

Giáo trình Bảo Hiểm Hàng Không



I. Khái niệm

1. **Sự cần thiết phải bảo hiểm hàng không**
 - Giá trị của thân máy bay ngày càng tăng => nguy cơ rủi ro tổn thất ngày càng lớn
 - Số lượng hành khách và hàng hoá trên một chuyến bay ngày càng tăng, số chuyến bay trong cùng một đơn vị thời gian cũng ngày càng tăng => trách nhiệm dân sự của hãng hàng không ngày càng lớn
 - Luật pháp quy định trách nhiệm của hãng hàng không ngày càng tăng
 - Bảo hiểm hàng không có ý nghĩa đối với toàn xã hội, toàn thế giới
 - Bảo hiểm hàng không giúp các hãng hàng không ổn định và không phải tăng giá vé, giá cước vì không phải tích lũy để chi tiêu bồi thường cho các nhu cầu bất thường
2. **Định nghĩa**
 - Bảo hiểm hàng không là loại hình bảo hiểm những rủi ro trên không, trên bộ... liên quan đến một hành trình chuyên chở bằng đường hàng không.

II. Các loại hình bảo hiểm hàng không chủ yếu

1. Bảo hiểm thân máy bay

1.1. Khái niệm

- Người bảo hiểm: các công ty bảo hiểm (các phong bảo hiểm hàng không của các công ty bảo hiểm)
- Người được bảo hiểm: các hãng hàng không
- Đối tượng bảo hiểm: thân máy bay gồm vỏ và máy
- Người mua bảo hiểm: các hãng hàng không, người sở hữu máy bay
- Người được bồi thường: các hãng hàng không
- Trị giá bảo hiểm: gồm trị giá thân máy bay, phí bảo hiểm và các chi phí hợp lý khác

1. Bảo hiểm thân máy bay

1.2. Trách nhiệm của người bảo hiểm

- Được quy định trong các điều kiện bảo hiểm
- Năm 1991, Việt nam đã ban hành QTC về bảo hiểm hàng không, trong đó đối với bảo hiểm thân máy bay gồm 2 điều kiện:
 - +) Điều kiện B- Điều kiện bảo hiểm tổn thất toàn bộ
 - +) Điều kiện A- Điều kiện bảo hiểm mọi rủi ro

1. Bảo hiểm thân máy bay

- Các trường hợp được bảo hiểm:
 1. Tổn thất toàn bộ thực tế
 2. Tổn thất toàn bộ ước tính
 3. Tổn thất bộ phận
 4. Các chi phí hợp lý khẩn cấp mà người được bảo hiểm phải chịu nhằm đảm bảo an toàn cho máy bay ngay sau khi bị hư hỏng buộc phải hạ cánh ($\leq 10\%$ trị giá thân máy bay)
 5. Chi phí giám định, xác định tổn thất thuộc trách nhiệm bảo hiểm
- Điều kiện B: 1 đến 2
- Điều kiện A: 1 đến 5

Các rủi ro loại trừ:

1. Hao mòn tự nhiên, giảm dần chất lượng, gãy, vỡ, hỏng hoặc hậu quả của các trường hợp nói trên
 2. Phá huỷ dần dần lâu dài gây ra (nếu gây tai nạn bất ngờ thì vẫn được bồi thường)
 3. Máy bay được sử dụng với mục đích khác ghi trên giấy chứng nhận bảo hiểm
 4. Máy bay vượt ra khỏi phạm vi ghi trên giấy chứng nhận bảo hiểm trừ trường hợp bất khả kháng
 5. Máy bay hạ cánh ở những nơi không phù hợp với tính năng kỹ thuật trừ trường hợp bất khả kháng
 6. Máy bay được điều khiển bởi một người không có tên ghi trên hợp đồng bảo hiểm
 7. Số lượng hành khách đi trên máy bay lớn hơn số lượng ghi trên giấy chứng nhận bảo hiểm
 8. Những trách nhiệm và quyền lợi mà hãng hàng không chấp nhận hoặc từ bỏ theo bất kỳ một thoả thuận nào khác với vé, phiếu hành lý hoặc vận đơn hàng không
 9. Những khoản tiền mà người được bảo hiểm đã đòi được ở những người khác
 10. Do phóng xạ hoặc nhiễm phóng xạ
 11. Có chiến tranh, đình công, vũ khí nguyên tử, khủng bố về chính trị, hành vi ác ý hay phá hoại, tích thu hay trưng dụng, bắt cóc hoặc khống chế
 12. Máy bay được vận chuyển bằng bất cứ phương tiện nào trừ trường hợp bất khả kháng
- 2 trường hợp đầu loại trừ riêng cho bảo hiểm thân máy bay, 10 trường hợp còn lại loại trừ chung cho tất cả các loại hình bảo hiểm hàng không khác

2. Bảo hiểm trách nhiệm dân sự của người được bảo hiểm đối với hành khách, hàng hoá, hành lý và tư trang của hành khách

2.1. Khái niệm

- Người bảo hiểm: các công ty bảo hiểm
- Người được bảo hiểm: các hãng hàng không
- Đối tượng bảo hiểm: trách nhiệm dân sự của người được bảo hiểm đối với hành khách, hàng hoá, hành lý, tư trang của hành khách
- Người mua bảo hiểm: các hãng hàng không
- Người được bồi thường: hành khách, chủ hàng
- Giới hạn trách nhiệm: là số tiền lớn nhất mà công ty bảo hiểm phải bồi thường cho hành khách, chủ hàng

2. Bảo hiểm trách nhiệm dân sự của người được bảo hiểm đối với hành khách, hàng hoá, hành lý và tư trang của hành khách

2.2. Trách nhiệm của người bảo hiểm

2.2.1. Về mặt rủi ro tổn thất

- Theo QTC 1991, người bảo hiểm bồi thường cho người được bảo hiểm những khoản tiền mà người được bảo hiểm phải bồi thường cho người khác theo chế độ trách nhiệm hiện hành do
 - +) Gây thương vong cho hành khách khi họ đang ở trong máy bay hoặc lên xuống máy bay
 - +) Tổn thất về hàng hoá và hành lý trong quá trình vận chuyển theo phiếu hành lý, hàng hoá hoặc vận đơn hàng không
 - +) Tổn thất về hành lý tư trang do hành khách tự bảo quản

2. Bảo hiểm trách nhiệm dân sự của người được bảo hiểm đối với hành khách, hàng hoá, hành lý và tư trang của hành khách

Điều ước	Hành khách	Hành lý	Hàng hoá
1. Vacsava 1929	125 000 Fr vàng/h.kh	5000 Fr vàng/h.kh	250 Frvàng/kg
2. Hague 1955	250 000 Fr vàng/h.kh	5000 Fr vàng/h.kh	250 Fr vàng/kg
3. Guadalajara 1961	chỉ quy định trách nhiệm của người chuyên chở thực sự và người chuyên chở theo hợp đồng		

2. Bảo hiểm trách nhiệm dân sự của người được bảo hiểm đối với hành khách, hàng hoá, hành lý và tư trang của hành khách

4. Hiệp định Montreal 1966

- Hành khách:
 - +) 75 000\$/h.kh hoặc 58 000\$/h.kh (có bao gồm phí toà án hoặc không) với điều kiện là trong hành trình có một điểm đi, điểm dừng, điểm đến thoả thuận thuộc Mỹ
 - +) 20 000\$/h.kh hoặc 10 000\$/h.kh trong trường hợp ngược lại
- Hàng hoá: 9.07 SDR/pound ~ 20\$/kg
- Hành lý: 500\$/h.kh nếu trong hành trình có một điểm đi, điểm dừng, điểm đến thoả thuận thuộc Mỹ, hoặc 400\$/h.kh trong trường hợp ngược lại

2. Bảo hiểm trách nhiệm dân sự của người được bảo hiểm đối với hành khách, hàng hoá, hành lý và tư trang của hành khách

Điều ước	Hành khách	Hàng hoá	Hành lý
5. Guatemala 1971	1 500 00 Frv/h.kh (chết, thương tật) 62 500 Frv/h.kh (chậm trễ)	250 Frv/kg	15 000 Frv/h.kh
6. Montreal 1975			
Bản 1	125 000Frv ~ 8300	17 SDR/kg (~20\$)	332 SDR/h.kh
Bản 2	SDR/hkh 16 600 SDR/h.kh	17 SDR/kg	332 SDR/h.kh
Bản 3	1 500 000 Frv/h,kh(chết, thương tật) 62 500 Frv/h.kh (chậm trễ)	17 SDR/kg	1000 SDR ~ 15 000 Frv/ h.kh
Bản 4	Không quy định	Không quy định	Không quy định

2. Bảo hiểm trách nhiệm dân sự của người được bảo hiểm đối với hành khách, hàng hoá, hành lý và tư trang của hành khách

- Loại trừ:

- Tổn thất về người và tài sản của người được bảo hiểm (hãng hàng không) và người liên doanh với người được bảo hiểm
- Tổn thất về người và tài sản của phi hành đoàn khi đang làm nhiệm vụ trên máy bay
- Loại trừ từ trường hợp 3 đến 12 như bảo hiểm thân máy bay.

3. Bảo hiểm trách nhiệm dân sự của người được bảo hiểm đối với người thứ 3

3.1. Khái niệm

- Người bảo hiểm: các công ty bảo hiểm
- Người được bảo hiểm: các hãng hàng không
- Đối tượng bảo hiểm: trách nhiệm dân sự của hãng hàng không đối với người thứ ba
- Người nhận bồi thường: người thứ ba
- Giới hạn trách nhiệm: là số tiền lớn nhất mà công ty bảo hiểm phải bồi thường cho người thứ ba theo một hợp đồng bảo hiểm

3. Bảo hiểm trách nhiệm dân sự của người được bảo hiểm đối với người thứ 3

3.2. Trách nhiệm của bảo hiểm

Các trường hợp được bảo hiểm:

- Người bảo hiểm có nghĩa vụ bồi thường cho người được bảo hiểm những khoản tiền mà người được bảo hiểm phải bồi thường theo chế độ trách nhiệm dân sự hiện hành khi người thứ ba bị chết, thương tật. Theo luật hàng không dân dụng Việt nam thì giới hạn trách nhiệm của người bảo hiểm đối với người thứ 3 là 150 000\$/ người
- Đối với thiệt hại về tài sản: trách nhiệm của hãng hàng không không vượt quá 1000\$ đối với 1kg trọng lượng cất cánh tối đa của máy bay (là trọng lượng lớn nhất mà tại đó máy bay vẫn có thể cất cánh an toàn). Theo luật hàng không dân dụng Việt nam, khi bồi thường tùy theo tổn thất thực tế nhưng không bao giờ vượt quá 65 triệu \$.
- Án phí dân sự và chi phí hợp lý
- Chi phí giám định tổn thất thuộc trách nhiệm bảo hiểm

3. Bảo hiểm trách nhiệm dân sự của người được bảo hiểm đối với người thứ 3

- Các trường hợp loại trừ:
 - Thiệt hại về người và tài sản của người được bảo hiểm
 - Tổn thất về người và tài sản của hành khách và người trên máy bay
 - Loại trừ từ trường hợp 3 đến 12 giống bảo hiểm thân máy bay

4. Bảo hiểm hàng hoá vận chuyển bằng đường hàng không

4.1. Khái niệm

- Người bảo hiểm: các công ty bảo hiểm
- Có hai cách mua bảo hiểm cho hàng hoá vận chuyển bằng đường hàng không:
 - **Mua trực tiếp từ hãng hàng không:** khi thanh toán cước vận chuyển thì thanh toán luôn phí bảo hiểm, trên vận đơn có ghi rõ số tiền bảo hiểm
 - **Mua từ một công ty bảo hiểm độc lập:** trên vận đơn không thể hiện số tiền bảo hiểm
- Người được bảo hiểm: chủ hàng
- Người mua bảo hiểm: chủ hàng
- Người được bồi thường: chủ hàng
- Đối tượng bảo hiểm: hàng hoá vận chuyển bằng đường hàng không
- Trị giá bảo hiểm: bằng giá CIP của hàng hoá

4. Bảo hiểm hàng hoá vận chuyển bằng đường hàng không

4.2. Trách nhiệm của bảo hiểm

- Trách nhiệm của người bảo hiểm đối với hàng hoá xuất nhập khẩu chuyên chở bằng đường hàng không không được quy định trong QTC 1991 mà áp dụng theo quy định của ICC 1982, mục Air Cargo
- Trường hợp được bảo hiểm: người bảo hiểm chịu trách nhiệm đối với mọi rủi ro tổn thất trừ những mục được ghi trong rủi ro loại trừ

4. Bảo hiểm hàng hoá vận chuyển bằng đường hàng không

- Loại trừ:
 - Lỗi của người được bảo hiểm
 - Chảy, hao mòn thông thường về trọng lượng, khối lượng hoặc rách
 - Bao bì không đầy đủ
 - Nội tỳ hoặc bản chất của hàng hoá
 - Máy bay không có đủ khả năng bay
 - Chậm trễ dù do một rủi ro được bảo hiểm gây nên
 - Hãng hàng không không đủ khả năng tài chính
 - Chiến tranh, đình công, nội chiến, cách mạng, sử dụng vũ khí hạt nhân nguyên tử hay khủng bố về chính trị

4. Bảo hiểm hàng hoá vận chuyển bằng đường hàng không

- Hiệu lực của bảo hiểm: bảo hiểm hết hiệu lực tùy thuộc vào một trong hai điều kiện sau:
 - Về mặt không gian: người bảo hiểm chịu trách nhiệm về hàng hoá từ kho đến kho
 - Về mặt thời gian: bảo hiểm hết hiệu lực trong vòng 30 ngày sau khi dỡ hàng xong khỏi máy bay tại nơi dỡ hàng