

BỘ GIÁO DỤC VÀ ĐÀO TẠO

BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI

TRƯỜNG ĐẠI HỌC GIAO THÔNG VẬN TẢI TP.HCM

----- oOo -----

NGUYỄN XUÂN TRƯỜNG

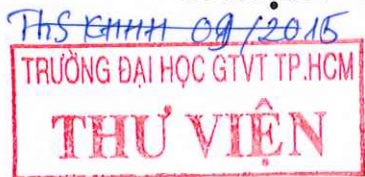
**THỐNG KÊ TÌNH HÌNH THIẾU HỤT HÀNG HÓA
CHỖ XÁ BẰNG TÀU BIỂN TẠI CÁC CẢNG
TP.HCM VÀ BÀ RỊA-VŨNG TÀU. TÌM NGUYÊN
NHÂN VÀ PHƯƠNG ÁN ĐỀ PHÒNG HẠN CHẾ
TỶN THẤT.**

**LẬP PHƯƠNG ÁN BẢO HIỂM HÀNG XÁ CÓ
HIỆU QUẢ.**

CHUYÊN NGÀNH: KHOA HỌC HÀNG HẢI

MÃ SỐ: 60840106

LUẬN VĂN THẠC SĨ KỸ THUẬT



NGƯỜI HƯỚNG DẪN KHOA HỌC:

TS. LÊ VĂN TY

TP. HCM 10- 2014

ThS HH04-15

1398

**LUẬN VĂN ĐƯỢC HOÀN THÀNH TẠI
TRƯỜNG ĐẠI HỌC GIAO THÔNG VẬN TẢI THÀNH PHỐ HỒ CHÍ MINH**

Cán bộ hướng dẫn khoa học : TS. LÊ VĂN TY

Cán bộ chấm nhận xét 1: TS. NGUYỄN PHƯỚC QUÝ PHONG

Cán bộ chấm nhận xét 2: TS. CHU XUÂN NAM

Luận văn thạc sĩ được bảo vệ tại Trường Đại học Giao thông vận tải Tp. HCM ngày 31 tháng 10 năm 2014

Thành phần Hội đồng đánh giá luận văn thạc sĩ gồm:

- | | |
|-------------------------------|---------------------|
| 1. PGS.TS. TRẦN CẢNH VINH | Chủ tịch Hội đồng; |
| 2. TS. NGUYỄN PHƯỚC QUÝ PHONG | Ủy viên, phản biện; |
| 3. TS. CHU XUÂN NAM | Ủy viên, phản biện; |
| 4. TS. NGUYỄN XUÂN THÀNH | Ủy viên, thư ký; |
| 5. TS. NGUYỄN PHÙNG HƯNG | Ủy viên; |

Xác nhận của Chủ tịch Hội đồng đánh giá luận văn và Trưởng Khoa quản lý chuyên ngành sau khi luận văn đã được sửa chữa.

CHỦ TỊCH HỘI ĐỒNG

TRƯỞNG KHOA HÀNG HẢI



PGS.TS. TRẦN CẢNH VINH

TS. NGUYỄN PHÙNG HƯNG

LỜI CAM ĐOAN

Tôi tên là: Nguyễn Xuân Trường

Học viên lớp cao học ngành: Khoa học hàng hải.

Trường: Đại học Giao thông vận tải TP HCM

Khóa học: Năm 2010 – 2012.

Xin cam đoan như sau:

Luận văn mà tôi nghiên cứu và viết dưới sự hướng dẫn của Tiến sỹ Lê Văn Ty dưới đây có các số liệu và các giải pháp là do tôi tự nghiên cứu và tham khảo từ các danh mục tài liệu của luận văn này.

Tôi xin hoàn toàn chịu trách nhiệm trước những lời cam đoan nói trên.

Người viết cam đoan

Nguyễn Xuân Trường

MỤC LỤC

Trang phụ bìa	
Lời cam đoan	1
Mục lục	2
Danh mục các chữ viết tắt	5
Danh mục các bảng.....	6
Danh mục các hình vẽ	7
MỞ ĐẦU.....	8
1.Cơ sở lý luận để nghiên cứu	8
2.Mục đích nghiên cứu	8
3.Thực tiễn của đề tài.....	8
4.Phương pháp nghiên cứu	9
Chương I	
TỔNG QUAN VỀ BẢO HIỂM HÀNG XÁ BẰNG TÀU BIỂN	10
1.1.Lịch sử của công tác bảo hiểm	10
1.1.1 Sự ra đời của công tác bảo hiểm	10
1.1.2. Phân loại bảo hiểm	11
1.2 Các khái niệm cơ bản về bảo hiểm	13
1.2.1 Định nghĩa	13
1.2.2 Bảo hiểm hàng hóa chuyên chở bằng đường biển	16
1.2.3 Các điều kiện bảo hiểm hàng hóa chuyên chở bằng đường biển	19
1.3 Tình hình chung của nền kinh tế.....	31
1.4 Thị trường bảo hiểm phi nhân thọ	32
1.5 Thị trường bảo hiểm hàng hóa vận chuyển bằng đường biển	34
1.6 Công tác bảo hiểm hàng hóa bằng đường biển tại Việt Nam	35
1.6.1 Các công việc phải thực hiện khi có tổn thất	36
1.6.2 Giám định tổn thất hàng hóa	37
1.6.3 Bồi thường tổn thất	39

1.6.4 Đánh giá xem xét trách nhiệm của Người bảo hiểm	41
1.6.5 Tính toán giá trị tổn thất	42
1.6.6 Tổn thất và chi phí	44
1.6.7 Tính số tiền bồi thường	45

Chương II

THỰC TRẠNG THIẾU HỤT HÀNG HÓA CHỞ XÁ BẰNG TÀU BIỂN TẠI CÁC CẢNG TP HỒ CHÍ MINH VÀ BÀ RỊA – VŨNG TÀU	48
--	-----------

2.1. Tình hình thiếu hụt hàng xá tại các cảng Tp. Hồ Chí Minh	48
2.1.1 Tình hình thiếu hụt hàng xá năm 2011 tại Tp.HCM	49
2.1.2 Tình hình thiếu hụt hàng xá năm 2012 tại Tp.HCM	51
2.1.3 Tình hình thiếu hụt hàng xá năm 2013 tại Tp.HCM	54
2.2 .Tình hình thiếu hụt hàng xá tại Bà Rịa – Vũng Tàu.....	57
2.1.1 Tình hình thiếu hụt hàng xá năm 2011 tại Bà Rịa – Vũng Tàu.....	58
2.1.2 Tình hình thiếu hụt hàng xá năm 2012 tại Bà Rịa – Vũng Tàu.....	62
2.1.1 Tình hình thiếu hụt hàng xá năm 2013 tại Bà Rịa – Vũng Tàu.....	66
2.3. So sánh tỷ lệ thiếu hụt giữa các cảng Tp.HCM và các cảng BR-VT	69

Chương III

NGUYÊN NHÂN CỦA HIỆN TƯỢNG THIẾU HỤT TẠI CÁC CẢNG TP.HỒ CHÍ MINH, BÀ RỊA – VŨNG TÀU VÀ BIỆN PHÁP ĐỀ PHÒNG HẠN CHẾ THIẾU HỤT	71
--	-----------

3.1 Nguyên nhân của hiện tượng thiếu hụt.....	71
3.1.1. Do hao hụt tự nhiên	71
3.1.2 Do rơi vãi, bay bụi	71
3.1.3 Do nhận thiếu từ cảng nhận hàng	72
3.1.4. Do chênh lệch các dụng cụ cân hàng	72
3.1.5 Do khác phương pháp cân hàng.....	72
3.1.6 Do sai số của phương tiện vận chuyển	73
3.1.7 Do hình thức giao nhận	74
3.1.8 Do các nguyên nhân khác	74

TỪ VIẾT TẮT

ABIC	Agriculture Bank Insurance Joint - Stock Corporation Công ty bảo hiểm Ngân hàng nông nghiệp phát triển nông thôn
Bảo Minh	Công ty Bảo hiểm Tp.HCM
Bảo Việt	Công ty Bảo hiểm Việt Nam
BIC	Công ty bảo hiểm Ngân hàng Đầu tư và phát triển Việt Nam
Chartis	Công ty bảo hiểm Chartis
FDI	Foreign direct investment Vốn đầu tư trực tiếp từ nước ngoài
GIC	Global Insurance Joint Stock Company Công ty bảo hiểm Toàn cầu
GDP	Gross Domestic Product Tổng sản phẩm quốc nội
ICC	Institute Cargo Clauses
MIA	Marine Insurance Act
NOA	Notice of abandonment Thông báo từ bỏ hàng
PVI	PetroVietnam Insurance Corporation Công ty bảo hiểm Dầu khí
PJICO	Pjico Insurance Corporation Công ty bảo hiểm Xăng Dầu
PTI	Post and Telecommunication Joint Stock Insurance Corporation Công ty Bảo hiểm Bưu Điện
QBE	QBE Insurance Group
B/Ls	Bill of Lading – Vận đơn đường biển

DANH MỤC CÁC BẢNG

CHƯƠNG I

Bảng 1. 1 Danh sách các điều kiện bảo hiểm hàng hóa	19
Bảng 1. 2 Tóm tắt phạm vi bảo hiểm ba điều khoản I.C.C (A) 1.1.1982; I.C.C (B) 1.1.1982 I.C.C (C) 1.1.1982	26
Bảng 1. 3 Tóm tắt phạm vi bảo hiểm ba điều khoản I.C.C (A) 1.1.2009; I.C.C (B) 1.1.2009 I.C.C (C) 1.1.2009	27
Bảng 1. 4 Một số khác biệt giữa điều khoản I.C.C 1.1.1982 và I.C.C 2009	28

CHƯƠNG II

Bảng 2. 1 Tình hình thiếu hụt hàng xá năm 2011 tại TP.HCM	49
Bảng 2. 2 Tình hình thiếu hụt hàng xá năm 2012 tại TP.HCM	51
Bảng 2. 3 Tình hình thiếu hụt hàng xá năm 2013 tại TP.HCM	54
Bảng 2. 4 Tình hình thiếu hụt hàng xá năm 2011 tại Bà Rịa – Vũng Tàu	58
Bảng 2. 5 Tình hình thiếu hụt hàng xá năm 2012 tại Bà Rịa – Vũng Tàu	62
Bảng 2. 6 Tình hình thiếu hụt hàng xá năm 2013 tại Bà Rịa – Vũng Tàu	66

DANH MỤC CÁC HÌNH VẼ

MỞ ĐẦU

Hình 1. Tàu Vosco Unity – Công ty Vận tải biển Việt Nam	09
Hình 2 Minh họa về hình thức bảo vệ của bảo hiểm	09

CHƯƠNG I

Hình 1. 1 Danh sách các công ty bảo hiểm	34
Hình 1.2 Thị phần thị trường bảo hiểm năm 2013	34
Hình 1.3 Hàng hóa rơi vãi khi dỡ hàng tại cảng	35
Hình 1.4 Công tác giám định tại hiện trường	47

CHƯƠNG II

Hình 2. 1 So sánh giữa khối lượng theo Bill, số thực nhận và GĐMN tại các cảng TP.HCM	48
Hình 2. 2 So sánh tỷ lệ thiếu hụt giữa khối lượng qua cầu cân cảng, khối lượng qua giám định món nước so với Bill tại TPHCM	48
Hình 2.3 So sánh giữa khối lượng theo Bill, số thực nhận và GĐMN tại các cảng Bà Rịa – Vũng Tàu	57
Hình 2.4 So sánh tỷ lệ thiếu hụt giữa khối lượng qua qua giám định món nước và số thực nhận so với Bill tại các cảng Bà Rịa – Vũng Tàu	57
Hình 2.5 So sánh tỷ lệ thiếu hụt theo số bờ giữa các cảng TPHCM và Bà Rịa – Vũng Tàu	69
Hình 2.6 Tàu cập cảng dỡ hàng	70

CHƯƠNG III

Hình 3.1 Hàng hóa rơi vãi trong quá trình dỡ hàng tại cảng bà Rịa – Vũng tàu ...	72
Hình 3.2 Hàng hóa qua cầu cân tại cảng	73
Hình 3.3 Phương tiện nhận hàng bằng băng truyền	73
Hình 3.4 Phương tiện vận chuyển	74

MỞ ĐẦU

1. Cơ sở lý luận để nghiên cứu

- Luật bảo hiểm Anh quốc 1906 (MIA)
- Bộ luật Hàng Hải Việt Nam được Quốc hội thông qua và ban hành năm 2005
- Luật kinh doanh bảo hiểm ban hành năm 2004.
- Các điều khoản bảo hiểm hàng hóa của Hiệp hội bảo hiểm London (I.C.C)
- Công ước Brussel 1924.
- Quy tắc Hague-Visby 1968
- Công ước Hamburg 1978
- Pháp lệnh về bắt giữ tàu.
- Công ước của Liên hợp quốc về bắt giữ tàu biển.

2. Mục đích nghiên cứu

- Tìm ra những nguyên nhân gây thiếu hụt hàng xá tại các cảng Tp.HCM và Bà Rịa – Vũng Tàu.
- Phân tích, đánh giá những nguyên nhân gây thiếu hụt tại các cảng Tp.HCM và Bà Rịa – Vũng Tàu.
- Đưa ra các biện pháp để phòng hạn chế tổn thất và phương án bảo hiểm hàng xá vận chuyển bằng tàu biển có hiệu quả.

3. Thực tiễn của đề tài

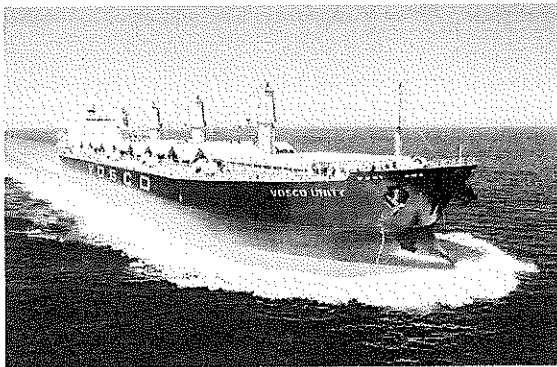
- Đặc điểm địa lý như luồng lạch, sông ngòi cùng với khí hậu ở khu vực phía nam nước ta là nóng, ẩm, mưa nhiều làm cho việc vận chuyển và bảo quản hàng hóa dễ phát sinh tổn thất ảnh hưởng đến việc giao nhận hàng và chất lượng hàng hóa.
- Thiếu hụt, hư hỏng hàng xá vận chuyển bằng đường biển tại khu vực Tp HCM; Bà Rịa - Vũng tàu đang diễn ra dưới nhiều hình thức với khối lượng và tỷ lệ lớn, gây ra tổn thất đáng kể cho các doanh nghiệp xuất nhập khẩu và các nhà bảo hiểm. Đề tài này khi nghiên cứu thành công sẽ phần nào giúp cho họ tìm ra giải pháp để

giảm thiệt hại góp phần nâng cao hiệu quả kinh tế trong kinh doanh sản xuất của doanh nghiệp và nền kinh tế quốc gia.

- Đề tài sau khi hoàn thành sẽ là một tài liệu tham khảo cho các doanh nghiệp bảo hiểm và được bảo hiểm về hàng xá.
- Đề tài sẽ góp phần bảo vệ quyền lợi của chủ hàng và nhà nước Việt Nam trong công tác giao nhận hàng hóa.

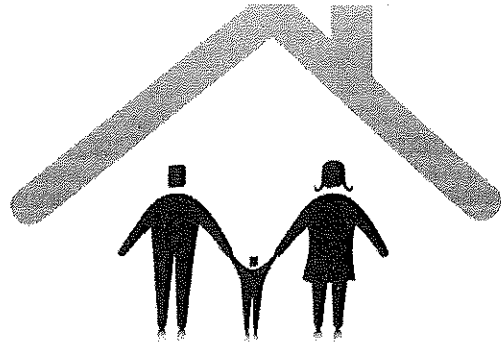
4. Phương pháp nghiên cứu

- Phương pháp tham khảo tài liệu: thu thập các tài liệu, số liệu tham khảo, các công trình kết quả nghiên cứu liên quan.
- Điều tra thu thập thông tin: về các hoạt động làm hàng của cảng, tàu
- Thống kê, so sánh để đưa ra các quy luật.
- Lập báo cáo tổng kết.



Hình 1

*Tàu Vosco Unity – Công ty Vận tải
Biển Việt Nam*



Hình 2

*Hình ảnh minh họa về hình thức
bảo vệ của bảo hiểm*

CHƯƠNG I

TỔNG QUAN VỀ BẢO HIỂM HÀNG XÁ BẰNG TÀU BIỂN

1.1. Lịch sử của công tác bảo hiểm

1.1.1 Sự ra đời của công tác bảo hiểm

Bảo hiểm có nguồn gốc từ xa xưa trong lịch sử văn minh nhân loại, thậm chí cho đến nay người ta vẫn chưa xác định được bảo hiểm đã xuất hiện từ khi nào. Trong lịch sử hình thành và phát triển của ngành bảo hiểm, các hình thức bảo hiểm hình thành qua các giai đoạn gồm:

- Dự trữ thuần túy;
- Cho vay nặng lãi;
- Thỏa thuận và ràng buộc trách nhiệm giữa các bên.

Qua những khảo cứu về lịch sử, người ta đã tìm thấy những dấu tích đầy ấn tượng về sự dự trữ lương thực tuần túy trong thời tiền sử, cổ đại và cận đại. Trong thời kỳ này, con người đã biết giành ra những khoản dự trữ nhất định để khắc phục những rủi ro do hạn hán và thiên tai gây ra.

Năm 2500 trước CN tại Ai Cập, những người thợ đẽo đá đã thiết lập quỹ hỗ trợ những người gặp hoạn nạn. Năm 1700 trước CN ở Babylone và năm 500 trước CN ở Athens, đã xuất hiện hình thức cho vay nặng lãi với lãi suất rất cao phục vụ cho việc mua bán và vận chuyển hàng hóa. Điều đặc biệt là nếu hàng hóa chẳng may gặp rủi ro và bị tổn thất thì người vay không phải trả những khoản tiền đã vay. Thực chất của hoạt động này chính là sự kết hợp giữa hình thức cho vay và ý đồ bảo hiểm. Quan hệ vay mượn về sau bị cấm và từ đó đã dần dần hình thành một hình thức mới, theo đó các nhóm nhà buôn chấp nhận chỉ trả một khoản tiền để đổi lấy sự đảm bảo cho con tàu hay hàng hóa vận chuyển của mình. Hình thức bảo hiểm thực sự đã bắt đầu từ đó.

Vào thế kỷ thứ 13 đã xuất hiện những thỏa thuận bảo hiểm đầu tiên gắn liền với hoạt động giao lưu, buôn bán hàng hóa bằng đường biển. Tại Gênes của Italia

đã phát hành bản hợp đồng bảo hiểm cổ nhất vào năm 1347 và còn lưu giữ đến ngày nay. Công ty bảo hiểm đầu tiên của ngành vận tải biển và bộ đã thành lập vào năm 1424 tại Gênes.

Cuối thế kỷ thứ 15, khi châu Âu thực hiện các cuộc khai phá đến châu Á và châu Mỹ, ý tưởng về rủi ro và sự thành lập một quỹ chung đã xuất hiện cùng một lúc. Người ta đã đưa ra hai cách để đáp ứng nhu cầu giải quyết rủi ro:

- Cách thứ nhất là thành lập liên doanh góp vốn cổ phần: cùng thành lập đội thuyền chung và phân chia lợi nhuận
- Cách thứ hai là bảo hiểm có hệ thống, theo đó chủ tàu hay chủ hàng chấp nhận đóng tiền cho cơ quan bảo hiểm để được bồi thường cho những thiệt hại do những rủi ro được bảo hiểm gây ra.

Trong giai đoạn này, bảo hiểm chuyển sang phát triển mạnh nhất ở Anh và năm 1574 đã được qui định trong luật. Năm 1688 công ty bảo hiểm Lloyd's đã ra đời tại quán cà phê của ông Edward Lloyd trên đường Tower Street ở London. Năm 1745 tại Anh, Đạo luật Bảo Hiểm Hàng Hải (Maritime Insurance Act 1745) ra đời và sau đó lần lượt được thay đổi bằng Đạo Luật Hàng Hải 1788, Đạo Luật Bảo Hiểm Hàng Hải 1868 và hiện nay quan hệ bảo hiểm được điều chỉnh bằng Đạo Luật Bảo Hiểm Hàng Hải 1906. Đạo luật này được áp dụng rộng trên toàn thế giới.

Vào thế kỷ thứ 17, bảo hiểm nhân thọ bắt đầu phát triển do vào thời kỳ này nhà cửa chủ yếu làm bằng gỗ và hỏa hoạn thường xuyên xảy ra. Cùng với bảo hiểm hỏa hoạn, bảo hiểm nhân thọ cũng đồng thời xuất hiện. Giữa thế kỷ thứ 17, các công ty tổ chức tương hỗ cung cấp dịch vụ bảo hiểm nhân thọ cho công chúng đã hình thành. Đây là một hình thức tiết kiệm có lợi cho nhà bảo hiểm.

Từ những loại hình bảo hiểm ban đầu như hàng hải, hỏa hoạn, nhân thọ, dần dần đã phát triển thành các loại hình bảo hiểm như bảo hiểm du lịch, hàng không, xe cơ giới...

1.1.2 Phân loại bảo hiểm

Bảo hiểm có thể phân thành ba loại hình cơ bản: Bảo hiểm xã hội, bảo hiểm y tế và bảo hiểm thương mại (bảo hiểm nhân thọ và phi nhân thọ)

1.1.2.1 Bảo hiểm xã hội

Bảo hiểm xã hội là chính sách xã hội của nhà nước nhằm thiết lập quỹ tài chính tập trung trợ giúp cho những người lao động trong các trường hợp: ốm đau, thai sản, tai nạn lao động, tử tuất, hưu trí.

Nguồn hình thành quỹ: từ người lao động và từ người sử dụng lao động.

1.1.2.2. Bảo hiểm y tế

Bảo hiểm y tế là hoạt động bảo hiểm thông qua đó người tham gia được hưởng quyền lợi trong trường hợp: khám chữa bệnh, điều trị nội trú.

Nguồn thành lập quỹ: từ người tham gia bảo hiểm và tổ chức có người tham gia bảo hiểm.

1.1.2.3 Bảo hiểm thương mại

Bao gồm hai loại hình là bảo hiểm nhân thọ và phi nhân thọ

- Bảo hiểm nhân thọ: là loại hình bảo hiểm qua đó công ty bảo hiểm cam kết sẽ trả một số tiền thỏa thuận khi có sự kiện qui định xảy ra liên quan đến sinh mạng và sức khỏe của con người. Những sự kiện được bảo hiểm gồm:

+ Sống đến thời hạn nhất định;

+ Chết;

+ Ốm đau, thương tật, nằm viện, chế độ chăm sóc...

Nguồn thành lập quỹ: từ mọi người có nhu cầu bảo hiểm và từ các tổ chức sử dụng lao động.

- Bảo hiểm phi nhân thọ: là loại hình bảo hiểm thương mại ngoài bảo hiểm nhân thọ. Các loại hình bảo hiểm phi nhân thọ bao gồm:

+ Bảo hiểm tài sản và bảo hiểm thiệt hại;

+ Bảo hiểm trách nhiệm dân sự;

+ Bảo hiểm con người.

Nguồn thành lập quỹ: từ mọi người có nhu cầu bảo hiểm và từ các tổ chức doanh nghiệp.

1.2 Các khái niệm cơ bản về bảo hiểm.

1.2.1. Định nghĩa

- *Bảo hiểm (Insurance)*: Có nhiều định nghĩa khác nhau về bảo hiểm, song định nghĩa sau đây được thừa nhận một cách rộng rãi. 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 mua bảo hiểm cho đối tượng đó và nộp một khoản tiền gọi là phí bảo hiểm. Như vậy, 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.

- *Người bảo hiểm (Insurer)*: Là người ký kết hợp đồng bảo hiểm với người được bảo hiểm, nhận rủi ro tổn về phía mình và được hưởng một khoản phí bảo hiểm. Người bảo hiểm là các công ty bảo hiểm như Bảo Việt, Bảo Minh, AIA....

- *Người được bảo hiểm (Insured)*: Là người có quyền lợi bảo hiểm được một công ty bảo hiểm đảm bảo. Người có quyền lợi bảo hiểm là người mà khi có sự cố bảo hiểm xảy ra thì dẫn họ đến một tổn thất, một trách nhiệm pháp lý hay làm mất đi của họ những quyền lợi được pháp luật thừa nhận. Ví dụ, người chủ hàng là người được bảo hiểm trong bảo hiểm hàng hóa.

- *Người tái bảo hiểm (Reinsurer)*: Là người nhận bảo hiểm cho một người bảo hiểm khác đối với đối tượng bảo hiểm đã được người bảo hiểm này bảo hiểm.

- *Người được tái bảo hiểm (Reinsured)*: Là người bảo hiểm sau khi nhận bảo hiểm cho một người lại đem vật bảo hiểm đến bảo hiểm lại ở một tổ chức bảo hiểm khác.

- *Đối tượng bảo hiểm (Subject matter insured)*: Là đối tượng mà vì nó người ta phải ký kết hợp đồng bảo hiểm. Đối tượng bảo hiểm gồm 3 nhóm chính: Tài sản, con người và trách nhiệm dân sự.

- *Trị giá bảo hiểm (Insurance value)*: Là trị giá của tài sản và các chi phí hợp lý khác có liên quan như phí bảo hiểm, cước phí vận tải, lãi dự tính.

- *Số tiền bảo hiểm (Insurance amount)*: Là số tiền mà người được bảo hiểm kê khai và được người bảo hiểm chấp nhận. Số tiền bảo hiểm có thể nhỏ hơn, bằng hoặc lớn hơn giá trị bảo hiểm. Nếu số tiền bảo hiểm nhỏ hơn trị giá trị bảo hiểm thì gọi là

bảo hiểm dưới giá trị, bằng trị giá bảo hiểm thì gọi là bảo hiểm tới giá trị, nếu lớn hơn thì gọi là bảo hiểm trên giá trị. Khi bảo hiểm lớn hơn giá trị thì phần lớn hơn đó vẫn có thể phải nộp phí bảo hiểm nhưng không được bồi thường khi tổn thất xảy ra.

- *Phí bảo hiểm (Insurance Premium)*: Là một tỷ lệ phần trăm nhất định của trị giá bảo hiểm hay số tiền bảo hiểm. Phí bảo hiểm chính là khoản tiền mà người được bảo hiểm phải trả cho người bảo hiểm để đối tượng bảo hiểm của mình được bảo hiểm.

- *Tỷ lệ phí bảo hiểm (Insurance rate)*: Là một tỷ lệ phần trăm nhất định thường do các công ty bảo hiểm công bố. Tỷ lệ phí bảo hiểm được tính dựa vào thống kê rủi ro tổn thất trong nhiều năm. Xác suất xảy ra rủi ro càng lớn thì tỷ lệ phí bảo hiểm càng cao. Các công ty bảo hiểm thường công bố bảng tỷ lệ phí bảo hiểm cho từng nghiệp vụ bảo hiểm.

- *Mức miễn bồi thường (Franchise)*: Là giá trị được biểu hiện bằng một số tiền cụ thể hay bằng tỉ lệ phần trăm của số tiền bảo hiểm mà nếu giá trị tổn thất nhỏ hơn giá trị này thì người bảo hiểm không phải bồi thường người được bảo hiểm. Có hai hình thức miễn thường:

+ *Miễn thường có khấu trừ (deductible)*: Mức miễn thường có khấu trừ là mức miễn thường mà khi giá trị tổn thất lớn hơn mức miễn thường thì người bảo hiểm chỉ bồi thường phần giá trị tổn thất vượt quá mức miễn thường, nếu thấp hơn người bảo hiểm không phải bồi thường.

Giá trị bồi thường (có khấu trừ) = Giá trị tổn thất (nếu lớn hơn mức miễn thường) – mức miễn thường.

+ *Miễn thường không khấu trừ*: Mức miễn thường không khấu trừ là mức miễn thường mà khi giá trị tổn thất lớn hơn mức miễn thường thì người bảo hiểm sẽ bồi thường 100% giá trị tổn thất, nếu thấp hơn người bảo hiểm không phải bồi thường.

- *Giá trị bồi thường (Indemnified value)*

Giá trị bồi thường là giá trị hay số tiền mà người bảo hiểm bồi thường cho người được bảo hiểm:

Giá trị bồi thường = Giá trị tổn thất + chi phí giám định + chi phí đề phòng hạn chế tổn thất.

- *Rủi ro (Risk):* Là những đe dọa nguy hiểm mà con người không lường trước được, là nguyên nhân gây nên tổn thất cho đối tượng bảo hiểm. Ví dụ như: Tàu mắc cạn, đắm, cháy, đâm và, chiến tranh, đình công...

+ Phân loại rủi ro hàng hải

Căn cứ vào nguyên nhân, người ta phân thành các loại:

- Thiên tai : các hiện tượng thiên nhiên, tự nhiên bất thường như thời tiết xấu, bão, lốc, sét đánh, sóng thần...
- Tai nạn bất ngờ trên biển như mắc cạn, đắm, đâm va, cháy nổ, mất tích.
- Tai nạn bất ngờ và các nguyên nhân khách quan bên ngoài khác nhưng không phải là tai nạn bất ngờ của biển như hàng hóa bị đổ vỡ, thiếu hụt, rò chảy, mất cắp...
- Rủi ro do nguyên nhân xã hội gây ra như chiến tranh, đình công, bạo động, nổi loạn...
- Rủi ro do bản chất của đối tượng bảo hiểm như ẩn tì hay nội tì.

Căn cứ theo nghiệp vụ bảo hiểm, người ta phân thành ba loại

- Rủi ro thông thường được bảo hiểm: là những rủi ro có tính chất ngẫu nhiên, bất ngờ ngoài ý muốn của con người như : thiên tai, tai nạn bất ngờ ngoài biển ... các rủi ro này trong mọi trường hợp đều được bảo hiểm.
- Rủi ro được bảo hiểm riêng: là những rủi ro gây ra bởi những nguyên nhân xã hội hay khách quan bên ngoài như chiến tranh, đình công, bạo loạn. Các rủi ro này chỉ được bảo hiểm khi mua thêm bảo hiểm riêng biệt.
- Rủi ro loại trừ: là những rủi ro có tính đương nhiên xảy ra, chắc chắn xảy ra hoặc do lỗi cố ý của người được bảo hiểm như: hao hụt, hao mòn tự nhiên, do bản chất tự nhiên của hàng hóa, do hành động xấu hay cố ý của người được bảo hiểm, các rủi ro này trong mọi trường hợp đều không được bảo hiểm.

- *Tổn thất (Loss, Average, Damage):* Là sự mất mát, hư hại do rủi ro gây nên. Ví dụ: Tàu bị đắm, hàng bị ướt, tàu đâm phải đá ngầm, hàng bị vỡ...

- *Hợp đồng bảo hiểm hàng hải (Insurance Contract):* Hợp đồng bảo hiểm hàng hải là hợp đồng được ký kết giữa người bảo hiểm và người được bảo hiểm mà theo đó

người bảo hiểm thu bảo hiểm phí do người được bảo hiểm trả và người được bảo hiểm được người bảo hiểm bồi thường tổn thất của đối tượng bảo hiểm do các hiểm họa hàng hải gây ra theo mức độ và điều kiện đã thỏa thuận với người bảo hiểm.

- Đơn bảo hiểm (Insurance Policy)

Hợp đồng bảo hiểm được thể hiện bằng đơn bảo hiểm. Theo điều 22, MIA-1906, hợp đồng bảo hiểm hàng hải không được chấp nhận như là một bằng chứng bảo hiểm trừ khi nó được thể hiện dưới dạng một đơn bảo hiểm hàng hải phù hợp với đạo luật này. Đơn bảo hiểm có thể được thực hiện và phát hành ngay tại thời điểm ký kết hợp đồng hay sau đó.

Đơn bảo hiểm có thể cấp theo các hình thức sau đây:

+ Đơn bảo hiểm chuyển là đơn bảo hiểm cấp cho đối tượng bảo hiểm từ một địa điểm này đến một hoặc nhiều địa điểm khác;

+ Đơn bảo hiểm thời hạn là đơn bảo hiểm cấp cho đối tượng bảo hiểm trong một thời gian nhất định;

+ Đơn bảo hiểm định giá là đơn bảo hiểm trong đó người bảo hiểm đồng ý trước giá trị của đối tượng bảo hiểm ghi trong đơn bảo hiểm, phù hợp với giá trị được bảo hiểm và được sử dụng khi giải quyết bồi thường tổn thất toàn bộ hoặc bồi thường tổn thất bộ phận.

+ Đơn bảo hiểm không định giá là đơn bảo hiểm không ghi giá trị của đối tượng bảo hiểm, nhưng số tiền bảo hiểm phải ghi rõ trong đơn bảo hiểm

- Điều kiện bảo hiểm (Condition of Insurance)

Điều kiện bảo hiểm là một trong những nội dung chính yếu nhất của một hợp đồng bảo hiểm xác định các rủi ro, phạm vi được bảo hiểm đồng thời qui định quyền hạn và nghĩa vụ và những cam kết khác giữa người được bảo hiểm và người bảo hiểm. Nội dung các điều kiện bảo hiểm được thể hiện trong các qui tắc bảo hiểm của các công ty bảo hiểm.

1.2.2 Bảo hiểm hàng hóa chuyên chở bằng đường biển:

- Là nghiệp vụ bảo hiểm mà đối tượng là hàng hóa vận chuyển bằng đường biển: Đây là một trong số các nghiệp vụ bảo hiểm hàng hải đã hình thành và phát triển từ rất sớm.

- *Tổn thất trong bảo hiểm hàng hải*: Căn cứ vào mức độ và quy mô, tổn thất được chia thành hai loại:

+ *Tổn thất bộ phận (partial loss)*: Là sự mất mát một phần đối tượng bảo hiểm thuộc một hợp đồng bảo hiểm. Ví dụ lô hàng 10 tấn đường trong quá trình vận chuyển bị tổn thất 1 tấn.

+ *Tổn thất toàn bộ (total loss)*: Là hàng hóa bảo hiểm bị mất 100% giá trị hoặc giá trị sử dụng. Tổn thất toàn bộ gồm 2 loại:

- *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.
- *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 bến 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 hàng 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 sự chắc chắn sẽ xảy ra.
- *Dạng thứ hai 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 tế.

Ba là: Khi từ bỏ đã được người bảo hiểm chấp nhận thì không thay đổi được nữa, sở hữu về hàng hóa thuộc về người bảo hiểm và người được bảo hiểm được đòi bồi thường toàn bộ.

- Căn cứ vào quyền lợi và trách nhiệm, tổn thất được chia làm hai loại:
Tổn thất riêng (particular average): Là tổn thất của từng quyền lợi bảo hiểm do thiên tai, tai nạn bất ngờ gây nên. Ví dụ, dọc đường tàu bị sét đánh làm hàng hóa của chủ hàng A bị cháy, tổn thất của hàng A là do thiên tai, chủ hàng A phải tự chịu, hoặc đòi công ty bảo hiểm, không được phân bổ tổn thất cho chủ tàu và các chủ hàng khác. Tổn thất trong trường hợp này là tổn thất riêng.

+ *Tổn thất chung (general average):* Là những thiệt hại xảy ra do 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.

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 hai: 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; Chi phí tàu ra vào cảng lánh nạn, chi phí lưu kho lưu bãi tại cảng lánh nạn, chi phí tạm thời sửa chữa những hư hại của tàu, chi phí tăng thêm về nhiên liệu... do hậu quả của hành động tổn thất chung.

1.2.3. Các điều kiện bảo hiểm hàng hóa chuyên chở bằng đường biển trên thị trường bảo hiểm

Bảng 1. 1 Danh sách các điều kiện bảo hiểm hàng hóa

STT	Điều kiện bảo hiểm
01	Quy tắc bảo hiểm hàng hóa vận chuyển nội địa
02	Điều khoản bảo hiểm "mọi rủi ro" hàng hóa 1/1/63 <i>Institute Cargo Clauses (All risks)1/1/63</i>
03	Điều khoản bảo hiểm "tổn thất riêng" hàng hóa 1/1/63 <i>Institute Cargo Clauses (W.A)1/1/63</i>
04	Điều khoản "không bảo hiểm tổn thất riêng" hàng hóa 1/1/63 <i>Institute Cargo Clauses (F.P.A)1/1/63</i>
05	Điều khoản bảo hiểm hàng hóa "A" 1/1/82 <i>Institute Cargo Clauses (A)1/1/82</i>
06	Điều khoản bảo hiểm hàng hóa "B" 1/1/82 <i>Institute Cargo Clauses (B)1/1/82</i>
07	Điều khoản bảo hiểm hàng hóa "C" 1/1/82 <i>Institute Cargo Clauses (C)1/1/82</i>
08	Điều khoản bảo hiểm hàng hóa "A" 1/1/09 <i>Institute Cargo Clauses (A)1/1/09</i>
09	Điều khoản bảo hiểm hàng hóa "B" 1/1/09 <i>Institute Cargo Clauses (B)1/1/09</i>
10	Điều khoản bảo hiểm hàng hóa "C" 1/1/09 <i>Institute Cargo Clauses (C)1/1/09</i>
11	Điều khoản bảo hiểm hàng hóa vận chuyển đường không 1/1/82 <i>Institute Cargo Clauses (Air)1/1/82</i>
12	Điều khoản bảo hiểm thực phẩm đông lạnh "A" 1/1/86 <i>Institute Frozen Food Clauses (A)1/1/86</i>
13	Điều khoản bảo hiểm thực phẩm đông lạnh "C" 1/1/86 <i>Institute Frozen Food Clauses (C) 1/1/86</i>

14	Điều khoản bảo hiểm thịt đông lạnh "A" - 24 giờ hỏng máy 1/1/86 <i>Institute Frozen Meat Clauses (A)1/1/86</i> - 24 Hours Breakdown
15	Điều khoản bảo hiểm thịt đông lạnh "A" 1/1/86 <i>Institute Frozen Meat Clauses (A)1/1/86</i>
16	Điều khoản bảo hiểm thịt đông lạnh "C" - 24 giờ hỏng máy 1/1/86 <i>Institute Frozen Meat Clauses (C)1/1/86</i> - 24 Hours Breakdown
17	Điều khoản bảo hiểm hàng xăng, dầu chở rời 1/2/83 <i>Institute Bulk Oil Clauses 1/2/83</i>
18	Điều khoản bảo hiểm hàng than đá 1/10/82 <i>Institute Coal Clauses 1/10/82</i>

Một số điều khoản thông dụng đối với bảo hiểm hàng xá của theo thị trường London - Anh (Intitute Cargo Clause 1.1.1982)

1.2.3.1 Nội dung điều kiện bảo hiểm I.C.C (A) 1.1.1982, I.C.C (B) 1.1.1982, I.C.C (C) 1.1.1982:

-Những rủi ro được bảo hiểm

+ Điều khoản bảo hiểm ICC (A) 1.1.1982: Loại trừ nhưng rủi ro đã qui định trong các điều dưới đây, bảo hiểm theo điều khoản này bảo hiểm mọi rủi ro về mất mát hoặc hư hỏng xảy ra với đối tượng được bảo hiểm.

+ Điều khoản bảo hiểm ICC (B) 1.1.1982, ICC (C) 1.1.1982: là điều khoản bảo hiểm định danh chỉ bảo hiểm cho những rủi ro được liệt kê trong quy tắc. Trong đó điều khoản ICC (C) có phạm vi bảo hiểm hẹp hơn phạm vi bảo hiểm của điều khoản ICC (B).

+ Điều khoản tổn thất chung: Bảo hiểm theo điều khoản I.C.C 1.1.1982 này bảo hiểm các chi phí tổn thất chung và chi phí cứu hộ đã chi ra nhằm tránh hoặc có liên quan tới việc tránh khỏi tổn thất do bất kỳ nguyên nhân nào, loại trừ những nguyên nhân đã qui định trong các điều khoản 4, 5, 6 và 7 hay ở những điều khác trong hợp đồng bảo hiểm này. Các chi phí này được tính toán hoặc xác định theo hợp đồng chuyên chở và /hoặc theo luật pháp và tập quán hiện hành.

+ Điều khoản “Tàu đâm va nhau hai bên cùng có lỗi”: Hợp đồng bảo hiểm này được mở rộng để bồi thường cho người được bảo hiểm phân trách nhiệm theo điều khoản “hai tàu đâm va nhau hai bên cùng có lỗi” trong hợp đồng chuyên chở có liên quan tới một tổn thất thuộc phạm vi bồi thường của bảo hiểm này. Trường hợp Chủ tàu khiếu nại theo điều khoản nói trên thì Người được bảo hiểm phải thông báo cho Người bảo hiểm là người có quyền bảo vệ Người được bảo hiểm đối với khiếu nại đó và tự chịu mọi phí tổn.

+ Điều khoản loại trừ chung: Trong bất kỳ trường hợp nào bảo hiểm này sẽ không bảo hiểm cho:

- Mất mát, hư hỏng hay chi phí được qui cho hành vi xấu cố ý của Người được bảo hiểm.
- Đối tượng được bảo hiểm bị rò chảy thông thường, hao hụt trọng lượng hoặc giảm thể tích thông thường hoặc hao mòn thông thường.
- Mất mát hư hỏng hoặc chi phí gây ra do việc đóng gói hoặc chuẩn bị cho đối tượng được bảo hiểm chưa đầy đủ hoặc không thích hợp (theo chủ ý của điều này việc “đóng gói” phải được coi như bao gồm cả việc xếp hàng vào “container” hoặc “kiện gỗ” nhưng chỉ khi nào việc xếp hàng đó được thực hiện trước khi hợp đồng này có hiệu lực hoặc tiến hành bởi Người được bảo hiểm hoặc những người làm công cho họ).
- Mất mát hư hỏng hay chi phí gây ra bởi khuyết tật vốn có hoặc tính chất riêng của đối tượng được bảo hiểm.
- Mất mát hư hỏng hay chi phí trực tiếp gây ra bởi chậm trễ ngay cả khi chậm trễ do một rủi ro được bảo hiểm gây ra (trừ những chi phí được chi trả theo điều 2 kể trên).
- Mất mát hư hỏng hay chi phí phát sinh từ tình trạng không trả được nợ hoặc thiếu thốn về tài chính của người Chủ tàu, người quản lý, người thuê hoặc người điều hành tàu.

- Mất mát hư hỏng hay chi phí phát sinh từ việc sử dụng bất kỳ một loại vũ khí chiến tranh gì có sử dụng năng lượng nguyên tử, hạt nhân và/ hoặc phản ứng hạt nhân, phóng xạ hoặc tương tự.
- Tàu không đủ khả năng đi biển và không thích hợp cho việc chuyên chở. Trong bất kỳ trường hợp nào bảo hiểm này cũng sẽ không bảo hiểm cho những mất mát hư hỏng hoặc chi phí gây ra bởi :
- Tàu hoặc thuyền không đủ khả năng đi biển.
- Tàu, thuyền, phương tiện vận chuyển container hoặc kiện gỗ không thích hợp cho việc chuyên chở an toàn đối tượng được bảo hiểm. Nếu Người được bảo hiểm hoặc những người làm công cho họ được biết về trạng thái không đủ khả năng đi biển hoặc không thích hợp đó vào thời gian đối tượng được bảo hiểm được xếp vào các phương tiện trên.
- Người bảo hiểm bỏ qua mọi trường hợp vi phạm những cam kết ngụ ý tàu đủ khả năng đi biển và thích hợp cho việc chuyên chở đối tượng được bảo hiểm tới nơi đến, trừ khi Người được bảo hiểm hoặc người làm công cho họ được biết riêng về trạng thái không đủ khả năng đi biển hay không thích hợp đó.
- Điều khoản loại trừ chiến tranh : Trong bất kỳ trường hợp nào bảo hiểm này sẽ không bảo hiểm cho những mất mát hư hỏng hoặc chi phí gây ra bởi:
- Chiến tranh, nội chiến, cách mạng, nổi loạn, khởi nghĩa hoặc xung đột dân sự phát sinh từ những biến cố đó, hoặc bất kỳ hành động thù địch nào gây ra hoặc chống lại bên tham chiến
- Bắt giữ, tịch thu, kiểm chế hay cầm giữ (loại trừ cướp biển) và hậu quả của những hành động đó hoặc bất kỳ mưu toan nào nhằm thực hiện những hành vi đó.
- Mìn, thủy lôi, bom hoặc những vũ khí chiến tranh hoang phế khác.
- Điều khoản loại trừ đình công : Trong bất cứ trường hợp nào bảo hiểm này cũng không bảo hiểm cho những mất mát hư hại hoặc chi phí :Gây ra bởi những người đình công, công nhân bị cấm xưởng hoặc những người tham gia gây rối lao động, náo loạn hoặc bạo động dân sự; Hậu quả của đình công, cấm xưởng,

gây rối lao động, náo loạn hoặc bạo động dân sự; Gây ra bởi bất kỳ kẻ khủng bố hoặc bất kỳ người nào hành động vì động cơ chính trị.

+ *Điều khoản vận chuyển*

Bảo hiểm theo điều khoản I.C.C 1.1.1982 này bắt đầu có hiệu lực kể từ khi hàng rời khỏi kho hay nơi chứa hàng tại địa điểm có tên ghi trong đơn bảo hiểm để bắt đầu vận chuyển, tiếp tục có hiệu lực trong quá trình vận chuyển bình thường và kết thúc hiệu lực tại một trong những thời điểm sau đây, tùy theo trường hợp nào xảy ra trước :

Khi giao hàng vào kho người nhận hàng hay kho, hoặc nơi chứa hàng cuối cùng khác tại nơi đến có tên trong đơn bảo hiểm

Khi hết hạn 60 ngày sau khi hoàn thành việc dỡ hàng hóa bảo hiểm khỏi tàu biển tại cảng dỡ hàng cuối cùng

Nếu sau khi hàng dỡ khỏi tàu biển tại cảng dỡ hàng cuối cùng, nhưng trước khi kết thúc thời hạn bảo hiểm, hàng hóa được gửi tới một nơi khác nơi đến ghi trong đơn bảo hiểm, bảo hiểm này trong khi giữ nguyên hiệu lực theo qui định kết thúc nói trên sẽ không mở rộng giới hạn quá lúc bắt đầu vận chuyển tới một nơi đến khác đó.

+ *Điều khoản kết thúc hợp đồng vận chuyển*

Nếu do những tình huống ngoài khả năng kiểm soát của Người được bảo hiểm mà hợp đồng vận chuyển kết thúc tại một cảng hay một nơi khác nơi đến có tên ghi trong hợp đồng vận chuyển hoặc việc vận chuyển được kết thúc theo một cách khác trước khi giao hàng như qui định của điều 8 trên đây, bảo hiểm này cũng sẽ kết thúc, trừ khi Người được bảo hiểm thông báo ngay cho Người bảo hiểm yêu cầu tiếp tục bảo hiểm khi bảo hiểm vẫn còn hiệu lực, với điều kiện phải nộp thêm phí bảo hiểm nếu Người bảo hiểm yêu cầu, hoặc

Cho tới khi hàng được bán và giao tại cảng hay địa điểm đó, hoặc trừ khi có thỏa thuận riêng khác, cho tới khi hết hạn 60 ngày sau khi hàng được bảo hiểm đến cảng hay địa điểm đó, tùy theo trường hợp nào xảy ra trước, hoặc

Nếu hàng hóa được gửi đi trong thời hạn 60 ngày nói trên (hoặc bất kỳ thời hạn mở rộng nào đã thỏa thuận) tới nơi đến có tên ghi trong đơn bảo hiểm hay tới bất kỳ nơi đến nào khác cho tới khi kết thúc bảo hiểm theo những qui định của điều 8 kể trên.

+ *Điều khoản thay đổi hành trình*

Sau khi bảo hiểm này bắt đầu có hiệu lực nếu Người được bảo hiểm thay đổi nơi đến thì bảo hiểm này vẫn giữ nguyên hiệu lực với điều kiện Người được bảo hiểm phải thông báo ngay cho Người bảo hiểm biết với chi phí bảo hiểm và những điều kiện được thỏa thuận.

+ *Điều khoản quyền lợi bảo hiểm*

Để có thể đòi bồi thường theo đơn bảo hiểm này Người được bảo hiểm cần phải có quyền lợi bảo hiểm đối với đối tượng được bảo hiểm vào thời gian xảy ra tổn thất.

Tuân theo điều khoản trên đây Người được bảo hiểm sẽ có quyền đòi bồi thường cho những tổn thất được bảo hiểm xảy ra trong thời gian bảo hiểm này có hiệu lực cho dù tổn thất đã xảy ra trước khi hợp đồng bảo hiểm được ký kết, trừ khi Người được bảo hiểm đã biết về tổn thất đó và Người bảo hiểm chưa biết.

+ *Điều khoản chi phí gửi hàng*

Nếu do hậu quả của một rủi ro được bảo hiểm mà hành trình được bảo hiểm lại kết thúc tại một cảng hoặc một nơi không phải nơi đến có tên ghi trong đơn bảo hiểm thì Người bảo hiểm sẽ hoàn trả cho Người được bảo hiểm mọi khoản chi phí phát sinh thêm một cách hợp lý và thỏa đáng để dỡ hàng, lưu kho và gửi hàng tới nơi đến thuộc phạm vi bảo hiểm của hợp đồng này.

Điều này không áp dụng cho tổn thất chung hoặc chi phí cứu hộ và phải tuân theo những điểm loại trừ trong các điều 4, 5, 6 và 7 kể trên và không bao gồm những chi phí phát sinh từ hành vi sai lầm, bất cẩn và từ tình trạng không trả được nợ hoặc thiếu thốn về tài chính của Người được bảo hiểm hay những người làm công cho họ.

+ *Điều khoản tổn thất toàn bộ ước tính*

Bảo hiểm này không bồi thường cho các khiếu nại về tổn thất toàn bộ ước tính trừ khi đối tượng được bảo hiểm bị từ bỏ một cách hợp lý nếu xét thấy không thể tránh khỏi tổn thất toàn bộ thực tế hoặc do chi phí phục hồi, tu bổ lại và gửi hàng tới nơi đến thuộc phạm vi bảo hiểm sẽ vượt quá giá trị hàng tại nơi đến.

+ Điều khoản giá trị tăng thêm

Nếu Người được bảo hiểm ký kết bất kỳ hợp đồng bảo hiểm giá trị tăng thêm nào cho hàng hóa đã được bảo hiểm này bảo hiểm thì giá trị thỏa thuận của hàng hóa được xem như đã được bảo hiểm này bảo hiểm thuộc bảo hiểm này cộng với số tiền bảo hiểm của các hợp đồng bảo hiểm giá trị tăng thêm cùng vào hiểm tổn thất đó và trách nhiệm thuộc phạm vi bảo hiểm này sẽ được tính theo tỷ lệ giữa số tiền bảo hiểm của hợp đồng bảo hiểm này và tổng số tiền bảo hiểm đã nói tới. Trường hợp có khiếu nại, Người được bảo hiểm phải cung cấp cho Người bảo hiểm bằng chứng về những số tiền bảo hiểm thuộc tất cả các Hợp đồng bảo hiểm khác. Trường hợp bảo hiểm này bảo hiểm giá trị tăng thêm thì sẽ áp dụng điều khoản sau: Giá trị thỏa thuận của hàng hóa sẽ được xem như ngang bằng với tổng số tiền bảo hiểm của hợp đồng bảo hiểm gốc và của tất cả các hợp đồng bảo hiểm giá trị tăng thêm mà Người được bảo hiểm thực hiện cùng bảo hiểm cho tổn thất đó và trách nhiệm thuộc phạm vi bảo hiểm này sẽ được tính theo tỷ lệ giữa số tiền bảo hiểm của hợp đồng bảo hiểm này và tổng số tiền bảo hiểm đã nói tới.

Trường hợp có khiếu nại, Người được bảo hiểm phải cung cấp cho Người bảo hiểm bằng chứng về những số tiền bảo hiểm thuộc tất cả các bảo hiểm khác.

+ Điều khoản không áp dụng

Bảo hiểm theo điều khoản I.C.C 1.1.1982 này sẽ không áp dụng đối với quyền lợi của người chuyên chở hay người nhận ký gửi hàng hóa nào khác.

+ Điều khoản nghĩa vụ của Người được bảo hiểm

Nghĩa vụ của Người được bảo hiểm, những người làm công và đại lý của họ đối với các tổn thất thuộc phạm vi của bảo hiểm này là: Phải thực hiện mọi biện pháp có thể coi là hợp lý nhằm mục đích ngăn ngừa hoặc giảm nhẹ tổn thất đó và 9.2. Phải bảo lưu và thực hiện các quyền khiếu nại đối với người chuyên chở, người nhận ký gửi

hàng hóa hay người thứ ba khác và Người bảo hiểm ngoài trách nhiệm đối với những tổn thất thuộc phạm vi bồi thường của bảo hiểm này sẽ hoàn trả cho Người được bảo hiểm bất kỳ chi phí nào đã chi ra một cách hợp lý và thỏa đáng để thực hiện nghĩa vụ này.

- Điều khoản từ bỏ

Mọi biện pháp do Người được bảo hiểm hoặc Người bảo hiểm thực hiện nhằm mục đích cứu vớt, bảo vệ hoặc khôi phục lại đối tượng được bảo hiểm sẽ không được coi như sự từ bỏ hoặc sự chấp nhận từ bỏ hoặc về mặt khác làm tổn hại đến các quyền lợi của mỗi bên.

- Điều khoản khẩn trương hợp lý

Điều kiện của bảo hiểm này là Người được bảo hiểm phải hành động một cách khẩn trương hợp lý trong mọi tình huống thuộc khả năng kiểm soát của họ.

1.2.3.2 Tóm tắt phạm vi bảo hiểm ba điều khoản I.C.C (A) 1.1.1982; I.C.C (B) 1.1.1982; I.C.C (C) 1.1.1982

Bảng 1. 2 So sánh phạm vi bảo hiểm của ba điều khoản I.C.C (A),(B),(C) 1.1.1982

Phạm vi bảo hiểm	A	B	C
<i>I. Những mất mát hư hại nguyên nhân được quy là hợp lý cho:</i>			
1. Hỏa hoạn, cháy nổ	X	X	X
2. Mắc cạn, bị chìm hoặc lật	X	X	X
3. Dỡ hàng tại cảng lánh nạn	X	X	X
4. Động đất, núi lửa phun, sét đánh	X	X	-
5. Tổn thất do sóng cuốn khỏi tàu	X	X	-
6. Tổn thất do nước tràn vào tàu/ hầm chứa hàng	X	X	-
<i>II. Những mất mát hư hại cần phải chứng minh lý do:</i>			
1. Hi sinh tổn thất chung và các chi phí hợp lý	X	X	X
2. Ném hàng ra khỏi tàu (Khi cần thiết)	X	X	X
3. Mất tích	X	X	X

4. Đâm va vào bất cứ vật thể khác ngoài nước	X	X	X
5. Phương tiện vận chuyển đường bộ bị lật đổ hoặc bị trật bánh	X	X	X
6. Mất nguyên kiện khi xếp dỡ chuyên tải	X	X	-
III. Những mất mát hư hại do rủi ro đặc biệt (B & C có thể mua thêm)	A	B	C
1. Thời tiết xấu	X	-	-
2. Hành vi ác ý hoặc phá hoại	X	-	-
3. Trộm cắp	X	-	-
4. Cướp biển	X	-	-
5. Các rủi ro đặc biệt khác	X	-	-
I.V. Những điều khoản bảo hiểm phụ (Chiến tranh, đình công....)	Mua thêm	Mua thêm	Mua thêm

1.2.3.3 Tóm tắt phạm vi bảo hiểm ba điều khoản I.C.C (A) 1.1.2009; I.C.C (B) 1.1.2009; I.C.C (C) 1.1.2009

Bảng 1. 3 Tóm tắt phạm vi bảo hiểm ba điều khoản I.C.C (A) 1.1.2009; I.C.C (B) 1.1.2009; I.C.C (C) 1.1.2009

A	B	C	<ol style="list-style-type: none"> 1. Cháy, nổ. 2. Tàu, sà lan mắc cạn, đắm, lật úp. 3. Phương tiện vận tải trên bộ bị lật hay trật bánh. 4. Đâm va tàu hoặc tàu, sà lan hay phương tiện vận chuyển đâm va với bất kỳ vật thể nào bên ngoài không kể nước. 5. Dỡ hàng tại cảng lánh nạn. 6. Hy sinh tổn thất chung. 7. Vứt hàng xuống biển. 8. Tổn thất chung và chi phí cứu hộ. 9. Trách nhiệm (của chủ hàng đối với chủ tàu) trong “Đâm va hai tàu đều có lỗi”.
			<ol style="list-style-type: none"> 10. Động đất, núi lửa phun, sét đánh. 11. Hàng bị cuốn xuống biển. 12. Nước biển, sông hồ tràn vào tàu, sà lan, hầm hàng, phương tiện vận tải container, nơi để hàng.

		13. Tồn thất toàn bộ bất kỳ kiện hàng nào rơi mất khỏi tàu hoặc rơi trong khi đang xếp, dỡ hàng khỏi tàu hoặc sà lan.
		14. Thời tiết xấu. 15. Hành động manh tâm. 16. Cướp biển. 17. Các rủi ro đặc biệt (hàng bị bể vỡ, mất cắp, hàng không được giao, giao hàng thiếu, tổn hại do nước...)

1.2.3.4 Một số khác biệt giữa Điều khoản ICC 1/1/1982 và ICC 1/1/2009:

Bảng 2. 4 So sánh sự khác biệt giữa Điều khoản ICC 1/1/82 và ICC 1/1/09

Điều khoản	Điều khoản có thay đổi	ICC 1/1/82	ICC 1/1/09
4.3	Loại trừ đóng gói không đầy đủ	Loại trừ tổn thất gây ra do đóng gói hoặc chuẩn bị cho đối tượng BH không đầy đủ, không thích hợp	Loại trừ này sẽ chỉ áp dụng nếu đóng gói hoặc chuẩn bị cho đối tượng BH không đầy đủ, không thích hợp được thực hiện bởi Người được BH hoặc nhân viên của họ.
4.6	Loại trừ lỗi do tình trạng tài chính và không trả được nợ	Loại trừ tổn thất gây ra bởi tình trạng không trả được nợ hoặc thiếu tài chính của chủ tàu.	Loại trừ này chỉ áp dụng tại thời điểm xếp hàng lên tàu , NĐBH biết, hay phải biết tình trạng tài chính hoặc không trả nợ của chủ tàu ngăn trở chuyển hành trình bình thường.

			Loại trừ này sẽ không có hiệu lực nếu hàng hóa đã được mua bán và Đơn BH đã ký với người mua dựa trên sự tin tưởng.
4.7	Loại trừ hạt nhân	Loại trừ tổn thất do việc sử dụng bất kỳ vũ khí chiến tranh gì dùng tới phản ứng hạt nhân.....	ĐK này được sửa đổi để phù hợp với ĐK loại trừ ô nhiễm phóng xạ 2002, áp dụng cho bất kỳ loại trừ vũ khí hoặc thiết bị nào, thay vì chỉ áp dụng cho vũ khí chiến tranh
5	Loại trừ Tàu không đủ khả năng đi biển	Loại trừ tổn thất gây ra bởi tàu không đủ khả năng đi biển nếu NDBH biết về tình trạng này	Mở rộng phạm vi trách nhiệm pháp lý NBH : Loại trừ này sẽ không áp dụng nếu hàng hóa đã được mua bán và Đơn BH đã ký với người mua dựa trên sự tin tưởng.
7.3		Không bảo hiểm cho tổn thất gây ra bởi kẻ khủng bố, hoặc hành động vì lý do chính trị.	Mở rộng định nghĩa những hình thức khủng bố : <i>“Bất kỳ hành động của người nào thay mặt cho, hoặc cấu kết với, bất kỳ một tổ chức</i>

			<i>nào thực hiện các hành động hướng tới sự lật đổ hoặc làm ảnh hưởng, bằng vũ trang hoặc bạo lực, của bất kỳ chính phủ nào cho dù được cấu thành hợp pháp hay không”</i>
		- Thời hạn bắt đầu BH : có hiệu lực từ khi đối tượng BH rời khỏi kho ..	- Thời hạn bắt đầu BH : có hiệu lực từ khi đối tượng BH <i>được di chuyển lần đầu tiên trong kho</i> để xếp lên xe tải.
8	Điều khoản vận chuyên	- Thời hạn chấm dứt BH chấm dứt tại nơi giao hàng ở kho cuối cùng	- Thời hạn chấm dứt BH : chấm dứt khi <i>hoàn thành dỡ hàng từ xe tải.</i>
10.1		Khi bắt đầu có hiệu lực BH mà NĐBH lại thay đổi nơi nhận hàng thì vẫn được giữ nguyên BH với phí BH và điều kiện thương lượng riêng nhưng phải thông báo ngay cho NBH	Khi bắt đầu có hiệu lực BH mà NĐBH lại thay đổi đích đến thì phải thông báo ngay cho NBH để thỏa thuận về phí và điều kiện BH.

10.2		-Không có-	Khi đã bắt đầu hành trình dự kiến theo bảo hiểm, nhưng NĐBH không biết là tàu chạy tới một đích khác thì Đơn BH vẫn được coi như đã có hiệu lực vào lúc bắt đầu hành trình.
------	--	------------	---

1.3. Tình hình chung của nền kinh tế

Năm 2012, Chính phủ tiếp tục thực hiện chính sách ổn định kinh tế vĩ mô, kiểm soát chặt chẽ tăng trưởng tín dụng, đầu tư công và mua sắm công. Việc tái cơ cấu Tập đoàn Tổng công ty Nhà nước, ngân hàng, chứng khoán bước đầu đã đem lại nhiều tín hiệu khả quan. Chính phủ ban hành Nghị quyết 01 ngày 3/1/2012 mục tiêu tổng quát là ưu tiên, kiềm chế lạm phát, ổn định kinh tế vĩ mô, duy trì tăng trưởng ở mức hợp lý gắn liền với đổi mới mô hình tăng trưởng và cơ cấu lại nền kinh tế, nâng cao chất lượng, hiệu quả và sức cạnh tranh, đảm bảo phúc lợi xã hội, an sinh xã hội. GDP quý 1 tăng 4% so với cùng kỳ trong đó nông, lâm, thủy sản tăng 2,84%, công nghiệp xây dựng tăng 2,94%, dịch vụ tăng 5,31%. Vốn đầu tư toàn xã hội đạt 197,7 ngàn tỉ đồng tăng 12,8% so với cùng kỳ (bằng 36,2% GDP). FDI đạt 2.634 tỉ USD bằng 63,6% cùng kỳ. Xuất khẩu đạt 24,5 tỉ USD tăng 23,6%, nhập khẩu 24,8 tỉ USD tăng 6,9%. Chỉ số giá tiêu dùng tháng 3 tăng so với đầu năm là 2,55%. Nhìn chung nền kinh tế xã hội quý 1 đã đạt được mục tiêu tổng quát của Nghị quyết 01 của Chính phủ đề ra..

Đầu tư vốn toàn xã hội so với GDP đã giảm, FDI giảm. Chỉ tiêu tăng trưởng tín dụng của ngân hàng được điều chỉnh theo 4 nhóm 18%, 15%, 8% và không tăng trưởng đã ảnh hưởng tới tăng trưởng tài sản và xây dựng lấp đặt chậm lại và giảm nhu cầu bảo hiểm tài sản. Ngoài ra, một số ngành hàng tồn kho lớn như chế biến

nông lâm sản tăng 87,2%, phân bón hóa chất 62,7%, sắt thép 59%, thuốc lá 58% làm tăng nhu cầu bảo hiểm và nguy cơ cháy nổ.

Đầu năm 2012, Chính phủ phê duyệt chiến lược phát triển thị trường bảo hiểm Việt nam giai đoạn 2011 – 2020 tại Quyết định số 193/QĐ-TTg ngày 15/2/2012. Bảo hiểm thí điểm nông nghiệp đang được triển khai tới 20 tỉnh, thành phố được lựa chọn. Bảo hiểm tín dụng xuất khẩu đang được tuyên truyền, phổ biến rộng rãi để kích cầu. Các doanh nghiệp bảo hiểm đang quan tâm phát triển sản phẩm bảo hiểm hàng hóa vận chuyển bằng đường biển chở xá, bảo hiểm tài sản, bảo hiểm trách nhiệm... để tăng doanh thu thị phần bảo hiểm đối với đóng góp vào nền kinh tế đất nước.

1.4. Thị trường bảo hiểm Phi nhân thọ

Năm 2013, thị trường bảo hiểm tiếp tục gặp nhiều khó khăn do ảnh hưởng chung của toàn ngành kinh tế. Tổng doanh thu thị trường Bảo hiểm phi nhân thọ (BHPNT) đạt 12.225 tỷ đồng, tăng trưởng hơn 6%. Bồi thường toàn thị trường là 5.110 tỷ đồng, tỷ lệ bồi thường là 41,8%. Mặc dù không đạt kỳ vọng đặt ra vào đầu năm nhưng đã có những tín hiệu đáng mừng cho thấy khả năng hoàn thành kế hoạch tăng trưởng là hoàn toàn có cơ sở.

Dẫn đầu thị trường về nghiệp vụ tiếp tục là lĩnh vực BH xe cơ giới với tỷ trọng trên 30%, tiếp theo là BH Tài sản thiệt hại hơn 20%, BH Con người 17,5% và BH Hàng hải 9,6% tỷ trọng toàn thị trường.

Do lĩnh vực BH Tài sản, Kỹ thuật và Hàng hải gặp khó khăn, các DNBH đang tập trung sự quan tâm vào các sản phẩm bảo hiểm nhỏ lẻ như xe cơ giới, chăm sóc sức khỏe, tài sản cá nhân, bảo hiểm y tế, bảo hiểm trách nhiệm để bù đắp khoản giảm sút từ bảo hiểm Tài sản và Hàng hải.

Việc triển khai Đề án thí điểm BH nông nghiệp, BH tín dụng xuất khẩu bước đầu cũng đã đem lại những lợi ích thiết thực cho doanh nghiệp và nông dân. Việc thí điểm BH nông nghiệp đã triển khai ở tất cả các tỉnh, thành phố với 234.235 hộ dân ký hợp đồng BH (trong đó 80,8% là hộ nghèo). Với Đề án BH tín dụng xuất khẩu,

các DNBH cấp được 21 hợp đồng gồm với tổng GTBH là 6.825 tỷ đồng, doanh thu phí đạt 12,6 tỷ đồng.

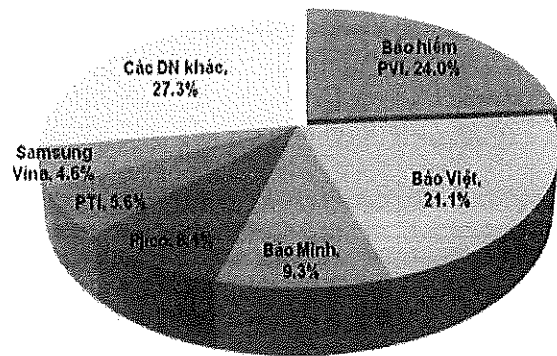
Năm 2013 đã trôi qua, thị trường BHPNT đã chứng kiến sự thay đổi ngoạn mục, nỗ lực vượt qua những thách thức để tiếp tục đà tăng trưởng, cho dù 3 tháng đầu năm toàn thị trường lần đầu tiên bị tăng trưởng âm.

Không chỉ vậy, thị trường BHPNT còn chứng kiến sự thay đổi cả trong ngôi vị dẫn đầu, Bảo hiểm PVI với những thay đổi hiệu quả trong định hướng phát triển kinh doanh đã trở thành DNBH số một thị trường với 2.930 tỷ đồng DTBH gốc, chiếm 24% thị phần, Bảo Việt sau Quý 1/2013 dẫn đầu thì hết tháng 6/2013 đang đứng thứ hai thị trường với DTBH gốc là 2.580 tỷ đồng, chiếm 21% thị phần, tiếp theo lần lượt là Bảo Minh 1.138 tỷ đồng (9,3% thị phần), Pjico 988 tỷ đồng (8,1% thị phần), PTI 688 tỷ đồng (5,6% thị phần),... Điều đặc biệt trong Top 4 “ông lớn” của thị trường bảo hiểm Việt Nam đều tăng trưởng so với cùng kỳ 2012, góp phần chủ yếu đưa thị trường BHPNT tiếp đà tăng trưởng.

Không những dẫn đầu về doanh thu phí, xét về lợi nhuận, Bảo hiểm PVI cũng đang là số một về chỉ tiêu này với tổng lợi nhuận là 241 tỷ đồng trong đó lợi nhuận từ hoạt động kinh doanh bảo hiểm đạt gần 134 tỷ đồng. Bảo hiểm PVI cũng là DNBH duy nhất trên thị trường BHPNT liên tục có lãi nghiệp vụ kể từ khi thành lập đến nay. Bảo Việt cũng đạt mức lợi nhuận tương đối tốt với 233 tỷ đồng, trong đó lợi nhuận từ hoạt động bảo hiểm gần 76 tỷ đồng. Hai DNBH còn lại trong Top 4 là Bảo Minh và Pjico có mức tổng lợi nhuận lần lượt là 46 tỷ đồng, 3 tỷ đồng trong đó Bảo Minh lãi nghiệp vụ 7,5 tỷ đồng và Pjico bị lỗ nghiệp vụ.



Hình 1.1



Thị phần thị trường BHPNT 6 tháng đầu năm 2013

Hình 1.2

Biểu tượng các doanh nghiệp Bảo hiểm Thị phần thị trường bảo hiểm năm 2013

[Nguồn: Cục quản lý, giám sát bảo hiểm]

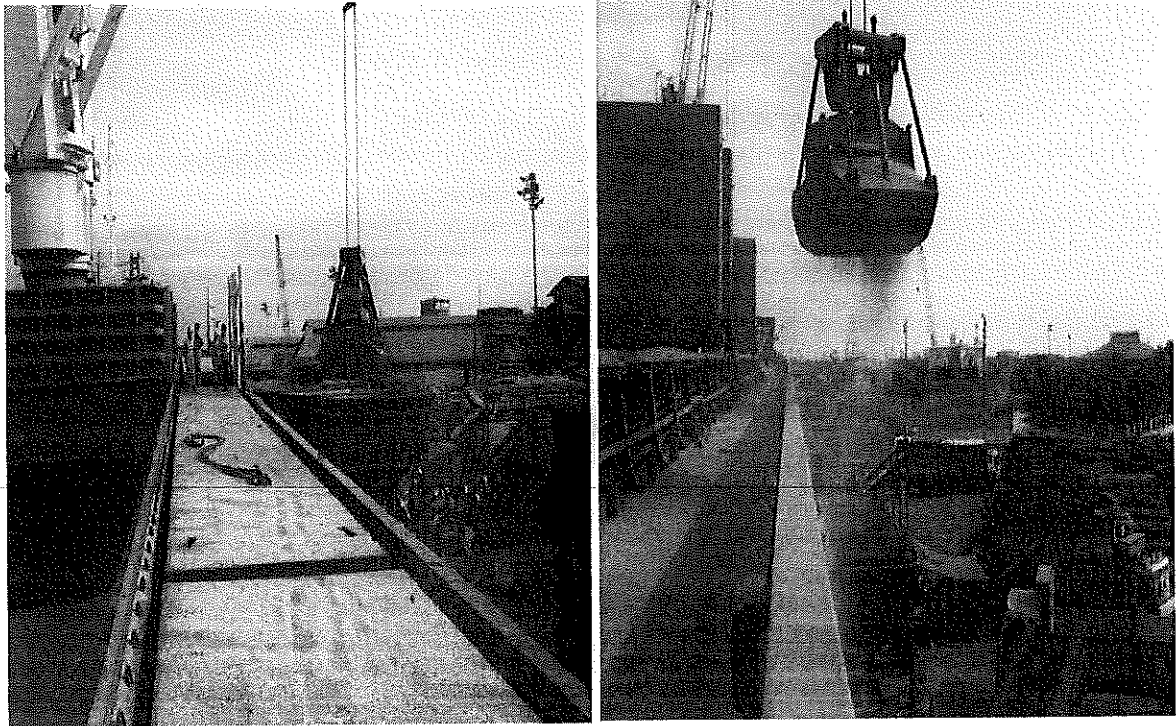
1.5 Thị trường bảo hiểm hàng hóa vận chuyển bằng đường biển

Bảo hiểm hàng hóa vận chuyển đạt doanh thu 454 tỉ đồng, tăng 17,88% chứng tỏ xuất nhập khẩu hàng hóa đang trên đà khôi phục và phát triển. Các DNBH có doanh thu cao gồm Samsung Vina 105 tỉ đồng, Bảo Việt 83 tỉ đồng, Pjico 56 tỉ đồng, PVI 40 tỉ đồng, Bảo Minh 27 tỉ đồng. Tỷ lệ bồi thường chiếm 52% tương đương 112 tỉ đồng. Các doanh nghiệp có tỷ lệ bồi thường cao gồm BIC 202%, ABIC 141%, Chartis 58%, Toàn Cầu 50%, Bảo Việt 34%, còn lại dưới 30%.

Hiệp hội bảo hiểm đã tiếp tục ký hợp đồng thuê mạng tra cứu tàu biển với tổ chức Lloyd'MIU cho 7 doanh nghiệp tham gia để kiểm tra thông tin cũng như lịch sử tàu trước khi kí kết hợp đồng hàng hóa vận chuyển.

Hiệp hội đã được khuyến cáo về áp dụng mức khấu trừ khi bảo hiểm với điều kiện mọi rủi ro hoặc thiếu hụt hàng hóa không rõ nguyên nhân đối với hàng xá qua cân, phân bón, thức ăn gia súc.

Nhìn chung, thị trường bảo hiểm hàng xá vẫn tiếp tục cạnh tranh gay gắt. Cạnh tranh bằng hạ phí mở rộng điều khoản điều kiện bảo hiểm để giành giật khách không tương xứng với rủi ro chấp nhận bảo hiểm đã làm cho nhiều DNBH nhiều năm liên tục thua lỗ về kinh doanh nghiệp vụ bảo hiểm hàng xá, điều này làm cho tỷ lệ bồi thường về hàng xá đang chiếm một tỷ lệ lớn.



Hình 1.3 Hàng hóa rơi vãi khi dỡ hàng tại cảng

1.6 Công tác bảo hiểm hàng hóa bằng đường biển ở Việt Nam

Bảo hiểm nói chung và bảo hiểm hàng hóa vận chuyển bằng đường thủy nói riêng xét đến cùng là việc giải quyết bồi thường tổn thất cho đối tượng là hàng hóa được bảo hiểm khi bị rủi ro, nhưng việc giải quyết đó phải tuân theo những điều kiện và thủ tục nhất định mới được coi là hợp lệ, và cũng chỉ khi nào người được bảo hiểm thực hiện tốt các nghĩa vụ của mình thì việc giải quyết bồi thường mới được tiến hành nhanh chóng.

1.6.1 Các công việc phải thực hiện khi có tổn thất xảy ra

Đó là những yêu cầu đặt ra đối với người được bảo hiểm trong trường hợp hàng hóa được bảo hiểm bị tổn thất. Luật bảo hiểm hiện hành của Việt Nam cũng như các nước đều có qui định hướng dẫn người được bảo hiểm phải làm gì khi có tổn thất xảy ra. Các công việc phải thực hiện là:

- Trước tiên khi hàng hóa bị tổn thất, người được bảo hiểm hay đại lý của họ phải cố gắng hạn chế tổn thất một cách thận trọng và hợp lý trong phạm vi khả năng của mình.

- Thông báo ngay những tổn thất, mất mát thuộc phạm vi hợp đồng bảo hiểm cho người bảo hiểm biết và yêu cầu người bảo hiểm tiến hành giám định.

- Bảo lưu quyền khiếu nại đối với người chuyên chở, người nhận hàng ủy thác hoặc người thứ ba. Để bảo lưu quyền khiếu nại đối với người thứ ba, trong mọi trường hợp, người được bảo hiểm hay đại lý của họ phải có trách nhiệm đảm bảo thực hiện và bảo lưu đầy đủ cho người bảo hiểm quyền khiếu nại đối với người chuyên chở, người nhận hàng ủy thác, hay người thứ ba theo các qui định sau:

- Đối với hàng mất nguyên kiện, phải khiếu nại ngay người chuyên chở, chính cảng hay người nhận hàng ủy thác.
- Khi nhận hàng, nếu phát hiện hàng có hiện tượng mất mát hoặc hư hỏng, thì phải yêu cầu đại diện người chuyên chở hay người nhận hàng ủy thác đến giám định hoặc chứng kiến vụ việc giám định tại tàu. Qua giám định nếu thực tế hàng bị tổn thất thì phải lập hồ sơ khiếu nại.
- Trừ khi có kháng nghị hàng hải, trong mọi trường hợp không được cấp giấy biên nhận hoàn chỉnh cho những hàng hóa bảo hiểm có hiện tượng nghi vấn.

- Phải gửi thông báo bằng văn bản cho đại diện người chuyên chở hay người nhận hàng ủy thác trong vòng 3 ngày sau khi nhận hàng về những mất mát hay hư hỏng nếu tổn thất khó phát hiện vào nơi nhận hàng.

Nếu người được bảo hiểm không thực hiện đầy đủ những nghĩa vụ như trên, người bảo hiểm có quyền từ chối những khiếu nại thuộc trách nhiệm của người chuyên chở, người nhận ủy thác hàng hay người thứ ba khác.

1.6.2 Giám định tổn thất hàng hóa

Giám định là một công tác hết sức quan trọng không thể thiếu được trong công tác bồi thường. Giám định là công tác đánh giá, xác định nguyên nhân và mức độ tổn thất của hàng hóa làm cơ sở cho việc giải quyết khiếu nại bồi thường. Theo qui định của các nước nói chung và Việt Nam nói riêng, khi có tổn thất xảy ra, người được bảo hiểm phải thông báo ngay cho người bảo hiểm, hay đại lý của người bảo hiểm biết để cử nhân viên đến giám định. Biên bản giám định xác định nguyên nhân và mức độ tổn thất, là cơ sở để bồi thường khiếu nại.

- Phương pháp giám định

Căn cứ vào nội dung yêu cầu giám định, tình trạng mức độ tổn thất, tính chất của từng mặt hàng và phạm vi, không gian giám định, người ta chọn các phương pháp giám định khác nhau sao cho phù hợp, đảm bảo tính chính xác, trung thực và khách quan. Trong thực tế người ta áp dụng các phương pháp như sau:

+ Phương pháp giám định cảm quan: là phương pháp giám định tổn thất bằng cảm quan của con người. Đây là phương pháp giám định đơn giản nhất nhưng đòi hỏi giám định viên phải có kinh nghiệm lành nghề. Theo phương pháp này, người ta xác định mức độ tổn thất của hàng hóa bằng cách kiểm đếm số lượng, phân loại mức độ tổn thất theo sự thay đổi tình trạng của hàng hóa (mùi, màu, biến chất thay đổi trạng thái, tính chất vật lý...)

+ Phương pháp giám định chọn mẫu: Đây là phương pháp áp dụng toán xác suất thống kê. Trong phương pháp này, người ta lấy ngẫu nhiên một tỉ lệ nào đó của

hàng hóa trong toàn lô hàng đem kiểm tra đánh giá phân loại tổn thất sau đó qui về cho toàn bộ lô hàng. Phương pháp này thường áp dụng đối với những lô hàng có mức độ tổn thất tương đối đồng đều và có khối lượng lớn. Tỷ lệ lấy có thể là 2%, 5% hay 10% tùy theo tính đồng nhất của lô hàng.

+ Phương pháp giám định đo lường tính toán: Đây là phương pháp dùng các công cụ, máy móc thiết bị đo lường để kiểm tra đo lường số lượng và chất lượng của hàng hóa. Phương pháp này chính xác nhưng mất nhiều thời gian và tốn kém do sử dụng máy móc thiết bị.

Dựa vào tình trạng thực tế mà người ta quyết định chọn phương pháp này hay kết hợp nhiều phương pháp.

- Tổ chức giám định

Để tổ chức giám định, người tảo hiểm phải dựa vào 3 yếu tố: Hàng bị tổn thất đã được bảo hiểm, bảo hiểm còn hiệu lực và tổn thất do rủi ro được bảo hiểm gây ra. Trình tự giám định được thực hiện theo các bước sau:

+ *Xác định địa điểm và thời gian giám định.*

+ *Xác định phương pháp giám định.*

+ *Cử giám định viên hay đại lý được chỉ định để giám định.*

+ *Mời các bên liên quan (đại diện của tàu, chủ tàu, chủ hàng, người bán, đại diện bảo hiểm P&I...) có mặt để chứng kiến và giám định đối tịch.*

+ *Khi các bên liên quan đã có mặt tại hiện trường, tiến hành giám định theo các công việc sau:*

- Kiểm tra ký mã hiệu, qui cách đóng gói xem có phù hợp với loại hàng và tính chất vận chuyển của lô hàng hay không. Kiểm tra tình trạng hư hỏng tổn thất của bao bì.

- Kiểm tra tình trạng, cách thức chất xếp, chèn lót của hàng hóa trong hầm hàng hoặc container, ghi nhận vị trí, tình trạng hư hỏng của hàng hóa xếp trong hầm tàu hoặc container.

- Kiểm tra tình trạng, phẩm chất của hàng hóa bên trong bao bì, các dấu vết hư hỏng, tổn thất của hàng hóa bên trong bao bì.
- Xác định nguyên nhân tổn thất. Để xác định nguyên nhân tổn thất của hàng hóa cần phải xem xét, đánh giá tổng thể tình trạng, vị trí hàng bị tổn thất, các dấu vết gây nên tổn thất trong hầm tàu, đặc tính của hàng hóa, xem xét kỹ đặc điểm của hành trình của hàng hóa thông qua các lời khai và các giấy tờ liên quan.
- Xác định mức độ tổn thất. Đối với những tổn thất với số lượng nhỏ và đơn giản, mức độ tổn thất có thể xác định ngay trong hầm tàu. Tuy nhiên với những tổn thất có số lượng hàng lớn và không đồng nhất khó xác định, việc xác định mức độ tổn thất thường được tiến hành sau khi dỡ hàng vào kho cảng hoặc một địa điểm được thống nhất của các bên liên quan để tiến hành tách, phân loại và xác định chính xác mức độ tổn thất.
- Lập biên bản giám định ghi nhận tình trạng và mức độ tổn thất của hàng hóa ký nhận giữa các bên liên quan trong đó nhất thiết phải có chữ ký của người được bảo hiểm và của giám định viên do người bảo hiểm chỉ định.

Khi thực hiện các công việc này, cần phải đánh giá, xem xét kỹ vụ việc nhằm xác định được chính xác nguyên nhân và mức độ tổn thất. Tình trạng của hàng hóa, bao bì ký mã hiệu, hầm tàu, phương tiện, container, nhà chứa, vật chứa cần phải thể hiện rõ bằng ảnh chụp hoặc các mẫu vật, trong trường hợp cần thiết phải xác định chất lượng, thành phần của hàng hóa cũng như nguyên nhân hàng bị ướt bằng nước ngọt hay nước mặn, cần phải niêm phong và lấy mẫu các mẫu hàng, bao bì, nước để đưa về phòng thí nghiệm phân tích.

- Lập chứng từ giám định: chứng thư giám định phải mô tả rõ sự việc, tình trạng nguyên nhân và mức độ tổn thất của hàng hóa. Chứng thư phải kèm theo ảnh minh họa, kết quả phân tích mẫu cũng như các chứng từ cần thiết.

Công việc giám định phải tiến hành nhanh chóng không cản trở việc giao nhận hàng hóa. Giám định phải đảm bảo tính chính xác, trung thực và khách quan. Biên bản giám định chính thức phải thể hiện được đúng đắn tình trạng, nguyên nhân và mức độ tổn thất của hàng hóa.

1.6.3 Bồi thường tổn thất

- *Hồ sơ khiếu nại đòi bồi thường*

Sau khi đã tiến hành các nghĩa vụ phải làm theo qui định đối với hàng bị tổn thất, người được bảo hiểm phải lập bộ hồ sơ, chứng từ cần thiết để tiến hành đòi bồi thường. Tùy từng trường hợp mà các chứng từ cần thiết cho các vụ khiếu nại sẽ khác nhau:

+Thư đòi bồi thường

+Đơn bảo hiểm hay giấy chứng nhận bảo hiểm

+Vận đơn hoặc hợp đồng vận chuyển

+Hợp đồng mua bán, hóa đơn bán hàng và tờ kê chi tiết về hàng hó

+ Các chứng từ xác nhận tình trạng của hàng hóa trước khi xếp hàng lên tàu, phương tiện vận chuyển

- Giấy chứng nhận khối lượng
- Giấy chứng nhận số lượng
- Giấy chứng nhận chất lượng
- Giấy chứng nhận xuất xứ

+ Các chứng từ xác nhận tình trạng của hàng hóa khi dỡ khỏi tàu, phương tiện vận chuyển:

- Biên bản kết toán giao nhận hàng với tàu
- Biên bản hàng đổ vỡ hư hỏng do tàu gây ra
- Báo cáo dỡ hàng
- Biên bản dỡ hàng
- Biên nhận của kho hàng
- Kết toán báo lại của cảng
- Xác nhận thiếu hụt hàng hóa
- Biên bản xác nhận hàng hóa hư hỏng do cảng gây ra.

+ Biên bản giám định và các tài liệu khác chứng minh về tổn thất.

+ Kháng nghị hàng hải

+ Chứng từ bảo lưu quyền đòi người thứ ba bồi thường

- Biên bản đối tịch với tàu hoặc người bán
- Thư thông báo tổn thất, thư kháng cáo...

+ Các hóa đơn, biên lai liên quan đến các chi phí đề phòng hạn chế tổn thất và tu chỉnh hàng hóa...

+ Các chứng từ liên quan đến việc bồi thường, xác định mức độ, nguyên nhân tổn thất:

- Trích sao nhật ký hàng hải của tàu
- Trích sao nhật ký máy
- Trích sao nhật ký thời tiết
- Biên lai thuyền phó
- Sơ đồ chất xếp hàng hóa
- Biên bản giám định hầm hàng
- Biên bản giám định xếp hàng
- Phiếu kiểm đếm
- ...

+ Các chứng từ liên quan đến tổn thất chung:

- Thư bảo lãnh tổn thất chung
- Giấy ký quỹ tổn thất chung
- Biên bản giám định tổn thất chung
- Bản kê khai giá trị hàng
- Thỏa thuận không thể tách rời
- Bản tính phân bổ tổn thất chung.

1.6.4 Đánh giá, xem xét trách nhiệm của người bảo hiểm

Căn cứ vào bộ hồ sơ khiếu nại, các điều kiện ghi trong hợp đồng bảo hiểm, Luật bảo hiểm hàng hải, Luật hàng hải cùng điều khoản liên quan khác, người bảo hiểm xem xét tính hợp pháp của hồ sơ khiếu nại, xác định tính xác thực của nguyên nhân gây ra tổn thất cho hàng hóa đồng thời xác định mức độ tổn thất và trách nhiệm của các bên liên quan đến tổn thất để quyết định việc bồi thường. Cụ thể người bảo hiểm phải xem xét các yếu tố sau:

- + Người được bảo hiểm có quyền lợi tại thời điểm xảy ra tổn thất hay không
- + Hàng hóa bị tổn thất có được bảo hiểm hay không
- + Tổn thất có xảy ra trong thời gian hiệu lực được bảo hiểm hay không

+ Rủi ro gây nên tổn thất là những rủi ro được bảo hiểm theo điều kiện nào, có thuộc rủi ro loại trừ hay không

+ Các cam kết thỏa thuận giữa người bảo hiểm và người được bảo hiểm. Hành trình có vi phạm những cam kết dẫn đến loại trừ hay không.

1.6.5 Tính toán giá trị tổn thất

Sau khi xác định tổn thất thuộc phạm vi bảo hiểm, công việc tiếp theo của người bảo hiểm là phải xác định giá trị tổn thất và tính toán số tiền bồi thường.

- Tổn thất toàn bộ

Khi hàng bị tổn thất toàn bộ (thực tế hay ước tính), giá trị tổn thất thông thường là toàn bộ giá trị của hàng hóa

- Tổn thất bộ phận

+ Tổn thất chung:

Việc tính toán tổn thất chung do chuyên viên phân chia tổn thất đảm nhiệm. Các bước tính toán tổn thất chung được thực hiện theo trình tự đã được nêu ở phần trước.

+ ***Tổn thất riêng:*** Trong bảo hiểm hàng hóa, các tổn thất riêng bao gồm:

- Hàng hóa bị hư hỏng một phần
- Tổn thất một phần hàng hóa
- Bán một phần hàng hóa dọc đường

Về nguyên tắc, việc tính toán tổn thất do chuyên viên tính toán tổn thất của công ty bảo hiểm thực hiện. Tuy nhiên, hiện nay hầu hết công việc tính toán đều do các công ty giám định thực hiện và do vậy chứng thư giám định tổn thất đã thể hiện đầy đủ về tình trạng, nguyên nhân và mức độ tổn thất.

Hàng hóa bị hư hỏng một phần:

Nếu toàn bộ hay một phần lô hàng bị tổn thất, giá trị tổn thất được xác định dựa trên tỉ lệ giảm giá trị thương mại của hàng tổn thất. Tỉ lệ giảm giá trị thương mại được xác định thông qua thương lượng giữa các bên liên quan đến lô hàng tổn thất. Thông thường tỉ lệ này được tính theo giá trị hàng tổn thất và hàng nguyên tốt tham khảo trên thị trường tại nơi và vào thời điểm giám định.

$$\text{Tỉ lệ giảm giá trị thương mại} = \frac{\text{Giá trị thị trường hàng tốt} - \text{Giá trị thị trường hàng tổn thất}}{\text{Giá trị thị trường hàng tốt}} \times 100\%$$

Khi đó giá trị tổn thất được xác định như sau:

$$\text{Giá trị tổn thất} = \text{giá trị bảo hiểm} \times \text{tỉ lệ giảm giá trị thương mại}$$

Giá trị thị trường của hàng tốt là giá bán buôn của hàng tốt tại cảng đến, nghĩa là nó bao hàm giá trị hàng hóa (CIF), thuế nhập khẩu, phí kinh doanh, lợi nhuận..., còn giá trị thị trường của hàng tổn thất là giá tị ước tính theo mức độ tổn thất của hàng hóa trên cùng một cơ sở với hàng tốt hay giá bán tham khảo hàng tổn thất. Khi tính mức giảm giá trị thương mại cần phải cân nhắc các điểm sau:

- Chi phí tái chế, tu chỉnh hàng hóa;
- Giá thị trường của hàng tổn thất trước và sau tu chỉnh;
- Những tác nhân gây hại có thể ảnh hưởng đến hàng hóa.

Khi không thể thương lượng hoặc xác định mức giảm giá trị thương mại, cách giải quyết cuối cùng là tiến hành bán đấu giá lượng hàng tổn thất. Mức giảm giá của hàng tổn thất bán được so với giá trị thị trường của hàng tốt là cơ sở để xác định giá trị tổn thất của hàng hóa.

Một phần hàng hóa bị tổn thất toàn bộ. Khi đó giá trị tổn thất được xác định như sau:

$$\text{Giá trị tổn thất} = \text{Giá trị bảo hiểm} \times \frac{\text{Giá trị phần hàng tổn thất}}{\text{Giá trị toàn bộ lô hàng}}$$

Bán một phần hàng hóa dọc đường

Trong trường hợp hàng hóa bị tổn thất trong quá trình vận chuyển và thuyền trưởng đã quyết định bán dọc đường, hàng không thể về đến cảng đích được, phần hàng bán đi đó được thừa nhận bị tổn thất một phần và giá trị tổn thất được xác định bằng cách khấu trừ số tiền đã bán được vào giá trị của phần hàng bị tổn thất.

$$\text{Giá trị tổn thất} = \text{Giá trị bảo hiểm} \times \frac{\text{Giá trị phần hàng tổn thất}}{\text{Giá trị toàn bộ lô hàng}} - \text{Số tiền hàng tổn thất}$$

1.6.6 Tổn thất về chi phí

Ngoài tổn thất của hàng hóa do những rủi ro được bảo hiểm gây ra, những chi phí hợp lý sau đây cũng được xem xét bồi thường:

- Chi phí đề phòng, hạn chế tổn thất
- Chi phí đặc biệt
- Chi phí đóng góp tổn thất chung
- Chi phí cứu hộ
- Các chi phí khác như chi phí giám định, phục vụ giám định hoặc kiểm tra tai nạn làm tổn thất hàng. Các chi phí này chỉ được thanh toán nếu tổn thất được bồi thường theo đơn bảo hiểm.

1.6.7 Tính số tiền bồi thường

Khi tiến hành bồi thường phải tuân theo các nguyên tắc cơ bản sau:

- Trách nhiệm của người bảo hiểm được giới hạn trong phạm vi số tiền bảo hiểm.
- Chỉ bồi thường bằng tiền chứ không bồi thường bằng hiện vật (trừ khi có thỏa thuận riêng). Đóng bảo hiểm bằng loại tiền nào thì bồi thường bằng loại tiền ấy.
- Khi bồi thường người bảo hiểm phải khấu trừ các khoản tiền mà người được bảo hiểm đòi được từ người thứ 3.

Trách nhiệm tiếp theo của người bảo hiểm là phải ấn định được mức bồi thường. Trên thế giới và tại Việt Nam thường qui định giống nhau, cụ thể như sau:

+ *Tính toán số tiền bồi thường theo mức độ tham gia bảo hiểm*

Mức độ tham gia bảo hiểm thể hiện bằng số tiền bảo hiểm. Người bảo hiểm chỉ bồi thường tổn thất theo mức độ tham gia bảo hiểm của người được bảo hiểm. Theo nguyên tắc này số tiền bồi thường được xác định như sau:

- Số tiền bảo hiểm \geq Giá trị bảo hiểm

Số tiền bồi thường = Giá trị tổn thất

- Số tiền bảo hiểm $<$ Giá trị bảo hiểm:

$$\text{Giá trị bồi thường} = \text{Giá trị tổn thất} \times \frac{\text{Số tiền bảo hiểm}}{\text{Giá trị bảo hiểm}}$$

Trường hợp tổn thất chung: Người bảo hiểm sẽ bồi thường cho người được bảo hiểm đầy đủ số tiền đóng góp tổn thất chung nếu số tiền bảo hiểm không nhỏ hơn giá trị hàng hóa chịu phân bổ tổn thất chung. Nhưng nếu số tiền bảo hiểm nhỏ hơn giá trị hàng hóa chịu phân bổ tổn thất chung, thì người bảo hiểm chịu trách nhiệm bồi thường số tiền đóng góp tổn thất chung theo tỉ lệ giữa số tiền bảo hiểm và giá trị chịu phân bổ tổn thất chung, cụ thể:

$$\text{Số tiền bồi thường (Tổn thất chung)} = \frac{\text{Số tiền bảo hiểm}}{\text{Tổng số tiền tham gia đóng góp tổn thất chung}} \times \text{Tồn số tiền đóng góp tổn thất chung}$$

Khấu trừ và chế tài:

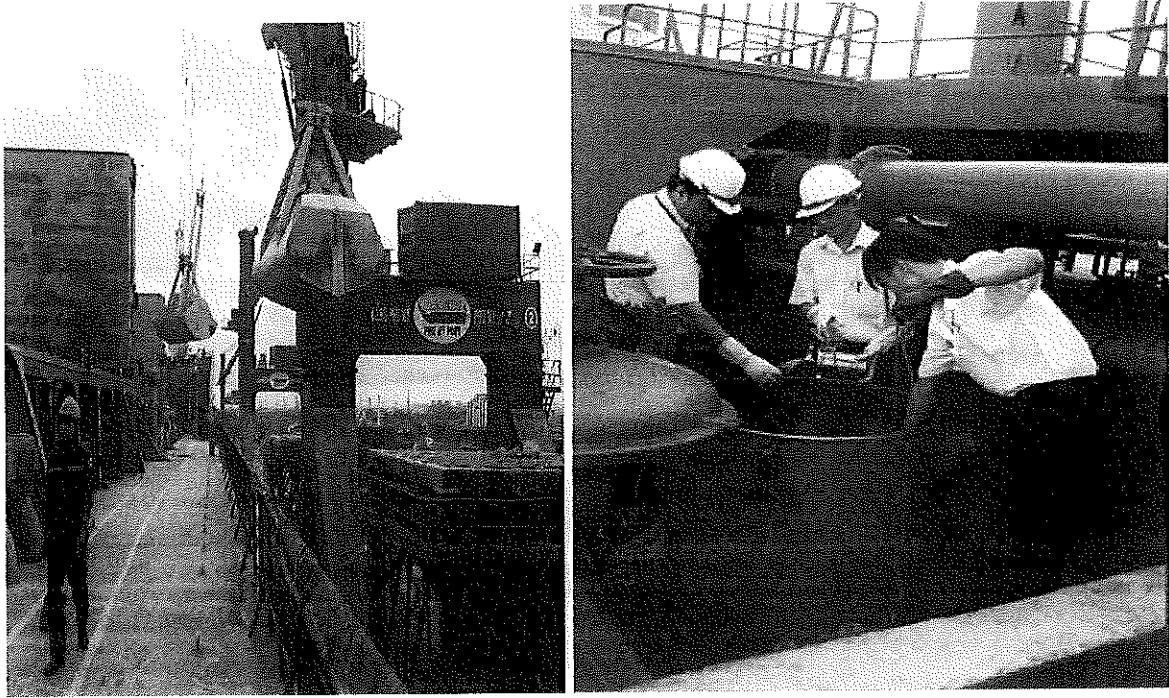
Khi tính toán số tiền bồi thường phải khấu trừ đi mức khấu trừ và chế tài nếu có. Mức khấu trừ được thương lượng hay qui định trước và ghi rõ trong đơn bảo hiểm. Chỉ những hợp đồng bảo hiểm có mức khấu trừ và chỉ khi giá trị tổn thất lớn hơn mức khấu trừ thì mới tiến hành khấu trừ. Trong bảo hiểm hàng hóa, mức khấu trừ thường được thể hiện bằng chỉ lệ phần trăm của số tiền bảo hiểm.

$$\text{Mức khấu trừ} = \text{Tỉ lệ khấu trừ} \times \text{Số tiền bảo hiểm}$$

Chế tài là hình thức hạ giảm số tiền bồi thường do người được bảo hiểm vi phạm những qui định hay không thực hiện những hướng dẫn của người bảo hiểm dẫn đến làm tăng tổn thất hay làm tổn hại đến quyền lợi của người bảo hiểm. Tùy theo mức độ thiệt hại và độ lỗi của người được bảo hiểm mà người bảo hiểm đưa ra tỉ lệ chế tài nhất định. Trong luật bảo hiểm và trong các điều khoản bảo hiểm không có qui định nào về mức độ chế tài mà hoàn toàn tùy thuộc đánh giá và quyết định của người bảo hiểm.

Công thức chung để tính toán số tiền bồi thường là:

$$\text{Số tiền bồi thường} = \frac{\text{Giá trị tổn thất} \times \text{Số tiền bảo hiểm}}{\text{Giá trị toàn bộ lô hàng}} - \text{Các mức khấu trừ ((nếu có))} - \text{Các mức chế tài ((nếu có))}$$



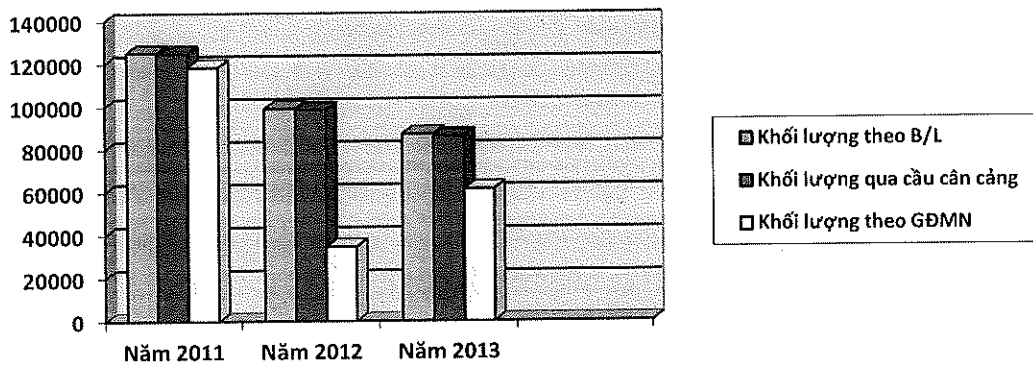
Hình 1.4 Công tác giám định tại hiện trường

Chương II

THỰC TRẠNG THIẾU HỤT HÀNG HÓA CHỖ XÁ BẰNG TÀU BIỂN TẠI CẢNG TP.HCM VÀ BÀ RỊA - VŨNG TÀU.

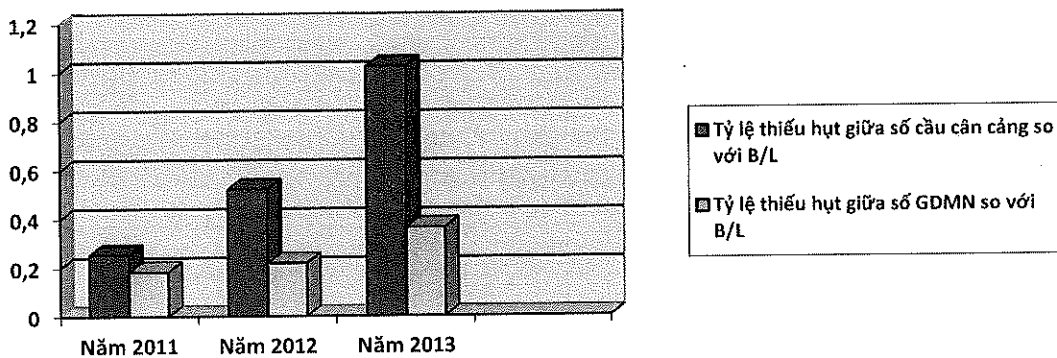
2.1 Tình hình thiếu hụt hàng xá tại Tp.HCM

Đơn vị : Mét Tấn (MT)



Hình 2.1 So sánh giữa khối lượng theo Bill, Số thực nhận và GDMN

Đơn vị : Phần trăm (%)



Hình 2.2 So sánh giữa tỷ lệ thiếu hụt giữa số GDMN và số Thực nhận so với Bill.

2.1.1 Tình hình tàu làm hàng xá tại các cảng Tp.HCM năm 2011.

Bảng 2.1 Thống kê tỷ lệ thiếu hụt hàng xá năm 2011 tại cảng Tp.HCM

STT	Tên tàu	Tên hàng	Khối lượng hàng theo vận tải đơn – B/Ls (tấn)	Số bờ			Số món			Thời gian làm hàng		Cảng dỡ hàng	Ghi chú
				Khối lượng (tấn)	Thừa/Thiếu (tấn)	Tỷ lệ (%)	Khối lượng (tấn)	Thừa/Thiếu (tấn)	Tỷ lệ (%)	Bắt đầu	Kết thúc		
1	TRAI THIEN 66	Philippines copra	3,000.000	3,046.200	46.200	1.540	2,999.973	-0.027	-0.001	18/03/2011	20/03/2011	NR-KH	
2	ARM STRONG	Philippines copra	25,054.860	25,007.530	-47.330	-0.189	25,033.964	-20.896	-0.083	8/4/2011	12/4/2011	NR-KH	
3	NASICO EAGLE	Indo. Wheat bran	5,249.060	5,348.670	99.610	1.898	5,251.418	2.358	0.045	17/4/2011	23/4/2011	NR-KH	
4	DAI HUNG	Philippines copra	2,530.000	2,475.605	-54.395	-2.150	0.000	0.000	0.000	29/4/2011	2/5/2011	NR-KH	Không GĐMN
5	NASICO EAGLE	Indo. Wheat bran	45,510.000	45,522.280	12.280	0.027	45,509.950	-0.050	0.000	11/4/2011	20/4/2011	NR-KH	
6	NASICO LION	Indo. Wheat bran	5,206.550	5,213.740	7.190	0.138	5,205.867	-0.683	-0.013	17/5/2011	23/5/2011	NR-KH	
7	SUN BRIGHT	Indo. Wheat bran	5,310.000	5,244.156	-65.844	-1.240	5,282.388	-27.612	-0.520	28/4/2011	6/5/2011	NR-KH	
8	PHUONG NAM 69	Indo. Wheat bran	4,100.000	4,083.714	-16.286	-0.397	0.000	0.000	0.000	29/5/2011	2/6/2011	NR-KH	Không GĐMN
9	XUYEN A 18	Indo. Wheat bran	2,255.000	2,179.660	-75.340	-3.341	2,220.293	-34.707	-1.539	6/6/2011	10/6/2011	NR-KH	
10	SPLENDOR	Indo. Wheat bran	5,499.910	5,304.958	-194.952	-3.545	5,434.821	-65.089	-1.183	5/8/2011	9/8/2011	NR-KH	
11	DANZIGER GRANCHT	Philippines copra	9,588.190	9,576.421	-11.769	-0.123	9,592.176	3.986	0.042	3/5/2011	5/5/2011	NR-KH	
12	XUAN HIEU 286	Indo. Wheat bran	5,499.900	5,304.953	-194.947	-3.540	5,434.820	-65.080	-1.180	28/8/2011	2/9/2011	NR-KH	
13	GIANG HAI 05	Philippines copra	3,011.106	3,130.639	119.533	3.970	2,966.305	-44.801	-1.488	26/11/2011	2/12/2011	NR-KH	
14	PASSCO 88	Philippines copra	3,300.000	3,358.364	58.364	1.769	3,335.437	35.437	1.074	25/11/2011	1/12/2011	NR-KH	
TỔNG CỘNG			125,114.576	124,796.890	-317.691	-0.254	118,267.412	-217.173	-0.183				

[Nguồn : Công ty cổ phần giám định và Tư vấn Việt (Vietcontrol)]

Thống kê 14 tàu làm hàng xá trong năm 2011 bao gồm 06 tàu cám dừa và 08 tàu cám mì viên. Tổng khối lượng hàng xá đến cảng (theo B/Ls) là 125,114.586 tấn. Tổng lượng hàng đã xếp/ dỡ qua cảng (tính theo số thực nhận hay còn gọi là số bờ) là 124,796.895 tấn thiếu -317.691 tấn so với B/Ls tương đương -0.254%

- *Tình hình hao hụt (thừa/thiếu) hàng hóa.*

+ Thiếu hàng trong vận chuyển và từ cảng xếp (trước khi tàu đến cảng):

- Trong số 14 tàu hàng xá có 02 tàu không giám định mớn nước chiếm tỷ lệ 14,3 %. Các tàu không đo được mớn thường hao hụt với tỷ lệ cao. Do các tàu này không đủ điều kiện đo mớn hoặc không đủ hồ sơ phục vụ cho công tác giám định, đồng thời tại cảng đi tàu không tiến hành đo mớn... Vì vậy, chủ tàu, chủ hàng, giám định và các bên liên quan đã lập biên bản đồng ý chấp nhận số bờ là số thực nhận. Với các tàu không làm được mớn thì không thể tách ra được hao hụt trong bốc xếp, vận chuyển từ cảng đi và hao hụt trong bốc dỡ tại cảng đến là bao nhiêu.
- Với 02 tàu không đo được mớn có 01 tàu thiếu hàng ở mức cao (-2,15%). Tàu DAI HUNG chở 2,530.000 tấn cám dừa xá về từ Philippines, thiếu - 54.395 tấn (tương đương 2,15%). Ban đầu khi mở nắp hầm hàng có phát hiện các dấu hiệu bất thường trên bề mặt hàng hóa, lồi lõm, dấu chân...
- Trong số các tàu đo được mớn có 03 tàu thiếu hàng ở mức cao (trên 3%) khi đối chiếu số lượng theo giám định mớn với số lượng theo B/Ls, tỷ lệ thiếu 1,53%.

- *Hao hụt trong quá trình bốc dỡ hàng*

Trong 08 tàu thiếu hàng trong bốc xếp có 04 tàu hao hụt vượt quá mức cho phép (0,5% thực nhận so với mớn nước). Tàu có tỷ lệ hao hụt cao nhất trong bốc xếp là tàu XUAN HIEU 286 chở 5,499.900 tấn cám Mì viên từ Philippines, thiếu - 194.947 tấn (tương đương -3,540%).

-Tàu dư hàng.

Trong 14 tàu có 6 tàu dư hàng (thực nhận so với B/Ls).

2.1.2 Tình hình tàu làm hàng xá năm 2012 tại các cảng Tp.HCM.

Bảng 2.2 Thống kê tỷ lệ thiếu hụt hàng xá năm 2012 tại cảng Tp.HCM

STT	Tên tàu	Tên hàng	Khối lượng hàng theo vận tải đơn (tấn)	Số bờ			Số mớn			Thời gian làm hàng		Cảng dỡ hàng	Ghi chú
				Khối lượng (tấn)	Thừa/Thiếu (tấn)	Tỉ lệ (%)	Khối lượng (tấn)	Thừa/Thiếu (tấn)	Tỉ lệ (%)	Bắt đầu	Kết thúc		
1	DAI HUNG	Indonesia Palm	2,499.994	2,502.407	2.413	0.097	0.000	0.000	0.000	17/01/2012	20/01/2012	NR-KH	Không GĐMN
2	GOLDEN RICE	Indo. Wheat bran	5,500.000	5,478.499	-21.501	-0.391	0.000	0.000	0.000	4/1/2012	9/1/2012	NR-KH	Không GĐMN
3	SHUN HAI	Indo. Wheat bran	5,500.000	5,203.877	-296.123	-5.384	0.000	0.000	0.000	17/1/2012	23/1/2012	NR-KH	Không GĐMN
4	TRƯỜNG LỘC 16	Indonesia Palm	2,932.200	2,912.144	-20.056	-0.684	0.000	0.000	0.000	30/12/2011	2/1/2012	NR-KH	Không GĐMN
5	GIANG HAI 05	Indonesia Palm	3,163.910	3,092.396	-71.514	-2.260	0.000	0.000	0.000	1/2/2012	6/2/2012	NR-KH	Không GĐMN
6	GREAT TRUST DRAGON 1	Indonesia Palm	2,697.440	2,667.060	-30.380	-1.126	2,689.429	-8.011	-0.297	16/2/2012	20/2/2012	TÂN THUẬN 2	
7	HOANG ANH 05	Philippines copra	3,100.000	3,180.553	80.553	2.598	3,099.783	-0.217	-0.007	26/2/2012	1/3/2012	NR-KH	
8	ROLYAL 06	Indonesia Palm	1,800.000	1,796.344	-3.656	-0.203	1,796.346	-3.654	-0.203	28/1/2012	2/2/2012	NR-KH	
9	THURGAU	Aus. Wheat	25,000.000	24,975.585	-24.415	-0.098	0.000	0.000	0.000	11/3/2012	14/3/2012	NR-KH	Không GĐMN
10	AN PHÚ 18	Indonesia Palm	2,300.000	2,292.713	-7.287	-0.317	0.000	0.000	0.000	19/5/2012	24/5/2012	NR-KH	Không GĐMN
11	ROYAL 18	Indonesia Palm	2,050.000	2,052.745	2.745	0.134	2,052.070	2.070	0.101	19/5/2012	23/5/2012	NR-KH	
12	BO SPRING	Indo. Wheat bran	5,499.950	5,474.810	-25.140	-0.457	5,489.940	10.010	-0.182	4/7/2012	9/7/2012	NR-KH	
13	GIANG HAI	Philippcopra	3,300.000	3,319.629	19.629	0.595	3,294.093	-5.907	-0.179	28/7/2012	2/8/2012	NR-KH	

14	GREAT TRUST DRAGON 2	Philippines copra	3,168.000	3,104.806	-63.194	-1.995	3,161.442	-6.558	-0.207	18/7/2012	23/7/2012	TÂN THUẬN 2	
15	PHŨ ĐẠT 18	Indonesia Palm	2,200.000	2,183.356	-16.644	-0.757	2,191.156	-8.844	-0.402	14/7/2012	19/7/2012	NR-KH	
16	HOA BINH 27	Indonesia Palm	1,500.474	1,538.631	38.157	2.543	0.000	0.000	0.000	18/8/2012	22/8/2012	NR-KH	Không GĐMN
17	PHŨ AN 36	Philippines copra	3,300.000	3,309.333	9.333	0.283	0.000	0.000	0.000	20/8/2012	25/8/2012	NR-KH	Không GĐMN
18	S CHINA	Indo. Wheat bran	6,599.980	6,478.556	-121.424	-1.840	0.000	0.000	0.000	16/8/2012	24/8/2012	NR-KH	Không GĐMN
19	JINBAIHAI	China SBM	5,999.980	5,822.874	-177.106	-2.952	0.000	0.000	0.000	15/9/2012	22/9/2012	TÂN THUẬN 2	Không GĐMN
20	NASICO LION	Philippines copra	3,300.000	3,482.344	182.344	5.526	3,301.947	1.947	0.059	10/9/2012	16/9/2012	NR-KH	
21	SEA MEN	Philippines copra	3,115.000	3,057.089	-57.911	-1.859	3,077.651	37.349	-1.199	30/10/2012	5/11/2012	NR-KH	
22	VINH LONG 06	Philippines copra	4,386.000	4,471.304	85.304	1.945	4,387.009	1.009	0.023	6/11/2012	12/11/2012	NR-KH	
TỔNG CỘNG			98,912.928	98,397.055	-515.873	-0.522	34,540.866	75.524	-0.218				

[Nguồn : Công ty cổ phần giám định và Tư vấn Việt (Vietcontrol)]

Thống kê 22 tàu làm hàng xá trong năm 2012 bao gồm 09 tàu cám cọ, 04 tàu cám mì viên, 06 tàu bã dứa, 01 tàu lúa mì và 01 tàu bã nành. Tổng khối lượng hàng xá đến cảng (theo B/Ls) là 98,912.928 tấn. Tổng lượng hàng đã xếp/ dỡ qua cảng (tính theo số thực nhận hay còn gọi là số bờ) là 98,397.055 tấn thiếu 515.873 tấn so với B/Ls tương đương -0.522%

-Tình hình hao hụt (thừa/thiếu) hàng hóa.

+ Thiếu hàng trong vận chuyển và từ cảng xếp (trước khi tàu đến cảng):

- Trong số 22 tàu hàng xá có 11 tàu không giám định món nước chiếm tỷ lệ 50,00%. Các tàu không đo được món thường hao hụt với tỷ lệ cao. Do các tàu này không đủ điều kiện đo món hoặc không đủ hồ sơ phục vụ cho công tác giám định, đồng thời tại cảng đi tàu không tiến hành đo món... Vì vậy, chủ tàu, chủ hàng, giám định và các bên liên quan đã lập biên bản đồng ý chấp nhận số bờ là số thực nhận. Với các tàu không làm được món thì không thể tách ra được hao hụt trong bốc xếp, vận chuyển từ cảng đi và hao hụt trong bốc dỡ tại cảng đến là bao nhiêu.
- Với 11 tàu không đo được món có 03 tàu thiếu hàng ở mức cao (-2.260% và -5.384%). Tàu SHUN HAI chở 5,500.000 tấn cám mì viên từ Indonesia, thiếu -296.123 tấn (tương đương 5,384%).
- Trong số các tàu đo được món có 02 tàu thiếu hàng ở mức cao (trên 1,8%) .

-Hao hụt trong quá trình bốc xếp hàng

Trong 14 tàu thiếu hàng trong bốc xếp có 03 tàu hao hụt vượt quá mức cho phép (0,5% thực nhận so với món nước). Tàu có tỷ lệ hao hụt cao nhất trong bốc xếp là tàu GREAT TRUST DRAGON 2 chở 3,168.000 cám dứa từ Philippines, thiếu -63.194 tấn (tương đương -1.995 %).

-Tàu dư hàng.

Trong 22 tàu có 7 tàu dư hàng (thực nhận so với B/Ls).

2.1.3 Tình hình tàu làm hàng xá năm 2013 tại các cảng Tp.HCM.

Bảng 2.3 Thống kê tỷ lệ thiếu hụt hàng xá năm 2013 tại cảng Tp.HCM

STT	Tên tàu	Tên hàng	Khối lượng hàng theo vận tải đơn (tấn)	Số bờ			Số môn			Thời gian làm hàng		Cảng dỡ hàng	Ghi chú
				Khối lượng (tấn)	Thừa/Thiếu (tấn)	Tỉ lệ (%)	Khối lượng (tấn)	Thừa/Thiếu (tấn)	Tỉ lệ (%)	Bắt đầu	Kết thúc		
1	PASSCO 86	Philippines copra	3,300.000	3,307.615	7.615	0.231	3,300.727	0.727	0.022	4/1/2013	10/1/2013	KHÁNH HỘI	
2	HOA BINH 36	Philippines copra	1,783.130	1,725.239	-57.891	-3.247	0.000	0.000	0.000	12/1/2013	17/1/2013	KHÁNH HỘI	Không GĐMN
3	PHU AN 268	Indonesia Palm	2,200.000	2,097.873	-	-4.642	0.000	0.000	0.000	18/1/2013	21/1/2013	KHÁNH HỘI	Không GĐMN
4	HOANG LONG 68	Philippines copra	3,100.000	3,068.146	-31.854	-1.028	0.000	0.000	0.000	30/1/2013	2/2/2013	KHÁNH HỘI	Không GĐMN
5	THAI BINH 35	Indonesia Palm	2,350.000	2,294.334	-55.666	-2.369	0.000	0.000	0.000	28/2/2013	3/3/2013	KHÁNH HỘI	Không GĐMN
6	VIET PHU 09	Philippines copra	1,900.000	1,878.041	-21.959	-1.156	0.000	0.000	0.000	41063.000	9/3/2013	KHÁNH HỘI	Không GĐMN
7	ILC FRIENDSHIP	India SBM	7,290.000	7,111.199	-	-2.453	0.000	0.000	0.000	26/2/2013	1/3/2013	KHÁNH HỘI	Không GĐMN
8	HOA BINH 36	Philippines copra	1,800.000	1,788.135	-11.865	-0.659	0.000	0.000	0.000	23/3/2013	31/3/2013	TÂN THUẬN 2	Không GĐMN
9	HOANG ANH 26	Philippines copra	3,750.000	3,622.617	-	-3.397	3,683.143	-66.857	-1.783	30/3/2013	4/4/2013	KHÁNH HỘI	
10	THAI BINH 27	Indonesia Palm	2,500.000	2,396.361	-	-4.146	2,438.078	-61.922	-2.477	5/4/2013	9/4/2013	KHÁNH HỘI	
11	PHU DAT 18	Philippines copra	2,200.000	2,179.092	-20.908	-0.950	2,192.760	-7.240	-0.329	13/4/2013	17/4/2013	KHÁNH HỘI	
12	RANG DONG 28	Indonesia Palm	2,200.000	2,181.545	-18.455	-0.839	2,191.798	-8.202	-0.373	2/5/2013	4/5/2013	KHÁNH HỘI	
13	HOA BINH 45	Philippcopra	3,010.000	2,997.982	-12.018	-0.399	3,007.812	-2.188	-0.073	25/4/2013	4/5/2013	KH	

14	ROYAL 06	Indonesia Palm	1,800.000	1,775.119	-24.881	-1.382	0.000	0.000	0.000	9/5/2013	15/5/2013	KHÁNH HỘI	Không GĐMN
15	PHU AN 36	Philippines copra	3,150.000	3,134.843	-15.157	-0.481	0.000	0.000	0.000	16/7/2013	20/7/2013	KHÁNH HỘI	Không GĐMN
16	QUANG MINH 5	Indonesia Palm	3,250.000	3,286.360	36.360	1.119	3,251.960	1.960	0.060	7/8/2013	11/8/2013	KHÁNH HỘI	
17	DUY THAI 27	Philippines copra	3,520.000	3,470.079	-49.921	-1.418	3,492.132	-27.868	-0.792	9/9/2013	13/9/2013	KHÁNH HỘI	
18	PRECIOUS SEAS	Aus. Wheat	35,697.000	35,624.830	-72.170	-0.202	35,661.389	-35.611	-0.100	31/10/2013	4/11/2013	KHÁNH HỘI	
19	HAI PHONG 45	Philippines copra	2,200.000	2,170.000	-30.000	-1.364	2,183.453	-16.547	-0.752	22/12/2013	27/12/2013	KHÁNH HỘI	
TỔNG CỘNG			87,000.130	86,109.410	890.720	-1.024	61,403.252	223.748	-0.363				

[Nguồn : Công ty cổ phần giám định và Tư vấn Việt (Vietcontrol)]

Thống kê 19 tàu làm hàng xá trong năm 2013 bao gồm 06 tàu cám cọ, 11 tàu bã dứa, 01 tàu lúa mì và 01 tàu bã nành. Tổng khối lượng hàng xá đến cảng (theo B/Ls) là 87,000.130 tấn. Tổng lượng hàng đã xếp/ dỡ qua cảng (tính theo số thực nhận hay còn gọi là số bờ) là 86,109.410 tấn thiếu -890.720 tấn so với B/Ls tương đương -1.024%

-Tình hình hao hụt (thừa/thiếu) hàng hóa.

+ Thiếu hàng trong vận chuyển và từ cảng xếp (trước khi tàu đến cảng):

- Trong số 19 tàu hàng xá có 09 tàu không giám định mớn nước chiếm tỷ lệ 47,37 %. Các tàu không đo được mớn thường hao hụt với tỷ lệ cao. Do các tàu này không đủ điều kiện đo mớn hoặc không đủ hồ sơ phục vụ cho công tác giám định, đồng thời tại cảng đi tàu không tiến hành đo mớn... Vì vậy, chủ tàu, chủ hàng, giám định và các bên liên quan đã lập biên bản đồng ý chấp nhận số bờ là số thực nhận. Với các tàu không làm được mớn thì không thể tách ra được hao hụt trong bốc xếp, vận chuyển từ cảng đi và hao hụt trong bốc dỡ tại cảng đến là bao nhiêu.
- Với 09 tàu không đo được mớn có 04 tàu thiếu hàng ở mức cao (từ -2.369% và -4.642%). Tàu PHU AN 268 chở 2,200.000 tấn bã cọ từ Indonesia, thiếu -102.127 tấn (tương đương -4,642%).
- Trong số các tàu đo được mớn có 02 tàu thiếu hàng ở mức cao (trên 3,0%)

- Hao hụt trong quá trình bốc xếp hàng

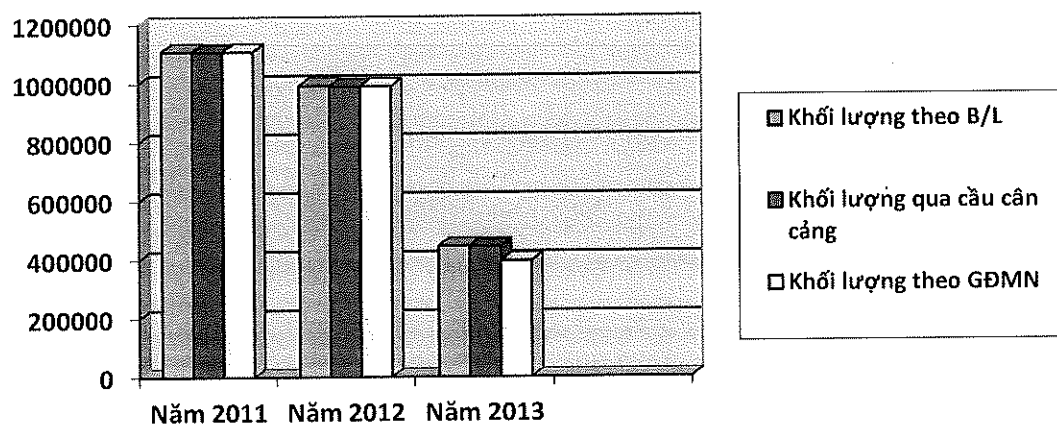
Trong 17 tàu thiếu hàng trong bốc xếp có 06 tàu hao hụt vượt quá mức cho phép (0,5% thực nhận so với mớn nước). Tàu có tỷ lệ hao hụt cao nhất trong bốc xếp là tàu THAI BINH 27 chở 2,500.000 cám cọ từ Philippines, thiếu -103,639 tấn (tương đương -1.669 %).

- Tàu dư hàng.

Trong 19 tàu có 02 tàu dư hàng (thực nhận so với B/Ls).

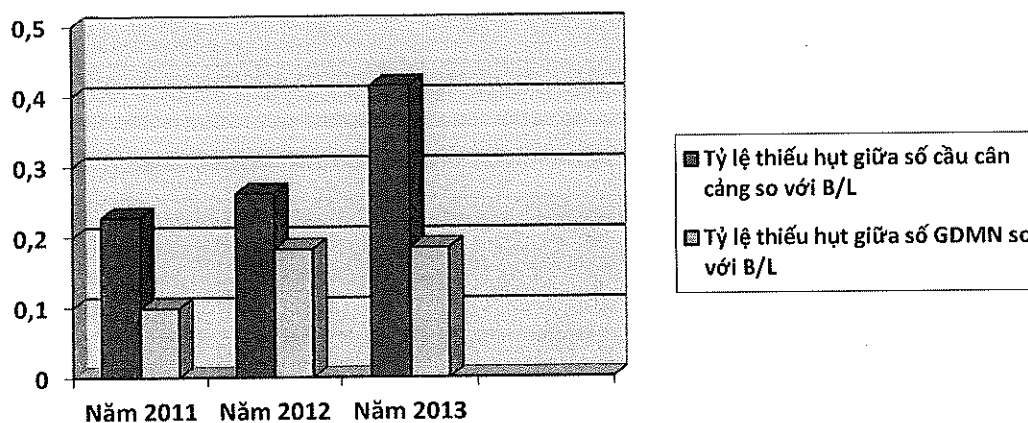
2.2 Tình hình thiếu hàng xá tại Bà Rịa – Vũng Tàu

Đơn vị : Mét Tấn (MT)



Hình 2.3 So sánh giữa khối lượng theo Bill, Số thực nhận và GĐMN

Đơn vị : Phần trăm (%)



Hình 2.4 So sánh giữa tỷ lệ thiếu hụt giữa số GĐMN và số Thực nhận so với Bill.

2.2.1 Tình hình thiếu hụt hàng xá năm 2011 tại cảng Bà Rịa – Vũng Tàu

Bảng 2.4 Thống kê tỷ lệ thiếu hụt hàng xá năm 2011 tại cảng Bà Rịa – Vũng Tàu

STT	Tên tàu	Tên hàng	Khối lượng hàng theo vận tải đơn (tấn)	Số bờ			Số môn			Thời gian làm hàng		Cảng dỡ hàng	Ghi chú
				Khối lượng (tấn)	Thừa/Thiếu (tấn)	Tỉ lệ (%)	Khối lượng (tấn)	Thừa/Thiếu (tấn)	Tỉ lệ (%)	Bắt đầu	Kết thúc		
1	PROTEUS	Aus. Wheat	41,500.000	41,410.011	-89.989	-0.217	41,483.574	-16.426	-0.040	14/2/2011	16/2/2011	PMỸ	
2	SIAM OPAL	India SBM	25,829.938	25,563.309	-266.629	-1.032	25,739.079	-90.859	-0.352	18/03/2011	20/3/2011	PMỸ	
3	INDIAN FORTUNE	India SBM	18,710.000	18,503.240	-206.760	-1.105	18,787.420	77.420	0.414	6/2/2011	8/2/2011	PMỸ	
4	DIAMOND STAR	Argentina SBM	25,268.000	25,142.326	-125.674	-0.497	25,227.572	-40.428	-0.160	17/2/2011	19/2/2011	PMỸ	
5	FALCON TRADER II	Canada Canola Meal	18,061.601	18,050.042	-11.559	-0.064	18,070.130	8.529	0.047	21/1/2011	22/1/2011	PMỸ	
6	PAITON II	Aus. Wheat	44,000.000	43,935.660	-64.340	-0.146	43,976.841	-23.159	-0.053	25/1/2011	1/2/2011	PTSC	
7	DALMATI A	Aus. Wheat	27,179.860	27,143.900	-35.960	-0.132	27,174.832	-5.028	-0.018	27/02/2011	2/3/2011	PMỸ	
8	ARM STRONG	Aus. Wheat	25,054.860	25,007.530	-47.330	-0.189	25,033.964	-20.896	-0.083	8/4/2011	12/4/2011	PMỸ	
	YONG AN 3	USA. Wheat	42,269.975	42,253.943	-16.032	-0.038	42,270.080	0.105	0.000	18/5/2011	20/5/2011	PMỸ	
10	PARINDA NAREE	India SBM	19,780.000	19,612.040	-167.960	-0.849	19,718.166	-61.834	-0.313	17/2/2011	19/2/2011	PMỸ	
11	MARIA TL	Aus. Wheat	45,510.000	45,522.280	12.280	0.027	45,509.950	-0.050	0.000	11/4/2011	20/4/2011	PTSC	
12	ENTERPRI SE	Nigeria Wheat Bran Pellet	5,000.000	5,136.880	136.880	2.738	5,025.727	25.727	0.515	13/04/2011	14/4/2011	PMỸ	
13	MEDI OSAKA	Aus. Wheat	42,975.240	42,873.998	-101.242	-0.236	42,934.772	-40.468	-0.094	25/4/2013	27/4/2011	PMỸ	

14	IVS KWELA	Aus. Wheat	30,800.000	30,812.280	12.280	0.040	30,799.450	-0.550	-0.002	30/5/2011	7/6/2011	PTSC
15	TRITON	Brazil SBM	64,755.300	64,813.220	57.920	0.089	64,756.310	1.010	0.002	30/5/2011	5/6/2011	PMÝ
16	VOSCO SKY	Aus. Wheat	8,800.000	8,771.280	-28.720	-0.326	8,797.503	-2.497	-0.028	22/3/2011	23/3/2011	PMÝ
17	DANZIGER GRANCHT	Aus. Wheat	9,588.190	9,576.421	-11.769	-0.123	9,592.176	3.986	0.042	3/5/2011	5/5/2011	PMÝ
18	KUMANO LILY	Aus. Wheat	30,930.000	30,948.632	18.632	0.060	30,930.200	0.200	0.001	28/8/2011	2/9/2011	INTE RFL
19	GENCO PROGRES S	India SBM	24,985.102	24,730.640	-254.462	-1.018	24,966.305	-18.797	-0.075	23/04/2011	25/4/2011	PMÝ
20	DAI NAM	UREA	3,961.000	3,941.220	-19.780	-0.499	3,949.976	-11.024	-0.278	25/9/2011	29/9/2011	PMÝ
21	GOLDEN TIME	D.A.P	6,175.000	6,142.360	-32.640	-0.529	6,166.080	-8.920	-0.144	20/9/2011	25/9/2011	PMÝ
22	SVETI NIKOLAI I	Aus. Wheat	38,500.000	38,400.810	-99.190	-0.258	38,485.431	-14.569	-0.038	5/6/2011	5/6/2011	PTSC
23	DENSA LION	Aus. Wheat	43,999.910	43,979.012	-20.898	-0.047	43,979.506	-20.404	-0.046	27/9/2011	1/10/2011	INTE RFL
24	STELLAR GRACE	Argentina SBM	40,550.000	40,406.273	-143.727	-0.354	40,507.484	-42.516	-0.105	13/10/2011	17/10/2011	PMÝ
25	FURIA R	Aus. Wheat	16,603.740	16,604.000	0.260	0.002	16,603.038	-0.702	-0.004	11/8/2011	13/8/2011	PMÝ
26	KAVO ALKYON	Brazil, Argentina SBM	60,334.200	60,351.285	17.085	0.028	60,331.744	-2.456	-0.004	7/8/2011	11/8/2011	PMÝ
27	TIAN YAN FENG	Argentina SBM	42,930.000	42,722.974	-207.026	-0.482	58,024.106	-142.319	-0.245	12/9/2011	15/9/2011	PMÝ
		Brazil SBM	15,236.425	15,301.120	64.695	0.425						
28	OCEAN PRINCES S	Aus. Wheat	29,957.310	29,978.240	20.930	0.070	29,959.264	1.954	0.007	29/9/2011	1/10/2011	PMÝ
29	SUNSHINE BLISS	Argentina SBM	30,813.000	30,672.374	-140.626	-0.456	30,722.125	-90.875	-0.295	18/8/2011	23/8/2011	PMÝ
30	SAIGON QUEEN	W.B.P	5,100.000	5,059.904	-40.096	-0.786	5,059.904	-40.096	-0.786	31/8/2011	1/9/2011	INTE RFL

31	HOANG ANH 5	COPRA	3,260.812	3,220.360	-40.452	-1.241	3,240.092	-20.720	-0.635	24/11/2011	27/11/2011	PMỸ	
32	AENAO S	Argentina SBM	8,919.000	8,888.006	-30.994	-0.348	17,031.198	-3.802	-0.022	27/11/2011	28/11/2011	PMỸ	
		Brzil SBM	8,116.000	8,103.907	-12.093	-0.149							
33	WESTERN WILTON	Aus. Wheat	47,200.020	47,330.670	130.650	0.277	47,235.230	35.210	0.075	12/11/2011	14/11/2011	INTE RFL	
34	NAVIOS HIPERION	Argentina SBM	24,200.000	24,136.336	-63.664	-0.263	27,462.127	-37.873	-0.156	9/11/2011	11/11/2011	INTE RFL	
		Argentina SBM	3,300.000	3,300.990	0.990	0.030							
35	AMERICA N GLORY	Aus. Wheat	22,500.010	22,487.870	-12.140	-0.054	22,500.710	0.700	0.003	6/11/2011	10/11/2011	PTSC	
36	TRANSC ENDEN TIM	Argentina SBM	28,352.180	28,164.890	-187.290	-0.661	28,228.170	-124.010	-0.437	23/11/2011	27/11/2011	PTSC	
37	ROTTERD AM TRADER	Argentina SBM	45,000.000	44,839.746	-160.254	-0.356	44,926.444	-73.556	-0.163	26/11/2011	28/11/2011	PMỸ	
38	VINHLINE FREEDOM	India SBM	10,450.000	10,314.030	-135.970	-1.301	10,364.940	-85.060	-0.814	5/11/2011	11/12/2011	PTSC	
39	GLORIOUS SENTOSA	India SBM	22,000.000	21,769.370	-230.630	-1.048	21,792.107	-207.893	-0.945	27/4/2011	25/9/2011	PMỸ	
40	DYNA WAVE	Argentina SBS	45,000.000	45,055.740	55.740	0.124	45,001.654	1.654	0.004	24/12/2011	26/12/2011	PMỸ	
41	SARANYA NOREE	Aus. Wheat	27,500.000	27,565.628	65.628	0.239	27,500.369	0.369	0.001	12/12/2011	18/12/2011	PTSC	
42	YASA PEMBE	Aus. Wheat	47,669.940	47,656.202	-13.738	-0.029	47,669.727	-0.213	0.000	22/12/2011	24/12/2011	INTE RFL	
TỔNG CỘNG			1,108,456.67	1,105,923.38	-2,533.29	-0.228	1,107,363.74	-1,092.93	-0.099				

[Nguồn : Công ty cổ phần giám định và Tư vấn Việt (Vietcontrol)]

Thống kê 42 tàu làm hàng xá trong năm 2011 bao gồm 21 lúa mì, 18 tàu bã đậu nành, 02 tàu phân bón, 01 tàu bã dứa. Tổng khối lượng hàng xá đến cảng (theo B/Ls) là 1,108,456.67 tấn. Tổng lượng hàng đã xếp/ dỡ qua cảng (tính theo số thực nhận hay còn gọi là số bờ) là 1,105,923.38 tấn thiếu -2,533.29 tấn so với Bill tương đương -0.228%

-Tình hình hao hụt (thừa/thiếu) hàng hóa.

+ Thiếu hàng trong vận chuyển và từ cảng xếp (trước khi tàu đến cảng):

- Trong số 42 tàu hàng xá, tất cả các tàu đều tiến hành giám định được món nước, tỷ lệ 100%
- Trong số 42 tàu đo được món có 04 tàu thiếu hàng ở mức cao (từ -1.032% đến -1.301%)

-Hao hụt trong quá trình xếp dỡ hàng

Trong 32 tàu thiếu hàng trong bốc xếp có 06 tàu hao hụt vượt quá mức cho phép (0,5% thực nhận so với món nước). Tàu có tỷ lệ hao hụt cao nhất trong bốc xếp là tàu INDIAN FORTUNE chở 18,710.000 cám Bã đậu nành từ Ấn Độ, thiếu 206,760 tấn (tương đương -1.105 %).

-Tàu dư hàng.

Trong 42 tàu có 10 tàu dư hàng (thực nhận so với B/Ls).

2.2.2 Tình hình tàu làm hàng xá năm 2012 tại các cảng Bà Rịa – Vũng Tàu

Bảng 2.5 Thống kê tỷ lệ thiếu hụt hàng xá năm 2012 tại cảng Bà Rịa – Vũng Tàu

STT	Tên tàu	Tên hàng	Khối lượng hàng theo vận tải đơn(Tấn)	Tỷ lệ nhận rời trực tiếp / qua cân	Thiếu môn, %	Thiếu bờ, %	Ngày cập cảng	Cảng dỡ hàng
01	CALY MANX	Cám nành Ấn Độ	33,000.000	32,678.577	-0.453	-0.974	2/1/2012	PHÚ MỸ
02	SVETI VLAHO	Cám nành Ấn Độ	42,756.944	42,319.227	-0.448	-1.024	17/01/2012	PHÚ MỸ
03	VITA GLORY	Hạt đậu nành	43,899.090	43,767.870	0.002	-0.299	30/12/2011	PHÚ MỸ
		Cám nành	13,101.600	13,202.660		0.771	30/12/2011	
04	BLUE MATERHORN	Lúa mì Úc	27,200.000	27,325.122	0.114	0.460	22/02/2012	PHÚ MỸ
05	IKAN JERUNG	Cám nành Ấn Độ	22,000.000	21,792.300	-0.775	-0.944	19/02/2012	PHÚ MỸ
06	HALKY	Bắp hạt Ấn Độ	25,300.000	25,276.140	-0.035	-0.094	22/03/2012	PHÚ MỸ
07	TYANA	Cám nành Argentina	8,200.000	8,178.860	0.002	-0.258	12/3/2012	PHÚ MỸ
		Cám nành Brazil	17,714.683	17,773.437		0.332		
		Đậu nành hạt	36,102.190	36,167.490		0.181		
08	VOSCO UNITY	Lúa mì Úc AH 12	4,607.460	4,618.460	0.042	0.239	19/03/2012	PHÚ MỸ
		Lúa mì Úc APW	6,599.580	6,599.750		0.003		
		Lúa mì Úc Feed Wheat	32,798.610	32,778.700		-0.061		

09	EFPROSINI	Lúa mì Úc	27,480.000	27,476.430	-0.046	-0.013	10/4/2012	SP-PSA
10	VOSCO STAR	Lúa mì Úc APW	16,650.000	16,670.740	0.002	0.125	27/04/2012	PHÚ MỸ
		Lúa mì Úc Feed Wheat	7,702.000	7,742.720		0.529		
		Lúa mì Úc AH 12	20,965.000	21,018.552		0.255		
11	GLORIOUS JASMINE	Cám nành Argentina	42,269.030	42,137.110	-0.166	-0.312	26/05/2012	PHÚ MỸ
12	NASHICO LION	Cám dừa Philipine	5,200.000	5,192.480	-0.128	0.145	15/05/2012	PTSC PHÚ MỸ
13	GLOBAL PHOENIX	Cám nành Argentina	40,280.000	40,086.700	-0.473	0.480	31/05/2012	PHÚ MỸ
14	UNIVERSAL GLORIA	Cám nành Argentina	38,250.000	38,248.500	-0.001	0.004	8/6/2012	SP-PSA
15	VOSCO UNITY	Lúa mì Úc APW	6,652.030	6,665.870	0.000	0.208	4/6/2012	PHÚ MỸ
		Lúa mì Úc AH 12	14,411.540	14,430.550		0.132		
16	CK BLUE BELL	Cám nành Argentina	44,795.610	44,762.885	-0.003	0.073	16/07/2012	PHÚ MỸ
		Cám nành Brazil	18,587.620	18,597.903		0.050		
17	CORAL GARNET	Cám nành Argentina	42,481.050	42,143.665	-0.521	0.794	5/7/2012	PHÚ MỸ
		Cám nành Brazil	17,915.600	17,936.463		0.116		
18	ENTERNITY ISLAND	Cám nành Argentina	44,563.430	44,458.743	-0.075	-0.235	13/09/2012	PHÚ MỸ
		Hạt đậu nành	20,661.000	20,623.870		-0.180		
19	PRABHU PARAVATI	Lúa mì Úc APW	33,750.000	33,649.422	-0.126	-0.298	30/09/2012	CÁI MÉP
		Lúa mì Úc AH 12	14,450.000	14,436.389		-0.094		
20	ERMIONE	Cám nành Argentina	20,159.000	19,992.143	-0.431	-0.828	12/10/2012	CÁI MÉP
21	NIPPON MARU	Bã hạt cải	20,330.000	20,281.981	-0.190	-0.236	5/10/2012	PHÚ MỸ

22	PANAYOTAK	Bắp hạt Brazil	59,854.925	59,723.279	-0.027	-0.220	15/10/2012	PHÚ MỸ
		Cám nành Brazil	16,148.480	16,090.010		-0.362		
23	CLIO	Cám nành Argentina	33,729.400	33,517.431	-0.628	-0.320	22/11/2012	CÁI MÉP
24	DYNA VOYAGER	Cám nành Argentina	52,122.213	51,734.508	-0.382	-0.744	8/11/2012	PHÚ MỸ
25	GREEN PHOENIX	Bã hạt cải	18,355.794	18,353.274	-0.006	0.014	20/11/2012	PHÚ MỸ
TỔNG CỘNG			991,043.879	988,450.211	-0.183	-0.262		

[Nguồn : Công ty cổ phần giám định và Tư vấn Việt (Vietcontrol)]

Thống kê 25 tàu làm hàng xá trong năm 2012 bao gồm 06 tàu lúa mì, 15 tàu bã đậu nành, 02 tàu bắp hạt, 01 tàu bã dứa, 02 tàu bã hạt cải. Tổng khối lượng hàng xá đến cảng (theo B/Ls) là 991,043.879 tấn. Tổng lượng hàng đã xếp/ dỡ qua cảng (tính theo số thực nhận hay còn gọi là số bờ) là 988,450.211 tấn thiếu – 2,596.53 tấn so với B/Ls tương đương -0.262%

-Tình hình hao hụt (thừa/thiếu) hàng hóa.

+Thiếu hàng trong vận chuyển và từ cảng xếp (trước khi tàu đến cảng):

- Trong số 26 tàu hàng xá, tất cả các tàu đều tiến hành giám định được món nước, tỷ lệ 100%
- Trong số 26 tàu đo được món có 02 tàu thiếu hàng ở mức cao (từ -0.944% đến -1.024%)

- Hao hụt trong quá trình bốc xếp hàng

Trong 15 tàu thiếu hàng trong bốc xếp có 02 tàu hao hụt vượt quá mức cho phép (0,5% thực nhận so với món nước). Tàu có tỷ lệ hao hụt cao nhất trong bốc xếp là tàu SVETI VLAHO chở 42,756.944 Bã đậu nành từ Ấn Độ, thiếu -437,831 tấn (tương đương -1.024 %).

- Tàu dư hàng.

Trong 42 tàu có 08 tàu dư hàng (thực nhận so với B/Ls).

2.2.3 Tình hình tàu làm hàng xá tại các cảng Bà Rịa – Vũng Tàu năm 2013

Bảng 2.6 Thống kê tỷ lệ thiếu hụt hàng xá năm 2013 tại cảng Bà Rịa – Vũng Tàu

STT	Tên tàu	Tên hàng	Khối lượng hàng theo vận tải đơn (tấn)	Số bờ			Số môn			Thời gian làm hàng		Cảng dỡ hàng	Ghi chú
				Khối lượng (tấn)	Thừa/Thiếu (tấn)	Tỉ lệ (%)	Khối lượng (tấn)	Thừa/Thiếu (tấn)	Tỉ lệ (%)	Bắt đầu	Kết thúc		
1	ANDALUCIA	Paraguay Corn	8,048.885	8,038.087	-10.798	-0.134	19,953.931	-15.419	-0.192	30/12/2012	1/1/2013	P MỸ	
		Argentina SBM	11,920.465	11,870.238	-50.227	-0.421							
2	PORT NELSON	India SBM	29,140.000	28,999.316	-140.684	-0.483	29,188.537	48.537	0.167	25/01/2013	2/1/2013	P MỸ	
3	BUSAN STAR	India SBM	33,000.000	32,521.248	-478.752	-1.451	32,697.579	302.421	-0.916	27/02/2013	2/2/2013	P MỸ	
4	DONFRANE BULIC	India Corn	27,500.000	27,406.088	-93.912	-0.341	27,499.491	-0.509	-0.002	6/3/2013	7/3/2013	P MỸ	
5	EASTERN STAR	India Corn	22,000.000	22,070.287	70.287	0.319	22,000.435	0.435	0.002	11/3/2013	12/3/2013	P MỸ	
6	KOREAN LILY	Canada Canola Meal	10,878.047	10,887.235	9.188	0.084	10,880.548	2.501	0.023	13/03/2013	14/03/2013	P MỸ	
7	TRUST STAR	India Corn	26,250.000	25,897.404	-352.596	-1.343	26,146.322	103.678	-0.395	17/04/2013	19/04/2013	P MỸ	
8	AGIOS NIKOLAS	Canada Wheat	20,930.000	20,929.200	-0.800	-0.004	20,735.000	195.000	-0.932	27/05/2013	30/05/2013	PTSC	
9	ALSTROEMERIA	Argentina SBM	8,700.000	8,663.422	-36.578	-0.420	8,690.461	-9.539	-0.110	25/6/2013	14/06/2013	INTERF	
10	DAISHIN MARU	Argentina SBM	35,871.975	35,717.194	-154.781	-0.431	35,791.112	-80.863	-0.225	25/06/2013	28/06/2013	INTERF	
11	RED DIAMOND	Argentina SBM	37,901.900	37,725.722	-176.178	-0.465	37,811.449	-90.451	-0.239	1/6/2013	4/6/2013	PMỸ	
13	VEGA STAR	SBM Brz	20,253.050	20,423.122	170.072	0.840	20,256.865	3.815	0.019	5/6/2013	6/6/2013	P MỸ	

14	DRAGONSKY	Argentina SBM	36,311.000	36,177.668	-133.332	-0.367	0.000	0.000	0.000	16/07/2013	21/07/2013	INTERF	Không GĐMN
		Argentina Corn	13,260.000	13,229.236	-30.764	-0.232							
15	LUCLY STAR	India SBM	19,300.000	19,197.477	-102.523	-0.531	19,298.733	-1.267	-0.007	6/7/2013	8/7/2013	P MỸ	
16	ASIA GRAECA	Argentina SBM	42,000.000	42,036.094	36.094	0.086	59,971.012	-33.18	-0.552	19/08/2013	23/08/2013	P MỸ	
		Argentina Corn	18,202.800	17,901.738	-301.062	-1.654							
17	SIVA EMERALD	India Corn	23,250.000	23,182.290	-67.710	-0.291	23,229.608	-20.392	-0.088	14/08/2013	16/08/2013	P MỸ	
TỔNG CỘNG			444,718.122	442,873.066	1,845.056	-0.415	394,151.083	-731.08	-0.185				

[Nguồn : Công ty cổ phần giám định và Tư vấn Việt (Vietcontrol)]

Thống kê 17 tàu làm hàng xá trong năm 2013 bao gồm 01 tàu lúa mì, 12 tàu bã đậu nành, 04 tàu bắp hạt. Tổng khối lượng hàng xá đến cảng (theo B/Ls) là 444,718.122 tấn. Tổng lượng hàng đã xếp/ dỡ qua cảng (tính theo số thực nhận hay còn gọi là số bờ) là 442,873.066 tấn thiếu – 1,845.056 tấn so với B/Ls tương đương -0.415%

-Tình hình hao hụt (thừa/thiếu) hàng hóa.

+Thiếu hàng trong vận chuyển và từ cảng xếp (trước khi tàu đến cảng):

- Trong số 17 tàu hàng xá, có 01 tàu không đo được món tỷ lệ 5.9%
- Trong số 16 tàu đo được món có 02 tàu thiếu hàng ở mức cao (từ -1.343% đến -1.451%)

- Hao hụt trong quá trình bốc xếp hàng

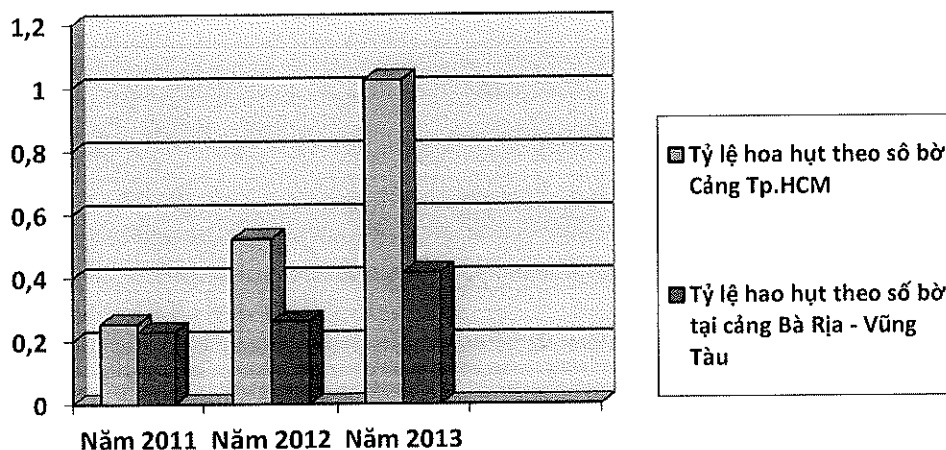
Trong 13 tàu thiếu hàng trong bốc xếp có 04 tàu hao hụt vượt quá mức cho phép (0,5% thực nhận so với món nước). Tàu có tỷ lệ hao hụt cao nhất trong bốc xếp là tàu TRUST STAR chở 26,250.000 Bắp hạt từ Ấn Độ, thiếu -352,596 tấn (tương đương -1.343 %).

- Tàu dư hàng.

Trong 17 tàu có 03 tàu dư hàng (thực nhận so với B/Ls).

2.3 So sánh tỷ lệ thiếu hụt giữa các cảng Tp.HCM và các cảng BR-VT.

Đơn vị tính : Phần trăm (%)



Hình 2.5 So sánh tỷ lệ thiếu hụt theo số bờ giữa các cảng Tp.HCM và BR-VT

Qua bảng thống kê tình hình hao hụt tại các cảng Tp.HCM và BR-VT ta thấy mức độ hao hụt tại các cảng Tp.HCM cao hơn các cảng BR-VT , ngoài những nguyên nhân ở bên dưới các cảng TpHCM mức hao hụt cao là do:

2.3.1. Về điều kiện thiết bị, phương thức dỡ hàng:

- Phương thức dỡ hàng: thường là cơ giới và bán cơ giới, đóng gói thủ công, không theo quy trình khép kín nên làm hàng hóa rơi vãi nhiều.
- Thiết bị dỡ hàng: cũ, không bảo đảm kín, chính xác làm hàng hóa rơi vãi nhiều, cân sai số lớn hơn.

2.3.2. Về thời gian làm hàng:

Thường kéo dài gấp 2 - 3 lần ở các cảng BR-VT, nên hàng bay bụi, rơi vãi nhiều hơn.

2.3.3. Về nguồn gốc hàng hóa và tàu chở:

- Các tàu về TP. HCM, đa phần là những tàu nhỏ, hồ sơ giám định và kết cấu có độ chính xác kém hơn nên gây sai số lớn hơn.
- Nguồn gốc hàng về thường có xuất xứ "xấu": TQ, Ấn Độ, Indonesia, Philippines ...

2.3.4. Về tình hình an ninh cảng, quy trình kiểm tra kiểm soát dỡ hàng, thu gom hàng rơi vãi cũng kém hơn ở Phú Mỹ

Hiện nay tại các cảng ở Sài Gòn vẫn tiềm ẩn nhiều rủi ro, trong quá trình bốc dỡ hàng hóa bị rơi vãi, hao hụt trọng lượng do mất độ ẩm người bán hàng cố tình giao thiếu hàng dựa trên thông lệ hàng hải. Song nguyên nhân chủ yếu vẫn do tàu và công nhân bốc xếp, sà lan và nhiều đối tượng lang thang tại cảng trộm cắp và nhiều trường hợp câu kết lấy trộm cả xe hàng. Tiềm ẩn lớn nhất vẫn là do chủ hàng đàm phán kém dẫn đến người bán thuê các đội tàu Việt Nam có khả năng tài chính kém hạ cước vận tải xuống nên các chi phí giảm theo (Lương, thưởng của thuyền viên thấp) dẫn đến việc các thuyền viên trên tàu móc nối với các phần tử trộm cắp, lấy trộm hàng của chính chủ hàng.



Hình 2.6 Tàu cập cảng dỡ hàng

Chương III
NGUYÊN NHÂN CỦA HIỆN TƯỢNG THIẾU HỤT TẠI CÁC CẢNG
TP.HCM, BÀ RỊA – VŨNG TÀU VÀ BIỆN PHÁP ĐỀ PHÒNG HẠN
CHẾ THIẾU HỤT.

3.1 Nguyên nhân của hiện tượng thiếu hụt.

3.1.1 Do đặc tính hao hụt tự nhiên của hàng hóa :

- Là hao phí, thiếu hụt không thể tránh đối với một số hàng hóa chuyên chở do đặc tính hoặc do cách chuyên chở. Ví dụ: Chuyên chở dầu phải chịu hao phí tự nhiên vì dầu bốc hơi, các hàng nông sản thường bay bụi.

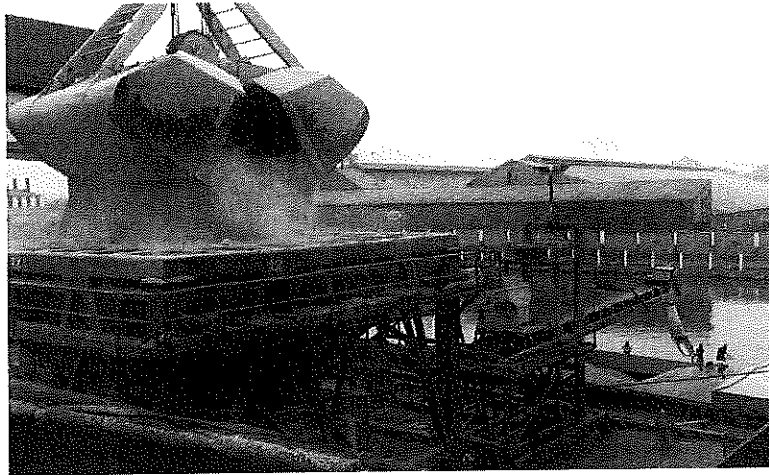
- Nguyên nhân: do đặc tính tự nhiên của loại hàng có khả năng hút/ tỏa ẩm nên có thể làm giảm trọng lượng hàng hóa khi vận chuyển hàng hàng hóa qua nhiều vùng miền khác nhau trong thời gian dài.

- Mức hao hụt: của 1 số mặt hàng nông sản khoảng 0,05 - 0,1%.

3.1.2 Do hàng hóa bị rơi vãi, bay bụi trong quá trình xếp dỡ hàng:

-Nguyên nhân: xảy ra trong quá trình xếp - dỡ, đóng gói hàng. Hàng hóa bị rơi vãi, bay bụi không thể thu hồi được trong quá trình làm hàng dẫn đến làm hao hụt trọng lượng hàng.

- Mức hao hụt: của 1 số mặt hàng nông sản khoảng 0,1 - 0,5%, hàng phân bón khoảng 0,1 - 0,2 %.



Hình 3.1 Hàng hóa bị rơi vãi trong quá trình dỡ hàng

3.1.3 Do nhận hàng thiếu từ cảng nhận hàng

- Nguyên nhân: do sai sót nhầm lẫn trong quá trình kiểm đếm, giám sát hàng hóa tại cảng xếp hàng, Thông thường cuối mỗi ca và sau khi xếp xong hàng, cảng và đại diện tàu và các bên liên quan phải đối chiếu số lượng hàng hoá giao nhận và cùng ký vào Tally Sheet. Tuy nhiên trong quá trình giao nhận, giám định, kiểm đếm có sự sai sót dẫn đến hàng hóa nhận thiếu, do đó về cảng dỡ hàng, hàng hóa đã bị thiếu hụt ngay từ khi xếp hàng.

3.1.4 Do chênh lệch các dụng cụ cân hàng:

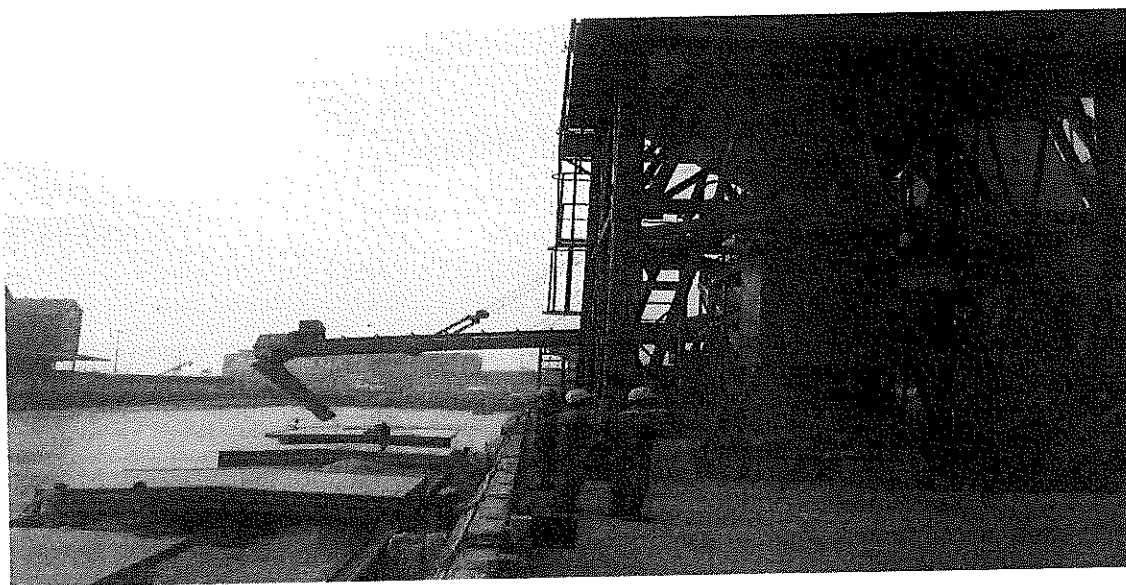
Nguyên nhân: do mỗi loại dụng cụ cân hàng sẽ có sai số dụng cụ, do đó khi sử dụng mỗi loại dụng cụ khác nhau sẽ có sự chênh lệch khối lượng làm phát sinh thiếu hụt khi cân hàng.



Hình 3.2
Hàng hóa qua cầu cân tại cảng

3.1.5 Do sử dụng khác phương pháp cân hàng:

Nguyên nhân: do sử dụng các phương pháp tính khối lượng hàng khác nhau: như cân bờ & GDMN, cân cầu với cân treo làm chênh lệch khối lượng do sai số của mỗi phương pháp xác định khối lượng là khác nhau.



Hình 3.3

Phương tiện nhận hàng bằng băng truyền

3.1.6 Do sai số của phương tiện vận chuyển

- Nguyên nhân: Do các tàu cũ, tàu già hồ sơ, bảng tính không chính xác nên việc tính toán không chính xác hoặc không tính toán được dẫn đến việc xác định khối lượng không chính xác và có chênh lệch.



Hình 3.4

Phương tiện vận chuyển

3.1.7 Do hình thức giao nhận.

3.1.7.1 Giao nhận bằng Xà lan, tàu thủy

Khối lượng hàng hóa giao nhận được xác định thông qua việc giám định khối lượng tại xà lan, tàu thủy và đây là phương pháp giao nhận gây thiếu hụt với tỷ lệ lớn do các yếu tố sau: hồ sơ tàu không chuẩn xác, cấu trúc hầm hàng không đảm bảo, thuyền viên ăn cắp hàng.....

3.1.7.2 Giao nhận bằng xe tải

Khối lượng hàng giao nhận bằng cách cân xe tải, xe sẽ được cân lúc không có hàng và có hàng của mỗi chuyến. Việc giao nhận này tiềm ẩn rủi ro, gian lận trong quá trình cân hàng, sai số dụng cụ cân... gây tổn thất đối với hàng hóa.

3.1.7.3 Giao nhận thông qua các phương tiện chuyên dụng như công-tơ qua máng, ống hút...

Đây là phương pháp giao nhận chứa ít rủi ro nhất đối với hàng hóa, do quá trình giao nhận theo quy trình khép kín và thiết bị chuyên dụng

3.1.8 Do các nguyên nhân khác:

3.1.8.1. Hư hỏng: Các dạng hư hỏng cũng gây thiếu hụt hàng hóa

- Hư hỏng do bị đổ, vỡ, dập, nát: Nguyên nhân do thiếu cẩn trọng trong quá trình xếp dỡ hàng, do chèn lót không tốt, do sóng lắc và sự rung động của tàu trên sóng, do sự phân bổ hàng không hợp lý dẫn đến hàng hóa bị đổ vỡ.

- Hư hỏng do bị ẩm ướt: Nguyên nhân chủ yếu là do miệng hầm hàng không kín nước làm nước biển, nước mưa lọt xuống hầm hàng. Do sự rò rỉ của các đường ống dẫn dầu, bị ngấm từ nước la canh, ballast và sự rò rỉ từ các loại hàng lỏng xếp chung hầm.

- Hư hỏng do nhiệt độ quá cao: Nguyên nhân chủ yếu là không tuân thủ chế độ nhiệt độ và độ ẩm trong công tác bảo quản và thông gió không thích hợp dẫn đến sự thay đổi nhiệt độ làm hư hỏng hàng hóa.

- Hư hỏng vì lạnh: Nguyên nhân do nhiệt độ quá thấp làm một số hàng hóa bị đông kết gây khó khăn trong công tác xếp dỡ hàng như dầu nhờn, than, quặng...

- Hư hỏng do động vật, côn trùng có hại gây nên: Nguyên nhân do hàng hóa tích trữ nhiều dinh dưỡng bên trong nên chúng là môi trường tốt cho các loại nấm mốc và côn trùng, chuột phá hoại. làm hư hỏng hàng hóa như hàng ngũ cốc, thực phẩm....

- Hư hỏng do hôi thối, bụi bẩn: Nguyên nhân do vệ sinh hầm hàng không tốt, bụi bẩn và hàng hóa còn sót lại của các chuyến trước.

- Hư hỏng do bị cháy nổ: Nguyên nhân do bản thân hàng hóa có tính phát nhiệt, tích tụ khí và chưa tuân thủ nguyên tắc riêng đối với hàng hóa vận chuyển. Ví dụ như các hàng than, quặng, lưu huỳnh, phốt pho và các hàng nguy hiểm khác...

- Hư hỏng do cách ly, đệm lót không tốt: Nguyên nhân do một số hàng ký nhau được xếp gần nhau, đệm lót không tốt và chât xếp hàng không phù hợp dẫn đến hàng hóa bị hư hỏng.

3.1.8.2. Mất hàng

- Mất hàng do sóng cuốn mất: Nguyên nhân do quá trình chât xếp hàng không đảm bảo, chèn lót, chằng buộc hàng không kỹ, sóng gió lớn làm hàng hóa bị sóng cuốn

trôi gâu thiêu hụt hàng hóa.

- Mất hàng do ăn cắp: Nguyên nhân do giám sát quá trình làm hàng không kỹ, công nhân không chính quy. Chủ tàu nợ lương, nên thủy thủ khi có cơ hội sẽ bán xả hàng

- Do tàu cố tình không giao hàng: Nguyên nhân do tranh chấp về cước phí hoặc ý định ăn cắp hàng từ phía tàu dẫn đến tàu cố tình không giao hàng cho chủ hàng.

3.1.8.3. Do ý thức của người được bảo hiểm:

-Theo các số liệu thống kê hiện nay cho thấy việc gia tăng tỷ lệ tổn thất qua các năm một phần không nhỏ là do yếu tố ý thức của người được bảo hiểm. Tâm lý của đại đa số các doanh nghiệp khi tham gia bảo hiểm với cách suy nghĩ: chỉ cần đóng phí đầy đủ và đúng hạn, mọi chuyện sẽ có bảo hiểm lo. Chính vì vậy, người được bảo hiểm sẽ không chú trọng đến việc lựa chọn nhà cung cấp hàng hóa có uy tín hay không, phương tiện vận chuyển có đáp ứng được các điều kiện về bảo hiểm trách nhiệm dân sự đối với hàng hóa vận chuyển hay không, thái độ thiếu hợp tác cũng là nguyên nhân gây thiêu hụt hàng hóa,...

3.2 Biện pháp đề phòng hạn chế thiêu hụt

3.2.1 Đối với hao hụt tự nhiên:

-Nguyên nhân: do đặc tính tự nhiên của loại hàng có khả năng hút/ tỏa ẩm nên có thể làm giảm trọng lượng hàng hóa khi vận chuyển hàng hàng hóa qua nhiều vùng miền khác nhau trong thời gian dài.

- Mức hao hụt: của 1 số mặt hàng nông sản khoảng 0,05 - 0,1%.

- Biện pháp ĐPHCTT:

+ Các lô hàng có tính hao hụt tự nhiên để ĐPHCTT cần lựa chọn phương tiện vận chuyển tốt tìm hiểu các thông tin liên quan đến tàu chở hàng (kiểm tra tàu) trước khi chấp nhận xếp hàng. Các cơ sở dữ liệu thông dụng để kiểm tra tàu như Lloyd's, IMB, Equasis ... hoặc tình trạng kỹ thuật của tàu và/hoặc điều kiện kinh doanh cũng như khả năng thanh toán của chủ tàu không tốt thì tư vấn cho chủ hàng đổi tàu khác.

3.2.2 Đối với rơi vãi, bay bụi:

-Nguyên nhân: xảy ra trong quá trình xếp - dỡ, đóng gói hàng.

-Mức hao hụt: của 1 số mặt hàng nông sản khoảng 0,1 - 0,5%, hàng phân bón khoảng 0,1 - 0,2 %.

-Biện pháp ĐPHCTT:

+ Tăng cường quản lý tốt nhân lực, nâng cao kỹ thuật việc xếp dỡ, đóng gói của cảng. Sử dụng các dụng cụ, phương tiện xếp dỡ, đóng gói khép kín, ít gây rơi vãi để giảm thiểu hao hụt. Như ở cảng Cảng Inetrflour Cái Mép sử dụng hệ thống ống hút - băng chuyên để xếp dỡ hàng.

3.2.3 Đối với chênh lệch các dụng cụ cân hàng:

-Nguyên nhân: do các dụng cụ cân hàng có sai số dụng cụ.

-Biện pháp ĐPHCTT:

+ Trước khi cân hàng tiến hành kiểm tra hiệu chuẩn dụng cụ cân (cân bàn, cân cầu, cân treo ...) theo định kỳ và trước khi tiến hành cân để đảm bảo giảm thiểu sai số dụng cụ.

+Đảm bảo cân hàng trong điều kiện quy chuẩn như không lác và gió nhẹ.

3.2.4 Đối với chênh lệch do khác phương pháp cân hàng:

-Nguyên nhân: do sử dụng các phương pháp tính khối lượng hàng khác nhau: như cân bờ & GDMN, cân cầu với cân treo.

-Biện pháp ĐPHCTT:

+Sử dụng thống nhất 1 phương pháp cân hàng như nhận hàng bằng phương pháp nào thì trả hàng bằng phương pháp đó.

+Sử dụng các công cụ hỗ trợ tính khối lượng bảo đảm có độ chính xác cao.

3.2.5 Đối với hao hụt do phương pháp giao nhận

-Do xà lan, tàu thủy:

+ Yêu cầu người được bảo hiểm gửi danh sách xà lan và tàu con đến nhận hàng để các bên cùng theo dõi. Yêu cầu đảm bảo các phương tiện thủy nhận hàng phải có đầy đủ hồ sơ giám định mớn nước còn thời hạn sử dụng.

+ Kiểm tra hàm hàng đảm bảo không bị hư hỏng, rò rỉ, nắp hàm kín chắc, có vị trí để niêm phong nắp hàm khi nhận hàng xong.

+ Giám định món nước phương tiện thủy trước và sau khi nhận hàng.

+ Trong quá trình nhận hàng xuống phương tiện thủy, thì tiến hành đếm cạp, tính thể tích nhân với tỷ trọng của hàng hóa để xác định khối lượng hàng hóa xếp xuống phương tiện trước khi giám định món nước lần cuối.

+ Niêm phong hàm hàng sau khi nhận hàng.

+ Giám sát quá trình nhận hàng 24/24.

+ Giám sát, cử 01 người áp tải cho 01 xà lan về đến kho.

- Do Xe tải:

+ Đối với loại hàng đóng bao bố trí mỗi máng đóng bao một nhân viên kiểm đếm, giám sát số lượng, cân kiểm tra khối lượng hàng đóng bao đảm bảo khối lượng tịnh là 50 kg/bao (kiểm tra tịnh cân bàn tối thiểu 01 lần/01-02 giờ).

+ Bố trí 01 nhân viên tại trạm cân, 01 nhân viên áp tải xe từ lúc vào cân bì tại trạm cân, ra bến nhận hàng đến lúc quay lại trạm cân.

+ Trong quá trình giám sát thường xuyên, đột xuất giám sát sự miễn cán của nhân viên giám sát.

3.2.6 Đối với các nguyên nhân khác:

- Mất cạp

- Cố tình không giao hàng

- Biện pháp ĐPHCTT:

+ Cảng sẽ sử dụng camera di động để kiểm tra, giám sát trong suốt quá trình giao hàng tại cảng. Cử nhân viên canh gác mạn để đề phòng mất cạp.

+ Chế độ kiểm soát bán hàng ăn cắp, cần phối hợp với các cơ quan công an, biên phòng, cảng sát biển... quản lý, kiểm soát chặt chẽ ngăn chặn việc bán hàng của các phương tiện.

+ Cảng sử dụng công nhân chính quy có đào tạo để nâng cao năng lực xếp dỡ và ý thức trong công việc.

+ Đào tạo nâng cao ý thức và trình độ của đội ngũ thuyền viên

- + Giám định nâng cao tinh thần trách nhiệm trong công việc của mình.
- + Nâng cao ý thức của Người được bảo hiểm trong công tác đề phòng hạn chế tổn thất cũng như quy định rõ trách nhiệm của họ trong việc tích cực hợp tác với các doanh nghiệp bảo hiểm trong công tác đề phòng hạn chế tổn thất.

3.2.7 Các công tác khác

3.2.7.1 Chuẩn bị tàu

Phải chuẩn bị tàu chu đáo trước khi nhận hàng để vận chuyển.

- Các hầm, khoang chứa hàng phải được vệ sinh sạch sẽ đạt yêu cầu đối với từng loại hàng.
- Kiểm tra và đưa vào hoạt động bình thường các thiết bị nâng, cầu hàng.
- Kiểm tra sự kín nước của hầm hàng: kiểm tra các đường ống dẫn dầu, nước chạy qua hầm, các ống thoát nước, ống đo nước lacan, ballast, các lỗ la canh, các tấm nắp miệng hầm hàng, hệ thống thông gió hầm hàng...tất cả phải ở điều kiện, trạng thái tốt.

3.2.7.2 Vật liệu đệm lót, cách ly

Đây cũng là một yếu tố khá quan trọng để có thể phòng ngừa được hư hỏng, thiếu hụt hàng hóa. Vật liệu đệm lót phải chuẩn bị đầy đủ, thích hợp đối với từng loại hàng và tuyến đường hành trình của tàu. Các vật liệu đệm lót thường là các loại bạt, chiếu cói, cót, giấy nylon, gỗ ván, gỗ thanh...

3.2.7.3 Quá trình làm hàng

- Phía tàu phải cử người cùng giám sát hàng hóa với nhân viên kiểm kiện của tàu, nếu tàu không thuê kiểm kiện thì tàu phải đứng ra làm nhiệm vụ này.
- Tàu phải theo dõi sự làm việc của công nhân bốc xếp, phải lưu ý xếp hàng theo đúng sơ đồ.

3.2.7.3 Phân bố hàng xuống các hầm hợp lý

- Đảm bảo sao cho mỗi loại hàng với tính chất cơ, lý, hóa, sinh của chúng được xếp vào những chỗ thích hợp để vận chuyển và không làm ảnh hưởng xấu đến

các hàng hóa xếp quanh nó.

3.2.7.4 Thông gió hầm hàng: đảm bảo độ ẩm ở mức cho phép và giảm bớt khí độc, có hại đối với hàng hóa tránh cho hàng hóa bị ẩm mốc, ươn...

Chương IV

LẬP PHƯƠNG ÁN BẢO HIỂM CÓ HIỆU QUẢ.

4.1 Tăng cường công tác đề phòng hạn chế tổn thất, giảm thiểu thiểu hụt

- Ngay sau khi có thông báo tàu đến từ Đại lý tàu, Người được bảo hiểm thông báo ngay cho Người bảo hiểm thời gian và địa điểm tàu đến để Người bảo hiểm cùng phối hợp tiến hành những biện pháp phù hợp đề phòng hạn chế tổn thất.

- Các biện pháp ĐPHCTT nên cân nhắc từng trường hợp cụ thể căn cứ vào kết quả đánh giá rủi ro. Đối với hàng nông sản lập phương án ĐPHCTT giám định điều kiện tàu hàng và/hoặc kiểm đếm hàng hóa.

- Ngoài việc thực hiện giám sát chặt chẽ quá trình xếp dỡ hàng tại cảng, áp tải từng xe từ cầu cân ra tàu nhận hàng, kiểm tra kỹ các xe cân rỗng, tiến hành các biện pháp rà soát lại số lượng đầu xe nhận hàng tại cầu cảng với lượng xe ra công, kiểm tra lại độ chính xác các cân cảng (cả các cân treo diên tử và cầu cân (cân nguyên xe)).

- Các Chủ hàng có biện pháp kiểm tra và giám sát quá trình bốc hàng tại các cảng đi; Tổ chức hoặc yêu cầu người bán thực hiện việc đo và giám định mớn nước tại các cảng xuống hàng; Thuê các tàu vận chuyển có đủ điều kiện đo được mớn nước.

- Đính kèm thêm điều khoản phân hạng tàu Institute Classification Clause 1997 có thể hiểu rằng không phải tàu chở hàng nào cũng được chấp nhận mà chỉ duy có

tàu có đăng kiểm theo yêu cầu của điều khoản mới được bảo hiểm chấp nhận bồi thường khi có tổn thất xảy ra.

4.2 Loại trừ các hư hỏng thiếu hụt nguyên nhân gây ra do bản chất của hàng hóa và hành vi cố ý của Người được bảo hiểm.

- Loại trừ Hành vi xấu cố ý của Người được bảo hiểm.
- Loại trừ rò chảy, hao hụt, hao mòn thông thường của đối tượng bảo hiểm.
- Loại trừ đóng gói hoặc chuẩn bị đối tượng bảo hiểm chưa đầy đủ hay không thích hợp
- Loại trừ khuyết tật hoặc tính chất tự nhiên của đối tượng bảo hiểm.
- Loại trừ chậm trễ thiếu thôn tài chính ở người chủ tàu, người quản lý người thuê hoặc người khai thác tàu.
- Loại trừ tổn hại hoặc phá hủy của đối tượng bảo hiểm hay một bộ phận bất kỳ của đối tượng bảo hiểm
- Loại trừ chiến tranh, đình công, bạo động
- Loại trừ tàu hoặc sà lan không đủ khả năng đi biển.
- Đối với mặt hàng gạo, lúa mì, các loại hạt, tinh bột, sữa bột, thức ăn gia súc ...=> Loại trừ thối, mốc do hấp hơi, đổ mồ hôi

4.3 Tăng cường mức miễn thường có khấu trừ.

- Các loại hàng hóa chở xá (lúa mì, bã đậu nành, xăng dầu, phân bón...) khi bảo hiểm phải áp dụng miễn thường có khấu trừ đối với rủi ro thiếu hụt (tỷ lệ MTKT tùy từng trường hợp). Mở rộng trách nhiệm bảo hiểm thiếu hụt khối lượng qua cầu cân cảng đến phải áp dụng miễn thường có khấu trừ (MTKT) tối thiểu đối với các cảng TPHCM là 0.8%/ Số tiền bảo hiểm, các cảng Bà Rịa – Vũng tàu là 0.5%/ Số tiền bảo hiểm và phải tổ chức công tác giám sát, đề phòng hạn chế tổn thất chặt

chế cho từng lô hàng.

- Đối với xăng dầu chở rời áp dụng theo điều khoản Institute Bulk Oil Clauses 1/2/83 có thể mở rộng thêm rủi ro nhiễm bẩn (contamination) hoặc thiếu hụt (Shortage) với mức miễn thường 0.5%/ số tiền bảo hiểm.
- Mức miễn thường có khấu trừ áp dụng tại các cảng Tp.HCM là 0.8%/ Số tiền bảo hiểm.
- Mức miễn thường có khấu trừ áp dụng tại các cảng Bà Rịa – Vũng Tàu là 0.6%/ Số tiền bảo hiểm.

4.4 Áp dụng tỷ lệ phí bảo hiểm tương thích với rủi ro của lô hàng

Để có tỷ lệ phí phù hợp khi cấp đơn cần căn cứ các yếu tố sau:

- Thông tin chi tiết khách hàng cung cấp để làm cơ sở định phí.
- Biểu phí của công ty ban hành
- Nhu cầu của thị trường.
- Mức độ rủi ro, tỷ lệ tổn thất thực tế trong quá khứ và hiện tại thông tin qua các đơn vị giao nhận, cảng, giám định.
- Thông tin người bán, thông tin tàu vận chuyển, thông tin cảng đích đến, tình hình tài chính của chủ tàu, khách hàng tham gia bảo hiểm.
- Phí bảo hiểm theo điều kiện ICC (A) 01.01.1982 áp dụng cho các mặt hàng nông sản là 0.5% + Mở rộng thiếu hụt khối lượng qua cầu cân cảng đến.

4.5 Áp dụng các biện pháp khẩn cấp tạm thời đối với các phương tiện vận chuyển gây tổn thất với số lượng lớn.

- Khi nhận bảo hiểm các lô hàng hàng nguyên chuyến phải ghi cam kết sau đây vào đơn bảo hiểm:

"Cam kết tàu chở hàng phải bảo hiểm P&I đầy đủ tại một Hội P&I quốc tế hoặc tương đương"

"Warranted carrying conveyance must be fully covered for P & I Risks with an International Group (or equivalent) P & I Club"

Đối với những lô hàng nguyên chuyến có trị giá cao, việc đưa cam kết P&I vào rất quan trọng vì nếu gặp tàu không bảo hiểm P&I một cách đầy đủ trong trường hợp có tổn thất lớn về hàng hóa Người bảo hiểm Hàng hóa phải đứng ra bảo lãnh cho hàng hóa thay cho trách nhiệm của Hội P&I. Đồng thời sau này rất khó trong việc tiến hành đòi tàu vì những tàu không tham gia bảo hiểm P&I thường rơi vào trường hợp chủ tàu sắp phá sản hoặc đang gặp khó khăn rất lớn về tài chính hoặc tàu chở hàng là "tàu ma".

-Tiến hành các biện pháp khẩn cấp tạm thời đối với tàu gây tổn thất khối lượng lớn như yêu cầu cấp LOU hoặc bắt/ giữ tàu để đền bù tổn thất và tránh mất các chi phí khởi kiện sau này.

4.6 Tiến hành truy đòi người thứ ba và truy đòi Tái bảo hiểm.

-Đối với hồ sơ bồi thường có liên quan đến việc đòi người thứ ba: Sau khi thanh toán bồi thường Người bảo hiểm phải tiến hành đòi lại người thứ ba theo trách nhiệm của họ.

- Tiến hành thu đòi các nhà Tái bảo hiểm đã nhận bảo hiểm cho lô hàng tương ứng với phần nhận tái bảo hiểm của họ.

- Tiến hành bán cứu vớt hàng hóa bị tổn thất thu hồi sau khi bồi thường 100% nếu chưa được tiến hành trong quá trình giám định và/hoặc xét bồi thường.

KẾT LUẬN VÀ KIẾN NGHỊ.

Từ nhiều năm nay, bảo hiểm hàng xá vận chuyển đường biển là một trong những dịch vụ trọng yếu trong hoạt động thương mại quốc tế vì bảo hiểm cung cấp sự bảo vệ hàng hóa trước những tổn thất luôn thường xuyên đe dọa các hành trình hàng hải, bảo toàn vốn cho các nhà kinh doanh ngoại thương và nhờ thế mở rộng phạm vi kinh doanh của họ.

Bảo hiểm hàng xá vận chuyển bằng đường biển là một nghiệp vụ kinh doanh quốc tế có tính chất tin cậy, ổn định và an toàn giữa các bên hữu quan trong hoạt động ngoại thương, cũng như với người vận chuyển và ngân hàng. Ngoài ra bảo hiểm cũng chính là một hoạt động xuất khẩu vô hình rất quan trọng trong nền ngoại thương quốc gia, cạnh tranh rất cao, nó còn là một công cụ tài chính của thương mại quốc tế.

Vì vậy, việc đề phòng và hạn chế tổn thất đảm bảo công tác bảo hiểm hàng xá có hiệu quả là việc làm hết sức quan trọng. Để thực hiện tốt việc này ngoài biện pháp đề phòng hạn chế tổn thất ở trên cần thực hiện các yêu cầu sau:

- Do yêu cầu đảm bảo nghiệp vụ bảo hiểm song song với quản lý tổn thất nên việc làm của giám định viên cần thường xuyên sâu sát hiện trường hơn và phản ánh được cụ thể tình hình tổn thất của hàng xá được bảo hiểm, đồng thời có được những ý kiến tham gia với người nhận hàng trong các khâu: xử lý hàng hư hỏng, đề phòng và giảm nhẹ tổn thất, bóc dỡ giao nhận, yêu cầu về khiếu nại người thứ ba có trách nhiệm đối với hàng hóa tổn thất.
- Quan hệ giữa người bảo hiểm và người được bảo hiểm là phục vụ kinh doanh của ngành ngoại thương. Vì vậy, thông qua công tác giám định, người bảo hiểm còn có thể hợp tác và thuyết phục người được bảo hiểm, người giao nhận hàng, cải tiến quy trình tác nghiệp trong việc bảo vệ hàng hóa và sửa đổi những điều chưa hợp lý.
- Để bảo vệ quyền và lợi ích hợp pháp của tổ chức, cá nhân tham gia bảo hiểm hàng xá; đẩy mạnh hoạt động kinh doanh bảo hiểm; góp phần thúc đẩy và duy trì sự phát triển bền vững của nền kinh tế - xã hội, các doanh nghiệp bảo hiểm cần

chú trọng chia sẻ thông tin của các khách hàng tham gia bảo hiểm hàng xá có mức độ tổn thất lớn cũng như các đội tàu vận chuyển thường gây tổn thất lớn nhằm đánh giá chính xác mức độ rủi ro đối với dịch vụ bảo hiểm của mình.

- Nâng cao trình độ chuyên môn và tư cách đạo đức đối với cán bộ bảo hiểm hàng xá để có kiến thức đánh giá đầy đủ rủi ro đối với dịch vụ bảo hiểm và phòng tránh việc trục lợi bảo hiểm của khách hàng.

- Tư vấn, giải thích rõ với khách hàng về quyền hạn và nhiệm vụ của mình trong công tác đề phòng, hạn chế tổn thất.

- Doanh nghiệp bảo hiểm cần hướng dẫn đầy đủ, kịp thời đối với người được bảo hiểm các công việc phải thực hiện ngay khi có tổn thất để đề phòng hạn chế tổn thất cũng như đảm bảo quyền khiếu nại đối với người thứ ba.

- Người được bảo hiểm cần tích cực hỗ trợ, hợp tác với các doanh nghiệp bảo hiểm trong công tác đề phòng hạn chế tổn thất cũng như khiếu nại người thứ ba về các tổn thất gây ra do lỗi của họ để đảm bảo quyền lợi và lợi ích hợp pháp của mình cũng như doanh nghiệp bảo hiểm.

DANH MỤC CÁC TÀI LIỆU THAM KHẢO VÀ CÁC CƠ QUAN PHỐI HỢP

1. Các nguồn tài liệu tham khảo:

- Luật bảo hiểm Anh quốc 1906 (MIA)
- Bộ luật Hàng Hải Việt Nam được Quốc hội thông qua và ban hành năm 2005
- Luật kinh doanh bảo hiểm ban hành năm 2004.
- Các điều khoản bảo hiểm hàng hóa của Hiệp hội bảo hiểm London (I.C.C)
- Công ước Brussel 1924.
- Quy tắc Hague-Visby 1968
- Công ước Hamburg 1978
- Pháp lệnh về bắt giữ tàu.
- Công ước của Liên hợp quốc về bắt giữ tàu biển.
- Quy trình giám định, bồi thường của Công ty Bảo hiểm Toàn Cầu
- Các tư liệu trên các Webservice của: Cảng Sài Gòn, Cảng Phú Mỹ, Cái Mép, Hiệp hội cảng biển Việt nam, Hiệp Hội Bảo hiểm, Công ty bảo hiểm Việt Nam, Công ty bảo hiểm Tp.HCM ...

2. Các cơ quan phối hợp thực hiện:

- Cảng vụ Hàng Hải TP.Hồ Chí Minh.
- Cảng vụ Hàng Hải Bà Rịa – Vũng Tàu
- Trường CĐ Nghề Hàng Hải Tp.HCM.
- Công ty bảo hiểm Tp.HCM
- Công ty Bảo hiểm Toàn Cầu
- Công ty CP Giám Định Vietcontrol.
- Công ty CP Giám Định Phương Bắc.

Thành phố Hồ Chí Minh, tháng 10 năm 2014