

## MỘT SỐ THUẬT NGỮ BẢO HIỂM HÀNG HẢI QUY ĐỊNH TRONG BỘ LUẬT HÀNG HẢI VIỆT NAM 2015 CẦN ĐƯỢC HƯỚNG DẪN HIỂU THỐNG NHẤT

**LS. NGUYỄN ĐỨC THẮNG**

**Tổng Công ty cổ phần bảo hiểm Toàn Cầu**

Trước tiên, chúng ta thấy rằng bảo hiểm hàng hải là hoạt động gắn liền với hoạt động thương mại quốc tế. Chính vì vậy hoạt động này cần thực hiện theo tập quán quốc tế chung. Pháp luật của các nước có nền giao thương đường biển phát triển đều có các quy định tương tự như nhau về bảo hiểm hàng hải, họ có hệ thống án lệ lâu đời để giải thích từng trường hợp cụ thể. Phần lớn hoạt động bảo hiểm hàng hải được giải thích theo hệ thống pháp luật (Common law) mà chủ yếu là luật bảo hiểm hàng hải của Anh Quốc. Hệ thống pháp luật này được hỗ trợ bởi các án lệ đã hình thành từ nhiều năm trước đây, là cơ sở để pháp điển hóa thành Luật bảo hiểm hàng hải 1906. Ngay cả khi Anh Quốc có Luật bảo hiểm hàng hải 1906 khá hoàn chỉnh, nhưng khi Tòa án viện dẫn quy định của Luật này để giải quyết tranh chấp họ vẫn phải tra cứu lại án lệ để hiểu rõ hơn điều khoản luật.

Bộ luật Hàng hải Việt Nam năm 2015 dành một Chương, từ Điều 303 đến Điều 336, quy định về hợp đồng bảo hiểm hàng hải, trong đó nêu ra các quy phạm có tính khái quát, chung nhất để điều chỉnh hợp đồng bảo hiểm hàng hải. Tuy nhiên, các thuật ngữ bảo hiểm hàng hải nêu trong Bộ luật này vẫn cần có hướng dẫn cách hiểu thống nhất để tránh phát sinh tranh chấp. Trong phạm vi hạn chế của bài tham luận, người viết xin nêu ra một số thuật ngữ bảo hiểm hàng hải trong Bộ luật Hàng hải Việt Nam cần được hướng dẫn hiểu thống nhất, đồng thời nêu một số kiến nghị để trao đổi tại buổi Hội thảo này.

### **I. Một số khái niệm bảo hiểm hàng hải cần hướng dẫn hiểu thống nhất**

#### **1. Đoan kết “tàu đủ khả năng đi biển” (seaworthiness)**

Tàu đủ khả năng đi biển là một đoan kết mặc nhiên của chủ tàu khi tham gia bảo hiểm. Điều 325.1a của Bộ luật Hàng hải Việt Nam quy định người bảo hiểm không chịu trách nhiệm về tổn thất phát sinh khi tàu biển không đủ khả năng an toàn đi biển. Vậy tiêu chí nào xác định tàu đủ khả năng đi biển?

Tham khảo Luật Bảo hiểm hàng hải Anh quốc 1906: Điều 39.4 quy định “Tàu được coi là đủ khả năng đi biển khi nó thích ứng hợp lý về mọi phương diện để chịu đựng những hiểm họa biển cả thông thường của phiêu trình được bảo hiểm” (*A ship is deemed to be seaworthy when she is reasonably fit in all respects to encounter the ordinary perils of the seas of the adventure insured*).

Tính chất “thông thường” (ordinary) của hiểm họa biển cả không được ấn định một cách cụ thể cho mọi trường hợp. Tùy thuộc vào vùng biển để xác định hiểm họa nào là thông thường. Chẳng hạn, những vùng biển thường có bão tố, lốc xoáy, thời tiết xấu,... thì tàu nào đi vào vùng biển đó phải có thiết kế phù hợp để chịu đựng được các điều kiện thiên nhiên này. Như vậy, bão tố, lốc xoáy, thời tiết xấu cũng có thể là hiểm họa biển cả thông thường trong một số vùng biển nào đó. Hệ thống Common Law đo lường mức độ thích ứng hợp lý của tàu dựa trên việc liệu một chủ tàu cẩn trọng có đưa tàu ra biển với tình trạng tàu như thế hay không? Các vấn đề ảnh hưởng đến khả năng đi biển của tàu:

- Thiết kế và đóng tàu;
- Máy móc và trang thiết bị hàng hải;
- Sự đầy đủ và năng lực thuyền bộ;
- Đầy đủ nhiên liệu;
- Sự ổn định của tàu và việc xếp hàng hóa trên tàu.

## 2. Nội tì, bản chất hàng hóa (inherent vice)

Điều 325.2a của Bộ luật Hàng hải Việt Nam quy định người được bảo hiểm không chịu trách nhiệm về các tổn thất phát sinh trong trường hợp do tính chất tự nhiên của hàng hóa. Điều 45 của Luật Kinh doanh bảo hiểm Việt Nam quy định doanh nghiệp bảo hiểm không chịu trách nhiệm trong trường hợp tài sản được bảo hiểm bị tổn thất do bản chất vốn có của tài sản. Vậy yếu tố nào tạo nên tính chất tự nhiên hay bản chất vốn có đó?

Điều 55.2.c của Luật bảo hiểm hàng hải Anh quốc 1906 cũng quy định: Trừ khi đơn bảo hiểm có quy định khác, người bảo hiểm không chịu trách nhiệm về nội tì hoặc bản chất của đối tượng được bảo hiểm. Điều khoản này được hai bản án của Tòa án Anh làm rõ:

- Trong vụ *The Birds Cigarette* (1924), hàng hóa được bảo hiểm là thuốc lá bị nấm mốc, một phần hàng hóa bị ướt do nước mặn, chứng tỏ có sự tác động từ bên ngoài; phần còn lại bị nước ngọt, rõ ràng là do bốc hơi nước. Thẩm phán xử rằng tổn thất hàng hóa do nước biển được bồi thường, còn tổn thất do hàng hóa tự bốc hơi nước không thuộc trách nhiệm của người được bảo hiểm vì đây là nội tì.

- Trong vụ *The sassoon* (1923), thuốc lá được bảo hiểm rủi ro bị nấm mốc, loại trừ nguyên nhân nội tì. Khi đến nơi giao hàng thuốc lá được phát hiện bị mốc. Người bảo hiểm không chứng minh được nấm mốc phát triển có liên quan đến bản chất vốn có, tự nhiên của hàng hóa. Và trên cơ sở chứng cứ cho thấy nấm mốc là hệ quả của một tình huống ngẫu nhiên, và Tòa án buộc người bảo hiểm phải bồi thường.

Theo quan điểm Luật Anh, trong một điều kiện nhất định nào đó mà hàng hóa tự tổn thất thì đó là do tính chất tự nhiên hay bản chất của hàng hóa.

## 3. Một số khái niệm thuộc rủi ro hàng hải (marine risks)

Theo Bộ luật Hàng hải Việt Nam, rủi ro hàng hải bao gồm các rủi ro của biển (perils of the seas), cháy, nổ, chiến tranh, cướp biển, trộm cắp, kê biên, quản thúc, giam giữ, ném

hàng xuống biển, trưng thu, trưng dụng, trưng mua, hành vi bất hợp pháp và các rủi ro tương tự hoặc những rủi ro khác được thỏa thuận trong hợp đồng bảo hiểm.

Một số thuật ngữ trên cần được hiểu thống nhất:

**a. Rủi ro của biển hay còn gọi là hiểm họa biển cả (perils of the seas)**

Một số trường hợp doanh nghiệp bảo hiểm phải đối mặt với giải thích bất lợi của Tòa án xét xử tranh chấp bảo hiểm hàng hải khi Tòa án cho rằng người mua bảo hiểm mua điều khoản bảo hiểm mọi rủi ro thì bất kể rủi ro nào xảy ra đều bồi thường, nếu không có điều khoản loại trừ rủi ro đó.

*Tham khảo Luật nước ngoài:*

Trong vụ án The Miss Jay Jay do Tòa án Úc xét xử, thẩm phán liệt kê một số tình trạng thời tiết mà tàu có thể gặp, bao gồm thời tiết xấu bất thường, thời tiết bất lợi, thời tiết thuận tiện và thời tiết hoàn hảo. Trong điều kiện thời tiết thuận tiện và hoàn hảo thì tổn thất khó có thể quy cho rủi ro của biển, mà thông thường có nguyên nhân từ việc tàu không đủ khả năng đi biển, cũ kỹ, hoặc do sai phạm cố ý gây ra.

Quy tắc giải thích đơn bảo hiểm (Rules for construction of policy) của Anh quốc định nghĩa: “rủi ro của biển chỉ đề cập đến tai nạn bất ngờ (fortuitous) hoặc tai họa biển cả”. Do đó, không phải tất cả các tổn thất mà biển là nguyên nhân trực tiếp gây ra đều được xem là rủi ro của biển. Các tai nạn không có tính bất ngờ, ngẫu nhiên đều không thuộc tránh nhiệm bảo hiểm.

**b. Trộm cắp**

Thuật ngữ "trộm cắp" gây bối rối khi giải quyết tranh chấp nếu chỉ căn cứ Bộ luật Hàng hải Việt Nam vì Bộ luật này chỉ liệt kê "trộm cắp" vào nhóm rủi ro hàng hải như nêu trên mà không giải thích gì thêm.

Quy tắc giải thích đơn bảo hiểm của Anh quốc định nghĩa "trộm" (thief) không bao gồm hành vi đánh cắp lén lút hay trộm được thực hiện bởi bất cứ người nào trên tàu, dù người đó là thủy thủ hay hành khách. Như vậy, rủi ro trộm cắp chỉ được bảo hiểm khi hội đủ 3 điều kiện:

- Phải có tính chất bạo động;
- Bạo động phải xảy ra vào thời điểm thực hiện vụ trộm;
- Người thực hiện hành vi trộm không phải là người trên tàu, mà xâm nhập từ bên ngoài vào tàu.

Rủi ro trộm cắp trên đây chỉ áp dụng cho Điều kiện A (All risks) của ICC. Nếu người được bảo hiểm muốn bảo hiểm cho trường hợp trộm cắp lén lút, không có yếu tố bạo lực thì phải tham gia thêm Điều khoản bảo hiểm trộm cắp và không giao hàng (Institute Theft, Pilferage and Non-Delivery Clause).

Như vậy, Bộ luật Hàng hải Việt Nam có đề cập đến rủi ro trộm cắp, nhưng chưa có một cấu nghĩa sâu nào cho rủi ro này.

## II. Đề xuất:

Bên cạnh công việc tìm các Bản án có hiệu lực có đủ tiêu chí để công nhận là án lệ theo Nghị quyết số 04/2019/NQ-HĐTP ngày 18-6-2019 của Hội đồng Thẩm phán Tòa án nhân dân tối cao thì chúng ta có thể kiến nghị Hội đồng Thẩm phán Tòa án nhân dân tối cao nghiên cứu án lệ, tập quán quốc tế để hướng dẫn hiểu thống nhất các khái niệm pháp lý có thể gây nhiều cách hiểu khác nhau, nhằm tạo ra một môi trường pháp lý rõ ràng trong hoạt động bảo hiểm hàng hải tại Việt Nam.

### Tài liệu tham khảo:

1. Bộ luật Hàng hải Việt Nam 2015;
2. Marine Insurance Law 1906 (Anh Quốc);
3. Law of marine insurance – TS. Susan Hodges;
4. Cases and Materials on Marine insurance law – TS. Susan Hodges;
5. Luật hàng hải Anh quốc, Giáo trình 180M, Giáo vụ CII, tiến sĩ Lee, bản dịch tiếng Việt: Nguyễn Phong.



**SOURCE:** Kỷ yếu Hội thảo của Tòa án nhân dân tối cao về “*Pháp luật kinh doanh bảo hiểm và giải quyết tranh chấp trong lĩnh vực bảo hiểm phi nhân thọ*” . Nha Trang, 8/2019