

BỘ ĐIỀU KHOẢN BẢO HIỂM MỚI VỀ RỦI RO HÀNG HẢI Của người đóng tàu

“Ủy ban hỗn hợp thân tàu của thị trường Luân Đôn đã đưa ra bộ điều khoản bảo hiểm mới cho các rủi ro đóng tàu, gọi là “London Mar CAR 2007 (Bảo hiểm mọi rủi ro xây dựng hàng hải)”. Đó là kết quả của gần 2 năm làm việc và tổng hợp các ý kiến.”

Bộ điều khoản đầu tiên của Hiệp hội các nhà bảo hiểm Luân Đôn về rủi ro của người đóng tàu đã được soạn thảo vào năm 1963, được sửa đổi năm 1972 và sau đó lại được sửa đổi vào năm 1988 để kết hợp chặt chẽ với việc chuyển đổi từ mẫu đơn bảo hiểm SG của Lloyd's sang mẫu đơn bảo hiểm MAR mới.

Trong một bài báo vào tháng 8, ông Peter McIntosh, Chủ tịch ủy ban hỗn hợp thân tàu đã bình luận vì tàu biển đã lớn hơn và phức tạp hơn (do ngành công nghiệp này đã chuyển sang việc đóng các khoang tách biệt dưới sự hỗ trợ của nhiều xưởng đóng tàu, với việc sử dụng các nhà cung cấp là bên thứ ba và việc thuê nhiều nhân viên của các nhà thầu phụ trong việc đóng các con tàu ngày càng lớn hơn), bộ điều khoản mới này sẽ là bộ điều khoản rất khác để phản ánh những thay đổi này, tuy nhiên, cơ sở “Mọi rủi ro” vẫn như cũ.

Nhóm công tác bao gồm các chuyên gia từ tất cả các ngành chuyên môn trong thị trường: khai thác bảo hiểm, giải quyết bồi thường, tính toán tổn thất, luật hàng hải và môi giới (giữ liên lạc với phó ủy viên kỹ thuật



BẢO HIỂM - TÁI BẢO HIỂM THẾ GIỚI

thuộc ủy ban môi giới bảo hiểm của thị trường Luân Đôn).

Ông McIntosh cho biết thêm kết quả của 2 năm làm việc đã đem lại một bộ điều khoản được soạn thảo rõ ràng, chia thành 5 phần.

Phần I: Bao gồm phạm vi bảo hiểm chính; Phần II: Các điều khoản loại trừ bảo hiểm chung; Phần III: Các điều khoản giải quyết bồi thường; Phần IV: Các điều khoản chung và định nghĩa; Phần V: Các điều khoản bảo hiểm trở lại tự chọn.

Có nhiều thay đổi so với bộ điều khoản năm 1988. Thí dụ, rủi ro động đất và ô nhiễm có tính chất bất ngờ giờ đây được coi là tiêu chuẩn, trong khi đó điều khoản về sự mất cân hợp lý đã được đưa vào Phần IV.

Ông McIntosh cho biết do có một số người cùng được bảo hiểm tiềm tàng có quyền lợi riêng rẽ nên ủy ban làm việc đã cố gắng làm rõ phạm vi bảo hiểm cho các nhà thầu và các bên khác.

Bộ điều khoản mới này cũng bao gồm định nghĩa về “Giá trị hợp đồng”, là căn cứ quan trọng cho việc từ bỏ tài sản bị tổn thất để tìm kiếm giải pháp bồi thường khác nếu chi phí sửa chữa hư hỏng nặng không vượt quá số tiền bảo hiểm nhưng lại vượt quá giá trị hợp đồng tại thời điểm xảy ra tổn thất. Người mua bảo hiểm và xưởng đóng tàu có thể quyết định từ bỏ dự án với sự chấp thuận của người được bảo hiểm, cho phép đơn bảo hiểm bồi thường Tổn thất toàn bộ ước tính ở giữa chừng thời hạn đóng tàu mà điều này lại không thể thực hiện được theo bộ điều khoản cũ. Tuy nhiên, sự hạn chế của bộ điều khoản này là phạm

vi bảo hiểm không còn áp dụng đối với “bộ phận có khuyết tật được quy là do kết quả của việc phát hiện thấy ẩn tì bên trong” nếu không có tổn thất hoặc thiệt hại vật chất.

Bộ điều khoản mới cũng bao gồm các điều khoản trọng tài chi tiết cùng với các điều khoản hòa giải và giải quyết tranh chấp khác.

Theo tờ “Lloyd's List” việc sửa đổi bộ điều khoản cũ kéo dài quá lâu này là do các tổn thất lớn xảy ra trong nghiệp vụ này.

Từ tháng 10/2002 đến tháng 2/2004, doanh thu phí của các nhà bảo hiểm ước đạt 125 triệu USD, trong khi đó tổn thất lên

tới 740 triệu USD (bao gồm cả tổn thất tàu Diamond Princess: 310 triệu USD, tàu Westerdam: 75 triệu USD, tàu Pride of America: 228 triệu USD và tàu chở khí tự nhiên hóa lỏng tại xưởng đóng tàu ở Pháp).

Tuy nhiên, theo ông McIntosh, bộ điều khoản mới không có chủ định ngăn chặn hàng loạt tổn thất xảy ra tới tấp gần đây. “Bộ điều khoản này sẽ không giúp ích cho việc kinh doanh hướng tới có lãi, đó là vì chúng tôi phải có nhiệm vụ với tư cách là các nhà bảo hiểm thông qua công tác định phí, lựa chọn rủi ro và ngăn ngừa hoặc hạn chế tổn thất”. ■

*Theo Energy & Marine Ins.
Newsletter 10/2007*

