

**QUY TẮC BẢO HIỂM
RỦI RO CỦA NHÀ THẦU ĐÓNG TÀU**

*(Ban hành kèm theo Quyết định số 1060/QĐ -PVIBH ngày 28 tháng 6 năm 2017
của Tổng giám đốc Tổng công ty Bảo hiểm PVI)*

ĐỐI TƯỢNG BẢO HIỂM

(Nếu nhiều bộ phận của đối tượng bảo hiểm được mô tả tại Mục I (A), I (B) hoặc Mục II dưới đây, thì khi đó nội dung tương ứng của Mục I (A), I (B) hoặc II sẽ được áp dụng cho từng bộ phận riêng biệt).

MỤC I. Thời hạn bảo hiểm dự kiến được quy định trong Giấy chứng nhận bảo hiểm. Bảo hiểm này sẽ chấm dứt ngay khi đã giao tàu cho Chủ tàu nếu việc giao thực hiện trước khi kết thúc thời hạn bảo hiểm dự kiến.

A. THÂN TÀU VÀ MÁY MÓC v.v. đang đóng tại xưởng hay những cơ sở khác của Chủ tàu

Đối tượng của Mục I (A) trên đây được bảo hiểm khi đang ở trong xưởng và những cơ sở khác của Chủ tàu trong phạm vi cảng hay nơi đóng tàu có đặt xưởng đóng tàu của Chủ tàu và trong quá trình vận chuyển giữa những địa điểm đó. Trách nhiệm của Người bảo hiểm đối với mỗi hạng mục nêu trong Mục I (A) tại những địa điểm đó sẽ tính từ:

- (i) thời điểm bắt đầu Thời hạn dự kiến của Mục I này nếu như hạng mục đó đã được phân bổ cho Tàu;
- (ii) thời điểm giao hạng mục đó cho Chủ tàu (nếu đã được phân bổ) nếu được giao sau thời điểm bắt đầu thời hạn bảo hiểm dự kiến của Mục I này;
- (iii) thời điểm Nhà thầu phân bổ nếu việc phân bổ thực hiện sau thời điểm bắt đầu thời hạn bảo hiểm dự kiến của Mục I này

B. MÁY MÓC được bảo hiểm theo đây trong quá trình đóng tàu bởi các Nhà thầu phụ. Đối tượng của Mục I (B) trên đây được bảo hiểm trong quá trình chế tạo tại xưởng và tại các cơ sở khác của các Nhà thầu phụ ở bất kỳ nơi nào khác trong phạm vi cảng hay nơi đóng tàu có đặt xưởng của các Nhà thầu phụ và trong quá trình vận chuyển giữa các địa điểm đó.

Trách nhiệm của Người bảo hiểm đối với từng hạng mục nêu trong Mục I (B), tức là những nơi đã nói trên sẽ tính từ:

- (i) thời điểm bắt đầu của Mục I này nếu hạng mục trên đã được phân định cho tàu;
- (ii) thời điểm giao hạng mục đó cho Nhà thầu phụ (nếu đã được phân bổ) nếu được giao sau thời điểm bắt đầu Thời hạn dự kiến của Mục I này;

(iii) thời điểm Nhà thầu phụ phân bổ nếu việc phân bổ thực hiện sau thời điểm bắt đầu thời hạn bảo hiểm dự kiến của Mục I này.

Đối tượng nêu trong Mục I (B) còn được bảo hiểm trong quá trình:

- (a) Vận chuyển cho Chủ thầu nếu việc vận chuyển nằm trong phạm vi cảng hay nơi đóng tàu có đặt xưởng của Chủ thầu.
- (b) Tại xưởng và tại bất kỳ cơ sở nào khác của Chủ thầu trong phạm vi cảng hay nơi đặt xưởng của chủ thầu và trong quá trình vận chuyển giữa những địa điểm đó.

MỤC II. Thời hạn bảo hiểm dự kiến được quy định trong Giấy chứng nhận bảo hiểm nhưng bảo hiểm này sẽ chấm dứt ngay khi đã giao tàu cho Chủ tàu nếu việc giao thực hiện trước khi kết thúc thời hạn bảo hiểm dự kiến.

MÁY MÓC được bảo hiểm từ thời điểm được giao cho Chủ thầu.

Đối tượng nêu trong Mục II này được bảo hiểm khi đang ở trong Xưởng và tại bất kỳ cơ sở nào khác của Chủ thầu trong phạm vi cảng hay nơi đóng tàu có đặt Xưởng của Chủ thầu và trong quá trình vận chuyển giữa những địa điểm đó. Trách nhiệm của Người bảo hiểm đối với từng hạng mục nêu trong Mục II này sẽ tính từ thời điểm được giao cho Chủ thầu.

1 GIÁ TRỊ BẢO HIỂM

- 1.1 Do giá trị bảo hiểm quy định trong Giấy chứng nhận bảo hiểm là giá trị dự toán nên các bên thống nhất giá trị bảo hiểm là giá trị hợp đồng đóng tàu chính thức hoặc tổng chi phí đóng tàu cộng thêm tỷ lệ % của tổng chi phí đó theo thỏa thuận, tùy theo giá trị nào lớn hơn.
- 1.2 Nếu giá trị bảo hiểm được xác định như trên:
- 1.2.1 vượt quá giá trị dự toán ghi trong Giấy chứng nhận bảo hiểm, Người được bảo hiểm đồng ý khai báo cho Người bảo hiểm số tiền vượt quá đó và trả phí bảo hiểm cho số tiền vượt quá theo tỷ lệ phí ghi trên Giấy chứng nhận bảo hiểm, và Người bảo hiểm đồng ý bảo hiểm phần vượt quá theo tỷ lệ,
- hoặc
- 1.2.2 thấp hơn giá trị dự toán ghi trong Giấy chứng nhận bảo hiểm thì số tiền bảo hiểm theo Bảo hiểm này sẽ giảm đi theo tỷ lệ tương ứng và Người bảo hiểm đồng ý hoàn phí bảo hiểm theo tỷ lệ phí ghi trên Giấy chứng nhận bảo hiểm tính cho số tiền giảm đi này.
- 1.3 Tuy nhiên, nếu giá trị bảo hiểm vượt quá 125% giá trị dự toán thì giới hạn bồi thường theo bảo hiểm này sẽ chỉ là 125% giá trị dự toán đối với bất kỳ một hay nhiều tai nạn liên tiếp phát sinh từ cùng một sự kiện bảo hiểm.
- 1.4 Cho dù đã quy định như trên, các bên hiểu và thỏa thuận rằng bất kỳ một thay đổi nào về giá trị bảo hiểm do có sự thay đổi quan trọng về thiết kế hay lắp ráp con tàu hoặc có sự thay đổi về loại tàu so với dự tính ban đầu, đều không nằm trong phạm vi Quy tắc này và sự thay đổi giá trị bảo hiểm đó cần phải được Người bảo hiểm chấp thuận.

2 VẬN CHUYỂN

Tàu được tiếp tục bảo hiểm theo phí bảo hiểm thỏa thuận cho trường hợp vận chuyển không được quy định trong Mục I hoặc II trên đây.

3 GIAO TÀU CHẬM TRỄ

Tàu được tiếp tục bảo hiểm theo phí bảo hiểm thỏa thuận trong trường hợp giao tàu cho chủ tàu chậm trễ, vượt quá thời hạn bảo hiểm dự kiến, nhưng trong mọi trường hợp sẽ không gia hạn bảo hiểm quá 30 ngày kể từ ngày hoàn thành việc chạy thử tàu của Chủ tàu.

4 CHỆCH HƯỚNG HOẶC THAY ĐỔI HÀNH TRÌNH

Tàu được tiếp tục bảo hiểm trong trường hợp đi chệch hướng hoặc thay đổi hành trình với điều kiện Người được bảo hiểm phải thông báo cho Người bảo hiểm ngay sau khi nhận được tin tức và chấp thuận các điều kiện bảo hiểm sửa đổi và đóng phí bảo hiểm bổ sung theo yêu cầu của Người bảo hiểm.

5 CÁC RỦI RO ĐƯỢC BẢO HIỂM

- 5.1 Với điều kiện tuân thủ các điều khoản, điều kiện và điểm loại trừ trong Quy tắc bảo hiểm này, Quy tắc này bảo hiểm mọi rủi ro về tổn thất hay hư hỏng của đối tượng bảo hiểm phát sinh và được phát hiện trong thời hạn bảo hiểm,

bao gồm chi phí sửa chữa, thay thế hoặc làm mới bất kỳ bộ phận nào bị khuyết tật buộc phải loại bỏ do phát hiện khuyết tật ẩn tỳ trong thời hạn bảo hiểm. Trong mọi trường hợp bảo hiểm này không bảo hiểm chi phí hàn lại các mối hàn hỏng.

5.2 Trong trường hợp hạ thủy tàu không thành công, Người bảo hiểm phải chịu mọi chi phí phát sinh sau này để hoàn thành việc hạ thủy.

6 LOẠI TRỪ ĐỘNG ĐẤT, NÚI LỬA PHUN

Trong mọi trường hợp, bảo hiểm này không bảo hiểm cho những tổn thất, 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 khiếu nại theo các Điều khoản 13, 17, 19 và 20.

7 RỦI RO Ô NHIỄM

Quy tắc bảo hiểm này bảo hiểm cho tổn thất, hư hại của Tàu gây ra bởi hành động của bất kỳ cơ quan nhà nước có thẩm quyền nào nhằm ngăn ngừa, hạn chế rủi ro hoặc nguy cơ gây ô nhiễm có nguyên nhân trực tiếp từ hư hỏng của Tàu thuộc trách nhiệm của Người bảo hiểm theo Quy tắc bảo hiểm này, với điều kiện hành động đó của chính quyền không phải xuất phát từ sự thiếu mẫn cán của Người được bảo hiểm, Chủ tàu hoặc Người quản lý tàu hay của bất cứ ai trong số những người đó trong việc ngăn ngừa hoặc hạn chế rủi ro hay nguy cơ gây ô nhiễm đó. Thuyền trưởng, Sĩ quan, thủy thủ hay hoa tiêu nếu có cổ phần của con Tàu không được coi là Chủ tàu theo nghĩa của Điều khoản 7 này.

8 LỖI THIẾT KẾ

Dù có bất kỳ mâu thuẫn gì có thể có trong đơn bảo hiểm hoặc điều khoản đính kèm, thì bảo hiểm này vẫn bồi thường những tổn thất hoặc hư hỏng gây ra cho đối tượng bảo hiểm và được phát hiện trong thời hạn bảo hiểm, phát sinh do lỗi thiết kế của bất kỳ bộ phận hay những bộ phận nào của đối tượng bảo hiểm nhưng trong mọi trường hợp bảo hiểm này không mở rộng để bảo hiểm cho các phí tổn hay chi phí sửa chữa, sửa đổi, thay thế hoặc làm mới một hay nhiều bộ phận đó, kể cả bất kỳ phí tổn hay chi phí nào để cải tiến hay sửa đổi thiết kế.

9 HÀNH THUYẾT

9.1 Được phép ra vào ụ ướt hoặc khô, bến cảng, luồng lạch, giàn đỡ và cầu phao trong phạm vi cảng hay nơi đóng tàu và chạy bằng máy tàu, có tải hay không tải theo yêu cầu, nhằm lắp ráp trang thiết bị, lên ụ, chạy thử hay giao tàu, trong phạm vi 250 hải lý từ cảng hay nơi đóng tàu. Trong trường hợp vượt quá khoảng cách này tàu sẽ tiếp tục được bảo hiểm với điều kiện Người được bảo hiểm đóng phí bảo hiểm bổ sung theo thỏa thuận.

9.2 Mọi di chuyển của tàu bằng lái đất ở ngoài phạm vi cảng hay nơi đóng tàu sẽ vẫn được tiếp tục bảo hiểm với điều kiện Người được bảo hiểm đồng ý đóng phí bảo hiểm bổ sung và phải thông báo trước cho Người bảo hiểm.

10 MỨC KHÁU TRỪ

10.1 Khiếu nại phát sinh từ rủi ro được bảo hiểm theo Quy tắc bảo hiểm này sẽ chỉ được bồi thường khi tổng số tiền của các khiếu nại đó phát sinh từ một tai nạn

GT
EM
V-

hoặc một sự cố riêng biệt (bao gồm cả những khiếu nại theo các Điều khoản 13, 17, 19 và 20) vượt quá Mức khấu trừ quy định trong Giấy chứng nhận bảo hiểm và trong trường hợp này, số tiền của Mức khấu trừ sẽ bị khấu trừ vào tổng số tiền của các khiếu nại có thể được bồi thường. Tuy nhiên, chi phí kiểm tra đáy tàu sau khi mắc cạn, nếu phát sinh hợp lý chỉ riêng cho mục đích đó, sẽ được thanh toán kể cả trường hợp không phát hiện được tổn thất. Khoản 10.1 này không áp dụng đối với bồi thường tổn thất toàn bộ thực tế hay ước tính của Tàu hoặc trong trường hợp có khiếu nại nào như vậy đối với bất kỳ khiếu nại liên quan nào theo Điều 20 phát sinh từ cùng vụ tai nạn hoặc sự cố.

- 10.2 Những khiếu nại về tổn thất do thời tiết bão tố xảy ra trong một chuyến đi biển một chiều giữa hai cảng kế tiếp sẽ được coi là xảy ra do cùng một tai nạn. Trường hợp thời tiết bão tố như vậy kéo dài quá thời hạn bảo hiểm thì mức khấu trừ áp dụng cho khiếu nại có thể được bồi thường trong trường hợp này sẽ là một phần của mức khấu trừ nói trên tính theo tỷ lệ giữa số ngày thời tiết bão tố nằm trong thời hạn bảo hiểm với số ngày có thời tiết bão tố trong cả chuyến đi biển một chiều.

Thuật ngữ “thời tiết bão tố” trong Khoản 10.2 này được coi như bao gồm cả trường hợp va chạm với băng nổi.

- 10.3 Loại trừ bất kỳ khoản lãi nào, các khoản tiền thu đòi người thứ ba áp dụng mức khấu trừ nói trên sẽ phải hoàn trả đầy đủ cho Người bảo hiểm số tiền bằng tổng số tiền bồi thường chưa giảm trừ bất kỳ khoản thu đòi bên thứ ba nào trừ đi mức khấu trừ nói trên.
- 10.4 Tiền lãi từ các khoản tiền thu đòi người thứ ba sẽ được phân bổ cho Người được bảo hiểm và Người bảo hiểm trong đó có tính tới số tiền Người bảo hiểm đã trả và thời điểm thanh toán số tiền đó cho dù bằng việc cộng thêm tiền lãi, Người bảo hiểm có thể nhận được một khoản tiền lớn hơn số tiền họ đã thanh toán bồi thường.

11 HƯ HẠI CHƯA SỬA CHỮA

- 11.1 Mức độ bồi thường đối với hư hại chưa sửa chữa sẽ là phần giảm giá hợp lý giá trị thị trường của Tàu do chính hư hại chưa sửa chữa đó tại thời điểm kết thúc thời hạn bảo hiểm, nhưng không vượt quá chi phí sửa chữa hợp lý.
- 11.2 Trong mọi trường hợp, Người bảo hiểm không chịu trách nhiệm đối với hư hại chưa được sửa chữa mà sau đó lại xảy ra tổn thất toàn bộ (dù có được bảo hiểm theo Quy tắc bảo hiểm này hay không) và xảy ra trong thời hạn bảo hiểm hay trong thời gian gia hạn bảo hiểm.
- 11.3 Người bảo hiểm không chịu trách nhiệm đối với hư hại chưa sửa chữa vượt quá giá trị bảo hiểm tại thời điểm kết thúc thời hạn bảo hiểm.

12 TỔN THẤT TOÀN BỘ ƯỚC TÍNH

- 12.1 Khi xác định tổn thất toàn bộ ước tính của đối tượng được bảo hiểm, giá trị bảo hiểm sẽ là giá trị sau khi được sửa chữa và không được tính đến giá trị của đối tượng bảo hiểm trong tình trạng hư hỏng hoặc giá trị tàu đã phá dỡ.

- 12.2 Bảo hiểm này không bồi thường tổn thất toàn bộ ước tính dựa trên cơ sở chi phí phục hồi và/hoặc chi phí sửa chữa, trừ khi các chi phí đó vượt quá giá trị bảo hiểm. Trong việc xác định chi phí này, chỉ được tính chi phí liên quan đến một tai nạn duy nhất hay các tổn thất liên tiếp phát sinh từ cùng một tai nạn.

13 TỒN THẤT CHUNG VÀ CỨU HỘ

- 13.1 Quy tắc bảo hiểm này bảo hiểm đối với phần chi phí cứu hộ và/hoặc tổn thất chung của tàu được bảo hiểm, giám trừ theo tỷ lệ nếu tàu tham gia 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 toàn bộ tổn thất mà không bắt buộc thực hiện trước tiên quyền yêu cầu đóng góp tổn thất chung từ các bên khác.
- 13.2 Nếu hợp đồng vận tải không có quy định cụ thể thì việc phân bổ tổn thất phải theo luật lệ và tập quán nơi kết thúc hành trình. Nhưng nếu hợp đồng vận tải có quy định việc phân bổ tổn thất thì việc phân bổ tổn thất đó phải tuân theo Quy tắc York-Antwerp.
- 13.3 Trường hợp tàu chạy không có hàng, không trong thời gian cho thuê, sẽ áp dụng các điều kiện trong Quy tắc York-Antwerp năm 1974 (loại trừ điều XX và XXI) và chuyến chạy không có hàng đó sẽ được coi như bắt đầu từ cảng hay địa điểm khởi hành cho đến khi tàu đến cảng hoặc một nơi đến đầu tiên kế đó mà không phải là cảng hay nơi lánh nạn hoặc nơi tàu ghé vào chỉ để lấy nhiên liệu. Nếu tại bất kỳ cảng hay nơi dọc hành trình đó có sự từ bỏ hành trình dự kiến ban đầu, thì chuyến đi coi như kết thúc tại nơi đó.
- 13.4 Trong mọi trường hợp, theo Điều khoản 13 này, sẽ không được bồi thường nếu tổn thất xảy ra không nhằm tránh hay không liên quan đến việc tránh một rủi ro được bảo hiểm.

14 THÔNG BÁO TỔN THẤT

Trong từng trường hợp phát sinh tổn thất, hư hỏng, trách nhiệm hay chi phí có thể dẫn tới khiếu nại theo Quy tắc bảo hiểm này, thì Người được bảo hiểm phải thông báo ngay cho Người bảo hiểm trước khi sửa chữa và nếu đối tượng bảo hiểm đang được đóng ở nước ngoài thì phải thông báo cho đại lý của Lloyd ở nơi gần nhất để chỉ định giám định viên đại diện cho Người bảo hiểm nếu Người bảo hiểm có yêu cầu như vậy.

15 THAY ĐỔI QUYỀN LỢI

Bất kỳ sự thay đổi nào về quyền lợi đối với đối tượng bảo hiểm sẽ không làm ảnh hưởng đến hiệu lực của bảo hiểm này.

16 CHUYỂN NHƯỢNG

Người bảo hiểm không bị ràng buộc hay thừa nhận bất kỳ việc chuyển nhượng hoặc quyền lợi theo bảo hiểm này hay đối với bất kỳ khoản tiền nào có thể được trả hoặc sẽ được trả, trừ khi có văn bản thông báo về việc chuyển nhượng hoặc quyền lợi đó được ghi rõ ngày tháng, do Người được bảo hiểm ký, và do người chuyển nhượng ký trong trường hợp có sự chuyển nhượng tiếp, và nội dung này được lập thành Sửa đổi bổ sung cho Giấy chứng nhận bảo hiểm và Giấy chứng nhận bảo hiểm cùng với

Sửa đổi bổ sung này được phát hành trước khi thanh toán bất kỳ khoản bồi thường hoặc hoàn phí bảo hiểm nào.

17 TRÁCH NHIỆM ĐÂM VA

17.1 Người bảo hiểm đồng ý bồi thường cho Người được bảo hiểm về bất kỳ một hay nhiều khoản tiền nào mà Người được bảo hiểm đã trả cho bất kỳ một hay nhiều người khác do Người được bảo hiểm phải chịu trách nhiệm theo luật định bồi thường thiệt hại về:

17.1.1 những tổn thất, hư hại gây ra cho tàu khác và các tài sản trên tàu khác;

17.1.2 gây chậm trễ cho việc sử dụng hoặc làm mất khả năng sử dụng tàu khác hay tài sản trên tàu khác;

17.1.3 tổn thất chung, cứu hộ hoặc cứu hộ theo hợp đồng đối với tàu khác đó hay tài sản trên tàu khác đó,

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 nào khác.

17.2 Tiền bồi thường được quy định bởi Điều khoản 17 này sẽ được cộng thêm vào số tiền bồi thường được quy định bởi những điều kiện và điều khoản khác của Quy tắc bảo hiểm này và phải tuân thủ theo các quy định dưới đây:

17.2.1 khi tàu được bảo hiểm đâm va với tàu khác và cả hai tàu đều có lỗi, trừ khi trách nhiệm của một hoặc cả hai tàu được pháp luật giới hạn, thì số tiền bồi thường theo Điều khoản 17 này sẽ được tính toán theo nguyên tắc trách nhiệm chéo coi như các chủ tàu mỗi bên buộc phải trả cho nhau phần tổn thất của mỗi bên như đã được thừa nhận hợp lý trong khi xác định số tiền chênh lệch hoặc số tiền mà Người được bảo hiểm phải trả hay được bồi thường do hậu quả đâm va.

17.2.2 Trong mọi trường hợp tổng trách nhiệm của Người bảo hiểm theo Khoản 17.1 và 17.2 không vượt quá phần tỷ lệ của giá trị bảo hiểm Tàu được bảo hiểm theo đây về bất kỳ một vụ đâm va nào như vậy.

17.3 Người bảo hiểm cũng sẽ bồi thường chi phí tố tụng mà Người được bảo hiểm đã chi ra hoặc có thể buộc phải trả trong việc tranh cãi về trách nhiệm hoặc tố tụng để giới hạn trách nhiệm, khi có thoả thuận trước bằng văn bản của Người bảo hiểm.

LOẠI TRỪ

17.4 Luôn luôn với điều kiện là trong mọi trường hợp Điều khoản 17 này sẽ không mở rộng cho bất kỳ số tiền nào mà Người được bảo hiểm sẽ phải trả liên quan đến:

17.4.1 di chuyển hay phá huỷ chướng ngại vật, xác tàu, hàng hoá hay bất kỳ một thứ gì khác;

17.4.2 bất động sản, động sản hay bất cứ vật gì khác trừ khi là tàu khác hay tài sản trên tàu khác;

17.4.3 hàng hoá hay tài sản khác trên tàu được bảo hiểm hoặc những thứ được móc, nối, ghép với tàu được bảo hiểm;

03 -
ÔNG
BẮC
P
ĐÀNG

- 17.4.4 chết người, thương tật, ốm đau;
- 17.4.5 gây ô nhiễm hay nhiễm bẩn của bất kỳ bất động sản hay động sản hay bất kỳ vật gì khác (trừ các Tàu khác mà Tàu được bảo hiểm đâm va hay tài sản trên các Tàu khác đó).

18 TÀU CÙNG CHỦ

Nếu Tàu được bảo hiểm đâm va với tàu khác hoặc được tàu khác cứu hộ, mà Tàu khác đó thuộc sở hữu toàn bộ hay một phần của cùng một Chủ tàu hoặc cùng một công ty quản lý thì Người được bảo hiểm vẫn có cùng quyền lợi theo bảo hiểm này mà lẽ ra họ phải có nếu con tàu kia hoàn toàn là tài sản của Chủ tàu không có quyền lợi liên quan đến Tàu được bảo hiểm, nhưng trong những trường hợp như vậy, trách nhiệm về đâm va hoặc tổng số tiền phải trả cho dịch vụ cứu hộ đã thực hiện phải đưa ra trọng tài duy nhất được thoả thuận giữa Người được bảo hiểm và Người bảo hiểm.

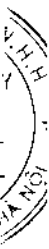
19 BẢO VỆ VÀ BỒI THƯỜNG

- 19.1 Người bảo hiểm đồng ý bồi thường cho Người được bảo hiểm về bất kỳ khoản tiền nào hay những khoản tiền mà Người được bảo hiểm đã trả cho bất kỳ người nào khác do Người được bảo hiểm, với tư cách là Chủ tàu, phải trả theo trách nhiệm pháp lý đối với bất kỳ khiếu nại, yêu cầu, tổn thất và/hoặc chi phí nào khi 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 bảo hiểm:
 - 19.1.1 những tổn thất, hư hỏng xảy ra cho vật cố định, di động, tài sản hay vật gì khác hoặc quyền lợi nào khác, không phải là Tàu được bảo hiểm, phát sinh từ bất kỳ nguyên nhân nào mà tổn thất hay hư hỏng đó không được bảo hiểm bởi Điều khoản 17;
 - 19.1.2 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 hay tài sản hoặc các vật thể khác, kể cả xác tàu đắm, hoặc bất kỳ sự sơ suất nào hay thất bại trong việc trục vớt, di chuyển hay phá huỷ các vật đó;
 - 19.1.3 Trách nhiệm mà Người được bảo hiểm đảm nhiệm theo các hợp đồng lai dắt thông thường nhằm mục đích ra vào cảng hay điều động trong phạm vi cảng;
 - 19.1.4 Chết người, thương tật, ốm đau hay các khoản thanh toán cho việc cứu sinh mạng con người.
- 19.2 Người bảo hiểm đồng ý 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 bảo hiểm:
 - 19.2.1 chi phí bổ sung về nhiên liệu, bảo hiểm, tiền công, dự trữ lương thực, thực phẩm và cảng phí đã phát sinh một cách 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.
 - 19.2.2 các chi phí phụ thêm phải chi trả do bùng phát bệnh truyền nhiễm ở trên tàu hay trên bờ

- 19.2.3 các khoản tiền phạt tính cho Tàu, Người được bảo hiểm hay bất kỳ thuyền trưởng, sỹ quan, thuyền viên hay đại lý Tàu mà Người được bảo hiểm phải gánh chịu, do bất kỳ hành động nào hoặc do sơ xuất hoặc do vi phạm quy chế hay quy định 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 bất kỳ hành động nào, bất kỳ sơ xuất hay lỗi nào của Người được bảo hiểm, đại lý hay những người làm công cho họ ngoài Thuyền trưởng, sỹ quan hoặc thuyền viên.
- 19.2.4 chi phí di chuyển xác tàu ra khỏi bất kỳ nơi nào mà Người được bảo hiểm sở hữu, thuê hoặc chiếm hữu.
- 19.2.5 các chi phí pháp lý mà Người được bảo hiểm đã chi hoặc có thể buộc phải chi nhằm tránh, hạn chế hay xác định trách nhiệm, với điều kiện là phải có sự thoả thuận trước bằng văn bản của Người bảo hiểm.

LOẠI TRỪ

- 19.3 Cho dù có các quy định tại các Khoản 19.1 và 19.2, Điều khoản 19 này không bảo hiểm bất kỳ trách nhiệm, phí tổn hay chi phí nào phát sinh liên quan đến:
 - 19.3.1 bất kỳ khoản thanh toán trực tiếp hay gián tiếp nào của Người được bảo hiểm theo các điều khoản và bất kỳ văn bản quy phạm pháp luật nào về trách nhiệm Bồi thường cho Người lao động hoặc trách nhiệm của Chủ lao động, hoặc bất kỳ trách nhiệm nào khác đối với tai nạn hoặc ốm đau của người lao động hay bất kỳ người nào khác làm thuê với bất kỳ tư cách gì cho Người được bảo hiểm hay những người khác ở trong/trên, ở gần hoặc có liên quan đến Tàu hay hàng hoá, vật liệu trên Tàu hay sửa chữa tàu.
 - 19.3.2 trách nhiệm mà Người được bảo hiểm đảm nhiệm theo thoả thuận được quy định cụ thể hay ngụ ý liên quan đến chết, ốm đau, thương tật xảy ra với bất kỳ người làm thuê nào theo hợp đồng dịch vụ hay hợp việc với đối tác bên kia của thoả thuận đó.
 - 19.3.3 những khoản tiền bồi thường có tính cảnh cáo hay trừng phạt.
 - 19.3.4 hàng hoá hay tài sản khác được vận chuyển, sẽ được vận chuyển hay vừa được vận chuyển trên tàu, nhưng Khoản 19.3.4 này sẽ không loại trừ bất kỳ khiếu nại nào về chi phí bổ sung trong việc di chuyển hàng hoá ra khỏi xác tàu.
 - 19.3.5 những tổn thất, hư hỏng xảy ra cho tài sản thuộc sở hữu hay thuộc trách nhiệm quản lý của Người đóng tàu hay Người sửa chữa tàu và đang ở trên Tàu.
 - 19.3.6 trách nhiệm phát sinh theo hợp đồng hoặc phát sinh từ việc bồi thường đối với 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.
 - 19.3.7 tiền mặt, các giấy tờ có giá, kim loại quý hoặc đá quý, đồ quý giá hay những vật quý hiếm thuộc sở hữu của những người trên Tàu hay

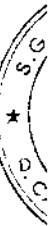


những tài sản cá nhân không thiết yếu của Thuyền trưởng, sỹ quan hay thuyền viên.

- 19.3.8 nhiên liệu, phí bảo hiểm, tiền lương, 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 hoặc thuyền viên.
- 19.3.9 các khoản tiền phạt phát sinh do chờ hàng quá tải hay đánh bắt cá bất hợp pháp.
- 19.3.10 sự gây ô nhiễm hay nhiễm bẩn của bất kỳ bất động sản hay động sản hay vật gì khác.
- 19.4 Tiền bồi thường theo quy định của Điều khoản 19 này sẽ được cộng thêm vào tiền bồi thường được quy định bởi những điều kiện và điều khoản khác của bảo hiểm này.
- 19.5 Khi Người được bảo hiểm hay Người bảo hiểm có thể hay đáng lẽ đã có thể giới hạn trách nhiệm của mình, thì việc bồi thường theo Điều khoản 19 này đối với trách nhiệm đó sẽ không vượt quá phần theo tỷ lệ của Người bảo hiểm trong tổng số tiền giới hạn trách nhiệm.
- 19.6 Trong mọi trường hợp, trách nhiệm của Người bảo hiểm theo Điều khoản 19 này đối với mỗi tai nạn hay sự cố riêng biệt hay một loạt tai nạn liên tiếp xảy ra từ cùng một sự kiện sẽ không vượt quá phần theo tỷ lệ của họ trong giá trị bảo hiểm của Tàu.
- 19.7 **LUÔN LUÔN VỚI ĐIỀU KIỆN LÀ:**
- 19.7.1 Người được bảo hiểm phải gửi thông báo cho Người bảo hiểm khi có tai nạn xảy ra hoặc khiếu nại Người được bảo hiểm có thể dẫn đến khiếu nại theo Điều khoản 19 này và khi có bất kỳ sự kiện hay sự việc có thể làm cho Người được bảo hiểm gánh chịu trách nhiệm, phí tổn hay chi phí mà Người được bảo hiểm có thể được bảo hiểm theo Điều khoản 19 này.
- 19.7.2 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 19 này trước khi có văn bản chấp thuận của Người bảo hiểm.

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

- 20.1 Trường hợp có bất kỳ tổn thất hay tai họa nào thì Người được bảo hiểm và những người làm công, đại lý của họ phải 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.
- 20.2 Theo các quy định dưới đây và Điều khoản 10, Người bảo hiểm sẽ đóng góp chi phí mà Người được bảo hiểm, những người phục vụ hay đại lý của họ đã đã chi trả hợp lệ và hợp lý cho các biện pháp nêu trên. Tổn thất chung, chi phí cứu hộ (loại trừ như đã quy định trong Khoản 20.4), chi phí bào chữa hay khởi kiện liên quan đến tai nạn đâm va và các chi phí Người được bảo hiểm đã chi ra nhằm tránh, giảm thiểu hay phân định trách nhiệm được bảo hiểm theo Điều khoản 19 đều không được bồi thường theo Điều khoản 20 này.



- 20.3 Các biện pháp mà Người được bảo hiểm hay Người bảo hiểm tiến hành nhằm mục đích cứu vãn, bảo vệ hay thu hồi đối tượng bảo hiểm, không được coi là khước từ hay chấp nhận việc từ bỏ Tàu và cũng không phương hại đến quyền lợi của mỗi bên.
- 20.4 Khi khiếu nại tổn thất toàn bộ của đối tượng bảo hiểm 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 đối tượng bảo hiểm 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 cứu được, tùy theo từng trường hợp, có thể được coi một cách hợp lý là chi phí phát sinh riêng cho đối tượng bảo hiểm.
- 20.5 Số tiền có thể được bồi thường theo Điều khoản 20 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.

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 này sẽ bị vô hiệu.

21 LOẠI TRỪ RỦI RO CHIẾN TRANH

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

- 21.1 chiến tranh, nội chiến, cách mạng, phiến loạn, khởi nghĩa hoặc đấu tranh quần chúng theo đó phát sinh hoặc hành động thù địch của thế lực tham chiến hoặc chống thế lực tham chiến;
- 21.2 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;
- 21.3 bom, mìn, thủy lôi vô chủ hay các loại vũ khí chiến tranh vô chủ khác.

22 LOẠI TRỪ RỦI RO ĐÌNH CÔNG

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

- 22.1 những người đình công, công nhân bị bế xưởng, hay những người tham gia trong các cuộc bạo động của người lao động, bạo động hay phong trào đấu tranh quần chúng;
- 22.2 bất kỳ kẻ khủng bố hay người nào hành động với động cơ chính trị.

23 LOẠI TRỪ HÀNH ĐỘNG ÁC Ý

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

- 23.1 vụ nổ do chất nổ;
- 23.2 bất kỳ loại vũ khí chiến tranh nào;

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

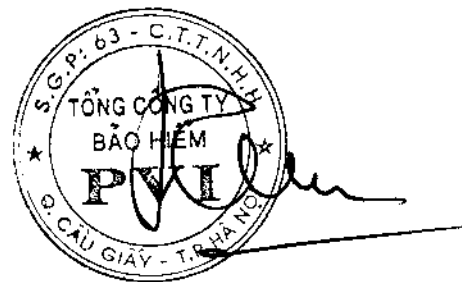
24 LOẠI TRỪ RỦI RO NGUYÊN TỬ

Trong mọi trường hợp, Bảo hiểm này không bảo hiểm những tổn thất, hư hỏng, trách nhiệm hay chi phí gây ra bởi hoặc góp phần bởi hay phát sinh từ:

- 24.1 phóng xạ ion hóa từ hay nhiễm phóng xạ từ bất kỳ nhiên liệu hạt nhân nào hay từ các chất thải hạt nhân từ quá trình đốt cháy nhiên liệu hạt nhân.
- 24.2 tính chất phóng xạ, gây độc hại, dễ nổ hay nguy hiểm khác của bất kỳ tổ hợp hạt nhân hay cấu kiện hạt nhân nào trong đó.
- 24.3 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. 351 - 1/6/88

TỔNG GIÁM ĐỐC



Trương Quốc Lâm

