

**QUY TẮC BẢO HIỂM
THỜI HẠN THÂN TÀU**

(Ban hành kèm theo Quyết định số ~~1179~~ 1179/QĐ-PVIBH ngày 02 tháng Năm 2015 của Tổng giám đốc Tổng công ty Bảo hiểm PVI)

1/11/95

1. HÀNH THUY

- 1.1 Tàu được bảo hiểm theo những quy định của Quy tắc bảo hiểm này trong bất cứ thời gian nào và được phép hành thủy có hay không có hoa tiêu để chạy thử, trợ giúp và lai kéo tàu hay thuyền đang gặp nạn, nhưng phải cam kết rằng Tàu sẽ không bị lai kéo, trừ khi là tập quán hay Tàu được lai kéo tới cảng hay nơi an toàn đầu tiên khi cần trợ giúp, hoặc để thực hiện dịch vụ lai kéo hay cứu hộ theo hợp đồng đã được Người được bảo hiểm và/hoặc Chủ tàu và/hoặc Người quản lý và/hoặc Người thuê tàu thoả thuận từ trước. Điều khoản 1.1 này không loại trừ trường hợp lai kéo theo tập quán có liên quan tới việc xếp dỡ hàng.
- 1.2 Bảo hiểm này sẽ không bị ảnh hưởng bởi việc Người được bảo hiểm ký kết bất kỳ hợp đồng nào với Hoa tiêu hoặc để lai dắt theo tập quán mà hợp đồng đó giới hạn hoặc miễn trách nhiệm của Hoa tiêu và/hoặc tàu kéo và/hoặc tàu lai dắt và hoặc chủ của những tàu đó khi Người được bảo hiểm hoặc đại lý của họ chấp nhận hoặc bị bắt buộc chấp thuận loại hợp đồng đó phù hợp theo tập quán hoặc luật pháp tại địa phương quy định.
- 1.3 Việc sử dụng máy bay trực thăng để vận chuyển người, nhu yếu phẩm và thiết bị tới và/hoặc từ Tàu sẽ không ảnh hưởng đến Bảo hiểm này.
- 1.4 Trong trường hợp Tàu được sử dụng vào hoạt động thương mại đòi hỏi việc xếp dỡ hàng hóa ngoài biển từ tàu này sang tàu khác (không phải là phương tiện cảng hay phương tiện trên bờ), sẽ không có khiếu nại nào được bồi thường theo Quy tắc bảo hiểm này đối với tổn thất hay hư hại của Tàu hay trách nhiệm đối với bất kỳ tàu nào khác phát sinh từ hoạt động xếp dỡ hàng đó, kể cả trong lúc đang tới gần, áp mạn hay rời đi, trừ khi Người được bảo hiểm báo trước bằng văn bản cho Người bảo hiểm là Tàu sẽ được sử dụng vào các hoạt động như vậy và chấp thuận những điều kiện bảo hiểm sửa đổi và phí bảo hiểm bổ sung theo yêu cầu của Người bảo hiểm.
- 1.5 Trong trường hợp Tàu hành thủy (có chở hay không chở hàng) với mục đích (a) đưa đi phá dỡ, hay (b) bán để phá dỡ, mọi khiếu nại đòi bồi thường về tổn thất hay hư hại của tàu xảy ra trong chuyến hành thủy đó được giới hạn tới giá trị thị trường của Tàu theo giá bán phế liệu vào lúc tổn thất hay hư hại, trừ khi Người được bảo hiểm đã thông báo trước cho Người bảo hiểm và đã chấp thuận về các sửa đổi điều kiện bảo hiểm, số tiền bảo hiểm và phí bảo hiểm theo yêu cầu của Người bảo hiểm. Điều khoản 1.5 này không ảnh hưởng tới việc khiếu nại đòi bồi thường theo Điều khoản 8 và/hoặc 10.

2. TIẾP TỤC BẢO HIỂM

Nếu tại thời điểm kết thúc bảo hiểm này mà Tàu đang ở ngoài biển và bị nạn hoặc mất tích, với điều kiện đã thông báo cho Người bảo hiểm trước khi bảo hiểm này hết hiệu lực, Tàu sẽ tiếp tục được bảo hiểm cho tới cảng đến kế tiếp an toàn hoặc cho tới khi Tàu được an toàn nếu Tàu đang ở trong cảng và đang bị nguy hiểm với phí bảo hiểm bổ sung theo tỷ lệ tháng.

3. VI PHẠM CAM KẾT

Tàu sẽ tiếp tục được bảo hiểm trong trường hợp vi phạm những cam kết về hàng hoá, thương mại, vùng hoạt động, lai kéo, cứu hộ hay ngày khởi hành, với điều kiện là Người được bảo hiểm phải thông báo cho Người bảo hiểm ngay sau khi nhận được tin báo về việc vi phạm và chấp thuận về những điều kiện bảo hiểm sửa đổi và phí bảo hiểm thêm theo yêu cầu của Người bảo hiểm.

4. CẤP TÀU

4.1 Ngay từ khi Bảo hiểm này có hiệu lực và trong suốt thời hạn bảo hiểm, Người được bảo hiểm, Chủ tàu và Người quản lý tàu có nghĩa vụ đảm bảo rằng

4.1.1 Tàu được đăng kiểm bởi một Cơ quan đăng kiểm đã được Người bảo hiểm đồng ý và Cấp tàu do Cơ quan đăng kiểm đó cấp được duy trì;

4.1.2 mọi khuyến cáo, yêu cầu hoặc hạn chế được đưa ra bởi Cơ quan đăng kiểm của Tàu có liên quan đến khả năng đi biển của con tàu hoặc bảo đảm duy trì khả năng đi biển của con tàu phải được tuân thủ kể từ ngày Cơ quan đăng kiểm yêu cầu.

4.2 Trong trường hợp có bất cứ sự vi phạm nào đến nghĩa vụ được chỉ ra ở Điều 4.1 trên, trừ khi được Người bảo hiểm đồng ý bằng văn bản đối với sự vi phạm đó, Người bảo hiểm sẽ được miễn trách nhiệm theo Quy tắc bảo hiểm này kể từ ngày vi phạm với điều kiện rằng nếu Tàu đang ở ngoài biển tại ngày đó thì việc miễn trách nhiệm của Người bảo hiểm sẽ được lui lại cho đến khi Tàu đến cảng kế tiếp.

4.3 Phải thông báo ngay cho Cơ quan đăng kiểm bất cứ sự cố hoặc hư hại nào ở tình trạng mà theo đó Cơ quan đăng kiểm của Tàu có thể kiến nghị Người được bảo hiểm, Chủ tàu và Người quản lý tàu sửa chữa hoặc tiến hành các hành động khác.

4.4 Nếu Người bảo hiểm muốn tiếp cận với tổ chức đăng kiểm tàu để thu thập thông tin và/ hoặc tài liệu thì Người được bảo hiểm phải cung cấp các giấy tờ cho phép, uỷ quyền cần thiết.

5. KẾT THÚC BẢO HIỂM

Điều khoản 5 này sẽ ưu tiên áp dụng cho dù có những quy định trái ngược trong Quy tắc bảo hiểm này.

Trừ khi Người bảo hiểm thoả thuận khác bằng văn bản, Bảo hiểm này sẽ tự động kết thúc vào thời điểm

5.1 thay đổi Cơ quan Đăng kiểm của Tàu, hoặc thay đổi, đình chỉ, gián đoạn, thu hồi hay mãn hạn Cấp của Tàu, hoặc bất cứ cuộc kiểm tra định kỳ của Cơ quan Đăng kiểm bị quá hạn trừ khi có sự đồng ý gia hạn thời gian kiểm tra định kỳ

đó của Cơ quan Đăng kiểm, nhưng nếu Tàu đang ở ngoài biển thì việc kết thúc bảo hiểm tự động đó được hoãn lại cho tới khi Tàu tới cảng kế tiếp. Tuy nhiên khi việc thay đổi, đình chỉ, gián đoạn hay thu hồi cấp của tàu, hoặc khi việc kiểm tra định kỳ trở nên quá hạn là do tổn thất hay hư hại được bảo hiểm theo Điều khoản 6 của Quy tắc bảo hiểm này hoặc đã được bảo hiểm theo các Điều khoản Rủi ro chiến tranh và Đình công - Thời hạn thân tàu hiện hành của Hội Bảo hiểm London thì việc kết thúc bảo hiểm tự động này sẽ chỉ áp dụng nếu Tàu khởi hành từ cảng kế tiếp mà không được Cơ quan Đăng kiểm chấp thuận trước hoặc trong trường hợp việc kiểm tra định kỳ trở nên quá hạn mà không có sự đồng ý gia hạn thời gian cho việc kiểm tra định kỳ đó của Cơ quan Đăng kiểm,

- 5.2 có bất kỳ sự thay đổi nào, dù tự nguyện hay vì lý do nào khác, về quyền sở hữu Tàu hay quốc tịch Tàu, chuyển quyền quản lý mới hoặc cho thuê Tàu trên cơ sở thuê tàu trần, hoặc tàu bị trưng thu hay trưng dụng, nhưng nếu Tàu có chờ hàng hóa và đã rời khỏi cảng xếp hàng hoặc nếu đang chạy dẫn ngoài biển, thì việc kết thúc bảo hiểm tự động đó sẽ được hoãn lại nếu có yêu cầu, trong khi tàu vẫn tiếp tục hành trình đã định, cho tới khi đến cảng dỡ hàng cuối cùng nếu tàu chờ hàng, hoặc tới cảng đích, nếu tàu chạy dẫn. Tuy nhiên, trong trường hợp việc trưng thu hay trưng dụng đó không có chấp thuận bằng văn bản trước đó của Người được bảo hiểm, thì việc kết thúc bảo hiểm tự động này sẽ áp dụng ngay sau khi kết thúc 15 ngày kể từ thời điểm Tàu bị trưng thu hay trưng dụng dù tàu đang ở ngoài biển hay trong cảng.

Phí bảo hiểm sẽ được hoàn trên cơ sở phí thuần theo tỷ lệ ngày trong trường hợp tổn thất toàn bộ của Tàu, do những rủi ro được bảo hiểm hay không, không xảy ra trong thời hạn của Bảo hiểm này hoặc bất cứ thời hạn mở rộng nào.

6. CÁC RỦI RO ĐƯỢC BẢO HIỂM

- 6.1 Bảo hiểm này bảo hiểm tổn thất hay hư hại của đối tượng bảo hiểm gây ra bởi
- 6.1.1 các rủi ro trên biển, sông, hồ hoặc các vùng nước có thể hành thủy;
 - 6.1.2 hoả hoạn, nổ;
 - 6.1.3 trộm cướp có sử dụng vũ lực bởi những người bên ngoài Tàu;
 - 6.1.4 việc vứt bỏ một phần hàng hóa xuống biển để giảm tải trọng khi Tàu bị nạn;
 - 6.1.5 cướp biển;
 - 6.1.6 va chạm với phương tiện chuyên chở trên bờ, ụ tàu hay trang thiết bị của cảng;
 - 6.1.7 động đất, núi lửa phun hay sét đánh;
 - 6.1.8 tai nạn trong khi xếp, dỡ và chuyển dịch hàng hoá hay nhiên liệu.
- 6.2 Bảo hiểm này bảo hiểm tổn thất hay hư hại của đối tượng bảo hiểm gây ra bởi
- 6.2.1 nổ nồi hơi, gãy trục cơ hoặc lỗi ẩn tỳ trong máy móc và thân tàu
 - 6.2.2 sự bất cẩn của thuyền trưởng, Sĩ quan, Thủy thủ hay Hoa tiêu
 - 6.2.3 sự bất cẩn của người sửa chữa hay người thuê tàu, với điều kiện người sửa chữa hay người thuê tàu ấy không phải là Người được bảo hiểm
 - 6.2.4 sự cố ý gây thiệt hại cho Chủ tàu của thuyền trưởng, sĩ quan hay Thủy thủ

6.2.5 va đụng với máy bay cánh bằng, máy bay trực thăng hay các thiết bị tương tự, hoặc các vật thể từ đó rơi vào Tàu

với điều kiện tổn thất hay hư hại ấy không phải là do sự thiếu cẩn thận đáng của Người được bảo hiểm, Chủ tàu, Người quản lý hay Người trông nom hay bất cứ ai trong Ban quản lý của họ ở trên bờ.

6.3 Thuyền trưởng, Sĩ quan, Thủy thủ hay Hoa tiêu nếu có cổ phần trên Tàu này không được coi là Chủ tàu trong phạm vi ý nghĩa của Điều khoản 6 này.

7. RỦI RO Ô NHIỄM

Bảo hiểm này bảo hiểm tổn thất hay hư hại của Tàu do hành động của bất kỳ cơ quan nhà nước có thẩm quyền nào nhằm ngăn ngừa hay giảm thiểu rủi ro hoặc nguy cơ rủi ro ô nhiễm hoặc thiệt hại cho môi trường là hậu quả trực tiếp từ hư hại của Tàu thuộc phạm vi bảo hiểm theo Quy tắc bảo hiểm này, với điều kiện là hành động của cơ quan nhà nước có thẩm quyền đó không phải xuất phát từ sự thiếu cẩn thận đáng của Người được bảo hiểm, Chủ tàu hay Người quản lý tàu hay bất cứ ai trong những người ấy trong việc ngăn chặn hoặc làm giảm thiểu rủi ro hay thiệt hại hoặc nguy cơ đó. Thuyền trưởng, Sĩ quan, Thủy thủ hay Hoa tiêu nếu có cổ phần trên tàu cũng không được coi là Chủ tàu trong phạm vi ý nghĩa của Điều khoản 7 này.

8. 3/4 TRÁCH NHIỆM ĐÂM VA

8.1 Người bảo hiểm đồng ý bồi thường cho Người được bảo hiểm 3/4 bất kỳ khoản tiền nào mà Người được bảo hiểm đã thanh toán cho bất kỳ bên thứ ba nào mà Người được bảo hiểm có trách nhiệm pháp lý phải bồi thường cho

8.1.1 tổn thất hay hư hại gây ra cho tàu khác hay tài sản trên tàu khác

8.1.2 việc gây chậm trễ hay làm mất khả năng sử dụng tàu khác ấy hay tài sản trên tàu đó

8.1.3 tổn thất chung, cứu nạn hay cứu hộ theo hợp đồng tàu khác đó hay tài sản trên tàu đó,

khi số tiền thanh toán bồi thường này của Người được bảo hiểm là hậu quả của việc Tàu được bảo hiểm đâm va tàu khác.

8.2 Bồi thường theo Điều khoản 8 này sẽ bổ sung vào bồi thường theo các điều khoản và điều kiện khác của Quy tắc bảo hiểm này và phải tuân theo các quy định dưới đây:

8.2.1 Khi Tàu được bảo hiểm đâm va với tàu khác và cả hai tàu cùng có lỗi, trừ khi trách nhiệm của một hay cả hai tàu được giới hạn bởi luật pháp, bồi thường theo Điều khoản 8 này được tính trên nguyên tắc trách nhiệm chéo theo đó, các Chủ tàu này phải bồi thường cho nhau theo tỷ lệ tương ứng với phần lỗi của mỗi bên đã được 2 bên công nhận trong việc tính số chênh lệch hay số tiền mà Người được bảo hiểm phải trả hay được trả bồi thường do hậu quả đâm va.

8.2.2 Trong bất kỳ trường hợp nào, tổng mức trách nhiệm của Người bảo hiểm theo Điều 8.1 và 8.2 sẽ không vượt quá tỷ lệ 3/4 giá trị của Tàu được bảo hiểm đối với bất cứ vụ đâm va nào.

8.3 Người bảo hiểm cũng sẽ bồi thường 3/4 chi phí pháp lý mà Người được bảo hiểm đã chi trả hay Người được bảo hiểm có thể phải trả trong việc tranh cãi về

trách nhiệm hoặc trong việc tranh tụng để giới hạn trách nhiệm, khi có sự đồng ý trước bằng văn bản của Người bảo hiểm.

LOẠI TRỪ

- 8.4 Luôn với điều kiện là trong bất cứ trường hợp nào, Điều khoản 8 này không mở rộng để bồi thường cho bất kỳ một khoản tiền nào mà Người được bảo hiểm phải trả cho hay liên quan tới
- 8.4.1 việc di chuyển hay phá huỷ các chương ngại vật, xác tàu, hàng hoá hoặc bất cứ vật gì khác
 - 8.4.2 tài sản thực tế hay tài sản cá nhân hay vật gì không phải là những tàu khác hay tài sản trên những tàu khác đó
 - 8.4.3 hàng hoá hay tài sản khác trên tàu được bảo hiểm hay các thứ được nối ghép vào Tàu được bảo hiểm
 - 8.4.4 chết, thương tật hay đau ốm
 - 8.4.5 Sự gây ô nhiễm hay bị nhiễm bẩn hoặc nguy cơ của sự gây ô nhiễm hay bị nhiễm bẩn đó, của bất kỳ tài sản thực tế hay tài sản cá nhân hay bất cứ vật gì (ngoại trừ tàu khác bị Tàu được bảo hiểm đâm va phải hay tài sản trên tàu khác đó) hoặc gây thiệt hại hoặc nguy cơ gây thiệt hại cho môi trường, ngoại trừ là điểm loại trừ này sẽ không loại trừ bất kỳ khoản tiền nào mà Người được bảo hiểm sẽ trả cho khoản tiền thưởng cứu hộ vì những kỹ năng và nỗ lực của Nhân viên Cứu hộ trong việc ngăn ngừa và giảm thiểu thiệt hại đối với môi trường như được nêu trong Điều 13 đoạn 1(b) của Công ước Quốc tế về Cứu hộ 1989.

9. TÀU CÙNG CHỦ

Nếu Tàu được bảo hiểm đâm va với tàu khác hoặc được tàu khác cứu nạn mà tàu khác đó thuộc sở hữu toàn bộ hay một phần của cùng một Chủ tàu hoặc thuộc cùng một quyền quản lý thì Người được bảo hiểm vẫn có mọi quyền theo bảo hiểm này như thể chiếc tàu đó hoàn toàn là của chủ tàu không có quyền lợi liên quan đến tàu được bảo hiểm, nhưng trong những trường hợp đó, trách nhiệm về đâm va hoặc số tiền phải trả cho dịch vụ được cung ứng phải đưa ra trọng tài duy nhất được thoả thuận giữa Người bảo hiểm và Người được bảo hiểm để giải quyết.

10. TỔN THẤT CHUNG VÀ CỨU HỘ

- 10.1 Bảo hiểm này bảo hiểm cho phần chi phí cứu hộ và/hoặc tổn thất chung phân bổ cho tàu, bị giảm trừ tương ứng đối với trường hợp bảo hiểm dưới giá trị, nhưng trong trường hợp hy sinh tổn thất chung của Tàu, Người được bảo hiểm có thể được bồi thường về toàn bộ tổn thất mà không trừ phần đóng góp từ các bên khác.
- 10.2 Việc tính toán phân bổ tổn thất chung phải theo luật pháp và tập quán nơi kết thúc hành trình, nếu như hợp đồng chuyên chở không có những quy định riêng về vấn đề này, nhưng nếu hợp đồng chuyên chở có điều khoản quy định về vấn đề này thì việc tính toán phân bổ sẽ theo quy tắc York-Artwerp.
- 10.3 Trong trường hợp tàu chạy dãn, không đang cho thuê, sẽ áp dụng quy tắc York-Antwerp 1994 (trừ các Điều khoản XI(d), XX và XXI), và chuyên tàu chạy dãn đó sẽ được coi như bắt đầu từ cảng hoặc địa điểm khởi hành cho tới khi tàu đến

cảng đầu tiên hay nơi kế tiếp không phải là cảng hay nơi lánh nạn hoặc chỉ vào đó để lấy nhiên liệu. Nếu từ bỏ hành trình dự kiến ban đầu tại cảng dọc đường thì hành trình coi như kết thúc ở đó.

- 10.4 Theo Điều khoản 10 này, các chi phí phát sinh không nhằm để tránh rủi ro hay có liên quan đến việc tránh rủi ro được bảo hiểm sẽ không được bồi thường
- 10.5 Trong bất kỳ trường hợp nào, các khiếu nại theo Điều khoản 10 này sẽ không được chấp nhận đối với hay liên quan đến
 - 10.5.1 khoản bồi thường đặc biệt cho Người cứu hộ theo Điều 14 của Công ước Quốc tế về Cứu hộ 1989 hoặc theo bất kỳ quy định trong bất kỳ quy chế, quy tắc, luật hoặc hợp đồng nào có nội dung tương tự
 - 10.5.2 chi phí hoặc trách nhiệm phát sinh liên quan đến thiệt hại đối với môi trường hoặc nguy cơ xảy ra thiệt hại ấy, hoặc hậu quả của việc các chất gây ô nhiễm bị hoặc có nguy cơ bị thoát ra hay bị thải ra từ Tàu.
- 10.6 Tuy nhiên, Điều khoản 10.5 sẽ không loại trừ bất kỳ số tiền nào mà Người được bảo hiểm phải trả đối với khoản tiền thưởng cứu hộ cho các Nhân viên Cứu hộ vì những kỹ năng và nỗ lực của Nhân viên Cứu hộ trong việc ngăn ngừa và giảm thiểu thiệt hại đối với môi trường như được đề cập trong Điều 13 đoạn 1(b) của Công ước Quốc tế về Cứu hộ 1989.

11. NGHĨA VỤ CỦA NGƯỜI ĐƯỢC BẢO HIỂM (CHI PHÍ NGĂN NGỪA VÀ HẠN CHẾ TỔN THẤT)

- 11.1 Trường hợp có tổn thất hay tai họa xảy ra thì Người được bảo hiểm, những Người làm công và Đại lý của họ có nghĩa vụ áp dụng mọi biện pháp hợp lý nhằm ngăn ngừa hay hạn chế tổn thất có thể được bồi thường theo Quy tắc bảo hiểm này.
- 11.2 Theo các quy định dưới đây và Điều khoản 12, Người bảo hiểm sẽ đóng góp các chi phí mà Người được bảo hiểm, những Người làm công hay Đại lý của họ đã chi trả hợp lệ và hợp lý cho các biện pháp đó. Tổn thất chung, chi phí cứu hộ (ngoại trừ như đã quy định trong Khoản 11.5), khoản bồi thường đặc biệt và các chi phí theo Khoản 10.5 và chi phí bào chữa hay khởi kiện liên quan đến tai nạn đâm va không được bồi thường theo Điều khoản 11 này.
- 11.3 Các biện pháp Người được bảo hiểm hay Người bảo hiểm áp dụng nhằm mục đích cứu vãn, bảo vệ hay phục hồi đối tượng bảo hiểm sẽ không được coi là khước từ hay chấp nhận việc từ bỏ Tàu và cũng không phương hại đến quyền hạn của mỗi bên.
- 11.4 Khi chi phí phát sinh theo Điều khoản 11 này thì trách nhiệm theo bảo hiểm này không vượt quá phần chi phí tương ứng với tỷ lệ giữa số tiền bảo hiểm và giá trị Tàu ghi trên Giấy chứng nhận bảo hiểm hoặc giá trị thực tế của Tàu ngay trước thời điểm xảy ra sự cố làm phát sinh các khoản chi phí đó nếu giá trị thực tế đó của Tàu lớn hơn giá trị trên Giấy chứng nhận bảo hiểm. Nếu Người bảo hiểm đã chấp nhận bồi thường cho tổn thất toàn bộ và tài sản được bảo hiểm theo Bảo hiểm này được cứu vớt thì các điều khoản trên đây sẽ không áp dụng trừ khi các chi phí ngăn ngừa và hạn chế tổn thất vượt quá giá trị tài sản cứu được đó và trong trường hợp đó chỉ áp dụng đối với những chi phí vượt quá giá trị tài sản cứu được.

- 11.5 Khi khiếu nại tổn thất toàn bộ của Tàu được chấp nhận theo Quy tắc bảo hiểm này và đã phát sinh những chi phí hợp lý nhằm cứu tàu hoặc cố gắng cứu tàu và tài sản khác mà lại không có một khoản thu nào từ việc bán tài sản cứu được hoặc những chi phí ấy vượt quá số tiền bán tài sản cứu được thì bảo hiểm này sẽ bồi thường theo tỷ lệ các chi phí hợp lý ấy hay phần chi phí vượt quá khoản tiền bán tài sản, tùy theo từng trường hợp, có thể được coi một cách hợp lý là chi phí phát sinh riêng liên quan đến Tàu, ngoại trừ khoản bồi thường đặc biệt và tất cả chi phí được nêu trong Khoản 10.5, nhưng nếu Tàu được bảo hiểm với số tiền bảo hiểm thấp hơn giá trị thực tế của Tàu ngay trước thời điểm xảy ra sự cố làm phát sinh các chi phí đó thì tiền bồi thường theo điều khoản này sẽ bị giảm theo tỷ lệ đối với bảo hiểm dưới giá trị.
- 11.6 Số tiền có thể được bồi thường theo Điều khoản 11 này sẽ được cộng thêm vào số tiền bồi thường cho các tổn thất khác có thể được bồi thường theo Quy tắc bảo hiểm này nhưng trong mọi trường hợp không vượt quá số tiền bảo hiểm của Tàu được bảo hiểm.

12. MỨC KHẤU TRỪ

- 12.1 Khiếu nại đòi bồi thường phát sinh từ một rủi ro được bảo hiểm sẽ được chi trả theo Bảo hiểm này chỉ khi tổng số tiền yêu cầu bồi thường trong một tai nạn hoặc sự cố riêng biệt (bao gồm cả những khiếu nại theo các Điều khoản 8, 10 và 11) vượt quá số tiền của mức khấu trừ đã thỏa thuận trong trường hợp mà số tiền này sẽ bị khấu trừ. Tuy nhiên chi phí kiểm tra đáy tàu sau khi mắc cạn, nếu là hợp lý và chỉ riêng cho mục đích đó sẽ được thanh toán kể cả trường hợp không phát hiện được tổn thất. Khoản 12.1 này không áp dụng cho khiếu nại về tổn thất toàn bộ thực tế hay tổn thất toàn bộ ước tính của Tàu hoặc trong trường hợp có khiếu nại như vậy, sẽ không áp dụng cho bất kỳ khiếu nại liên quan nào theo Điều khoản 11 phát sinh từ cùng một tai nạn hay sự cố.
- 12.2 Các khiếu nại về hư hại do thời tiết xấu xảy ra trong hành trình đi biển một chiều giữa hai cảng kế tiếp sẽ được coi là xảy ra do một tai nạn. Trường hợp thời tiết xấu như vậy kéo dài qua thời gian bảo hiểm thì mức khấu trừ áp dụng cho khiếu nại được bồi thường sẽ tính theo tỷ lệ giữa số ngày thời tiết xấu thuộc thời gian bảo hiểm và số ngày thời tiết xấu trong chuyến đi biển một chiều đó.
- Từ ngữ “thời tiết xấu” trong Khoản 12.2 này coi như bao gồm cả trường hợp va chạm băng trôi nổi.
- 12.3 Ngoại trừ bất kỳ khoản tiền lãi nào thu được, còn tất cả các khoản thu hồi được liên quan đến những khiếu nại vượt quá mức khấu trừ nói trên đều phải trả đầy đủ cho Người bảo hiểm nhưng không vượt quá số tiền sau khi lấy tổng số tiền bồi thường chưa bị trừ đi các khoản thu hồi trừ đi mức khấu trừ trên.
- 12.4 Tiền lãi thu được từ các khoản thu hồi sẽ được phân chia cho Người được bảo hiểm và Người bảo hiểm, có tính đến số tiền Người bảo hiểm đã trả và ngày tháng thanh toán số tiền đó, cho dù với việc cộng thêm khoản lãi đó Người bảo hiểm có thể nhận được khoản tiền lớn hơn số tiền đã thanh toán.

13. THÔNG BÁO TỔN THẤT VÀ ĐẤU THẦU

- 13.1 Trường hợp tai nạn mà tổn thất hay hư hại có thể dẫn tới khiếu nại đòi bồi thường theo Bảo hiểm này, phải thông báo ngay sau ngày mà Người được bảo

hiểm, Chủ tàu hoặc Người quản lý biết hoặc lẽ ra đã phải biết về tổn thất hay hư hại và trước khi giám định để Người bảo hiểm có thể chỉ định giám định viên nếu muốn.

Nếu không có một thông báo nào cho Người bảo hiểm trong vòng 12 tháng kể từ ngày đó, trừ khi có văn bản thoả thuận khác, Người bảo hiểm sẽ được tự động miễn trách nhiệm đối với bất kỳ khiếu nại nào theo Bảo hiểm này liên quan đến hoặc phát sinh từ tai nạn hoặc tổn thất hoặc hư hại đó.

13.2 Người bảo hiểm có quyền quyết định cảng tàu phải tới để lên đà hay sửa chữa (chi phí bổ sung thực tế cho hành trình phát sinh theo yêu cầu của Người bảo hiểm sẽ được hoàn lại cho Người được bảo hiểm) và có quyền phủ quyết về địa điểm sửa chữa hay xưởng sửa chữa.

13.3 Người bảo hiểm cũng có thể mở cuộc đấu thầu hoặc yêu cầu mở thêm cuộc đấu thầu để sửa tàu. Khi có đấu thầu như thế và kết quả mở thầu được chấp nhận với sự chấp thuận của Người bảo hiểm thì Người được bảo hiểm được hưởng một khoản trợ cấp tính theo tỷ lệ 30%/năm trên giá trị bảo hiểm cho khoảng thời gian hao phí kể từ khi gọi thầu theo yêu cầu của Người bảo hiểm cho đến khi chấp nhận thầu với điều kiện là khoảng thời gian hao phí đó chỉ nhằm mục đích duy nhất là chờ đấu thầu và với điều kiện là phải chấp nhận thầu ngay sau khi nhận được chấp thuận của Người bảo hiểm.

Khoản trợ cấp trên phải khấu trừ mọi số tiền đã đòi được về nhiên liệu, phụ tùng, tiền lương và nhu yếu phẩm của Thuyền trưởng, Sĩ quan, Thủy thủ hay mọi nhân viên khác của Tàu, kể cả những số tiền được trả cho hy sinh tổn thất chung và bất kỳ khoản tiền nào đòi được từ người thứ ba về bồi thường thiệt hại do lưu giữ Tàu và/hoặc mất thu nhập và/hoặc phí tổn điều hành trong thời gian hay phần thời gian được tính để bù đắp.

Khi một phần chi phí sửa chữa các hư hại ngoài mức khấu trừ cố định không thuộc trách nhiệm bảo hiểm, khoản trợ cấp sẽ giảm đi theo tỷ lệ ấy.

13.4 Trường hợp không tuân thủ các điều kiện của Khoản 13.2 và/hoặc 13.3 sẽ khấu trừ 15% số tiền bồi thường.

14. MỚI THAY CŨ

Bồi thường không khấu trừ mới thay cũ.

15. XỬ LÝ VỎ TÀU

Trong mọi trường hợp, Bảo hiểm này không chấp nhận bồi thường chi phí về cạo, phun hạt làm sạch và/hoặc công việc khác về chuẩn bị bề mặt hay sơn vỏ tàu trừ khi là

15.1 công việc phun hạt làm sạch bề mặt kim loại và/hoặc chuẩn bị bề mặt các tấm kim loại mới làm vỏ tàu ở trên bờ, cung ứng và thực hiện bất kỳ việc sơn lót “tại xưởng” nào cho các tấm kim loại đó,

15.2 công việc phun hạt làm sạch và/hoặc công việc chuẩn bị bề mặt của:

- các điểm đầu nối hay các phần bề mặt kim loại tiếp giáp các tấm kim loại được thay mới hay sửa chữa lại bị hư hại trong quá trình hàn và/hoặc sửa chữa,

- các phần bề mặt kim loại bị hư hại trong quá trình gò uốn tại chỗ hoặc trên bờ,

15.3 cung ứng và tiến hành sơn lớp sơn lót/sơn chống gỉ đầu tiên cho các phần bề mặt kim loại nêu ở Khoản 15.1 và 15.2 trên,

sẽ được chấp nhận như là một phần chi phí sửa chữa hợp lý vỏ tàu bị hư hại do một rủi ro được bảo hiểm.

16. TIỀN LƯƠNG VÀ NHU YẾU PHẨM

Ngoài trường hợp tổn thất chung, các chi phí tiền lương và nhu yếu phẩm của Thuyền trưởng, Sĩ quan và Thủy thủ hoặc bất cứ nhân viên nào trên Tàu sẽ không được bồi thường, trừ khi nhằm mục đích duy nhất là phải di chuyển Tàu từ một cảng đến một cảng khác để sửa chữa hư hại được Người bảo hiểm chấp nhận hoặc chạy thử sau sửa chữa đó và khi đó, chỉ khoản chi phí tiền lương và nhu yếu phẩm phát sinh trong thời gian Tàu phải hành trình như thế được bồi thường.

17. TIỀN THÙ LAO

Trong mọi trường hợp, các khoản tiền dưới hình thức thù lao của Người được bảo hiểm cho thời gian và công sức bỏ ra để thu thập hoặc cung cấp thông tin hay tài liệu cũng như các khoản tiền hoa hồng hay tiền công cho Người quản lý tàu, Đại lý, Công ty quản lý hay Đại lý tàu hoặc tương tự như vậy do Người được bảo hiểm chỉ định hoặc nhân danh Người được bảo hiểm thực hiện các dịch vụ đó sẽ không được bồi thường theo Quy tắc bảo hiểm này.

18. HƯ HẠI CHƯA ĐƯỢC SỬA CHỮA

18.1 Giới hạn bồi thường khiếu nại về hư hại chưa sửa chữa là phần bị giảm đi một cách hợp lý giá trị thị trường của Tàu vào lúc bảo hiểm này kết thúc do những hư hại chưa được sửa chữa đó gây ra, song không vượt quá phí tổn sửa chữa hợp lý.

18.2 Trong bất kỳ trường hợp nào, Người bảo hiểm cũng không chịu trách nhiệm về hư hại chưa sửa chữa trong trường hợp sau đó có tổn thất toàn bộ (dù tổn thất toàn bộ đó có được bảo hiểm hay không) xảy ra trong thời hạn bảo hiểm hoặc trong thời gian gia hạn bảo hiểm đó.

18.3 Người bảo hiểm không chịu trách nhiệm đối với hư hại chưa được sửa chữa vượt quá giá trị bảo hiểm tại thời điểm Bảo hiểm này kết thúc.

19. TỔN THẤT TOÀN BỘ ƯỚC TÍNH

19.1 Trong việc xác định tổn thất toàn bộ ước tính của Tàu, giá trị bảo hiểm được lấy là giá trị của Tàu sau khi sửa chữa và không được tính đến giá trị của tàu đã bị hư hỏng hoặc xác tàu.

19.2 Không bồi thường tổn thất toàn bộ ước tính dựa trên chi phí cứu nạn và/hoặc chi phí sửa chữa tàu, trừ khi các chi phí đó vượt quá trị giá bảo hiểm. Khi xác định các chi phí này, chỉ được tính toán những chi phí liên quan đến một tai nạn riêng lẻ hay một loạt hư hại xảy ra từ cùng một tai nạn.

20. TỪ BỎ QUYỀN ĐÒI CƯỚC VẬN TẢI

Trong trường hợp tổn thất toàn bộ thực tế hoặc ước tính, Người bảo hiểm sẽ từ bỏ quyền đòi cước vận tải dù đã nhận hoặc chưa nhận được giấy báo từ bỏ tàu.

21. CHUYỂN NHƯỢNG

Việc chuyển nhượng bảo hiểm này hoặc quyền lợi theo Bảo hiểm này hay bất kỳ khoản tiền nào có thể được trả hay sẽ được trả cho việc chuyển nhượng đó không ràng buộc Người bảo hiểm hoặc được Người bảo hiểm thừa nhận, trừ khi việc chuyển nhượng bảo hiểm hay quyền lợi bảo hiểm đó được Người được bảo hiểm, hoặc Người chuyển nhượng trong trường hợp chuyển nhượng tiếp, gửi thông báo có ký tên và đề ngày cho Người bảo hiểm đã được cấp Giấy Sửa đổi bổ sung cho Giấy chứng nhận bảo hiểm và Giấy Sửa đổi bổ sung này được phát hành trước khi có bất kỳ khoản thanh toán bồi thường hay hoàn trả phí bảo hiểm nào.

22. CAM KẾT VỀ CÁC CHI PHÍ PHẢI CHI TRẢ

22.1 Những bảo hiểm bổ sung sau đây được quyền mua thêm:

22.1.1 *Chi phí phải chi trả, thù lao quản lý, lợi nhuận hay tiền lãi hay giá trị tăng thêm của thân tàu và máy móc:* Số tiền bảo hiểm không được vượt quá 25% giá trị của Tàu ghi trên Giấy chứng nhận bảo hiểm.

22.1.2 *Tiền cước, tiền cước cho thuê tàu hoặc tiền cước dự kiến sẽ thu được bảo hiểm theo thời gian:* Số tiền bảo hiểm không vượt quá 25% giá trị của Tàu ghi trên Giấy chứng nhận bảo hiểm trừ đi số tiền bảo hiểm nêu ở Điểm 22.1.1.

22.1.3 *Tiền cước hoặc tiền cho thuê tàu theo hợp đồng chuyến:* Số tiền bảo hiểm không vượt quá tổng số tiền cước hay tiền cho thuê tàu của chuyến chờ hàng đó và chuyến chờ hàng kế tiếp (nếu yêu cầu thì được bảo hiểm một chuyến chạy dẫn khi bắt đầu và một chuyến nữa xen kẽ các chuyến chờ hàng) cộng thêm chi phí bảo hiểm. Trường hợp cho thuê tàu chuyến mà tiền thuê được trả theo thời gian thì số tiền được phép bảo hiểm phải tính trên cơ sở thời gian hành trình ước tính nhưng chỉ trong phạm vi hai chuyến chờ hàng như đã quy định. Phải tính cả số tiền bảo hiểm theo Điểm 22.1.2 và chỉ có thể bảo hiểm cho phần vượt quá số tiền bảo hiểm đó nhưng phải khấu trừ tiền cước hay tiền cho thuê tàu được trả trước hoặc được hưởng tối đa tới tổng số tiền cho thuê được trả trước hay hưởng trước

22.1.4 *Tiền cước ước tính nếu Tàu chạy dẫn và không đang cho thuê:* Số tiền bảo hiểm không vượt quá tổng cước phí ước tính cho chuyến hàng kế sau, số tiền này phải ước tính hợp lý trên cơ sở giá cước thị trường ở thời điểm bảo hiểm cộng thêm chi phí bảo hiểm. Phải tính cả số tiền bảo hiểm theo Điểm 22.1.2 và chỉ có thể bảo hiểm cho phần vượt quá số tiền bảo hiểm đó.

22.1.5 *Tiền cho thuê tàu theo thời hạn hay tiền cho thuê tàu nhiều chuyến liên tiếp:* Số tiền bảo hiểm không vượt quá 50% tổng số tiền cho thuê tàu thu được theo hợp đồng cho thuê tàu trong một thời hạn không vượt quá 18 tháng. Phải tính đến tất cả những khoản tiền bảo hiểm theo Điểm 22.1.2

và chỉ có thể bảo hiểm phần vượt quá nhưng phải khấu trừ 50% tiền cho thuê trả trước hay hưởng trước theo hợp đồng cho thuê, nhưng số tiền bảo hiểm không phải khấu trừ khi tổng số tiền bảo hiểm theo Điểm 22.1.2 và Điểm 22.1.5 chưa vượt quá 50% tổng số tiền cho thuê sẽ còn được hưởng theo hợp đồng cho thuê. Bảo hiểm theo Điểm 20.1.5 này có thể bắt đầu vào lúc ký kết hợp đồng cho thuê tàu.

- 22.1.6 *Phí bảo hiểm.* Tổng số phí bảo hiểm không được vượt quá số phí bảo hiểm thực tế cho tất cả các quyền lợi được bảo hiểm trong thời hạn không quá 12 tháng, được giảm dần mỗi tháng theo tỷ lệ (loại trừ những phí bảo hiểm đã được bảo hiểm theo các phần trên, song nếu yêu cầu thì được bao gồm cả phí bảo hiểm hoặc phí đóng góp ước tính cho Hội P&I hay phí bảo hiểm Rủi ro Chiến tranh ...).
- 22.1.7 *Phí bảo hiểm hoàn lại.* Tổng số phí bảo hiểm hoàn lại không vượt quá số phí thực tế được quy định hoàn lại song không được hoàn lại trong trường hợp tàu bị tổn thất toàn bộ do những rủi ro được bảo hiểm hay bất cứ nguyên nhân nào khác.
- 22.1.8 *Bảo hiểm với bất kỳ số tiền nào cho* những rủi ro bị loại trừ bởi các Điều khoản 24, 25, 26 và 27 dưới đây.
- 22.2 Cam kết rằng Người được bảo hiểm, Chủ tàu, Người quản lý hay Người nhận thế chấp tài sản sẽ không mua hay ủy thác cho người khác mua bảo hiểm cho các quyền lợi nêu trong các Điểm từ 22.1.1 đến 22.1.7 vượt quá giới hạn về số tiền bảo hiểm quy định cho mỗi quyền lợi đó và không mua bảo hiểm nào khác có bao gồm tổn thất toàn bộ của tàu theo điều kiện P.P.I, F.I.A, hoặc theo bất cứ điều kiện khác tương tự, đang hoặc sẽ có hiệu lực trong thời gian bảo hiểm này. Quy định rằng sự vi phạm cam kết này không cho Người bảo hiểm quyền từ chối khiếu nại đòi bồi thường của Người nhận thế chấp tài sản đã chấp nhận bảo hiểm này nhưng không biết về sự vi phạm đó.

23. HOÀN PHÍ BẢO HIỂM VÌ TẠM NGỪNG HOẠT ĐỘNG VÀ CHẤM DỨT BẢO HIỂM

- 23.1 Tính hoàn phí bảo hiểm như sau:
- 23.1.1 Phí bảo hiểm thuần tính theo tỷ lệ tháng cho mỗi tháng chưa được bảo hiểm nếu chấm dứt bảo hiểm này theo thoả thuận.
- 23.1.2 Cho mỗi thời hạn 30 ngày liên tục khi tàu tạm ngừng hoạt động tại cảng hay tại khu vực tạm ngừng hoạt động miễn là cảng hay nơi tạm ngừng hoạt động đó đã được Người bảo hiểm chấp thuận (với những chiếu cớ đặc biệt dưới đây)
- (a) tỷ lệ % phí thuần nếu không sửa chữa nêu tại Hợp đồng bảo hiểm.
- (b) tỷ lệ % phí thuần nếu sửa chữa nêu tại Hợp đồng bảo hiểm.
- 23.1.3 Tàu sẽ không được coi là sửa chữa trong trường hợp công việc được thực hiện về rách vỡ hoặc hao mòn thông thường của tàu và/hoặc về giám định tàu theo sự khuyến cáo của Công ty Đăng kiểm, song bất cứ sự sửa chữa theo tổn thất của hoặc thiệt hại đối với tàu hoặc liên quan đến sự thay đổi về cấu trúc, bất kể được bảo hiểm bởi bảo hiểm này hay không sẽ vẫn được coi là sửa chữa.
- 23.1.4 Nếu tàu sửa chữa chỉ trong một phần thời gian được tính để hoàn phí

bảo hiểm thì phí bảo hiểm hoàn lại sẽ được tính theo tỷ lệ đối với số ngày sửa chữa nêu ở Điểm 23.1.2 (a) và (b) tương ứng.

23.2 LUÔN VỚI ĐIỀU KIỆN LÀ

- 23.2.1 Tàu không bị tổn thất toàn bộ, dù do những rủi ro được bảo hiểm hay không được bảo hiểm gây ra trong thời hạn bảo hiểm hay trong thời gian gia hạn bảo hiểm.
- 23.2.2 Trong mọi trường hợp, phí bảo hiểm sẽ không được hoàn lại nếu Tàu đậu ở những nơi trống trải hay không đảm bảo an toàn hoặc tại cảng hay nơi đậu không được Người bảo hiểm chấp thuận.
- 23.2.3 Hoạt động xếp hàng lên tàu hay dỡ hàng xuống hay hàng hóa có mặt trên tàu không ảnh hưởng đến việc hoàn phí nhưng phí bảo hiểm sẽ không được hoàn cho bất kỳ thời gian nào tàu được sử dụng để làm nơi chứa hàng hóa hay với mục đích làm giảm tải trọng Tàu.
- 23.2.4 trường hợp có sửa đổi phí bảo hiểm năm các tỷ lệ hoàn phí trên đây sẽ được điều chỉnh tương ứng.
- 23.2.5 Trường hợp hoàn phí bảo hiểm theo Điều khoản 23 này trên cơ sở 30 ngày liên tục mà một phần lại lần sang bảo hiểm kế tiếp lập cho cùng Người được bảo hiểm thì bảo hiểm này chỉ chịu trách nhiệm đối với số tiền được tính theo tỷ lệ hoàn phí quy định tại Điểm 23.1.2 (a) và/hoặc (b) tỷ lệ với số ngày thuộc thời hạn của bảo hiểm này và là thời hạn thực sự được tính hoàn lại phí bảo hiểm. Tùy theo sự chọn lựa của Người được bảo hiểm, khoảng thời gian chong lán đó có thể tính từ ngày tàu bắt đầu ngừng hoạt động hoặc tính từ ngày đầu của hạn kỳ 30 ngày liên tục như đã quy định tại Điểm 23.1.2 (a) hay (b) trên.

Các điều khoản dưới đây có giá trị tối cao và bất cứ nội dung nào trong Bảo hiểm này không phù hợp với các điều khoản đó sẽ bị vô hiệu.

24. LOẠI TRỪ RỦI RO CHIẾN TRANH

Trong mọi trường hợp, Bảo hiểm này không bảo hiểm cho tổn thất, hư hại, trách nhiệm hay chi phí gây ra bởi

- 24.1 chiến tranh, nội chiến, cách mạng, phiến loạn, khởi nghĩa hoặc đấu tranh quần chúng phát sinh từ đó hoặc hành động thù địch bởi thế lực tham chiến hay chống thế lực tham chiến
- 24.2 việc chiếm đoạt Tàu, tịch thu Tàu, lưu giữ Tàu, khống chế Tàu hay bắt giữ Tàu (trừ hành động chủ tâm của Thuyền trưởng và cướp biển), và những hậu quả của những việc này hay bất kỳ mưu toan nào nhằm thực hiện những việc ấy
- 24.3 mìn, ngư lôi, bom vô chủ hoặc vũ khí chiến tranh vô chủ.

25. LOẠI TRỪ RỦI RO ĐÌNH CÔNG

Trong mọi trường hợp, Bảo hiểm này không bảo hiểm cho tổn thất, hư hại, trách nhiệm hay chi phí gây ra bởi:

- 25.1 những người đình công, công nhân bết xương, hay những người tham gia trong các cuộc gây rối lao động, nổi loạn hay bạo động dân sự.
- 25.2 bất kỳ kẻ khủng bố hay người nào hành động với động cơ chính trị.

26. LOẠI TRỪ CÁC HÀNH ĐỘNG ÁC Ý

Trong mọi trường hợp, Bảo hiểm này không bảo hiểm cho tổn thất, hư hại, trách nhiệm hay chi phí gây ra bởi:

26.1 vụ nổ do chất nổ.

26.2 bất kỳ vũ khí chiến tranh nào.

do bất kỳ người nào có hành động ác ý hay với động cơ chính trị.

27. LOẠI TRỪ RỦI RO NHIỄM PHÓNG XẠ

Trong mọi trường hợp, Bảo hiểm này không bảo hiểm cho tổn thất, hư hại, trách nhiệm hay chi phí trực tiếp hay gián tiếp gây ra hoặc góp phần bởi hoặc phát sinh từ

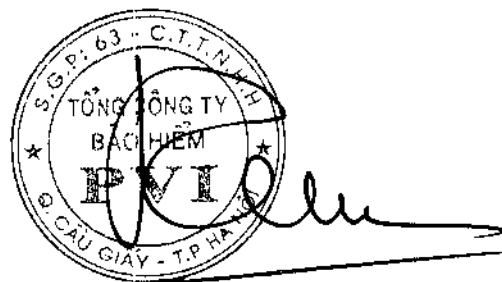
27.1 phóng xạ ion hóa từ hoặc bị nhiễm phóng xạ từ bất kỳ nhiên liệu hạt nhân hoặc từ chất thải hạt nhân hoặc từ quá trình cháy của nhiên liệu hạt nhân.

27.2 tính chất phóng xạ, gây độc hại, dễ nổ hay nguy hiểm khác hoặc gây ô nhiễm của bất kỳ cơ sở hạt nhân, lò phản ứng hạt nhân nào hoặc bất kỳ tổ hợp hạt nhân hay cấu kiện hạt nhân nào.

27.3 bất kỳ vũ khí chiến tranh nào sử dụng phản ứng phân hạch hạt nhân và/hoặc phản ứng nhiệt hạch hạt nhân hoặc các phản ứng tương tự khác hoặc bức xạ hay chất phóng xạ.

CL. 280.

TỔNG GIÁM ĐỐC



Trương Quốc Lâm

