BIC

ĐIỀU KHOẢN BẢO HIỂM
RỦI RO NHÀ THẦU ĐÓNG TÀU



An tâm đồng hành - Vững bước vươn xa

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

ĐIỀU KHOẢN BẢO HIỂM
RỦI RO NHÀ THẦU ĐÓNG TÀU

Bảo hiểm này tuân theo luật và tập quán Anh

*(Ban hành kèm theo Quyết định số: **2511/QĐ - HH** ngày 1/11/2010*
của Tổng Giám đốc Tổng Công ty Bảo hiểm BIDV)

Tàu: .....

Hợp đồng đóng tàu số:.....

Người đóng tàu: .....

Xưởng đóng tàu: .....

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 là ....., từ ..... nhưng bảo hiểm này sẽ chấm dứt ngay khi tàu được giao cho chủ tàu, nếu việc giao tàu diễn ra trước khi chấm dứt thời hạn bảo hiểm dự kiến.

(A) THÂN TÀU VÀ MÁY MÓC... đang đóng tại xưởng hay những cơ sở khác của Người đóng tàu

Mô tả hạng mục	Số hợp đồng hay xưởng đóng tàu	Giá trị ước tính tạm thời	Được đóng tại/bởi

Đối tượng của Mục I (A) trên đây được bảo hiểm trong quá trình tại xưởng và những cơ sở khác của người đóng tàu trong phạm vi cảng hay địa điểm đóng tàu thuộc nơi đặt xưởng của Người đóng tàu và trong quá trình vận chuyển giữa những địa điểm đó. Trách nhiệm của Người bảo hiểm đối với mỗi đối tượng nêu trong Mục I (A) tại các địa điểm đã đề cập ở trên sẽ tính từ thời điểm:

i. bắt đầu của Mục I này, nếu đối tượng đó đã được phân định cho tàu;

ii. giao cho những người thầu phụ đối tượng đó (nếu đã được phân định) nếu việc bàn giao xảy ra sau khi bắt đầu của Mục I này;

iii. phân định bởi những người thầu phụ nếu việc phân định xảy ra sau khi bắt đầu của Mục I này .

(B) MÁY MÓC được bảo hiểm theo đây, trong quá trình đóng tàu bởi Nhà thầu phụ

Mô tả hạng mục	Hợp đồng đóng tàu số	Giá trị ước tính	Được đóng tại/bởi

Đối tượng của Mục I (B) trên đây được bảo hiểm trong quá trình tại xưởng và tại các cơ sở khác của nhà thầu phụ nằm trong phạm vi cảng hay địa điểm đóng tàu thuộc nơi đặt xưởng của nhà thầu phụ và trong quá trình vận chuyển giữa các địa điểm đó.

Trách nhiệm của Người bảo hiểm đối với mỗi đối tượng nêu trong Mục I (B) tại các địa điểm đã đề cập ở trên sẽ tính từ thời điểm:

i. bắt đầu của Mục I này nếu đối tượng đó đã được phân định cho tàu;

ii. giao cho những nhà thầu phụ đối tượng đó (nếu đã được phân định) nếu việc bàn giao xảy ra sau khi bắt đầu của Mục I này;

iii. phân định bởi những nhà thầu phụ nếu việc phân định xảy ra sau khi bắt đầu của Mục I này .

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

a. vận chuyển đến cho người đóng tàu nếu việc vận chuyển nằm trong phạm vi cảng hay địa điểm đóng tàu là nơi đặt xưởng của người đóng tàu;

b. tại xưởng đóng tàu và tại bất kỳ cơ sở nào khác của người đóng tàu trong phạm vi cảng hay địa điểm đóng tàu là nơi đặt xưởng của người đóng tàu và trong quá trình vận chuyển giữa những địa điểm đó.

Mục II.

Thời hạn bảo hiểm dự kiến ……từ …….. đến …… nhưng bảo hiểm này sẽ chấm dứt ngay khi tàu được giao cho chủ tàu, nếu việc giao tàu diễn ra trước khi chấm dứt thời hạn bảo hiểm dự kiến.

MÁY MÓC…được bảo hiểm theo đây từ khi giao cho người đóng tàu

Mô tả hạng mục	Hợp đồng đóng tàu số	Giá trị ước tính	Được đóng tại/bởi

Đối tượng nêu trong Mục II này được bảo hiểm trong quá trình tại xưởng và tại bất kỳ cơ sở nào khác của người đóng tàu trong phạm vi cảng hay địa điểm đóng tàu là nơi đặt xưởng của người đóng tàu và trong quá trình vận chuyển giữa các địa điểm đó. Trách nhiệm của Người bảo hiểm đối với từng đối tượng nêu trong Mục II này sẽ được tính từ thời điểm đối tượng đó được bàn giao cho người đóng tàu.

---

1. Giá trị bảo hiểm

1.1 Do giá trị trong Điều khoản này là giá trị dự tính nên các bên thỏa thuận rằng giá trị chính thức của hợp đồng, hoặc tổng giá thành đóng tàu cộng……%, tùy theo giá trị nào lớn hơn của đối tượng bảo hiểm trong điều kiện bảo hiểm này sẽ được coi là giá trị bảo hiểm.

1.2 Nếu giá trị bảo hiểm được xác định như trên:

1.2.1 vượt quá giá trị dự tính ghi trong Điều khoản này, Người được bảo hiểm cam kết sẽ thông báo cho Người bảo hiểm số tiền vượt quá đó và cam kết trả phí bảo hiểm cho số tiền vượt quá theo tỷ lệ phí bảo hiểm ghi trên hợp đồng bảo hiểm, và Người bảo hiểm đồng ý chấp nhận bảo hiểm phần giá trị tăng thêm tương ứng đó,

hoặc

1.2.2 thấp hơn giá trị dự tính ghi trong Điều khoản này thì số tiền bảo hiểm theo bảo hiểm này sẽ giảm đi tương ứng và Người bảo hiểm đồng ý hoàn phí bảo hiểm theo tỷ lệ phí bảo hiểm ghi trên hợp đồng bảo hiểm tính cho số tiền giảm đi trong bảo hiểm này.

1.3 Tuy nhiên, nếu giá trị bảo hiểm vượt quá 125% giá trị dự tính thì giới hạn bồi thường theo bảo hiểm này sẽ là 125% giá trị dự tính đối với bất kỳ một hay nhiều tai nạn liên tiếp phát sinh từ cùng một sự cố.

1.4 Ngoài những quy định như trên, các bên hiểu và đồng ý rằng mọi thay đổi 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 của Điều khoản này và những thay đổi đó chỉ được bảo hiểm nếu có thỏa thuận cụ thể với Người bảo hiểm.

2. Vận chuyển

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

3. Chậm giao tàu

Tàu được tiếp tục bảo hiểm theo phí bảo hiểm bổ sung theo thỏa thuận trong trường hợp việc giao tàu cho chủ tàu bị trì hoãn vượt quá thời hạn bảo hiểm dự kiến đã quy định ở trên, với điều kiện thời hạn bảo hiểm kéo dài không vượt quá 30 ngày kể từ ngày hoàn thành việc chạy thử tàu của người đóng 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 phải thông báo cho Người bảo hiểm ngay sau khi nhận được tin tức và phải thỏa thuận với Người bảo hiểm về các điều kiện bảo hiểm sửa đổi và đóng thêm phí bảo hiểm.

5. Hiểm hoạ

5.1 Theo các điều khoản, điều kiện và loại trừ bảo hiểm, bảo hiểm này bảo hiểm mọi rủi ro gây ra tổn thất hoặc thiệt hại đối với đối tượng bảo hiểm và được phát hiện trong thời hạn bảo hiểm, bao gồm chi phí sửa chữa, thay thế hoặc làm lại bất kỳ bộ phận nào có khuyết tật buộc phải loại bỏ do phát hiện có ẩn tỳ trong thời hạn của đơn bảo hiểm này. 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 chịu mọi chi phí phát sinh sau này để hoàn thành việc hạ thủy.

6. Loại trừ rủi ro động đất, núi lửa phun

Trong mọi trường hợp bảo hiểm này không bảo hiểm những tổn thất, thiệt 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 điều 13, 17, 19 và 20.

7. Rủi ro ô nhiễm

Bảo hiểm này bảo hiểm cho những tổn thất, thiệt hại của tàu gây ra bởi hành động của bất kỳ chính quyền nào hành động theo thẩm quyền nhằm ngăn ngừa, hạn chế rủi ro ô nhiễm hoặc nguy cơ ô nhiễm trực tiếp gây ra bởi hư hỏng của tàu mà Người bảo hiểm phải chịu trách nhiệm theo bảo hiểm này, với điều kiện hành động đó của chính quyền không phải do việc thiếu mẫn cán hợp lý của Người được bảo hiểm, chủ tàu hoặc người quản lý tàu hay của bất cứ ai trong số những người đó nhằm ngăn ngừa hoặc hạn chế rủi ro hay nguy cơ ô nhiễm. Thuyền trưởng, sĩ quan, thủy thủ hay hoa tiêu nếu có cổ phần của con tàu cũng không được coi là chủ tàu theo nghĩa của Điều 7 này.

8. Rủi ro lỗi thiết kế

Cho dù có bất kỳ một quy định nào khác trong đơn bảo hiểm hoặc điều khoản đính kèm, bảo hiểm này sẽ bồi thường những tổn thất hoặc thiệt hại 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 lại một hay các bộ phận đó, kể cả bất kỳ phí tổn hay chi phí nào bỏ ra để cải tiến hay thay đổi thiết kế.

9. Hành thủy

9.1 Được phép ra vào ụ nước hoặc khô, bến cảng, luồng lạch, giàn đỡ và cầu phao trong phạm vi cảng hay địa điểm đóng tàu và chạy bằng chính máy tàu, có hay không tải thường xuyên theo yêu cầu, nhằm tái trang bị, lên ụ, chạy thử hay giao tàu, trong phạm vi một khoảng cách đường thủy là 250 hải lý kể từ cảng hay địa điểm đóng tàu. Trong trường hợp tàu chạy vượt quá khoảng cách này, tàu chỉ được tiếp tục bảo hiểm theo mức phí bảo hiểm thỏa thuận thu thêm.

9.2 Mọi hoạt động của tàu bằng lai dắt ở ngoài phạm vi cảng hay địa điểm đóng tàu vẫn được tiếp tục bảo hiểm theo mức phí bảo hiểm thỏa thuận thu thêm, với điều kiện Người được bảo hiểm phải thông báo trước cho Người bảo hiểm.

10. Mức khấu trừ

10.1 Bảo hiểm này không bồi thường bất kỳ một khiếu nại nào phát sinh từ một rủi ro được bảo hiểm, trừ khi tổng số tiền của các khiếu nại phát sinh từ một tai nạn hoặc một sự cố riêng biệt (bao gồm cả những khiếu nại theo các Điều 13, 17, 19 và 20) vượt quá ..... , và trong trường hợp bồi thường, Người bảo hiểm sẽ khấu trừ số tiền này. Tuy nhiên chi phí kiểm tra đáy tàu sau khi mắc cạn nếu là chi phí hợp lý và riêng cho mục đích đó thì sẽ được thanh toán kể cả trường hợp không phát hiện được tổn thất. Điều 10.1 này không áp dụng đối với khiếu nại về tổn thất toàn bộ thực tế hay ước tính của tàu hoặc trong trường hợp có khiếu nại tổn thất toàn bộ thì cũng sẽ không áp dụng cho bất kỳ vụ tổn thất nào kết hợp theo Điều 20 phát sinh từ cùng một tai nạn hoặc sự cố.

10.2 Những khiếu nại về tổn thất do thời tiết xấu xảy ra trong một chuyến đi biển một chiều giữa hai cảng kế tiếp phải được coi là cùng một sự cố. Trường hợp thời tiết xấu như vậy kéo dài quá thời hạn quy định thuộc phạm vi bảo hiểm thì mức khấu trừ áp dụng cho việc giải quyết khiếu nại bồi thường ở đây sẽ là tỷ lệ của mức khấu trừ quy định trên và tỷ lệ giữa số ngày thời tiết xấu nằm trong thời hạn bảo hiểm với số ngày thời tiết xấu xảy ra trong chuyến đi biển một chiều.

Thuật ngữ "thời tiết xấu" trong Điều 10.2 này bao gồm cả trường hợp va chạm với băng nổi.

10.3 Loại trừ bất kỳ số lãi nào tính bao gồm trong đó, các khoản tiền đòi người thứ ba về bất kỳ vụ bồi thường nào đã áp dụng mức khấu trừ nói trên, sẽ phải hoàn trả đầy đủ cho Người bảo hiểm tương đương với số tiền là tổng số tiền bồi thường chưa trừ đi các khoản tiền đòi được vượt quá mức khấu trừ quy định trên.

10.4 Tiền lãi của các khoản tiền đòi người thứ ba 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 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. Tổn thất chưa sửa chữa

11.1 Phương thức tính toán số tiền bồi thường đối với những khiếu nại cho tổn thất chưa sửa chữa được sẽ là số giảm giá hợp lý giá trị thị trường của con tàu do tổn thất chưa sửa chữa gây ra tại thời điểm giá trị bảo hiểm này kết thúc, 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 tổn thất chưa sửa chữa mà sau đó lại xảy ra tổn thất toàn bộ (dù có hay không được bảo hiểm theo bảo hiểm này) và xảy ra trong thời hạn của bảo hiểm này hay trong thời hạn gia hạn bảo hiểm.

11.3 Người bảo hiểm không có trách nhiệm đối với tổn thất chưa sửa chữa vượt quá giá trị bảo hiểm tại thời điểm bảo hiểm này kết thúc.

12. Tổn thất toàn bộ ước tính

12.1 Trong việc xác định tổn thất toàn bộ ước tính của đối tượng được bảo hiểm, giá trị bảo hiểm sẽ được lấy làm giá trị sửa chữa và không được tính đến giá trị đã bị hư hỏng hoặc giá trị xác tàu.

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 tàu, trừ khi các chi phí đó vượt quá giá trị bảo hiểm. Trong việc xác định chi phí này chỉ tính được đến các chi phí liên quan đến một sự cố duy nhất hay các tổn thất liên tiếp xảy ra từ cùng một sự cố.

13. Tổn thất chung và cứu hộ

13.1 Bảo hiểm này bảo hiểm phần cứu hộ, chi phí cứu hộ và/hoặc tổn thất chung của tàu được bảo hiểm đã được giảm trừ về 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 mà không cần đòi hỏi trước quyền được các bên đóng góp.

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 theo Quy tắc York-Antwerp thì việc phân bổ tổn thất phải giải quyết theo Quy tắc đó.

13.3 Trường hợp tàu chạy không có hàng, không 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 một 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 sẽ không bồi thường theo Điều 13 này, nếu chi phí bỏ ra không phải để ngăn ngừa tổn thất hay không liên quan đến việc phòng ngừa một rủi ro được bảo hiểm.

14. Thông báo tổn thất

Trong trường hợp phát sinh tổn thất, trách nhiệm hay chi phí có thể dẫn tới khiếu nại theo bảo hiểm này, 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 yêu cầu.

15. Thay đổi quyền lợi bảo hiểm

Bất kỳ sự thay đổi quyền lợi nào đối với đối tượng bảo hiểm đều không ảnh hưởng đến hiệu lực pháp lý của bảo hiểm này.

16. Chuyển nhượng

Việc chuyển nhượng bảo hiểm này hay quyền lợi trong bảo hiểm này hoặc quyền lợi đối với bất kỳ khoản tiền nào có thể được trả theo bảo hiểm này đều không ràng buộc hoặc được Người bảo hiểm thừa nhận, trừ khi có thông báo chuyển nhượng hoặc thông báo về quyền lợi ghi ngày tháng do Người được bảo hiểm ký và do người chuyển nhượng ký trong trường hợp có sự chuyển nhượng tiếp, được chứng thực sau đơn bảo hiểm và đơn bảo hiểm có chứng thực như vậy phải được xuất trình trước khi thanh toán bồi thường hoặc hoàn phí bảo hiểm.

17. Trách nhiệm đâm va

17.1 Người bảo hiểm thỏa thuận bồi thường cho Người được bảo hiểm về bất kỳ một hay nhiều khoản tiền nào mà Người được bảo hiểm đã thanh toán cho bất kỳ một hay nhiều người khác do Người được bảo hiểm chịu trách nhiệm theo luật định phải bồi thường thiệt hại đối với:

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

17.1.2 chậm trễ hoặc mất sử dụng tàu khác hay tài sản trên tàu đó;

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

nếu khoản thanh toán của Người được bảo hiểm là do hậu quả của việc tàu được bảo hiểm đâm va với bất kỳ một tàu nào khác.

17.2 Số tiền bồi thường được quy định tại Điều 17 này sẽ được cộng thêm vào số tiền bồi thường quy định bởi các điều kiện và điều khoản khác của bảo hiểm này và được chi phối các quy định dưới đây:

17.2.1 khi tàu được bảo hiểm đâm va với tàu khác và cả hai tàu cùng có lỗi trừ khi trách nhiệm của một hoặc cả hai tàu được giới hạn theo luật định, số tiền bồi thường theo Điều 17 này sẽ được tính toán trên nguyên tắc trách nhiệm chéo, coi như các chủ tàu mỗi bên buộc phải trả cho nhau phần tổn thất của bên kia như đã được phân định trong khi tính toán số 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 Điều 17.1 và 17.2 không vượt quá phần tỷ lệ của giá trị bảo hiểm tàu được bảo hiểm theo đây đối với mỗi vụ đâm va.

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

Loại trừ

17.4 Trong mọi trường hợp Điều 17 này sẽ không mở rộng cho bất kỳ số tiền nào mà Người được bảo hiểm phải trả liên quan đến:

17.4.1 di chuyển hay phá hủy các chướng ngại vật, xác tàu, hàng hóa hay bất kỳ một vật gì khác;

17.4.2 bất động sản, động sản hay vật gì khác không phải là tàu khác hay tài sản trên tàu khác;

17.4.3 hàng hóa hay tài sản khác trên tàu được bảo hiểm hay tài sản thuê mượn của tàu được bảo hiểm;

17.4.4 chết người, thương tật, ốm đau;

17.4.5 ô nhiễm hay nhiễm bẩn bất kỳ bất động sản hay tài sản cá nhân hay vật gì khác (loại trừ tàu khác mà tàu được bảo hiểm đâm va hay tài sản trên 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 hoàn toàn hay một phần nào thuộc cùng một chủ hoặc cùng một quyền quản lý thì Người được bảo hiểm vẫn có mọi quyền lợi theo bảo hiểm này mà lẽ ra họ phải có nếu con tàu kia hoàn toàn là tài sản của người chủ tàu không có quyền lợi liên quan đến con tàu được bảo hiểm, nhưng trong những trường hợp như vậy, trách nhiệm về đâm va hoặc tổng số tiền phải trả cho các dịch vụ đã cung ứng phải đưa ra trọng tài duy nhất được thỏa thuận giữa Người được bảo hiểm và Người bảo hiểm.

19. Bảo hiểm trách nhiệm dân sự chủ tàu (P&I)

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

19.1.1 những tổn thất, thiệt hại xảy ra đối với vật cố định, di động, tài sản hay vật gì khác hoặc quyền lợi nào khác không phải là con tàu, phát sinh từ bất kỳ nguyên nhân nào và tổn thất đó không được bảo hiểm bởi Điều 17;

19.1.2 mọi cố gắng chuẩn bị hoặc thực sự tiến hành công tác trục vớt, di chuyển hay phá hủy 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 xuất hay khiếm khuyết nào trong việc tiến hành trục vớt, di chuyển hay phá hủy 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 cam kết bồi thường cho Người được bảo hiểm bất kỳ chi phí nào trong các trường hợp dưới đây phát sinh từ một tai nạn hay sự cố xảy ra trong thời hạn của bảo hiểm này:

19.2.1 chi phí phụ thêm về nhiên liệu, bảo hiểm, tiền lương, dự trữ, lương thực, thực phẩm và cảng phí đã chi ra 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 xảy ra bệnh tật truyền nhiễm ở trên tàu hay trên bờ;

19.2.3 các khoản tiền phạt ấn định cho tàu, cho Người được bảo hiểm hay cho bất kỳ thuyền trưởng, sỹ quan, thuyền viên hay đại lý nào của tàu mà Người được bảo hiểm phải gánh chịu, do bất kỳ hành động sơ xuất hay vi phạm luật pháp hay quy chế nào liên quan đến hoạt động của tàu, với điều kiện là Người bảo hiểm sẽ không có trách nhiệm bồi thường cho Người được bảo hiểm về bất kỳ khoản tiền phạt nào phát sinh do hậu quả của hành động sơ xuất, khiếm khuyết hay lỗi của Người được bảo hiểm, đại lý hay người làm công cho họ mà không phải là thuyền trưởng, sỹ quan hoặc thuyền viên;

19.2.4 chi phí di chuyển xác tàu đắm ra khỏi bất kỳ nơi nào thuộc sở hữu của Người được bảo hiểm hay nơi Người được bảo hiểm thuê hay chiếm giữ;

19.2.5 chi phí tố tụng mà Người được bảo hiểm phải thanh toán hoặc có thể buộc phải thanh toán nhằm phòng ngừa, hạn chế hay phân định trách nhiệm, với điều kiện là phải có sự đồng ý trước bằng văn bản của Người bảo hiểm.

Loại trừ

19.3 Mặc dù có các quy định tại Điều khoản 19.1 và 19.2, Điều 19 này không bảo hiểm bất kỳ trách nhiệm, phí tổn hay chi phí nào khác phát sinh liên quan đến:

19.3.1 bất kỳ khoản tiền nào mà Người được bảo hiểm thanh toán trực tiếp hay gián tiếp theo nguyên tắc bồi thường cho người làm công hoặc trách nhiệm của chủ lao động đối với người làm thuê, hay những đạo luật, tập quán khác có liên quan, luật hàng hải nói chung hay trách nhiệm nào khác về tai nạn hay bệnh tật xảy ra cho nhân công hay bất kỳ người làm thuê nào khác được tuyển dụng với bất kỳ tư cách gì bởi Người được bảo hiểm hay những người khác ở trong/trên, ở gần hoặc có liên quan đến tàu hay hàng hóa, vật liệu trên tàu hay sửa chữa tàu;

19.3.2 trách nhiệm mà Người được bảo hiểm thừa nhận theo thỏa thuận được quy định cụ thể hay ngụ ý với các bên khác có liên quan đến việc chết, ốm đau, thương tật xảy ra với bất kỳ người làm thuê nào theo một hợp đồng dịch vụ hay học việc;

19.3.3 những khoản tiền phạt mang tính chất cảnh cáo hay trừng phạt dưới bất kỳ hình thức nào;

19.3.4 hàng hóa hay tài sản khác được chuyên chở, sẽ được chuyên chở hay vừa được chuyên chở trên tàu, nhưng Điều 19.3.4 này sẽ không loại trừ bất kỳ khiếu nại nào đối với các chi phí phụ trội trong việc di chuyển hàng hóa ra khỏi xác tàu;

19.3.5 những tổn thất, thiệt hại xảy ra cho tài sản ở trên tàu thuộc sở hữu hay thuộc trách nhiệm của người đóng tàu hay người sửa chữa tàu;

19.3.6 trách nhiệm phát sinh theo hợp đồng hoặc các khoản 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 lại;

19.3.7 tiền mặt, các chứng từ có giá, kim loại hoặc đá quý, đồ vật có giá hay những vật có tính chất quý hiếm thuộc về 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, 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 tiền phạt hay các khoản chế tài phát sinh do chở hàng quá tải hay đánh bắt cá bất hợp pháp;

19.3.10 ô nhiễm hay nhiễm bẩn xảy ra cho bất kỳ bất động sản hay động sản hoặc bất kì thứ gì khác.

19.4 Tiền bồi thường theo quy định của Điều 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 được phép giới hạn trách nhiệm của mình, thì việc bồi thường theo Điều 19 này đối với những trách nhiệm đó không được vượt quá phần tỷ lệ của Người bảo hiểm trong tổng số tiền giới hạn trách nhiệm đó.

19.6 Trong mọi trường hợp trách nhiệm của Người bảo hiểm theo Điều 19 này đối với mỗi tai nạn riêng biệt hay sự cố hay các tai nạn liên tiếp xảy ra từ cùng một sự kiện sẽ không được vượt quá phần 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 có khiếu nại đối với Người được bảo hiểm có thể dẫn đến khiếu nại theo Điều 19 này và khi có sự kiện hay sự việc có thể làm cho Người được bảo hiểm phải gánh chịu trách nhiệm, phí tổn hay chi phí mà Người được bảo hiểm có thể được bảo hiểm theo Điều 19 này;

19.7.2 Người được bảo hiểm không được thừa nhận bất cứ trách nhiệm nào hay giải quyết bất kỳ khiếu nại nào có thể được bảo hiểm theo Điều 19 này mà không có văn bản chấp nhận trước của Người bảo hiểm.

20. Nghĩa vụ của Người được bảo hiểm (tố tụng và đề phòng hạn chế tổn thất)

20.1 Trường hợp có bất kỳ tổn thất hay tai họa nào xảy ra, Người được bảo hiểm và những người làm công/đại lý của họ có nghĩa vụ phải áp dụng mọi biện pháp hợp lý nhằm ngăn ngừa hay hạn chế tổn thất có thể được bồi thường theo bảo hiểm này;

20.2 Với điều kiện phải tuân thủ các quy định dưới đây và Điều 10, Người bảo hiểm sẽ đóng góp các chi phí mà Người được bảo hiểm, người làm công 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 (loại trừ như đã quy định trong Điều 20.4), chi phí biện hộ trong vụ đâm va hay chi phí khởi tố mà Người được bảo hiểm đã chi ra trong việc ngăn ngừa, hạn chế hay xác định trách nhiệm được bảo hiểm theo Điều 19 đều không được bồi thường theo Điều 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 một khiếu nại về tổn thất toàn bộ của đối tượng bảo hiểm được chấp nhận theo bảo hiểm này và đã có những chi phí hợp lý chi trả trong việc cứu hoặc cố gắng cứu đối tượng bảo hiểm và tài sản khác mà không có khoản tiền bán tài sản cứu được, hoặc những chi phí đó 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 cứu được, tùy theo từng trường hợp có thể được coi là chi riêng cho đối tượng bảo hiểm một cách hợp lý;

20.5 Số tiền có thể được bồi thường theo Điều 20 này sẽ được cộng vào tổn thất khác có thể được bồi thường theo bảo hiểm này nhưng nhất thiết không thể vượt quá tổng số tiền bảo hiểm về tàu theo bảo hiểm này.

Các điều khoản dưới đây là cao nhất và loại bỏ bất cứ quy định nào khác trong bảo hiểm này không phù hợp với nó.

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 Chiếm, bắt giữ, cầm chế hay giam hãm (trừ manh động và cướp biển) và những hậu quả của hành động đó hay bất kỳ mưu toan nào xuất phát từ những hành động đó;

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 bế xưởng, hay những người tham gia trong các cuộc gây rối lao động, bạo động hay phong trào đấu tranh quần chúng;

22.2 kẻ khủng bố hay bất kỳ người nào hành động với mục đích 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 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 vì mục đích 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 dẫn đến bởi hay phát sinh từ:

24.1 các chất phóng xạ ion hay nhiễm phóng xạ từ bất kỳ nhiên liệu hạt nhân nào hay từ các chất thải hạt nhân từ sự cháy nhiên liệu hạt nhân;

24.2 tính phóng xạ, tính độc, tính nổ hay các đặc tính nguy hiểm khác của bất kỳ bộ phận hạt nhân nào hoặc các thành phần hạt nhân của các bộ phận đó;

24.3 bất kỳ vũ khí chiến tranh nào sử dụng phản ứng nguyên tử và/hoặc phản ứng phân hạch hay tổng hợp hạt nhân hay phản ứng khác tương tự hoặc năng lượng phóng xạ hay chất phóng xạ.

———————————————————

CL. 351