

(Ban hành theo Quyết định số 39/05/QĐ-TGD ngày 04/05/2005  
của Tổng Giám đốc Công ty Cổ phần Bảo hiểm AAA)

1/11/95

(CHỈ SỬ DỤNG VỚI MẪU ĐƠN BẢO HIỂM HÀNG HẢI MỚI)

## ĐIỀU KHOẢN BẢO HIỂM THỜI HẠN THÂN TÀU

Bảo hiểm này chi phối theo Luật và Tập quán Anh Quốc

### 1. HÀNH THỦY

- 1.1. Tàu này được bảo hiểm trong bất cứ thời gian nào theo những qui định của bảo hiểm này và được quyền chạy có hay không có hoa tiêu, chạy thử và trợ giúp, lai kéo tàu hay thuyền đang gặp nạn. Nhưng phải đoán kết tàu sẽ không chạy bằng lai kéo, trừ khi là tập quán hay để tới cảng hay nơi an toàn đầu tiên khi cần trợ giúp, hoặc sẽ không đảm đương những 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 thỏa thuận từ trước. Điều khoản 1.1 này không loại trừ trường hợp lai kéo theo tập quán trong việc bốc và 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 giải trách nhiệm của hoa tiêu và/hoặc tàu đẩy và/hoặc tàu kéo và/hoặc chủ của các tàu kéo khi Người được bảo hiểm hoặc đại lý của họ chấp nhận hoặc buộc phải chấp nhận các hợp đồng đó theo tập quán hoặc luật pháp tại địa phương ấn định.
- 1.3. Việc thuê máy bay trực thăng để vận chuyển thiết bị hoặc đồ tiếp tế cho người tới và/hoặc từ tàu sẽ không ảnh hưởng đến bảo hiểm này.
- 1.4. Trường hợp tàu được sử dụng vào hoạt động kinh doanh cần phải bốc hay dỡ hàng hóa ngoài biển từ một tàu khác hay sang một tàu khác (không phải là phương tiện cảng hay sông) nếu có tổn thất hay tổn hại của tàu hay có trách nhiệm với mọi tàu khác phát sinh từ công tác bốc hay dỡ như vậy, kể cả trong lúc đang tới gần, áp mạn và dờn tàu, đều không được bảo hiểm này bồi thường, trừ khi có báo trước cho người bảo hiểm là tàu được sử dụng vào các hoạt động như vậy và đã thỏa thuận về những điều kiện bảo hiểm sửa đổi và nộp phí bảo hiểm thêm theo yêu cầu của người bảo hiểm.
- 1.5. Trường hợp tàu chạy (có hay không có hàng) với mục đích (a) đưa đi phá hủy, hay (b) bán để phá hủy, mọi khiếu nại đòi bồi thường về tổn thất hay tổn hại của tàu xảy ra sau khi chạy như thế được giới hạn tới trị giá thị trường của tàu theo như vật phế thải vào lúc tổn thất hay tổn hại, trừ khi đã có báo trước cho người bảo hiểm và đã thỏa thuận về các sửa đổi điều kiện bảo hiểm, số tiền bảo hiểm và phí bảo hiểm theo yêu cầu của người bảo hiểm. Không có điều gì trong điều

khoản 1.5 này cản trở việc khiếu nại đòi bồi thường theo điều khoản 8 và/hoặc 10.

## **2. TIẾP TỤC BẢO HIỂM**

Nếu khi hết hạn bảo hiểm này mà tàu đang ở ngoài biển và đang bị hiểm nguy hoặc mất tích, với điều kiện đã khai báo cho người bảo hiểm trước khi hoặc hết hạn bảo hiểm, tàu được nhận bảo hiểm cho tới cảng đến kế tiếp trong trạng thái an toàn hoặc đến khi tàu đã an toàn nếu tàu đang ở trong cảng và đang bị hiểm nguy, với phí bảo hiểm theo tỷ lệ tháng.

## **3. VI PHẠM CAM KẾT**

Tàu được nhận bảo hiểm trong trường hợp vi phạm những đoạn kết về hàng hoá, kinh doanh, vùng hoạt động, lai kéo, cứu hộ hay ngày khởi hành, với điều kiện phải khai báo ngay cho người bảo hiểm sau khi nhận được tin báo và phải thỏa thuận về những điều kiện bảo hiểm sửa đổi và nộp phí bảo hiểm thêm theo yêu cầu của người bảo hiểm.

## **4. CẤP TÀU**

4.1. Nghĩa vụ của Người được bảo hiểm, Chủ tàu và Người quản lý tàu là vào lúc bắt đầu và trong suốt thời hạn của bảo hiểm này phải đảm bảo rằng

4.1.1. tàu được phân cấp bởi một Cơ quan Đăng kiểm đã được Người bảo hiểm đồng ý và cấp tàu do Cơ quan Đăng kiểm đó cấp phải luôn được duy trì,

4.1.2. bất kỳ khuyến cáo, yêu cầu hoặc giới hạn do Cơ quan Đăng kiểm ấn định liên quan đến khả năng đi biển hoặc việc duy trì khả năng đi biển của tàu phải được tuân thủ theo thời hiệu đã được Cơ quan Đăng kiểm yêu cầu.

4.2. Khi có bất kỳ vi phạm các nghĩa vụ được liệt kê trong điều 4.1 trên đây, trừ khi Người bảo hiểm có thỏa thuận ngược lại bằng văn bản, họ sẽ được bãi miễn trách nhiệm theo bảo hiểm này kể từ ngày vi phạm với điều kiện nếu tàu đang ở ngoài biển vào ngày đó việc bãi miễn trách nhiệm của Người bảo hiểm sẽ được dời lại cho đến khi tàu về đến một cảng kế tiếp.

4.3. Bất kỳ sự cố, tình trạng hoặc hư hỏng mà vì đó Cơ quan Đăng kiểm của tàu có thể ra các khuyến cáo như phải sửa chữa hoặc bất kỳ hành động phải được tiến hành bởi Người bảo hiểm, Chủ tàu hoặc Người quản lý phải được báo cáo cho Cơ quan Đăng kiểm ngay lập tức.

4.4. Người được bảo hiểm phải cho Người bảo hiểm quyền hạn cần thiết để tiếp xúc trực tiếp với Cơ quan Đăng kiểm để thu thập thông tin và/hoặc tài liệu,

## **5. KẾT THÚC BẢO HIỂM**

***Điều khoản 5 này có ưu thế hơn bất kỳ qui định viết tay, đánh máy hoặc in nào trong bảo hiểm này mà không tương hợp với điều khoản 5 ấy.***

Trừ khi người bảo hiểm thỏa thuận khác bằng văn bản, bảo hiểm này đương nhiên kết thúc vào lúc:

5.1. Thay đổi công ty Đăng kiểm của tàu, hoặc thay đổi, đình chỉ, gián đoạn, thu hồi hay mãn hạn cấp của tàu; qui định là nếu tàu đang ở ngoài khơi việc kết thúc đương nhiên ấy được dời lại cho đến khi tàu tới cảng kế. Tuy nhiên khi việc thay

đổi, đình chỉ, gián đoạn, hay thu hồi cấp của tàu như vậy là do tổn thất hay tổn hại được bảo hiểm theo điều khoản 6 của bảo hiểm này hoặc có thể được bảo hiểm theo điều khoản chiến tranh và đình công - Thân tàu - Thời gian của Hội bảo hiểm Luân đôn thì kết thúc đương nhiên này chỉ áp dụng nếu tàu khởi hành từ cảng kế mà không được công ty Đăng kiểm chấp thuận trước.

- 5.2. Có sự thay đổi, tự ý hay thế nào khác về chủ quyền hay quốc kỳ, chuyển quản lý mới hay cho thuê trên cơ sở tàu trống, hoặc trưng thu trưng dụng tàu, qui định rằng nếu tàu có chờ hàng hóa và đã rời bến bốc hàng hoặc đang chạy không hàng ngoài biển, việc kết thúc đương nhiên ấy, nếu có yêu cầu, được rời lại trong quá trình tàu tiếp tục hành trình dự liệu, cho tới khi đến cảng dỡ hàng cuối cùng, nếu tàu có hàng, hoặc tới cảng đến nếu tàu chạy trống. Tuy nhiên, trong trường hợp trưng thu hay trưng dụng mà không có một thỏa thuận bằng văn bản nào của người được bảo hiểm được thi hành trước đó, việc kết thúc đương nhiên này chỉ áp dụng 15 ngày sau khi bị trưng thu hay trưng dụng như thế mặc dù tàu đang ở ngoài biển hay trong cảng.

Phí bảo hiểm được trả theo tỷ lệ ngày.

## **6. HIỂM HỌA ĐƯỢC BẢO HIỂM.**

- 6.1. Bảo hiểm này bảo hiểm tổn thất hay tổn hại của đối tượng bảo hiểm gây ra bởi:
- 6.1.1. Hiểm họa của biển, sông hồ hoặc các vùng nước có thể hành thủy.
  - 6.1.2. Hòa hoạn, nổ.
  - 6.1.3. Cướp bạo động bởi những người ngoài tàu.
  - 6.1.4. Vứt hàng xuống biển.
  - 6.1.5. Cướp biển.
  - 6.1.6. Va chạm với phương tiện chuyên chở trên bộ, trang thiết bị của cảng.
  - 6.1.7. Động đất, núi lửa phun hay sét đánh.
  - 6.1.8. Tai nạn trong khi bốc dỡ và chuyển dịch hàng hoá hay nhiên liệu.
- 6.2. Bảo hiểm này bảo hiểm tổn thất hay tổn hại của đối tượng bảo hiểm gây ra bởi:
- 6.2.1. Nổ nồi hơi, gãy trục cơ hoặc ẩn tỳ trong máy móc và thân tàu.
  - 6.2.2. Bất cẩn của Thuyền trưởng, sĩ quan, thủy thủ hay hoa tiêu.
  - 6.2.3. 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. Manh động của Thuyền trưởng, sĩ quan hay thủy thủ.
  - 6.2.5. Va đụng với máy bay, máy bay trực thăng hoặc các vật tương tự, hoặc các vật rơi từ đó.
- với điều kiện tổn thất hay tổn hại ấy không do thiếu mẫn cán hợp lý của Người được bảo hiểm, Chủ tàu, Người quản lý hoặc Người giám sát hoặc sự quản lý của họ ở trên bờ.
- 6.3. Thuyền trưởng, sĩ 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. RỦI RO Ô NHIỄM.**

Bảo hiểm này bảo hiểm tổn thất hay tổn hại của tàu gây ra từ 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 hoặc thiệt hại cho môi trường hoặc nguy cơ của các rủi ro và thiệt hại đó, 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 quyền lợi 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, sĩ quan, thủy thủ hay hoa tiêu nếu có cổ phần trên tàu cũng không coi là chủ tàu theo nghĩa của điều khoản 7 này.

**8. TRÁCH NHIỆM ĐÂM VA.**

8.1. Người bảo hiểm thỏa thuận bồi thường cho người được bảo hiểm ba phần tư mọi số tiền hay những số tiền người được bảo hiểm đã thanh toán cho người khác hay các người khác do người được bảo hiểm có trách nhiệm pháp định phải bồi thường thiệt hại về:

8.1.1. Tổn thất hay tổn hại gây cho tàu khác hay tài sản trên tàu khác.

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

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

Khi thanh toán này của người được bảo hiểm là hậu quả của tàu được bảo hiểm đâm va tàu khác.

8.2. Bồi thường quy định bởi điều khoản 8 này sẽ là thêm vào bồi thường quy định bởi nội dung và điều kiện khác của bảo hiểm này và được chi phối bởi các quy định dưới đây:

8.2.1. 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 8 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 của tổn thất mà chủ tàu kia phải chịu như là đã được phân định trong khi tính số chênh lệch hay số tiền mà người được bảo hiểm phải trả hay được bồi thường do hậu quả đâm va.

8.2.2. Trong mọi trường hợp tổng trách nhiệm của người bảo hiểm sẽ không vượt quá 3/4 giá trị bảo hiểm của tàu được bảo hiểm đối với bất kỳ một vụ đâm va.

8.3. Người bảo hiểm cũng sẽ bồi thường ba phần tư phí tổn tố tụng 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 tố tụng để giới hạn trách nhiệm, khi có trước thỏa thuận bằng văn bản của người bảo hiểm.

**LOẠI TRỪ**

- 8.4. Quy định là điều khoản 8 này, trong bất cứ trường hợp nào, không được nói rộng để bao gồm các số tiền mà người được bảo hiểm phải trả vì, hay về:
- 8.4.1. Di chuyển hay phá hủy các chứng ngại vật, xác tàu, hàng hoá hoặc bất cứ vật gì khác.
  - 8.4.2. Bất động sản hay động sản hay vật gì không phải là những tàu khác hay tài sản trên những tàu khác ấy.
  - 8.4.3. Hàng hoá hay tài sản khác trên tàu được bảo hiểm hay các cam kết của tàu được bảo hiểm.
  - 8.4.4. Chết người, thương tật hay đau ốm.
  - 8.4.5. Ô nhiễm hay nhiễm bẩn hoặc nguy cơ của sự ô nhiễm hay nhiễm bẩn đó, của bất kỳ động sản hay tài sản cá nhân 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) hoặc thiệt hại cho môi trường, hoặc nguy cơ thiệt hại đó, trừ khi loại trừ này không nói rộng đối với bất kỳ khoản tiền nào mà Người được bảo hiểm sẽ trả cho hay đối với tiền thưởng cứu hộ mà theo đó trình độ và sự cố gắng của người cứu hộ trong việc ngăn ngừa và giảm thiểu thiệt hại môi trường được tham chiếu theo Điều 13 đoạn 1(b) của Công ước Quốc tế về Cứu hộ 1989 đã được lưu ý.

## **9. 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 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 thỏa 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 phần cứu nạn, chi phí cứu hộ và/hoặc tổn thất chung của tàu đã được giảm trừ về bảo hiểm dưới giá, song 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 cần hành sử trước quyền nhận đóng góp từ các thành phần khác.
- 10.2. Việc lý toán 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 quy định là theo qui tắc York-Antwerp thì phải giải quyết theo qui tắc đó.
- 10.3. Trường hợp tàu chạy trống không đang cho thuê, sẽ áp dụng qui tắc York-Antwerp 1994 (trừ điều XI(d), XX và XXI), và chuyến chạy trống đó sẽ được coi như bắt đầu từ cảng hoặc địa điểm khởi hành cho tới khi tàu đến cảng hay nơi vào lánh nạn hoặc chỉ vào đó để lấy nhiên liệu. Nếu có sự từ bỏ hành trình dự kiến ban đầu tại cảng dọc đường thì hành trình coi như kết thúc ở đó.
- 10.4. Nhất thiết không được bồi thường theo điều khoản 10 này khi chi phí không phải để ngăn tránh hay không liên quan đến việc ngăn tránh một hiểm họa được bảo hiểm.

- 10.5. Không bồi thường theo điều khoản 10 này, trong bất kỳ trường hợp nào, đối với hay về
- 10.5.1. các 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 điều luật, qui tắc, luật hoặc hợp đồng tương đương được thay thế.
- 10.5.2. Chi phí hoặc trách nhiệm đối với thiệt hại môi trường hoặc nguy cơ của thiệt hại ấy, hoặc hậu quả của việc thải hoặc thoát các chất ô nhiễm từ tàu hoặc nguy cơ của việc thải và thoát ấy.
- 10.6. Tuy nhiên điều khoản 10.5 sẽ không loại trừ bất kỳ khoản tiền nào mà Người được bảo hiểm phải trả cho người cứu hộ cho hoặc đối với tiền thưởng cứu hộ mà theo đó trình độ và sự cố gắng của người cứu hộ trong việc ngăn ngừa và giảm thiểu thiệt hại môi trường được tham chiếu theo Điều 13 đoạn 1(b) của Công ước Quốc tế về Cứu hộ 1989 đã được lưu ý.

## **11. BỔN PHẬN CỦA NGƯỜI ĐƯỢC BẢO HIỂM (TỔ TỤNG VÀ ĐỀ PHÒNG TỔN THẤT)**

- 11.1. Trường hợp có tổn thất hay tai họa nào thì người được bảo hiểm và những người thừa nhiệm và đại lý của họ có bổn phận áp dụng mọi biện pháp hợp lý nhằm ngăn tránh hay hạn chế tổn thất có thể được bồi thường theo bảo hiểm này.
- 11.2. Chi phối bởi các qui định dưới đây và điều khoản 12 người bảo hiểm sẽ tham gia vào các chi phí mà người được bảo hiểm, các người thừa nhiệm hay đại lý của họ đã chi trả đúng đắn và hợp lý cho các biện pháp đó. Tổn thất chung, chi phí cứu hộ (ngoại trừ như đã qui định trong điều khoản 11.5), tiền bồi thường và các chi phí đặc biệt theo điều khoản 10.5 và chi phí bảo chữa trong vụ đắm va hay phí tổn khởi tố không được bồi thường theo điều khoản 11 này.
- 11.3. Các biện pháp mà người được bảo hiểm hay người bảo hiểm áp dụng nhằm mục đích cứu vãn, bảo vệ hay thu hồi đối tượng bảo hiểm không được coi là một miễn bã hay chấp nhận từ bỏ tàu và cũng không phương hại đến quyền hạn của mỗi bên.
- 11.4. Khi chi tiêu được thực hiện theo điều khoản 11 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 trị giá tàu trong trạng thái nguyên lành vào lúc có sự việc đưa đến chi tiêu ấy nếu trị giá trong trạng thái nguyên lành lớn hơn trị giá trên đơn bảo hiểm.
- 11.5. 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 phần các chi phí ấy vượt quá khoản tiền bán tài sản, tùy theo từng trường hợp; được coi một cách hợp lý là chi riêng về phần tàu, không trừ tất cả các khoản bồi thường và chi phí đặc biệt được liệt kê trong điều khoản 10.5; nhưng nếu tàu được bảo hiểm thấp hơn trị giá 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.

- 11.6. 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.

**12. MIỄN THUỜNG**

- 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 của các khiếu nại trong một tai nạn hoặc một biến cố riêng biệt (bao gồm cả những khiếu nại theo các điều khoản 8, 10 và 11) 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 khoản 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 cùng một tai nạn hay sự cố.
- 12.2. Những khiếu nại về tổn hại do thời tiết xấu xảy ra trong một chuyến đi biển một chiều giữa hai cảng kế tiếp phải coi là xảy ra do một tai nạn. Trường hợp thời tiết xấu như vậy kéo dài quá thời gian bảo hiểm thì miễn thường áp dụng sẽ là tỷ lệ của khoản miễn thường quy định trên theo số ngày thời tiết xấu thuộc thời gian bảo hiểm trên số ngày thời tiết xấu trong chuyến đi biển một chiều đó. Từ ngữ “thời tiết xấu” trong điều khoản 12.2 này coi như bao gồm cả trường hợp va chạm băng nổi.
- 12.3. Loại trừ bất kỳ số lãi nào tính bao gồm trong đó, những khoản cầu hoàn 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 cầu hoàn được vượt quá mức miễn thường trên.
- 12.4. Tiền lãi bao gồm trong các khoản cầu hoàn thường được sẽ 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 cho việc cộng thêm khoản lãi đó người bảo hiểm có thể nhận được khoản tiền lớn hơn họ đã thanh toán.

**13. KHAI BÁO TỔN THẤT VÀ ĐẤU THẦU**

- 13.1. Trường hợp tai nạn mà tổn thất hay tổn hại có thể đưa đến khiếu nại đòi bồi thường theo bảo hiểm này, phải thông báo cho Người bảo hiểm ngay sau ngày mà Người được bảo hiểm, Chủ tàu hoặc Người quản lý biết hoặc đã phải biết về tổn thất hay tổn hại và trước khi giám định để nếu muốn Người bảo hiểm có thể chỉ định giám định viên.

Nếu không thông báo cho Người bảo hiểm trong vòng 12 tháng kể từ ngày đó và trừ khi Người bảo hiểm thỏa thuận ngược lại bằng văn bản, Người bảo hiểm sẽ được bãi miễn trách nhiệm một cách mặc nhiên đối với bất kỳ khiếu nại nào theo bảo hiểm này về hoặc phát sinh từ tai nạn hoặc tổn thất hoặc tổn hại đó.

- 13.2. Người bảo hiểm có quyền quyết định cảng tàu phải tới để lên đà hay sửa chữa (chi phí thêm thật sự về hành trình 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.
- 13.3. Người bảo hiểm cũng có thể mở cuộc đấu thầu hoặc yêu cầu mở thêm cuộc đấu thầu để sửa chữa 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 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, sĩ quan, thủy thủ hay mọi nhân viên khác của tàu, kể cả các 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 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 tổn hại, không kể số miễn thường ấn định, không thuộc trách nhiệm bảo hiểm, khoản bù đắp sẽ giảm đi theo tỷ lệ ấy.

- 13.4. Trường hợp không thi hành các điều kiện của điều khoản 13.2 and 13.3 sẽ khấu trừ 15% số tiền bồi thường.

#### **14. MỚI THAY CŨ**

Bồi thường không khấu trừ mới thay cũ.

#### **15. CÔNG TÁC VỎ TÀU**

Trong mọi trường hợp không chấp nhận bồi thường về cạo, thổi cát hoặc công tác chuẩn bị bề mặt khác hay sơn vỏ tàu trừ khi là:

- 15.1. Công tác thổi cát và/hoặc chuẩn bị bề mặt khác cho các tôn vỏ mới làm trên bờ và cung ứng cùng thực hiện bất kỳ “thao tác kỹ thuật tại xưởng” đối với các tôn vỏ đó.
- 15.2. Công tác thổi cát và/hoặc chuẩn bị bề mặt khác cho: mép hay mặt tôn nằm liền ngay các tôn thay mới sửa 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 rỉ sắt cho các mặt tôn nói ở 15.1 và 15.2 trên, được thừa nhận như là một phần của phí tổn sửa chữa hợp lý về mặt tôn vỏ bị tổn hại do một hiểm họa được bảo hiểm.

#### **16. TIỀN LƯƠNG VÀ LƯƠNG THỰC**

Ngoài trường hợp tổn thất chung, không chấp nhận bồi thường chi phí lương và lương thực của thuyền trưởng, sĩ quan, thủy thủ hoặc bất cứ nhân viên nào trên tàu, trừ khi là nhằm mục đích duy nhất di chuyển tàu 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 nhập và cung ứng thông tin hay tài liệu hoặc về hoa hồng hay thù lao cho người quản lý, đại lý, công



ty quản lý hay đại lý hoặc tương tự như 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 khiếu nại về tổn hại chưa sửa chữa là số giảm giá trị hợp lý trị giá 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 chưa sửa chữa trong trường hợp có tổn thất toàn bộ (dù là được bảo hiểm hay không theo bảo hiểm này) xảy ra tiếp theo trong thời hiệu của bảo hiểm này hoặc trong thời gian được nói thêm.
- 18.3. Người bảo hiểm không chịu trách nhiệm đối với tổn hại chưa sửa chữa đến quá trị giá bảo hiểm vào lúc 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, trị giá bảo hiểm được lấy là trị giá của chiếc tàu sau khi sửa chữa và không được tính đến trị giá 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 ấn 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. MIỄN BÃI CƯỚC VẬN CHUYỂN**

Trường hợp tổn thất toàn bộ thực tế hoặc ước tính, người bảo hiểm không được khiếu nại đòi tiền cước vận chuyển dù đã hoặc chưa nhận được giấy báo từ bỏ tàu.

**21. CHUYỂN NHƯỢNG**

Việc chuyển nhượng bảo hiểm này hoặc quyền lợi trên 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 được người bảo hiểm thừa nhận, trừ khi có khai báo có đề ngày về chuyển nhượng hay quyền lợi ấy do người được bảo hiểm ký, và 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 bồi khoản hay hoàn trả phí bảo hiểm.

**22. CAM KẾT VỀ CHI PHÍ ĐIỀU HÀNH**

- 22.1. Được quyền mua thêm những bảo hiểm bổ sung sau đây:
  - 22.1.1. Phí tổn điều hành thù lao quản lý, lời lãi hay thặng dư hay gia tăng về trị giá của thân tàu và máy móc. Số tiền bảo hiểm không được quá 25% trị giá của tàu ghi trên đơn bảo hiểm này.
  - 22.1.2. Tiền cước, tiền cước cho thuê tàu hoặc tiền cước dự kiến thu nhập, bảo hiểm thời gian. Số tiền bảo hiểm không được quá 25% trị giá của tàu ghi trên đơn bảo hiểm này trừ đi mọi số tiền đã được bảo hiểm như nói ở 22.1.1

- 22.1.3. 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 xối của chuyến chờ hàng đó và chuyến chờ hàng kế tiếp (nếu yêu cầu thì bảo hiểm được gồm cả một chuyến chạy trống khi bắt đầu và một chuyến nữa xen kẽ các chuyến chờ hàng) cộng với phí tổn về bảo hiểm. Trường hợp cho thuê chuyển mà tiền thuê được trả theo thời gian hành trình ước định nhưng với giới hạn là hai chuyến chờ hàng như đã quy định. Phải tính cả những khoản tiền bảo hiểm theo 22.1.2 và chỉ có thể bảo hiểm phần vượt quá nhưng phải khấu trừ tiền cước hay tiền cho thuê tàu xối được trả trước hoặc đã hưởng tùy theo tiền cước hay tiền cho thuê tàu là được trả trước hay đã hưởng.
- 22.1.4. Tiền cước dự kiến thu nhập nếu tàu chạy trống và không đang cho thuê. Số tiền bảo hiểm không được vượt quá số tiền cước xối tính trước cho chuyến hàng kế sau, số tiền này phải ước tính hợp lý trên cơ sở giá cước thị trường vào lúc bảo hiểm cộng thêm chi phí bảo hiểm. Phải tính cả khoản tiền đã bảo hiểm theo 22.1.2 và chỉ có thể bảo hiểm phần vượt quá.
- 22.1.5. Tiền cho thuê tàu theo thời gian hay tiền cho thuê tàu nhiều chuyến liên tiếp. Số tiền bảo hiểm không được vượt quá 50% số tiền cho thuê tàu xối đã được hưởng theo hợp đồng cho thuê tàu một thời hạn không quá 18 tháng. Phải tính cả những khoản tiền bảo hiểm theo 22.1.2 và chỉ có thể bảo hiểm phần vượt quá nhưng phải khấu trừ 50% tiền cho thuê là trả trước hay đã hưởng theo hợp đồng cho thuê, nhưng số tiền bảo hiểm không phải khấu trừ khi tổng số tiền bảo hiểm theo 22.1.2 và 22.1.5 chưa vượt quá 50% tiền cho thuê sẽ còn được hưởng theo hợp đồng cho thuê. Bảo hiểm theo đoạn này có thể bắt đầu vào lúc ký kết hợp đồng cho thuê tàu.
- 22.1.6. Phí bảo hiểm: Số tiền bảo hiểm không được 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 về bảo hiểm với Hội chủ tàu hay rủi ro chiến tranh ...)
- 22.1.7. Phí bảo hiểm hoàn lại: Số tiền bảo hiểm không được quá số 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 hay thể nào khác.
- 22.1.8. Bảo hiểm với bất kỳ số tiền nào về những rủi ro bị loại trừ bởi điều khoản 24, 25, 26 và 27 dưới đây.
- 22.2. Cam kết là người được bảo hiểm, chủ tàu, người quản lý hay người cho vay cầm cố không thực hiện hay sẽ thực hiện, hay ủy thác thực hiện cho mình bảo hiểm nào về các quyền lợi kể trên trong các đoạn từ 22.1.1 đến 22.1.7 vượt quá các số tiền quy định nơi đó và không thực hiện bảo hiểm nào bao gồm tổn thất toàn bộ của tàu theo điều kiện PPI, FIA, hoặc theo mọi điều kiện khác tương tự có hiệu lực 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 họ đã chấp nhận bảo hiểm này mà không biết có vi phạm.

**23. HOÀN PHÍ BẢO HIỂM VÌ NGỪNG HOẠT ĐỘNG VÀ HỦY BỎ HỢP ĐỒNG**

23.1. Phí bảo hiểm hoàn lại như sau:

23.1.1. Theo tỷ lệ tháng phí bảo hiểm thuần (net) cho mỗi tháng chưa được bảo hiểm nếu hủy bỏ bảo hiểm này theo thỏa thuận.

23.1.2. Cho mỗi thời hạn 30 ngày liên tục khi tàu đậu trong cảng hay nơi đậu miễn là cảng hay nơi đậu đó đã được người bảo hiểm chấp thuận (với những chiếu cố đặc biệt dưới đây)

(a) ..... phần trăm phí thuần nếu không đang sửa chữa.

(b) ..... phần trăm phí thuần nếu đang sửa chữa.

23.1.3. Tàu sẽ không được xem là đang sửa chữa khi công việc sửa chữa được tiến hành đối với hao mòn và cũ kỹ thông thường của tàu và/hoặc theo các khuyến cáo của Cơ quan Đăng kiểm của tàu, nhưng bất kỳ công việc sửa chữa nào đối với các tổn thất hay tổn hại của tàu hoặc liên quan đến việc thay đổi cấu trúc tàu bất kể có được hay không bảo hiểm theo bảo hiểm này hay theo bảo hiểm nào khác sẽ được xem là đang sửa chữa.

23.1.4. Nếu tàu chỉ sửa chữa trong có một phần thời gian được tính để đòi lại phí bảo hiểm thì phí bảo hiểm hoàn lại sẽ được tính theo tỷ lệ ngày nói ở (a) và (b).

23.2. QUY ĐỊNH RẰNG:

23.2.1. Phải là không có tổn thất toàn bộ của tàu dù do những hiểm họa được bảo hiểm hay không đã xảy ra trong thời hạn hiệu lực của bảo hiểm này hay trong gia hạn bảo hiểm ấy.

23.2.2. Nhất thiết không hoàn lại phí bảo hiểm nếu tàu đậu ở những nơi trống trải hay không bảo đảm an toàn hoặc tại cảng hay nơi đậu không được người bảo hiểm công nhận.

23.2.3. Vẫn được hoàn lại phí bảo hiểm khi có công tác bốc hay dỡ hàng hoặc khi còn hàng hoá trên tàu nhưng không được hoàn lại phí bảo hiểm cho bất cứ thời gian nào đã sử dụng tàu để chứa hàng hoặc để vận dụng chuyên hàng như một sà lan.

23.2.4. Trường hợp có sửa đổi giá phí bảo hiểm năm các ngạch giá trên đây phải được điều chỉnh theo đó.

23.2.5. Trường hợp hoàn lại phí bảo hiểm theo điều khoản 23 này trên cơ sở 30 ngày liên tục mà lại lần sang bảo hiểm kế tiếp lập cho cùng người được bảo hiểm ấy thì bảo hiểm này chỉ chịu trách nhiệm về số tiền được tính theo tỷ lệ của ngạch giá hạn ký ở 23.1.2 (a) và/hoặc (b) trên cho số ngày thuộc thời hạn của bảo hiểm này và là thời hạn thực sự được tính hoàn lại phí bảo hiểm. Tùy theo lựa chọn của người được bảo hiểm, thời gian lần sang đó có thể tính từ ngày tàu bắt đầu đậu hoặc tính từ ngày đậu của hạn kỳ 30 ngày liên tục như đã quy định ở 23.1.2 (a) hay (b) trên đây.

*Các điều khoản dưới đây là cao nhất và bãi bỏ bất cứ gì mới trong bảo hiểm này mà không tương hợp với các điều khoản đó*

**24. 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:

- 24.1. 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.
- 24.2. Chiếm, bắt giữ, cầm chế hay giam hãm (trừ manh động và cướp biển), và những hậu quả của những việc này một mưu toan 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**

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

- 25.1. Những người đình công, công nhân bể xường, hay những người tham gia trong các cuộc gây rối lao động, bạo động hay phong trào quần chúng.
- 25.2. Người khủng bố hay bất cứ người nào hành động trong mục đích chính trị.

**26. 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:

- 26.1. Sự nổ của một loại chất nổ.
- 26.2. Mọi vũ khí chiến tranh do bất kỳ người nào có hành động ác ý hay trong nội dung chính trị.

**27. ĐIỀU KHOẢN LOẠI TRỪ NHIỄM XẠ**

Nhất thiết bảo hiểm này không bảo hiểm tổn thất, tổn hại, trách nhiệm hay chi phí trực tiếp hoặc gián tiếp gây ra hoặc góp phần bởi hoặc phát sinh từ

- 27.1. bức xạ hạt nhân từ hoặc nhiễm phóng xạ từ bất kỳ nhiên liệu hạt nhân hoặc từ chất thải hạt nhân hoặc từ sự cháy của nhiên liệu hạt nhân
- 27.2. nguy cơ phóng xạ, độc, nổ hoặc nguy cơ khác hoặc các đặc tính nhiễm của các hệ thống hạt nhân, lò phản ứng hoặc các bộ phận hạt nhân khác hoặc các thành phần hạt nhân của các bộ phận đó
- 27.3. bất kỳ vũ khí chiến tranh sử dụng phản ứng nguyên tử hoặc phản ứng phân hạch hoặc phản ứng hợp hạt nhân hoặc các phản ứng tương tự khác hoặc năng lượng hoặc chất phóng xạ.