

(Áp dụng theo Quyết định số 2483/2005-BM/BHHH ngày 04/10/2005  
của Tổng giám đốc Tổng Công ty Cổ phần Bảo Minh)

1/10/83

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

## ĐIỀU KHOẢN BẢO HIỂM THÂN TÀU ĐỊNH HẠN

Bảo hiểm này chi phối bởi luật và tập quán Anh

### 1. HÀNH THÙY

- 1.1 Tàu 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 đoạn kết Tàu sẽ không chạy bằng lai kéo, trừ khi là tập quán hay đề tới cảng hay nơi an toàn đầu tiên khi cần trợ giúp, hoặc phải đảm đương những dịch vụ lai dắt 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 ký kết từ trước. Điều khoản 1.1 này không loại trừ trường hợp lai dắt theo tập quán liên quan đến việc bốc và dỡ hàng.
- 1.2 Trường hợp Tàu được sử dụng vào hoạt động kinh doanh cần phải bốc hay dỡ hàng hóa ngoài biển từ hay sang một tàu khác (không phải là phương tiện cảng hay sông), bảo hiểm này không bồi thường cho các khiếu nại về tổn thất hay tổn hại của Tàu hay có trách nhiệm với mọi tàu khác phát sinh từ hoạt động bốc hay dỡ hàng như vậy, kể cả trong lúc tiếp cận, áp mạn và dời khỏi Tàu, trừ khi đã có thông báo trước cho Người bảo hiểm là Tàu được sử dụng vào các hoạt động đó và chấp nhận các điều kiện bảo hiểm sửa đổi và phí bảo hiểm bổ sung theo yêu cầu của Người bảo hiểm.
- 1.3 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 do chạy như thế sẽ được giới hạn tới giá trị phế liệu trên thị trường của Tàu vào thời điểm xảy ra tổn thất hay tổn hại, trừ khi đã có thông báo trước cho Người bảo hiểm và chấp nhận các sửa đổi về điều kiện bảo hiểm, số tiền bảo hiểm và phí bảo hiểm theo yêu cầu của Người bảo hiểm. Qui định trong Điều khoản 1.2 này không ảnh hưởng đến việc khiếu nại đòi bồi thường theo Điều khoản 8 và/hoặc 11.

### 2. TIẾP TỤC BẢO HIỂM

Nếu vào thời điểm hết hạn của bảo hiểm này mà Tàu đang ở ngoài biển hoặc đang bị nguy hiểm hay đang ở cảng lánh nạn hoặc cảng ghé với điều kiện đã thông báo trước cho Người bảo hiểm, tàu sẽ tiếp tục được bảo hiểm cho tới cảng đến với phí bảo hiểm được tính theo tỷ lệ tháng.

**3. VI PHẠM ĐOAN KẾT**

Tàu tiếp tục được bảo hiểm trong trường hợp vi phạm đoan kết về hàng hoá, thương mại, vùng hoạt động, dịch vụ, lai dắt, cứu hộ hay ngày khởi hành, với điều kiện phải thông báo cho Người bảo hiểm ngay khi nhận được thông tin và phải chấp nhận các điều kiện bảo hiểm sửa đổi và phí bảo hiểm bổ sung theo yêu cầu của Người bảo hiểm.

**4. KẾT THÚC BẢO HIỂM**

*Điều khoản 4 này có ưu thế hơn mọi qui định viết tay, đánh máy hoặc in ấn trong bảo hiểm này mâu thuẫn với Điều khoản 4 đó.*

Trừ khi Người bảo hiểm thỏa thuận khác bằng văn bản, bảo hiểm này tự động kết thúc vào lúc

4.1 thay đổi Cơ quan Đăng kiểm của Tàu, hoặc thay đổi, đình chỉ, gián đoạn, thu hồi hay mãn hạn cấp của tàu; qui định rằng nếu Tàu đang ở ngoài khơi việc kết thúc tự động đó sẽ được dời lại cho đến khi Tàu tới cảng kế tiếp. 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 Bộ Điều khoản Chiến tranh và Đình công - Thân tàu - Định hạn hiện hành của Hiệp hội bảo hiểm Luân Đôn thì kết thúc tự động này chỉ áp dụng nếu Tàu khởi hành từ cảng kế tiếp mà không được Cơ quan Đăng kiểm chấp thuận trước.

4.2 có sự thay đổi, tự ý hay thế nào khác, về chủ quyền hay cờ tàu, chuyển quyền quản lý hay cho thuê trên cơ sở tàu trống, hoặc trưng thu trưng dụng Tàu, qui định rằng nếu Tàu có chở hàng hóa và đã rời bến bốc hàng hoặc đang chạy không hàng ngoài biển, việc kết thúc tự động ấy trong quá trình Tàu tiếp tục hành trình theo kế hoạch, nếu có yêu cầu sẽ được dời lại cho đến cảng dỡ hàng cuối cùng, nếu Tàu có hàng, hoặc tới cảng đến nếu tàu chạy không hàng. 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 bất kể Tàu đang ở ngoài biển hay trong cảng.

Phí bảo hiểm thuần được hoàn trả theo tỷ lệ ngày.

**5. CHUYỂN NHƯỢNG**

Người bảo hiểm không bị ràng buộc hoặc không thừa nhận 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, trừ khi có thông báo có đề ngày về chuyển nhượng hay quyền lợi ấy do Người được bảo hiểm, và người được chuyển nhượng ký trong trường hợp chuyển nhượng kế tiếp, được ký hậu vào đơn bảo hiểm và đơn bảo hiểm với ký hậu như thế đã được xuất trình trước khi thanh toán mọi số tiền bồi thường hay hoàn phí bảo hiểm.

**6. CÁC 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 hiêm họa của biển, sông hồ hoặc các vùng nước có thể hành thủy,
- 6.1.2 cháy, nổ,
- 6.1.3 cướp có bạo lực, bạo động bởi những người ngoài tàu,
- 6.1.4 vớt tài sản xuống biển,
- 6.1.5 cướp biển,
- 6.1.6 hư hỏng hay tai nạn của các thiết bị hay lò phản ứng hạt nhân,
- 6.1.7 va chạm với máy bay hay vật tương tự, hoặc vật rơi từ đó, với phương tiện trên bộ, trang thiết bị của cảng,
- 6.1.8 động đất, núi lửa phun hay sét đánh.
- 6.2 Bảo hiểm này bảo hiểm tổn thất hay tổn hại của đối tượng bảo hiểm gây ra bởi
  - 6.2.1 tai nạn trong khi bốc dỡ hoặc chuyển dịch hàng hoá hay nhiên liệu,
  - 6.2.2 nổ nồi hơi, gãy trục cơ hoặc ẩn tỳ trong máy móc hoặc vỏ tàu,
  - 6.2.3 bắt cản của Thuyền trưởng, Sĩ quan, Thủy thủ hay Hoa tiêu,
  - 6.2.4 bắt cản của Người sửa chữa hay Người thuê tàu với điều kiện họ không phải là Người được bảo hiểm theo bảo hiểm này,
  - 6.2.5 manh động của Thuyền trưởng, Sĩ quan hay Thủy thủ với điều kiện tổn thất hay tổn hại ấy không do thiếu mẫn cán hợp lý của Người được bảo hiểm, Chủ tàu hay Người Quản lý tàu.
- 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. NGUY CƠ Ô NHIỄM**

Bảo hiểm này bảo hiểm tổn thất hay tổn hại của Tàu gây bởi quyết định của một cơ quan nhà nước hành động theo thẩm quyền được giao phó để phòng ngừa hay hạn chế nguy cơ ô nhiễm hay đe dọa từ đó, trực tiếp gây ra bởi tổn hại của Tàu mà Người bảo hiểm có trách nhiệm bồi thường theo bảo hiểm này, với điều kiện hành động của cơ quan nhà nước đó 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 số họ, trong việc phòng ngừa hay hạn chế nguy cơ hoặc đe dọa 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. 3/4 TRÁCH NHIỆM ĐÂM VA**

- 8.1 Người bảo hiểm đồng ý bồi thường cho Người được bảo hiểm ba phần tư bất kỳ số tiền hay những số tiền mà Người được bảo hiểm đã trả cho người khác hay những 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 đó,
  - 8.1.2 chậm trễ hay mất sử dụng tàu khác hay tài sản trên tàu đó,

- 8.1.3      tổn thất chung, cứu nạn hay cứu hộ theo hợp đồng của tàu khác hay tài sản trên tàu đó,  
khi các khoản thanh toán này của Người được bảo hiểm là hậu quả của Tàu được bảo hiểm đâm va với tàu khác.
- 8.2      Bồi thường quy định bởi Điều khoản 8 này sẽ được cộng thêm vào bồi thường quy định bởi các điều khoản 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 với tàu khác và cả hai tàu cùng có lỗi, trừ khi trách nhiệm của một hay cả hai tàu được giới hạn theo luật 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 theo các Điều khoản 8.1 và 8.2 sẽ không vượt quá 3/4 giá trị bảo hiểm của Tàu được bảo hiểm đối với bất kỳ một vụ đâm va nào.
- 8.3      Người bảo hiểm cũng sẽ bồi thường ba phần tư 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 được chấp thuận trước bằng văn bản của Người bảo hiểm.

### **LOẠI TRỪ**

- 8.4      Quy định rằng Điều khoản 8 này, trong mọi trường hợp, không được mở rộng để bao gồm các khoản tiền mà Người được bảo hiểm phải trả vì, hay về
- 8.4.1      việc di chuyển hay phá hủy các chướng ngại vật, xác tàu, hàng hoá hoặc bất cứ vật gì khác,
- 8.4.2      bất động sản hoặc hay động sản hay bất kỳ 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, hoặc việc thuê mướn Tàu được bảo hiểm,
- 8.4.4      tổn thất nhân mạng, thương tật hay bệnh hoạn,
- 8.4.5      ô nhiễm hay 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 hay tài sản trên tàu khác đó).

### **9. TÀU CÙNG CHỦ**

Nếu Tàu được bảo hiểm đâm va với tàu khác hoặc được tàu khác cứu hộ 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 các 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. KHAI BÁO TỔN THẤT VÀ ĐẤU THẦU**

10.1 Trường hợp tai nạn mà tổn thất hay tổn hại có thể đưa đến khiếu nại đòi bồi thường theo bảo hiểm này, phải khai báo cho Người bảo hiểm trước khi giám định và, nếu tàu đang ở nước ngoài, phải khai báo cho cả đại lý Lloyd's gần nhất để có thể chỉ định giám định viên đại diện cho Người bảo hiểm, nếu họ muốn thế.

10.2 Người bảo hiểm có quyền quyết định cảng mà Tàu sẽ tới để lên đà hay sửa chữa (chi phí thật sự phát sinh thêm của hành trình để tuân thủ 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 tổ chức đấu thầu như thế và kết quả mở thầu được Người bảo hiểm chấp thuận 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 rằng phải chấp nhận thầu ngay 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, đồ dự trữ, lương bổng và phụ cấp 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, ngoài mức khấu trừ đã ấn định không thuộc trách nhiệm bảo hiểm, khoản bù đắp sẽ giảm đi theo tỷ lệ đó.

10.4 Trường hợp không thực hiện các qui định của Điều khoản 10 này sẽ bị khấu trừ 15% số tiền bồi thường.

## **11. TỔN THẤT CHUNG VÀ CỨU HỘ**

11.1 Bảo hiểm này bảo hiểm phần 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 toàn bộ tổn thất mà không cần phải thi hành trước quyền nhận đóng góp từ các bên khác.

11.2 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.

11.3 Trường hợp Tàu chạy không hàng hoặc không đang cho thuê, sẽ áp dụng qui tắc York-Antwerp 1974 (trừ điều XX và XXI), và chuyên chạy trống

đó sẽ được coi như bắt đầu từ cảng hoặc địa điểm khởi hành cho tới khi Tàu đến cảng hay địa điểm đầu tiên sau đó không phải là cảng hay địa điểm 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.

- 11.4 Không được bồi thường theo Điều khoản 11 này khi tổn thất không phải để ngăn ngừa hay không liên quan đến việc ngăn ngừa một hiểm họa được bảo hiểm.

## **12. KHẤU TRỪ**

- 12.1 Không bồi thường theo bảo hiểm này đối với mọi khiếu nại do một hiểm họa được bảo hiểm gây ra trừ khi tổng số tiền của các khiếu nại đó phát sinh từ một tai nạn hoặc một sự cố riêng biệt (bao gồm cả những khiếu nại theo các Điều khoản 8, 11 và 13) vượt quá ..... trong trường hợp đó số tiền này sẽ phải khấu trừ. Tuy nhiên chi phí kiểm tra đáy tàu sau khi mắc cạn, nếu là hợp lý và chi 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 hoặc ước tính của tàu hay, trong trường hợp có khiếu nại như thế đối với mọi khiếu nại liên quan 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 sẽ được coi là xảy ra do một tai nạn. Trong trường hợp thời tiết xấu như vậy kéo dài quá thời gian bảo hiểm thì khấu trừ áp dụng sẽ là tỷ lệ của khoản khấu trừ 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 với băng nổi.
- 12.3 Loại trừ mọi khoản lãi được tính bao gồm trong đó, những khoản cầu hoàn được về bất kỳ vụ bồi thường nào đã áp dụng mức khấu trừ 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 vượt quá mức khấu trừ 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, cho dù vì việc cộng thêm khoản lãi đó Người bảo hiểm có thể nhận được khoản tiền lớn hơn họ đã thanh toán.

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

- 13.1 Khi có tổn thất hay tai họa, Người được bảo hiểm và những người thừa nhiệm và đại lý của họ có nghĩa vụ áp dụng mọi biện pháp hợp lý nhằm ngăn chặn hay giảm thiểu tổn thất có thể được bồi thường theo bảo hiểm này.
- 13.2 Chi phối bởi các qui định dưới đây và Điều khoản 12 Người bảo hiểm sẽ đóng góp vào các chi phí mà Người được bảo hiểm, những người thừa

nhệm hay đại lý của họ đã phải gánh chịu một cách chính xác và hợp lý cho các biện pháp đó. Tổng thất chung, chi phí cứu hộ (ngoại trừ như đã qui định trong Điều khoản 13.5) và chi phí bảo chữa trong vụ đắm và hay phí tổn khởi tố không được bồi thường theo Điều khoản 13 này.

- 13.3 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 bãi miễn hay chấp nhận từ bỏ tàu và cũng không phương hại đến quyền hạn của mỗi bên.
- 13.4 Khi phí tổn phải gánh chịu theo Điều khoản 13 này thì trách nhiệm theo bảo hiểm này không vượt quá tỷ lệ của những phí tổn 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 phí tổn đó nếu trị giá trong trạng thái nguyên lành lớn hơn trị giá 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 không có khoản tiền bán tài sản cứu được, hoặc những chi phí ấy vượt quá số tiền bán tài sản cứu được thì bảo hiểm này sẽ chịu theo tỷ lệ phần các chi phí đó hay phần các chi phí đó vượt quá khoản tiền bán tài sản, tùy theo từng trường hợp; được coi một cách hợp lý là chi riêng về phần Tàu; nhưng nếu Tàu được bảo hiểm thấp hơn trị giá trong trạng thái nguyên lành vào lúc có sự việc đưa đến phí tổn đó thì tiền bồi thường theo Điều khoản này sẽ hạ giảm theo tỷ lệ bảo hiểm dưới giá.
- 13.6 Số tiền có thể được bồi thường theo Điều khoản 13 này được cộng thêm vào các tổn thất khác có thể được bồi thường theo bảo hiểm này song nhất thiết không thể vượt quá số tiền bảo hiểm của Tàu theo bảo hiểm này.

#### **14. MỜI 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

- 15.1 công tác thổi cát và/hoặc chuẩn bị bề mặt khác cho các dải tôn mới làm trên bờ, cung ứng và việc thực hiện mọi “thao tác kỹ thuật tại xưởng” đối với các dải tôn đó,
- 15.2 công tác thổi cát và/hoặc chuẩn bị bề mặt khác cho:  
mép hay vùng tôn nằm liền nơi các dải tôn được thay mới hay sửa lại bị tổn hại trong quá trình hàn và/hoặc sửa chữa  
vùng tôn bị tổn hại trong quá trình gò uốn tại chỗ hoặc trên bờ,
- 15.3 cung ứng và lớp sơn lót đầu tiên chống rỉ riêng cho các dải tôn nói ở các Điều 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. LƯƠNG BỔNG VÀ PHỤ CẤP**

Ngoài trường hợp tổn thất chung, không chấp nhận bồi thường chi phí lương bổng và phụ cấp 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 cho việc sửa chữa đó, và chỉ khi đó bảo hiểm mới gánh chịu chi phí về lương bổng và phụ cấp ấy cho thời gian Tàu phải hành trình như vậy.

**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 cấp 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 Hạng mức bồi thường khiếu nại về tổn hại chưa sửa chữa là số giảm giá trị hợp lý 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 đối với 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 hạn bảo hiểm này hoặc trong thời gian được gia hạn bảo hiểm.
- 18.3 Người bảo hiểm không chịu trách nhiệm đối với tổn hại chưa sửa chữa vượt 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 Tàu sau khi sửa chữa và không được tính đến trị giá của Tàu đã bị hư hỏng hoặc xác tàu.
- 19.2 Không 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 thông báo từ bỏ tàu.

**21. ĐOAN KẾT VỀ CHI PHÍ ĐIỀU HÀNH**

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



- 21.1.1 *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.*
- 21.1.2 *Tiền cước, cước cho thuê tàu hoặc tiền cước dự kiến thu nhập, được bảo hiểm theo 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 21.1.1.*
- 21.1.3 *Tiền cước hoặc tiền cho thuê tàu theo hợp đồng chuyến. Số tiền bảo hiểm không vượt quá tiền cước hay tiền cho thuê tàu xối của chuyến chở hàng đó và chuyến chở hàng kế tiếp (nếu yêu cầu thì bảo hiểm được bao gồm cả một chuyến chạy trống khi bắt đầu và một chuyến nữa xen kẽ các chuyến chở hàng) cộng với phí tổn về bảo hiểm. Trường hợp cho thuê chuyên mà tiền thuê được trả theo thời gian hành trình ước định nhưng với giới hạn là hai chuyến chở 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.*
- 21.1.4 *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 và cộng thêm chi phí bảo hiểm. Phải tính cả khoản tiền đã bảo hiểm theo 21.1.2 và chỉ có thể bảo hiểm phần vượt quá.*
- 21.1.5 *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 21.1.2 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 21.1.2 và 21.1.5 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.*
- 21.1.6 *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 P&I hay Rủi ro Chiến tranh ...)*
- 21.1.7 *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 thế nào khác.*
- 21.1.8 *Bảo hiểm với bất kỳ số tiền nào về những rủi ro bị loại trừ bởi các Điều khoản 23, 24, 25 và 26 dưới đây.*

- 21.2 Đoàn kết là Người được bảo hiểm, Chủ tàu, Người quản lý hay Người nhận 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 21.1.1 đến 21.1.7 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 đoàn kết này không cho phép Người bảo hiểm từ chối khiếu nại đòi bồi thường của Người nhận cầm cố đã chấp nhận bảo hiểm này mà không biết có vi phạm.

## **22. HOÀN PHÍ BẢO HIỂM VÌ NGƯNG HOẠT ĐỘNG VÀ HỦY BỎ HỢP ĐỒNG**

- 22.1 Phí bảo hiểm hoàn lại như sau:
- 22.1.1 Theo tỷ lệ tháng đối với phí bảo hiểm thuần cho mỗi tháng chưa được bảo hiểm nếu hủy bỏ bảo hiểm này theo thỏa thuận.
- 22.1.2 Cho mỗi thời hạn 30 ngày liên tục khi tàu nằm bến trong cảng hay nơi đậu miễn là cảng hay nơi neo 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.

Nếu tàu chỉ sửa chữa trong 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).

### **22.2 QUY ĐỊNH RẰNG**

- 22.2.1 không xảy ra tổn thất toàn bộ của Tàu bất kể do những hiểm họa được bảo hiểm hay không trong thời hạn hiệu lực hay trong thời gian gia hạn của bảo hiểm này
- 22.2.2 không hoàn lại phí bảo hiểm nếu Tàu đậu ở những vùng nước trống trải hay không bảo đảm an toàn hoặc tại cảng hay nơi đậu không được Người bảo hiểm chấp nhận, nhưng Người bảo hiểm chấp nhận coi nơi đậu không được chấp nhận đó như ở trong vùng kề cận cảng hay nơi đậu đã được chấp nhận và số ngày mà tàu đã đậu ở những nơi không được chấp nhận đó có thể tính gộp vào ngày tàu đậu ở những nơi không được chấp nhận để tính thời gian 30 ngày liên tục và phí bảo hiểm hoàn lại sẽ tính theo tỷ lệ số ngày thực sự tàu đậu tại cảng hay nơi đậu được chấp nhận.
- 22.2.3 vẫn được hoàn lại phí bảo hiểm khi có hoạt động 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 sử dụng chuyển hàng như một sà lan.
- 22.2.4 trường hợp có sửa đổi tỷ lệ phí bảo hiểm năm các tỷ lệ hoàn phí bảo hiểm trên đây phải được điều chỉnh tương ứng,
- 22.2.5 trường hợp hoàn lại phí bảo hiểm theo Điều khoản 22 này trên cơ sở 30 ngày liên tục mà lại lần sang bảo hiểm kế tiếp đối với cùng Người được bảo hiểm ấy thì bảo hiểm này chỉ chịu trách nhiệm về số tiền

được tính theo tỷ lệ qui định ở 22.1.2 (a) và/hoặc (b) cho số ngày thuộc thời hạn của bảo hiểm này và là thời hạn thực sự được tính hoàn 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 22.1.2 (a) hay (b) hay 22.2.2 trên đây.

*Các điều khoản dưới đây là cao nhất và bãi bỏ mọi qui định trong bảo hiểm này mâu thuẫn với các điều khoản đó.*

### **23. LOẠI TRỪ RỦI RO CHIẾN TRANH**

Không bảo hiểm tổn thất, tổn hại, trách nhiệm hay chi phí gây ra bởi

- 23.1 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 hay chống lại thế lực tham chiến,
- 23.2 bắt giữ, chiếm đoạt, giam hãm, kiềm chế hoặc giam giữ (trừ manh động và cướp biển), và những hậu quả hoặc cố gắng thực hiện những việc ấy,
- 23.3 mìn, ngư lôi, bom vô chủ hoặc vũ khí chiến tranh vô chủ.

### **24. LOẠI TRỪ RỦI RO ĐÌNH CÔNG.**

Không bảo hiểm tổn thất, tổn hại, trách nhiệm hay chi phí gây ra bởi

- 24.1 những người đình công, công nhân bể xường, hay những người tham gia trong các cuộc gây rối lao động, bạo động hay đấu tranh quần chúng,
- 24.2 những kẻ khủng bố hay những người hành động vì mục đích chính trị.

### **25. LOẠI TRỪ CÁC HÀNH ĐỘNG ÁC Ý.**

Không bảo hiểm tổn thất, tổn hại, trách nhiệm hay chi phí gây ra bởi

- 25.1 sự nổ của một loại chất nổ,
- 25.2 mọi vũ khí chiến tranh

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

### **26. LOẠI TRỪ RỦI RO NGUYÊN TỬ.**

Không bảo hiểm tổn thất, tổn hại, trách nhiệm hay 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 hạt nhân hoặc phản ứng khác tương tự hoặc năng lượng hay chất phóng xạ.

