

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 được nhận bảo hiểm cho tới cảng đến với phí bảo hiểm theo tỷ lệ tháng.

3 VI PHẠM CAM KẾT

Tàu được nhận bảo hiểm trong trường hợp vi phạm những đoạn kết về hàng hoá, kinh doanh, vùng hoạt động, lai kéo, cứu hộ hay ngày khởi hành, với điều kiện 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 thêm 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 luôn được duy trì có hiệu lực.

4.1.2 mọi khuyến cáo, 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 nghĩa 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 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 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 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 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 không tương hợp với Điều khoản 5.

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

5.1 thay đổi Công ty Đăng kiểm của tàu, hoặc thay đổi, đình chỉ, gián đoạn, thu hồi hay mãn hạn cấp của tàu, 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 biển việc kết thúc đương nhiên 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 kết thúc đương nhiên này chỉ áp dụng nếu tàu khởi hành từ cảng kế mà không được Công ty Đăng kiểm chấp thuận trước 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 hoặc theo cách khác về quyền sở hữu hay quốc kỳ, 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 kết thúc đương nhiên ấy, nếu có yêu cầu, 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 kết thúc đương nhiên 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 trả theo tỷ lệ ngày trong trường hợp tổn thất toàn bộ của tàu, bất kể bởi những hiểm hoạ được bảo hiểm hay hiểm hoạ khác, có hay không xảy ra trong thời hạn của bảo hiểm này hoặc bất cứ sự mở rộng nào từ đó.

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 hoả hoạn, nổ
 - 6.1.3 cướp bạo động bởi những người ngoài tàu
 - 6.1.4 vớt bỏ 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, thủy thủ hay hoa tiêu
 - 6.2.3 bất cẩn của người sửa chữa hay người thuê tàu, với điều kiện người sửa chữa hay người thuê tàu ấy không phải là Người được bảo hiểm
 - 6.2.4 mạnh động của thuyền trưởng, sỹ quan hay thủy thủ
 - 6.2.5 va đụng với máy bay, máy bay trực thăng hoặc các vật tương tự, hoặc các vật rơi từ đó

với điều kiện tổn thất hay tổn hại ấy không phải là kết quả của sự thiếu miễn căn hợp lý của Người được bảo hiểm, Chủ tàu, Người quản lý hay Người trông nom hay bất cứ Ban quản lý trên bờ nào của họ.

- 6.3 Thuyền trưởng, sỹ quan, thủy 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 phải chịu trách nhiệm theo bảo hiểm này với điều kiện là hành động của nhà chức trách nhà nước không phải là do thiếu miễn căn 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, sỹ quan, thủy thủ hay hoa tiêu nếu có cổ phần trên tàu cũng không coi là chủ tàu theo nghĩa của Điều khoản 7 này.

8 3/4 TRÁCH NHIỆM ĐÂM VA

- 8.1 Người bảo hiểm thỏa 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 khác

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

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

khi thanh toán này của Người được bảo hiểm là hậu quả của tàu được bảo hiểm đâm va tàu khác.

- 8.2 Bồi thường theo Điều khoản 8 này sẽ 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, 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 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 sự đâm va nào.

- 8.3 Người bảo hiểm cũng sẽ bồi thường 3/4 phí tổn tố tụng Người được bảo hiểm đã chi trả hay Người được bảo hiểm có thể phải trả trong việc tranh cãi

về trách nhiệm hoặc trong việc tổ 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 chương ngại vật, xác tàu, hàng hoá hoặc bất cứ vật gì khác
 - 8.4.2 bất động sản hay động sản hay vật gì không phải là những tàu khác hay tài sản trên những tàu khác
 - 8.4.3 hàng hoá hay tài sản khác trên tàu được bảo hiểm hay các cam kết của tàu được bảo hiểm
 - 8.4.4 chết, 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 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 nói rộng đối với bất kỳ khoản tiền nào mà Người được bảo hiểm sẽ trả cho hay đối với tiền thưởng cứu hộ mà theo đó trình độ và sự cố gắng của người cứu hộ trong việc ngăn ngừa và giảm thiểu thiệt hại môi trường được tham chiếu theo Điều 13 đoạn 1 (b) của Công ước Quốc tế về cứu hộ 1989 đã được lưu ý.

9 TÀU CÙNG CHỦ

Nếu tàu được bảo hiểm đâm va phải tàu khác hoặc được tàu khác cứu nạn mà tàu khác đó toàn bộ hay một phần thuộc cùng một chủ hoặc cùng một quyền quản lý thì Người được bảo hiểm vẫn có mọi quyền theo bảo hiểm này như thể chiếc tàu đó hoàn toàn là của chủ tàu không có quyền lợi liên quan đến tàu được bảo hiểm, nhưng trong 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 TỒN 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, trong trường hợp hy sinh tổn thất chung của tàu, Người được bảo hiểm có thể được bồi thường về toàn bộ tổn thất không trừ phần 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 trống 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 từ bỏ cuộc hành trình dự kiến ban đầu tại cảng dọc đường thì hành trình coi như kết thúc ở đó.

- 10.4 Nhất thiết không được bồi thường theo Điều khoản 10 này khi chi phí không phải để ngăn tránh hay không liên quan đến việc ngăn tránh một hiểm 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 ấy.
- 10.6 Tuy nhiên điều khoản 10.5 sẽ không loại trừ bất kỳ khoản tiền nào mà Người được bảo hiểm phải trả cho người cứu hộ hoặc đối với tiền thưởng cứu hộ mà theo đó trình độ và sự cố gắng của người cứu hộ trong việc ngăn ngừa và giảm thiểu thiệt hại môi trường được tham chiếu theo Điều 13 đoạn 1(b) của Công ước quốc tế về cứu hộ 1989 đã được lưu ý.

11 BỔN PHẬN CỦA NGƯỜI ĐƯỢC BẢO HIỂM (CHI PHÍ ĐỀ PHÒNG VÀ 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, các người thừa nhiệm hay đại lý của họ đã chi trả đúng đắn và hợp lý cho các biện pháp đó. Tổn thất chung, chi phí cứu hộ (ngoại trừ như đã 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 mà 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 tổ tụng và điều 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, tùy theo từng trường hợp; được coi một cách hợp lý là chi riêng về phần tàu, không trừ tất cả các khoản bồi thường và chi phí đặc biệt được liệt kê trong điều khoản 10.5; nhưng nếu tàu được bảo hiểm thấp hơn trị giá trong trạng thái nguyên lành vào lúc có sự việc đưa đến chi tiêu ấy thì tiền bồi thường theo điều khoản này sẽ hạ giảm theo tỷ lệ bảo hiểm dưới giá.
- 11.6 Số tiền có thể được bồi thường theo điều khoản 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 MIỄN THUỜNG

- 12.1 Không được bồi thường theo bảo hiểm này một khiếu nại nào do một hiểm họa được bảo hiểm gây ra trừ khi tổng số tiền của các khiếu nại trong một tai nạn hoặc một biến cố riêng biệt (bao gồm cả những khiếu nại theo các điều khoản 8, 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 chi riêng cho mục đích đó sẽ được thanh toán kể cả trường hợp không phát hiện được tổn thất. Điều khoản 12.1 này không áp dụng cho việc khiếu nại về tổn thất toàn bộ thực tế 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 miễn thường 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 sau khi trừ 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 TỒN THẤT VÀ ĐẦU 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 khai báo 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 và, 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 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, thủy 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, không kể số miễn thường 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 xỉ 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;

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 LƯƠNG THỰC

Ngoài trường hợp tổn thất chung, không chấp nhận bồi thường chi phí lương bổng và lương thực của thuyền trưởng, sỹ quan và thủy 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) xảy ra trong thời hiệu của bảo hiểm này hoặc trong thời gian kéo dài nào 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 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 quyết định điều 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 khai báo có đề ngày về chuyển nhượng hay quyền lợi ấy do Người được bảo hiểm ký, và do người chuyển nhượng ký trong trường hợp chuyển nhượng kế tiếp được bổ sung vào đơn bảo hiểm và đơn bảo hiểm với bổ sung như thế đã được xuất trình trước khi thanh toán mọi bồi 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 chuyển.* Số tiền bảo hiểm không vượt quá tổng số tiền cước hay tiền cho thuê tàu 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 chuyển 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 xối được trả trước hoặc được hưởng tùy theo tiền cước hay tiền cho thuê được trả trước hay hưởng trước.

22.1.4 *Tiền cước ước tính nếu tàu chạy trống và không đang cho thuê.* Số tiền bảo hiểm không vượt quá tổng cước phí ước tính cho chuyển 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 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 họa 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 Đoạn 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 đoạn 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 HUỖY 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 bãi bỏ bảo hiểm này theo thỏa thuận.

23.1.2 Cho mỗi thời hạn 30 ngày liên tục khi tàu ngừng hoạt động 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 chiều cố đặc biệt dưới đây)

(a).....phần trăm phí thuần nếu không sửa chữa (theo thỏa thuận tại hợp đồng bảo hiểm)

(b).....phần trăm phí thuần nếu sửa chữa (theo thỏa thuận tại hợp đồng bảo hiểm)

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 cơ sở 30 ngày liên tục mà một phần lại lần sang bảo hiểm kế tiếp lập cho 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. Tùy theo sự chọn lựa của Người được bảo hiểm, thời gian lần 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 bẽ xương, 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.

CL. 280

✓

1/11/95

INSTITUTE TIME CLAUSES - HULLS

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 For 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 or liability to any other vessel arising 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 claims under Clauses 8 and/or 10.

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
 - 4.1.1. The Vessel is classed with a Classification Society agreed by the Underwriters and that her class within that Society is maintained,
 - 4.1.2. 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 the 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 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 loss of or damage to the subject-matter insured caused by
 - 6.1.1. perils of the seas rivers lakes or other navigable waters

- 6.1.2. fire, explosion
 - 6.1.3. violent theft by persons from outside the Vessel
 - 6.1.4. jettison
 - 6.1.5. piracy
 - 6.1.6. contact with land conveyance, dock or harbour equipment or installation
 - 6.1.7. earthquake volcanic eruption or lightning
 - 6.1.8. accidents in loading discharging or shifting cargo of fuel.
 - 6.2. This insurance covers loss of or damage to 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 or damage has not resulted from want of due diligence by the Assured, Owners, Managers or Superintendents or any of their onshore management.
- 6.3. Master 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 loss of or damage to 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 for which the Underwriters are liable under 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. 3/4THS COLLISION LIABILITY

8.1. The Underwriters agree to indemnify the Assured for three-fourths of any sum or sums paid by the Assured to any other person or persons by reason of the Assured becoming legally liable by way of damages for

8.1.1. loss of or damage to any other vessel or property on any other vessel

8.1.2. delay to or loss of use of any such other vessel or property thereon

8.1.3. general average of, salvage of, or salvage under contract of, any such other vessel or property thereon,

where such payment by the Assured is in consequence of the Vessel hereby insured coming into collision with any other vessel.

8.2. The indemnity provided by this Clause 8 shall be in addition to the indemnity provided by the other terms and conditions of this insurance and shall be subject to the following provisions:

8.2.1. where the insured Vessel is in collision with another vessel and both vessels are to blame then, unless the liability of one or both vessels becomes limited by law, the indemnity under this Clause 8 shall be calculated on the principle of cross-liabilities as if the respective Owners had been compelled to pay to each other such proportion of each other's damages as may have been properly allowed in ascertaining the balance or sum payable by or to the Assured in consequence of the collision.

8.2.2. in no case shall the Underwriters' total liability under Clauses 8.1 and 8.2 exceed their proportionate part of three-fourths of the insured value of the Vessel hereby insured in respect of any one collision.

8.3. The Underwriters will also pay three-fourths of the legal costs incurred by the Assured or which the Assured may be compelled to pay in contesting liability or taking proceedings to limit liability, with the prior written consent of the Underwriters.

EXCLUSIONS

8.4. Provided always that this Clause 8 shall in no case extend to any sum which the Assured shall pay for or in respect of

8.4.1. removal or disposal of obstructions, wrecks, cargoes or any other thing whatsoever

8.4.2. any real or personal property or thing whatsoever except other vessels or property on other vessels



- 8.4.3. the cargo or other property on, or the engagements of, the insured Vessel
- 8.4.4. loss of life, personal injury, illness
- 8.4.5. pollution or contamination, or threats thereof, of any real or personal property or thing whatsoever (except other vessels with which the insured Vessel is in collision or property on such other vessels) or damage to the environment, or threat thereof, save that this exclusion shall not extend to any sum which the Assured shall pay 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 of Salvage, 1989 have been taken into account.

9. SISTERSHIP

Should the Vessel hereby insured come into collision with or 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 liability for the collision or the amount payable for the services rendered shall be referred to a sole arbitrator to be agreed upon between the Underwriters and the Assured.

10. GENERAL AVERAGE AND SALVAGE

- 10.1. This insurance covers the Vessel's proportion of salvage, salvage charges and/or general average, reduced in respect of any under-insurance, but in case of general average sacrifice of the Vessel the Assured may recover in respect of the whole loss without first enforcing their right of contribution from other parties.
- 10.2. Adjustment to be according to the law and practice obtaining at the place where the adventure ends, as if the contract of affreightment contained no special terms upon the subject; but where the contract of affreightment so provides the adjustment shall be according to the York-Antwerp Rules.
- 10.3. When the Vessel sails in ballast, not under charter, the provisions of the York-Antwerp Rules, 1994 (excluding Rules XI(d), XX and XXI) shall be applicable, and the voyage for this purpose shall be deemed to continue from the port or place of departure until the arrival of the Vessel at the first port or place thereafter other than a port or place of refuge or a port or place of call for bunkering only. If at any such intermediate port or place



there is an abandonment of the adventure originally contemplated the voyage shall thereupon be deemed to be terminated.

- 10.4. No claim under this Clause 10 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.
- 10.5. No claim under this Clause 10 shall in any case be allowed for or in respect of
 - 10.5.1. 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.
 - 10.5.2. 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.
- 10.6. Clause 10.5 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.

11. DUTY OF ASSURED (SUE AND LABOUR)

- 11.1. 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.
- 11.2. Subject to the provisions below and to Clause 12 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 11.5), special compensation and expenses as referred to in Clause 10.5 and collision defence or attack costs are not recoverable under this Clause 11.
- 11.3. 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.
- 11.4. When expenses are incurred pursuant to this Clause 11 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 labouing 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.

- 11.5. 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 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 10.5; 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.
- 11.6. The sum recoverable under this Clause 11 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.

12. DEDUCTIBLE

- 12.1. No claim arising from a peril insured against shall be payable under this insurance unless the aggregate of all such claims arising out of each separate accident or occurrence (including claims under Clauses 8, 10 and 11) exceeds the deductible amount agreed in which case this sum shall be deducted. Nevertheless the expense of sighting the bottom after stranding, if reasonably incurred specially for that purpose, shall be paid even if no damage be found. This Clause 12.1 shall not apply to a claim for total or constructive total loss of the Vessel or, in the event of such a claim, to any associated claim under Clause 11 arising from the same accident or occurrence.
- 12.2. Claims for damage by heavy weather occurring during a single sea passage between two successive ports shall be treated as being due to one accident. In the case of such heavy weather extending over a period not wholly covered by this insurance the deductible to be applied to the claim



recoverable hereunder shall be the proportion of the above deductible that the number of days of such heavy weather falling within the period of this insurance bears to the number of days of heavy weather during the single sea passage. The expression "heavy weather" in this Clause 12.2 shall be deemed to include contact with floating ice.

- 12.3. Excluding any interest comprised therein, recoveries against any claim which is subject to the above deductible shall be credited to the Underwriters in full to the extent of the sum by which the aggregate of the claim unreduced by any recoveries exceeds the above deductible.
- 12.4. Interest comprised in recoveries shall be apportioned between the Assured and the Underwriters, taking into account the sums paid by the Underwriters and the dates when such payments were made, notwithstanding that by the addition of interest the Underwriters may receive a larger sum than they have paid.

13. NOTICE OF CLAIM AND TENDERS

- 13.1. 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 become or should have become to 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 discharge from liability for any claim under this insurance in respect of or arising out of such accident or the loss or damage.

- 13.2. The Underwriters shall be entitled to decide the port to which the Vessel shall proceed for docking or repair (the actual additional expense of the voyage arising from compliance with the Underwriters' requirements being refunded to the Assured) and shall have a right of veto concerning a place of repair or a repairing firm.
- 13.3. The Underwriters may also take tenders or may require further tenders to be taken for the repair of the Vessel. Where such a tender has been taken and a tender is accepted with the approval of the Underwriters, an allowance shall be made at the rate of 30% per annum on the insured value for time lost between the despatch of the invitations to tender required by the Underwriters and the acceptance of a tender to the extent that such time is lost solely as the result of tenders having been taken and provided that



the tender is accepted without delay after receipt of the Underwriters' approval.

Due credit shall be given against the allowance as above for any amounts recovered in respect of fuel and stores and wages and maintenance of the Master Officers and Crew or any member thereof, including amounts allowed in general average, and for any amounts recovered from third parties in respect of damages for detention and/or loss of profit and/or running expenses, for the period covered by the tender allowance or any part thereof.

Where a part or the cost of the repair of damage other than a fixed deductible is not recoverable from the Underwriters the allowance shall be reduced by a similar proportion.

- 13.4. In the event of failure by the Assured to comply with the conditions of Clauses 13.2 and/or 13.3 a deduction of 15% shall be made from the amount of the ascertained claim.

14. NEW FOR OLD

Claims payable without deduction new for old.

15. BOTTOM TREATMENT

In no case shall a claim be allowed in respect of scraping gritblasting and/or other surface preparation or painting of the Vessel's bottom except that

- 15.1. gritblasting and/or other surface preparation of new bottom plates ashore and supplying and applying any "shop" primer thereto.
- 15.2. gritblasting and/or other surface preparation of:
the butts or area of plating immediately adjacent to any renewed or refitted plating damaged during the course of welding and/or repairs,
areas of plating damaged during the course of fairing, either in place or ashore,
- 15.3. supplying and applying the first coat of primer/anti-corrosive to those particular areas mentioned in 15.1 and 15.2 above,
shall be allowed as part of the reasonable cost of repairs in respect of bottom plating damaged by an insured peril.

16. WAGES AND MAINTENANCE

No claim shall be allowed, other than in general average, for wages and maintenance of the Master Officers and Crew or any member thereof, except when



incurred solely for the necessary removal of the Vessel from one port to another for the repair of damage covered by the Underwriters, or for trial trips for such repairs, and then only for such wages and maintenance as are incurred whilst the Vessel is under way.

17. AGENCY COMMISSION

In no case shall any sum be allowed under this insurance either by way of remuneration of the Assured for time and trouble taken to obtain and supply information or documents or in respect of the commission or charges of any manager, agent, managing or agency company or the like, appointed by or on behalf of the Assured to perform such services.

18. UNREPAIRED DAMAGE

- 18.1. The measure of indemnity in respect of claims for unrepaired damage shall be the reasonable depreciation in the market value of the Vessel at the time this insurance terminates arising from such unrepaired damage, but not exceeding the reasonable cost of repairs.
- 18.2. In no case shall the Underwriters be liable for unrepaired damage in the event of a subsequent total loss (whether or not covered under this insurance) sustained during the period covered by this insurance or any extension thereof.
- 18.3. The Underwriters shall not be liable in respect of unrepaired damage for more than the insured value at the time this insurance terminates.

19. CONSTRUCTIVE TOTAL LOSS

- 19.1. 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.
- 19.2. 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.

20. 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.



21. 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.

22. DISBURSEMENTS WARRANTY

22.1. Additional insurances as follows are permitted:

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

22.1.2. *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 22.1.1.

22.1.3. *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 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 22.1.2 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.

22.1.4. *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 22.1.2 to be taken into account and only the excess thereof may be insured.

22.1.5. *Time Charter Hire or 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 22.1.2 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 the gross amount so advanced or earned but the sum insured need not be reduced while the total of the sums insured under 22.1.2 and 22.1.5 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.

22.1.6. *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.

22.1.7. *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.

22.1.8. *Insurance irrespective of amount against:*
Any risks excluded by Clauses 24, 25, 26 and 27 below.

22.2. Warranted that no insurance on any interests enumerated in the foregoing 22.1.1 to 22.1.7 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.

23. RETURN FOR LAY-UP AND CANCELLATION

23.1. To return as follows:

23.1.1. pro rata monthly net for each uncommenced month if this insurance be cancelled by agreement.

23.1.2. for each period of 30 consecutive days the Vessel may be laid up in a port or in a lay-up 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



- 23.1.3. 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 consider as under repair.
- 23.1.4. 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 23.1.2 (a) and (b) respectively.
- 23.2. PROVIDED ALWAYS THAT
- 23.2.1. 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
- 23.2.2. 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.
- 23.2.3. 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
- 23.2.4. in the event of any amendment of a annual rate, the above rates of return shall be adjusted accordingly
- 23.2.5. in the event of any return recoverable under this Clause 23 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 23.1.2 (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 23.1.2 (a) or (b) above.

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

24. WAR EXCLUSION

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



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

25. STRIKES EXCLUSION

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

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

26. MALICIOUS ACTS EXCLUSION

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

- 26.1. the detonation of an explosive
- 26.2. any weapon of war

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

27. 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

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

CL. 280