ĐIỀU KHOẢN BẢO HIỂM
THỜI HẠN THÂN TÀU



An tâm đồng hành - Vững bước vươn xa

1900 9456 bic.vn | mybic.vn Bảo hiểm BIDV - BIC

ĐIỀU KHOẢN BẢO HIỂM
THỜI HẠN THÂN TÀU

Bảo hiểm này tuân theo luật và tập quán Anh

*(Ban hành kèm theo quyết định số: **2505/QĐ - HH** ngày 01/11/2010*
của Tổng Giám đốc Tổng Công ty Bảo hiểm BIDV)

1 HÀNH THUỶ

1.1 Tàu này được bảo hiểm trong bất cứ thời gian nào theo những quy 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 đoan 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 thoả 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 kéo và/hoặc tàu lai dắt và/hoặc chủ của những tàu đó khi Người được bảo hiểm hoặc đại lý của họ chấp nhận hoặc buộc phải chấp nhận các hợp đồng đó theo tập quán hoặc luật pháp tại địa phương quy định.

1.3 Việc thuê máy bay trực thăng để vận chuyển người, thiết bị hoặc đồ tiếp tế 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 dỡ hàng ngoài biển từ một tàu khác hay sang một tàu khác (không phải là phương tiện cảng hay sông),bảo hiểm này không bồi thường cho các tổn thất hay tổn hại của tàu hay có trách nhiệm với mọi tàu khác phát sinh từ công tác bốc dỡ hàng như vậy, kể cả trong lúc đang tới gần, áp mạn hay rời tàu, trừ khi có báo trước cho Người bảo hiểm là tàu đã được sử dụng vào các hoạt động như vậy đã thoả thuận về những điều kiện bảo hiểm sửa đổi và phí bảo hiểm bổ sung 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 huỷ, hay (b) bán để phá huỷ, 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 giá trị thị trường của tàu tính như vật phế thải vào lúc tổn thất hay tổn hại, trừ khi đã có báo trước cho Người bảo hiểm và đã thoả 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 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 hoặc đang bị nguy hiểm hay đang ở cảng lánh nạn hoặc cảng ghé với điều kiện đã khai báo trước cho Người bảo hiểm, tàu sẽ tiếp tục được nhận bảo hiểm cho tới cảng đến với phí bảo hiểm theo tỷ lệ tháng.

3 VI PHẠM CAM KẾT

Tàu sẽ tiếp tục được nhận bảo hiểm trong trường hợp vi phạm những đoan kết về hàng hoá, kinh doanh, vùng hoạt động, dịch vụ lai kéo, cứu hộ hay ngày khởi hành, với điều kiện là phải khai báo ngay cho Người bảo hiểm sau khi nhận được tin báo và phải thoả thuận về những điều kiện bảo hiểm sửa đổi và phí bảo hiểm bổ sung theo yêu cầu của Người bảo hiểm.

4 CẤP TÀU

4.1 Ngay từ khi bảo hiểm này có hiệu lực và trong suốt thời hạn bảo hiểm, Người được bảo hiểm, chủ tàu và người quản lý tàu có nhiệm vụ 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 có hiệu lực.

4.1.2 mọi khuyến cáo, yêu cầu hoặc hạn chế được đưa ra bởi Cơ quan Đăng kiểm của tàu có liên quan đến khả năng đi biển của tàu hoặc bảo đảm duy trì khả năng đi biển của tàu phải được tuân thủ theo thời hiệu Cơ quan Đăng kiểm yêu cầu.

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

4.3 Khi có bất cứ sự cố hoặc thiệt hại mà theo đó Cơ quan Đăng kiểm của tàu có thể chỉ thị là phải sửa chữa hoặc tiến hành các hàng động khác thì Người được bảo hiểm, chủ tàu và người quản lý tàu phải tuân thủ ngay lập tức và báo cáo cho Cơ quan Đăng kiểm tàu.

4.4 Nếu Người bảo hiểm muốn tiếp cận với Cơ quan Đăng kiểm tàu để thu thập thông tin thì Người được bảo hiểm phải cung cấp giấy uỷ quyền cần thiết.

5 KẾT THÚC BẢO HIỂM

Điều khoản 5 này có ưu thế hơn bất cứ quy định viết tay, đánh máy hoặc in nào trong bảo hiểm này mà mâu thuẫn với Điều khoản 5.

Trừ khi Người bảo hiểm thoả thuận khác bằng văn bản, bảo hiểm này sẽ tự động 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, hoặc bất cứ sự kiểm tra định kỳ của Công ty Đăng kiểm trở nên quá hạn trừ khi có sự đồng ý gia hạn thời gian kiểm tra định kỳ đó của Công ty Đăng kiểm, nhưng nếu tàu đang ở ngoài khơi việc tự động kết thúc ấy được hoãn lại cho tới khi tàu tới cảng kế tiếp. Tuy nhiên khi việc thay đổi, đình chỉ, gián đoạn hay thu hồi cấp của tàu, hoặc khi việc kiểm tra định kỳ trở nên quá hạn là do tổn thất hay 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-thời hạn thân tàu của Hội bảo hiểm London thì việc tự động kết thúc này chỉ áp dụng nếu tàu khởi hành từ cảng kế mà không được Công ty Đăng kiểm chấp thuận trước hoặc trong trường hợp việc kiểm tra định kỳ trở nên quá hạn mà Cơ quan Đăng kiểm đã không đồng ý gia hạn thời gian cho việc kiểm tra định kỳ đó,

5.2 có sự thay đổi, tự ý hay thế nào khác về quyền sở hữu, cờ tàu, chuyển quản lý mới hay cho thuê trên cơ sở tàu trống, hoặc trưng thu hay trưng dụng tàu, nhưng nếu tàu có chở hàng hoá và đã tách bến bốc hàng hoặc nếu đang chạy không hàng ngoài biển, thì việc tự động kết thúc ấy, nếu có yêu cầu, sẽ được hoãn 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 không có thoả thuận bằng văn bản trước đó của Người được bảo hiểm, thì việc tự động kết thúc này chỉ áp dụng 15 ngày sau khi bị trưng thu hay trưng dụng như thế nào dù tàu đang ở ngoài biển hay trong cảng.

Phí bảo hiểm được hoàn trả lại theo tỷ lệ ngày với điều kiện không xảy ra tổn thất toàn bộ của tàu trong thời hạn của bảo hiểm hoặc thời gian gia hạn, bất kể bởi những hiểm hoạ được bảo hiểm hay hiểm hoạ khác.

6 HIỂM HOẠ 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 hoạ của biển, sông, hồ hoặc các vùng nước có thể cho tàu đi lại được

6.1.2 cháy, nổ

6.1.3 cướp có bạo lực bởi những người ngoài tàu

6.1.4 vứt bỏ hàng hóa 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, sỹ quan, thuỷ 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, sỹ quan hay thuỷ 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 phải là kết quả của sự thiếu mẫn cán hợp lý của Người được bảo hiểm, Chủ tàu, Người quản lý hay Người trông nom hay bất cứ sự quản lý nào trên bờ của họ.

6.3 Thuyền trưởng, sỹ quan, thuỷ thủ hay hoa tiêu nếu có cổ phần trên tàu này 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 nhà 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 từ đó, trực tiếp gây ra bởi tổn hại của tàu, tổn hại mà Người bảo hiểm có trách nhiệm bồi thường theo bảo hiểm này với điều kiện là hành động của nhà chức trách nhà nước không phải là do sự thiếu mẫn cán hợp lý của Người được bảo hiểm, Chủ tàu hay Người quản lý tàu hay bất cứ ai trong những người ấy, trong việc phòng ngừa hạn chế rủi ro hay nguy cơ đó.

Thuyền trưởng, sĩ quan, thuỷ 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 thoả thuận bồi thường cho Người được bảo hiểm 3/4 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 lý phải bồi thường thiệt hại về

8.1.1 tổn thất hay tổn hại gây ra 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 đó,

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 theo Điều khoản 8 này sẽ được cộng 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 với tàu khác và cả hai tàu cùng có lỗi, trừ khi trách nhiệm của một hay cả hai tàu được luật pháp giới hạn, việc 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 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 Trọng mọi trường hợp, tổng trách nhiệm của Người bảo hiểm theo Điều 8.1 và 8.2 sẽ không vượt quá tỷ lệ 3/4 giá trị bảo hiểm tàu của họ ở đây đối với bất cứ một vụ đâm va nào.

8.3 Người bảo hiểm cũng sẽ bồi thường 3/4 chi phí 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 sự đồng ý trước bằng văn bản của Người bảo hiểm.

LOẠI TRỪ

8.4 Quy định rằng, trong bất cứ trường hợp nào, Điều khoản 8 này cũng không được mở rộng để bao gồm các số tiền mà Người được bảo hiểm phải trả vì, hay về

8.4.1 di chuyển hay phá huỷ các chướng ngại vật, xác tàu, hàng hoá hoặc bất cứ vật gì khác

8.4.2 bất động sản hay động sản hay bất cứ vật gì không phải là những tàu khác hay tài sản trên những tàu khác đó

8.4.3 hàng hoá hay tài sản khác trên tàu được bảo hiểm hay các tài sản đi thuê mượn của tàu được bảo hiểm

8.4.4 chết, 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 bất động sản hay động sản hay bất cứ vật gì (ngoại trừ tàu khác mà tàu được bảo hiểm 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 nới 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 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 giải quyết.

10 TỔN THẤT CHUNG VÀ CỨU HỘ

10.1 Bảo hiểm này bảo hiểm phần chi phí cứu hộ và/hoặc tổn thất chung phân bổ cho tàu sau khi 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 phải thi hành trước quyền nhận đóng góp từ các bên khác.

10.2 Việc tính 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 quy tắc York-Antwerp thì phải theo quy tắc đó.

10.3 Trường hợp tàu chạy không hàng hoặc đang không cho thuê, sẽ áp dụng quy 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 đầu tiên hay một nơi kế tiếp không phải là cảng hay nơi 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 ngừa hay không liên quan đến việc ngăn ngừa một hiểm hoạ 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, quy 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 đó.

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 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 TRÁCH NHIỆM CỦA NGƯỜI ĐƯỢC BẢO HIỂM (TỐ TỤNG VÀ ĐỀ PHÒNG HẠN CHẾ TỔN THẤT)

11.1 Trường hợp có tổn thất hay tai hoạ 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 quy định dưới đây và Điều khoản 12, Người bảo hiểm sẽ đóng góp các chi phí mà Người được bảo hiểm, những 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 quy định trong điều khoản 11.5) tiền bồi thường và các chi phí đặc biệt theo điều khoản 10.5 và chi phí bào chữa trong vụ đâm va hay phí tổn khởi tố không được bồi thường theo điều khoản 11 này.

11.3 Các biện pháp Người được bảo hiểm hay Người bảo hiểm áp dụng nhằm mục đích cứu vãn, bảo vệ hay thu hồi đối tượng bảo hiểm sẽ không được coi là khước từ hay chấp nhận việc từ bỏ tàu và cũng không phương hại đến quyền hạn của mỗi bên.

11.4 Khi chi phí phát sinh theo điều khoản 11 này thì trách nhiệm theo bảo hiểm này không vượt quá phần chi phí ứng với tỷ lệ của số tiền bảo hiểm chia cho trị giá tàu ghi trên đơn bảo hiểm hoặc trên trị giá tàu trong trạng thái nguyên lành vào lúc phát sinh sự việc đưa đến chi tiêu ấy nếu trị giá trong trạng thái nguyên lành lớn hơn trị giá trên đơn bảo hiểm. Nếu Người bảo hiểm đã chấp nhận bồi thường tổn thất toàn bộ và tài sản được bảo hiểm theo đơn bảo hiểm này được cứu vớt thì các điều khoản trên đây sẽ không áp dụng trừ khi chi phí tố tụng và đều phòng tổn thất vượt quá giá trị tài sản cứu được đó và trong trường hợp đó chỉ áp dụng đối với những chi phí vượt quá giá trị tài sản cứu được.

11.5 Khi một khiếu nại tổn thất toàn bộ về tàu được thừa nhận theo bảo hiểm này và đã phát sinh những chi phí hợp lý nhằm cứu tàu hoặc cố gắng cứu tàu và tài sản khác mà lại không có một khoản thu nào từ việc bán tài sản cứu được hoặc những chi phí ấy vượt quá số tiền bán tài sản cứu được thì bảo hiểm này sẽ bồi thường theo tỷ lệ phần các chi phí hợp lý ấy hay phần các chi phí ấy vượt quá khoản tiền bán tài sản, tuỳ theo từng trường hợp; được coi một cách hợp lý là chi riêng về phần tàu, loại 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 11 này sẽ được cộng thêm 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 KHẤU TRỪ

12.1 Khôngbồi thường theo bảo hiểm này một khiếu nại nào do một hiểm hoạ 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, 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 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 kèm theo nào theo điều khoản 13 phát sinh từ cùng một tai nạn hay sự cố.

12.2 Các 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 qua thời gian bảo hiểm thì mức khâu trừ áp dụng sẽ tỷ lệ với số ngày thời tiết xấu thuộc thời gian bảo hiểm chia cho 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 Không kể tiền lãi thu được, còn tất cả các khoản thu hồi được liên quan đến những khiếu nại vượt quá mức miễn thường đều phải trả đầy đủ cho Người bảo hiểm nhưng không vượt quá số tiền bồi thường chưa trừ đi các khoản thu hồi vượt quá mức miễn thường trên.

12.4 Tiền lãi thu được tính trên các khoản thu hồi 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 số tiền 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 tới 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 trước khi giám định để Người bảo hiểm có thể chỉ định giám định viên nếu muốn.

Nếu không thông báo cho Người bảo hiểm trong vòng 12 tháng kể từ ngày đó và trừ khi Người bảo hiểm thoả 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 sửa chữa (chi phí thêm thật sự về hành trình để đáp ứng yêu cầu của Người bảo hiểm được hoàn trả lại cho Người được bảo hiểm) và có quyền phủ quyết về địa điểm sửa chữa hay xưởng sửa chữa.

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

Khoản trợ cấp trên phải khấu trừ mọi số tiền đã đòi được về nhiên liệu, phụ tùng, lương bổng và lương thực của thuyền trưởng, sỹ quan, thuỷ 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 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 ấn định, không thuộc trách nhiệm bảo hiểm, khoản trợ cấp sẽ giảm đi theo tỷ lệ ấy.

13.4 Trường hợp không thi hành các điều kiện của Điều khoản 12.2 và 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, bảo hiểm này không chấp nhận bồi thường chi phí về cạo, thổi cát và/hoặc công tác khác về chuẩn bị bề mặt hay sơn vỏ tàu trừ khi là:

15.1 công tác thổi cát và/hoặc công tác khác về chuẩn bị bề mặt các tấm tôn vỏ mới làm trên bờ và cung ứng và mọi công tác "sơn xì tại xưởng" cho các tấm tôn đó.

15.2 công tác thổi cát và/hoặc các công tác khác về chuẩn bị bề mặt cho:

mép hay mặt tấm tôn nằm liền ngay các tấm tôn thay mới sửa hay sửa lại bị tổn hại trong quá trình hàn và/hoặc sửa chữa;

bề mặt tôn bị tổn hại trong quá trình gò uốn tại chỗ hoặc trên bờ,

15.3. cung ứng và sơn lót đầu tiên chống gỉ sắt cho mặt các tấm 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 PHỤ CẤP

Ngoài trường hợp tổn thất chung, không chấp nhận bồi thường chi phí lương bổng và lương thực của thuyền trưởng, sỹ quan và thuỷ thủ hoặc bất cứ nhân viên nào trên tàu, trừ khi là nhằm mục đích duy nhất là di chuyển tàu từ một cảng đến một cảng khác để sửa chữa tổn hại được Người bảo hiểm chấp nhận hoặc chạy thử sau sửa chữa đó và bảo hiểm này chỉ gánh chịu chi phí về lương bổng và lương thực ấy trong thời gian tàu phải hành trình 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 bỏ ra để thu thập và cung ứng thông tin hay tài liệu hoặc hoa hồng hay thù lao cho Người quản lý hay đại lý 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 phần giá trị thị trường bị giảm đi một cách hợp lý 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 Trong bất kỳ trường hợp nào bảo hiểm này cũng không chịu trách nhiệm về tổn hại chưa sửa chữa trong trường hợp sau đó có tổn thất toàn bộ (dù tổn thất toàn bộ đó có được bảo hiểm hay không theo bảo hiểm này) xảy ra trong thời hạn của bảo hiểm này hoặc trong thời gian kéo dài của bảo hiểm này.

18.3 Người bảo hiểm không chịu trách nhiệm đối với tổn hại chưa sửa chữa nhiều hơn giá trị 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, giá trị 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 bồi thường theo bảo hiểm này mọi 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 trị giá bảo hiểm. Khi ấn định các chi phí này, chỉ đưa ra xem xét những chi phí liên quan đến một sự cố hay một loạt tổn hại xảy ra từ cùng một sự cố.

20 MIỄN BÃI CƯỚC VẬN CHUYỂN

Trong 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 thông 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 thường hay hoàn trả phí bảo hiểm.

22 ĐOAN 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 giá trị của thân tàu và máy móc.* Số tiền bảo hiểm không được vượt quá 25% giá trị của tàu ghi trên đơn bảo hiểm này.

22.1.2 *Tiền cước, tiền cước cho thuê tàu hoặc tiền cước dự kiến thu được, bảo hiểm thời gian.* Số tiền bảo hiểm không vượt quá 25% giá trị của tàu ghi trên đơn bảo hiểm này trừ đi mọi số tiền đã được bảo hiểm như nói ở điều 221.1.

22.1.3 *Tiền cước hoặc tiền cho thuê tàu theo hợp đồng chuyến.* Số tiền bảo hiểm không vượt quá tổng số tiền cước hay tiền cho thuê tàu xổi của chuyến chở hàng đó và chuyến chở hàng kế tiếp (nếu yêu cầu thì được bảo hiểm 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 tàu chuyến mà tiền thuê được trả theo thời gian thì số tiền được phép bảo hiểm phải tính trên cơ sở thời gian hành trình ước định nhưng chỉ trong phạm vi hai chuyến chở hàng như đã quy định. Phải tính cả những số tiền bảo hiểm theo điều 22.1.2 và chỉ có thể bảo hiểm phần vượt quá nhưng phải khấu trừ tiền cước hay tiền cho thuê tàu xổi được trả trước hoặc được hưởng tuỳ theo tiền cước hay tiền cho thuê được trả trước hay hưởng trước.

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

22.1.5 *Tiền cho thuê tàu theo thời hạn hay tiền cho thuê tàu nhiều chuyến liên tiếp.* Số tiền bảo hiểm không vượt quá 50% tổng số tiền cho thuê tàu xổi thu được theo hợp đồng cho thuê tàu trong một thời hạn không vượt quá 18 tháng. Phải tính đến tất cả những khoản tiền bảo hiểm theo điều 22.1.2 và chỉ có thể bảo hiểm phần vượt quá nhưng phải

khấu trừ 50% tiền cho thuê trả trước hay hưởng trước theo hợp đồng cho thuê, nhưng số tiền bảo hiểm không phải khấu trừ khi tổng số tiền bảo hiểm không phải khấu trừ khi tổng số tiền bảo hiểm theo điều 22.1.2 và 22.1.5 chưa vượt quá 50% tổng số 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.* Tổng số phí bảo hiểm không được vượt quá số phí bảo hiểm thực tế cho tất cả các quyền lợi được bảo hiểm trong 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).

22.1.7 *Phí bảo hiểm hoàn lại.* Tổng số phí bảo hiểm hoàn lại không được vượt quá số phí thực tế được quy định hoàn lại song không được hoàn lại trong trường hợp tổn thất toàn bộ của tàu do hiểm hoạ được bảo hiểm hay bất cứ nguyên nhân nào khác.

22.1.8 *Bảo hiểm với bất kỳ số tiền nào đối với:*

Những rủi ro bị loại trừ bởi điều khoản 24, 25, 26 và 27 dưới đây.

22.2 Đoan kết là Người được bảo hiểm, Chủ tàu, Người quản lý hay người cho vay cầm cố sẽ không mua hay ủy thác cho người khác mua bảo hiểm cho các quyền lợi kể trên trong các điều từ 22.1.1 đến 22.1.7 với số tiền vượt quá các số tiền quy định tại đó và không mua bảo hiểm nào khác có bao gồm tổn thất toàn bộ của tàu theo điều kiện P.P.I, F.I.A, hoặc theo bất cứ điều khác tương tự, đang hoặc sẽ có hiệu lực trong thời gian bảo hiểm này. Quy định rằng sự vi phạm đoan 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 nhưng không biết có vi phạm.

23 HOÀN PHÍ BẢO HIỂM VÌ NGỪNG HOẠT ĐỘNG VÀ HUỶ HỢP ĐỒNG

23.1 Hoàn phí 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 thoả thuận.

23.1.2 Cho mỗi thời hạn 30 ngày liên tục khi tàu ngừng hoạt động, nằm lại tại cảng hay tại khu vực ngừng hoạt động miễn là cảng hay nơi ngừng hoạt động 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 coi là sửa chữa trong trường hợp công việc được thực hiện về rách vỡ hoặc hao mòn thông thường của tàu và/hoặc về giám định tàu theo sự khuyến cáo của Công ty Đăng kiểm, song bất cứ sự sửa chữa theo tổn thất của hoặc thiệt hại đối với tàu hoặc liên quan đến sự thay đổi về cấu trúc, bất kể được bảo hiểm bởi bảo hiểm này hay không sẽ vẫn được coi là sửa chữa.

23.1.4 Nếu tàu chỉ sửa chữa chỉ trong một phần thời gian được tính để hoàn phí bảo hiểm thì phí bảo hiểm hoàn lại sẽ được tính theo tỷ lệ số ngày nói ở Điều 23.1.2 (a) và (b) tương ứng.

23.2 LUÔN VỚI ĐIỀU KIỆN LÀ

23.2.1 tàu không bị tổn thất toàn bộ dù do những hiểm hoạ được bảo hiểm hay không gây ra trong thời hạn hiệu lực của bảo hiểm này hay trong thời gian gia hạn bảo hiểm ấy.

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

23.2.3 vẫn được hoàn phí bảo hiểm khi có công tác bốc hay dỡ hàng hoặc khi còn hàng hoá

trên tàu nhưng không được hoàn phí bảo hiểm cho bất cứ thời gian nào đã sử dụng tàu để chứa hàng hoặc để vận chuyển hàng như một xà lan.

23.2.4 trường hợp có sửa đổi phí bảo hiểm năm các tỷ lệ hoàn phí trên đây phải được điều chỉnh tương ứng.

23.2.5 trường hợp hoàn phí bảo hiểm theo Điều khoản 23 này trên cở sở 30 ngày liên tục mà một phần lại lấn sang bảo hiểm kế tiếp đối với cùng Người được bảo hiểm ấy thì bảo hiểm này chỉ chịu trách nhiệm đối với số tiền được tính theo tỷ lệ hoàn phí quy định tại mục 23.1.2 (a) và/hoặc (b) tỷ lệ với số ngày thuộc thời hạn của bảo hiểm này và là thời hạn thực sự được tính hoàn lại phí bảo hiểm. Tuỳ theo sự chọn lựa của Người được bảo hiểm, thời gian lấn sang đó có thể tính từ ngày tàu bắt đầu ngừng hoạt động hoặc tính từ ngày đầu của hạn kỳ 30 ngày liên tục như đã quy định ở mục 23.1.2 (a) hay (b) trên.

Các điều khoản dưới đây là cao nhất và vô hiệu hoá bất cứ điều gì trong bảo hiểm này không tương hợp với các điều khoản đó.

24 LOẠI TRỪ RỦI RO CHIẾN TRANH

Nhất thiết bảo hiểm này không bảo hiểm cho 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 phát sinh từ đó 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 hay 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 cho tổn thất, tổn hại, trách nhiệm hay chi phí gây ra bởi:

25.1 những người đình công, công nhân bế xưởng, 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 vì mục đích chính trị.

26 LOẠI TRỪ CÁC HÀNH ĐỘNG ÁC Ý

Nhất thiết bảo hiểm này không bảo hiểm cho 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 vì mục đích chính trị.

27 LOẠI TRỪ NHIỄM XẠ

Nhất thiết bảo hiểm này không bảo hiểm cho tổn thất, tổn hại, trách nhiệm hay chi phí trực tiếp hay 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 nhất hạt nhân hoặc các phản ứng tương tự khác hoặc năng lượng hoặc chất phóng xạ.

Mạng lưới BIC
TỔNG CÔNG TY BẢO HIỂM BIDV
Tầng 11, tòa nhà số 263 Cầu Giấy, P. Cầu Giấy, Hà Nội
1900 9456 bic.vn | mybic.vn Bảo hiểm BIDV - BIC