

QUY TẮC BẢO HIỂM HÀNG HÓA (A)

(Ban hành kèm theo Quyết định số ...675 /QĐ-PVIBH ngày...14 tháng...5 năm 2019
của Tổng giám đốc Tổng công ty Bảo hiểm PVI)

1/1/82

CÁC RỦI RO ĐƯỢC BẢO HIỂM

1. Các rủi ro

Quy tắc này bảo hiểm mọi rủi ro tổn thất, hư hỏng đối với đối tượng được bảo hiểm, trừ các rủi ro bị loại trừ nêu trong các Điều khoản 4, 5, 6 và 7 dưới đây.

2. Tổn thất chung

Quy tắc này bồi thường cho tổn thất chung và chi phí cứu hộ, được phân bổ hay xác định theo hợp đồng vận chuyển và/hoặc luật và tập quán chi phối, phát sinh nhằm tránh hoặc liên quan đến việc tránh tổn thất do bất kỳ nguyên nhân nào trừ những nguyên nhân bị loại trừ ở các Điều khoản 4, 5, 6 và 7 hay ở bất kỳ điều khoản nào khác trong Quy tắc này.

3. Hai tàu đâm va cùng có lỗi

Điều khoản này mở rộng bảo hiểm cho Người được bảo hiểm phần trách nhiệm theo điều khoản “Hai tàu đâm va cùng có lỗi” của hợp đồng vận chuyển như là một tổn thất được bồi thường. Trong trường hợp có bất kỳ khiếu nại nào từ phía chủ tàu theo Điều khoản “Hai tàu đâm va cùng có lỗi” này thì Người được bảo hiểm sẽ thông báo cho Người bảo hiểm, là người có quyền bảo vệ Người được bảo hiểm trước khiếu nại đó và bằng chi phí của mình.

CÁC LOẠI TRỪ

4. Các loại trừ chung

Trong mọi trường hợp, Quy tắc này không bảo hiểm cho:

- 4.1. tổn thất, hư hỏng hay chi phí được quy cho lỗi cố ý của Người được bảo hiểm.
- 4.2. rò rỉ thông thường, hao hụt thông thường về trọng lượng hay khối lượng, hay hao mòn thông thường của đối tượng được bảo hiểm.
- 4.3. tổn thất, hư hỏng hay chi phí do việc đóng gói hoặc chuẩn bị cho đối tượng được bảo hiểm không thích hợp hoặc không đầy đủ (theo chủ ý của Khoản 4.3 này, “đóng gói” được hiểu là bao gồm cả việc chất xếp hàng vào Công-ten-nơ hay thùng chứa nhưng chỉ khi việc chất xếp này được thực hiện trước khi hợp đồng bảo hiểm có hiệu lực hoặc bởi Người được bảo hiểm hoặc nhân viên của Người được bảo hiểm).
- 4.4. tổn thất, hư hỏng hay chi phí do khuyết tật vốn có hoặc tính chất riêng của đối tượng được bảo hiểm.
- 4.5. tổn thất, hư hỏng hay chi phí phát sinh trực tiếp do sự chậm trễ, thậm chí sự

chậm trễ này là do một rủi ro được bảo hiểm (trừ những chi phí được bồi thường theo Điều khoản 2 ở trên).

- 4.6. tổn thất, hư hỏng hay chi phí phát sinh từ việc mất khả năng thanh toán hoặc không đủ năng lực tài chính của Chủ tàu, Người quản lý tàu, Người thuê tàu hoặc Người khai thác tàu.
- 4.7. tổn thất, hư hỏng hay chi phí phát sinh từ việc sử dụng bất kỳ vũ khí chiến tranh nào sử dụng năng lượng hạt nhân và/hoặc phản ứng hạt nhân, phóng xạ hoặc tương tự khác.

5. Loại trừ sự không phù hợp và không đủ khả năng đi biển

- 5.1. Trong mọi trường hợp, Quy tắc này không bảo hiểm cho tổn thất, hư hỏng hay chi phí phát sinh từ tình trạng
 - tàu hoặc phương tiện vận chuyển không đủ khả năng đi biển;
 - tàu hoặc phương tiện vận chuyển, công-ten-nơ hay thùng chứa không thích hợp cho việc chuyên chở an toàn đối tượng được bảo hiểm,

nếu Người được bảo hiểm hoặc nhân viên của Người được bảo hiểm được biết riêng về tình trạng không đủ khả năng đi biển hay không thích hợp đó vào thời điểm đối tượng được bảo hiểm được xếp vào các phương tiện trên.

- 5.2. Người bảo hiểm bỏ qua bất kỳ trường hợp vi phạm nào về cam kết ngầm định tàu đủ khả năng đi biển và thích hợp cho việc vận chuyển đối tượng bảo hiểm tới nơi đến trừ khi Người được bảo hiểm hoặc Người làm công cho họ được biết riêng về tình trạng không đủ khả năng đi biển hay tình trạng không thích hợp đó.

6. Loại trừ rủi ro chiến tranh

Trong mọi trường hợp, Quy tắc này không bảo hiểm cho tổn thất, hư hỏng hay chi phí do

- 6.1. chiến tranh, nội chiến, cách mạng, nổi loạn, khởi nghĩa, hoặc bạo động dân sự phát sinh từ những sự kiện này, hay bất kỳ hành động thù địch gây ra bởi hoặc chống lại một bên tham chiến;
- 6.2. bị bắt giữ, chiếm giữ, chiếm đoạt, giam giữ (loại trừ do cướp biển), và các hậu quả của các hành động này hoặc bất kỳ mưu toan nào nhằm đạt được các mục đích này;
- 6.3. mìn, thủy lôi, bom vô chủ hoặc các vũ khí chiến tranh vô chủ khác.

7. Loại trừ rủi ro đình công

Trong mọi trường hợp, Quy tắc này không bảo hiểm cho tổn thất, chi phí

- 7.1. gây ra bởi những người đình công, công nhân bị bế xưởng, hoặc những người tham gia các vụ gây rối lao động, bạo loạn và bạo động dân sự;
- 7.2. là hậu quả của các vụ đình công, bế xưởng, gây rối lao động, bạo loạn và bạo động dân sự;
- 7.3. gây ra bởi bất kỳ kẻ khủng bố nào hay bất kỳ người nào hành động vì động cơ chính trị.

THỜI HẠN BẢO HIỂM

8. Vận chuyển

- 8.1. Bảo hiểm này bắt đầu có hiệu lực kể từ khi hàng rời khỏi kho hoặc nơi chứa hàng tại địa điểm được ghi trên Hợp đồng bảo hiểm/Giấy chứng nhận bảo hiểm để bắt đầu việc vận chuyển, tiếp tục có hiệu lực trong quá trình vận chuyển thông thường và kết thúc tại một trong những thời điểm sau đây, tùy theo trường hợp nào xảy ra trước:
 - 8.1.1. khi giao hàng vào kho của Người nhận hay vào kho hoặc nơi chứa hàng cuối cùng tại nơi đến được ghi trên Hợp đồng bảo hiểm/Giấy chứng nhận bảo hiểm,
 - 8.1.2. khi giao hàng vào kho hoặc nơi chứa hàng nào khác, trước khi tới hoặc tại nơi đến được ghi trên Hợp đồng bảo hiểm/Giấy chứng nhận bảo hiểm, mà Người được bảo hiểm lựa chọn sử dụng
 - 8.1.2.1. để chứa hàng ngoài quá trình vận chuyển thông thường; hoặc
 - 8.1.2.2. để phân chia hay phân phối hàng hóa, hoặc
 - 8.1.3. vào lúc hết hạn 60 ngày sau khi kết thúc việc dỡ hàng hóa được bảo hiểm qua mạn tàu biển tại cảng dỡ hàng cuối cùng.
- 8.2. Nếu sau khi dỡ hàng khỏi tàu biển tại cảng dỡ hàng cuối cùng, nhưng trước khi kết thúc bảo hiểm này, hàng hoá được chuyển tới địa điểm khác với địa điểm đến được quy định trong Hợp đồng bảo hiểm/Giấy chứng nhận bảo hiểm, Bảo hiểm này, trong khi giữ nguyên thời hạn kết thúc như quy định nói trên, sẽ không mở rộng giới hạn quá thời điểm bắt đầu vận chuyển tới nơi đến khác đó.
- 8.3. Bảo hiểm này sẽ giữ nguyên hiệu lực (tuân theo quy định kết thúc bảo hiểm như nêu ở trên và những quy định trong Điều khoản 9 dưới đây) trong thời gian bị chậm trễ ngoài khả năng kiểm soát của Người được bảo hiểm, tàu chạy lệch hướng, bị bắt buộc dỡ hàng, xếp lại hàng lên tàu hoặc chuyển tải và trong thời gian có bất kỳ sự thay đổi nào về hành trình xuất phát từ việc thực hiện quyền tự định đoạt của Chủ tàu hoặc Người thuê tàu theo Hợp đồng vận chuyển.

9. Chấm dứt hợp đồng vận chuyển

Nếu do tình huống ngoài khả năng kiểm soát của Người được bảo hiểm, hợp đồng vận chuyển chấm dứt tại một cảng hay một nơi khác với nơi đến được ghi trong Hợp đồng bảo hiểm/Giấy chứng nhận bảo hiểm hoặc việc vận chuyển kết thúc trước khi đối tượng được bảo hiểm được giao như ở Điều khoản 8 trên đây, thì bảo hiểm này cũng sẽ hết hiệu lực theo quy định dưới đây *trừ khi Người được bảo hiểm gửi ngay thông báo cho Người bảo hiểm và có yêu cầu tiếp tục được bảo hiểm trong khi bảo hiểm vẫn đang còn hiệu lực, với điều kiện chấp nhận đóng thêm phí bảo hiểm bổ sung nếu Người bảo hiểm yêu cầu*

- 9.1. khi hàng hóa được bán hay giao tại cảng hay nơi khác đó, hoặc, trừ khi có thỏa thuận riêng, vào lúc hết hạn 60 ngày sau khi hàng hóa tới cảng hay nơi khác đó, tùy theo trường hợp nào xảy ra trước;
Hoặc
- 9.2. nếu hàng hóa được chuyển trong vòng 60 ngày nói trên (hay trong thời gian

mở rộng khác đã được thỏa thuận) tới nơi đến ghi trong Hợp đồng bảo hiểm/Giấy chứng nhận bảo hiểm hay bất kỳ nơi đến nào khác, Bảo hiểm này sẽ kết thúc theo các quy định của Điều khoản 8 trên đây.

10. Thay đổi hành trình

Sau khi Bảo hiểm này bắt đầu có hiệu lực, nếu Người được bảo hiểm thay đổi nơi đến của đối tượng được bảo hiểm, thì *Bảo hiểm này vẫn được duy trì hiệu lực với điều kiện Người được bảo hiểm gửi ngay thông báo cho Người bảo hiểm và chấp thuận đóng phí bảo hiểm bổ sung cũng như các điều kiện bảo hiểm bổ sung.*

KHIẾU NẠI

11. Quyền lợi được bảo hiểm

- 11.1. Để được bồi thường theo Quy tắc bảo hiểm này, Người được bảo hiểm phải có quyền lợi đối với đối tượng được bảo hiểm tại thời điểm tổn thất.
- 11.2. Tuân theo Khoản 11.1 trên đây, Người được bảo hiểm sẽ có quyền đòi bồi thường cho tổn thất được bảo hiểm phát sinh trong thời hạn bảo hiểm, cho dù tổn thất đó xảy ra trước khi hợp đồng bảo hiểm được giao kết, trừ khi Người được bảo hiểm đã biết về tổn thất đó còn Người bảo hiểm không biết.

12. Chi phí giao nhận

Nếu do hậu quả của rủi ro được bảo hiểm mà việc vận chuyển kết thúc tại một cảng hay địa điểm khác với nơi đến được ghi trong Hợp đồng bảo hiểm/Giấy chứng nhận bảo hiểm thì Người bảo hiểm sẽ bồi hoàn cho Người được bảo hiểm các chi phí hợp lý và cần thiết phát sinh thêm để dỡ, lưu kho và chuyển đối tượng được bảo hiểm tới nơi đến ghi trên Hợp đồng bảo hiểm/Giấy chứng nhận bảo hiểm.

Điều khoản 12 này, không áp dụng với tổn thất chung và chi phí cứu hộ, phải tuân theo các điểm loại trừ nêu tại các Điều khoản 4, 5, 6 và 7 ở trên, và không bao gồm các chi phí phát sinh từ lỗi, sự bất cẩn, tình trạng mất khả năng thanh toán hay không đủ năng lực tài chính của Người được bảo hiểm hay nhân viên của Người được bảo hiểm.

13. Tổn thất toàn bộ ước tính

Khiếu nại đòi bồi thường cho Tổn thất toàn bộ ước tính sẽ không được bồi thường trừ khi đối tượng được bảo hiểm bị từ bỏ hợp lý do tổn thất toàn bộ thực tế là không tránh khỏi hoặc bởi chi phí khôi phục đối tượng được bảo hiểm và đưa về nơi đến được nêu trong Hợp đồng bảo hiểm/Giấy chứng nhận bảo hiểm vượt quá giá trị của đối tượng được bảo hiểm tại nơi đến.

14. Bảo hiểm cho phần Giá trị tăng thêm

- 14.1. Nếu Người được bảo hiểm tham gia bảo hiểm theo bất kỳ hợp đồng bảo hiểm nào khác cho phần Giá trị tăng thêm của hàng hóa được bảo hiểm, thì giá trị thỏa thuận của hàng hóa sẽ được xem là tăng lên bằng tổng số tiền bảo hiểm theo Quy tắc này và của tất cả các hợp đồng bảo hiểm cho phần Giá trị tăng thêm bảo hiểm cho cùng tổn thất, và trách nhiệm theo Quy tắc bảo hiểm này sẽ tương ứng tỷ lệ giữa số tiền bảo hiểm theo Quy tắc này và tổng số tiền bảo hiểm nói trên.

Trong trường hợp có khiếu nại, Người được bảo hiểm sẽ phải cung cấp cho Người bảo hiểm bằng chứng về số tiền bảo hiểm của tất cả các hợp đồng bảo hiểm khác.

14.2. Nếu đây là Hợp đồng bảo hiểm cho phần giá trị tăng thêm, điều khoản sau đây sẽ được áp dụng:

Giá trị thỏa thuận của hàng hóa được xem là bằng tổng số tiền bảo hiểm theo hợp đồng bảo hiểm đầu tiên và tất cả các hợp đồng bảo hiểm cho phần giá trị tăng thêm bảo hiểm cho cùng tổn thất và cùng do Người được bảo hiểm ký kết, và trách nhiệm theo Quy tắc này sẽ là tỷ lệ của số tiền bảo hiểm theo Quy tắc này và tổng số tiền bảo hiểm nói trên.

Trong trường hợp có khiếu nại đòi bồi thường, Người được bảo hiểm sẽ phải cung cấp cho Người bảo hiểm bằng chứng về số tiền bảo hiểm của tất cả các hợp đồng bảo hiểm khác.

QUYỀN LỢI BẢO HIỂM

15. Điều khoản liên quan đến quyền lợi của người vận chuyển, người nhận ủy thác hàng hóa

Bảo hiểm này không phục vụ quyền lợi của Người vận chuyển hay Người nhận ủy thác hàng hóa nào khác.

GIẢM THIỂU TỔN THẤT

16. Nghĩa vụ của Người được bảo hiểm

Đối với tổn thất được bảo hiểm, Người được bảo hiểm, nhân viên và đại lý của Người được bảo hiểm có nghĩa vụ:

16.1. tiến hành các biện pháp hợp lý để ngăn ngừa hoặc giảm nhẹ tổn thất đó;

và

16.2. đảm bảo rằng các quyền khiếu nại đối với Người vận chuyển, Người nhận ủy thác hàng hóa hay các bên thứ ba khác được bảo lưu và thực hiện đầy đủ

và, ngoài các tổn thất được bồi thường, Người bảo hiểm sẽ bồi hoàn cho Người được bảo hiểm các chi phí phát sinh hợp lý và thỏa đáng để thực hiện các nghĩa vụ này.

17. Từ bỏ

Các biện pháp tiến hành bởi Người được bảo hiểm hoặc Người bảo hiểm với mục đích cứu vớt, bảo vệ hay phục hồi đối tượng được bảo hiểm sẽ không được coi là sự từ bỏ hoặc chấp nhận việc từ bỏ hàng hay bất kỳ hành vi nào khác làm phương hại các quyền của mỗi bên.

TRÁNH CHẠM TRỄ

18. Khẩn trương hợp lý

Điều kiện của Bảo hiểm này là Người được bảo hiểm phải hành động khẩn trương hợp lý trong mọi tình huống và trong khả năng kiểm soát của mình.

LUẬT VÀ TẬP QUÁN

19. Điều khoản áp dụng luật và tập quán Anh

Luật và tập quán Anh chi phối bảo hiểm này.

Lưu ý: Ngay khi nhận biết về sự kiện cần được “duy trì hiệu lực bảo hiểm có điều kiện” theo quy định trong Quy tắc bảo hiểm này, Người được bảo hiểm phải thông báo ngay cho Người bảo hiểm và quyền lợi được bảo hiểm như trên phụ thuộc vào việc tuân thủ nghĩa vụ này.

CL. 252.

TỔNG GIÁM ĐỐC



Trương Quốc Lâm

