



Lawyers
Training
Center



KỸ NĂNG LUẬT SƯ TRONG GIẢI QUYẾT TRANH CHẤP HỢP ĐỒNG BẢO HIỂM PHI NHÂN THỌ

LS. LÊ VĂN THÀNH

Chủ tịch Hội đồng Quản trị Tổng Công ty Cổ phần bảo hiểm Hùng
Vương, Luật sư Văn phòng Luật sư Việt An, Trọng tài viên VIAC

NỘI DUNG

01

Đánh giá về hợp
đồng bảo hiểm
phi nhân thọ

02

Chiến lược làm
việc với các bên
trong quá trình
giải quyết tranh
chấp HDBH

03

Một số tranh chấp
hợp đồng bảo hiểm
phi nhân thọ



Lawyers
Training
Center

VIAC
VIETNAM INTERNATIONAL ARBITRATION CENTRE

ĐÁNH GIÁ VỀ HỢP ĐỒNG BẢO HIỂM PHI NHÂN THỌ

01

ĐÁNH GIÁ VỀ HỢP ĐỒNG BẢO HIỂM PHI NHÂN THỌ

- Hợp đồng bảo hiểm phi nhân thọ là loại hợp đồng GIA NHẬP
- Hợp đồng bảo hiểm phi nhân thọ là hình thức hợp đồng kinh tế hoặc hợp đồng dân sự

Các loại hình bảo hiểm phi nhân thọ



Lawyers
Training
Center



TRUNG TÂM TRỌNG TÀI QUỐC TẾ VIỆT NAM

- Bảo hiểm Con người (CN): bao gồm các rủi ro được bảo hiểm như ốm đau, thương tật, chết, chăm sóc sức khỏe, tức là rủi ro liên quan đến sức khỏe và sinh mạng con người.
- Bảo hiểm Xe cơ giới (XCG): bao gồm các rủi ro được bảo hiểm liên quan đến hoạt động của XCG như bảo hiểm Trách nhiệm dân sự của chủ XCG, bảo hiểm vật chất XCG...
- Bảo hiểm tài sản (TS): bao gồm các rủi ro được bảo hiểm như cháy, nổ, bão tố... liên quan đến các tài sản như nhà xưởng, công trình, cầu cống, đường xá, kho bãi... bị tổn thất...
- Bảo hiểm Hàng hải (HH): bao gồm các rủi ro được bảo hiểm liên quan đến hoạt động của tàu bè, các hàng hóa mua bán ngoại thương hay vận chuyển trên sông biển bị tổn thất do mắc cạn, đắm cháy, đâm va, bão tố....
- Bảo hiểm trách nhiệm (TN): là loại hình bảo hiểm liên quan đến trách nhiệm của con người đối với người khác trong cuộc sống, trong hoạt động kinh doanh, ...
- Bảo hiểm Hàng Không (HK): là loại hình bảo hiểm liên quan đến các rủi ro trong hoạt động vận tải HK... liên quan đến than máy bay, hàng hóa, trách nhiệm với hành khách...
- Ngoài ra còn nhiều các loại hình bảo hiểm khác như bảo hiểm nông nghiệp, ngư nghiệp...

Nội dung chính của hợp đồng bảo hiểm

Theo quy định tại Điều 17 Luật Kinh doanh bảo hiểm 2022, hợp đồng bảo hiểm gồm các nội dung chính sau:

- Bên mua bảo hiểm, người được bảo hiểm, người thụ hưởng (nếu có), doanh nghiệp bảo hiểm hoặc chi nhánh doanh nghiệp bảo hiểm phi nhân thọ nước ngoài;
- Đối tượng bảo hiểm;
- Số tiền bảo hiểm hoặc giá trị tài sản được bảo hiểm hoặc giới hạn trách nhiệm bảo hiểm;
- Phạm vi hoặc quyền lợi bảo hiểm; quy tắc, điều kiện, điều khoản bảo hiểm;
- Quyền và nghĩa vụ của doanh nghiệp bảo hiểm, chi nhánh doanh nghiệp bảo hiểm phi nhân thọ nước ngoài và bên mua bảo hiểm;

Nội dung chính của hợp đồng bảo hiểm (tt)

- Thời hạn bảo hiểm, thời điểm có hiệu lực của hợp đồng bảo hiểm;
- Mức phí bảo hiểm, phương thức đóng phí bảo hiểm;
- Phương thức bồi thường, trả tiền bảo hiểm;
- Phương thức giải quyết tranh chấp.

=> Luật sư cần rà soát, nắm rõ hợp đồng để tư vấn cho khách hàng trong việc thực hiện hợp đồng cũng như xử lý các tình huống, rủi ro; yêu cầu người bảo hiểm trả tiền bảo hiểm.

Một số lưu ý cho luật sư khi phân tích nội dung hợp đồng bảo hiểm để chứng minh rủi ro được hay bị loại trừ bảo hiểm

Các luật sư trong quá trình hành nghề bảo vệ cho khách hàng là Người Bảo hiểm hoặc là người được bảo hiểm cần chứng minh rõ các nội dung chính của Hợp đồng bảo hiểm (HĐBH) đã được ký kết nêu trên để xác định tổn thất được bồi thường hay không?

- Xác định Bên mua bảo hiểm, người được bảo hiểm và hoặc người được thụ hưởng (nếu có).
- Người bảo hiểm phải là doanh nghiệp bảo hiểm (vì kinh doanh BH là ngành nghề đặc thù, Doanh nghiệp bảo hiểm tại Việt Nam phải có đủ điều kiện thành lập được BTC cho phép)
- Đối tượng bảo hiểm: phải có rõ ràng như sức khỏe con người, trách nhiệm của các nhân hay doanh nghiệp, hay tài sản nào ...được ghi trong HĐBH.

Một số lưu ý cho luật sư khi phân tích nội dung hợp đồng bảo hiểm để chứng minh rủi ro được hay bị loại trừ bảo hiểm (tt)

- Giá trị tài sản và hoặc số tiền bảo hiểm (số tiền bảo hiểm có thể bằng hoặc thấp hơn – không được cao hơn trừ một số trường hợp đặc biệt).
- Phạm vi quyền lợi bảo hiểm, quy tắc, điều kiện, điều khoản bảo hiểm bao gồm:
 - ❑ Phạm vi hoặc quyền lợi và các rủi ro được bảo hiểm trong các loại hình bảo hiểm khác nhau.
 - ❑ Các loại trừ chung và riêng không được bồi thường.

Một số lưu ý cho luật sư khi phân tích nội dung hợp đồng bảo hiểm để chứng minh rủi ro được hay bị loại trừ bảo hiểm (tt)

- Quyền và nghĩa vụ bên mua bảo hiểm và Doanh nghiệp bảo hiểm: đây là các quy định về trách nhiệm trong quá trình thực hiện HĐBH, khi có tổn thất và yêu cầu bồi thường.
- Thời hạn bảo hiểm, thời điểm có hiệu lực của HĐBH.
- Mức phí bảo hiểm, phương thức đóng phí và thời hạn đóng phí: đây là vấn đề quan trọng đã nhiều tranh chấp xảy ra vì nguyên tắc khi tổn thất xảy ra thì phí bảo hiểm đã phải được đóng.
- Phương thức bồi thường bảo hiểm: bằng tiền hay bằng hiện vật tương đương.
- Phương thức giải quyết tranh chấp: Tòa án hay Trọng tài.



CHIẾN LƯỢC LÀM VIỆC VỚI CÁC BÊN TRONG QUÁ TRÌNH GIẢI QUYẾT TRANH CHẤP HĐBH

02

Các bên trong quá trình giải quyết tranh chấp hợp đồng bảo hiểm



Lawyers
Training
Center

VIAC
TRUNG TÂM TRỌNG TÀI QUỐC TẾ VIỆT NAM

- Người bảo hiểm, Doanh nghiệp bảo hiểm.
- Người được bảo hiểm.
- Môi giới bảo hiểm.
- Công ty giám định và tính toán tổn thất (Loss Adjuster).
- Cơ quan chuyên môn có chức năng của nhà nước (như việc khoa học hình sự, cơ quan chuyên môn của các ngành....)
- Thám tử /Thừa phát lại
- Tòa án, Viện Kiểm Sát (theo thủ tục tố tụng).
- Trọng tài.

Khi luật sư tiếp nhận một đề nghị bảo vệ cho một tranh chấp giải quyết HĐBH (một trong hai bên yêu cầu) luật sư cần thực hiện các hành động sau:

- Tiếp cận với Công Ty bảo hiểm hoặc Người được bảo hiểm để tiếp nhận toàn bộ hồ sơ bao gồm:
 - ❑ HĐBH, giấy chứng nhận bảo hiểm, điều khoản bảo hiểm...
 - ❑ Các chứng từ về thu phí, đóng phí bảo hiểm (hoặc các thỏa thuận về đóng phí – nếu có).
 - ❑ Biên bản giám định của Công Ty giám định tính toán tổn thất.
 - ❑ Các công văn hay Biện bản các cuộc họp trao đổi với Cty bảo hiểm, Người được bảo hiểm,
 - ❑ Tất cả các chứng từ hay trả lời từ các cơ quan chức năng...

- Luật sư cần nghiên cứu và cần thiết có thể tiếp cận với làm việc với Công Ty giám định tính toán tổn thất và hoặc các cơ quan chức năng chuyên ngành (nếu cần), môi giới bảo hiểm để làm rõ về quyền lợi bảo hiểm, các ý kiến của họ về nguyên nhân tổn thất, trách nhiệm bồi thường và số tiền bồi thường hợp lý.
- Đề xuất các giải pháp và giải quyết thương lượng giữa hai bên hợp lý.
- Khi vụ việc không giải quyết được bằng thương lượng phải đưa ra tòa án hoặc tranh chấp tại Trọng tài, cần thực hiện đúng theo các thủ tục tố tụng tại Tòa án hoặc Trọng tài.
- Thực hiện một cách tốt nhất để chứng minh trước các Thẩm phán, Trọng tài viên trong quá trình tố tụng (các phiên hòa giải, các phiên xử chính thức của Tòa án hoặc Trọng Tài) về các điểm quan trọng trong HĐBH để chứng minh trách nhiệm của Người Bảo hiểm hoặc Người được bảo hiểm có quyền từ chối bồi thường hoặc được bồi thường.



Lawyers
Training
Center

VIAC
VIETNAM INTERNATIONAL ARBITRATION CENTRE

03

MỘT SỐ TRANH CHẤP
HỢP ĐỒNG BẢO HIỂM
PHI NHÂN THỌ



Lawyers
Training
Center

VIAC
TRUNG TÂM TRỌNG TÀI QUỐC TẾ VIỆT NAM

1.

Tranh chấp liên
quan đến yếu tố thể
quyền trong bảo
hiểm



Tình tiết vụ tranh chấp

Nguyên đơn: Công ty bảo hiểm A (“Công ty A”) (Bên bảo hiểm, bên nhận thế quyền)

Bị đơn: Công ty Cổ phần B (“Công ty B”) (Đối tác của bên thế quyền)

- Công ty S (Bên thế quyền) ký với Nguyên đơn (Bên nhận thế quyền) hợp đồng bảo hiểm hàng hóa để bảo hiểm cho thiết bị bếp theo hợp đồng ủy thác giữa Công ty S và Bị đơn.
- Công ty S chịu trách nhiệm mua bảo hiểm hàng hóa trong quá trình vận tải quốc tế và vận chuyển nội địa. Công ty S đồng thời chịu trách nhiệm làm việc với đơn vị bảo hiểm để yêu cầu bồi thường trong trường hợp hàng hóa bị hư hỏng.
- Bị đơn sẽ thay mặt công ty S làm việc với Công ty vận chuyển và Nguyên đơn, nếu hàng hóa bị hư hại khi vận chuyển thì Bị đơn phải nhập lại hàng cho S.

Tình tiết vụ tranh chấp (tt)

- Ngày 31 tháng 05 năm 2016, lô hàng trên được Công ty TNHH Giao nhận Vận tải M (“Công ty M”) vận chuyển từ kho Bảo Thạch xuống Phú Quốc theo Hợp đồng vận chuyển số MK-BT/0601-2016 giữa Công ty B và Công ty M. Ngày 01 tháng 06 năm 2016, sau khi vận chuyển và giao tại công trình dự án, khi mở kiện hàng ra, chủ hàng phát hiện thiệt hại nên chủ hàng đã báo với các bên liên quan.
- Tại Biên bản giám định, các bên, gồm cả công ty M xác nhận rằng, việc giao nhận tại kho của công ty B trong tình trạng bình thường, không có tổn thất phát sinh. Sau khi vận chuyển và giao tại công trường, kiện hàng bị tung bể, xô lệch trước khi giao xuống
- Được Nguyên đơn chỉ định, công ty giám định X đã tiến hành giám định đối với thiệt hại. Theo đó tổn thất được xác định là khoảng 194.000.000 VNĐ.
- Với trách nhiệm là bên bảo hiểm, sau khi nhận được chứng thư giám định và căn cứ vào các giấy tờ liên quan, nhận thấy yêu cầu bồi thường là hợp lý nên Nguyên đơn đã tiến hành chi trả khoản tiền nói trên cho Công ty S qua tài khoản của Bị đơn. Sau khi nhận được đầy đủ số tiền bồi thường, Công ty S đã tiến hành ký biên nhận thế quyền, chuyển quyền yêu cầu sang cho Nguyên đơn để khởi kiện Bị đơn.

Nhận định của Hội đồng Trọng tài

- Hội đồng Trọng tài không chấp nhận yêu cầu của Nguyên đơn do Nguyên đơn không chứng minh được lỗi của Bị đơn trong quá trình vận chuyển.
- Có 2 công ty chịu trách nhiệm vận chuyển là: (i) Bị đơn theo Hợp đồng ủy thác trách nhiệm vận chuyển từ nước ngoài về đến cảng tại Việt Nam và (ii) Công ty M với trách nhiệm vận chuyển từ cảng Việt Nam đến công trình dự án của Công ty S. Nguyên đơn không chứng minh được hàng bị thiệt hại phát sinh trong giai đoạn Bị đơn phụ trách

Đánh giá: Khi nhận thế quyền, người khởi kiện cần phải xác định chính xác đối tượng có trách nhiệm để khởi kiện tại Tòa án hoặc Trọng tài.



Lawyers
Training
Center

VIAC
TRUNG TÂM TRỌNG TÀI QUỐC TẾ VIỆT NAM

Tranh chấp về việc không
thực hiện nghĩa vụ bảo
hiểm do thuộc trường
hợp loại trừ bảo hiểm

2.

Tình tiết vụ tranh chấp

Nguyên đơn: Công ty TNHH T (Bên được bảo hiểm)

Các Bị đơn: Công ty Bảo hiểm A, Công ty Bảo hiểm B và Công ty Bảo hiểm C (Bên bảo hiểm)

- Nguyên đơn ký Hợp đồng bảo hiểm cháy nổ bắt buộc gồm mọi rủi ro tài sản với các Bị đơn. Theo Hợp đồng, các Bị đơn có trách nhiệm bảo hiểm khi có rủi ro, tương ứng tỷ lệ phần trăm như sau: Công ty A – 45% (Bị đơn 1), 3 Công ty B – 40% (Bị đơn 2) và Công ty C – 15% (Bị đơn 3).
- Trường hợp xảy ra rủi ro, Công ty A phải đứng ra tiến hành thủ tục cần thiết và trực tiếp bồi thường cho người được bảo hiểm và thu hồi lại từ công ty B, C phần trách nhiệm còn thiếu nếu số tiền bồi thường dưới 1 tỷ; nếu số tiền bồi thường từ 1 tỷ thì Công ty A thu hồi phần trách nhiệm của B và C, sau đó bồi thường cho người được bảo hiểm.
- Ngày 07/3/2017, Nguyên đơn vận hành xe nâng để nâng hàng lên xe khiến kiện hàng máy ép màn hình của Công ty điện tử S bị gãy và lật nghiêng kiện hàng.

Tình tiết vụ tranh chấp (tt)

- Công ty S đã khiếu nại thiệt hại đối với nhà bảo hiểm của mình là Công ty V và sau khi hoàn tất bồi thường cho Công ty điện tử S, Công ty V được thể quyền đòi lại thiệt hại từ Nguyên đơn.
- Ngày 26/7/2017, Công ty V gửi yêu cầu truy đòi số tiền bồi thường cho Nguyên đơn. Nguyên đơn đã gửi thông báo cho Bị đơn 1 và Công ty tư vấn giám định C để xem xét, đánh giá hồ sơ.
- Ngày 30/10/2017, Công ty tư vấn giám định C đã gửi công văn thông báo về việc tổn thất trên không thuộc phạm vi bảo hiểm. Trên cơ sở đó, Bị đơn 1 đã có thông báo về từ chối bảo hiểm với lý do hàng hóa thuộc trường hợp loại trừ.

Tình tiết vụ tranh chấp (tt)

- Sau khi tính lại tổn thất, Công ty V có thư yêu cầu bồi thường 30.000 USD (giảm so với số tiền ban đầu yêu cầu là 95.000 USD). Nguyên đơn cũng đã báo vấn đề này với Bị đơn 1 tại buổi làm việc của các bên tuy nhiên Bị đơn 1 vẫn giữ quan điểm về việc không bồi thường.
- Vì lý do trên, Nguyên đơn đã khởi kiện Bị đơn 1 và các Bị đơn khác có liên quan đến việc bảo hiểm.

Nhận định của Hội đồng Trọng tài

- Bị đơn từ chối bồi thường bảo hiểm cho Nguyên đơn vì cho rằng trường hợp của Nguyên đơn thuộc một trong các trường hợp loại trừ bảo hiểm. Cụ thể, Bị đơn cho rằng hợp đồng bảo hiểm hàng hóa xuất nhập khẩu của Công ty điện tử S và Công ty V là hợp đồng bảo hiểm hàng hóa vận chuyển bằng đường hàng không. Trong khi hợp đồng mà Bị đơn ký với Nguyên đơn là hợp đồng bảo hiểm hàng hải.
- Bị đơn viện dẫn các văn bản pháp luật gồm Bộ Luật Hàng hải Việt Nam năm 2006, Quyết định số 305/TC-BH ngày 09/8/1990 của Bộ Tài chính (“Quyết định 305”), quy định về Quy tắc chung về bảo hiểm hàng hóa vận chuyển bằng đường biển (“Quy tắc chung”) và cho rằng: bảo hiểm hàng hải có thể mở rộng và bao gồm bảo hiểm xảy ra khi trên cùng hành trình đường biển hoặc vận chuyển nối tiếp giữa đường biển và đường hàng không. Tuy nhiên, Hợp đồng bảo hiểm hàng hóa xuất nhập khẩu đối với toàn bộ hành trình bằng đường hàng không nên không thể xem đây là hợp đồng bảo hiểm hàng hải.

Nhận định của Hội đồng Trọng tài (tt)

- Hội đồng Trọng tài xét thấy, việc việc dẫn các quy định trên là không phù hợp do Quyết định 305 đã không còn hiệu lực. Đối với Bộ luật Hàng hải 2006, Điều 1 của Bộ luật này, hoạt động vận chuyển hàng hóa bằng đường hàng không không thuộc trường hợp “các hoạt động hàng hải” điều chỉnh bởi Bộ luật Hàng hải (trong đó có quy định về bảo hiểm hàng hải). Vì vậy, Hội đồng Trọng tài khẳng định việc từ chối bồi thường của Bị đơn không có căn cứ pháp lý.
- Từ các cơ sở nói trên, Hội đồng Trọng tài không chấp nhận lập luận của Bị đơn và yêu cầu Bị đơn thanh toán số tiền bảo hiểm cho Nguyên đơn.

Đánh giá: Khi cấp đơn bảo hiểm thì NBH và NĐBH cần xác định rõ hành trình của Hàng hóa bằng phương tiện gì để xác định rủi ro và phí bảo hiểm



Lawyers
Training
Center



TRUNG TÂM TRỌNG TÀI QUỐC TẾ VIỆT NAM

3.

Tranh chấp về việc đối tượng bảo hiểm không đạt tiêu chuẩn theo hợp đồng và mức tổn thất được bảo hiểm



Tình tiết vụ tranh chấp

Nguyên đơn: Công ty A (Bên được bảo hiểm)

Bị đơn: Công ty Bảo hiểm B (Bên bảo hiểm)

- Ngày 10/4/2017, Công ty A và Công ty bảo hiểm B ký hợp đồng bảo hiểm thân tàu để bảo hiểm cho tàu S. Theo hợp đồng bảo hiểm, giá trị bảo hiểm là 4.500.000.000 VNĐ, loại hình bảo hiểm là thân tàu, thời hạn hiệu lực bảo hiểm là 01 năm (từ ngày 10/4/2017 đến ngày 10/4/2018).
- Ngày 05/4/2018, sau khi được cấp giấy phép rời cảng, thuyền trưởng đã điều khiển tàu đến địa điểm yêu cầu để nhận bùn nạo vét. Ngày 07/4/2018, do thời tiết xấu nên tàu neo đậu lại bằng mũi phải và neo mũi phải đã bị đứt khi neo đậu.
- Ngày 08/4/2018, tàu S bị mắc cạn. Sự cố này được thuyền trưởng thông báo đến đồn biên phòng và các bên liên quan.

Tình tiết vụ tranh chấp (tt)

- Sau khi nhận được thông báo, Công ty bảo hiểm B đã yêu cầu Công ty giám định C giám định. Việc giám định được thực hiện từ ngày 09/4/2018. Theo biên bản giám định, nguyên nhân tàu mắc cạn là do ảnh hưởng của gió mùa Đông Bắc. Sóng và gió mạnh tác động liên tục vào tàu, khiến tàu bị chệch hướng, dẫn đến sự cố mắc cạn.
- Theo chứng thư giám định, khả năng tàu bị mắc cạn có thể được giảm thiểu hoặc được ngăn chặn nếu có tác dụng của neo mũi phải. Tuy nhiên, do neo mũi phải bị đứt khi neo đậu nên không khắc phục được sự dịch chuyển về bên trái của tàu.
- Công ty A đã yêu cầu Công ty bảo hiểm B thực hiện nghĩa vụ bảo hiểm vì sự cố trên nhưng bị từ chối. Sau nhiều lần thương lượng không được, công ty A đã nộp đơn khởi kiện Công ty bảo hiểm B tại VIAC.

Nhận định của Hội đồng Trọng tài

(i) Về vấn đề có thuộc trường hợp loại trừ bảo hiểm hay không:

- Bị đơn cho rằng, trước khi xảy ra tổn thất, tàu đã không đủ khả năng hoạt động, đồng thời thuyền trưởng tàu cũng không có bất kỳ hành động nào khắc phục sự cố mất neo để đưa tàu về tình trạng đảm bảo điều kiện an toàn như quy định pháp luật mà vẫn cố ý tiếp tục hành trình. Do đó, đây là trường hợp loại trừ bảo hiểm.
- Nguyên đơn cho rằng “tàu không đủ khả năng hoạt động” được hiểu là “tàu biển không đủ khả năng an toàn đi biển vào lúc bắt đầu chuyến đi”. Nguyên đơn cũng nêu “việc mất neo không ảnh hưởng đến hoạt động ổn định của tàu và tàu phải tiếp tục hành trình đến điểm đến, không thể ngừng lại để khắc phục ngay”.

Nhận định của Hội đồng Trọng tài (tt)

(i) Về vấn đề có thuộc trường hợp loại trừ bảo hiểm hay không (tt):

- Tại phiên họp giải quyết tranh chấp, các Bên thống nhất rằng không chắc chắn việc tàu mất neo phải trong quá trình chờ hàng dẫn đến việc tàu mắc cạn. Bị đơn chỉ cho rằng việc không có neo làm gia tăng rủi ro đối với tàu.
- Hội đồng trọng tài nhận thấy các Bên không có quy định làm rõ khi nào thuộc trường hợp “tàu không đủ khả năng hoạt động”. Trên cơ sở những nội dung nêu trên và Điều 21 Luật kinh doanh bảo hiểm theo đó “trong trường hợp hợp đồng bảo hiểm có điều khoản không rõ ràng thì điều khoản đó được giải thích theo hướng có lợi cho bên mua bảo hiểm”, Hội đồng trọng tài xét thấy không đủ cơ sở để khẳng định đây là trường hợp “loại trừ trách nhiệm bảo hiểm” như Bị đơn khẳng định nên Bị đơn phải chịu trách nhiệm bồi thường tổn thất cho Nguyên đơn.

Nhận định của Hội đồng Trọng tài (tt)

(i) Về mức tổn thất được bảo hiểm:

- HĐTT nhận thấy có những vật tư đã được thay mới. Tàu được bảo hiểm đã được sử dụng 9 năm nhưng vật liệu khắc phục sự cố như nêu trên là vật liệu mới và như vậy làm tăng giá trị của tài sản bảo hiểm. Điều này làm phát sinh vấn đề về mức tiền mà Bị đơn phải bồi thường cho Nguyên đơn.
- “Bồi thường” cho người được bảo hiểm là để người được bảo hiểm có được tài sản có giá trị như chưa có sự cố xảy ra. Theo nguyên lý bồi thường nêu trên, mức bồi thường không thể bao gồm cả phần giá trị tăng thêm, nếu mức bồi thường bao gồm cả giá trị tăng thêm thì trái với nguyên lý bồi thường.

Nhận định của Hội đồng Trọng tài (tt)

(i) Về mức tổn thất được bảo hiểm (tt):

- Với quy định nêu trên, Bị đơn yêu cầu theo hướng phải trừ khấu vật tư mới. Hội đồng Trọng tài nhận thấy việc tính khấu hao này là cho toàn bộ phương tiện vận tải đường thủy nhưng trong vụ việc này, Nguyên đơn không thay thế toàn bộ tàu mà chỉ thay thế một số bộ phận của tàu. Việc xác định phần giá trị tăng thêm của các phần thay mới nêu trên chưa có trong quy định văn bản pháp luật có hiệu lực (ở thời điểm xảy ra vụ tranh chấp), các bên cũng không có thỏa thuận nên trên cơ sở Điều 6 BLDS 2015, Hội đồng Trọng tài xét thấy việc xác định giá trị tăng thêm để không tính vào mức bồi thường cần dựa vào lẽ công bằng (tại Phiên họp, Bị đơn cũng đồng ý xem xét dựa trên lẽ công bằng).

Nhận định của Hội đồng Trọng tài (tt)

(i) Về vấn đề thông báo và khắc phục của bên được bảo hiểm khi phát sinh sự kiện bảo hiểm:

- Bị đơn cho rằng khi xảy ra sự cố mất neo, thuyền trưởng đã không thực hiện các biện pháp cần thiết để khắc phục sự cố mà vẫn quyết định cho tàu tiếp tục hành trình khi không đảm bảo điều kiện an toàn. Vì vậy, Bị đơn đã viện dẫn Điều 320 Bộ luật Hàng hải để từ chối bồi thường.
- Thực tế đã có việc mất neo trong hành trình tàu đi lấy hàng và Hồ sơ vụ tranh chấp không có thông tin nào cho thấy phía Nguyên đơn thông báo cho doanh nghiệp bảo hiểm về việc mất neo trước khi xảy ra sự cố. Do đó, phía Nguyên đơn có vi phạm nghĩa vụ thông báo theo điều luật trên.

Nhận định của Hội đồng Trọng tài (tt)

(i) Về vấn đề thông báo và khắc phục của bên được bảo hiểm khi phát sinh sự kiện bảo hiểm (tt):

- Về chế tài cho việc vi phạm nghĩa vụ thông báo, điều luật trên chỉ quy định được từ chối bồi thường “một phần hoặc toàn bộ số tiền bảo hiểm” mà không cho biết khi nào được từ chối một phần, khi nào từ chối toàn bộ. Điều luật này cũng không cho biết khi từ chối một phần thì từ chối ở mức cụ thể là bao nhiêu. Thực tế, các Bên cũng không có thoả thuận và cũng không có tập quán, án lệ về nội dung này nên Hội đồng trọng tài vận dụng lẽ công bằng để xác định mức tiền bảo hiểm mà Bị đơn được quyền từ chối.

Đánh giá: Cần xác định rõ chuyển hành trình đường biển, điều khoản bảo hiểm thân tàu thường áp dụng, điều khoản bảo hiểm cho tàu đến cảng lánh nạn gần nhất



Lawyers
Training
Center



THANK YOU!

LS. LÊ VĂN THÀNH

Chủ tịch Hội đồng Quản trị Tổng Công ty Cổ phần bảo hiểm Hùng Vương, Luật sư Văn phòng Luật sư Việt An, Trọng tài viên VIAC