

1/11/95

**ĐIỀU KHOẢN BẢO HIỂM THỜI HẠN THÂN TÀU
TỒN THẤT TOÀN BỘ***(Bao gồm cứu hộ, Chi phí cứu hộ, Tổ tụng và nhân công)*

Bảo hiểm này tuân theo luật và tập quán Anh

1 HÀNH THỦY

- 1.1 Tàu 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 thuyền đang gặp nạn. Nhưng phải đoàn 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 liên quan đến việc bốc dỡ và dỡ hàng.
- 1.2 Bảo hiểm này sẽ không phương hại khi Người được bảo hiểm tham gia vào bất cứ một hợp đồng nào với hoa tiêu hoặc vì một mục đích lai kéo theo tập quán mà hợp đồng này giới hạn trách nhiệm hoặc miễn trách nhiệm của hoa tiêu và/hoặc tàu kéo và/hoặc thuyền kéo và/hoặc chủ tàu của họ khi Người được bảo hiểm hoặc đại lý của họ chấp nhận hoặc bị bắt buộc chấp nhận hợp đồng đó trên cơ sở tuân thủ luật và tập quán địa phương.
- 1.3 Việc sử dụng trực thăng cho mục đích vận chuyển người, nguyên nhiên vật liệu và thiết bị ra tàu và/hoặc từ tàu về sẽ không phương hại 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 hoạt động bốc hay dỡ như vậy, kể cả trong lúc đang tới gần, áp mạn và rời 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 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 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 phế liệu trên thị trường của tàu 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. Quy định trong Điều khoản 1.5 này không ảnh hưởng đến việc khiếu nại đòi bồi thường theo Điều khoản 8.

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 khi hết hạn bảo hiểm này cho Người bảo hiểm, tàu được nhận bảo hiểm cho tới cảng đến với phí bảo hiểm theo tỷ lệ tháng.

✓

3 VI PHẠM CAM KẾT

Tàu tiếp tục được bảo hiểm trong trường hợp vi phạm những đoạn kết về hàng hóa, 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 thông tin và phải thỏa thuận về những điều kiện bảo hiểm sửa đổi và nộp 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 đăng kiểm bởi một tổ chức đăng kiểm đã được Người bảo hiểm đồng ý và cấp tàu sẽ được duy trì có hiệu lực.
 - 4.1.2 Mọi chỉ thị, yêu cầu hoặc hạn chế được đưa ra bởi tổ chức đăng kiểm của tàu có liên quan đến khả năng đi biển của con tàu hoặc bảo đảm duy trì khả năng đi biển của con tàu phải được tuân thủ kể từ ngày do tổ chức đăng kiểm yêu cầu.
- 4.2 Trong trường hợp có bất cứ sự vi phạm nào đến nhiệm vụ được chỉ ra ở Điều 4.1 trên, trừ khi được 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 Bất cứ sự cố hoặc thiệt hại mà theo đó tổ chức đăng kiểm của tàu có thể chỉ thị là phải sửa chữa hoặc tiến hành các hành động khác thì Người được bảo hiểm, chủ tàu và người quản lý tàu phải tuân thủ ngay lập tức và báo cáo cho tổ chức đăng kiểm tàu.
- 4.4 Nếu Người bảo hiểm muốn tiếp cận với tổ chức đăng kiểm tàu để thu thập thông tin thì Người được bảo hiểm phải cung cấp giấy ủy quyền cần thiết.

5 KẾT THÚC BẢO HIỂM

Điều khoản 5 này có ưu thế hơn mọi quy định viết tay, đánh máy hoặc in ấn trong bảo hiểm này mâu thuẫn với Điều khoản đó

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

- 5.1 thay đổi Cơ quan 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 kết thúc đương nhiên ấy được hoãn lại cho đến khi tàu tới cảng kế. 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 – Thân tàu - Định hạn của Hiệp Hội bảo hiểm Luân đôn thì kết thúc đương nhiên này chỉ áp dụng nếu tàu khởi hành từ cảng kế tiếp mà không được Cơ quan Đăng kiểm chấp thuận trước hoặc trong trường hợp việc kiểm tra định kỳ trở nên quá hạn mà Công ty 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 chủ quyền hay quốc kỳ, chuyển quyền quản lý hay cho thuê trên cơ sở tàu trống, hoặc trưng thu trưng dụng đối với tàu, quy định rằng nếu tàu có chở hàng hóa và đã rời bến bốc hàng hoặc đang chạy không hàng ngoài biển,



việc kết thúc đương nhiên 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 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 thể mặc dù tàu đang ở ngoài biển hay trong cảng.

Phí bảo hiểm được hoàn lại sẽ được tính theo tỷ lệ ngày phí thực với điều kiện rằng tổn thất toàn bộ, cho dù gây ra bởi rủi ro được bảo hiểm hay không, không xảy ra trong suốt thời hạn được bảo hiểm hoặc bất cứ một thời hạn mở rộng nào.

6 HIỂM HỌA ĐƯỢC BẢO HIỂM

6.1 Bảo hiểm này bảo hiểm tổn thất toàn bộ (thực tế hoặc ước tính) 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 hỏa hoạn, nổ

6.1.3 cướp, bạo động bởi những người ngoài tàu

6.1.4 vớt tài sản xuống biển

6.1.5 cướp biển

6.1.6 va chạm với phương tiện chuyên chở bộ, ụ hoặc trang bị hay thiết bị bên 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 hóa hay nhiên liệu,

6.2 Bảo hiểm này bảo hiểm tổn thất toàn bộ (thực tế hoặc ước tính) của đối tượng bảo hiểm gây ra bởi

6.2.1 nổ nồi hơi, gãy trục cơ hoặc ắc 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 họ không phải là Người được bảo hiểm

6.2.4 mạnh động của thuyền trưởng, sĩ quan hay thủy thủ

6.2.5 va chạm với máy bay, trực thăng hoặc vật tương tự, hoặc vật rơi từ đó.

với điều kiện tổn thất đó không do thiếu mẫn cán hợp lý của Người được bảo hiểm, Chủ tàu, người quản lý hoặc người giám sát hoặc bất cứ sự quản lý nào trên đất liền của họ.

6.3 Thuyền trưởng, sĩ quan, thủy thủ hay hoa tiêu nếu có cổ phần trên tàu cũng không được coi là chủ tàu theo nghĩa của Điều khoản 6 này.

7 RỦI RO Ô NHIỄM

Bảo hiểm này bảo hiểm tổn thất toàn bộ (thực tế hoặc ước tính) của tàu gây ra từ quyết định của một cơ quan nhà nước hành động theo thẩm quyền được giao phó để phòng ngừa và hạn chế rủi ro ô nhiễm hay thiệt hại đối với môi trường, hoặc nguy cơ ô nhiễm, trực tiếp gây ra bởi tổn hại của tàu do rủi ro được bảo hiểm 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 trong việc phòng ngừa hay hạn chế rủi ro



hoặc nguy cơ đó. Thuyền trưởng, sĩ quan, thủy thủ hay hoa tiêu nếu có cổ phần trên tàu cũng không được coi là chủ tàu theo nghĩa của Điều khoản 7 này.

8 CỨU HỘ

- 8.1 Bảo hiểm này bảo hiểm phần cứu hộ, chi phí cứu hộ của tàu đã được giảm trừ về bảo hiểm dưới giá.
- 8.2 Nhất thiết không được bồi thường theo Điều khoản 8 này khi chi phí không phải để ngăn ngừa hay không liên quan đến việc ngăn ngừa một hiểm họa được bảo hiểm.
- 8.3 Không bồi thường theo Điều khoản 8 này trong bất cứ trường hợp nào liên quan đến:
 - 8.3.1 khoản bồi thường đặc biệt trả cho người cứu hộ theo Điều 14 của Công ước Quốc tế về hoạt động cứu hộ, 1989 hoặc theo bất cứ điều khoản nào trong bất cứ một hiến pháp, quy tắc hoặc hợp đồng có nội dung tương tự.
 - 8.3.2 Các chi phí hay trách nhiệm phát sinh liên quan đến thiệt hại đối với môi trường, hoặc nguy cơ về thiệt hại đó, hoặc như là một hệ quả của việc rò rỉ hoặc thoát ra của các chất gây ô nhiễm từ con tàu hoặc nguy cơ của việc rò rỉ hoặc thoát ra đó.
- 8.4 Tuy nhiên, Điều khoản 8.4 sẽ không loại trừ bất cứ một khoản tiền nào mà Người được bảo hiểm sẽ phải trả hoặc có liên quan đến chi phí cứu hộ mà người cứu hộ đã áp dụng mọi khả năng và cố gắng trong việc hạn chế hay giảm thiểu những thiệt hại đối với môi trường như đã đề cập trong Điều khoản 13 phần 1(b) của Công ước Quốc tế về hoạt động cứu hộ 1989.

9 BỒN PHẬN CỦA NGƯỜI ĐƯỢC BẢO HIỂM (TỔ TỤNG VÀ ĐỀ PHÒNG TỖN THẤT)

- 9.1 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.
- 9.2 Chi phối bởi các quy 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 nhiệm hay đại lý của họ đã phải gánh chịu một cách chính xác và hợp lý cho các biện pháp đó. Tổn thất chung, chi phí cứu hộ (ngoại trừ như đã quy định trong Điều khoản 9.5), và bồi thường đặc biệt như đã đề cập trong Điều 8.3 và chi phí bào chữa trong vụ đâm va hay phí tổn khởi tố không được bồi thường theo Điều khoản 9 này.
- 9.3 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 bồi hay chấp nhận từ bỏ tàu và cũng không phương hại đến quyền hạn của mỗi bên.
- 9.4 Khi phí tổn phải gánh chịu theo Điều khoản 9 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 giá trị 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. Nếu Người bảo hiểm đã chấp nhận bồi thường tổn thất toàn bộ và các tài sản được bảo hiểm theo đơn bảo hiểm này lại cứu được, thì các điều khoản trên sẽ không áp dụng trừ khi các chi phí đề phòng và hạn chế tổn thất vượt quá giá trị của tài sản cứu được đó, sau đó chỉ áp dụng đối với chi phí vượt quá giá trị đó.



- 9.5 Khi một khiếu nại tồn 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 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, ngoại trừ các chi phí và bồi thường đặc biệt được đề cập trong Điều 8.3; 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.
- 9.6 Số tiền có thể được bồi thường theo Điều khoản 9 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.

10 TÀU CÙNG CHỦ

Nếu tàu được bảo hiểm đâm va với 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.

11 KHAI BÁO TỔN THẤT

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 ngay sau ngày Người được bảo hiểm, chủ tàu hoặc người quản lý nhận biết hoặc đáng lẽ nhận biết được về tổn thất hoặc thiệt hại và phải khai báo trước khi giám định để Người bảo hiểm có thể chỉ định giám định viên của mình nếu cần thiết.

Nếu không có một thông báo nào cho Người bảo hiểm trong vòng 12 tháng kể từ ngày đó, trừ khi có văn bản thỏa thuận khác Người bảo hiểm sẽ tự động được miễn trách đối với bất cứ một khiếu nại nào theo bảo hiểm này liên quan đến hoặc phát sinh từ tai nạn, tổn thất hoặc thiệt hại.

12 TỔN THẤT TOÀN BỘ ƯỚC TÍNH

- 12.1 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.
- 12.2 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.

13 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.

14 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 số tiền bồi thường hay hoàn trả phí bảo hiểm.

15 ĐOẠN KẾT VỀ CHI PHÍ ĐIỀU HÀNH

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

15.1.1 *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 vượt quá 25% trị giá của tàu ghi trên đơn bảo hiểm.

15.1.2 *Tiền cược, tiền cược cho thuê tàu hoặc tiền cược dự kiến thu nhập, bảo hiểm thời gian.* Số tiền bảo hiểm không được vượt quá 25% trị giá của tàu ghi trên đơn bảo hiểm này trừ đi mọi số tiền đã được bảo hiểm như nói ở 15.1.1.

15.1.3 *Tiền cược hoặc tiền cho thuê tàu theo hợp đồng chuyển.* Số tiền bảo hiểm không vượt quá tiền cược hay tiền cho thuê tàu xôi 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 chuyển 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 14.1.2 và chỉ có thể bảo hiểm phần vượt quá nhưng phải khấu trừ tiền cược hay tiền cho thuê tàu xôi được trả trước hoặc đã hưởng tùy theo tiền cược hay tiền cho thuê tàu là được trả trước hay đã hưởng.

15.1.4 *Tiền cược dự kiến thu nhập nếu tàu chạy trống và không đang cho thuê.* Số tiền bảo hiểm không được vượt quá số tiền cược xôi 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 15.1.2 và chỉ có thể bảo hiểm phần vượt quá.

15.1.5 *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 xôi 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 15.1.2 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 15.1.2 và 15.1.5 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.

15.1.6 *Phí bảo hiểm.* Tổng số phí bảo hiểm không được vượt 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...)



15.1.7 *Phí bảo hiểm hoàn lại:* Tổng số phí bảo hiểm hoàn lại 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.

15.1.8 *Bảo hiểm với bất kỳ số tiền nào về:*

Những rủi ro bị loại trừ bởi các Điều khoản 17, 18, 19 và 20 dưới đây.

15.2 Đoạn 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 15.1.1 đến 15.1.7 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 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.

16 HOÀN PHÍ BẢO HIỂM VÌ NGỪNG HOẠT ĐỘNG VÀ HỦY BỎ HỢP ĐỒNG

16.1 Phí bảo hiểm hoàn lại như sau:

16.1.1 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.

16.1.2 Cho mỗi thời hạn 30 ngày liên tục khi tàu nằm bến 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.

16.1.3 Tàu sẽ không được xem là đang sửa chữa khi các công việc được tiến hành liên quan đến hao mòn thông thường của tàu và/hoặc việc tuân thủ khuyến cáo của tổ chức phân cấp tàu, nhưng bất cứ một việc sửa chữa nào sau khi có tổn thất hoặc thiệt hại của tàu hoặc liên quan đến việc thay đổi cấu trúc tàu, cho dù có được bảo hiểm theo bảo hiểm này hay không đều được xem là đang sửa chữa.

16.1.4 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 số ngày nói ở 16.1.2 (a) và (b) tương ứng.

16.2 QUY ĐỊNH RẰNG

16.2.1 không có tổn thất toàn bộ của tàu bất kể do những hiểm họa được bảo hiểm hay không đã xảy ra trong thời hạn hiệu lực hay trong thời gian gia hạn của bảo hiểm này.

16.2.2 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 chấp nhận.

16.2.3 vẫn được hoàn lại phí bảo hiểm khi có hoạt động bốc hay dỡ hàng hoặc khi còn hàng hóa 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.

16.2.4 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.

16.2.5 trường hợp hoàn lại phí bảo hiểm theo Điều khoản 16 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 qui định ở 16.1.2 (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 16.1.2 (a) hay (b) trên đây.

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

17 LOẠI TRỪ RỦI RO CHIẾN TRANH

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

- 17.1 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
- 16.2 chiếm, bắt giữ, cầm chế hay giam hãm (trừ manh động và cướp biển) và những hậu quả hoặc cố gắng thực hiện những việc ấy
- 17.3 mìn, ngư lôi, bom vô chủ hoặc vũ khí chiến tranh vô chủ.

18 LOẠI TRỪ RỦI RO ĐÌNH CÔNG

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

- 18.1 những người đình công, công nhân bế xưởng hay những người tham gia trong các cuộc gây rối lao động, bạo động hay đấu tranh quần chúng
- 18.2 kẻ khủng bố hay bất kỳ những người hành động vì mục đích chính trị.

19 LOẠI TRỪ CÁC HÀNH ĐỘNG ÁC Ý

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

- 19.1 sự nổ của một loại chất nổ
- 19.2 mọi vũ khí chiến tranh

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

20 LOẠI TRỪ RỦI RO NHIỄM PHÓNG XẠ

Bảo hiểm này không bảo hiểm tổn thất, tổn hại, trách nhiệm hoặc chi phí do các nguyên nhân trực tiếp hay gián tiếp hoặc được quy cho phát sinh từ:

- 20.1 Phóng xạ hạt nhân hoặc nhiễm phóng xạ từ bất kỳ các nhiên liệu hạt nhân hoặc chất thải hạt nhân hoặc từ việc đốt cháy nhiên liệu hạt nhân.
- 20.2 Phóng xạ, chất độc, chất dễ nổ hoặc nguy hiểm hoặc các tài sản đã bị nhiễm xạ trong việc lắp đặt hạt nhân, lò phản ứng hạt nhân, quá trình lắp ráp hạt nhân hoặc bộ phận hạt nhân.
- 20.3 Bất kỳ vũ khí chiến tranh sử dụng nguyên tử hoặc sự phân hạch hạt nhân và/hoặc hỗn hợp hạt nhân hoặc việc tương tự khác như phản ứng hạt nhân hoặc sức phóng xạ.

CL. 289.

1/11/95

INSTITUTE TIME CLAUSES – HULLS TOTAL LOSS ONLY
(INCLUDING SALVAGE, SALVAGE CHARGES AND SUE AND LABOUR)

This insurance is subject to English law and practice

1. NAVIGATION

- 1.1 The Vessel is covered subject to the provisions of this insurance at all times and has leave to sail or navigate with or without pilots, to go on trial trips and to assist and tow vessels or craft in distress, but it is warranted that the Vessel shall not be towed, except as is customary or to the first safe port or place when in need of assistance, or undertake towage or salvage services under a contract previously arranged by the Assured and/or Owners and/or Managers and/or Charterers. This Clause 1.1 shall not exclude customary towage in connection with loading and discharging.
- 1.2 This insurance shall not be prejudiced by reason of the Assured entering into any contract with pilots or for customary towage which limits or exempts the liability of the pilots and/or tugs and/or towboats and/or their owners when the Assured or their agents accept or are compelled to accept such contracts in accordance with established local law or practice.
- 1.3 The practice of engaging helicopters for the transportation of personnel, supplies and equipment to and/or from the Vessel shall not prejudice this insurance.
- 1.4 In the event of the Vessel being employed in trading operations which entail cargo loading or discharging at sea from or into another vessel (not being a harbour or inshore craft) no claim shall be recoverable under this insurance for loss of or damage to the Vessel from such loading or discharging operations, including whilst approaching, lying alongside and leaving, unless previous notice that the Vessel is to be employed in such operations has been given to the Underwriters and any amended terms of cover and any additional premium required by them have been agreed.
- 1.5 In the event of the Vessel sailing (with or without cargo) with an intention of being (a) broken up, or (b) sold for breaking up, any claim for loss of or damage to the Vessel occurring subsequent to such sailing shall be limited to the market value of the Vessel as scrap at the time when the loss or damage is sustained, unless previous notice has been given to the Underwriters and any amendments to the terms of cover, insured value and premium required by them have been agreed. Nothing in this Clause 1.5 shall affect claim under Clause 8.

2. CONTINUATION

Should the Vessel at the expiration of this insurance be at sea and in distress or missing, she shall, provided notice be given to the Underwriters prior to the expiration of this insurance,

be held covered until arrival at the next port in good safety, or if in port and in distress until the Vessel is made safe, at a pro rata monthly premium.

3. BREACH OF WARRANTY

Held covered in case of any breach of warranty as to cargo, trade, locality, towage, salvage services or date of sailing, provided notice be given to the Underwriters immediately after receipt of advices and any amended terms of cover and any additional premium required by them be agreed.

4. CLASSIFICATION

4.1 It is the duty of the Assured, Owners and Managers at the inception of and throughout the period of this insurance to ensure that.

4.2.1 the Vessel is classed with a Classification Society agreed by the Underwriters and that her class within that Society is maintained,

4.2.2 any recommendations requirements or restrictions imposed by the Vessel's Classification Society which relate to the Vessel's seaworthiness or to her maintenance in a seaworthy condition are complied with by the dates required by that Society.

4.2 In the event of any breach of the duties set out in Clause 4.1 above, unless the Underwriters agree to the contrary in writing, they will be discharged from liability under this insurance as from the date of the breach provided that if the Vessel is at sea at such date the Underwriters' discharge from liability is deferred until arrival at her next port.

4.3 Any incident condition or damage in respect of which the Vessel's Classification Society might make recommendations as to repairs or other action to be taken by the Assured, Owners or Managers must be promptly reported to the Classification Society.

4.4 Should the Underwriters wish to approach the Classification Society directly for information and/or documents, the Assured will provide the necessary authorization.

5. TERMINATION

This Clause 5 shall prevail notwithstanding any provision whether written typed or printed in this insurance inconsistent therewith.

Unless the Underwriters agree to the contrary in writing, this insurance shall terminate automatically at the time of

5.1 change of the Classification Society of the Vessel, or change, suspension discontinuance, withdrawal or expiry of her Class therein, or any of the Classification Society's periodic surveys becoming overdue unless an extension of time for such survey be agreed by the Classification Society, provided that if the Vessel is at sea such automatic termination shall be deferred until arrival at her next port. However where such change, suspension discontinuance or withdrawal of her Class or where a periodic survey becoming overdue has resulted from loss or damage covered by Clause 6 of this insurance or which would be covered by an



insurance of the Vessel subject to current Institute Time Clauses Hulls or Institute War and Strikes Clauses Hulls – Time such automatic termination shall only operate should the Vessel sail from her next port without the prior approval of the Classification Society or in the case of a periodic survey becoming overdue without the Classification Society having agreed an extension of time for such survey,

- 5.2 any change, voluntary or otherwise, in the ownership or flag, transfer to new management, or charter on a bareboat basis, or requisition for title or use of the Vessel, provided that, if the Vessel has cargo on board and has already sailed from her loading port or is at sea in ballast, such automatic termination shall if required be deferred, whilst the Vessel continues her planned voyage, until arrival at final port of discharge if with cargo or at port of destination if in ballast. However, in the event of requisition for title or use without the prior execution of a written agreement by the Assured, such automatic termination shall occur fifteen days after such requisition whether the Vessel is at sea or in port.

A pro rata daily net return of premium shall be made provided that a total loss of the Vessel, whether by insured perils or otherwise, has not occurred during the period covered by this insurance or any extension thereof.

6. PERILS

- 6.1. This insurance covers total loss (actual or constructive) of the subject-matter insured caused by.
- 6.2.1 perils of the seas rivers lakes or other navigable waters
 - 6.2.2 fire, explosion
 - 6.2.3 violent theft by persons from outside the Vessel
 - 6.2.4 jettison
 - 6.2.5 piracy
 - 6.2.6 contact with land conveyance, dock or harbour equipment or installation
 - 6.2.7 earthquake volcanic eruption or lightning
 - 6.2.8 accidents in loading discharging or shifting cargo or fuel.
- 6.2. This insurance covers total loss (actual or constructive) of the subject-matter insured caused by
- 6.2.1 bursting of boilers breakage of shafts or any latent defect in the machinery or hull
 - 6.2.2 negligence of Master Officers Crew or Pilots
 - 6.2.3 negligence of repairers or charterers provided such repairers or charterers are not an Assured hereunder
 - 6.2.4 barratry of Master Officers or Crew,
 - 6.2.5 contact with aircraft, helicopters or similar objects, or objects falling therefrom
- provided that such loss has not resulted from want of due diligence by the Assured, Owners, Managers or Superintendents or any of their onshore management.



- 6.3. Masters Officers Crew or Pilots not to be considered Owners within the meaning of this Clause 6 should they hold shares in the Vessel.

7. POLLUTION HAZARD

This insurance covers total loss (actual or constructive) of the Vessel caused by any governmental authority acting under the powers vested in it to prevent or mitigate a pollution hazard or damage to the environment, or threat thereof, resulting directly from damage to the Vessel caused by a peril covered by this insurance, provided that such act of governmental authority has not resulted from want of due diligence by the Assured, Owners or Managers to prevent or mitigate such hazard or damage, or threat thereof. Master Officers Crew or Pilots not to be considered Owners within the meaning of this Clause 7 should they hold shares in the Vessel.

8. SALVAGE

- 8.1 This insurance covers the Vessel's proportion of salvage and salvage charges, reduced in respect of any under-insurance.
- 8.2 No claim under this Clause 8 shall in any case be allowed where the loss was not incurred to avoid or in connection with the avoidance of a peril insured against.
- 8.3 No claim under this Clause 8 shall in any case be allowed for or in respect of
- 8.3.1 special compensation payable to a salvor under Article 14 of the International Convention on Salvage, 1989 or under any other provision in any statute, rule, law or contract which is similar in substance
- 8.3.2 expenses or liabilities incurred in respect of damage to the environment, or the threat of such damage, or as a consequence of the escape or release of pollutant substances from the Vessel, or the threat of such escape or release.
- 8.4 Clause 8.3 shall not however exclude any sum which the Assured shall pay to salvors for or in respect of salvage remuneration in which the skill and efforts of the salvors in preventing or minimising damage to the environment as is referred to in Article 13 paragraph 1(b) of the International Convention on Salvage, 1989 have been taken into account.

9. DUTY OF ASSURED (SUE AND LABOUR)

- 9.1 In case of any loss or misfortune it is the duty of the Assured and their servants and agents to take such measures as may be reasonable for the purpose of averting or minimising a loss which would be recoverable under this insurance.
- 9.2 Subject to the provisions below the Underwriters will contribute to charges properly and reasonably incurred by the Assured their servants or agents for such measures. General average, salvage charges (except as provided for in Clause 9.5), special compensation and expenses as referred to in Clause 8.3 and collision defence or attack costs are not recoverable under this Clause 9.
- 9.3 Measures taken by the Assured or the Underwriters with the object of saving, protecting or recovering the subject-matter insured shall not be considered as a waiver or acceptance of abandonment or otherwise prejudice the rights of either party.

- 9.4 When expenses are incurred pursuant to this Clause 9 the liability under this insurance shall not exceed the proportion of such expenses that the amount insured hereunder bears to the value of the Vessel as stated herein, or to the sound value of the Vessel at the time of the occurrence giving rise to the expenditure if the sound value exceeds that value. Where the Underwriters have admitted a claim for total loss and property insured by this insurance is saved, the foregoing provisions shall not apply unless the expenses of suing and labouring exceed the value of such property saved and then shall apply only to the amount of the expenses which is in excess of such value.
- 9.5 When a claim for total loss of the Vessel is admitted under this insurance and expenses have been reasonably incurred in saving or attempting to save the Vessel and other property and there are no proceeds, or the expenses exceed the proceeds, then this insurance shall bear its pro rata share of such proportion of the expenses, or of the expenses in excess of the proceeds, as the case may be, as may reasonably be regarded as having been incurred in respect of the Vessel, excluding all special compensation and expenses as referred to in Clause 8.3; but if the Vessel be insured for less than its sound value at the time of the occurrence giving rise to the expenditure, the amount recoverable under this clause shall be reduced in proportion to the under-insurance.
- 9.6 The sum recoverable under this Clause 9 shall be in addition to the loss otherwise recoverable under this insurance but shall in no circumstances exceed the amount insured under this insurance in respect of the Vessel

10. SISTERSHIP

Should the Vessel hereby insured receive salvage services from another vessel belonging wholly or in part to the same Owners or under the same management, the Assured shall have the same rights under this insurance as they would have were the other vessel entirely the property of Owners not interested in the Vessel hereby insured; but in such cases the amount payable for the services rendered shall be referred to a sole arbitrator to be agreed upon between the Underwriters and the Assured.

11. NOTICE OF CLAIM

In the event of accident whereby loss or damage may result in a claim under this insurance, notice must be given to the Underwriters promptly after the date on which the Assured, Owners or Managers becomes or should have become aware of the loss or damage and prior to survey so that a surveyor may be appointed if the Underwriters so desire.

If notice is not given to the Underwriters within twelve months of that date unless the Underwriters agree to the contrary in writing, the Underwriters will be automatically discharged from liability for any claim under this insurance in respect of or arising out of such accident or the loss or damage.

12. CONSTRUCTIVE TOTAL LOSS

- 12.1 In ascertaining whether the Vessel is a constructive total loss, the insured value shall be taken as the repaired value and nothing in respect of the damaged or break-up value of the Vessel or wreck shall be taken into account.



- 12.2 No claim for constructive total loss based upon the cost of recovery and/or repair of the Vessel shall be recoverable hereunder unless such cost would exceed the insured value. In making this determination, only the cost relating to a single accident or sequence of damages arising from the same accident shall be taken into account.

13. FREIGHT WAIVER

In the event of total or constructive total loss no claim to be made by the Underwriters for freight whether notice of abandonment has been given or not.

14. ASSIGNMENT

No assignment of or interest in this insurance or in any moneys which may be or become payable thereunder is to be binding on or recognised by the Underwriters unless a dated notice of such assignment or interest signed by the Assured, and by the assignor in the case of subsequent assignment, is endorsed on the Policy and the Policy with such endorsement is produced before payment of any claim or return of premium thereunder.

15. DISBURSEMENT WARRANTY

15.1 Additional insurances as follows are permitted.

15.2.1 Disbursements, Manager's Commissions, Profits or Excess or Increased Value of Hull and Machinery. A sum not exceeding 25% of the value stated herein.

15.2.2 *Freight, Chartered Freight or Anticipated Freight, insured for time.* A sum not exceeding 25% of the value as stated herein less any sum insured, however described, under 15.11

15.2.3 *Freight or Hire, under contracts for voyage.* A sum not exceeding the gross freight or hire for the current cargo passage and next succeeding cargo passage (such insurance to include, if required, a preliminary and an intermediate ballast passage) plus the charges of insurance. In the case of a voyage charter where payment is made on a time basis, the sum permitted for insurance shall be calculated on the estimated duration of the voyage, subject to the limitation of two cargo passages as laid down herein. Any sum insured under 15.1.2 to be taken into account and only the excess thereof may be insured, which excess shall be reduced as the freight or hire is advanced or earned by the gross amount so advanced or earned.

15.2.4 *Anticipated Freight if the Vessel sails in ballast and not under Charter.* A sum not exceeding the anticipated gross freight on next cargo passage, such sum to be reasonably estimated on the basis of the current rate of freight at time of insurance plus the charges of insurance. Any sum insured under 15.1.2 to be taken into account and only the excess thereof may be insured.

15.2.5 *Time Charter Hire for Series of Voyages.* A sum not exceeding 50% of the gross hire which is to be earned under the charter in a period not exceeding 18 months. Any sum insured under 15.1.2 to be taken into account and only the excess thereof may be insured, which excess shall be reduced as the hire is advanced or earned under the charter by 50% of gross amount so advanced or earned but the sum insured need not be reduced while the total of the sums

insured under 15.1.2 and 15.1.5 does not exceed 50% of the gross hire still to be earned under the charter. An insurance under this Section may begin on the signing of the charter.

15.2.6 *Premiums.* A sum not exceeding the actual premiums of all interests insured for a period not exceeding 12 months (excluding premiums insured under the foregoing sections but including, if required, the premium or estimated calls on any Club or War etc. Risk insurance) reducing pro rata monthly.

15.2.7 *Returns of Premium.* A sum not exceeding the actual returns which are allowable under any insurance but which would not be recoverable thereunder in the event of a total loss of the Vessel whether by insured perils or otherwise.

15.2.8 *Insurance irrespective of amount against:*

Any risks excluded by Clauses 17, 18, 19 and 20 below.

15.2 Warranted that no insurance on any interests enumerated in the foregoing 15.1.1 to 15.1.7 in excess of the amounts permitted therein and no other insurance which includes total loss of the Vessel P.P.I., F.I.A., or subject to any other like term, is or shall be effected to operate during the currency of this insurance by or for account of the Assured, Owners, Managers or Mortgagees. Provided always that a breach of this warranty shall not afford the Underwriters any defence to a claim by a Mortgagee who has accepted this insurance without knowledge of such breach.

16. RETURNS FOR LAY-UN AND CANCELLATION

16.1 To return as follows:

16.2.1 pro rata monthly net for each uncommenced month if this insurance be cancelled by agreement,

16.2.2 for each period of 30 consecutive days the Vessel may be laid up in a port or in a lay-un area provided such port or lay-up area is approved by the Underwriters

(a) per cent net not under repair.

(b) Per cent net under repair.

16.2.3 The Vessel shall not be considered to be under repair when work is undertaken in respect of ordinary wear and tear of the Vessel and/or following recommendations in the Vessel's Classification Society survey, but any repairs following loss of or damage to the Vessel or involving structural alterations, whether covered by this insurance or otherwise shall be considered as under repair.

16.2.4 If the Vessel is under repair during part only of a period for which a return is claimable, the return shall be calculated pro rata to the number of days under 16.1.2 (a) and (b) respectively.

16.2 PROVIDED ALWAYS THAT

16.2.1 a total loss of the Vessel, whether by insured perils or otherwise, has not occurred during the period covered by this insurance or any extension thereof.



- 16.2.2 in no case shall a return be allowed when the Vessel is lying in exposed or unprotected waters, or in a port or lay-up area not approved by the Underwriters.
- 16.2.3 loading or discharging operations or the presence of cargo on board shall not debar returns but no return shall be allowed for any period during which the Vessel is being used for the storage of cargo or for lightering purposes
- 16.2.4 in the event of any amendment of the annual rate, the above rates of return shall be adjusted accordingly
- 16.2.5 in the event of any return recoverable under this Clause 16 being based on 30 consecutive days which fall on successive insurances effected for the same Assured, this insurance shall only be liable for an amount calculated at pro rata of the period rates 16.1.2 (a) and/or (b) above for the number of days which come within the period of this insurance and to which a return is actually applicable. Such overlapping period shall run, at the option of the Assured, either from the first day on which the Vessel is laid up or the first day of a period of 30 consecutive days as provided under 16.1.2 (a) or (b) above.

The following clauses shall be paramount and shall override anything contained in this insurance inconsistent therewith.

17. WAR EXCLUSION

In no case shall this insurance cover loss damage liability or expense caused by

- 17.1 war civil war revolution rebellion insurrection, or civil strife arising therefrom, or any hostile act by or against a belligerent power
- 17.2 capture seizure arrest restraint or detainment (barratry and piracy excepted), and the consequences thereof or any attempt thereat
- 17.3 derelict mines torpedoes bombs or other derelict weapons of war

18. STRICKES EXCLUSION

In no case shall this insurance cover loss damage liability or expense caused by

- 18.1 strikers, locked-out workmen, or persons taking part in labour disturbances, riots or civil commotions
- 18.2 any terrorist or any person acting from a political motive.

19. MALICIOUS ACTS EXCLUSION

In no case shall this insurance cover loss damage liability or expense arising from

- 19.1 the detonation of an explosive
- 19.2 any weapon of war

and caused by any person acting maliciously or from a political motive.

20. RADIOACTIVE CONTAMINATION EXCLUSION CLAUSE

In no case shall this insurance cover loss damage liability or expense directly or indirectly caused by or contributed to by or arising from

- 20.1 ionising radiations from or contamination by radioactivity from any nuclear fuel or from any nuclear waste or from the combustion of nuclear fuel
- 20.2 the radioactive, toxic, explosive or other hazardous or contaminating properties of any nuclear installation, reactor or other nuclear assembly or nuclear component thereof
- 20.3 any weapon of war employing atomic or nuclear fission and/or other like reaction or radioactive force or matter.

CL.289.

