

**ĐIỀU KHOẢN BẢO HIỂM**  
**THỜI HẠN THÂN TÀU- RỦI RO Ở CẢNG**

*(Ban hành kèm theo Quyết định số .../QĐ-PVIBH ngày ... tháng ... năm 2011 của Tổng giám đốc Tổng công ty Bảo hiểm PVI)*

20/7/87

**1 HÀNH THUÝ**

Tàu được phép chạy tới và rời đà khô hoặc ướt, lồi ra vào cảng, giàn đỡ tàu và phao nổi, trong phạm vi trách nhiệm được nêu trong bảo hiểm này.

**2 KẾT THÚC BẢO HIỂM**

Điều khoản 2 này có ưu thế hơn bất cứ quy định viết tay, đánh máy hoặc in nào trong bảo hiểm này mà không phù hợp với Điều khoản 2 này.

Trừ khi Người bảo hiểm thoả thuận khác bằng văn bản, bảo hiểm này tự động kết thúc khi:

2.1 Thay đổi Công ty Đăng kiểm của tàu, hoặc thay đổi, đình chỉ, gián đoạn, thu hồi hay mãn hạn cấp của tàu. Tuy nhiên, khi việc thay đổi, đình chỉ, gián đoạn, thu hồi hay mãn hạn cấp của tàu như thế là do tổn thất hay thiệt hại được bảo hiểm theo Điều khoản 4 của bảo hiểm này hoặc có thể được bảo hiểm theo Điều khoản Chiến tranh và đình công thì tự động kết thúc này không áp dụng.

2.2 Có sự thay đổi, tự ý hay cách nào khác về chủ quyền hay quốc tịch, chuyển quyền quản lý mới hay cho thuê tàu trên cơ sở tàu trống hoặc trưng thu hay trưng dụng tàu. Tuy nhiên, trong trường hợp trưng thu hay trưng dụng mà không có thoả thuận trước bằng văn bản của Người được bảo hiểm, thì việc kết thúc tự động chỉ áp dụng 15 ngày sau khi bị trưng thu hay trưng dụng như thể dù tàu đang ở trong cảng hay ngoài biển.

**3 CHUYỂN NHƯỢNG**

Việc chuyển nhượng bảo hiểm này hoặc quyền lợi trong bảo hiểm này hoặc mọi số tiền có thể được trả hay sẽ được trả theo bảo hiểm này không ràng buộc Người bảo hiểm hoặc Người được bảo hiểm thừa nhận trừ khi có một thông báo chuyển nhượng có đề ngày do Người được bảo hiểm ký, hoặc do người chuyển nhượng ký trong trường hợp chuyển nhượng kế tiếp được bổ sung vào Đơn bảo hiểm và Đơn bảo hiểm với bổ sung như thế đã được xuất trình trước khi thanh toán mọi khoản bồi thường hay hoàn phí bảo hiểm.

**4 HIỂM HOẠ ĐƯỢC BẢO HIỂM**

4.1 Bảo hiểm này bảo hiểm những tổn thất hay tổn hại của đối tượng bảo hiểm gây ra bởi:

- 4.1.1 Hiểm họa của biển, sông hồ, hoặc các vùng nước có thể.
- 4.1.2 Hoả hoạn, sét đánh, nổ.
- 4.1.3 Cướp bạo động bởi những người ngoài tàu.
- 4.1.4 Vứt bỏ xuống biển.
- 4.1.5 Cướp biển
- 4.1.6 Hư hỏng hay tai nạn của thiết bị hay động cơ phản lực nguyên tử.
- 4.1.7 Va chạm với máy bay hay vật tương tự, hoặc vật rơi từ đó, với phương tiện chuyên chở bộ, trang bị hay thiết bị bến hay cảng.
- 4.2 Bảo hiểm này bảo hiểm tổn thất hay thiệt hại của đối tượng bảo hiểm gây ra bởi:
  - 4.2.1 Tai nạn trong khi bốc dỡ và chuyển dịch hàng hoá hay nhiên liệu.
  - 4.2.2 Nổ nồi hơi, gãy trục cơ hoặc ẩn tỳ trong máy móc và thân tàu.
  - 4.2.3 Bất cẩn của thuyền trưởng, sỹ quan, thủy thủ hay hoa tiêu.
  - 4.2.4 Bất cẩn của người sửa chữa hay người thuê tàu với điều kiện là người sửa chữa hay người thuê tàu ấy không phải là Người được bảo hiểm.
  - 4.2.5 Manh động của thuyền trưởng, sỹ quan hay thủy thủ với điều kiện những tổn thất hay thiệt hại ấy không phải do mẫn cán hợp lý của Người được bảo hiểm, chủ tàu hay người quản lý.
- 4.3 Thuyền trưởng, sỹ quan, thủy thủ hay hoa tiêu nếu có cổ phần trên tàu này cũng không coi là chủ tàu theo nghĩa của Điều khoản 4 này.

## **5 LOẠI TRỪ ĐỘNG ĐẤT, NÚI LỬA PHUN**

Trong mọi trường hợp, bảo hiểm này không bảo hiểm những mất mát, hư hại, trách nhiệm hay chi phí gây ra bởi động đất hoặc núi lửa phun. Điều kiện loại trừ này áp dụng cho mọi khiếu nại kể cả những khiếu nại theo Điều khoản 7, 9, 11, và 13.

## **6 RỦI RO Ô NHIỄM**

Bảo hiểm này bảo hiểm tổn thất hay tổn hại của tàu gây ra từ một quyết định của một chức trách nhà nước hành động theo thẩm quyền được giao phó để phòng ngừa và hạn chế rủi ro ô nhiễm hay nguy cơ ô nhiễm, trực tiếp gây ra bởi tổn hại của tàu, tổn hại mà Người bảo hiểm phải chịu trách nhiệm theo bảo hiểm này, với điều kiện là hành động của chức trách nhà nước không phải là do thiếu mẫn cán hợp lý của Người được bảo hiểm, chủ tàu hay người quản lý tàu hay của bất cứ ai trong các người ấy, trong việc phòng ngừa hay hạn chế rủi ro hay nguy cơ đó.

Thuyền trưởng, sỹ quan, thủy thủ hay hoa tiêu nếu có cổ phần trên tàu cũng không coi là chủ tàu theo nghĩa của Điều khoản 6 này.

## **7 TRÁCH NHIỆM ĐÂM VA**

- 7.1 Người bảo hiểm thoả thuận bồi thường cho Người được bảo hiểm bất kỳ khoản tiền nào mà Người được bảo hiểm đã trả cho bất kỳ người khác do Người được bảo hiểm chịu trách nhiệm theo luật định phải bồi thường thiệt hại về:

7.1.1 Những mất mát hay hư hại gây ra cho tàu khác hay tài sản trên tàu khác.

7.1.2 Chậm trễ hay mất sử dụng tàu khác ấy hay tài sản trên ấy.

7.1.3 Tổn thất chung, cứu nạn hay cứu hộ theo hợp đồng của tàu khác ấy hay tài sản trên ấy.

Nếu Người được bảo hiểm phải thanh toán như vậy là do hậu quả của việc tàu được bảo hiểm đâm va với bất kỳ một tàu khác.

7.2 Tiền bồi thường được quy định bởi Điều khoản 7 này sẽ được cộng thêm vào số tiền bồi thường được quy định bởi các Điều khoản và các điều kiện khác của bảo hiểm này và phải phụ thuộc vào các quy định dưới đây:

7.2.1 Khi tàu được bảo hiểm đâm va tàu khác và cả hai tàu cùng có lỗi, trừ khi trách nhiệm của một hay cả hai tàu được luật pháp giới hạn, bồi thường theo Điều khoản 7 này được tính trên nguyên tắc trách nhiệm chéo coi như chủ tàu này bắt buộc phải trả cho chủ tàu kia một tỷ lệ tổn thất mà chủ tàu kia phải chịu như là đã được phân định trong khi xác định số chênh lệch hay số tiền mà Người được bảo hiểm phải trả hay được bồi thường do hậu quả đâm va.

7.2.2 Trong mọi trường hợp, tổng trách nhiệm của Người bảo hiểm theo Điều 7.1 và 7.2 sẽ không vượt quá phần tỷ lệ của giá trị bảo hiểm tàu được bảo hiểm đối với bất cứ một sự đâm va nào như vậy.

7.3 Người bảo hiểm cũng sẽ bồi thường chi phí tố tụng mà Người được bảo hiểm đã chi trả hay Người được bảo hiểm có thể phải trả trong việc tranh chấp về trách nhiệm hoặc trong việc tố tụng để giới hạn trách nhiệm, khi có trước thoả thuận viết của Người bảo hiểm.

## LOẠI TRỪ

7.4 Quy định là Điều khoản 7 này, trong bất cứ trường hợp nào cũng không được nói rộng đối với bất kỳ số tiền nào mà Người được bảo hiểm phải trả hoặc liên quan đến:

7.4.1 Di chuyển hay phá huỷ các chướng ngại vật, xác tàu, hàng hoá hoặc bất cứ vật gì khác.

7.4.2 Bất động sản hay động sản hay vật gì không phải là những tàu khác hay tài sản trên những tàu khác.

7.4.3 Hàng hoá hay tài sản khác trên tàu được bảo hiểm hay các cam kết của tàu được bảo hiểm

7.4.4 Chết người, thương tật hay đau ốm.

7.4.5 Ô nhiễm hoặc nhiễm bẩn, của bất động sản hay động sản hay bất cứ vật gì (ngoại trừ tàu khác mà tàu được bảo hiểm đã đâm va phải hay tài sản trên tàu khác đó)

## 8 TÀU CÙNG CHỦ

Nếu tàu được bảo hiểm đâm va phải tàu khác hoặc được tàu khác cứu nạn mà tàu khác đó toàn bộ hay một phần thuộc cùng một chủ hoặc 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 những số tiền phải trả cho dịch vụ đã cung ứng phải đưa ra trọng tài duy nhất được thoả thuận giữa Người bảo hiểm và Người được bảo hiểm để giải quyết.

## **9 BẢO VỆ VÀ BỒI THƯỜNG**

9.1 Người bảo hiểm thoả thuận bồi thường cho Người được bảo hiểm về bất kỳ khoản tiền hay những khoản tiền nào mà Người được bảo hiểm đã trả cho bất kỳ người nào khác do Người được bảo hiểm phải chịu trách nhiệm theo luật định, với tư cách là chủ tàu, đối với bất kỳ khiếu nại, yêu cầu, tổn thất hoặc chi phí nào nếu trách nhiệm đó là do hậu quả của một trong những vấn đề hay sự việc dưới đây và phát sinh từ một tai nạn hay sự cố trong thời hạn của bảo hiểm này.

9.1.1 Những mất mát hư hỏng xảy ra cho vật cố định, di động, tài sản hay vật gì khác hoặc quyền lợi nào khác không phải là con tàu, phát sinh từ bất kỳ nguyên nhân nào và trong chừng mực tổn thất đó không được bảo hiểm bởi Điều khoản 7.

9.1.2 Mọi cố gắng chuẩn bị hoặc thực sự tiến hành trục vớt, di chuyển hay phá huỷ bất kỳ vật cố định hay di động tài sản khác hoặc các vật thể khác, kể cả các tàu đắm hay bất kỳ sự sơ xuất hay khiếm khuyết nào trong việc tiến hành trục vớt, di chuyển hay phá huỷ các vật đó.

9.1.3 Trách nhiệm mà Người được bảo hiểm phải chấp nhận theo hợp đồng lai kéo theo để ra vào cảng hoặc điều động trong phạm vi của cảng trong quá trình hoạt động bình thường.

9.1.4 Chết người, thương tật, ốm đau hay các chi phí cứu nạn.

9.1.5 Trách nhiệm theo Điều khoản 1(a) mẫu hiện hành của Lloyd's về "Hợp đồng cứu hộ" về cứu hộ không thành công, thành công một phần hoặc dịch vụ không hoàn thành và trong chừng mực nào đó cộng thêm chi phí của người cứu hộ ngoài những khoản tiền có thể đòi được theo hợp đồng này.

9.2 Người bảo hiểm thoả thuận bồi thường cho Người được bảo hiểm bất kỳ trường hợp nào dưới đây phát sinh từ một tai nạn hay sự cố xảy ra trong thời hạn của bảo hiểm này.

9.2.1 Chi phí thêm về: Nhiên liệu, bảo hiểm, tiền lương, dự trữ, lương thực, thực phẩm và cảng chi phí hợp lý nhằm mục đích duy nhất là chuyển từ tàu lên bờ người ốm, người bị thương, người đi lậu vé, người đi lánh nạn hay người được cứu ngoài biển.

9.2.2 Các chi phí phải chi thêm do xảy ra bệnh truyền nhiễm ở trên tàu hay trên bờ.

9.2.3 Các khoản tiền phạt tính cho tàu, Người được bảo hiểm hay bất kỳ thuyền trưởng, sỹ quan, thuyền viên hay đại lý nào của tàu mà Người được bảo hiểm phải gánh chịu do bất kỳ hành động sơ xuất hay vi phạm luật pháp hay quy chế nào liên quan đến hoạt động của tàu, với điều

kiện là Người bảo hiểm sẽ không có trách nhiệm bồi thường cho Người được bảo hiểm về bất kỳ khoản tiền phạt nào do hậu quả của hành động sơ xuất, thất bại hay lỗi của Người được bảo hiểm, đại lý hay người làm công cho họ mà không phải thuyền trưởng, sỹ quan hay thuyền viên.

- 9.2.4 Chi phí di chuyển xác tàu đắm ra khỏi bất kỳ nơi nào thuộc sở hữu của Người được bảo hiểm hay nơi Người được bảo hiểm thuê hay chiếm giữ.
- 9.2.5 Chi phí tố tụng mà Người được bảo hiểm phải chi hoặc có thể buộc là phải chi nhằm tránh, hạn chế hay xác định trách nhiệm với điều kiện là phải có thoả thuận trước bằng văn bản của Người bảo hiểm.

## LOẠI TRỪ

- 9.3 Mặc dù có các Điều 9.1 và 9.2, Điều 9 này không bảo hiểm bất kỳ trách nhiệm, phí tổn hay chi phí nào phát sinh liên quan đến:
  - 9.3.1 Bất kỳ khoản tiền nào mà Người được bảo hiểm thanh toán trực tiếp hay gián tiếp theo nguyên tắc bồi thường cho công nhân hoặc trách nhiệm đối với người làm thuê liên quan đến những đạo luật, hay luật thông thường nào khác, hay luật hàng hải chung hay trách nhiệm nào khác về tai nạn hay bệnh tật xảy ra cho công nhân hay bất kỳ người nào khác làm thuê với bất kỳ tư cách gì cho Người được bảo hiểm hay cho những người khác ở trong, ở trên, ở gần hoặc có liên quan đến tàu hay hàng hoá, vật liệu trên tàu hay sửa chữa tàu.
  - 9.3.2 Trách nhiệm mà Người được bảo hiểm đảm nhiệm theo thoả thuận được quy định cụ thể hay ngụ ý có liên quan đến việc chết chóc ốm đau thương tật xảy ra với bất kỳ người làm thuê nào theo một hợp đồng dịch vụ hay học việc với một bên nào khác về thoả thuận như vậy.
  - 9.3.3 Những tổn thất do cảnh cáo hay trừng phạt dù cho là tính chất gì.
  - 9.3.4 Hàng hoá hay tài sản khác được vận chuyển, sẽ được chuyển hay vừa được vận chuyển trên tàu, nhưng Điều 9.3.4 này sẽ không loại trừ bất kỳ khiếu nại nào về chi phí phát sinh thêm để di chuyển hàng hoá ra khỏi tàu đắm.
  - 9.3.5 Tài sản, thuộc sở hữu của người đóng tàu hay người sửa chữa, hoặc họ phải chịu trách nhiệm đối với tài sản đó và tài sản đó phải đang ở trên tàu.
  - 9.3.6 Trách nhiệm phát sinh từ một hợp đồng hoặc tiền bồi thường về các container, thiết bị, nhiên liệu hay tài sản khác trên tàu thuộc sở hữu của Người được bảo hiểm hay do Người được bảo hiểm thuê lại.
  - 9.3.7 Tiền mặt, các chứng từ thu hồi tiền, kim loại hoặc đá quý, đồ quý giá hay những vật quý hiếm của những người trên tàu hay tài sản cá nhân không cần thiết của thuyền trưởng, sỹ quan, thuyền viên.
  - 9.3.8 Nhiên liệu, bảo hiểm, tiền lương, hàng dự trữ, lương thực thực phẩm và cảng phí phát sinh do tàu chậm trễ trong khi chờ đợi thay thế thuyền trưởng, sỹ quan hay thuyền viên.
  - 9.3.9 Tiền phạt hay tiền chế tài phát sinh do chở hàng quá tải hay đánh bắt cá

bất hợp pháp.

- 9.3.10 Ô nhiễm hay lây bẩn xảy ra cho bất kỳ động sản, bất động sản hay bất kỳ vật gì khác (Điều 9.3.10 này sẽ không loại trừ khoản nào đòi được theo Điều 9.1.5).
- 9.3.11 Tồn thất chung, chi phí tổ tụng và đề phòng hạn chế tồn thất và chi phí cứu hộ, cứu hộ và/hoặc trách nhiệm đâm va dù tới bất kỳ mức nào không thể đòi bồi thường theo Điều khoản 7, 11 và 13 do giá trị thoả thuận và/hoặc số tiền bảo hiểm về tàu không thoả đáng.
- 9.4 Tiền bồi thường theo quy định của Điều khoản 9 này sẽ được cộng thêm vào tiền bồi thường được quy định bởi những điều kiện và những điều khoản khác của bảo hiểm này.
- 9.5 Khi Người được bảo hiểm hay Người bảo hiểm có thể hay được phép giới hạn trách nhiệm của mình thì việc bồi thường theo Điều khoản 9 này về trách nhiệm đó không vượt quá phần tỷ lệ của Người bảo hiểm trong tổng số tiền giới hạn trách nhiệm.
- 9.6 Trong mọi trường hợp trách nhiệm của Người bảo hiểm theo Điều khoản 9 này đối với mỗi tai nạn riêng biệt hay sự cố hay các tai nạn liên tiếp xảy ra từ cùng một sự kiện sẽ không vượt quá phần tỷ lệ của họ trong giá trị bảo hiểm của tàu.
- 9.7 **LUÔN LUÔN VỚI ĐIỀU KIỆN LÀ:**
- 9.7.1 Người được bảo hiểm phải gửi thông báo ngay cho Người bảo hiểm khi có tai nạn xảy ra hoặc khi có khiếu nại Người được bảo hiểm có thể dẫn đến một khiếu nại theo Điều khoản 9 này, và khi có các trường hợp hay các sự việc có thể làm Người được bảo hiểm gánh chịu trách nhiệm, phí tổn hay chi phí mà họ có thể được bảo hiểm theo Điều khoản 9 này.
- 9.7.2 Người được bảo hiểm không được chấp nhận trách nhiệm hay giải quyết bất kỳ khiếu nại nào có thể được bảo hiểm theo Điều khoản 9 này mà không có văn bản chấp nhận trước của Người bảo hiểm.

## **10 KHAI BÁO TỒN THẤT VÀ ĐẤU THẦU**

- 10.1 Trường hợp tai nạn mà tồn thất hay tổn hại có thể đưa tới khiếu nại đòi bồi thường theo bảo hiểm này, phải khai báo cho Người bảo hiểm trước khi giám định và nếu tàu ở nước ngoài, cả cho đại lý Lloyd gần nhất để có thể chỉ định giám định viên đại diện cho Người bảo hiểm, nếu Người bảo hiểm muốn thế.
- 10.2 Người bảo hiểm có quyền quyết định cảng tàu phải tới để lên đà hay sửa chữa (chi phí thêm thực tế về hành trình thực sự để đáp ứng yêu cầu của Người bảo hiểm được hoàn lại cho Người được bảo hiểm) và có quyền phủ quyết về địa điểm sửa chữa hay xưởng sửa chữa.
- 10.3 Người bảo hiểm cũng có thể mở cuộc đấu thầu hoặc yêu cầu mở thêm cuộc đấu thầu để sửa chữa tàu. Khi việc đấu thầu đã được tiến hành 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 bù đắp tính theo tỷ lệ 30% năm trên trị giá 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 quy định là phải chấp nhận thầu ngay sau khi nhận được chấp thuận của Người bảo hiểm.

Khoản bù đắp trên phải khấu trừ mọi số tiền đã đòi được về nhiên liệu, phụ tùng, lương bổng và lương thực của thuyền trưởng, sỹ quan, thủy thủ hay mọi nhân viên khác của tàu, kể cả những số tiền được bồi thường theo tổn thất chung và mọi số tiền đòi được của người thứ ba về bồi thường thiệt hại do lưu trì 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 tổn hại, không kể số miễn thường ấn định, không thuộc trách nhiệm bảo hiểm, khoản bù đắp sẽ giảm đi theo tỷ lệ tương ứng.

- 10.4 Trường hợp không tuân thủ các điều kiện của Điều khoản 10 này thì sẽ khấu trừ 15% trên số tiền bồi thường.

## **11 TỒN THẤT CHUNG VÀ CỨU HỘ**

11.1 Bảo hiểm này bảo hiểm phân cứu nạn, chi phí cứu hộ và/hoặc tổn thất chung sau khi đã được trừ phần bảo hiểm dưới giá, song trong trường hợp hy sinh tổn thất chung của tàu, Người được bảo hiểm có thể được bồi thường toàn bộ tổn thất mà không cần khấu trừ trước các khoản đóng góp mà Người được bảo hiểm có quyền nhận.

11.2 Việc tính toán chi phí phải theo luật pháp và các 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 quy định là theo Quy tắc York-Antwerp thì phải giải quyết theo Quy tắc đó.

11.3 Nhất thiết không được bồi thường theo Điều khoản 11 này khi chi phí không phải để ngăn tránh hay không liên quan đến việc ngăn tránh một hiểm họa được bảo hiểm.

## **12 MIỄN THƯỜNG**

12.1 Không bồi thường theo bảo hiểm này một khiếu nại nào do một hiểm họa được bảo hiểm gây ra trừ khi tổng số tiền các khiếu nại trong một tai nạn hoặc một biến cố riêng biệt (bao gồm cả những khiếu nại theo các Điều khoản 7, 9, 11 và 13) vượt quá .....trong trường hợp đó số tiền này sẽ phải khấu trừ. Tuy nhiên, số tiền 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. Điều 12.1 này không áp dụng cho việc khiếu nại về tổn thất toàn bộ thực tế và ước tính của tàu hay trong trường hợp một khiếu nại ấy, cho mọi khiếu nại kết hợp theo Điều khoản 13 phát sinh từ một tai nạn hay sự cố đó.

12.2 Loại trừ bất kỳ số lãi nào tính bao gồm trong đó những khoản thu hồi được về bất kỳ vụ bồi thường nào đã áp dụng miễn thường như trên phải trả đầy đủ cho Người bảo hiểm đến mức số tiền là tổng số bồi thường chưa trừ đi các khoản thu hồi được vượt quá mức miễn thường trên.

12.3 Tiền lãi bao gồm trong các khoản thu hồi được sẽ được phân bổ cho Người được bảo hiểm và Người bảo hiểm tính trên cơ sở số tiền Người bảo hiểm đã

trả và ngày tháng thanh toán số tiền đó, mặc dầu với việc cộng thêm khoản lãi đó, Người bảo hiểm có thể nhận được khoản tiền lớn hơn họ đã thanh toán.

### **13 BỒN PHẦN CỦA NGƯỜI ĐƯỢC BẢO HIỂM (TỔ TỤNG VÀ ĐỀ PHÒNG HẠN CHẾ TỔN THẤT)**

- 13.1 Trong trường hợp có tổn thất hay tai hoạ nào thì Người được bảo hiểm, các nhân viên và đại lý của họ có nhiệm vụ áp dụng mọi biện pháp được coi là hợp lý nhằm ngăn chặn hay hạn chế tổn thất có thể được bồi thường theo bảo hiểm này.
- 13.2 Theo quy định dưới đây và Điều khoản 12, Người bảo hiểm sẽ đóng góp vào các chi phí mà Người được bảo hiểm, các nhân viên và đại lý của họ đã chi trả đúng đắn và hợp lý cho các biện pháp ấy. Tổn thất chung, chi phí cứu hộ (loại trừ như đã quy định trong Điều 13.5), chi phí bào chữa về vụ đâm va hay phí tổn khởi tố mà Người được bảo hiểm đã chi ra nhằm hạn chế trách nhiệm đến mức thấp nhất hay tranh chấp trách nhiệm được bồi thường theo Điều khoản 9 sẽ không được bồi thường theo Điều khoản 13 này.
- 13.3 Các biện pháp do Người được bảo hiểm và Người bảo hiểm áp dụng nhằm mục đích cứu hay thu hồi đối tượng bảo hiểm không được coi là sự từ bỏ hay chấp nhận từ bỏ tàu và cũng không phương hại tới quyền lợi của mỗi bên.
- 13.4 Khi chi tiêu được thực hiện theo Điều khoản 13 này thì trách nhiệm theo bảo hiểm này không vượt quá tỷ lệ của những chi phí đó theo số tiền bảo hiểm trên giá trị tàu ghi trên Đơn bảo hiểm, hoặc trên giá trị tàu trong trạng thái nguyên lành lớn hơn giá trị trên Đơn bảo hiểm.
- 13.5 Khi một khiếu nại tổn thất toàn bộ về tàu được thừa nhận theo bảo hiểm này và đã có những chi phí hợp lý trong việc cứu tàu hoặc cố gắng cứu tàu và tài sản khác mà lại không có khoản tiền bán tài sản cứu được, hoặc những chi phí ấy vượt quá số tiền bán tài sản thì bảo hiểm này sẽ chịu theo tỷ lệ phần các chi phí ấy hay của phần các chi phí vượt quá khoản tiền bán tài sản ấy, tùy theo trường hợp, được coi một cách hợp lý là chi riêng về phần tàu, nhưng nếu tàu được bảo hiểm thấp hơn giá trị trong trạng thái nguyên lành vào lúc có sự việc đưa đến chi tiêu ấy thì tiền bồi thường theo Điều khoản này sẽ hạ giảm theo tỷ lệ bảo hiểm dưới giá trị.
- 13.6 Số tiền có thể được bồi thường theo Điều khoản 13 này là cộng thêm vào tổn thất khác nữa có thể được bồi thường theo bảo hiểm này song nhất thiết không thể vượt quá số tiền bảo hiểm về tàu theo bảo hiểm này.

### **14 MÓI THAY CŨ**

Bồi thường không khấu hao mới thay cũ.

### **15 CÔNG TÁC VỎ TÀU**

Trong mọi trường hợp không chấp nhận bồi thường về cạo, thổi cát và/hoặc các công việc khác để chuẩn bị bề mặt hay sơn vỏ tàu trừ trường hợp:

- 15.1 Thổi cát và/hoặc thực hiện các công việc khác để chuẩn bị bề mặt cho các tôn vỏ mới làm trên bờ, cung ứng và thực hiện các công việc ở “xưởng” cho các tôn đó.



15.2 Thổi cát và/hoặc thực hiện các công việc khác để chuẩn bị bề mặt cho: mép hay mặt tôn nằm kề liền các tôn thay mới hay sửa lại bị tổn hại trong quá trình hàn và/hoặc sửa chữa mặt tôn bị tổn hại trong quá trình gò uốn tại chỗ hoặc trên bờ.

15.3 Cung ứng và sơn lớp lót đầu tiên chống gỉ cho các mặt tôn nói ở Điều 15.1 và 15.2 trên,

được thừa nhận như là một phần của phí tổn sửa chữa hợp lý về tôn vỏ bị tổn hại do một hiểm hoạ được bảo hiểm.

## **16 LƯƠNG BỔNG VÀ LƯƠNG THỰC**

Ngoài trường hợp tổn thất chung, không chấp nhận bồi thường chi phí lương thực và lương bổng của thuyền trưởng, sỹ quan, thuyền viên hoặc bất cứ nhân viên nào trên tàu, trừ khi nhằm mục đích duy nhất là di chuyển tàu, đã được chấp nhận bằng văn bản của Người bảo hiểm, từ một cảng đến một cảng khác để sửa chữa tổn hại được Người bảo hiểm chấp nhận hoặc chạy thử về việc sửa chữa đó, và chỉ khi đó bảo hiểm mới gánh chịu chi phí về lương bổng và lương thực ấy trong thời gian tàu phải hoạt động như thế.

## **17 CÔNG TÁC PHÍ**

Trong mọi trường hợp không chấp nhận bồi thường theo bảo hiểm này bất cứ số tiền nào là thù lao cho Người được bảo hiểm về thời gian và công sức để thu thập và cung ứng về thông tin hay tài liệu hoặc về hoa hồng hay thù lao cho người quản lý, đại lý, công ty quản lý hay công ty đại lý hoặc tương tự thế, được chỉ định bởi Người được bảo hiểm hay nhân danh người này để thi hành các công tác ấy.

## **18 TỔN HẠI CHƯA SỬA CHỮA**

18.1 Hạn mức bồi thường về những tổn hại chưa sửa chữa là số giảm giá trị thị trường của tàu vào lúc bảo hiểm này kết thúc do những tổn hại chưa được sửa chữa gây ra, song không vượt quá phí tổn sửa chữa hợp lý.

18.2 Nhất thiết Người bảo hiểm không chịu trách nhiệm về tổn hại sửa chữa trong trường hợp có tổn thất toàn bộ (dù là được bảo hiểm theo bảo hiểm này) xảy ra tiếp theo trong thời hiệu của bảo hiểm này hoặc trong thời gian nói thêm.

18.3 Người bảo hiểm không chịu trách nhiệm đối với tổn hại chưa sửa chữa đến quá giá trị bảo hiểm vào lúc bảo hiểm này kết thúc.

## **19 TỔN THẤT TOÀN BỘ ƯỚC TÍNH**

19.1 Trong việc xác định tàu tổn thất toàn bộ ước tính, 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 được bồi thường theo bảo hiểm này mọi khiếu nại tổn thất toàn bộ ước tính dựa trên chi phí cứu vãn và/hoặc chi phí sửa chữa tàu, trừ khi các chi phí đó vượt quá giá trị bảo hiểm. Trong việc xác định chi phí này, chỉ được tính phí tổn liên quan đến một tai nạn hay loạt tổn hại xảy ra từ cùng một tai nạn.

## **20 CAM KẾT VỀ CHI PHÍ ĐIỀU HÀNH**

20.1 Được quyền mua thêm những bảo hiểm bổ sung sau đây:

- 20.1.1 *Chi phí điều hành, thù lao quản lý, lời lãi hay thặng dư hay gia tăng về giá trị của thân tàu và máy móc. Số tiền bảo hiểm không được vượt quá 25% giá trị thân tàu ghi trên Đơn bảo hiểm này.*
- 20.1.2 Thu nhập, hoặc tiền cước dự kiến thu nhận, phí bảo hiểm thời hạn. Số tiền bảo hiểm không vượt quá 25% giá trị của tàu ghi trên đơn bảo hiểm này trừ đi mọi số tiền được bảo hiểm như nói ở 20.1.1.
- 20.1.3 Tiền cước hoặc tiền cho thuê tàu theo hợp đồng chuyển. Số tiền bảo hiểm không vượt quá tiền cước hay tiền cho thuê tàu của chuyến chở hàng đầu tiên và chuyến chở hàng kế tiếp cộng với phí bảo hiểm. Trường hợp cho thuê chuyển 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 định nhưng giới hạn là hai chuyến chở hàng như đã quy định. Phải tính cả những khoản tiền bảo hiểm theo 20.1.2 và chỉ có thể bảo hiểm phần vượt quá.
- 20.1.4 *Tiền cho thuê tàu theo thời gian hay tiền cho thuê tàu nhiều chuyến liên tiếp. Số tiền bảo hiểm không vượt quá 50% số tiền cho thuê tàu đã thu được theo hợp đồng cho thuê tàu một thời hạn không quá 18 tháng. Phải tính cả những khoản tiền bảo hiểm theo 20.1.2 và chỉ có thể bảo hiểm phần vượt quá. Bảo hiểm theo đoạn này có thể bắt đầu vào lúc ký hợp đồng cho thuê tàu.*
- 20.1.5 Phí bảo hiểm. Số tiền bảo hiểm không được vượt quá số phí bảo hiểm thật sự cho tất cả các quyền lợi được bảo hiểm trong một thời gian không quá 12 tháng, được giảm dần mỗi tháng theo tỷ lệ (loại trừ những phí bảo hiểm đã được bảo hiểm theo các đoạn trên, song nếu yêu cầu thì được bao gồm cả phí bảo hiểm hoặc đóng góp ước tính cho Hội chủ tàu hay rủi ro chiến tranh...)
- 20.1.6 Phí bảo hiểm hoàn lại. Số tiền bảo hiểm không được vượt quá số phí bảo hiểm thật sự được hoàn lại, được thừa nhận theo mọi bảo hiểm song không được hoàn lại trong trường hợp tổn thất toàn bộ của tàu do hiểm họa được bảo hiểm hoặc bằng cách nào khác.

20.1.7 Bảo hiểm với bất kỳ số tiền nào về:

Những rủi ro bị loại trừ bởi Điều khoản 5, 22, 23, 24 và 25.

- 20.2 Cam kết là Người được bảo hiểm, chủ tàu, người quản lý hay người cho vay cầm cố sẽ không thực hiện hay uỷ thác thực hiện bất kỳ loại bảo hiểm nào để bảo hiểm cho các quyền lợi kể trên trong các điểm từ 20.1.1 đến 20.1.6 có số tiền vượt quá các số tiền quy định đó và cũng sẽ không thực hiện các loại bảo hiểm khác bao gồm tổn thất toàn bộ của tàu theo điều kiện PPI.FIA hoặc theo bất kỳ điều kiện khác tương tự nào khác trong thời gian bảo hiểm này. Quy định rằng sự vi phạm đoạn kết này không cho quyền Người bảo hiểm từ chối khiếu nại đòi bồi thường của người cho vay cầm cố đã chấp nhận bảo hiểm này mà không biết có vi phạm đó.

## 21 HOÀN PHÍ DO HUỖ HỢP ĐỒNG

Hoàn lại theo tỷ lệ tháng phí bảo hiểm thuần (net) cho mỗi tháng chưa được bảo hiểm nếu huỷ bỏ bảo hiểm này theo thoả thuận hoặc theo hiệu lực của Điều khoản 2

với điều kiện là phải không có tổn thất toàn bộ của tàu, dù do những hiểm hoạ được bảo hiểm hay không đã xảy ra trong thời hạn của bảo hiểm này hay trong thời gian gia hạn của bảo hiểm này.

**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.**

## **22 LOẠI TRỪ RỦI RO CHIẾN TRANH**

Nhất thiết bảo hiểm này không bảo hiểm tổn thất, tổn hại, trách nhiệm hay chi phí gây ra bởi:

- 22.1 Chiến tranh, nội chiến, cách mạng, phiến loạn, khởi nghĩa hoặc đấu tranh quần chúng nhân đó phát sinh hoặc hành động thù địch bởi thế lực tham chiến hay chống thế lực tham chiến.
- 22.2 Chiếm, bắt giữ, cầm chế hay giam hãm (trừ manh động và cướp biển), và những hậu quả của những việc này hay mưu toan thực hiện những việc ấy.
- 22.3 Mìn, ngư lôi, bom không thừa nhận hoặc vũ khí chiến tranh không người thừa nhận.

## **23 LOẠI TRỪ RỦI RO ĐÌNH CÔNG**

Nhất thiết bảo hiểm này không bảo hiểm tổn thất, tổn hại, trách nhiệm hay chi phí gây ra bởi:

- 23.1 Những người đình công, công nhân bết xương, hay những người tham gia trong các cuộc gây rối lao động, bạo động hay phong trào quần chúng.
- 23.2 Người khủng bố hay bất cứ người nào hành động vì mục đích chính trị.

## **24 LOẠI TRỪ CÁC HÀNH ĐỘNG ÁC Ý**

Nhất thiết bảo hiểm này không bảo hiểm tổn thất, tổn hại, trách nhiệm hay chi phí gây ra bởi:

- 24.1 Sự nổ của một loại chất nổ
- 24.2 Mọi vũ khí chiến tranh

Do bất kỳ người nào có hành động ác ý hay vì mục đích chính trị.

## **25 LOẠI TRỪ RỦI RO NGUYÊN TỬ**

Nhất thiết bảo hiểm này không bảo hiểm những tổn thất, tổn hại, trách nhiệm hoặc chi phí gây ra bởi bất cứ vũ khí chiến tranh nào sử dụng năng lượng nguyên tử hay hạt nhân và/hoặc phản ứng tổng hợp hoặc phản ứng khác tương tự hoặc sức phóng xạ hay chất phóng xạ./.

**CL. 311.**



**TỔNG GIÁM ĐỐC**

*Trương Quốc Lâm* / 11