIF hoặc CIP thì theo tập quán, người ta còn cộng thêm 10% lãi dự tính nên $V = CIF + 10\% CIF = 110\% CIF = 1,1 \cdot \frac{C+F}{1-R}$ hoặc $V = 110\% CIP$. (Incoterm bắt buộc người bán phải mua bảo hiểm 110%)

✎ Về mặt thực tế thì khi xuất nhập khẩu hàng hóa theo điều kiện FOB hoặc CFR vẫn có thể bảo hiểm thêm cho cả khoản lãi dự tính nếu người mua bảo hiểm muốn. Đối với điều kiện CIF người bán phải mua bảo hiểm cho người mua cả 10% lãi dự tính.

✎ Riêng đối với các công ty bảo hiểm nước ngoài thì $V = 110\% CIF = 1,1 \cdot \frac{C+F}{1-1,1R}$

Số tiền bảo hiểm (A): là toàn bộ hay một phần giá trị bảo hiểm do người được bảo hiểm yêu cầu và được bảo hiểm. Ví dụ giá CIF của một lô hàng là 10.000 USD thì $V = CIF = 10.000$ USD nhưng người được bảo hiểm chỉ yêu cầu bảo hiểm cho một phần lô hàng là 6000 USD thì $A = 6000$ USD là số tiền bảo hiểm.

Quan hệ giữa GTBH và STBH: $A \leq V$. Nếu $A > V$ thì phần lớn hơn sẽ không được tính, công ty bảo hiểm chỉ bồi thường tối đa bằng V . Nếu $A < V$ thì gọi là bảo hiểm dưới giá trị, công ty bảo hiểm chỉ bồi thường tối đa bằng A , phần còn lại người được bảo hiểm tự chịu khi có tổn thất được bảo hiểm xảy ra.

Trong trường hợp các bên giao kết hợp đồng bảo hiểm trùng (là trường hợp bên mua bảo hiểm giao kết hợp đồng bảo hiểm với hai doanh nghiệp bảo hiểm trở lên để bảo hiểm cho cùng một đối tượng, với cùng điều kiện và sự kiện bảo hiểm), khi xảy ra sự kiện bảo hiểm, mỗi doanh nghiệp bảo hiểm chỉ chịu trách nhiệm bồi thường theo tỷ lệ giữa số tiền bảo hiểm đã thỏa thuận trên tổng số tiền bảo hiểm của tất cả các hợp đồng mà bên mua bảo hiểm đã giao kết. Tổng số tiền bồi thường của các doanh nghiệp bảo hiểm không vượt quá giá trị thiệt hại thực tế của tài sản.

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

Bảo hiểm hàng hóa chuyên chở bằng đường biển theo ICC 1982 bao gồm các điều kiện sau:

Rủi ro được bảo hiểm theo điều kiện C – ICC 1982

- Người bảo hiểm phải chịu trách nhiệm đối với những mất mát, hư hỏng xảy ra cho hàng hóa được bảo hiểm **có thể quy hợp lý cho** các nguyên nhân sau:
 - + Cháy hoặc nổ;
 - + Tàu hay xà lan bị mắc cạn, chạm đất, chìm đắm hoặc lật úp;
 - + Tàu đâm va nhau hoặc tàu, xà lan, phương tiện vận chuyển đâm va phải vật thể khác không phải là nước;
 - + Dỡ hàng tại cảng lánh nạn;
 - + Phương tiện vận chuyển đường bộ bị lật đổ hay trật bánh;
- Người bảo hiểm chịu trách nhiệm đối với những mất mát, hư hỏng xảy ra cho hàng hóa **do các nguyên nhân sau**:
 - + Hi sinh tổn thất chung;
 - + Ném hàng ra khỏi tàu.
- *Điều khoản tổn thất chung*: bảo hiểm cho hi sinh và chi phí cứu nạn được phân bổ hoặc xác định phù hợp với tập quán hoặc quy định của hợp đồng vận tải.
- Ngoài ra bảo hiểm còn mở rộng cho người được bảo hiểm phần trách nhiệm trong điều khoản *“Hai tàu đâm va nhau cùng có lỗi”* quy định trong hợp đồng vận tải.

⊗ *Ném hàng ra khỏi tàu có phải là hi sinh tổn thất chung không? Nếu có tại sao lại tách ra hai rủi ro riêng biệt?*

Ném hàng ra khỏi tàu là hành động vứt hàng hóa hoặc trang thiết bị trên tàu xuống biển để nhằm đem lại an toàn chung cho cả hành trình. Về mặt lý thuyết ném hàng ra khỏi tàu phải thỏa 3 điều kiện: phải trong bối cảnh có nguy cơ thực sự đe dọa; nhằm mục đích cứu hành trình; vứt hàng với số lượng, vị trí phù hợp => thực ra nó cũng là một biểu hiện của hành động hi sinh tổn thất chung.

Tách hai rủi ro ra do có trường hợp chủ tàu và chủ hàng là một người thì ném hàng ra khỏi tàu không phải là hành động hi sinh tổn thất chung (do có một người có quyền lợi trên tàu).

Rủi ro được bảo hiểm theo điều kiện B – ICC1982

Người bảo hiểm phải chịu trách nhiệm đối với những mất mát, hư hỏng xảy ra cho hàng hóa được bảo hiểm **có thể quy hợp lý cho** các nguyên nhân sau:

- + Cháy hoặc nổ.
- + Tàu hay xà lan bị mắc cạn, chạm đất, chìm đắm hoặc lật úp.
- + Tàu đâm va nhau hoặc tàu, xà lan, phương tiện vận chuyển đâm va phải vật thể khác không phải là nước.
- + Dỡ hàng tại cảng lánh nạn.
- + Phương tiện vận chuyển đường bộ bị lật đổ hay trật bánh.
- + **Động đất, núi lửa phun, sét đánh.**

Người bảo hiểm chịu trách nhiệm đối với những mất mát, hư hỏng xảy ra cho hàng hóa **do các nguyên nhân sau:**

- + Hi sinh tổn thất chung.
- + Ném hàng ra khỏi tàu.
- + **Nước cuốn khỏi tàu.**
- + **Nước biển, hay nước sông hay nước hồ chảy vào** tàu, xà lan, hầm hàng, phương tiện vận chuyển, container hoặc nơi chứa hàng. (Lưu ý không có nước mưa hay loại nước gì khác.)
- + **Tổn thất toàn bộ của bất kì một kiện hàng nào do rơi khỏi tàu hoặc rơi trong khi đang xếp hàng lên hay dỡ** khỏi tàu hoặc xà lan.

Điều khoản tổn thất chung

Điều khoản “2 tàu đâm va nhau cùng có lỗi”

Rủi ro được bảo hiểm theo điều kiện A – ICC1982

- + Rủi ro theo điều kiện A = mọi rủi ro – rủi ro phải bảo hiểm riêng – rủi ro loại trừ.
- + Tất cả các rủi ro theo điều kiện B
- + Các rủi ro phụ: hấp hơi, nóng, lây hại, lây bẩn, rỉ, oxi hóa, móc cầu, đổ vỡ, cong, bẹp, xây sát, tổn hại do chuột, sâu bọ, côn trùng, tổn hại do mưa và nước ngọt, giao hàng thiếu, mất cắp mất trộm...

☞ **Mua bảo hiểm cho hàng hóa theo điều kiện nào** phụ thuộc vào đặc tính của hàng hóa. Ví dụ hàng nông sản thì mua theo điều kiện A, do hàng nông sản thường hay bị thiếu, sâu bọ, côn trùng... Trong thực tế người ta thường mua C hoặc A, thường mua theo C để đối phó (trong trường hợp phải mua theo yêu cầu của L/C), nếu muốn mua nhằm mục đích thực sự bảo hiểm hàng hóa thì mua theo ĐK A, mặc dù phí bảo hiểm cao hơn nhưng cao hơn không đáng kể so với ĐK C và ĐK B.

☞ Khi đã mua bảo hiểm theo bất kì ĐK nào mà không rơi vào trường hợp loại trừ thì khi có tổn thất chung xảy ra, người được bảo hiểm luôn được bồi thường.

☞ **Sự khác nhau giữa từ “quy hợp lý cho” và “do nguyên nhân”?**

Quy tắc nguyên nhân gần: thông thường tổn thất xảy ra cho một chuỗi các sự kiện nên cần xác định đâu là nguyên nhân chính yếu – là nguyên nhân đóng góp phần đáng kể gây ra tổn thất, làm cơ sở xác định người được bảo hiểm có được bồi thường hay không.

Trên thực tế, việc xác định nguyên nhân chính yếu không phải đơn giản. Ví dụ khi về đến cảng đến người ta phát hiện hàng bị tổn thất nhưng không xác định được một nguyên nhân chính yếu nào, nhưng biết được trong hành trình tàu bị mắc cạn thì có quyền “quy hợp lý” tàu mắc cạn là nguyên nhân chính yếu.

10. Thế quyền trong bảo hiểm là gì? Tác dụng và điều kiện để thực hiện thế quyền. Cho ví dụ. Câu 22

11. Đối tượng bảo hiểm là gì? Kể tên các loại đối tượng bảo hiểm.

Đối tượng của bảo hiểm là tài sản hoặc lợi ích mang ra bảo hiểm.

Đối tượng bảo hiểm có thể là tài sản (property), con người (personel), hoặc trách nhiệm DS (liability) đối với người thứ 3.

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

Tổn thất chung là những hy sinh hay chi phí đặc biệt được tiến hành một cách cố ý và hợp lý nhằm mục đích cứu tàu, hàng 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 tổn thất chung phải có **hành động tổn thất chung**. Có hành động tổn thất chung khi và chỉ khi có sự hi sinh hoặc chi phí bất thường được tiến hành một cách cố ý và hợp lý nhằm cứu tài sản thoát khỏi một tai họa trong một hành trình chung trên biển.

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

- + Hành động tổn thất chung phải là hành động tự nguyện, hữu ý của thuyền trưởng hoặc thuyền viên trên tàu.
- + Hi sinh hoặc chi phí phải là đặc biệt, phi thường.
- + Hi sinh hoặc chi phí phải hợp lý và vì an toàn chung cho tất cả các quyền lợi trong hành trình.
- + Tai họa phải thực sự xảy ra và nghiêm trọng.
- + Mất mát, thiệt hại hoặc chi phí phải là hậu quả trực tiếp của hành động tổn thất chung.
- + Sự cố xảy ra trên biển.

Tổn thất chung được chia làm 2 bộ phận:

- Bộ phận thứ nhất: Hy sinh tổn thất chung. Là những thiệt hại hoặc chi phí do hậu quả trực tiếp của một hành động tổn thất chung. Ví dụ: Tàu gặp bão lớn, buộc phải vớt hàng của chủ hàng A xuống biển để cứu toàn bộ hành trình. Hàng A bị vớt xuống biển là hy sinh tổn thất chung.
- Bộ phận thứ 2: Chi phí tổn thất chung. Phải trả cho người thứ ba trong việc cứu tàu, hàng, cước phí thoát nạn hoặc chi phí làm cho tàu tiếp tục hành trình. Những chi phí sau đây được coi là chi phí tổn thất chung:
 - o Chi phí cứu nạn.
 - o Chi phí làm nổi tàu khi mắc cạn, chi phí thuê kéo, lái dắt tàu khi bị nạn.
 - o Chi phí tại cảng lánh nạn.

- Tiền lãi của số tiền được công nhận là tổn thất chung (lãi suất 7%/ năm theo York-Antwerp 1994) được tính cho đến hết 3 tháng sau ngày phát hành bản phân bổ tổn thất chung.

Tổn thất riêng là những thiệt hại, mất mát của đối tượng bảo hiểm do 1 rủi ro bất ngờ, ngẫu nhiên gây ra. Ví dụ: hàng bị hư hỏng do tàu bị mắc cạn, đâm va... Tổn thất riêng có thể là toàn bộ hay bộ phận, có thể là tổn thất về số lượng hay chất lượng.

Tổn thất chung	Tổn thất riêng
Kn	Kn
Phải hi sinh quyền lợi chung của cả nhóm, mọi quyền lợi trên hành trình cùng san sẻ.	Tổn thất xảy ra với ai người đó phải chịu
Do một hành động cố ý và hợp lý trong trường hợp cấp bách vì lợi ích chung, an toàn chung của mọi người trên tàu	Do thiên tai, tai nạn bất ngờ xảy ra ngoài ý muốn.
Được bồi thường miễn là mua bảo hiểm (nếu không rơi vào TH miễn trừ) Chỉ xảy ra trên biển, không có tổn thất toàn bộ.	Được bồi thường phụ thuộc vào đk mua bảo hiểm. Xảy ra ở bất kì đâu, có thể là tổn thất toàn bộ hoặc là tổn thất bộ phận

Ví dụ: Trong chuyến hành trình, tàu bị đâm vào đá ngầm và thủng 1 lỗ. Do đó nước tràn vào tàu và có nguy cơ làm ướt hàng hóa. Trước tình hình đó chủ tàu ra lệnh phải lắp lỗ thủng bằng vại bao hàng của 1 chủ hàng. Sau đó tàu về đến cảng: Chi phí sửa chữa tàu (hàn lỗ thủng) ước tính là 5000 USD, tổn thất hh dùng để lắp lỗ thủng là 20.000 USD. Như vậy tàu chỉ thủng một cách ngẫu nhiên và bất ngờ nên đây là TTR, chi phí này do chủ tàu tự chịu. Tổn thất chung 20.000USD là nhằm cứu nguy cho hh trên tàu sẽ do các chủ hàng khác và chủ tàu đóng góp đền bù cho chủ hàng có hh bị TTC

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

Loại 1: Tổn thất toàn bộ thực tế (Actual Total Loss)

Là tổn thất mà do hàng hóa bị phá hủy hoàn toàn hay bị hư hỏng nghiêm trọng không còn là vật phẩm như cũ hoặc người được bảo hiểm bị tước quyền sở hữu với hàng hóa.

Có 4 dạng tổn thất toàn bộ thực tế: hàng bị gãy, vỡ, hư hỏng toàn bộ; hàng bị biến dạng, biến chất, không còn giá trị sử dụng; hàng bị mất tích; hàng bị tước đoạt.

Ví dụ: tàu chở xi măng đang trên hành trình đường biển thì gặp bão => nước chảy vào tàu => toàn bộ hàng bị ướt hết xuống biển, ngập nước => khi cập cảng lánh nạn thì xi măng đã đông cứng, mất khả năng sử dụng; Hàng gốm sứ hóa bị rớt trong quá trình xếp dỡ => vỡ toàn bộ.

Loại 2: Tổn thất toàn bộ ước tính (Constructive Total Loss)

Là tổn thất về hàng hóa mà không sao tránh khỏi tổn thất toàn bộ thực tế hay những chi phí phải bỏ ra để sửa chữa, khôi phục và đưa hàng hóa về bên đến bằng hoặc vượt quá trị giá hàng hóa.

Tổn thất toàn bộ ước tính gồm 2 dạng:

- Dạng thứ nhất là: *Chắc chắn tổn thất toàn bộ thực tế* sẽ xảy ra, ví dụ một lô ngô được chở từ nước ngoài về Việt Nam, dọc đường ngô bị ngâm nước và bắt đầu thối, nếu cố mang về Việt Nam thì ngô 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 chữa phải lưu kho lưu bãi sắt thép, khi chữa 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.

Khi hàng hóa bị tổn thất toàn bộ ước tính, người được bảo hiểm có thể **từ bỏ hàng hóa**. Từ bỏ hàng hóa là từ bỏ mọi quyền lợi liên quan đến hàng hóa hay là sự tự nguyện của người được bảo hiểm chuyển quyền sở hữu về hàng hóa cho người bảo hiểm để đòi bồi thường toàn bộ. Muốn từ bỏ hàng phải tuân thủ các quy định sau:

- Một là: Tuyên bố từ bỏ hàng (Notice Of Abandonment - NOA) gửi cho người bảo hiểm bằng văn bản.
- Hai là: Chỉ từ bỏ khi hàng hóa còn ở dọc đường và chưa bị tổn thất toàn bộ thực sự.
- Ba là: Khi từ bỏ đã được người bảo hiểm chấp nhận thì không thay đổi được nữa, sở hữu về hàng hoá thuộc về người bảo hiểm và người được bảo hiểm được đòi bồi thường toàn bộ.

Ý nghĩa của từ bỏ hàng: *đối vs công ty bảo hiểm:* nhanh chóng xử lý lô hàng => cứu vớt một phần thiệt hại tài chính cho công ty bảo hiểm. Ví dụ: lô hàng gạo bị ướt nước biển, khi về đến cảng đến sẽ bị mốc => hỏng toàn bộ, nếu có thông báo từ bỏ hàng và công ty bảo hiểm chấp nhận thì công ty bảo hiểm sẽ nhanh chóng xử lý lô hàng bằng cách bán lại cho một đối tác nào đó để chế biến thức ăn gia súc => vớt vác lại một phần thiệt hại tài chính cho công ty bảo hiểm. *Đối với người được bảo hiểm:* nhanh chóng được bồi thường về mặt tài chính để tiến hành hoạt động kinh doanh.

14. Phí bảo hiểm hỏa hoạn phụ thuộc vào những yếu tố gì?

- Vật liệu xây dựng chịu được lâu bền hay không đối với sức nóng;
- Ảnh hưởng của các tầng nhà, sức chịu của tầng, sàn khi có hỏa hoạn xảy ra;
- Hệ thống phòng cháy chữa cháy, độ xa gần nguồn nước;
- Cách phân chia đơn vị rủi ro hoặc tường chống cháy;
- Loại HH, bao bì có dễ cháy hay không; tính chất các kho hàng và vị trí các kho hàng.

(Đơn vị rủi ro là nhóm tài sản tách biệt khỏi nhóm tài sản khác, với khoảng cách không cho phép từ nhóm này lan sang nhóm khác – tối thiểu là 12m. Mục đích: quy vùng trách nhiệm bồi thường.

Tường chống cháy giữa các đơn vị rủi ro (ví dụ như các tầng của tòa nhà) – chịu lửa được ít nhất 90 phút, xây kín hết ở các tầng và không so le nhau, không có vật liệu dễ cháy vắt ngang tường ngăn cháy)

=> Tóm lại, là tùy khả năng chịu đựng và khả năng xử lý kịp thời khi hỏa hoạn xảy ra.

15. Trình bày nguyên tắc lợi ích BH. (Câu 22)

16. Trình bày tổn thất toàn bộ ước tính và cho ví dụ. (Câu 13)

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

Là những chi phí hoặc hi sinh đặc biệt được tiến hành một cách cố ý và hợp lý nhằm mục đích cứu tàu, hàng hóa và cước phí trong một hành trình chung trên biển khỏi sự nguy hiểm chung đối với chúng.

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

- + Hành động TTC 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. *(Hành động có chủ ý là hành động cố ý thức của con người. Họ nhận thức được việc mình làm và chủ động làm việc đó.)*
- + Phải là hành động hợp lý *(Hành động hợp lý là hành động mà ai rơi vào hoàn cảnh đó thì cũng sẽ hành động tương tự như vậy.)*
- + Hy sinh và chi phí bất thường. *(Là những hy sinh và chi phí trong điều kiện bình thường không xảy ra. Ví dụ: tàu vận chuyển hàng từ cảng Singapore về cảng Hải Phòng. Trong điều kiện bình thường đối với hành trình vận chuyển HH từ cảng Singapore về cảng Hải Phòng không có chi phí cứu hộ. Vì vậy, trong trường hợp này, chi phí cứu hộ là chi phí bất thường. Các chi phí thông thường mà chủ tàu phải gánh chịu trong quá trình thực hiện hợp đồng vận chuyển bằng đường biển không phải là chi phí TTC.)*
- + Hiểm họa thực tế *(là hiểm họa đang tồn tại trong thực tế, làm cho tàu và HH lâm vào tình trạng nguy hiểm. Ví dụ: tàu gặp thời tiết xấu, HH bị xê dịch nên tàu bị nghiêng, không thể tiếp tục hành trình an toàn. Thuyền trưởng quyết định đưa tàu vào cảng lánh nạn để xếp lại hàng nhằm cân bằng tàu. Sự nghiêng của tàu là hiểm họa thực tế đe dọa an toàn chung của tàu và HH.)*
- + TTC phải vì an toàn chung *(là vì an toàn cho cả tàu và HH. Nếu chỉ vì an toàn riêng cho tàu hoặc vì an toàn riêng cho hàng thì không được công nhận là TTC. Ví dụ: tàu chở hàng đông lạnh, trên hành trình máy lạnh bị hỏng. Thuyền trưởng buộc phải đưa tàu ghé vào cảng để sửa chữa máy lạnh, nếu không, hàng đông lạnh sẽ bị hư hỏng. Trong trường hợp này, việc tàu ghé vào cảng là vì an toàn cho hàng, còn đối với tàu thì không cần phải ghé vào cảng vẫn có thể hành trình an toàn. Vì vậy, các chi phí liên quan tới việc tàu ghé*

vào cảng để sửa chữa máy lạnh không vì an toàn chung cho cả tàu và hàng, nên không được công nhận là chi phí TTC.)

- + Mất mát, thiệt hại hoặc chi phí phải là hậu quả trực tiếp của hành động TTC (VD: phạt hợp đồng do chậm trễ thì ko đc bồi thường vì là HQ gián tiếp)
- + Xảy ra trên biển

Ví dụ: tàu chở hàng của chủ hàng A và B gặp bão, thuyền trưởng phải vớt hàng A xuống biển để tránh tàu bị đắm – thiệt hại của hàng A là TTC; tàu chở hàng bị mắc cạn – chi phí kéo tàu là TTC, ...

18. Bảo hiểm hỏa hoạn và các rủi ro đặc biệt: Rủi ro nổ trong rủi ro cơ bản có gì giống và khác với rủi ro nổ trong các rủi ro đặc biệt?

BH hỏa hoạn và các rủi ro đặc biệt: là BH những thiệt hại do cháy và những rủi ro tương tự hay các rủi ro đặc biệt như động đất, núi lửa, bão lụt, sét đánh... gây ra cho đối tượng BH

Phạm vi bảo hiểm của rủi ro nổ trong rủi ro cơ bản (rủi ro hỏa hoạn) khác với rủi ro nổ trong rủi ro đặc biệt.

- Với rủi ro nổ trong rủi ro cơ bản
 - + Nổ nồi hơi phục vụ sinh hoạt
 - + Hơi đốt phục vụ sinh hoạt, thấp sáng, hay sưởi ấm trong một ngôi nhà không phải nhà xưởng làm các công việc sử dụng hơi đốt.
 - + Các trường hợp nổ gây ra hỏa hoạn
 - + Những thiệt hại do nổ mà không gây cháy thì không được bồi thường trừ trường hợp nổ nồi hơi, khí phục vụ sinh hoạt với điều kiện là sự nổ đó không phải là do các nguyên nhân bị loại trừ. Tồn thất hoặc thiệt hại do nổ xuất phát từ cháy, thiệt hại ban đầu do cháy được bồi thường nhưng những tồn thất do hậu quả của nổ thì không được bồi thường.
- Với rủi ro nổ trong rủi ro đặc biệt
 - Là rủi ro không nằm trong rủi ro A, công ty bảo hiểm bồi thường những thiệt hại do nổ nhưng loại trừ:
 - + THIẾT HẠI xảy ra đối với nồi hơi, bình tiết kiệm, bình chứa, máy móc hoặc thiết bị có sử dụng áp lực hoặc đối với các chất liệu chứa trong các máy móc thiết bị đó do chúng bị nổ
 - + THIẾT HẠI gây nên bởi hoặc do hoặc là hậu quả trực tiếp hay gián tiếp của những hành động khủng bố.

19. Tồn thất chung là gì? Cho ví dụ minh họa. Trình bày cách tính toán phân bổ tổn thất chung.

Các tính toán và phân bổ tổn thất chung:

Bước 1: xác định giá trị tổn thất chung

$$V_{ttc} = \text{chi phí} + \text{hi sinh tổn thất chung}$$

Là những hi sinh + chi phí được công nhận là tổn thất chung.

Nếu hàng hóa bị hi sinh vì tổn thất chung thì lấy giá trị lúc dỡ hàng, căn cứ vào hóa đơn thương mại hoặc giá hàng lúc xếp hàng xuống tàu. Giá trị này bao gồm cả phí bảo hiểm + cước phí chưa thu.

⊗ *Cước phí đã thu - cước phí chưa thu (cước phí chịu rủi ro – Freight at risk)*

Ví dụ: một lô hàng 1000 MT, giá hàng là 100\$ / MT, trong đó có F = 10\$/MT. Hi sinh tổn thất chung là 10 MT.

TH1: Xác định tổn thất chung, giá trị chịu phân bổ TTC, biết cước phí đã thu.

TH2: Xác định tổn thất chung, giá trị chịu phân bổ TTC, biết cước phí chưa thu.

TH1: cước phí đã thu	TH1: cước phí chưa thu
$V_{ttc} = 10MT \times 100\$/MT = 1.000\$$	$V_{ttc} = 10MT \times 90\$/MT \text{ (hàng)} + 10MT \times 10\$/MT \text{ (tàu)}$
$V_{\text{phân bổ}} = 1000MT \times 100\$/MT = 100.000\$$	$V_{\text{phân bổ}} = 1000MT \times 90\$/MT + 1000MT \times 10\$/MT =$
Người chuyên chở đã thu cước phí thì khi hi sinh tổn thất chung 10MT hàng thì người chuyên chở không bị ảnh hưởng.	Người chuyên chở chưa nhận cước phí, chỉ khi nào hàng tới cảng đích thì mới được nhận cước phí => khi hi sinh 10 tấn xuống biển thì 2 quyền lợi bị tổn thất: chủ hàng + người chuyên chở. 2 quyền lợi được cứu: chủ hàng + người chuyên chở. Với chủ hàng: có hàng; với người chuyên chở: có được cước phí

Bước 2: xác định giá trị chịu phân bổ tổn thất chung:

Là tổng giá trị còn lại của các lợi ích trên tàu (tàu, hàng, cước phí) vào thời điểm có hành động tổn thất chung, tức là tổng các giá trị đã được hành động tổn thất chung cứu thoát + hi sinh tổn thất chung.

Bước 3: xác định tỉ lệ đóng góp

$$TLĐG = V_{ttc} / V_{\text{phân bổ}}$$

Bước 4: tính số tiền phải đóng góp tổn thất chung của từng quyền lợi

$$STĐG \text{ của tàu} = TLĐG \times V_{\text{phân bổ}} \text{ của từng quyền lợi}$$

Bước 5: xác định số tiền cuối cùng mà tàu và hàng phải bỏ ra thêm hay thu về từ TTC

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

- a) **Tránh rủi ro:** không làm việc gì đó quá mạo hiểm, không chắc chắn. Là một biện pháp không hiệu quả khi nó không khuyến khích người khác làm việc gì đó => không thu được kết quả; hơn nữa việc tránh rủi ro ở lĩnh vực này cũng có thể dẫn tới gặp phải rủi ro ở lĩnh vực khác.
- b) **Ngăn ngừa hạn chế rủi ro:** các công ty đặt hệ thống báo cháy, hệ thống chống trộm cắp, các biện pháp an toàn lao động, các biện pháp hạn chế tai nạn giao thông. Tuy nhiên không phải lúc nào cũng hiệu quả: tai nạn giao thông vẫn xảy ra, nhà vẫn cháy.
- c) **Tự khắc phục rủi ro:** các công ty, các cá nhân dự trữ một khoản tiền nhất định để khi có những rủi ro xảy ra thì dùng khoản tiền đó để bù đắp khắc phục hậu quả. Biện pháp này còn được gọi là biện pháp tự bảo hiểm. Nhược điểm: không phải cá nhân nào cũng có sẵn tiền để dự trữ, tiền dự trữ không thể bù đắp được những rủi ro, tổn thất có tính thảm họa, gây động vốn lớn trong xã hội.
- d) **Chuyển nhượng rủi ro:** một cá nhân hay công ty khi tự mình thấy không thể chịu đựng được một hoặc nhiều rủi ro lớn, có tính thảm họa thì có thể san sẻ rủi ro bằng cách chuyển nhượng cho các công ty khác. Khi đã chấp nhận rủi ro, các công ty khác 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. Biện pháp này còn được gọi là bảo hiểm.
Biện pháp này có ưu điểm là không gây động vốn, phạm vi bù đắp lớn, có thể bù đắp những rủi ro có tính thảm họa.

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

a) Chủ tàu hoặc thuyền trưởng

- + Tuyên bố tổn thất chung (General Average Declaration).
- + Mời giám định viên để giám định tổn thất của tàu và hàng.
- + Gửi cho các chủ hàng Bản cam đoan đóng góp tổn thất chung (Average Bond), Bảo lãnh đóng góp tổn thất chung (Average Guarantee) để chủ hàng điền vào và xuất trình khi nhận hàng.
- + Chỉ định một chuyên gia tính toán phân bổ tổn thất chung (Average Adjuster).
- + Làm kháng nghị hàng hải (Sea protest) nếu cần. ☞ *Kháng nghị hàng hải nêu rõ tàu đã gặp phải những hoàn cảnh, tình huống vượt quá khả năng kiểm soát của thuyền trưởng, thuyền trưởng cần lập để có thể được miễn trách nhiệm đối với những hư hỏng phát sinh.*

☞ Chuyên gia phân bổ tổn thất chung ở VN hiện nay chưa có. Nếu tàu đi trong khu vực nội á thì có thể chỉ định công ty bảo hiểm VN như Bảo Việt. Nếu tàu đi qua Châu Âu hoặc Châu Mỹ thì người chuyên chở sẽ chỉ định chuyên gia ở các nước phát triển như Anh, Singapore.

☞ Trên thực tế, người chuyên chở sau khi chỉ định Adjuster thì sẽ cung cấp toàn bộ thông tin về hàng, chủ hàng cho Adjuster để Adjuster trên cơ sở đó liên hệ qua email thông báo về tổn thất chung và gửi cho chủ hàng Average Bond và Average Guarantee để chủ hàng điền vào, sau đó sẽ thông báo cho chủ tàu giải phóng hàng để chủ hàng ra cảng nhận hàng.

Tuy nhiên với những hãng tàu lớn, khó tính như Maersk Line chẳng hạn thì họ yêu cầu chủ hàng phải có một người đứng ra bảo lãnh cam kết đóng góp tổn thất chung, thường là các công ty tài chính như ngân hàng, công ty bảo hiểm. Nếu chủ hàng đã mua bảo hiểm thì công ty bảo hiểm sẽ đứng ra bảo lãnh, nếu không chủ hàng sẽ phải nhờ các ngân hàng đứng ra bảo lãnh cho mình. Nếu chủ hàng không được bảo lãnh thì phải kí quỹ một khoản tiền vào tài khoản do Adjuster được chỉ định.

Sau khi nhờ được người đứng ra bảo lãnh cho mình, chủ hàng sẽ gửi cho người bảo lãnh Average Guarantee để người bảo lãnh ký tên, đóng dấu vào Average Guarantee => người bảo lãnh cam kết nếu chủ hàng không đóng góp thì người bảo lãnh sẽ đóng góp.

Với những người chuyên chở quá khó tính, họ còn yêu cầu công ty tài chính đứng ra bảo lãnh phải là một ngân hàng, một công ty bảo hiểm có uy tín. Công ty tài chính có uy tín là công ty được đánh giá bởi một công ty xếp hạng có uy tín như Moody, Standard & Poor's, A.M Best... và cho kết quả rating được chấp nhận. Ở VN (Samsung Vina và Vinare) được xếp hạng B++; 2 doanh nghiệp (PVI và PVI Re) được xếp hạng B+ bởi A.M Best vào năm 2013.

b) Chủ hàng

- + Khai giá trị hàng hóa nếu chủ tàu yêu cầu.
- + Nhận average Bond và Average Guarantee, điền và đưa cho công ty bảo hiểm. Nếu không được bảo hiểm thì chủ hàng phải kí quỹ bằng tiền mặt hoặc xin bảo lãnh của ngân hàng, lúc đó thuyền trưởng mới giao hàng. Số tiền kí quỹ thường bằng số tiền phải đóng góp tổn thất chung dự tính. Nói chung, khi có tổn thất chung xảy ra, người được bảo hiểm phải bảo cho công ty bảo hiểm để công ty bảo hiểm hướng dẫn làm thủ tục, không tự ý kí vào Average Bond; vì trong AB có phần điền tên chủ hàng, số lượng, trọng lượng hàng làm cơ sở để tính toán phân bổ tổn thất chung nên cần có sự hướng dẫn và tư vấn của công ty bảo hiểm.

☞ Ai sẽ là người kí vào AB? Người bán hay người mua? → Là người có lợi ích bảo hiểm tại thời điểm có tổn thất chung xảy ra: Nếu nhóm F hoặc C thì người mua, nếu nhóm D thì người bán kí.

22. Phân tích các nguyên tắc của bảo hiểm.

- a) **Nguyên tắc bảo hiểm cho một rủi ro chứ không bảo hiểm một sự chắc chắn:** Bảo hiểm chỉ bảo hiểm cho một sự cố, một tai nạn, tai họa xảy ra một cách bất ngờ, ngẫu nhiên, ngoài ý muốn của con người chứ không bảo hiểm cho một cái chắc chắn xảy ra hoặc một tổn thất đã xảy ra rồi. Ví dụ: trường hợp nội ti của hàng hóa.
- b) **Nguyên tắc trung thực tuyệt đối:** Nguyên tắc này yêu cầu cả hai phía người bảo hiểm và người được bảo hiểm phải trung thực tuyệt đối.
 - + **Đối với người bảo hiểm:** phải trung thực trong việc cung cấp thông tin, giải thích cho người được bảo hiểm rõ mọi thông tin về những điều kiện, nguyên tắc bảo hiểm...; không được nhận bảo hiểm khi biết đối tượng bảo hiểm đã đến nơi an toàn.

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

Nguyên tắc này có ý nghĩa đối với cả 2:

- + **Đối với 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.
- + **Đối với 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 con tàu 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.

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

Lợi ích bảo hiểm: là lợi ích hoặc quyền lợi của một người liên quan, gắn liền hoặc phụ thuộc vào sự an toàn hay không an toàn của đối tượng bảo hiểm mà quyền lợi của người đó được đảm bảo khi đối tượng bảo hiểm được an toàn và ngược lại, quyền lợi của người đó sẽ bị phương hại về mặt tài chính hoặc phát sinh trách nhiệm đối với một người thứ 3 nếu có tổn thất xảy ra.

Người có lợi ích bảo hiểm: Có thể là người sở hữu đối tượng bảo hiểm, người thuê tài sản, người cầm cố tài sản (ngân hàng).

- d) **Nguyên tắc bồi thường:** Theo nguyên tắc này, khi có tổn thất xảy ra người bảo hiểm phải bồi thường cho người được bảo hiểm để đảm bảo khôi phục trạng thái tài chính có người được bảo hiểm như trước khi có tổn thất xảy ra, không hơn không kém. Các bên không được lợi dụng bảo hiểm để trục lợi.

Số tiền bồi thường phụ thuộc vào số tiền bảo hiểm A.

Thời gian bồi thường: nếu có thỏa thuận trong hợp đồng bảo hiểm thì theo hợp đồng, còn nếu không thì theo luật kinh doanh bảo hiểm Việt Nam là 15 ngày kể từ khi nhận được bộ hồ sơ khiếu kiện hợp lệ.

Nguyên tắc bồi thường **không áp dụng cho bảo hiểm con người** vì con người là vô giá, không xác định được giá trị. Thay vào đó người ta áp dụng nguyên tắc khoán. Ví dụ, một vụ thương tật thì được bồi thường tối đa là 20 triệu.

- e) **Nguyên tắc thế quyền:** người bảo hiểm sau khi bồi thường tổn thất cho người được bảo hiểm thì có quyền thay mặt người được bảo hiểm đòi bên có trách nhiệm thứ 3 bồi thường cho mình. Ví dụ: giả sử xe ô tô được bảo hiểm của người được bảo hiểm bị một người thứ 3 đâm vào thì công ty bảo hiểm sẽ bồi thường, sau đó công ty bảo hiểm sẽ thay mặt người được bảo hiểm đòi người thứ 3.

Trách nhiệm của người được bảo hiểm khi có tổn thất xảy ra là phải bảo lưu quyền khiếu kiện người thứ 3 cho công ty bảo hiểm, có nghĩa là phải cần mẫu hợp lý cung cấp cho công ty bảo hiểm những bằng chứng đi kèm hoặc các thông tin cần thiết để công ty bảo hiểm đòi bồi thường người thứ 3. Nếu người được bảo hiểm không cung cấp các bằng chứng và thông tin thì công ty bảo hiểm có quyền từ chối bồi thường. Ví dụ, khi nhận hàng ở cảng phát hiện thấy hàng bị đổ vỡ thiếu hụt thì phải liên hệ với cảng để tiến hành lập biên bản (*Tham khảo câu 46 về tổn thất rõ rệt và không rõ rệt*).

Về mặt nguyên tắc: công ty bảo hiểm chỉ đòi đến số tiền mà công ty đã bỏ ra để bồi thường cho người được bảo hiểm; mọi chi phí phát sinh để đòi người thứ 3 thì công ty bảo hiểm phải tự chịu.

Tác dụng của nguyên tắc thế quyền: đảm bảo người được bảo hiểm không nhận được bồi thường 2 lần từ 2 phía với cùng một tổn thất \Rightarrow vượt quá giá trị tài sản bị tổn thất; đối với công ty bảo hiểm: bù đắp lại một phần tài chính mà công ty đã bồi thường.

Thực tế: không phải lúc nào công ty bảo hiểm cũng đòi bồi thường người thứ 3 do chi phí đòi người thứ 3 $>$ số tiền đòi người thứ 3. Do đó các công ty bảo hiểm có chính sách khuyến khích: nhân viên nào đòi bồi thường thì sẽ được trích thưởng một số phần trăm trên số tiền đòi được.

Ví dụ: nhà ông A 200.000 USD. Ông A mua bảo hiểm với số tiền bảo hiểm là 160.000. Thợ điện trong quá trình sửa chữa gây cháy nhà toàn bộ.

- + Trường hợp 1: thợ điện bồi thường 200.000 USD \Rightarrow bảo hiểm không bồi thường nữa.
- + Trường hợp 2: công ty bảo hiểm bồi thường cho ông A 160.000 USD đúng với số tiền bảo hiểm. Sau đó công ty bảo hiểm thay mặt ông A chỉ đòi thợ điện 160.000 USD; 40.000 USD còn lại ông A tự đi khiếu kiện anh thợ điện. Nếu thợ điện trả cho công ty bảo hiểm 200.000 USD thì công ty bảo hiểm sẽ trả lại cho ông A 40.000 USD.

f) **Nguyên tắc BH phải hoạt động dựa trên luật số đông:** mục đích là tính xác suất rủi ro mới đảm bảo chính xác; ngoài ra, phí bảo hiểm rất nhỏ nhưng tổn thất bồi thường lại lớn do đó công ty bảo hiểm phải huy động nhiều người tham gia.

g) **Nguyên tắc nguyên nhân gần:** Quy tắc nguyên nhân gần: thông thường tổn thất xảy ra cho một chuỗi các sự kiện nên cần xác định đâu là nguyên nhân chính yếu – là nguyên nhân đóng góp phần đáng kể gây ra tổn thất, làm cơ sở xác định người được bảo hiểm có được bồi thường hay không.

23. 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.

Luật lệ giải quyết tổn thất chung là quy tắc York – Antwerp.

- Ban đầu quy tắc về tổn thất chung được thông qua tại thành phố York (Anh) năm 1864 \Rightarrow Quy tắc York.
- Đến năm 1924 quy tắc York được sửa đổi bổ sung tại Antwerp (Bi) \Rightarrow Quy tắc York – Antwerp.
- Quy tắc York – Antwerp đã được sửa đổi, bổ sung các năm 1950, 1974, 1990, 2004.

- Có 2 loại điều khoản: thứ tự chữ cái (A → G) quy định những vấn đề chung nhất về tổn thất chung, điều khoản bằng số La Mã (I – XXIII) quy định các trường hợp hi sinh và chi phí cụ thể.
- Điều khoản giải thích: quy định TTC được giải quyết theo các điều khoản bằng chữ trừ trường hợp được quy định khác bởi điều khoản tối cao và điều khoản La Mã.
- Điều khoản tối cao: trong mọi trường hợp chỉ được thừa nhận là TTC khi các chi phí và hy sinh được chi ra một cách hợp lý.

Những sửa đổi của York – Antwerp 2004 so với các quy tắc trước: bảo vệ quyền lợi chủ hàng hơn

- YAR 2004: **Tiền lương của sỹ quan thủy thủ** khi tàu cập cảng lánh nạn để sửa chữa không được phân bổ vào tổn thất chung, chủ tàu phải tự chịu; YAR 1994 => cả chi phí vì an toàn chung và lợi ích chung đều được coi là TTC => tiền lương được công nhận là TTC.
- YAR 2004: Chi phí cứu nạn phải nhằm **mục đích cứu sự an toàn chung** cho cả hành trình thì mới được công nhận là tổn thất chung; YAR 1994 => cứu nạn thì được coi là tổn thất chung.
- **Bãi bỏ khoản lãi suất 7%** mà thay vào đó, Ủy ban hàng hải quốc tế (CMI) sẽ ấn định hàng năm.
- **Khoản lãi 2%** bị bãi bỏ theo quy tắc XX - lập quỹ (provision of funds) : thì cái 2% là mọi chi phí tổn thất chung (trừ lương và lương thực của thuyền trưởng, sỹ quan, thủy thủ, nhiên liệu, dự trữ ko phải thay thế trong hành trình) thì được hưởng hoa hồng 2% và hoa hồng đó được coi là tổn thất chung. Dự trữ không phải thay thế chứ không phải là "dự trữ không được thay thế" ở đây có thể hiểu đơn giản là những vật phẩm dự trữ mà không phải thay thế trong hành trình thôi: ví dụ như là hành trình ấy nước uống không phải thay thế thì coi như ko tính vào.
- Có quy định thêm về **thời hiệu tố tụng**: 1 năm kể từ ngày công bố bản tính toán phân bổ tổn thất chung hoặc 6 năm từ ngày kết thúc hành trình trong đó có xảy ra tổn thất chung hoặc có thể thương lượng kéo dài thêm.

24. Tàu (trị giá 1.100.000 USD) chở hàng (trị giá 1.000.000 USD) gặp bão, bị đánh dạt và mắc cạn làm hư hỏng về hàng là 63.000 USD (do đổ vỡ), hư hỏng về tàu là 50.000 USD. Để làm nổi tàu, thuyền trưởng ra lệnh: vớt hàng trên tàu (trị giá 150.000 USD), thúc máy tàu làm hỏng nồi hơi (trị giá 45.000 USD), chi phí ném hàng xuống biển: 3.700 USD. Hãy phân bổ tổn thất chung.

Bước 1: xác định giá trị tổn thất chung

$$V_{ttc} = \text{chi phí} + \text{hi sinh tổn thất chung} = 150.000 + 45.000 + 3.700 = 198.700 \text{ USD}$$

Bước 2: xác định giá trị chịu phân bổ tổn thất chung

$$V_{\text{phân bổ của tàu}} = 1.100.000 - 50.000 = 1.050.000 \text{ USD}$$

$$V_{\text{phân bổ của hàng}} = 1.000.000 - 63.000 = 937.000 \text{ USD}$$

$$V_{\text{phân bổ}} = 1.050.000 \text{ USD} + 937.000 \text{ USD} = 1.987.000 \text{ USD}$$

Bước 3: xác định tỉ lệ đóng góp

$$\text{TLĐG} = V_{\text{TTC}} / V_{\text{phân bổ}} = 198.700 / 1.987.000 = 0,1$$

Bước 4: tính số tiền phải đóng góp tổn thất chung của từng quyền lợi

$$\text{STĐG của tàu} = \text{TLĐG} \times V_{\text{phân bổ của tàu}} = 0,1 \times 1.050.000 = 105.000 \text{ USD}$$

$$\text{STĐG của hàng} = \text{TLĐG} \times V_{\text{phân bổ của hàng}} = 0,1 \times 937.000 = 93.700 \text{ USD}$$

Bước 5: xác định số tiền cuối cùng mà tàu và hàng phải bỏ ra thêm hay thu về từ TTC

$$\text{Tàu: } 105.000 - 45.000 - 3.700 = 56.300 \text{ USD} \rightarrow \text{bỏ ra thêm } 56.300 \text{ USD}$$

$$\text{Hàng: } 93.700 - 150.000 = -56.300 \text{ USD} \rightarrow \text{thu về } 56.300 \text{ USD}$$

Nếu chủ tàu mua bảo hiểm: khi về tới nơi, bảo hiểm sẽ bồi thường cho chủ tàu 48.700 USD sau đó bảo hiểm sẽ thay mặt chủ tàu đóng 56.300 USD.

Nếu chủ hàng mua bảo hiểm: khi về tới nơi, bảo hiểm sẽ bồi thường cho chủ hàng 150.000 USD sau đó sẽ thay mặt chủ hàng được nhận lại 56.300 USD.

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

- + Biển thì rất lớn, thuyền dù có lớn cỡ nào thì so với đại dương vẫn rất nhỏ nên rất dễ gặp tai nạn trên biển.
- + Trách nhiệm của người chuyên chở rất hạn chế. Phần lớn vận đơn đường biển hiện nay đều dẫn chiếu đến quy tắc Hague – visby 1968, theo quy tắc này có rất nhiều ưu ái và miễn trách cho người chuyên chở khi quy định 3 trách nhiệm và 17 miễn trách. Khi có thiệt hại xảy ra và được đền bù thì mức đền bù thực tế lại nhỏ hơn giá trị của tài sản (666,67SDR/kiện hoặc 2 SDR/1kg cả bì)
- + Tập quán quốc tế quy định phải mua bảo hiểm như điều kiện CIF, CIP.
- + Tạo tâm lí an tâm, góp phần bù đắp thiệt hại về mặt tài chính ngay tức khắc sau khi có tổn thất xảy ra => các doanh nghiệp khôi phục tài chính để tiếp tục hoạt động.

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

* Sự giống nhau:

- Hai loại bảo hiểm này được thực hiện trên cùng một nguyên tắc là: có tham gia đóng góp bảo hiểm thì mới được hưởng quyền lợi, không đóng góp thì không được đòi hỏi quyền lợi.
- Hoạt động của hai loại bảo hiểm này đều nhằm để 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.
- Phương thức hoạt động của hai loại hình bảo hiểm này đều mang tính "cộng đồng - 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.

* Sự khác nhau:

	Bảo hiểm xã hội	Bảo hiểm thương mại
Mục tiêu	Mục tiêu mang tính xã hội, không vì mục tiêu lợi nhuận mà mang mục đích trợ cấp cho các viên chức nhà nước, người làm công... trong trường hợp ốm đau, bệnh tật, bị chết, bị tai nạn hoặc về hưu dẫn đến mất hoặc giảm sút nguồn thu nhập	Mang tính chất kinh doanh, thương mại, hoạt động vì mục tiêu lợi nhuận
Tính chất, đặc điểm	<ul style="list-style-type: none"> + Mang tính bắt buộc; + Theo những luật lệ quy định chung; + Không tính đến những rủi ro, đối tượng cụ thể; + Phạm vi hoạt động diễn ra trong từng quốc gia, chỉ bao gồm lĩnh vực an sinh xã hội. 	<ul style="list-style-type: none"> + Không bắt buộc. + Tuân theo thỏa thuận giữa người bảo hiểm và người được bảo hiểm + Tính đến từng đối tượng cụ thể, từng rủi ro cụ thể. + Phạm vi trải rộng xuyên quốc gia, bao gồm nhiều lĩnh vực trong xã hội.
Nguồn đóng góp	Xác định tương đối trên cơ sở tiền lương của người lao động	Phí bảo hiểm được xác định một cách tuyệt đối dựa trên cơ sở tính toán khả năng xảy ra rủi ro của đối tượng bảo hiểm.
Người tham gia bảo hiểm	Người lao động + Người sử dụng lao động	Người có lợi ích bảo hiểm
Đơn vị quản lý	Bộ LĐTBXH	Bộ tài chính

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

– Điều kiện bảo hiểm là sự quy định trách nhiệm của người bảo hiểm đối với đối tượng bảo hiểm hàng hóa về các mặt: rủi ro tổn thất, thời gian, không gian – hay chính là sự khoanh vùng các rủi ro được bảo hiểm

a) Các điều kiện bảo hiểm hàng hóa vận chuyển bằng đường biển của Anh

Các điều kiện bảo hiểm của Anh do Ủy ban kỹ thuật và điều khoản thuộc Viện những người bảo hiểm Luân Đôn soạn thảo. Các điều khoản này được gọi tắt là các ICC.

Các điều khoản đầu tiên về bảo hiểm hàng hóa của Hiệp hội bảo hiểm Luân đôn được đưa vào thị trường bảo hiểm Luân Đôn từ năm 1912 với hai quy tắc được bổ sung vào mẫu hợp đồng S.G, đó là bảo hiểm tổn thất riêng (WA) và miễn tổn thất riêng (FPA) và tiếp theo đó vào năm 1950 là quy tắc về bảo hiểm mọi rủi ro (AR) .Các điều khoản này đã được xây dựng, đại diện cho cả Lloyd's lẫn các công ty bảo hiểm, dựa vào các điều khoản thông dụng lúc bấy giờ.

1. ICC 1963

Mặc dù có những thay đổi nhưng về cơ bản các điều khoản này không sửa đổi mà chỉ bổ sung, hoàn thiện phù hợp với nhu cầu thực tiễn. Vì thế đến năm 1963, các điều khoản được hệ thống hóa và tương đối hoàn thiện gồm các điều khoản sau: *FPA -điều kiện miễn tổn thất riêng, WA-điều kiện bảo hiểm tổn thất riêng, AR-điều kiện bảo hiểm mọi rủi ro*

Đây là các điều kiện bảo hiểm gốc, ngoài ra còn có điều khoản phụ, điều kiện bảo hiểm rủi ro đặc biệt như: *WR-điều kiện bảo hiểm rủi ro chiến tranh, SRCC-điều kiện bảo hiểm rủi ro đình công*

2. ICC 1982

Do nhu cầu kinh tế và phương thức vận chuyển ngày càng đa dạng hơn, đến 1/1/1982, Viện những người bảo hiểm Luân Đôn đã cho ra đời mẫu đơn bảo hiểm hàng hóa mới (MAR) và một loạt các điều khoản bảo hiểm bổ sung. ICC 1982 không chỉ bao gồm các điều khoản bảo hiểm cho hàng hóa vận chuyển bằng đường biển với *các điều kiện bảo hiểm gốc A phạm vi bảo hiểm tương đương với AR, điều kiện bảo hiểm B phạm vi bảo hiểm tương đương với WA, điều kiện bảo hiểm C phạm vi bảo hiểm tương đương với FPA, mà còn có các điều kiện cho hàng hóa vận chuyển bằng đường hàng không, trừ hàng hóa gửi bằng đường bưu điện.*

Ngoài ra, ICC 1982 còn đề cập đến các *điều kiện bảo hiểm cho một số loại hàng đặc biệt* như hàng buôn bán theo lô, thịt đông lạnh, than, dầu thô, đay hay cao su tự nhiên và các *điều kiện bảo hiểm phụ chiến tranh, đình công* cho hàng hóa vận chuyển bằng đường biển, đường hàng không, trừ những hàng hóa vận chuyển bằng đường bưu điện; bảo hiểm thiệt hại do ác ý; bảo hiểm cho trường hợp mất trộm, mất cắp, không giao hàng.

3. ICC 2009

Qua thực tế áp dụng người ta thấy rằng nội dung của các điều khoản ICC 1982 còn nhiều tồn tại đòi hỏi phải có sự đổi mới. Do vậy, đỉnh cao là ICC 2009 đã ra đời trên tinh thần có kế thừa và cố gắng khắc phục những điểm yếu của ICC 1982 ban hành 1/1/2009.

☞ *ICC 2009 có do ILU ban hành không?* Không, do từ cuối năm 1998, đầu năm 1999 ILU đã sáp nhập với LIRMA (London Insurance and Reinsurance Market Association) để thành lập nên IUA (International Underwriting Association of London)

b) Các điều kiện bảo hiểm hàng hóa vận chuyển bằng đường biển của VN

Sử dụng Quy tắc chung (QTC) do bộ tài chính ban hành, nội dung chủ yếu của các QTC cũng dựa trên nội dung của ICC

- + QTC 1965 giống ICC 1963 nhưng không có các điều kiện bảo hiểm phụ WR, SRCC
- + QTC 1990 giống ICC 1982 nhưng không có WR, SRCC

Sau này các công ty bảo hiểm ở Việt Nam tự mình đưa ra các quy tắc chung cho hoạt động bảo hiểm của công ty mình như QTCB – quy tắc chung của Bảo Việt.

So sánh ICC và QTC: về cơ bản ICC và QTC giống nhau về nội dung các điều kiện A, B, C; riêng ICC tuân theo nguồn luật của Anh, QTC tuân theo nguồn luật của Việt Nam. Nếu nhà nhập khẩu VN nhập theo FOB thì mua theo ĐK của QTC, nếu xuất khẩu VN theo CIF thì mua bảo hiểm theo ĐK của ICC.

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

Xác định phí BH:

Nếu $A < V$: $I = R \times A$

Nếu $A = V$: $I = R \times V$

R là tỷ lệ phí BH

- Xuất nhập khẩu theo FOB hoặc CFR: $I = R \times CIF$ hoặc $I = R \times 1,1CIF$

- Xuất nhập khẩu theo CIF hoặc CIP: $I = R \times 1,1CIF$ hoặc $I = R \times 1,1CIP$

Phí BH phụ thuộc vào:

- Xác suất của những rủi ro gây tổn thất

- Thống kê tổn thất

=> Tỷ lệ phí BH R (khi xác định R phải cộng thêm phụ phí như tàu già, chuyển tải, chiến tranh, đình công)

- Số tiền BH ($A < V$)

- Giá trị BH ($A = V$)

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

(câu 9 + thời hạn bảo hiểm)

30. Trình bày số tiền bảo hiểm trong bảo hiểm hỏa hoạn và các rủi ro đặc biệt.

Số tiền bảo hiểm là khoản tiền cao nhất mà người bảo hiểm có nghĩa vụ bồi thường khi có tổn thất toàn bộ do một rủi ro được bảo hiểm gây ra.

Trong mọi trường hợp số tiền bồi thường không được vượt quá số tiền bảo hiểm kể cả bồi thường nhiều lần. Mỗi lần bồi thường số tiền bảo hiểm lại giảm đi một phần tương đương với số tiền bồi thường. Người được bảo hiểm muốn khôi phục lại số tiền bảo hiểm ban đầu thì phải nộp phí bảo hiểm bổ sung.

Khi có tổn thất xảy ra, công ty bảo hiểm sẽ tiến hành mời một bên thứ 3 độc lập để định giá lại giá trị của tài sản. Giá trị mới này chính là giá trị bảo hiểm của tài sản. Khi đó người ta sẽ so sánh giá trị bảo hiểm này với số tiền bảo hiểm A để làm cơ sở bồi thường. Số tiền bảo hiểm có thể lớn hơn giá trị bảo hiểm nhưng không được vượt quá 10%, nếu số tiền bảo hiểm nhỏ hơn giá trị bảo hiểm thì bồi thường theo tỉ lệ A/V .

Cách xác định số tiền bảo hiểm:

1, Trên cơ sở kiểm tra tài sản và giấy tờ sổ sách có liên quan, 2 bên tự thỏa thuận số tiền bảo hiểm.

2, Với các tài sản mà số lượng biến động thường xuyên như hàng hóa trong kho hoặc cửa hàng thì có thể bảo hiểm theo giá trị trung bình hoặc giá trị tối đa.

- Bảo hiểm theo giá trị trung bình: trên cơ sở kiểm tra sổ sách kế toán, người được bảo hiểm sẽ ước lượng và khai báo cho công ty bảo hiểm giá trị trung bình của tài sản trong kho hoặc cửa hàng trong thời gian bảo hiểm. Đây được coi là số tiền bảo hiểm của hàng hóa đó. Phí bảo hiểm được tính dựa trên giá trị này.
- Bảo hiểm theo giá trị tối đa: đầu kỳ bảo hiểm, người được bảo hiểm ước tính và thông báo cho công ty bảo hiểm giá trị tối đa có thể đạt được của hàng hóa trong kho là bao nhiêu. Trên cơ sở đó công ty bảo hiểm tính phí bảo hiểm của giá trị khai báo này nhưng chỉ thu trước 75% số phí bảo hiểm. Nếu có tổn thất xảy ra thì sẽ bồi thường theo giá trị này.

Đầu mỗi tháng/quý người được bảo hiểm khai báo giá trị tối đa trong tháng trước đó cho công ty bảo hiểm để khi kết thúc kỳ hạn bảo hiểm, công ty bảo hiểm sẽ tính toán lại giá trị tối đa bình quân trong thời gian bảo hiểm và trên cơ sở đó tính lại phí bảo hiểm.

Nếu phí bảo hiểm tính lại lớn hơn số phí đã nộp thì người được bảo hiểm nộp thêm cho đủ. Nếu phí bảo hiểm tính lại nhỏ hơn thì công ty bảo hiểm sẽ trả lại phí bảo hiểm nhưng số phí trả lại này không vượt quá 1/3 số phí đã nộp ban đầu.

Nếu như trong kỳ hạn bảo hiểm mà có tổn thất xảy ra và công ty bảo hiểm đã bồi thường một số tiền lớn hơn giá trị tối đa bình quân, thì phí bảo hiểm được tính dựa vào giá trị tối đa bình quân này và số tiền bồi thường coi như số tiền bảo hiểm.

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

(câu 9 + thời hạn bảo hiểm)

32. Trình bày giá trị bảo hiểm trong bảo hiểm hỏa hoạn và các rủi ro đặc biệt

Giá trị bảo hiểm là giá trị của tài sản cần được bảo hiểm. Bao gồm giá trị thực tế hoặc giá trị mua mới tài của tài sản. Giá trị bảo hiểm của loại hình bảo hiểm này thường rất lớn.

Giá trị của nhà cửa, công trình được xác định theo giá trị xây mới hoặc giá trị còn lại. Giá trị xây mới là giá trị mới xây của ngôi nhà bao gồm cả chi phí thiết kế. Giá trị còn lại là giá trị ngôi nhà đã trừ hao mòn do sử dụng theo thời gian.

Giá trị của máy móc, thiết bị và các tài sản cố định khác là giá trị thay thế tức là giá trị còn lại (giá trị mua mới trừ đi khấu hao)

Giá trị bảo hiểm của thành phẩm và bán thành phẩm được xác định bằng tổng tất cả các chi phí để làm ra thành phẩm hoặc bán thành phẩm đó: chi phí nguyên vật liệu, nhân công, máy móc khấu hao... nhưng nếu cao hơn giá thị trường thì lấy giá thị trường.

Giá trị của hàng mua về để trong kho là giá trị mua hàng hóa đó theo hóa đơn + chi phí vận chuyển + các chi phí khác có liên quan.

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

(câu 9 + thời hạn bảo hiểm)

34. Phí bảo hiểm trong bảo hiểm hỏa hoạn và các rủi ro đặc biệt

a) Phí bảo hiểm là gì? Phí bảo hiểm là khoản tiền mà người được bảo hiểm phải nộp cho công ty bảo hiểm để được yêu cầu bồi thường khi có tổn thất do rủi ro được bảo hiểm gây ra.

Phí bảo hiểm được quy định riêng cho từng loại rủi ro.

b) Thời hạn nộp phí bảo hiểm, hoàn trả bảo hiểm?

Thời hạn nộp phí do 2 bên tự thỏa thuận với nhau, có thể nộp một lần hoặc tối đa không quá 4 kỳ trong thời gian bảo hiểm.

Trong trường hợp hủy hợp đồng thì tùy vào trường hợp cụ thể và thời gian bảo hiểm còn lại mà người bảo hiểm sẽ quyết định có hoàn phí bảo hiểm hay không.

1. Trường hợp Người được bảo hiểm hủy bỏ bảo hiểm và phí bảo hiểm đã đóng đủ thì BAOVIET sẽ hoàn trả cho Người được bảo hiểm khoản chênh lệch giữa số phí bảo hiểm đã đóng và số phí bảo hiểm tính cho khoảng thời gian đã được bảo hiểm theo biểu phí ngắn hạn.

2. Trường hợp BAOVIET hủy bỏ bảo hiểm và Người được bảo hiểm đã nộp đủ phí thì BAOVIET sẽ hoàn trả cho Người được bảo hiểm khoản chênh lệch giữa số phí bảo hiểm đã đóng và số phí bảo hiểm tính cho khoảng thời gian đã bảo hiểm theo biểu phí thông thường.

c) Phí bảo hiểm phụ thuộc vào các yếu tố nào?

- Vật liệu xây dựng có chịu đựng được lâu bền với sức nóng hay không;
- Ảnh hưởng của các tầng nhà, sức chịu đựng của tầng, sàn nhà khi có hỏa hoạn xảy ra;
- Hệ thống PCCC, xa nguồn nước;
- Cách phân chi đơn vị rủi ro và tường chống cháy;
- Hàng hóa, bao bì có chịu được lửa hay không, tính chất và vị trí của kho hàng.

d) Cách tính phí bảo hiểm?

Phí bảo hiểm $I = R \times A$

R: tỷ lệ phí bảo hiểm do Bộ tài chính ban hành và 2 bên phải áp dụng nếu như người được bảo hiểm thuộc diện bắt buộc phải mua bảo hiểm cháy nổ bắt buộc, nếu như người được bảo hiểm tự nguyện mua thì 2 bên có thể thỏa thuận.

Các loại tỷ lệ phí bảo hiểm?

- Tỷ lệ phí áp dụng cho tất cả các ngành;

- Tỷ lệ phí áp dụng cho cửa hàng, nhà kho;
- Tỷ lệ phí áp dụng cho các kho đặc biệt;
- Tỷ lệ phí áp dụng cho các ngành sản xuất dịch vụ;
- Tỷ lệ phí áp dụng cho rủi ro phụ;
- Tỷ lệ phí ngăn hạn.

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

a. Điều khoản rủi ro chiến tranh

1. Các rủi ro được bảo hiểm

- Chiến tranh, nội chiến, cách mạng, nổi loạn, khởi nghĩa, xung đột dân sự do nguyên nhân các biến cố trên, hành động thù địch chống lại hoặc xuất phát từ một bên tham chiến;
- Bị cầm giữ, bắt giữ, kiềm chế, tịch thu hàng hóa xuất phát từ những biến cố trên hoặc hậu quả của chúng hoặc âm mưu tiến hành các biến cố đó;
- Bom, mìn, vũ khí chiến tranh còn sót lại;
- Hi sinh tổn thất chung.

2. Thời hạn bảo hiểm

- Bảo hiểm bắt đầu có hiệu lực từ khi một phần hoặc toàn bộ hàng hóa được xếp lên tàu và kết thúc khi:
- Một phần hoặc toàn bộ hàng hóa được dỡ khỏi tàu tại cảng dỡ hoặc
- Hết hạn 15 ngày kể từ nửa đêm ngày tàu cập cảng dỡ cuối cùng tùy vào trường hợp nào xảy ra trước.

b. Điều khoản rủi ro đình công

1. Các rủi ro được bảo hiểm

- Người đình công, công nhân cầm xướng, những người tham gia bạo động, nổi loạn dân sự;
- Kẻ khủng bố hoặc bất kì người nào hành động vì mục đích chính trị;
- Hi sinh tổn thất chung và chi phí cứu nạn.

2. Thời hạn bảo hiểm tương tự như ICC A, B, C

- Bảo hiểm bắt đầu có hiệu lực kể từ khi hàng hóa rời kho hoặc nơi chứa hàng của người được bảo hiểm để vận chuyển, tiếp tục có hiệu lực bảo hiểm trong suốt hành trình và kết thúc khi:
- Hàng hóa được giao tại kho của người nhận, kho cuối cùng hoặc nơi chứa hàng nào khác được quy định trong hợp đồng bảo hiểm; hoặc:
- Hàng hóa được giao vào kho dù trước khi đến kho đến cuối cùng mà người được bảo hiểm dùng làm nơi để hàng ngoài quá trình vận chuyển hoặc dùng làm nơi giao hàng; hoặc:
- Hết hạn 60 ngày kể từ hàng hóa được dỡ khỏi tàu tại cảng dỡ cuối cùng; tùy vào thời điểm nào xảy ra trước.

36. Phí bảo hiểm tiêu chuẩn trong bảo hiểm xây dựng là gì?

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

Theo điều khoản này, bảo hiểm sẽ bắt đầu có hiệu lực khi hàng hóa rời kho đi để vận chuyển, tiếp tục có hiệu lực trên suốt chặng đường vận chuyển cho đến khi hết hiệu lực ở các thời điểm sau, tùy thời điểm nào xảy ra trước:

- Hàng hóa được giao tại kho của người nhận, kho cuối cùng hoặc nơi chứa hàng nào khác được quy định trong hợp đồng bảo hiểm; hoặc:
- Hàng hóa được giao vào kho dù trước khi đến kho đến cuối cùng mà người được bảo hiểm dùng làm nơi để hàng ngoài quá trình vận chuyển hoặc dùng làm nơi giao hàng; hoặc:
- Hết hạn 60 ngày kể từ ngày hàng hóa dỡ hàng xong ở cảng dỡ hàng cuối cùng trên đơn bảo hiểm.

38. Trình bày các rủi ro được bảo hiểm trong bảo hiểm trách nhiệm dân sự của hãng hàng không đối với hành khách, hành lý, tư trang và hàng hóa theo QTC 1991.

- a. Người bảo hiểm chịu trách nhiệm bồi thường phần trách nhiệm mà người được bảo hiểm phải chịu do:
 - Gây thương vong (chết hoặc bị thương) cho hành khách trong quá trình hành khách ở trên máy bay, lên hoặc xuống máy bay;
 - Làm mất hoặc hư hỏng hành lý, tư trang, hàng hóa của hành khách trong quá trình vận chuyển và bảo quản, căn cứ vào phiếu hành lý, vận đơn do người được bảo hiểm phát hành;
 - Làm hư hỏng tư trang hoặc hành lý xách tay của hành khách do hành khách tự bảo quản trong quá trình vận chuyển mà máy bay bị tổn thất toàn bộ;
 - Các trách nhiệm DS được quy định trong luật hàng không dân dụng quốc tế và các điều ước quốc tế về hàng không.
- b. Án phí dân sự và các chi phí khác đã thỏa thuận bằng văn bản;
- c. Chi phí giám định tổn thất.

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

Có hai loại hợp đồng bảo hiểm hàng hóa vận chuyển bằng đường biển là hợp đồng bảo hiểm chuyển và hợp đồng bảo hiểm bao

1. Hợp đồng bảo hiểm chuyển

Là hợp đồng bảo hiểm cho *một chuyến hàng từ một nơi đến một nơi khác* ghi trên hợp đồng bảo hiểm. Trách nhiệm của người bảo hiểm theo hợp đồng bảo hiểm bắt đầu và kết thúc theo điều khoản “từ kho tới kho”.

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

Đề thanh toán theo phương thức tín dụng chứng từ L/C ngày ghi trên đơn bảo hiểm hoặc giấy chứng nhận bảo hiểm không được trễ hơn ngày nhận hàng để chở hoặc ngày xếp hàng lên tàu, loại tiền phải giống loại tiền như trong tín dụng trừ phi có quy định khác.

2. Hợp đồng bảo hiểm bao

Là hợp đồng bảo hiểm *nhiều chuyến hàng trong một khoản thời gian nhất định* thường là một năm. Đối với các chủ hàng có khối lượng hàng xuất nhập khẩu lớn và ổn định thường họ ký kết vs công ty bảo hiểm một hợp đồng bảo hiểm trong đó người bảo hiểm cam kết sẽ bảo hiểm tất cả các chuyến hàng xuất nhập khẩu trong năm.

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

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

Một yêu cầu bắt buộc đối với hợp đồng bảo hiểm bao là trước mỗi chuyến hàng, người được bảo hiểm phải báo cho công ty bảo hiểm thông tin về lô hàng dự kiến xuất khẩu hoặc nhập khẩu để người bảo hiểm cấp đơn / giấy chứng nhận bảo hiểm thì mới được bồi thường khi có tổn thất xảy ra.

40. 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!

Mua bảo hiểm theo điều kiện C, kèm theo mua thêm bảo hiểm cho rủi ro hàng bị ướt vì nước biển.

Lý do:

+ BH theo điều kiện loại C có phí bảo hiểm rẻ hơn 2 điều kiện A và B, chỉ là không bao gồm rủi ro hàng bị ngấm nước biển.

+ Chủ hàng mua loại C kèm theo Đk trên sẽ tiết kiệm được phí bảo hiểm cho các rủi ro khác nằm trong đk bảo hiểm A và B mà chủ hàng không cần.

41. Phân tích các thành phần của phí bảo hiểm xây dựng.

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

Trong ICC 1963, rủi ro cướp biển không được bảo hiểm trong điều kiện AR, nó được xếp vào phạm vi bảo hiểm trong điều kiện bảo hiểm chiến tranh WR - 1963, nên phải mua riêng.

Trong ICC 1982 thì rủi ro cướp biển được quy định trong đơn bảo hiểm nhưng chỉ ở điều kiện A. Rủi ro cướp biển được hiểu là các mất mát, thiệt hại của hàng hóa do cướp biển gây ra. Đối với trường hợp cướp biển nhưng không cướp bóc, phá hoại mà thay vào đó bắt cóc và đòi tiền

chuộc thì không được bảo hiểm bồi thường trong điều kiện A mà phải mua riêng gói bảo hiểm Kidnap & Ransom – bắt cóc và đòi tiền chuộc. Khi bị bắt cóc và đòi tiền chuộc thì công ti bảo hiểm sẽ đứng ra lo liệu mọi chi phí để thuê chuyên gia đàm phán, trả tiền chuộc... cho cướp biển để lấy hàng về.

43. Trình bày phạm vi bảo hiểm trong bảo hiểm xây dựng

1. Những rủi ro được bảo hiểm.

- Các thiệt hại mà công trình phải chịu (sập do cần cẩu đổ, thiệt hại do máy bay đâm)
- Hỏa hoạn và những tổn thất do tiến hành các biện pháp chữa cháy.
- Các vụ nổ gây thiệt hại ống hơi, nồi hơi, cũng như các thiết bị khác.
- Các thiệt hại do nước gây nên (do lũ lụt, rò đường ống..)
- Các thiệt hại do thiên tai như giông bão, đất trượt, động đất...
- Trộm cắp
- Vỡ máy
- Công trình xây dựng bị sập.
- Thiếu kinh nghiệm, sơ suất, hành động ác ý, cố tình nhằm lẫn không do người được BH hay đại diện của họ gây ra.
- Rủi ro trong vận chuyển nguyên vật liệu xây dựng, máy móc.
- Trách nhiệm dân sự của người được BH với người thứ ba về thiệt hại không thể tránh khỏi trong thi công công trình.
- Những hậu quả tài chính của những thiệt hại về bảo hiểm.

2. Các rủi ro loại trừ.

a. Các loại trừ chung cho mọi đơn bảo hiểm.

- Các tổn thất xảy ra do trực tiếp hay hậu quả của **chiến tranh** hay các hành động tương tự chiến tranh.
- Các tổn thất xảy ra do **đình công, bãi công**, bết xương ...
- Các tổn thất xảy ra do hậu quả trực tiếp của **sự tỏa nhiệt hay phóng xạ**
- Tổn thất xảy ra do **hành động cố ý** của người được BH hay đại diện của họ.
- Các tổn thất có tính chất hậu quả do **chậm trễ** (tiền phạt do vi phạm hợp đồng, mất thu nhập...)

b. Các loại trừ riêng của BH xây dựng.

- Tổn thất do **hồng học cơ khí, điện hay trực trặc của máy móc** xây dựng trừ thiệt hại có tính chất tai nạn.
- Mất mát, hư hại của **tài liệu bản vẽ, biểu mẫu**...
- Mất mát, thiệt hại phát hiện khi **kiểm kê**.
- Tổn thất của **xe cơ giới** lưu hành trên công lộ, của **phương tiện hạ thủy máy bay**.
- Mất mát, thiệt hại phát sinh từ **gián đoạn thi công**.
- Mức **khấu trừ** mà người được BH phải chịu trong mỗi trường hợp có sự cố thuộc trách nhiệm của bảo hiểm.

*Lưu ý: Các rủi ro loại trừ có thể được bảo hiểm và các rủi ro thuộc trách nhiệm bảo hiểm cũng có thể bị loại trừ thông qua các điều khoản bổ sung.

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

Đơn BH	Giấy chứng nhận BH
Giống: đều là bằng chứng của một hợp đồng bảo hiểm	
<p>Nội dung của đơn bảo hiểm:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Mặt 1: ghi các chi tiết liên quan đến chủ thể của hợp đồng bảo hiểm, đối tượng bảo hiểm + Tên, địa chỉ của người BH và người được BH. + Tên hàng, số lượng, trọng lượng, số vận đơn. + Tên tàu, ngày khởi hành + Cảng đi, cảng đến, cảng chuyển tải. + Giá trị BH, số tiền BH + Điều kiện bảo hiểm + Tỷ lệ bảo hiểm, phí bảo hiểm + Nơi/cơ quan giám định tổn thất + Nơi/cách thức bồi thường + Ngày tháng, chữ ký của công ty bảo hiểm - Mặt 2: ghi các quy tắc, thể lệ bảo hiểm của công ty bảo hiểm có liên quan. 	<p>Giấy chứng nhận bảo hiểm chỉ có một mặt ghi các điều khoản giống như mặt một của đơn bảo hiểm.</p>

45. Trình bày các cách phân loại bảo hiểm. (câu 5)

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

Bộ hồ sơ khiếu nại phải chứng minh được các yếu tố sau:

- + Người khiếu nại là người có lợi ích bảo hiểm
- + Hàng hóa đã được bảo hiểm
- + Tổn thất do một rủi ro được bảo hiểm gây ra
- + Giá trị bảo hiểm, số tiền bảo hiểm
- + Tỷ lệ phí bảo hiểm, phí bảo hiểm
- + Mức độ tổn thất
- + Số tiền yêu cầu bồi thường
- + Các giấy tờ khác để công ty bảo hiểm có thể khiếu nại người thứ ba

Bộ hồ sơ khiếu nại phải có các giấy tờ sau:

- + Đơn bảo hiểm hoặc giấy chứng nhận bảo hiểm
- + B/L bản gốc và/hoặc hợp đồng thuê tàu C/P
- + Hóa đơn thương mại
- + Phiếu đóng gói bản gốc
- + Giấy chứng nhận số lượng trọng lượng
- + Hóa đơn về các chi phí khác liên quan
- + Biên bản kết toán nhận hàng với tàu (Report On Receipt Of Cargo – ROROC)
- + Giấy tờ khiếu nại người thứ 3 và phản hồi của họ nếu có

- + Thư yêu cầu bồi thường có nêu rõ số tiền bồi thường
- + Kháng nghị hàng hải (sea protest) hoặc nhật kí hàng hải (log book)

Ngoài ra, tùy từng trường hợp tổn thất, còn phải có các giấy tờ sau:

- Hàng bị đổ vỡ hư hỏng, thiếu hụt, giảm chất lượng (tổn thất rõ rệt hoặc không rõ rệt)***
 - + Biên bản giám định (survey report) do công ty bảo hiểm hoặc đại lý của họ cấp
 - + Biên bản dỡ hàng khỏi tàu (COR – Cargo Outturn Report)
 - + Biên bản hàng đổ vỡ do cảng gây nên
 - + Thư dự kháng trong trường hợp tổn thất không rõ rệt.
- ✓ ***Lưu ý***, thời hạn lập các biên bản tại cảng khi phát hiện có tổn thất theo Hague, Hague - Visby, Hamburg:
 - + **Tổn thất rõ rệt**: tổn thất có thể nhìn thấy được, việc thông báo tổn thất được thực hiện bằng biên bản dỡ hàng do cảng và người nhận lập. Biên bản phải lập trong thời hạn: trước hoặc trong lúc giao hàng (Hague, Hague – Visby), hoặc không muộn hơn ngày làm việc sau ngày giao hàng (Hamburg)
 - + **Tổn thất không rõ rệt**: thông báo tổn thất bằng Thư dự kháng (Letter of Reservation) cho người chuyên chở trong thời hạn: 3 ngày kể từ ngày giao hàng (Hague, Hague Visby) hoặc 15 ngày liên tục kể từ ngày giao hàng (Hamburg)
- Hàng bị thiếu nguyên kiện***
 - + Biên bản kết toán nhận hàng với tàu ROROC
 - + Giấy chứng nhận hàng thiếu (Certificate Of Shortlanded Cargo) do đại lý tàu biển cấp
 - + Kết toán lại của cảng (Correction Sheet)
- Đòi bồi thường tổn thất chung***
 - + Văn bản tuyên bố tổn thất chung do thuyền trưởng kí (G/A Declaration Letter)
 - + Bản tính toán phân bổ tổn thất chung (G/A Adjustment) của chuyên gia tính toán phân bổ tổn thất chung (Adjuster)
 - + Các văn bản có liên quan như Valuation Form, G/A Bond (Cam kết đóng góp tổn thất chung), G/A Guarantee (Bảo lãnh đóng góp tổn thất chung)...

47. Tàu trị giá 120.000 USD chở hàng kính xây dựng trị giá 60.000 USD và hàng nhựa PVC trị giá 40.000 USD gặp bão lớn thổi tàu trôi dạt và bị mắc cạn. Khi bị mắc cạn, tàu bị hư hại 10.000 USD, hàng kính bị đổ vỡ 6.000 USD, hàng nhựa PVC bị hư hại 4.000 USD. Để làm nổi tàu, thuyền trưởng ra lệnh ném hàng kính (trị giá 5.000 USD) cho nhẹ tàu, đồng thời thúc máy tàu chạy hết công suất làm máy tàu hỏng (trị giá 5.000 USD). Hãy phân bổ tổn thất chung nói trên.

Bước 1: xác định giá trị tổn thất chung

$$V_{ttc} = \text{chi phí} + \text{hi sinh tổn thất chung} = 5.000 (\text{hàng kính}) + 5.000 (\text{tàu}) = 10.000 \text{ USD}$$

Bước 2: xác định giá trị chịu phân bổ tổn thất chung:

$$V_{\text{phân bổ của tàu}} = 120.000 - 10.000 = 110.000 \text{ USD}$$

$$V_{\text{phân bổ của hàng kính}} = 60.000 - 6.000 = 54.000 \text{ USD}$$

$$V_{\text{phân bổ của nhựa PVC}} = 40.000 - 4.000 = 36.000 \text{ USD}$$

$$V_{\text{phân bổ}} = 110.000 + 54.000 + 36.000 = 200.000 \text{ USD}$$

Bước 3: xác định tỉ lệ đóng góp

$$TLĐG = V_{TTC} / V_{phân\ bô} = 10.000 / 200.000 = 0,05$$

Bước 4: tính số tiền phải đóng góp tổn thất chung của từng quyền lợi

$$STĐG\ của\ tàu = TLĐG \times V_{phân\ bô\ của\ tàu} = 0,05 \times 110.000 = 5.500\ USD$$

$$STĐG\ của\ hàng\ kính = TLĐG \times V_{phân\ bô\ của\ hàng\ kính} = 0,05 \times 54.000 = 2.700\ USD$$

$$STĐG\ của\ PVC = TLĐG \times V_{phân\ bô\ của\ PVC} = 0,05 \times 36.000 = 1.800\ USD$$

Bước 5: xác định số tiền cuối cùng mà tàu và hàng phải bỏ ra thêm hay thu về từ TTC

$$\text{Tàu: } 5.500 - 5.000 = 500\ USD \rightarrow \text{bỏ ra thêm } 500\ USD$$

$$\text{Hàng kính: } 2.700 - 5.000 = - 2.300\ USD \rightarrow \text{thu về } 2.300\ USD$$

$$\text{Nhựa PVC: } 1.800\ USD \rightarrow \text{bỏ ra thêm } 1.800\ USD$$

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

1. Chỉ bồi thường bằng tiền chứ không bằng hiện vật. Đồng tiền bồi thường được quy định trong HĐBH, nếu không quy định thì phí bảo hiểm nộp đồng tiền nào bồi thường đồng tiền đó;
2. Nguyên tắc: trách nhiệm về tổn thất không được vượt quá số tiền bảo hiểm, nhưng khi cộng tổn thất + các chi phí có liên quan (cứu hộ, đánh giá hàng hóa, giám định, đóng góp tổn thất chung, đòi người thứ ba...) dù có lớn hơn STBH thì công ty bảo hiểm vẫn phải bồi thường;
3. Những khoản thu nhập mà NĐBH đã có được từ việc bán hàng hóa bị tổn thất hoặc nhận được bồi thường từ người thứ ba sẽ được công ty bảo hiểm khấu trừ khi bồi thường.

49. Nêu khái niệm và phân tích bản chất của bảo hiểm. (câu 3)**50. Bảo hiểm thân tàu là gì? Đối tượng bảo hiểm trong bảo hiểm thân tàu? Sự cần thiết của bảo hiểm thân tàu?**

Bảo hiểm thân tàu là bảo hiểm những rủi ro vật chất xảy ra đối với vỏ tàu, máy móc và trang 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 trong trường hợp hai tàu đâm va nhau.

Bảo hiểm rủi ro đối với vỏ tàu, máy móc và trang thiết bị của tàu là **bảo hiểm chính**; còn có thể **mở rộng bảo hiểm** (mua thêm) đối với: bảo hiểm cho *chi phí hoạt động của tàu* với STBH $\leq 25\%$ STBH của tàu, *cước phí dự kiến thu nhập* của tàu với STBH $\leq 25\%$ STBH của tàu và một phần (3/4) *trách nhiệm đâm va* của chủ tàu trong trường hợp 2 tàu đâm va nhau (không phải tàu đâm va vào cầu cảng hoặc vật cố định, không nhất thiết 2 tàu phải cùng có lỗi, 3/4 trách nhiệm đâm va phải nhỏ hơn 3/4 STBH của tàu).

Đối tượng của bảo hiểm thân tàu:

- Vỏ tàu, máy móc, trang thiết bị của tàu;
- Mở rộng:
 - + Chi phí hoạt động tàu, lời lãi của tàu (số tiền bảo hiểm $\leq 25\%$ số tiền bảo hiểm tàu);
 - + Cước phí dự kiến thu nhập của tàu (tổn thất toàn bộ, số tiền bảo hiểm $\leq 25\%$ số tiền bảo hiểm tàu);

+ Một phần trách nhiệm đâm va của chủ tàu trong trường hợp tàu đâm va nhau

Lưu ý: BH này không cover trường hợp tàu đâm va vào cầu cảng hoặc vật cố định; không nhất thiết 2 tàu phải cùng có lỗi; $\frac{3}{4}$ trách nhiệm đâm va phải nhỏ hơn $\frac{3}{4}$ STBH của tàu, phần trách nhiệm lớn hơn $\frac{3}{4}$ STBH của tàu thì không được bồi thường; bảo hiểm này cũng không bồi thường cho trách nhiệm đâm va gây chết chóc thương tật cho thủy thủ thuyền viên.

Ví dụ: 2 tàu A và B đều tham gia bảo hiểm thân tàu, mở rộng mua trách nhiệm đâm va, tàu A và B đâm va nhau, thiệt hại như sau:

	Tàu A 60% lỗi	Tàu B 40% lỗi
Máy móc, trang thiết bị trên tàu	10	30
Hàng hóa trên tàu	20	40
Thủy thủ thương tật	10	5
Mất khả năng kinh doanh của tàu	5	7

Xác định số tiền bồi thường của bảo hiểm thân tàu bồi thường cho mỗi tàu, giả định $\frac{3}{4}$ trách nhiệm đâm va không vượt quá $\frac{3}{4}$ số tiền bảo hiểm của tàu.

- Tàu A phải bồi thường cho tàu B là $60\% \times 82 = 49,2$ ngàn USD.
Tàu B phải bồi thường cho A là $40\% \times 45 = 18$ ngàn USD.
- Bảo hiểm thân tàu A bồi thường cho tàu A là:
 - + Thiệt hại vật chất tàu A: $10 - 40\% \cdot 10 = 6$ ngàn USD.
 - + $\frac{3}{4}$ trách nhiệm đâm va: $\frac{3}{4} \cdot 60\% \cdot (82 - 5) = 40,65$ ngàn USD.
- Bảo hiểm tàu B bồi thường cho tàu B là:
 - + Thiệt hại vật chất trên tàu B: $30 - 60\% \cdot 30 = 12$ ngàn USD.
 - + $\frac{3}{4}$ trách nhiệm đâm va: $\frac{3}{4} \cdot 40\% \cdot (45 - 10) = 40,5$ ngàn USD.

Sự cần thiết của bảo hiểm thân tàu:

- Vận tải nói chung và vận tải đường biển nói riêng đều tiềm tàng những nguy cơ tổn thất bất ngờ không lường trước được, vì vậy cần tới bảo hiểm.
- Tàu có thời gian hoạt động trên biển kéo dài, dễ bị ảnh hưởng bởi thiên tai, tai nạn bất ngờ trên biển.
- Trị giá của con tàu là rất lớn nên nếu gặp tổn thất thì sẽ gây ra thiệt hại nặng nề cho các chủ tàu.

51. Trình bày các rủi ro loại trừ chung trong bảo hiểm hàng không theo QTC 1991.

(quy tắc 5 khi 4 đối)

1. Khi máy bay được sử dụng *sai mục đích* ghi trên giấy chứng nhận bảo hiểm;
2. Khi máy bay bay ra *ngoài phạm vi địa lý* được bảo hiểm, trừ trường hợp không thể lường trước được;
3. Khi máy bay chịu sự điều khiển của *bất kì người khác* với quy định trong HDBH, trừ trường hợp máy bay chạy trên mặt đất thì được sự điều khiển của người được phép làm việc đó;
4. Khi máy bay cất cánh và hạ cánh ở *sân bay không phù hợp* với đặc tính kỹ thuật của máy bay, trừ trường hợp có không thể lường trước;

5. Khi máy bay được chở *bởi bất kì phương tiện vận chuyển* nào, trừ trường hợp do hậu quả của một tai nạn có thể dẫn đến phát sinh trách nhiệm đối với hành khách, hành lí, hàng hóa, tư trang của hành khách;
6. Đối với *trách nhiệm hoặc quyền lợi* mà người được bảo hiểm chấp nhận hoặc từ bỏ theo bất kì thỏa thuận nào khác với vé máy bay, phiếu hành lí và vận đơn;
7. Đối với những *khiếu nại* mà người được bảo hiểm có thể được bồi thường theo quy định của các hợp đồng khác mà vẫn thuộc phạm vi trách nhiệm của bảo hiểm này;
8. Đối với những tổn thất do *phóng xạ hoặc nhiễm xạ* gây ra trực tiếp hoặc gián tiếp hoặc có thể quy cho những hiện tượng ấy;
9. Đối với những tổn thất do rủi ro chiến tranh, đình công, hành vi ác ý - phá hoại.

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

1. **Hợp đồng bảo hiểm thân tàu theo thời hạn:** bảo hiểm cho một con tàu trong một kho án thời gian nhất định, thường là một năm. Áp dụng hầu hết cho các loại tàu.
2. **Hợp đồng bảo hiểm thân tàu theo chuyến:** bảo hiểm cho con tàu đi từ cảng này đến cảng khác. Áp dụng cho tàu mới đóng để xuất khẩu, tàu đem đi sửa chữa
3. **Hợp đồng bảo hiểm rủi ro tại cảng**
4. **Hợp đồng bảo hiểm chi phí hoạt động của tàu:** đối tượng bảo hiểm là các chi phí hoạt động của con tàu: dầu nhớt, lương thực thực phẩm, tiền lương sỹ quan thủy thủ, cảng phí, nước ngọt...
5. **Bảo hiểm chiến tranh, đình công**

53. Trình bày phạm vi trách nhiệm của người bảo hiểm theo “Quy tắc bảo hiểm hỏa hoạn và các rủi ro đặc biệt” ban hành kèm theo quyết định 142/TCQB ngày 2/5/1991.

Gồm có một rủi ro chính (rủi ro số 1) và 10 rủi ro phụ.

1. Hỏa hoạn: gồm các rủi ro cháy, sét đánh và nổ
 - a) Cháy: tất cả các thiệt hại do cháy đều được bồi thường, trừ các trường hợp sau:
 - Động đất, lửa ngầm dưới đất;
 - Nổ do ảnh hưởng của cháy.
 - Bản thân tài sản bị hư hỏng do quá trình tự lên men hoặc tỏa nhiệt hoặc chịu quá trình xử lý bằng nhiệt;
 - b) Sét đánh: chỉ những thiệt hại trực tiếp do sét gây ra mới được bồi thường.
 - c) Nổ: bồi thường trong các trường hợp sau
 - Nổ nồi hơi phục vụ sinh hoạt;
 - Nổ hơi đốt phục vụ sinh hoạt, sưởi ấm, thắp sáng trong nhà không phải phục vụ cho công xưởng làm các công việc có sử dụng hơi đốt.
2. Nổ: bảo hiểm các trường hợp nổ không nằm trong trường hợp rủi ro hỏa hoạn, nhưng loại trừ:
 - a. Thiệt hại đối với bình chứa, thiết bị chứa hoặc các chất chứa trong đó khi các chất đó bị nổ (không áp dụng trong trường hợp xăng dầu);

- b. Bất kì thiệt hại nào do nôi hơi, thùng đun nước bằng hơi đốt, bình chứa, máy móc, thiết bị chứa bị nổ do áp suất hơi nước bên trong gây ra (chứ không phải cháy gây nổ) nếu những thiết bị trên thuộc quyền sở hữu của người được bảo hiểm.

Áp suất sóng gây ra do máy bay hoặc các phương tiện bay khác bay với tốc độ bằng hoặc lớn hơn tốc độ âm thanh gây ra không được coi là nổ

3. Máy bay hoặc phương tiện hàng không khác hay các thiết bị trên các phương tiện đó rơi trúng, loại trừ thiệt hại do áp suất sóng do máy bay hoặc các phương tiện hàng không đó gây ra;

4. Nổi loạn, bạo động dân sự, đình công, cấm xưởng hoặc hành động của người tham gia bạo động, nổi loạn hay hành vi ác ý nhưng không có động cơ chính trị;

Loại trừ:

- Tịch thu của nhà cầm quyền;
- Thiệt hại do ngừng công việc

5. Động đất;

6. Lửa ngầm dưới đất;

7. Cháy do tài sản tự lên men, tỏa nhiệt;

8. Giông tố hay bão lụt;

Loại trừ

- Thiệt hại đối với hàng rào, cổng ngõ, các tài sản ngoài trời;
- Rủi ro sương muối, sạt lở đất;

9. Vỡ hoặc tràn nước từ bể chứa, thiết bị chứa hay đường ống dẫn, loại trừ thiệt hại tài sản do rò rỉ nước từ các thiết bị phòng cháy tự động gây ra;

10. Xe cộ hay súc vật không thuộc quyền sở hữu hoặc sự quản lý của người được bảo hiểm hoặc người làm công của họ đâm vào;

11. Nước chảy hay rò rỉ từ thiết bị vòi phun sprinkler (bình tưới nước) chữa cháy tự động lắp đặt sẵn trong nhà, nhưng không phải do:

- a. Đóng băng khi ngôi nhà người được bảo hiểm đang sở hữu hoặc thuê lại bị bỏ trống hoặc không sử dụng;

- b. Nổ, động đất hay cháy ngầm hoặc sức nóng do hỏa hoạn gây ra. Phải tuân thủ các điều kiện đặc biệt sau:

- NĐBH phải cần mẫn hợp lý trong việc chống đóng băng hoặc hư hại khác cho thiết bị chữa cháy, bảo đảm thiết bị luôn hoạt động tốt;

- Trường hợp sửa chữa, thay đổi hay sửa đổi hệ thống thiết bị chữa cháy tự động thì phải báo ngay cho công ty bảo hiểm và được công ty bảo hiểm chấp nhận.

- Trong bất kì thời điểm nào công ty bảo hiểm có quyền kiểm tra ngôi nhà được bảo hiểm, nếu phải sửa chữa, thay đổi công ty bảo hiểm có thể thông báo bằng văn bản việc tạm ngừng bảo hiểm cho đến khi việc thay đổi, sửa chữa đó được thông báo bằng văn bản và được công ty bảo hiểm chấp nhận.

- Bất kì thiệt hại nào không phải do chảy nước hoặc rò rỉ bất ngờ không phải từ các thiết bị phòng cháy tự động.

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

Đối với bảo hiểm chuyển: hai trường hợp

- + Hợp đồng bảo hiểm có hiệu lực khi tàu được bảo hiểm vào phạm vi địa phận cảng một cách an toàn để thực hiện cuộc hành trình và kết thúc sau 24 giờ khi tàu neo đậu tại cảng đến.
- + Hợp đồng bảo hiểm có hiệu lực khi tàu khởi hành ở cảng quy định để thực hiện cuộc hành trình đã ghi trong hợp đồng bảo hiểm và kết thúc sau 24 giờ khi tàu neo đậu tại cảng đến.

Đối với bảo hiểm thời hạn

- + Thường khoảng thời gian là trong một năm.
- + Bảo hiểm có hiệu lực bắt đầu vào lúc 24 giờ của ngày ký kết hợp đồng bảo hiểm và kết thúc vào lúc 24 giờ của ngày kết thúc hợp đồng bảo hiểm.
- + Giờ được xác định như thế nào: giờ địa phương nơi kí kết hợp đồng bảo hiểm, giờ tại nơi chủ tàu có trụ sở, giờ quốc tế (GMT).
- + Nếu con tàu vẫn còn lên đênh trên biển vào lúc 24 giờ ngày kết thúc hợp đồng thì HDBH vẫn chấm dứt hiệu lực nếu không thông báo trước với công ty bảo hiểm, nếu báo trước và được công ty bảo hiểm chấp nhận bằng văn bản thì sẽ được bảo hiểm tới khi tàu cập một cảng nào đó an toàn.

Ngoài ra còn phụ thuộc vào thỏa thuận của hợp đồng bảo hiểm: vì HDBH là hợp đồng dân sự nên sẽ phụ thuộc vào thỏa thuận các bên trong hợp đồng bảo hiểm.

55. Nguyên tắc lợi ích bảo hiểm trong bảo hiểm và cho ví dụ minh họa.

Ví dụ minh họa: Ông A mua bảo hiểm cho căn nhà 2 tỷ với số tiền bảo hiểm là A = 1,5 tỷ. Bảo hiểm có hiệu lực từ 1/10/2004 đến 1/20/2005; 1/12/2004 ông A bán nhà cho ông B thì khi tổn thất xảy ra sau ngày 1/12/2004 bảo hiểm sẽ không bồi thường cho ông A vì lúc này ông A không còn sở hữu căn nhà, tức là không còn lợi ích bảo hiểm.

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

a. Bảo hiểm này sẽ 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.

b. Và các rủi ro sau đây, miễn là các tổn thất, thiệt hại nói trên không do sự thiếu cần mẫn của người được bảo hiểm:

- 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 bảo hiểm;
- Phá hoại của thuyền trưởng, sĩ quan thủy thủ;
- Đâm va phải máy bay hoặc các vật thể rơi từ máy bay.

☞ *Hiểm họa cướp bạo động (violent theft) bởi những người ngoài tàu và cướp biển (piracy) trong điều khoản bảo hiểm thời hạn thân tàu ITC 1995 khác nhau như thế nào?*

Trước đây, rủi ro cướp biển (piracy) được xếp vào nhóm rủi ro chiến tranh và chỉ được bảo hiểm khi đối tượng được bảo hiểm có tham gia bảo hiểm cho rủi ro chiến tranh. Trong đơn bảo hiểm thân tàu có bảo hiểm cho rủi ro trộm cắp bạo động (violent theft) bởi những người ngoài tàu. Tuy nhiên, trên cơ sở một số trường hợp thực tế đã xảy ra, rất khó phân biệt được đó là một vụ trộm cắp bạo động hay cướp biển. Vì vậy sau này, người ta đã đưa rủi ro cướp biển vào đơn bảo hiểm thân tàu.

Cướp biển: muốn nói đến những hành động cướp hàng có tổ chức, có vũ trang và có kế hoạch
Còn trộm cắp bạo động bởi những người ngoài tàu: là những hành vi trộm cắp hàng nhưng không có tổ chức và vũ trang như cướp biển. Cụm từ “trộm cắp bạo động” dùng để phân biệt với những hành vi trộm cắp lén lút (không có bạo loạn, không vũ lực) có thể là của những người trên tàu.

Khi vụ việc xảy ra, các tòa án sẽ phân tích cụ thể từng vụ việc, động cơ, diễn biến của sự việc để phán xét đó là cướp biển hay trộm cắp bạo động.

57. Rủi ro cơ bản được bảo hiểm trong bảo hiểm hỏa hoạn và các rủi ro đặc biệt là những rủi ro như thế nào?

Rủi ro hỏa hoạn là rủi ro cơ bản, gồm 3 rủi ro là cháy, sét đánh và nổ

- a) Cháy: tất cả các tổn thất do cháy đều được bồi thường, nhưng loại trừ rủi ro sau đây
 - Động đất, lửa ngầm dưới đất;
 - Nổ do cháy;
 - Thiệt hại của tài sản do bản thân tài sản đó tự lên men, tỏa nhiệt hoặc chịu quá trình xử lý có dùng nhiệt.
- b) Sét: chỉ những tổn thất do sét trực tiếp gây ra mới được bồi thường;
- c) Nổ: chỉ bảo hiểm những rủi ro sau:
 - Nổ nồi hơi phục vụ sinh hoạt;
 - Nổ hơi đốt phục vụ sinh hoạt, thấp sáng, sưởi ấm trong gia đình, không áp dụng đối với nhà xưởng có xử dụng hơi đốt;

Loại trừ các thiệt hại:

- Thiệt hại do các biện pháp cứu chữa gây ra;
- Thiệt hại do mất trộm mất cắp trong khi có hỏa hoạn xảy ra.

58. Nội dung của các điều kiện bảo hiểm thân tàu theo ITC 1995.

Có 4 điều kiện chính:

- ITC-“All Risks”
- Điều kiện miễn TTR (FPA)
- Điều kiện miễn bồi thường tổn thất bộ phận(FOD)
- Điều kiện tổn thất toàn bộ (TLO)

Có 10 nội dung BH chính sau:

- 1) Tổn thất toàn bộ thực tế;
- 2) Tổn thất toàn bộ ước tính;
- 3) Chi phí cứu nạn;
- 4) Chi phí khiếu nại, tố tụng và đề phòng hạn chế tổn thất;
- 5) Chi phí trách nhiệm đâm va;
- 6) Chi phí đóng góp TTC;
- 7) Tổn thất bộ phận vì hành động TTC được giới hạn ở một số bộ phận để tháo rời, hư hỏng;
- 8) TTR, tổn thất bộ phận của tàu và máy móc vì cứu hỏa hoặc đâm va với tàu khác;
- 9) Tổn thất bộ phận vì hành động TTC không giới hạn ở mục 7;
- 10) Tổn thất riêng, tổn thất bộ phận không giới hạn ở mục 8;

Trong đó:

- ITC-“All Risks” : từ 1 đến 10
- Điều kiện miễn TTR (FPA) : 1 đến 8
- Điều kiện miễn bồi thường tổn thất bộ phận(FOD): 1 đến 6
- Điều kiện tổn thất toàn bộ(TLO) : từ 1 đến 3

Ngoài ra còn có một số điều kiện khác như: BH mọi rủi ro theo chuyến(IVC-“all risks”), BH rủi ro ở cảng(Port Risks)...

59. Một lô hàng (5.000 MT) có giá FOB là 300USD/MT, cước phí là 20USD/MT, tỷ lệ phí bảo hiểm là 1%. Ở cảng đến tình hình tổn thất như sau: 100MT bị rơi trong khi xếp hàng lên tàu ở cảng đi tổn thất toàn bộ, 200MT bị ngập nước biển hỏng 50%, 200MT bị mất trộm.

- a) Ai là người mua bảo hiểm cho lô hàng? Tính V, I.
- b) Chủ hàng được bồi thường bao nhiêu nếu hàng được mua bảo hiểm theo điều kiện B - ICC1982, V = 100 CIF.

a) Người mua là người mua bảo hiểm cho lô hàng.

$$V = 100\% \text{ CIF} = \frac{FOB + F}{1 - R} = 5000 \times \frac{300 + 20}{1 - 0,01} = 1616161 \text{ USD}$$

$$I = R.CIF = 0,01 \times 1.616.161 = 16161,61 \text{ USD}$$

b) Chủ hàng sẽ bồi thường cho những rủi ro sau:

- 100MT bị rơi trong khi xếp hàng lên tàu ở cảng đi tổn thất toàn bộ
- 200MT bị ngấm nước biển hỏng 50%

Tổng giá trị được bảo hiểm bồi thường là:

$$P = \text{tỉ lệ tổn thất} \cdot A = \frac{100 + 200 \cdot 50\%}{5000} \cdot 1\,616\,161 =$$

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

a. 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 lí tàu, chủ tàu:

- Nổ nồi hơi, gãy trục, ắc tì của vỏ tàu và máy móc trên tàu;
⊗ Lưu ý: điều này phải được hiểu là rủi ro nổ nồi hơi gây ra tổn thất cho các bộ phận khác thì được bồi thường nhưng gây ra tổn thất cho bản thân nồi hơi đó thì không được bồi thường vì đây là rủi ro ắc tì của nồi hơi => loại trừ
- 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.

b. Chi phí cứu nạn

c. Ô nhiễm dầu

⊗ *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 cẩn mẫn hợp lí trong việc ngăn chặn dầu tràn ra ngoài thì ms 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.

61. Giá trị bảo hiểm trong bảo hiểm xây dựng là gì?

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

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, gãy trục hoặc ắc 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 cẩn mẫn của người được bảo hiểm, chủ tàu, người quản lý tàu hoặc bất kỳ 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.

Lô hàng bột mì (50.000 bao, 50kg/bao) có ghi giá 250 USD/MT FOB Singapore, Incoterms 2000. Hỏi ai là người mua bảo hiểm cho lô hàng này? Tính V, I biết F = 10 USD/MT, R = 2%. Trong quá trình vận chuyển có 2000 bao bị nước cuốn trôi khỏi tàu, 2000 bao bị ngấm nước biển giảm giá trị 40%, 3000 bao bị rơi xuống biển khi dỡ hàng tại cảng đến bị tổn thất toàn bộ. Xác định số tiền bồi thường mà công ty bảo hiểm phải trả biết chủ hàng mua điều kiện A – QTC 1990, V = 110% CIF

Với điều kiện FOB thì người mua là người mua bảo hiểm cho hàng hóa.

$$V = 1,1 \text{ CIF} = 1,1 \times \frac{FOB + F}{1 - R} = 1,1 \times \frac{50 \times 50.000 \times (250 + 10)}{1000 \times (1 - 0,02)} = 729.591,84 \text{ USD}$$

$$I = R \cdot V = 0,02 \times 729.591,84 = 14.591,84 \text{ USD}$$

Theo điều kiện A – QTC 1990 thì người bảo hiểm sẽ bồi thường cho các tổn thất sau:

- 2000 bao bị nước cuốn khỏi tàu

- 2000 bao bị ngấm nước biển giảm giá trị 40%
- 3000 bao bị rơi xuống biển khi dỡ hàng tại cảng đến bị tổn thất toàn bộ

Số tiền bồi thường: (ở đây coi như người được bảo hiểm mua bảo hiểm đầy đủ giá trị A=V)

$$P = \frac{2000 + 2000 \times 40\% + 3000}{50.000} \times V = 84.632,65 \text{ USD}$$

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

Theo điều kiện này, người bảo hiểm sẽ tuyệt đối không bồi thường những tổn thất riêng là tổn thất bộ phận và các khoản khiếu nại về tổn thất chung liên quan đến thiệt hại về vỏ tàu, nhưng sẽ bồi thường:

- Phần đóng góp của tàu về tổn thất chung liên quan đến thiệt hại của thiết bị máy móc, nồi hơi, neo, máy móc, nồi hơi phụ, cần cầu, may quay neo, máy lạnh, hệ thống đèn điện, cột dây buồm...
- Tổn thất bộ phận trong trường hợp cứu hỏa hoặc đâm va tàu khác khi cứu nạn.

64. Tàu trị giá 1.241.500 chở 400 kiện vải trị giá 600.000 USD và hàng điện máy trị giá 1.010.000 USD từ Singapore về Hải Phòng thì bị hỏa hoạn. Một bộ phận của tàu trị giá 1.500 USD và 100 kiện vải bị cháy. Thuyền trưởng ra lệnh phun nước biển để chữa cháy làm 200 kiện vải bị ngấm nước, giảm giá trị 40%. Chi phí chữa cháy là 15.000 USD. Hãy phân bổ tổn thất chung nói trên.

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

a. Bảo hiểm này sẽ 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.

b. Và các rủi ro sau đây, miễn là các tổn thất, thiệt hại nói trên *không do sự thiếu cẩn mẫn của người được bảo hiểm*:

- 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 bảo hiểm;
- Phá hoại của thuyền trưởng, sĩ quan thủy thủ;
- Đâm va phải máy bay hoặc các vật thể rơi từ máy bay.

c. *Trách nhiệm do ô nhiễm dầu*: Tổn thất, thiệt hại của đối tượng bảo hiểm gây ra từ quyết định của nhà chức trách nhằm đề phòng hoặc hạn chế rủi ro ô nhiễm hay nguy cơ ô nhiễm với điều kiện là hành động này không phải do thiếu cẩn mẫn hợp lý của người được bảo hiểm trong việc phòng ngừa, hạn chế rủi ro hay nguy cơ ô nhiễm.

d. *Trách nhiệm do 2 tàu đâm va nhau*: 3/4 trách nhiệm đâm va của người được bảo hiểm phát sinh trong các vụ đâm va giữa tàu được bảo hiểm với tàu khác không vượt quá 3/4 số tiền bảo hiểm thân tàu.

e. *Chi phí cứu nạn, đóng góp tổn thất chung* của tàu được bảo hiểm.

f. *Chi phí bảo tồn và tố tụng*

g. *Cam kết chi phí hoạt động của tàu (bảo hiểm mở rộng)*

66. Khái niệm và đối tượng bảo hiểm trong bảo hiểm xây dựng là gì?

67. 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 được 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;
 - + Chậm trễ 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 chướng ngại vật, xác tàu, hàng hoá hoặc bất kỳ vật gì khác.
- + Hàng hóa, vật phẩm chở trên tàu được bảo hiểm.
- + Bất kỳ tài sản nào khác mà không phải là tàu bị đâm va hay tài sản trên tàu đó.
- + Chết người, thương tật hay đau ốm.
- + Ô nhiễm dầu và các chất thải độc hại khác.

68. Thời hạn bảo hiểm trong BH xây dựng được quy định như thế nào?

69. 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 điều kiện bảo hiểm nào?

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). Nhưng vì cả 2 tàu cùng có lỗi nên tàu B sẽ không thể chịu trách nhiệm đối với 100% tổn thất của hàng trên tàu A mà chỉ chịu 40% tổn thất cho hàng hóa trên tàu A mà thôi. Như vậy theo điều khoản “2 tàu đâm va nhau cùng có lỗi” thì chủ hàng phải tự gánh lấy phần tổn thất 60% vì không được chủ tàu A bồi thường.

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**

Chủ hàng có thể tham gia bất kì điều khoản nào trong ba điều khoản A, B, C - ICC 1982.

70. Phân tích các rủi ro được bảo hiểm trong bảo hiểm hỏa hoạn và các rủi ro đặc biệt.

(câu 53)

71. Giải thích “Phần trách nhiệm mà người được bảo hiểm phải chịu theo điều khoản hai tàu đâm va nhau cùng có lỗi” (câu 69)

72. Các rủi ro đặc biệt là những rủi ro như thế nào trong bảo hiểm hỏa hoạn và các rủi ro đặc biệt? Cho ví dụ minh họa.

(Câu 53)

73. 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.

- a) Hàng có mua bảo hiểm: câu 69
- b) Hàng không mua bảo hiểm: tự chịu lấy phần trách nhiệm của tàu chở hàng cho mình.
- c) Tàu đâm va: phải bồi thường cho hàng với phần tổn thất tương ứng với tỷ lệ lỗi của mình gây ra, nếu mua bảo hiểm thân tàu thì bảo hiểm thân tàu sẽ bồi thường.
- d) Tàu chở hàng: không phải bồi thường trong trường hợp này.

74. Trình bày các rủi ro loại trừ chung trong bảo hiểm hàng không theo QTC 1991.

(câu 51)

75. 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 phần tổn thất của nhau theo tỉ lệ lỗi của mình mà không khấu trừ đi phần chênh lệch.

Ví dụ: 2 tàu A, B đâm va nhau với mức đội lỗi của nhau là 60% và 40%, thiệt hại lần lượt là 10.000 USD và 20.000 USD. Khi đó chủ tàu B sẽ chịu trách nhiệm bồi thường 4.000 USD đối với những tổn thất trên tàu A phát sinh do sự cố đâm va, chủ tàu A sẽ chịu trách nhiệm bồi thường 12.000 USD đối với những tổn thất trên tàu B phát sinh do sự cố đâm va, 2 khoản bồi thường này không khấu trừ cho nhau.

76. Trình bày các rủi ro loại trừ trong bảo hiểm hàng hóa vận chuyển bằng đường hàng không theo ICC 1982.

1. Lỗi cố ý của người được bảo hiểm;
2. Nội tỳ;
3. Bao bì không thích hợp, kí mã hiệu không đầy đủ;
4. Dò chảy thông thường, hao hụt thông thường về mặt số lượng, trọng lượng thể tích;
5. Máy bay không đủ khả năng vận chuyển hàng hóa, máy bay, container không thích hợp cho việc vận chuyển hàng hóa;
6. Mất khả năng tài chính của chủ máy bay;
7. Chậm trễ là nguyên nhân trực tiếp;
8. Năng lượng nguyên tử;
9. Rủi ro chiến tranh;
10. Rủi ro đình công;

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

BH P & I là loại BH được cung cấp bởi loại tổ chức đặc biệt: Hội bảo vệ và bồi thường (Protection and Indemnity club). Có thể coi là một hình thức tương hỗ nhằm tự BH lẫn nhau về trách nhiệm dân sự của các chủ tàu, người thuê tàu định hạn tham gia BH (các chủ tàu hội viên của Hội là người được BH và cũng có thể coi là có tư cách người BH).

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
- + Nguyên tắc tương hỗ, phi lợi nhuận.
- + Các chủ tàu tham gia vào Hội P&I vừa là người BH vừa là người được BH
- + BH TNDS của chủ tàu là BH không giới hạn: hội P&I không 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 không giới hạn miễn là tổn thất do rủi ro được bảo hiểm gây ra (trừ trường hợp ô nhiễm dầu mức max bồi thường là 500 triệu USD)
- + Phí BH trong hội P&I là phí thay đổi, Phí BH của bảo hiểm P&I không theo biểu phí cố định như đối với các nghiệp vụ BH khác. Hàng năm các hội viên đóng phí tạm tính (phí đóng trước), sau khi đã có số liệu về các khoản chi tiêu của hội trong năm nghiệp vụ (thường sau 2 hoặc 3 năm), Hội P&I sẽ tiến hành phân bổ khoản đóng góp thêm của hội viên thuộc năm nghiệp vụ ấy, gọi là phí đóng sau.

78. Tàu chở hàng vải trị giá 200.000 USD và hàng bột trị giá 350.000 USD bị va phải đá ngầm, vỏ tàu thủng, ước tính chi phí sửa chữa là 50.000 USD. Nước biển tràn vào hầm hàng làm hàng vải hư hại 50.000 USD, bột hư hại 100.000 USD. Để đối phó với tình hình, thuyền trưởng ra lệnh dùng hàng bột bị tạm thời lỗ thủng (trị giá 50.000 USD), đồng thời thúc máy tàu hết công suất để tàu nhanh về cảng đích làm hỏng một máy tàu (trị giá 150.000 USD). Giá trị tàu tại cảng đến (trong trạng thái hỏng) là 1.050.000 USD. Hãy phân bổ tổn thất chung nói trên.

79. 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?

Phí BH thân tàu được tính toán trên cơ sở *tỷ lệ phí BH* do công ty BH đề ra, trên cơ sở thống kê tổn thất của tàu hàng năm. Tỷ lệ phí BH thân tàu phụ thuộc vào: loại tàu, cỡ tàu, tuổi tàu, mục đích sử dụng, vùng biển kinh doanh, giá trị BH, trang thiết bị, thuyền bộ, mức miễn thường, tỷ lệ lạm phát, tình hình tổn thất của đội tàu...

Hoàn phí bảo hiểm được thực hiện trong các trường hợp 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 kí 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.

80. Trình bày các rủi ro có thể lựa chọn để bảo hiểm theo “Quy tắc bảo hiểm hỏa hoạn và các rủi ro đặc biệt” ban hành kèm theo quyết định 142/TCQĐ ngày 2/5/1991

Khi tham gia bảo hiểm Hỏa hoạn và các rủi ro đặc biệt, người được bảo hiểm bắt buộc phải mua rủi ro cơ bản là hỏa hoạn và có thể mua thêm các rủi ro phụ khác như: nổ, máy bay rơi, đình công – cấm xưởng, động đất, lửa ngầm dưới đất, cháy do tự lên men phát nhiệt, giông bão lũ lụt, nước tràn từ bình chứa ống dẫn, súc vật xe cộ đâm va, rò rỉ nước từ hệ thống chữa cháy tự động.

1. **Hỏa hoạn:** gồm các rủi ro cháy, sét đánh và nổ

- a) Cháy: tất cả các thiệt hại do cháy đều được bồi thường, trừ các trường hợp sau:
- Động đất, lửa ngầm dưới đất;

- Nổ do ảnh hưởng của cháy.
 - Bản thân tài sản bị hư hỏng do quá trình tự lên men hoặc tỏa nhiệt hoặc chịu quá trình xử lý bằng nhiệt;
- b) Sét đánh: chỉ những thiệt hại trực tiếp do sét gây ra mới được bồi thường.
- c) Nổ: bồi thường trong các trường hợp sau
- Nổ nồi hơi phục vụ sinh hoạt;
 - Nổ hơi đốt phục vụ sinh hoạt, sưởi ấm, thắp sáng trong nhà không phải phục vụ cho công xưởng làm các công việc có sử dụng hơi đốt.
2. **Nổ**: bảo hiểm các trường hợp nổ không nằm trong trường hợp rủi ro hỏa hoạn, nhưng loại trừ:
- a. Thiệt hại đối với bình chứa, thiết bị chứa hoặc các chất chứa trong đó khi các chất đó bị nổ (không áp dụng trong trường hợp xăng dầu);
 - b. Bất kì thiệt hại nào do nồi hơi, thùng đun nước bằng hơi đốt, bình chứa, máy móc, thiết bị chứa bị nổ do áp suất hơi nước bên trong gây ra (chứ không phải cháy gây nổ) nếu những thiết bị trên thuộc quyền sở hữu của người được bảo hiểm.
- Áp suất sóng gây ra do máy bay hoặc các phương tiện bay khác bay với tốc độ bằng hoặc lớn hơn tốc độ âm thanh gây ra không được coi là nổ
3. Máy bay hoặc phương tiện hàng không khác hay các thiết bị trên các phương tiện đó rơi trúng, loại trừ thiệt hại do áp suất sóng do máy bay hoặc các phương tiện hàng không đó gây ra;
4. Nổi loạn, bạo động dân sự, đình công, cấm xưởng hoặc hành động của người tham gia bạo động, nổi loạn hay hành vi ác ý nhưng không có động cơ chính trị;
- Loại trừ:
- Tịch thu của nhà cầm quyền;
 - Thiệt hại do ngừng công việc
5. Động đất;
6. Lửa ngầm dưới đất;
7. Cháy do tài sản tự lên men, tỏa nhiệt;
8. Giông tố hay bão lụt;
- Loại trừ
- Thiệt hại đối với hàng rào, cổng ngõ, các tài sản ngoài trời;
 - Rủi ro sương muối, sạt lở đất;
9. Vỡ hoặc tràn nước từ bể chứa, thiết bị chứa hay đường ống dẫn, loại trừ thiệt hại tài sản do rò rỉ nước từ các thiết bị phòng cháy tự động gây ra;
10. Xe cộ hay súc vật không thuộc quyền sở hữu hoặc sự quản lý của người được bảo hiểm hoặc người làm công của họ đâm vào;
11. Nước chảy hay rò rỉ từ thiết bị vòi phun sprinkler (bình tưới nước) chữa cháy tự động lắp đặt sẵn trong nhà, nhưng không phải do:
- a. Đóng băng khi ngôi nhà người được bảo hiểm đang sở hữu hoặc thuê lại bị bỏ trống hoặc không sử dụng;

b. Nổ, động đất hay cháy ngầm hoặc sức nóng do hỏa hoạn gây ra. Phải tuân thủ các điều kiện đặc biệt sau:

- NĐBH phải cần mẫn hợp lý trong việc chống đóng băng hoặc hư hại khác cho thiết bị chữa cháy, bảo đảm thiết bị luôn hoạt động tốt;
- Trường hợp sửa chữa, thay đổi hay sửa đổi hệ thống thiết bị chữa cháy tự động thì phải báo ngay cho công ty bảo hiểm và được công ty bảo hiểm chấp nhận.
- Trong bất kì thời điểm nào công ty bảo hiểm có quyền kiểm tra ngôi nhà được bảo hiểm, nếu phải sửa chữa, thay đổi công ty bảo hiểm có thể thông báo bằng văn bản việc tạm ngừng bảo hiểm cho đến khi việc thay đổi, sửa chữa đó được thông báo bằng văn bản và được công ty bảo hiểm chấp nhận.
- Bất kì thiệt hại nào không phải do cháy nước hoặc rò rỉ bất ngờ không phải từ các thiết bị phòng cháy tự động.

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

BH thân tàu	BH P&I
Trường hợp tàu đâm va phải tàu	
<ul style="list-style-type: none"> - Với tàu được BH: Bồi thường mọi thiệt hại nằm trong phạm vi BH - Với tàu bị đâm va: Chỉ bồi thường tối đa $\frac{3}{4}$ số tiền mà người được BH chịu trách nhiệm trong tai nạn đâm va, cụ thể: <ul style="list-style-type: none"> + Tổn thất, thiệt hại vật chất của tàu khác + Tổn thất, thiệt hại về tài sản, hàng hóa nằm trên tàu khác + Thiệt hại về kinh doanh, tiến độ chạy của tàu + TTC, cứu nạn, cứu hộ theo hợp đồng của tàu khác đã kí - Trong bất kì trường hợp nào, DNBH không chịu trách nhiệm bồi thường những khoản tiền mà người được bảo hiểm đã phải trả vì hay về: <ul style="list-style-type: none"> + Di chuyển hay phá hủy chướng ngại vật, xác tàu, hàng 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. 	<p>Bồi thường người được BH tất cả những khoản mà BH thân tàu chưa bồi thường, cụ thể:</p> <ul style="list-style-type: none"> + $\frac{1}{4}$ trách nhiệm đâm va còn lại. + Khoản chênh lệch do $\frac{3}{4}$ trách nhiệm đâm va lớn hơn $\frac{3}{4}$ số tiền BH thân tàu. + Toàn bộ trách nhiệm phát sinh do đâm va về: <ul style="list-style-type: none"> o Di chuyển hay phá hủy chướng 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 đau ốm. o Ô nhiễm dầu và các chất thải độc hại khác.
Tàu đâm va phải cảng, cầu cảng hay vật thể cố định khác	

BH chỉ bồi thường về mặt vật chất trên tàu được bảo hiểm, không bồi thường trách nhiệm phát sinh sau đó.	– Nếu phát sinh trách nhiệm với bên thứ 3 thì BH sẽ bồi thường.
--	---

82. Trình bày các rủi ro được bảo hiểm trong bảo hiểm trách nhiệm dân sự của hãng hàng không đối với người thứ ba theo QTC 1991.

- BH sẽ bồi thường những khoản tiền mà người được bảo hiểm phải chi trả do phát sinh trách nhiệm dân sự do:
 - Gây thương vong (bao gồm chết và bị thương);
 - Làm hư hỏng, thiệt hại tài sản của người thứ 3 do máy bay hoặc bất kì một người, vật thể nào rơi từ máy bay gây ra;
 - Trách nhiệm dân sự của người được bảo hiểm được quy định trong các điều ước quốc tế về hàng không và luật hàng không dân dụng các nước.
- Án phí dân sự và các chi phí cần thiết hợp lí được thỏa thuận bằng văn bản;
- Chi phí giám định tổn thất.

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

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** : bảo hiểm trách nhiệm dân sự sẽ bồi thường cho chủ tàu tất cả những khoản mà bảo hiểm thân tàu chưa bồi thường, cụ thể là ¼ trách nhiệm đâm va còn lại và khoản chênh lệch do ¾ trách nhiệm đâm va lớn hơn ¾ số tiền bảo hiểm thân tàu.
 - **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.
3. **Trách nhiệm đối với 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, thắp 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. Toàn bộ các chi phí này sẽ được bảo hiểm trách nhiệm dân sự chủ tàu bồi thường cho chủ tàu.
4. **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 thủng, mắc cạn, chìm đắm, ... : chủ tàu phải tiến hành các biện pháp ngăn cản lây lan, dọn vớt dầu, tiền phạt ô nhiễm
....

5. **Trách nhiệm đối với hàng hóa chuyên chở** : bảo hiểm trách nhiệm dân sự chủ tàu sẽ bồi thường cho trách nhiệm của chủ tàu đối với hàng hóa bị tổn thất trong các trường hợp sau (theo Hague visby) :
- Do lỗi thương mại của chủ tàu (Hàng bị mất khi còn nằm trong sự bảo quản của tàu, hàng bị giao thiếu số lượng, bao kiện (tàu chuyên), hàng bị hỏng do rò rỉ từ hàng hóa khác, ...)
 - Thiếu cần mẫn hợp lý để cung cấp một con tàu có đủ khả năng đi biển.

84. Đối tượng bảo hiểm của bảo hiểm hỏa hoạn và các rủi ro đặc biệt là gì? Ví dụ.

ĐTBH của bảo hiểm hỏa hoạn và các rủi ro đặc biệt là tài sản, bao gồm:

- Bất động sản: nhà cửa, nhà máy, các cơ sở sản xuất, kho hàng...
- Động sản: tài sản cá nhân liên quan đến người được bảo hiểm (đồ đạc, đồ mỹ nghệ, thú nuôi, xe cộ...), tài sản của doanh nghiệp (máy móc, thiết bị, phương tiện sản xuất...)
- Hàng hóa: nguyên liệu, vật liệu, bán thành phẩm...

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

Sự ra đời:

- Sự độc quyền vào đầu thế kỷ thứ 18.
- Để đạt được mức phí bảo hiểm như mong muốn, các chủ tàu thời đó tổ chức nhau lại tự bảo hiểm dưới hình thức chia sẻ một cách tương hỗ.
- Năm 1824, Anh xoá bỏ sự độc quyền, thị trường bảo hiểm được mở rộng, các chủ tàu không còn cần đến các Hội bảo hiểm tương hỗ.
- Sau đó lại phát sinh một số rủi ro khác không thuộc hoặc chỉ thuộc một phần trách nhiệm của bảo hiểm thân tàu, dẫn đến việc các chủ tàu buộc phải tự bảo hiểm bằng cách lại thành lập các Hội bảo hiểm tương hỗ.

1) Rủi ro: tàu đâm va với tàu

- Đầu tiên: không bồi thường cho TNDV của chủ tàu với tàu kia
- Sau đó, đồng ý $\frac{3}{4}$, tuy nhiên $\frac{1}{4}$ còn lại đối với chủ tàu vẫn là quá lớn

2) Rủi ro về thương tật và chết chóc của người đi biển, bao gồm thuyền viên và hành khách đi tàu.

+ 1846 Anh thông qua đạo luật về trách nhiệm của các chủ tàu đối với rủi ro này.

+ Tất cả các tàu biển thời ấy đều chạy bằng buồm và trang thiết bị hàng hải còn nghèo nàn.

+ Trong khi đó bảo hiểm thân tàu lại không chịu trách nhiệm đối với loại rủi ro này.

=> các hội bảo vệ và bồi thường (Protect and indemnity club) đã ra đời

- Trong thời gian đầu vì nước Anh là nơi phát sinh ra loại bảo hiểm này nên các Hội bảo hiểm P&I được dành riêng cho các chủ tàu là người Anh. Nhưng vì nhu cầu đối với việc bảo hiểm P&I ngày một tăng và trở thành vấn đề cấp thiết đối với tất cả các chủ tàu, do vậy các chủ tàu không phải là người Anh cũng đề nghị được tham gia vào Hội.

Nhóm quốc tế của các hội P&I

- **P & I: Protection and Indemnity**

Đầu tiên: Protection Clubs : phạm vi bảo hiểm rất hạn chế

Năm 1870 khi xảy ra vụ tàu “WESTERN HOPE” bị mất tích ở ngoài khơi bờ biển Châu Phi sau khi đi chệch hướng. Toà Thượng thẩm của Anh đã phán quyết buộc chủ tàu phải bồi thường tổn thất của hàng hoá chuyên chở trên tàu.

Hội đầu tiên nhận bảo hiểm thêm loại rủi ro này tự gọi mình là Protection and Indemnity Club để phân biệt với Protection Clubs. Sau này tất cả đều là Protection and Indemnity Club.

Protection và Indemnity có xu hướng được hiểu theo nghĩa rộng hơn và chính xác hơn.

+ **Protection:** có thể hiểu là sự phục vụ và giúp đỡ của Hội đối với các hội viên như: bảo lãnh giải thoát tàu khỏi bị bắt giữ, giúp đỡ chủ tàu giải quyết, tranh chấp với người khiếu nại, tổ chức các lớp bồi dưỡng chuyên đề bảo hiểm P&I ...

+ **Indemnity :** chính là sự bồi thường của Hội đối với các rủi ro được bảo hiểm

Nguyên tắc hoạt động: nguyên tắc tương hỗ. Thể hiện:

- Hoạt động của hội không nhằm mục đích kiếm lời với các hội viên. Mọi khoản chi của hội (bồi thường, trang trải hoạt động, ..) đều dựa trên sự đóng góp của các hội viên.
- Sự giúp đỡ của hội đối với các hội viên trong giải quyết các tranh chấp, kiện tụng, bồi dưỡng, đào tạo nghiệp vụ.

☞ *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 như 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.

86. Tàu trị giá 1.000.000 USD chở hàng trị giá 700.000 USD bị đâm phải đá ngầm, vỏ tàu thủng, nước biển tràn vào hầm hàng làm hư hại 155.000 USD. Để cứu tàu, thuyền trưởng ra lệnh vớt 100.000 USD hàng để làm nhẹ tàu và thúc máy tàu nhanh chóng về cảng lánh nạn để sửa chữa làm hỏng một nồi hơi (trị giá 60.000 USD). Chi phí ra vào cảng lánh nạn 6.000 USD, chi phí sắp xếp dịch chuyển hàng hóa, nhiên liệu trên tàu phục vụ công tác sửa chữa tàu là 5.000 USD. Hãy phân bổ tổn thất chung nói trên.

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

Chủ tàu có thể mua bảo hiểm P&I của một công ty bảo hiểm hoặc trên thị trường bảo hiểm nói chung. Tuy nhiên, có những đặc điểm khác nhau cơ bản giữa bảo hiểm của Hội và bảo hiểm trên thị trường như sau:

1. Bảo hiểm của Hội 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 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 đó 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 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 đóng 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 ty bảo hiểm bồi thường trên cơ sở số tiền bảo hiểm). Trong khi đó trách nhiệm của Hội 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.

88. Phân tích sự cần thiết của bảo hiểm cháy nổ.

- Đối với người được BH:
 - + Nhanh chóng khắc phục được hậu quả do cháy nổ gây ra
 - + Khôi phục lại được trạng thái tài chính ban đầu trước khi xảy ra cháy
 - + Khi mua BH, sẽ được nhà BH tư vấn, trang bị những thiết bị, kiến thức về phòng cháy nổ hiệu quả, cách hạn chế tối đa rủi ro xảy ra
- Đối với nhà BH:
 - + Tăng nguồn thu từ dịch vụ BH
 - + Sử dụng nguồn thu này để đầu tư vào các lĩnh vực khác
- Đối với xã hội:

- + Tăng ngân sách Nhà nước, thúc đẩy nền kinh tế
- + Giúp giảm nhẹ bớt gánh nặng của xã hội do các vụ cháy nổ gây ra

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

90. Trình bày thời hạn bảo hiểm đối với bảo hiểm hàng hóa vận chuyển bằng đường hàng không theo ICC 1982.

a. Về mặt không gian:

Bảo hiểm có bắt đầu có hiệu lực khi hàng hóa rời khỏi kho hoặc nơi chứa hàng của người được bảo hiểm để vận chuyển, tiếp tục có hiệu lực trong hành trình và kết thúc khi:

- Hàng hóa được giao vào kho của người nhận hoặc kho hoặc nơi chứa hàng cuối cùng hoặc nơi để hàng khác có tên trên hợp đồng bảo hiểm; hoặc
- Hàng hóa được giao vào một kho hoặc nơi chứa hàng nào đó dù trước khi đến kho cuối cùng mà người được bảo hiểm dùng làm nơi để hàng ngoài quá trình vận chuyển hoặc dùng làm nơi phân phối hàng;

b. Về mặt thời gian:

- Bảo hiểm bắt đầu có hiệu lực như trên nhưng kết thúc khi hết hạn 30 ngày kể từ ngày hàng hóa được dỡ khỏi máy bay tại nơi dỡ hàng.

Nếu một trong 2 điều trên xảy ra thì điều còn lại không có giá trị.

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

- Thay đổi công ty đăng kiểm của tàu.
- Thay đổi, đình chỉ, gián đoạn, thu hồi, hết hạn cấp hạng tàu.
- Giám định định kì của tàu bị quá hạn, trừ trường hợp công ty đăng kiểm đồng ý gia hạn.
- Thay đổi về sở hữu tàu hay cò tàu, chuyển quyền quản lý tàu, cho thuê định hạn tron, bị tước quyền sở hữu hay quyền sử dụng...

92. Bảo hiểm hàng không là gì? Các loại hình của bảo hiểm hàng không.

- **Định nghĩa:** là loại hình bảo hiểm các rủi ro xảy ra trên không hoặc trên bộ... gắn liền với hành trình vận chuyển hàng không, gây ra các tổn thất cho đối tượng bảo hiểm.
- **10 loại hình bảo hiểm hàng không**
 1. Bảo hiểm thân máy bay;
 2. Bảo hiểm trách nhiệm dân sự của NDBH đối với hàng khách, hành lý, hàng hóa, tư trang của hàng khách;
 3. Bảo hiểm trách nhiệm dân sự của NDBH đối với bên thứ 3;
 4. Bảo hiểm trách nhiệm đối với sản phẩm;
 5. Bảo hiểm tai nạn cá nhân;
 6. Bảo hiểm rủi ro chiến tranh;
 7. Bảo hiểm rủi ro bắt cóc, chiếm đoạt;
 8. Bảo hiểm trách nhiệm của chủ sân bay, người điều hành bay (VN chưa áp dụng);
 9. Bảo hiểm mất khả năng sử dụng (VN chưa áp dụng);

10. Bảo hiểm hàng hóa vận chuyển bằng đường hàng không.

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

Tổn thất chung	Tổn thất riêng
Xảy ra do một hành động được tiến hành một cách cố ý và hợp lý	Xảy ra do một sự cố, một tai nạn ngẫu nhiên
Chỉ xảy ra trên biển	Có thể xảy ra trên biển, trên bộ, trên sông... gắn liền với hành trình đường biển
Tất cả các quyền lợi trên tàu cùng chịu	Tổn thất của ai người đó chịu
Được bảo hiểm bồi thường miễn là có tham gia bảo hiểm và không do rủi ro loại trừ gây ra	Được bảo hiểm bồi thường hay không còn tùy thuộc vào điều kiện bảo hiểm tham gia.

Ví dụ: tàu bị sóng đánh dẫn đến mắc cạn, vỏ tàu bị thủng một lỗ => thuyền trưởng ra lệnh vớt bớt hàng cho nước khỏi tràn vào tàu, đồng thời thúc máy chạy về cảng lánh nạn dẫn đến máy bị hư. Trong trường hợp này, tổn thất vỏ tàu bị thủng do mắc cạn là tổn thất riêng, tổn thất hàng bị vớt xuống biển + tổn thất máy tàu bị hư là tổn thất chung.

94. Lô hàng vải (400 kiện, trị giá 400.000 USD) tham gia bảo hiểm với số tiền bảo hiểm 300.000 USD theo điều kiện B, QTC 1990. Tại cảng đến, biên bản giám định tổn thất cho biết: 100 kiện vải bị cháy đen, 50 kiện bị ngấm nước biển giảm giá trị 40%, 10 kiện vải bị rách giảm giá trị 20%. Tính số tiền bồi thường mà công ty bảo hiểm phải trả cho chủ hàng.

Rủi ro được bảo hiểm: 100 kiện vải bị cháy đen, 50 kiện bị ngấm nước biển giảm giá trị 40%

Số tiền bảo hiểm A = 300.000 USD < giá trị bảo hiểm V = 400.000 USD

Số tiền bồi thường

$$T = \frac{100 + 50 \times 0,4}{400} \times 300.000 = 90.000 \text{ USD}$$