

BẢO HIỂM HÀNG HẢI

LỜI MỞ ĐẦU

Thị trường bảo hiểm ra đời là một tất yếu của kinh tế thế giới, bảo hiểm hàng hải là loại hình bảo hiểm xuất hiện đầu tiên cùng với nhu cầu không thể thiếu của ngành vận tải biển thời bấy giờ.

Ngày nay các loại hình bảo hiểm hàng hải phát triển ngày càng đa dạng và phong phú. Bảo hiểm trách nhiệm dân sự (TNDS) của chủ tàu biển P&I là loại hình bảo hiểm không thể thiếu và quan trọng nhất trong số đó.

Tại thị trường Việt Nam, nghiệp vụ bảo hiểm P&I tuy triển khai trong thời gian chưa lâu nhưng đó có những bước phát triển nhanh chóng cùng với ngành hàng hải của Việt Nam. Bảo hiểm P&I ngày càng chứng tỏ sự cần thiết khách quan của mình đối với nền kinh tế. Những năm gần đây, nổi cộm lên đó là vấn đề tổn thất ngày càng gia tăng cả về số vụ tổn thất và giá trị bồi thường, cùng với sự hội nhập quốc tế WTO đã đặt thị trường bảo hiểm P&I Việt Nam trước những thách thức to lớn.

Để làm rõ những vấn đề trên, nhóm em xin chọn đề tài là **“Hoạt động bảo hiểm P&I đối với các doanh nghiệp vận tải biển Việt Nam”**

Tiểu luận được chia làm 3 chương:

Chương 1: Khái quát về bảo hiểm P&I

Chương 2: Thực trạng hoạt động bảo hiểm P&I của các doanh nghiệp vận tải biển Việt Nam

Chương 3: Đề xuất một số giải pháp nhằm nâng cao hoạt động Bảo hiểm P&I đối với các công ty vận tải biển VN

Do thời gian hoàn thành có hạn và kiến thức thực tế về nghiệp vụ chưa nhiều nên bài viết của nhóm không thể tránh khỏi những thiếu sót. Nhóm em xin gửi lời cảm ơn chân

thành đến giảng viên Th.S Nguyễn Thị Hà đã tận tình giúp đỡ Nhóm hoàn thành bài viết này. Chúng em xin chân thành cảm ơn!

CHƯƠNG I. KHÁI QUÁT VỀ BẢO HIỂM TRÁCH NHIỆM DÂN SỰ CHỦ TÀU P&I

I. Nguồn gốc và lịch sử phát triển của Hội P&I

1. Hội P&I

P&I tức là Protection Indemnity Insurance. Các chủ tàu mua bảo hiểm P&I để bảo vệ mình trong trường hợp phải chịu trách nhiệm đối với bên thứ 3.

P&I Club là hội do các chủ tàu thành lập để bảo hiểm trách nhiệm của chủ tàu đối với Người thứ 3 trong quá trình sở hữu, kinh doanh, khai thác tàu biển. Người thứ 3 ở đây là bất kỳ người nào không phải là Hội hoặc bất kỳ chủ tàu được bảo hiểm.

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. Hội thu phí bảo hiểm trên cơ sở tương hỗ và cân bằng thu chi trong các năm nghiệp vụ. Trách nhiệm của Hội đối với hội viên là không hạn chế, không giới hạn bởi số tiền bảo hiểm. Hội không những nhận bảo hiểm mà còn giúp đỡ các chủ tàu.

2. Nguồn gốc ra đời của Hội bảo hiểm P&I

Các Hội bảo hiểm P&I đầu tiên được hình thành ở Anh. Khởi đầu của nó là các Hội tương hỗ tự bảo hiểm lẫn cho nhau về thân tàu nhằm chống lại sự độc quyền kinh doanh bảo hiểm hàng hải của hãng Lloyd's. Sau đó, vào năm 1855, hai Hội bảo trợ chủ tàu đầu tiên được thành lập để bảo hiểm ¼ trách nhiệm đâm va và 100% trách nhiệm chết chóc, thương tật đó là Hội The Britanis Steamships Insurance Association và West of England. Tiếp đó Hội North of England thành lập năm 1860 và các Hội khác được thành lập vào cuối thế kỉ 19. Thời gian đầu, các Hội bảo hiểm này chỉ dành riêng phục vụ cho các chủ tàu người Anh, nhưng do nhu cầu đối với việc bảo hiểm hai loại rủi ro trên ngày càng tăng và trở thành bức thiết đối với các chủ tàu không mang quốc tịch Anh và họ đề nghị được tham gia.

3. Sự giúp đỡ của Hội đối với các chủ tàu

- ✓ Hội giúp đỡ các chủ tàu giải quyết tranh chấp với Người khiếu nại.
- ✓ Hội cấp giấy bảo lãnh để giải thoát tàu bị bắt giữ bởi Người thứ 3 có khiếu nại hàng hóa với chủ tàu.
- ✓ Hội thường xuyên gửi cho chủ tàu các văn kiện của các Công ước quốc tế mới nhất, văn bản sửa đổi luật lệ của các nước liên quan đến trách nhiệm của chủ tàu, mẫu hợp đồng và vận tải, ...
- ✓ Hội cũng tiến hành các khóa đào tạo cán bộ nghiệp vụ của các hội viên. Ngoài ra, Hội còn tổ chức các chuyên đề bảo hiểm để bồi dưỡng, nâng cao trình độ nghiệp vụ của các chủ tàu.

4. Nguyên tắc hoạt động của Hội P&I

Hội P&I hoạt động dựa trên những nguyên tắc sau:

- ✓ Nguyên tắc tương hỗ
- ✓ Nguyên tắc gia nhập hội
- ✓ Nguyên tắc hết hạn hiệu lực

5. Nhóm quốc tế của các Hội bảo hiểm P&I

Hiện nay trên thế giới các Hội P&I lớn tập trung ở các nước Anh, Na Uy, Thụy điển, Mỹ, Nhật, trong đó nước Anh là có nhiều Hội lớn nhất và lâu đời nhất.

- | | |
|------------------------------|-----------------------|
| 1. Hội P&I miền Tây nước Anh | 8. Hội P&I Britannia |
| 2. Hội P&I London Steamship | 9. Hội P&I Hoa Kỳ |
| 3. Hội P&I Anh Quốc | 10. Hội P&I SKULD |
| 4. Hội P&I Steamship Mutual | 11. Hội P&I GARD |
| 5. Hội P&I Shipowners | 12. Hội P&I Japan |
| 6. Hội P&I Standard | 13. Hội P&I Thụy Điển |
| 7. Hội P&I miền Bắc nước Anh | |

II. Bảo hiểm trách nhiệm dân sự (TNDS) chủ tàu P&I

1. Khái niệm

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

2. Đối tượng bảo hiểm

Đối tượng bảo hiểm của bảo hiểm TNDS của chủ tàu biển – P&I là phần trách nhiệm bồi thường của chủ tàu cho người thứ ba khi tàu hoạt động gây thiệt hại cho người thứ ba. Theo luật pháp quốc tế, TNDS của chủ tàu gồm trách nhiệm bồi thường cho người thứ ba, trách nhiệm với hàng hóa chuyên chở và những người trên đó. Theo thông lệ, các nước áp dụng luật bảo hiểm hàng hải bồi thường TNDS cho chủ tàu với tỷ lệ thiệt hại đâm va với tàu khác...

Thiệt hại của người thứ ba bao gồm thiệt hại do hư hỏng hoặc chìm đắm tàu kể cả tài sản chuyên chở trên tàu; thiệt hại về kinh doanh, con người, ô nhiễm dầu... những chi phí thấp sáng, đánh dấu xác tàu bị đắm, chi phí trục vớt, chi phí di chuyển hoặc phá hủy tàu bảo hiểm trong trường hợp tàu bị đắm ngoài biển.

3. Phạm vi bảo hiểm

Các hội bảo hiểm P&I của tất cả các nước đều thực hiện theo các quy tắc và thể lệ bảo hiểm giống nhau. Các rủi ro được bảo hiểm, phạm vi bảo hiểm đều giống nhau, song cách phân chia có thể khác nhau ở nhiều điểm.

Hiện nay, quy tắc chi phối chủ yếu bảo hiểm P&I là quy tắc bảo hiểm của Hội chủ tàu tương hỗ miền Tây nước Anh. Quy tắc này gồm 4 nhóm: Nhóm I: Bảo vệ và bồi thường; Nhóm II: Cước phí lưu trữ và biện hộ, Nhóm III: Đình công của sĩ quan, thủy thủ; Nhóm IV: Đình công ở cảng.

4. Phí bảo hiểm

Hội bảo hiểm P&I hoạt động trên cơ sở cân bằng thu chi. Nguồn thu chủ yếu của hội là từ phí bảo hiểm và lãi đầu tư. Phí bảo hiểm do các hội viên đóng góp hàng năm. Lãi

đầu tư bao gồm tất cả các khoản lãi của các hình thức đầu tư vốn nhàn rỗi của hội. Những nguồn thu này nhằm trang trải đủ các khoản chi trong năm. Ngoài các khoản chi trên hội còn tính đến những chi tiêu do sự mất giá của đồng tiền đóng phí. Có 2 cách để tính phí bảo hiểm: Tính phí theo tỷ lệ bồi thường và tính phí theo trọng tải tàu.

CHƯƠNG II. THỰC TRẠNG HOẠT ĐỘNG BẢO HIỂM P&I CỦA CÁC DOANH NGHIỆP VẬN TẢI BIỂN VIỆT NAM

I. Thực tế triển khai nghiệp vụ bảo hiểm P&I tại thị trường VN

1. *Cơ sở pháp lý của hoạt động bảo hiểm P&I tại Việt Nam*

Một số nguồn luật tại Việt Nam làm cơ sở cho bảo hiểm trách nhiệm dân sự chủ tàu P&I:

- ✓ Luật kinh doanh bảo hiểm số 24/2000/QH10
- ✓ Bộ luật hàng hải VIỆT NAM
- ✓ Hệ thống các nghị định, thông tư quy định chi tiết về việc thi hành một số điều luật. Tiêu biểu như: Nghị định 46/2007NĐ-CP ngày 27/3/2007 quy định chế độ tài chính đối với doanh nghiệp bảo hiểm và doanh nghiệp môi giới bảo hiểm; Nghị định 118/2003NĐ -CP ngày 13/10/2003 quy định xử phạt hành chính trong lĩnh vực kinh doanh bảo hiểm; Nghị định 18/2005/NĐ-CP quy định việc thành lập, tổ chức, hoạt động của tổ chức bảo hiểm tương hỗ; Thông tư 174/1998/TT-BTC ngày 24/12/1998 hướng dẫn áp dụng thuế giá trị gia tăng và thuế thu nhập doanh nghiệp đối với hoạt động kinh doanh bảo hiểm..v.v..

Ngoài ra, không thể không kể đến các quy tắc, thỏa thuận của Hiệp hội Bảo hiểm Việt Nam, đặc biệt là bản thỏa thuận hợp tác số 1 trong bảo hiểm tàu biển có hiệu lực vào ngày 24/3/2005 và các nguồn luật quốc tế.

2. *Phương thức tham gia bảo hiểm P&I của đội tàu Việt Nam*

Từ năm 1993 trở về trước, các chủ tàu Việt Nam tham gia bảo hiểm P&I thông qua Bảo Việt. Sau nghị định 100/NĐ – CP năm 1993 của chính phủ, một số doanh nghiệp bảo hiểm khác mới được thành lập cũng khai thác nghiệp vụ bảo hiểm này. Cho đến nay đã có 11 công ty bảo hiểm thường bảo hiểm thân tàu và bảo hiểm luân trách nhiệm dân sự của chủ tàu và sau đó thay mặt các chủ tàu tham gia bảo hiểm P&I.

Thông thường, có thể coi các Công ty bảo hiểm là những người bảo hiểm gốc. Sau khi nhận trách nhiệm bảo hiểm cho các chủ tàu thì tiến hành nhượng tái bảo hiểm cho Hội P&I. Tư cách của các công ty bảo hiểm Việt Nam khi nhượng tái bảo hiểm cho các Hội là những nhà kinh doanh bảo hiểm, không phải với tư cách là Hội viên của các Hội P&I quốc tế. Hầu hết các chủ tàu Việt Nam đều tham gia bảo hiểm P&I với chỉ nhóm rủi ro P&I. Riêng với rủi ro trách nhiệm đâm va giữa tàu với tàu, các chủ tàu sẽ được công ty bảo hiểm bồi thường cả 4/4 trách nhiệm đâm va và Hội chỉ bảo hiểm phần trách nhiệm vượt quá số tiền bảo hiểm thân tàu. Các công ty bảo hiểm sẽ căn cứ vào khả năng tài chính của mình để quyết định phần trách nhiệm giữ lại sẽ tái bảo hiểm tại một số Hội P&I như Hội miền tây nước Anh (WOE), Gard và Steamship theo quy tắc của các Hội này.

3. Phạm vi trách nhiệm bảo hiểm

Đối với các chủ tàu Việt Nam, thông qua các công ty bảo hiểm Việt Nam tham gia bảo hiểm với hội Miền tây nước Anh chỉ với nhóm rủi ro P&I. Phạm vi trách nhiệm của hội đối với nhóm rủi ro này như sau:

- ✓ Trách nhiệm về đau ốm thương tật, chết chóc với các thuyền viên, hành khách và những người tham gia làm hàng trên tàu và những người khác
- ✓ Trách nhiệm phát sinh trong tai nạn đâm va giữa tàu được bảo hiểm với tàu khác, với những vật thể khác.
- ✓ Trách nhiệm đối với xác tàu
- ✓ Trách nhiệm về ô nhiễm
- ✓ Trách nhiệm của chủ tàu đối với hàng hóa chuyên chở
- ✓ Tiền phạt của chính quyền, tòa án, cảng, hải quan...
- ✓ Các trách nhiệm khác

4. Hợp đồng bảo hiểm.

Các chủ tàu khi muốn tham gia bảo hiểm P&I, đầu tiên phải gửi giấy yêu cầu bảo hiểm cho người bảo hiểm trước 07 ngày kể từ ngày yêu cầu bảo hiểm có hiệu lực với nội dung kê khai theo mẫu in sẵn của người bảo hiểm. Đối với những tàu mới tham gia bảo

hiểm lần đầu với người bảo hiểm, kèm theo giấy yêu cầu bảo hiểm phải có bản sao các giấy tờ cần thiết khác.

Nếu sau khi hợp đồng bảo hiểm đã được ký kết mà tàu có sự thay đổi, các chủ tàu phải thông báo ngay cho công ty bảo hiểm. Công ty bảo hiểm sẽ cấp giấy sửa đổi bổ sung về những thay đổi đó và có thể thu thêm phí bảo hiểm nếu thấy sự thay đổi đó làm tăng thêm rủi ro và trách nhiệm của mình.

5. ***Phí bảo hiểm***

Hàng năm vào trước ngày 20/2 khoảng 1 tháng, các công ty bảo hiểm thường thu xếp đàm phán với hội thông qua môi giới của mình (ví dụ Bảo Việt sẽ thu xếp đàm phán với Hội WOE thông qua Bankanfix). Trên cơ sở đàm phán về các điều kiện, nội dung bảo hiểm với Hội, Hội sẽ ấn định mức thu phí bảo hiểm tính trên 1 GRT cho mỗi loại tàu (tàu chở hàng khô, tàu đông lạnh, tàu dầu, tàu Container...)

Mức phí các Công ty bảo hiểm tính cho các chủ tàu được dựa trên mức phí tham gia với Hội làm cơ sở và được tính theo công thức:

Phí bảo hiểm chủ tàu phải đóng = Phí cơ bản của Hội + Phí trích cho mức giữ lại của Công ty Bảo hiểm + Phí quản lý của Công ty bảo hiểm.

Sau khi đã tính được các khoản phí mà chủ tàu phải đóng trong năm nghiệp vụ, các công ty bảo hiểm sẽ ấn định thời điểm nộp phí cho các chủ tàu. Thông thường phí được đóng làm 2 lần trong năm là ngày 20/2 và 20/7 hàng năm.

6. ***Giám định và bồi thường tổn thất***

Công tác giám định được thực hiện tương tự như giám định tổn thất trong bảo hiểm hàng hải nói chung. Và dựa trên những kết quả giám định, Hội bảo hiểm sẽ bồi thường không giới hạn cho thành viên của hội. Nghĩa là dù chủ tàu có bị thiệt hại, tổn thất lớn đến đâu cũng được hội đảm bảo bù đắp thỏa đáng.

II. Tình hình thực hiện bảo hiểm P&I của các Công tác vận tải biển

1. Tiềm năng phát triển bảo hiểm P&I Việt Nam

Sự phát triển các công ty vận tải biển và đội tàu biển Việt Nam là một tiền đề cho sự phát triển của thị trường bảo hiểm P&I.

Theo thống kê, nếu như đến đầu tháng 2 năm 2007, số lượng tàu biển treo cờ Việt Nam mới chỉ có 1.082 tàu với tổng trọng tải đạt 2.983.017 DWT (427 tàu dưới 10 tuổi, 310 tàu trên 20 tuổi, số tàu hoạt động tuyến quốc tế là 346 tàu- 1.615.672 DWT) thì đến đầu tháng 2/2008, số tàu biển treo cờ VN đã đạt 1.274 tàu (tăng 17,74% so với cùng kỳ năm trước) với tổng trọng tải 4.425.617 DWT (tăng 48,36%). Trong số này có 680 tàu dưới 10 tuổi (tăng 44%), số tàu trên 20 tuổi giảm xuống còn 165 tàu (giảm 47%). Số tàu hoạt động quốc tế 402 tàu với tổng trọng tải đạt 2.455.546 DWT. Cho đến hết tháng 12/2009, đội tàu biển VN gồm có 1.598 tàu với tổng trọng tải lên tới hơn 6,2 triệu DWT. Tuy nhiên con số này không chỉ dừng ở đó mà nó vẫn liên tục tăng lên qua các năm. Năm 2011, theo thống kê, đội tàu biển Việt Nam hiện có 1.691 chiếc với tổng tải trọng hơn 7,4 triệu DWT, đứng thứ 60/152 quốc gia, xếp thứ 4/10 nước khu vực Đông Nam Á. Năm qua, đội tàu biển Việt Nam đã vận chuyển khoảng 96 triệu tấn hàng, tăng 8% so với năm 2010. Năm 2012 ngành hàng hải đặt mục tiêu tăng trưởng trên tất cả các lĩnh vực. Cụ thể, tiếp tục phát triển đội tàu tăng từ 5% đến 7% cả về số lượng, tải trọng. Tổng sản lượng vận tải phân đầu tăng từ 6% đến 8%; tổng sản lượng hàng hóa thông qua cảng biển tăng từ 9% đến 11%.

Thị trường vận tải của đội tàu VN cũng đang dần được mở rộng. Trước đây, đội tàu của VN chủ yếu hoạt động trên các tuyến Châu Á, Đông Âu, Trung Đông, bây giờ đã vươn tới Bắc Mỹ, châu Úc, Tây Âu, Tây Phi.

2. Thực trạng thị trường bảo hiểm P&I

Thị trường của cả người bảo hiểm và người được bảo hiểm trong bảo hiểm trách nhiệm dân sự chủ tàu P&I đều được mở rộng trên thị trường bảo hiểm Việt Nam.

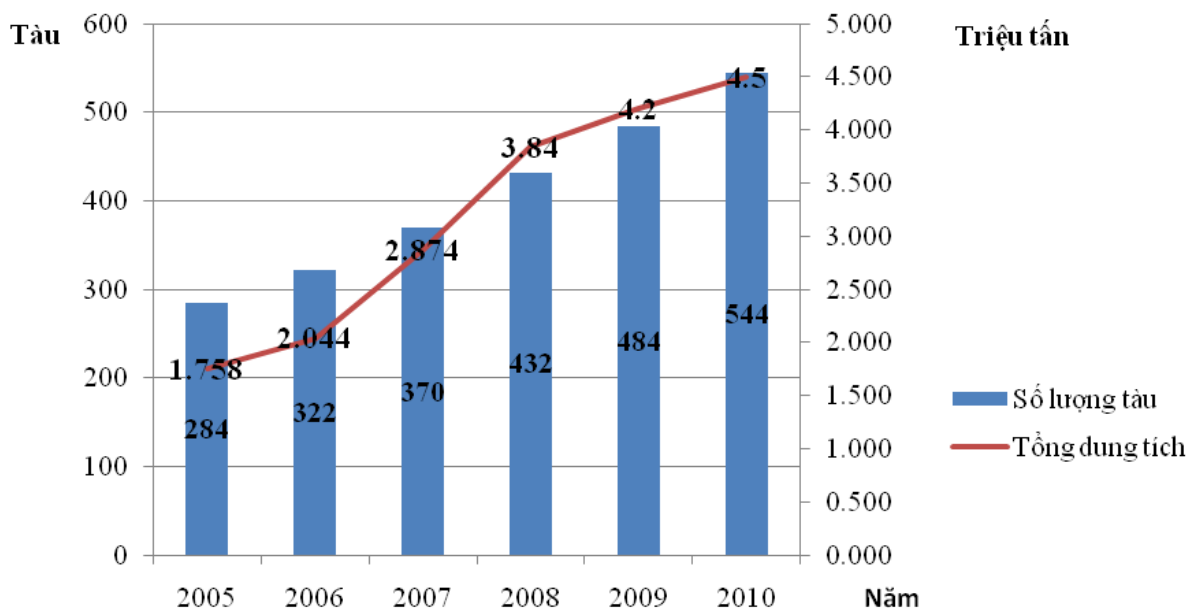
2.1. Về quy mô thị trường

Bảng 1: Thống kê số lượng và tổng dung tích tàu biển tham gia bảo hiểm P&I tại Việt Nam giai đoạn 2005-2010

Năm	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Số lượng tàu	284	322	370	432	484	544
Tổng dung tích(triệu tấn)	1,578	2,044	2,874	3,84	4,2	4,5

(Nguồn: Vinare.com.vn)

Hình 1: Biểu đồ số lượng tàu & dung tích tàu tham gia bảo hiểm P&I



Dựa vào biểu đồ, chúng ta có thể hoàn toàn nhận ra trong suốt giai đoạn 2005-2010, số tàu tham gia bảo hiểm P&I liên tục tăng và tăng nhanh qua các năm. Trong năm 2005, số tàu tham gia bảo hiểm P&I đạt 284 tàu với 1,785 triệu GT tăng 7,2% so với năm 2004. Năm 2006, số tàu tham gia lên đến 322 con tàu tăng 27 tàu so với 2005 với 2,044 triệu GT.

Năm 2007 là một năm sôi động của thị trường tàu biển VN, rất nhiều tàu được mua từ nước ngoài và đóng mới trong nước. Đội tàu biển VN với nhiều tàu có trọng tải lớn, thiết bị hiện đại đã vươn xa đến những thị trường mới như Canada và Mỹ. Chính vì vậy

thị trường bảo hiểm P&I cũng tăng trưởng rất mạnh. Cộng với sự gia tăng số công ty tham gia khai thác P&I và hội P&I làm cho thị trường bảo hiểm P&I cũng sôi động không kém. Đến cuối năm 2007, số tàu tham gia bảo hiểm là 370 tàu tăng 26 tàu so với năm 2006 với tổng dung tích là 2,874 triệu tấn tăng gần 31% so với năm 2006. Tuy số lượng tàu không nhiều nhưng tổng dung tích năm 2007 tăng đáng kể so với 2006 vì trong năm này các tàu cũ, nhỏ chuyển về chạy tuyến trong nước thay vào đó là khá nhiều tàu được đóng mới trong nước hay mua từ nước ngoài.

Trong năm 2008, số tàu tham gia bảo hiểm là 432 tàu, tăng 8,1% so với 2007, số tấn dung tích đạt 3,84 triệu tấn tăng tới 19,25% so với năm 2007. Tuy nhiên những con số này vẫn không hề dừng lại ở đó. Tính đến cuối năm 2010, đã có tới 544 con tàu tham gia bảo hiểm P&I với tổng dung tích đạt mức 4,5 triệu tấn.

Tuy số lượng cũng như dung tích tàu tham gia bảo hiểm P&I ngày càng tăng qua các năm nhưng nếu so với số lượng tàu thực tế đang hoạt động của Việt Nam thì cũng phải thừa nhận rằng con số này hiện còn tương đối hạn chế. Thực tế cho thấy, các công ty vận tải biển Việt Nam vẫn còn rất dè dặt trong việc tham gia nghiệp vụ bảo hiểm P&I.

2.2. Về thị phần bảo hiểm

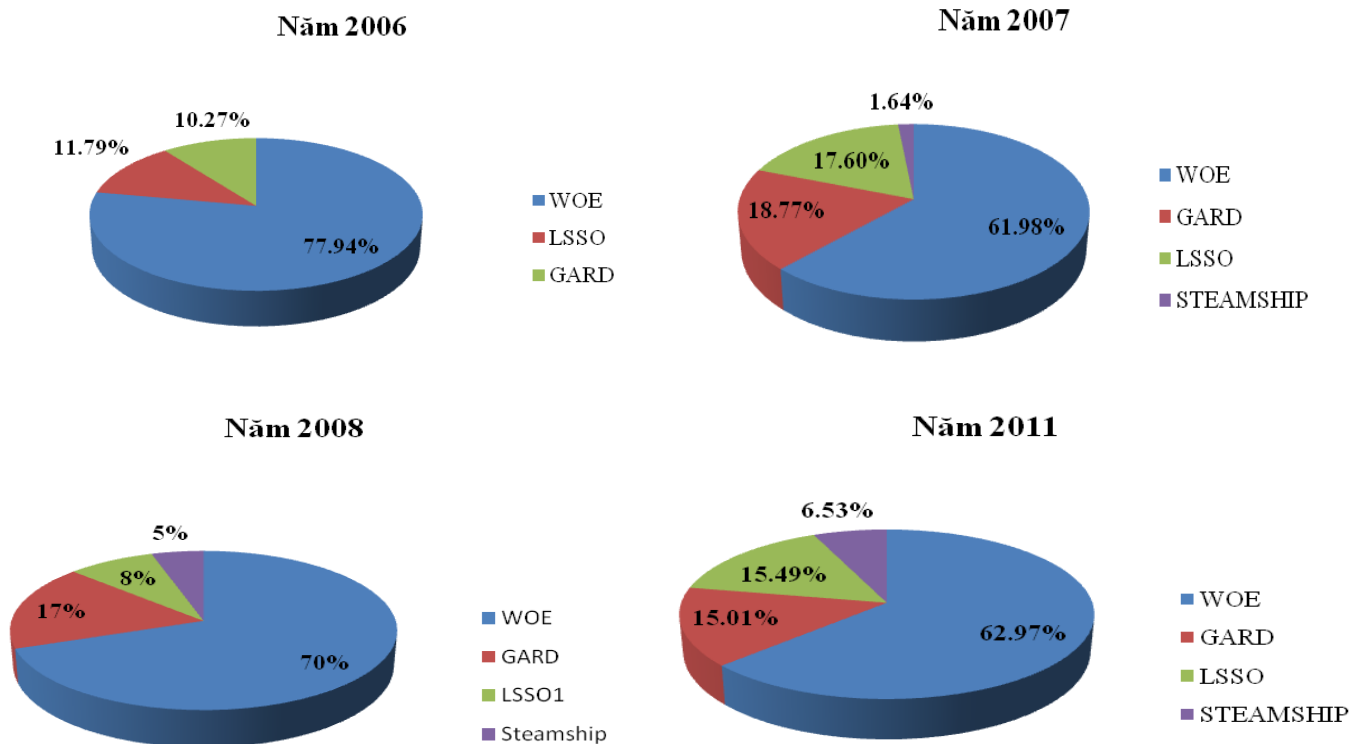
Bảng 2: Thống kê các hội tham gia bảo hiểm P&I và số công ty BH gốc tại Việt Nam giai đoạn 2005 - 2011

Năm	Hội quốc tế tham gia Bảo hiểm (BH) P&I	Số công ty BH gốc
2005	WOE, LSSO, GARD	8
2006	WOE, LSSO, GARD	8
2007	WOE, LSSO, GARD, Steamship	10
2008	WOE, LSSO, GARD, Steamship	11
2009	WOE, LSSO, GARD, Steamship	11
2010	WOE, LSSO, GARD, Steamship	12

2011	WOE, LSSO, GARD, Steamship	13
-------------	----------------------------	----

(Nguồn: Vinare.com.vn)

Có thể nhận thấy rằng, các hội bảo hiểm tham gia bảo hiểm P&I tại Việt Nam chủ yếu là hội WOE, hội LSSO, hội GARD. Từ năm 2007 thì có thêm hội Steamship Mutual tham gia thị trường. Thị phần của các hội cũng có những biến động nhất định qua các năm:

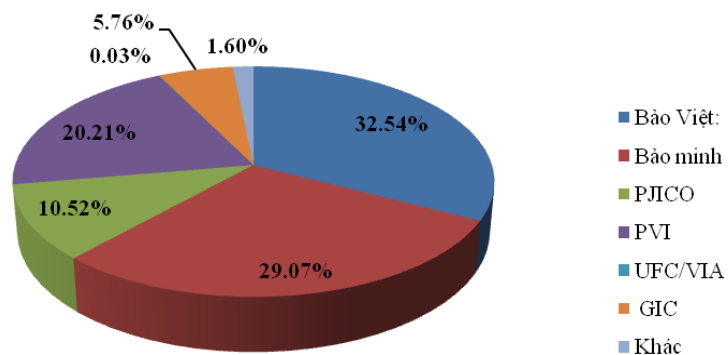
Hình 2: Thị phần của các hội P&I tại thị trường Việt Nam

Việt Nam của các hội bảo hiểm qua từng năm có đôi chút biến động. Các hội bảo hiểm gia nhập sau lại ngày càng khẳng định được uy tín và thu hút được nhiều thị phần, đặc biệt phải kể đến hội Steamship Mutual từ chỗ chỉ chiếm 1,64% thị phần (năm 2007) đến năm 2011, đã chiếm tới 6,53%. Tuy nhiên, nhìn chung hội bảo hiểm lớn và lâu đời nhất WOE vẫn là hội bảo hiểm luôn chiếm thị phần áp đảo trên thị trường bảo hiểm P&I của Việt Nam. Cho đến giai đoạn hiện tại, số Hội P&I quốc tế tham gia thị trường P&I Việt

Nam vẫn chủ yếu gồm 4 Hội này. Ngoài ra có thêm một Hội P&I trong nhóm Hội quốc tế tham gia vào thị trường Việt nam là Hội Shipowners' tuy nhiên mới chỉ có vài tàu chiếm một thị phần rất nhỏ – chưa có số liệu thống kê cụ thể.

Về số công ty bảo hiểm cung cấp bảo hiểm P&I tại thị trường Việt Nam: qua theo dõi bảng ta cũng có thể thấy, số lượng này qua các năm cũng không ngừng tăng lên. Cứ mỗi năm lại có thêm một công ty bảo hiểm gia nhập thị trường tiềm năng này. Ví dụ như: Đầu năm 2007, chỉ có 7 công ty bảo hiểm tham gia vào khai thác thị trường P&I nhưng đến cuối năm đã có 10 công ty trong đó 3 công ty mới đi vào khai thác P&I là GJC, VASS, ABIC. Năm 2008, MIC cũng bắt đầu gia nhập thị trường bảo hiểm P&I nâng tổng số công ty bảo hiểm cung cấp bảo hiểm P&I lên 11. Với sự tham gia của VNI vào năm 2010 và công ty bảo hiểm Xuân Thành (Gmic) vào năm 2011, tính đến hiện tại là có 13 công ty tham gia nghiệp vụ bảo hiểm P&I tại nước ta. Tuy nhiên thị phần của các công ty mới còn rất hạn chế.

Hình 3: Thị phần của các công ty bảo hiểm P&I trên thị trường Việt Nam 2010



Sự gia tăng các Công ty bảo hiểm, các Hội P&I và cả các môi giới tham gia vào nghiệp vụ P&I làm cho tính cạnh tranh trong khai thác thêm phần gay gắt. Tuy nhiên, chúng ta thấy rằng tốc độ phát triển nhanh chóng của thị trường tàu biển Việt Nam trong những năm qua và còn phát triển mạnh hơn nữa trong những năm tới chính là tiền đề quan trọng cho thị trường bảo hiểm P&I phát triển mạnh và bền vững.

3. Sự biến động của phí bảo hiểm P&I

3.1. Mức biến động chung của phí Hội

Phí của Hội xác định dựa trên nguyên tắc tương hỗ, cân bằng thu chi nên thường xuyên biến động theo các yếu tố ảnh hưởng đến cả thu và chi như tình hình đầu tư, chi bồi thường,... Trong những năm vừa qua, sự biến động về tình hình kinh tế đã ảnh hưởng tới hoạt động đầu tư của Hội do đó lãi đầu tư thu về không ổn định và làm cho phí bảo hiểm P&I của các Hội cũng biến động qua mỗi mùa tái tục.

Bảng 3: Chi tiết mức tăng chung phí bảo hiểm P&I của các Hội (%)

Hội	2007/08	2008/09	2009/10	2010/11
American	10	20	29	4.2
Britania	5	15	12.6	5
Gard	7.5	10	15	0
Japan	0	20	21.2	12.5
London	12.5	7.5	15	5
North of England	7.5	7.5	17.5	5
Shipowners	0		10	5
Skuld	5	7.5	15	5
Standard	5	15	15	3
Steamship	5	15	17.5	5
Swedish	10	7.5	15	2.5
United Kingdom	12.5		12.5	5
West of England	12.5	15	19.2	5

(Nguồn: Vinare.com.vn)

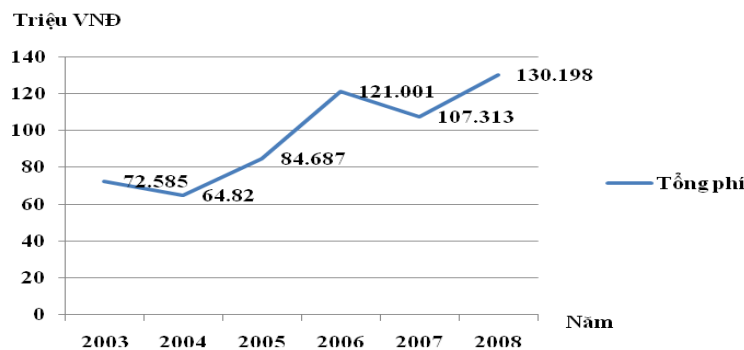
Qua bảng số liệu, ta thấy phí bảo hiểm trong một vài mùa tái tục gần đây tăng dần, trong đó mùa tái tục năm 2009/10 tăng cao nhất, có Hội tăng gần 30%. Lý do tăng phí bảo hiểm của các Hội là do tình hình tài chính trong những năm qua không mấy khả quan, đặc biệt là ảnh hưởng của cuộc khủng hoảng kinh tế năm 2008 làm hoạt động đầu tư của Hội khó khăn. Hơn nữa tình hình bồi thường cũng không mấy khả quan hơn những năm trước nên các Hội phải tăng phí để bù đắp lại những chi phí của mình.

Tuy nhiên tình hình kinh tế khả quan hơn trong năm 2009 cũng khiến hoạt động của các Hội sáng sửa và có nhiều hy vọng hơn. Do đó, mùa tái tục 2010/11 việc tăng phí là không cao, cao nhất là hơn 10% còn lại chỉ tăng khoảng 5%, trong đó có những Hội không tăng hoặc tăng rất ít.

3.2. Tình hình phí trên thị trường Việt Nam

Nhìn chung tổng phí bảo hiểm P&I trên thị trường Việt Nam trong những năm vừa qua có xu hướng tăng lên. Lý do đầu tiên là số tàu được mua bảo hiểm ngày càng nhiều. Bên cạnh đó, những con tàu đóng mới bảo hiểm cũng có số tấn dung tích lớn nên làm tổng mức phí thị trường lớn. Dưới đây là biểu đồ thể hiện tổng phí bảo hiểm các năm 2003-2008.

Hình 4: Tổng phí bảo hiểm P&I các năm 2003-2008 (triệu VNĐ)



(Nguồn: Vinare.com.vn)

Sau 5 năm, tổng mức chi phí của thị trường đã tăng gần gấp đôi từ 72.585 triệu VNĐ lên 130.198 triệu VNĐ. Với xu hướng này, mức phí bảo hiểm sẽ còn tiếp tục tăng trong các năm tới do những điều kiện thuận lợi của cả nền kinh tế thế giới và thị trường vận tải biển mang lại. Một lý do khác làm cho tổng phí trên thị trường bảo hiểm P&I Việt Nam tăng lên là do sự tăng phí trong những năm vừa qua của các Hội P&I quốc tế.

Cùng chung với xu hướng tăng phí của các Hội, trong những năm vừa qua, các chủ tàu Việt Nam phải chịu mức phí cao hơn so với những năm trước. Đặc biệt, việc ba Hội

P&I chiếm thị phần lớn ở Việt Nam yêu cầu gọi thêm phí đóng thêm càng làm ảnh hưởng tới phí bảo hiểm của thị trường trong nước.

Trong tháng 9 năm 2006, Hội WOE- Hội có thị phần lớn nhất ở thị trường Việt Nam đã phát hành “Thông báo số 5” làm ảnh hưởng đến kinh doanh của các Công ty bảo hiểm gốc và chủ tàu đó là việc Hội gọi phí đóng thêm để tăng vốn theo yêu cầu của Solvency II (dự thảo luật mới của Liên minh Châu Âu (EU) quy định mức vốn yêu cầu đối với các công ty bảo hiểm) và sẽ có khả năng thực hiện vào năm 2010, Hội đã gọi thêm phí Additional call là 15% cho các năm còn chưa đóng là 2004, 2005, 2006 cụ thể như sau:

- ✓ Năm 2004: phí additional call là 15% nộp vào 20/1/2007 và 5% dự phòng cho các tổn thất chưa biết trước cho đến khi năm nghiệp vụ này đóng (tháng 5 năm 2007)
- ✓ Năm 2005: phí additional call là 15% nộp vào 20/1/2007 và 10% dự phòng
- ✓ Năm 2006: phí additional call là 15% & 20% phí đóng thêm bình thường như đã dự kiến sẽ nộp vào 20/8/2007.

Do ảnh hưởng của khủng hoảng kinh tế toàn cầu năm 2008, các Hội P&I cũng chịu tác động không nhỏ do sự sụt giảm lớn về thu nhập đầu tư đóng phí thêm cho các năm nghiệp vụ còn chưa đóng.

Cụ thể, hội WOE tiếp tục thông báo thu thêm phí các năm 2006, 2007, 2008:

- ✓ Năm 2006/07: gọi thêm 20% của phí đóng trước thu vào 20/1/2009
- ✓ Năm 2007/08: gọi thêm 35% của phí đóng trước thu vào 20/8/2009
- ✓ Năm 2008/09: gọi thêm 45% của phí đóng trước chia làm hai kỳ 20/1/2010 và 20/8/2010

Việc ba Hội P&I chiếm thị phần lớn ở thị trường Việt Nam yêu cầu gọi thêm phí đóng thêm sẽ ảnh hưởng rất lớn đến tình hình tài chính của các chủ tàu và các doanh nghiệp bảo hiểm.

4. *Tình hình bồi thường và tổn thất*

Trong vận chuyển hàng hải, yếu tố rủi ro dẫn đến tai nạn là rất lớn do đó số vụ tổn thất xảy ra cũng nhiều nghiêm trọng. Đặc biệt với Việt Nam, một nước còn yếu kém về cả tài chính, kỹ thuật và kinh nghiệm nên vấn đề tai nạn hàng hải rất đáng quan tâm để có thể tìm hiểu nguyên nhân, rút kinh nghiệm và tìm cách ứng phó. Trong một vài năm gần đây, theo thống kê tai nạn hàng hải của Cục hàng hải Việt Nam thì con số này có xu hướng giảm đi.

Bảng 4: Thống kê tai nạn hàng hải 2004-2007

Năm	Số vụ tai nạn			Tổng	Số người chết	Số người bị thương
	Đặc biệt nghiêm trọng	Nghiêm trọng	Ít nghiêm trọng			
2004	7	20	53	70	23	13
2005	11	18	29	58	27	0
2006	8	29	22	59	38	15
2007	6	15	26	47	16	16

(Nguồn: Cục hàng hải Việt Nam)

Bảng số liệu trên cho thấy số vụ tai nạn xảy ra có xu hướng giảm xuống nhưng một thực tế là tổn thất xảy ra đối với các tàu biển Việt Nam vẫn rất lớn. Dưới đây là thống kê một số vụ tổn thất lớn đã xảy ra trong những năm vừa qua:

Tình hình tổn thất trong năm 2006 xảy ra những vụ tổn thất thường xuyên như thiếu hoặc hỏng hàng đường, gạo ở một số đội tàu chở hàng. Ví dụ như:

- ✓ Tàu Bình Minh 19 đâm va với Phương Nam 2 ngày 21/3/2006 số tiền bồi thường ước khoảng 144.650 USD.
- ✓ Tàu “Sturdy Falcon” thiếu và hỏng hàng đường tại Mogadisu ngày 28/10/2006 với tổng số tiền thương lượng là 226.693 USD trong khi số tiền yêu cầu đòi bồi thường của người khiếu nại là 725.000USD

Đi cùng xu hướng chung của thị trường P&I quốc tế trong năm 2007, số lượng các khiếu nại và số tiền khiếu nại cũng có chiều hướng tăng cao và lần đầu tiên trong lịch sử bảo hiểm P&I ở Việt Nam có vụ khiếu nại vượt quá mức giữ lại của Hội P&I. Dưới đây là một số vụ tổn thất điển hình trong năm 2007:

- ✓ Tàu Viễn Đông 2 năm đầu tiên chuyển từ Hội WOE sang Hội Steamship Mutual đã gặp một sự cố và đây có thể coi là vụ bồi thường lớn nhất trong lịch sử bảo hiểm P&I Việt Nam. Tàu Viễn Đông 2 xếp hàng quặng sắt tại cảng Hadia- Ấn độ ngày 26/9/2007. Do tính chất của hàng quặng sắt khi gặp thời tiết không tốt đã làm tàu bị nghiêng về mạn phải 20 độ. Đến ngày 29/9/2007 tàu mắc cạn tại đảo Car Nicobar- Ấn Độ. Hội Steamship Mutual ước bồi thường cho vụ này là khá lớn khoảng 22,3 triệu USD trong đó khoảng 7 triệu USD cho chi phí cứu hộ tàu và chuyển hàng ra khỏi tàu, gần 14,3 triệu USD cho việc di chuyển xác tàu còn lại là các chi phí cho thuyền viên và chi phí giải quyết bồi thường khác. Từ vụ việc này các hội P&I đã ra khuyến cáo các chủ tàu khi nhận chở quặng sắt tại Ấn Độ
- ✓ Vụ đâm va giữa tàu Hoàng Đạt 36 do hội West of England và tàu “GAS Shanghai” do hội North of England bảo hiểm tại cảng Lotus thành phố Hồ Chí Minh ngày 15/5/2007. Tàu “Gas Shanghai” đâm ngang tàu “Hoàng Đạt 36” làm tàu này chìm nhanh chóng cùng với hơn 2000 tấn tôn trên tàu. Tám trong số 16 thuyền viên đã tử vong. Hội WOE đã yêu cầu hội North of England cấp thư bảo lãnh 7 triệu USD để giải phóng tàu “Gas Shanghai”. Hội WOE cũng

phải cấp thủ bảo lãnh trị giá 1,3 triệu USD cho các khiếu nại chống lại tàu Hoàng Đạt 36 của phía tàu “Gas Shanghai”. Số tiền đã thanh toán là 50800 USD và còn ước là 693000USD

Tình hình tổn thất P&I trong năm 2008 vẫn không thuyên giảm, một số vụ tổn thất do đâm va, hư hỏng hàng hóa như:

- ✓ Tàu Vinashin Metal đâm va với tàu “Katerina” trong khi đang cập cảng Damman ngày 30/4/2008, hội WOE đã phải ký thư bảo lãnh trị giá 130000USD cho tàu Katerina để tránh việc bắt giữ tàu. Trong quá trình dỡ hàng tại cảng lại thiếu hàng nên hội WOE đã phải ký thêm 1 thư bảo lãnh 87 449 USD cho người nhận hàng
- ✓ Tàu Neptune Star thiếu và hỏng hàng gạo ngày 5/11/2008 tại cảng Conakry, chủ hàng đã bắt giữ tàu, hội GARD đã phải ký thư bảo lãnh trị giá 900000USD để giải phóng tàu. Hội GARD và các bên liên quan đã thương lượng và trả cho người khiếu nại mức bồi thường là 500000USD

Các khiếu nại có số tiền bồi thường lớn và có xu hướng tăng làm cho tỷ lệ bồi thường các đội tàu cao, cộng với việc tăng chung của các hội P&I điều này càng khó hơn cho các công ty bảo hiểm khi tái tục bảo hiểm P&I với các hội P&I cũng như với các chủ tàu.

III. Khó khăn và hạn chế trong hoạt động BH P&I đối với các công ty vận tải biển Việt Nam

1. Phí bảo hiểm cao

Các công ty vận tải biển Việt Nam khi tham gia bảo hiểm P&I phải chịu mức phí cao do đó cũng gây khó khăn về mặt tài chính cho các công ty. Đặc biệt những công ty tại Việt Nam chủ yếu là vừa và nhỏ nên dẫn đến còn nhiều công ty do dự trong việc tham gia bảo hiểm P&I mặc dù có thể biết sự cần thiết của nó đối với hoạt động của công ty mình. Những nguyên nhân chính dẫn đến phí bảo hiểm P&I trên thị trường Việt Nam cao đó là:

1.1. Không trực tiếp tham gia hội P&I quốc tế

Như đã nói trong phần phương thức tham gia bảo hiểm P&I của đội tàu Việt Nam thì các chủ tàu ngoài phí Hội còn phải chịu thêm phí trích cho mức giữ lại của công ty bảo hiểm và phí quản lý của công ty bảo hiểm khiến mức phí các chủ tàu phải chịu cao hơn so với nếu tham gia trực tiếp ở các Hội. Ngoài ra, các chủ tàu Việt Nam cũng phải chịu mức khấu trừ do công ty bảo hiểm đưa ra cao hơn so với mức khấu trừ Hội.

Bên cạnh đó, phí Hội bao giờ cũng chia làm 2 lần đóng trong một mùa tái tục. Sau khi Hội viên đã đóng phí đóng trước, Hội sẽ cân nhắc các khoản thu và chi trong mùa tái tục và quyết định gọi thêm phí đóng lần sau. Có các năm mà các khoản thu dôi ra nhiều hơn so với chi, Hội sẽ gửi trả lại Hội viên phần dư thừa tài chính đó, phần lẽ ra các chủ tàu được hưởng nhưng trên thực tế lại thuộc về các công ty bảo hiểm.

1.2. Chất lượng tàu yếu kém

Mặc dù đã có nhiều cải thiện đáng kể, nhưng hiện tại chất lượng đội tàu biển Việt Nam vẫn còn nhiều bất cập. Cục Đăng kiểm Việt Nam cho biết, tuổi trung bình của cả đội tàu là 14,5 năm. So với các quốc gia trong khu vực và Đông Nam Á, chúng ta có một đội tàu khá “già”. Chúng ta có tới 151 tàu từ 30 tuổi đến 65 tuổi, trong đó có 46 tàu hoạt động tuyến quốc tế. Trong điều kiện giá tàu trên thị trường thế giới tăng rất cao, trong thời gian tới chúng ta khó có thể có được các tàu mới và hiện đại mua ở nước ngoài. Còn các tàu đóng mới trong nước thì vẫn còn rất nhiều hạn chế về mặt kỹ thuật, đặc biệt là các tàu đóng tại cơ sở đóng tàu nhỏ của địa phương và tư nhân. Trong khi đó các tiêu chuẩn về an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường đối với tàu biển của các điều ước quốc tế ngày càng trở nên cao hơn, nghiêm ngặt hơn. Những khiếm khuyết trên tàu Việt Nam chạy tuyến quốc tế còn khá nhiều, đây chính là nguyên nhân mà các Hội P&I đưa ra tỷ lệ tăng phí ở một số đội tàu Việt Nam cao hơn do tỷ lệ bồi thường cao.

1.3. Tỷ lệ tàu bị bắt giữ cao

Chất lượng quá kém của những tàu Việt Nam và đội tàu có tuổi đời cao cũng chính là nguyên nhân gây ra tỷ lệ tàu bị bắt giữ cao. Mặc dù chúng ta đã có nhiều cố gắng, nhưng kết quả chưa đạt được như mong muốn, lượng tàu bị bắt giữ ngày càng cao và tình

trạng đội tàu biển mang cờ Việt Nam từ năm 2003 đến nay luôn nằm trong “Danh sách đen” của Tokyo MOU (thỏa thuận khu vực Châu Á – Thái Bình Dương về kiểm tra của nhà nước cảng biển), do đó, các tàu của Việt Nam bị kiểm tra 100% ở các quốc gia thành viên của Tokyo MOU. Điều này không những gây thiệt hại về mặt tài chính và thương hiệu của mỗi chủ tàu có tàu bị lưu giữ mà còn làm ảnh hưởng đến uy tín chung của đội tàu biển Việt Nam, ngành hàng hải Việt Nam góp phần tạo ra khó khăn cho các tàu biển Việt Nam hoạt động trên các tuyến quốc tế

1.4. Nhận thức kém của người đi biển dẫn đến tai nạn hàng hải lớn

Chất lượng tàu biển là rất quan trọng, có ảnh hưởng lớn tới việc đảm bảo an toàn cho chuyến đi. Và đội tàu già với chất lượng kém khiến cho tai nạn hàng hải xảy ra nhiều là điều đương nhiên. Nhưng qua tổng hợp, phân tích đánh giá các kết luận điều tra thì khoảng 80% nguyên nhân các vụ tai nạn này là do sự thiếu ý thức, trách nhiệm của đội ngũ thuyền viên. Phần lớn trên các tàu bị tai nạn, thuyền viên đều không chấp hành nghiêm túc việc kiểm tra, bảo quản, bảo dưỡng các trang thiết bị, máy móc của tàu dẫn tới xảy ra các sự cố kỹ thuật, từ đó gây tai nạn. Hơn nữa, trình độ chuyên môn, kinh nghiệm thực tiễn của thuyền viên của ta cũng còn hạn chế nên khi xử lý các tình huống phức tạp thường bị lung túng, không có những biện pháp linh hoạt, phù hợp với hoàn cảnh và diễn biến của tình huống cụ thể.

2. Khó khăn trong công tác giám định, bồi thường, khiếu nại

2.1. Khó khăn do không tham gia trực tiếp Hội P&I

Khi xảy ra tổn thất, chủ tàu phải thông báo cho công ty bảo hiểm rồi sau đó công ty bảo hiểm mới thông báo cho Hội. Việc thông báo qua nhiều bậc sẽ gây chậm trễ trong việc giám định tổn thất và nhiều khi sẽ không tìm hiểu chính xác được nguyên nhân tổn thất. Ngoài ra, trong trường hợp tàu bị bắt giữ ở nước ngoài thì phải có giấy bảo lãnh của Hội tàu mới được thả. Việc bị kéo dài thời gian giam giữ cũng làm tăng các chi phí phụ cho chủ tàu như chi phí bảo dưỡng tàu, chi phí ăn ở, đi lại của thủy thủ,... Nhiều khi làm cho thiệt hại còn lớn hơn giá trị tàu.

2.2. Hạn chế về nghiệp vụ của người bảo hiểm

Công việc giám định của người bảo hiểm là rất quan trọng để xác định kịp thời những tổn thất xảy ra với tàu, giúp đỡ chủ tàu cùng lấy căn cứ để bồi thường tổn thất cho tàu. Tuy nhiên cán bộ làm nhiệm vụ giám định trong các công ty bảo hiểm còn yếu kém trong nghiệp vụ, việc thu thập hồ sơ còn chậm trễ, nhiều khi giám định chưa chính xác dẫn đến những khiếu nại không đáng có..

3. *Khó khăn trong việc huy động các chủ tàu tham gia bảo hiểm P&I*

3.1. Hạn chế trong nghiệp vụ của người bảo hiểm

Việc thu hút được các chủ tàu tham gia bảo hiểm P&I phần nhiều phụ thuộc vào chiến lược marketing của các công ty bảo hiểm mà trong đó các nhân viên tư vấn góp phần quan trọng. Muốn thuyết phục được các chủ tàu tham gia bảo hiểm thì các nhân viên tư vấn phải am hiểu về lĩnh vực này, am hiểu pháp luật liên quan để cho khách hàng thấy hết lợi ích và tầm quan trọng của bảo hiểm P&I. Tuy nhiên thực tế trên thị trường bảo hiểm Việt Nam, các nhân viên tư vấn không am hiểu về sản phẩm bảo hiểm và luật định không phải hiếm không phải nhân viên tư vấn nào cũng được học về bảo hiểm. Đặc biệt, bảo hiểm P&I là một lĩnh vực khó trong bảo hiểm hàng hải bởi liên quan đến nhiều luật và nhất là luật quốc tế. Các nhân viên tư vấn, nhiều khi còn là những người có trình độ không cao, khả năng tiếng Anh không tốt nên việc đọc và hiểu luật quốc tế là rất khó. Hơn nữa, quy định của các Hội P&I được đưa ra thường xuyên theo các mùa tái tục nên khả năng tiếng Anh càng cần thiết hơn để nắm được hết các thông tin của Hội và tư vấn cho các chủ tàu rõ hơn.

3.2. Hạn chế trong nhận thức của người được bảo hiểm

Đội tàu của Việt Nam chủ yếu là của các doanh nghiệp vừa và nhỏ, làm ăn theo mùa vụ, tiềm lực tài chính không cao nên không chú ý nhiều tới vấn đề bảo hiểm cho tàu. Thông thường, để bảo hiểm P&I cho một con tàu, chủ tàu phải bỏ ra tới ít nhất hàng chục ngàn USD, đây là một khoản phí không nhỏ đối với các chủ tàu Việt Nam và các chủ tàu

không nhận thức hết được những rủi ro trên biển, do thiếu kinh nghiệm nên nghĩ mình có thể hạn chế được rủi ro và không mua bảo hiểm để tiết kiệm chi phí.

4. Một số khó khăn khác

Sự xuất hiện ngày càng nhiều của các công ty bảo hiểm trên thị trường Việt Nam khiến cho sự cạnh tranh giữa các công ty ngày càng lớn. Nhiều công ty chạy theo doanh số, hạ mức chi phí và mức khấu trừ xuống thấp để cạnh tranh thu hút khách hàng.

Trong những năm gần đây, đã có nhiều thay đổi trong các văn bản pháp luật, các quy định liên quan đến ngành bảo hiểm mà trong đó có nghiệp vụ bảo hiểm P&I. Tuy nhiên, sự thống nhất trong các luật định trong nước cũng như trong nước với nước ngoài vẫn còn nhiều bất cập và cần phải cải thiện để các công ty bảo hiểm cũng như các hàng tàu thực hiện các hoạt động bảo hiểm được tốt hơn.

CHƯƠNG III. ĐỀ XUẤT MỘT SỐ GIẢI PHÁP NHẪM NÂNG CAO HOẠT ĐỘNG BẢO HIỂM P&I ĐỐI VỚI CÁC CÔNG TY VẬN TẢI BIỂN VIỆT NAM

I. Xu hướng phát triển của bảo hiểm P&I trên thị trường Việt Nam

Đi cùng với xu thế phát triển của thị trường bảo hiểm nói chung, bảo hiểm P&I trong những năm tới cũng có chiều hướng phát triển đi lên cả về số lượng và chất lượng. Đầu tư tài chính của các hội P&I đều khả quan nhờ vào những dấu hiệu khởi sắc của kinh tế thế giới. Tình hình kinh tế ổn định, các doanh nghiệp vận tải biển hoạt động tốt hơn, tài chính được mở rộng sẽ giúp các doanh nghiệp tham gia bảo hiểm P&I dễ dàng hơn. Tuy nhiên, để phát triển thị trường bảo hiểm P&I tại Việt Nam, chúng ta cần phải chú trọng vào một số yếu tố như cải thiện chất lượng của đội tàu, giảm thiểu tai nạn, số lượng tàu bị bắt giữ để đảm bảo an toàn hơn cho những chuyến hành trình, nâng cao chất lượng thuyền viên.

II. Đề xuất một số giải pháp nhằm nâng cao hoạt động bảo hiểm P&I đối với các công ty vận tải Việt Nam:

1. Đối với các chủ tàu và thuyền viên

1.1. Thực hiện tốt các quy định về chất lượng tàu, an toàn hàng hải:

- ✓ Các chủ tàu cần tăng cường công tác quản lý kỹ thuật, sửa chữa, bảo dưỡng tài thường xuyên, chú ý trang bị, bổ sung các thiết bị an toàn cho tàu
- ✓ Chủ tàu luôn đảm bảo định biên tối thiểu của tàu, chỉ sử dụng các thuyền viên có đủ năng lực, tinh thần trách nhiệm, các sỹ quan chủ chốt trong các tuyến quốc tế phải thông thạo tiếng Anh
- ✓ Các chủ tàu nên duy trì một cách hiệu quả và thiết thực hệ thống quản lý an toàn đối với khai thác tàu và ngăn ngừa ô nhiễm theo quy định
- ✓ Các chủ tàu phải tạo điều kiện, thiện chí kết hợp cùng cơ quan chức năng khi có yêu cầu

1.2. Nâng cao trình độ nhận thức của chủ tàu về công tác khiếu nại đòi bồi thường

Các chủ tàu nên có những cán bộ chuyên trách về nghiệp vụ bảo hiểm; quan tâm đến các thuyền viên để nâng cao tinh thần của các thuyền viên trong việc đảm bảo an toàn cho tàu những như giải quyết kịp thời tình huống khi tổn thất xảy ra; chủ động thu thập thông tin từ các công ty bảo hiểm và hiệp hội quốc tế về các vụ tai nạn đã xảy ra.

1.3. *Nâng cao trình độ ý thức của thuyền viên*

Một thuyền viên ngoài đảm bảo điều kiện sức khỏe còn phải có kiến thức chuyên môn nghiệp vụ, khả năng đi biển và trình độ ngoại ngữ. Để nâng cao ý thức trách nhiệm của thuyền viên, các chủ tàu cần có những đãi ngộ hợp lý.

2. ***Đối với các công ty vận tải biển:***

- Nâng cao khả năng của đội ngũ tư vấn viên, cán bộ làm trong công tác giám định, bồi thường, khiếu nại
- Giải pháp về phí bảo hiểm

3. ***Đối với cơ quan chức năng:***

3.1. *Đối với cơ quan đăng kiểm*

Nâng cao chất lượng giám sát kỹ thuật trong đóng mới, sửa chữa tàu, đảm bảo các tàu khi xuất xưởng tuân thủ đầy đủ các quy định, điều ước quốc tế, không còn khiếm khuyết dẫn đến bị lưu giữ. Tăng cường khối lượng kiểm tra, đặc biệt là kiểm tra tại các đợt kiểm tra định kỳ đối với tàu nhiều tuổi, có tình trạng kỹ thuật hạn chế, tàu chở dầu, chở hàng rời, tàu chở hàng nguy hiểm.

3.2. *Đối với Cục Hàng Hải Việt Nam:*

- ✓ Yêu cầu cảng vụ hàng hải phải kiểm tra các tàu bị lưu giữ ở các cảng biển nước ngoài ngay khi tàu về đến cảng biển Việt Nam và yêu cầu khắc phục các khiếm khuyết còn tồn tại

-
- ✓ Bảo đảm 100% tàu biển Việt Nam hoạt động tuyến quốc tế được kiểm tra vào thời điểm thích hợp trước khi nhận hàng xuất khẩu hoặc trước khi rời cảng đi cảng nước ngoài
 - ✓ Tăng cường tuyên truyền phổ biến các nội dung, yêu cầu kiểm tra của nhà nước, cảng biển của tổ chức hàng hải quốc tế đến cho các công ty quản lý tàu, sỹ quan và thuyền viên trên tàu
 - ✓ Cục Hàng Hải cần phối hợp với các cơ sở đào tạo, huấn luyện sỹ quan, thuyền viên chuyên môn nghiệp vụ, cập nhật quy định của pháp luật hàng hải quốc tế, nâng cao trình độ ngoại ngữ.

KẾT LUẬN

Hiện nay bảo hiểm trách nhiệm dân sự (TNDS) của chủ tàu biển P&I là loại hình bảo hiểm không thể thiếu và quan trọng nhất trong sự phát triển ngày càng đa dạng, phong phú của các loại hình bảo hiểm hàng hải. Tại thị trường Việt Nam, nghiệp vụ bảo hiểm P&I tuy triển khai trong thời gian chưa lâu nhưng đã có những bước phát triển nhanh chóng cùng với ngành hàng hải của Việt Nam. Bảo hiểm P&I ngày càng chứng tỏ sự cần thiết khách quan của mình đối với nền kinh tế.

Tình hình tham gia bảo hiểm P&I của những công ty vận tải biển Việt Nam có xu hướng tăng lên trong những năm gần đây. Đó là vì đội tàu của nước ta ngày càng lớn mạnh cả về số lượng và chất lượng nên nhu cầu bảo hiểm ngày càng tăng và không thể không ghi nhận sự nâng cao trong nhận thức được tầm quan trọng của bảo hiểm P&I của các chủ tàu. Cùng những điều kiện tốt về sự phát triển kinh tế trong những năm tới và sự tham gia mạnh mẽ của các công ty bảo hiểm trong lĩnh vực bảo hiểm P&I, chắc chắn thị trường bảo hiểm P&I còn phát triển hơn nữa.

Tuy nhiên, những năm gần đây cũng vẫn còn những vấn đề nổi cộm lên đó là việc số vụ tổn thất và giá trị bồi thường vẫn còn cao. Nguyên nhân chính của vấn đề chính là các đội tàu già, chất lượng kém của Việt Nam và sự yếu kém trong nghiệp vụ của cả các công ty vận tải biển và các công ty bảo hiểm.

Vì thế, để hạn chế những khuyết điểm đó cần có sự nỗ lực của tất cả các bên liên quan, giúp đỡ nhau cùng áp dụng những giải pháp hiệu quả giúp thị trường hoạt động tốt hơn. Các chủ tàu cần nâng cao nhận thức, chủ trương trong công tác đảm bảo an toàn cho đội tàu. Các công ty bảo hiểm cũng cần phải phát huy lợi thế, khắc phục những khó khăn để hoạt động hiệu quả hơn. Còn các cơ quan, bộ ngành cần phải tạo điều kiện bằng hành lang pháp lý hoàn chỉnh, thông thoáng như thứ dầu bôi trơn cho hoạt động của thị trường

TÀI LIỆU THAM KHẢO

1. GS.TS Hoàng Văn Châu (2006), giáo trình bảo hiểm trong kinh doanh. NXB Lao động xã hội, Hà Nội
2. Tạp chí thị trường bảo hiểm- tái bảo hiểm Việt Nam , Hà Nội
3. Hồ Thủy Tiên, Nguyễn Tấn Hoàng, Nguyễn Tiến Hùng (2007), Bảo hiểm hàng hải. NXB Tài Chính, Hà Nội
4. Báo cáo thường niên của Tổng công ty cổ phần Tái bảo hiểm quốc gia Việt Nam (www.vinare.com.vn)
5. <http://tinbaohiem.com/2012/mua-tai-tuc-pi-2012-tap-chi-thi-truong-bao-hiem-tai-bao-hiem-viet-nam/>
6. Cổng thông tin Bảo hiểm Việt Nam (<http://webbaohiem.net/dien-dan/14-thi-truong-viet-nam/1245-thi-truong-bh-pi-vn.html>)