

**QUY TẮC, ĐIỀU KHOẢN, BIỂU PHÍ BẢO HIỂM THÂN TÀU KHAI THÁC
HẢI SẢN XA BỜ, TÀU DỊCH VỤ HẬU CẦN KHAI THÁC HẢI SẢN XA BỜ**
(Được chấp thuận đăng ký theo Công văn số 18759/BTC-QLBH
ngày 16/12/2015 của Bộ Tài chính)



PHẦN I. QUY ĐỊNH CHUNG

Điều 1. Điều khoản áp dụng

Doanh nghiệp bảo hiểm, chủ tàu có trách nhiệm tuân theo các quy định tại Quy tắc này, quy định của Luật Kinh doanh bảo hiểm, các văn bản hướng dẫn thi hành và các quy định pháp luật hiện hành có liên quan.

Điều 2. Hợp đồng bảo hiểm

1. Hợp đồng bảo hiểm phải được lập thành văn bản. Giấy yêu cầu bảo hiểm của chủ tàu và hồ sơ yêu cầu bảo hiểm, các sửa đổi bổ sung (nếu có) là bộ phận cấu thành không tách rời của hợp đồng bảo hiểm. Giấy chứng nhận bảo hiểm là bằng chứng của việc giao kết hợp đồng bảo hiểm.

Doanh nghiệp bảo hiểm là doanh nghiệp bảo hiểm được Bộ Tài chính chấp thuận theo quy định tại Thông tư số 115/2014/TT-BTC.

Chủ tàu trong Quy tắc này là tổ chức, cá nhân sở hữu, quản lý, sử dụng tàu và là người được bảo hiểm theo hợp đồng bảo hiểm.

2. Thời hạn của hợp đồng bảo hiểm là một (01) năm và được ghi trên Giấy chứng nhận bảo hiểm.

3. Trách nhiệm bảo hiểm của doanh nghiệp bảo hiểm phát sinh kể từ thời điểm bắt đầu hiệu lực bảo hiểm được ghi trên giấy chứng nhận bảo hiểm.

Điều 3. Hồ sơ yêu cầu bảo hiểm và cấp giấy chứng nhận bảo hiểm

1. Hồ sơ yêu cầu bảo hiểm

Chủ tàu có nhu cầu tham gia bảo hiểm có trách nhiệm gửi cho doanh nghiệp bảo hiểm các giấy tờ sau:

- a) Giấy yêu cầu bảo hiểm.
- b) Giấy chứng nhận đăng ký tàu.
- c) Giấy chứng nhận an toàn kỹ thuật tàu.

d) Giấy phép khai thác thủy sản (đối với tàu khai thác hải sản xa bờ), Giấy đăng ký kinh doanh theo quy định của pháp luật (đối với tàu dịch vụ hậu cần khai thác hải sản xa bờ).

đ) Sổ danh bạ thuyền viên (các trang có liên quan).

e) Tài liệu chứng minh giá trị của tàu (nếu có).

g) Văn bản xác nhận của Ủy ban nhân dân cấp xã về đối tượng được hỗ trợ theo mẫu quy định tại Thông tư số 115/2014/TT-BTC.

2. Cấp Giấy chứng nhận bảo hiểm

Doanh nghiệp bảo hiểm cấp Giấy chứng nhận bảo hiểm cho chủ tàu sau khi chủ tàu đã nộp đầy đủ phần phí bảo hiểm không được ngân sách nhà nước hỗ trợ.

Điều 4. Chuyển quyền sở hữu tàu

1. Trường hợp chuyển quyền sở hữu tàu được bảo hiểm, hợp đồng bảo hiểm mặc nhiên có hiệu lực đối với chủ sở hữu mới kể từ thời điểm hoàn thành các thủ tục chuyển quyền sở hữu tàu theo quy định pháp luật (trừ trường hợp chủ sở hữu mới không thuộc đối tượng được ngân sách nhà nước hỗ trợ theo quy định).

Chủ tàu cũ có trách nhiệm thông báo bằng văn bản cho doanh nghiệp bảo hiểm về việc chuyển quyền sở hữu tàu được bảo hiểm trong thời hạn 05 ngày làm việc kể từ ngày hoàn thành các thủ tục chuyển quyền sở hữu tàu theo quy định pháp luật. Doanh nghiệp bảo hiểm có trách nhiệm cấp giấy sửa đổi bổ sung phù hợp cho chủ tàu mới.

2. Đối với trường hợp chủ sở hữu mới không thuộc đối tượng được ngân sách nhà nước hỗ trợ theo quy định, hợp đồng bảo hiểm sẽ chấm dứt hiệu lực kể từ ngày chủ tàu chuyển quyền sở hữu theo quy định pháp luật. Trong thời hạn 05 ngày làm việc kể từ ngày nhận được thông báo bằng văn bản của chủ tàu, doanh nghiệp bảo hiểm có trách nhiệm:

a) Hoàn lại cho chủ tàu 80% phần phí bảo hiểm không được ngân sách nhà nước hỗ trợ mà chủ tàu đã nộp tương ứng với thời gian còn lại của hợp đồng bảo hiểm, và

b) Hoàn lại cho ngân sách nhà nước 100% phần phí bảo hiểm ngân sách nhà nước đã hỗ trợ cho chủ tàu tương ứng với thời gian còn lại của hợp đồng bảo hiểm.

Doanh nghiệp bảo hiểm không phải hoàn phí bảo hiểm trong trường hợp đã xảy ra sự kiện bảo hiểm trong thời hạn bảo hiểm.

Điều 5. Trách nhiệm của chủ tàu

1. Đóng đầy đủ phần phí bảo hiểm không được nhà nước hỗ trợ trước khi doanh nghiệp bảo hiểm cấp giấy chứng nhận bảo hiểm.

2. Bảo quản tàu

Bảo quản tàu được bảo hiểm, thực hiện việc kiểm tra và sửa chữa đúng quy định.

3. Thông báo tổn thất và bảo lưu quyền khiếu nại

Khi xảy ra tai nạn hoặc sự cố, chủ tàu có trách nhiệm:

3.1. Kịp thời áp dụng mọi biện pháp cần thiết, hợp lý nhằm cứu giúp, bảo vệ người, phương tiện và tài sản để ngăn ngừa, hạn chế tổn thất.

3.2. Trong thời hạn 24 giờ (trừ trường hợp bất khả kháng) kể từ khi xảy ra sự cố/tai nạn thông báo cho doanh nghiệp bảo hiểm hoặc đại diện của doanh nghiệp bảo hiểm tại nơi gần nhất biết để phối hợp xử lý. Chậm nhất không quá 24 giờ kể từ thời điểm tàu về bến cảng đầu tiên phải thông báo cho doanh nghiệp bảo hiểm hoặc đại diện của doanh nghiệp bảo hiểm nơi gần nhất về việc tàu đã về đến bến.

3.3. Trình báo ngay cho biên phòng hoặc chính quyền địa phương nơi gần nhất để lập biên bản theo quy định.

3.4. Phối hợp với doanh nghiệp bảo hiểm hoặc người được doanh nghiệp bảo hiểm chỉ định trong việc giám định và giải quyết bồi thường bảo hiểm.

3.5. Trường hợp tàu được bảo hiểm bị tổn thất có liên quan đến trách nhiệm của người thứ ba, chủ tàu phải thực hiện đầy đủ những thủ tục cần thiết để bảo lưu quyền khiếu nại và chuyển quyền đòi bồi thường cho doanh nghiệp bảo hiểm, cung cấp tất cả các giấy tờ cần thiết có liên quan và phối hợp cùng doanh nghiệp bảo hiểm giải quyết tranh chấp với người thứ ba.

Nếu chủ tàu không thực hiện đầy đủ nghĩa vụ của mình theo Điểm 3.5, Khoản 3 Điều này thì doanh nghiệp bảo hiểm có quyền áp dụng chế tài 30% số tiền bồi thường.

4. Thông báo về giá cả và nơi sửa chữa tàu

Chủ tàu có nghĩa vụ thông báo cho doanh nghiệp bảo hiểm biết trước mọi dự kiến về giá cả và nơi đưa tàu đến sửa chữa hư hỏng thuộc trách nhiệm bảo hiểm. Giá cả và nơi sửa chữa tàu phải được sự chấp thuận của doanh nghiệp bảo hiểm trước khi tiến hành sửa chữa tàu và doanh nghiệp bảo hiểm có quyền giám sát việc sửa chữa. Doanh nghiệp bảo hiểm có trách nhiệm trả lời chấp thuận

hoặc từ chối chấp thuận trong vòng 5 ngày làm việc kể từ ngày nhận được thông báo của chủ tàu.

Nếu chủ tàu không thực hiện đầy đủ nghĩa vụ nêu tại Khoản 4 Điều này thì doanh nghiệp bảo hiểm có quyền áp dụng chế tài 10% số tiền bồi thường.

Điều 6. Trách nhiệm của doanh nghiệp bảo hiểm

1. Cung cấp đầy đủ thông tin, quy tắc, điều khoản cho chủ tàu (nếu có yêu cầu của chủ tàu); giải thích, hướng dẫn về quyền lợi, nghĩa vụ và trách nhiệm liên quan đến Quy tắc này đồng thời tạo điều kiện thuận lợi để chủ tàu tham gia bảo hiểm.

2. Cấp giấy chứng nhận bảo hiểm cho chủ tàu ngay khi chủ tàu nộp đầy đủ phần phí bảo hiểm không được ngân sách nhà nước hỗ trợ.

3. Phối hợp chặt chẽ với chủ tàu và cơ quan chức năng để hướng dẫn người được bảo hiểm trong việc xử lý tai nạn/sự cố.

4. Khi hồ sơ bồi thường đầy đủ và hợp lệ, doanh nghiệp bảo hiểm có trách nhiệm giải quyết bồi thường trong thời hạn quy định tại Điều 10 Quy tắc này.

5. Giải thích bằng văn bản lý do từ chối bồi thường.

Điều 7. Giám định tổn thất

1. Khi xảy ra sự kiện bảo hiểm, doanh nghiệp bảo hiểm hoặc người được doanh nghiệp bảo hiểm chỉ định thực hiện việc giám định tổn thất để xác định nguyên nhân và mức độ tổn thất. Chi phí giám định tổn thất do doanh nghiệp bảo hiểm chịu.

2. Trong trường hợp các bên không thống nhất về nguyên nhân và mức độ tổn thất thì có thể lựa chọn đơn vị giám định độc lập khác. Trong trường hợp các bên không thoả thuận được việc lựa chọn đơn vị giám định độc lập khác thì một trong các bên được yêu cầu Toà án nơi xảy ra tổn thất hoặc nơi cư trú của chủ tàu chỉ định đơn vị giám định độc lập. Kết luận của đơn vị giám định độc lập có giá trị bắt buộc đối với các bên.

Trường hợp kết luận của giám định viên độc lập khác với kết luận giám định của doanh nghiệp bảo hiểm, doanh nghiệp bảo hiểm phải trả chi phí giám định độc lập. Trường hợp kết luận của giám định viên độc lập trùng với kết luận giám định của doanh nghiệp bảo hiểm, chủ tàu phải trả chi phí giám định độc lập.

Điều 8. Hồ sơ bồi thường

Người được bảo hiểm có trách nhiệm cung cấp hồ sơ bồi thường bao gồm các tài liệu sau:

1. Thông báo tổn thất và yêu cầu bồi thường của chủ tàu.
2. Tài liệu chứng minh thiệt hại về thân tàu và chi phí cần thiết, hợp lý:
 - Hợp đồng/thỏa thuận sửa chữa tàu, lai dất, cứu hộ...
 - Đối với chi phí nhân công: Chứng từ hợp lệ.
 - Đối với chi phí vật tư, phụ tùng và các chi phí cần thiết, hợp lý khác: Hóa đơn, chứng từ liên quan đến những chi phí đòi bồi thường.
3. Các tài liệu cần thiết để chuyển quyền cho doanh nghiệp bảo hiểm đòi bồi thường từ bên gây thiệt hại cho tàu được bảo hiểm (trong trường hợp tàu được bảo hiểm bị tổn thất có liên quan đến trách nhiệm của người thứ ba).
4. Báo cáo tai nạn hoặc tổn thất có xác nhận của cơ quan nhà nước có thẩm quyền nơi xảy ra tai nạn hoặc bến đến đầu tiên (nếu tai nạn xảy ra khi tàu đang hành trình).
6. Biên bản tai nạn do cơ quan nhà nước có thẩm quyền lập (nếu có).
7. Danh sách thuyền viên do biên phòng xác nhận.
8. Bảng hoặc chứng chỉ chuyên môn phù hợp của thuyền trưởng, máy trưởng (có bản chính để đối chiếu).

Ngoài các tài liệu chủ tàu có trách nhiệm cung cấp từ Khoản 1 đến Khoản 8 nêu trên, trường hợp doanh nghiệp bảo hiểm thấy cần thiết phải thu thập các tài liệu khác có liên quan đến việc giải quyết bồi thường bảo hiểm, doanh nghiệp bảo hiểm có quyền yêu cầu chủ tàu và phối hợp với chủ tàu trong việc thu thập thêm tài liệu/chứng từ. Doanh nghiệp bảo hiểm phải chịu mọi chi phí hợp lý phát sinh liên quan đến việc thu thập thêm tài liệu/chứng từ đó.

Điều 9. Thời hạn yêu cầu bồi thường

1. Thời hạn yêu cầu bồi thường theo hợp đồng bảo hiểm là một năm, kể từ ngày xảy ra sự kiện bảo hiểm. Thời gian xảy ra sự kiện bất khả kháng hoặc trở ngại khách quan khác không tính vào thời hạn yêu cầu bồi thường.
2. Trong trường hợp chủ tàu chứng minh được rằng chủ tàu không biết thời điểm xảy ra sự kiện bảo hiểm thì thời hạn quy định tại Khoản 1 Điều này được tính từ ngày chủ tàu biết việc xảy ra sự kiện bảo hiểm đó.

Điều 10. Thời hạn giải quyết bồi thường

Khi xảy ra sự kiện bảo hiểm, doanh nghiệp bảo hiểm phải bồi thường trong thời hạn 15 ngày làm việc kể từ ngày nhận được hồ sơ yêu cầu bồi thường đầy đủ và hợp lệ. Trường hợp từ chối bồi thường phải giải thích rõ lý do bằng văn bản.

Điều 11. Thời hiệu khởi kiện

Thời hiệu khởi kiện về hợp đồng bảo hiểm là ba năm, kể từ thời điểm phát sinh tranh chấp.

Điều 12. Giải quyết tranh chấp

Mọi tranh chấp phát sinh từ hợp đồng bảo hiểm, nếu không giải quyết được bằng thương lượng, các bên liên quan có quyền đưa vụ việc ra Tòa án có thẩm quyền tại Việt Nam để giải quyết.

PHẦN II QUY ĐỊNH CỤ THỂ

Điều 13. Đối tượng bảo hiểm

Vỏ tàu, máy tàu, trang thiết bị hàng hải, máy móc thiết bị dùng để bảo quản, chế biến thủy sản của tàu khai thác hải sản xa bờ, tàu dịch vụ hậu cần khai thác hải sản xa bờ là thành viên tổ đội, hợp tác xã khai thác hải sản, nghiệp đoàn nghề cá, có tổng công suất máy chính từ 90CV trở lên và có xác nhận của Ủy ban nhân dân cấp xã về đối tượng được hỗ trợ theo quy định (sau đây gọi tắt là thân tàu).

Điều 14. Phạm vi bảo hiểm thân tàu

Trừ khi bị loại trừ bởi các quy định tại Điều 15 của Quy tắc này, doanh nghiệp bảo hiểm chịu trách nhiệm bồi thường cho chủ tàu đối với:

1. Tồn thất toàn bộ, tồn thất bộ phận xảy ra đối với thân tàu được bảo hiểm là hậu quả của mọi nguyên nhân phát sinh từ các sự cố, tai nạn và thiên tai.

2. Những chi phí cần thiết và hợp lý trong việc:

a) Hạn chế tồn thất có thể dẫn đến khiếu nại đòi bồi thường theo Quy tắc này. Riêng chi phí lai đất tối đa không vượt quá 5% số tiền bảo hiểm/l vụ tồn thất.

Trường hợp trục vớt tàu phải có sự chấp thuận trước của doanh nghiệp bảo hiểm. Doanh nghiệp bảo hiểm phải trả lời bằng văn bản về việc chấp thuận

hoặc từ chối chấp thuận trong thời hạn 5 ngày làm việc kể từ ngày nhận được thông báo của chủ tàu.

b) Trợ giúp, cứu nạn, cứu hộ với điều kiện những chi phí này không đòi được từ phía người được trợ giúp, cứu hộ.

c) Chi phí tố tụng đã được doanh nghiệp bảo hiểm chấp thuận trước.

d) Kiểm tra đáy tàu sau khi mắc cạn kể cả trong trường hợp không phát hiện được tổn thất.

Điều 15. Loại trừ bảo hiểm

1. Doanh nghiệp bảo hiểm không chịu trách nhiệm bồi thường các tổn thất đối với thân tàu, ngư lưới cụ và trang thiết bị đánh bắt thủy sản được bảo hiểm xảy ra trong những trường hợp sau:

a) Giấy chứng nhận an toàn kỹ thuật của tàu đã quá hạn hoặc bị đình chỉ hiệu lực. Trường hợp Giấy chứng nhận an toàn kỹ thuật của tàu hết hạn khi tàu đang hoạt động trên biển thì hiệu lực bảo hiểm sẽ được kéo dài đến khi tàu đến cảng đầu tiên với điều kiện thời hạn kéo dài không quá 15 ngày kể từ ngày Giấy chứng nhận an toàn kỹ thuật của tàu hết hạn và người được bảo hiểm đã thông báo cho doanh nghiệp bảo hiểm biết trước khi Giấy chứng nhận an toàn kỹ thuật của tàu hết hạn.

b) Tàu hoạt động ngoài phạm vi theo quy định của cơ quan nhà nước có thẩm quyền của Việt Nam.

c) Tàu bị đình chỉ hoạt động hoặc bị tước quyền sử dụng giấy phép khai thác thủy sản hoặc giấy phép khai thác thủy sản của tàu bị hết hạn (trừ trường hợp tàu bị tổn thất khi đang neo đậu trong cảng biển hoặc nơi trú đậu).

d) Hành động gian dối, không trung thực, cố ý gây thiệt hại của chủ tàu hoặc đại lý, đại diện, thuyền viên, người làm công trên tàu của chủ tàu.

d) Vi phạm lệnh cấm do cơ quan nhà nước có thẩm quyền ban hành hoặc hoạt động kinh doanh trái phép.

e) Vi phạm các quy định của pháp luật về đảm bảo an toàn cho người và tàu cá hoạt động thủy sản, bao gồm:

- Khi tàu đang hoạt động mà trong danh sách thuyền viên do Biển phòng xác nhận:

+ Có cá thuyền trưởng và máy trưởng nhưng thuyền trưởng hoặc máy trưởng không có bằng hoặc chứng chỉ chuyên môn theo quy định pháp luật;

+ Chỉ có thuyền trưởng nhưng thuyền trưởng không có bằng hoặc chứng chỉ chuyên môn theo quy định pháp luật;

- Thuyền viên đang trong ca trực sử dụng rượu, bia, ma túy hoặc các chất kích thích tương tự khác;

- Tàu được bảo hiểm chờ quá sức chờ cho phép;

- Tồn thất xảy ra do nguyên nhân trực tiếp từ việc tàu không được trang bị đầy đủ đèn tín hiệu hành trình, đèn tín hiệu đánh cá theo quy định của cơ quan nhà nước có thẩm quyền khi đang hoạt động hoặc neo đậu.

g) Tồn thất xảy ra do vỏ, máy móc hoặc trang thiết bị của tàu bị hao mòn tự nhiên.

h) Tồn thất xảy ra do tàu bị mắc cạn bởi ảnh hưởng của thủy triều hoặc con nước lên xuống trong lúc đang neo đậu.

i) Tồn thất xảy ra do tàu neo đậu tại bến, cảng hay bất kỳ vùng nước nào mà không được neo, buộc chắc chắn, không có thuyền viên trực hoặc thuyền viên trực bỏ tàu đi vắng trừ khi có lệnh rời tàu của cơ quan có thẩm quyền.

2. Doanh nghiệp bảo hiểm không chịu trách nhiệm đối với những chi phí sau đây:

2.1. Chi phí liên quan đến sự chậm trễ hành trình của tàu được bảo hiểm, sản phẩm hải sản, hoặc hàng hóa bị giảm giá trị, mất thị trường hoặc chi phí liên quan đến hoạt động kinh doanh của tàu được bảo hiểm.

2.2. Mọi chi phí liên quan về:

a) Cạo hà, sơn lườn, hoặc đáy tàu (không bao gồm chi phí làm sạch bề mặt và sơn phần vỏ tàu thay thế thuộc trách nhiệm bảo hiểm).

b) Lương và các khoản phụ cấp lương hoặc trợ cấp của thuyền viên và người làm công trên tàu được bảo hiểm.

c) Kiểm tra của cơ quan đăng kiểm đối với tàu được bảo hiểm theo định kỳ.

d) Công tác phí, các chi phí có liên quan của chủ tàu phát sinh để thu thập hồ sơ khiếu nại hay giải quyết sự cố (trừ những chi phí đã được bảo hiểm theo quy định tại Khoản 2 Điều 14 của Quy tắc này).

đ) Tiền cước vận chuyển hoặc tiền cho thuê tàu.

3. Doanh nghiệp bảo hiểm không chịu trách nhiệm bồi thường đối với mọi tổn thất liên quan đến tiền mặt, các loại giấy tờ có giá trị, kim loại quý, đá quý, đồ vật có giá trị quý hiếm hoặc các tài sản không cần thiết cho một chuyến đi thông thường của tàu được bảo hiểm.

4. Doanh nghiệp bảo hiểm không chịu trách nhiệm bồi thường mọi tổn thất hoặc những chi phí phát sinh do:

a) Tàu bị bắt giữ do mọi nguyên nhân (trừ trường hợp có thỏa thuận khác bằng văn bản).

b) Tàu bị trưng dụng hoặc sử dụng vào mục đích quân sự.

c) Rủi ro hạt nhân, nguyên tử.

d) Rủi ro chiến tranh hoặc những rủi ro tương tự chiến tranh gây ra (trừ trường hợp có thỏa thuận khác bằng văn bản).

đ) Bị cướp, bạo loạn, hành động phá hoại hoặc khủng bố có tính chất chính trị (trừ trường hợp có thỏa thuận khác bằng văn bản).

e) Bất cứ vụ nổ của các loại vũ khí hoặc chất nổ nào (trừ trường hợp có thỏa thuận khác bằng văn bản).

Điều 16. Phí bảo hiểm

Doanh nghiệp bảo hiểm và chủ tàu có trách nhiệm thực hiện bảo hiểm theo biểu phí bảo hiểm ban hành kèm theo Quy tắc này.

Điều 17. Số tiền bảo hiểm và giá trị bảo hiểm

1. Số tiền bảo hiểm:

a) Số tiền bảo hiểm là số tiền mà người tham gia bảo hiểm yêu cầu doanh nghiệp bảo hiểm bảo hiểm cho thân tàu và được ghi trên Hợp đồng bảo hiểm/Giấy chứng nhận bảo hiểm.

b) Số tiền bảo hiểm ghi trong Hợp đồng bảo hiểm/Giấy chứng nhận bảo hiểm là giới hạn trách nhiệm cao nhất mà doanh nghiệp bảo hiểm nhận bồi thường đối với mỗi vụ tổn thất.

2. Giá trị bảo hiểm:

Giá trị bảo hiểm thân tàu được tính căn cứ vào giá trị thị trường của thân tàu tại thời điểm tham gia bảo hiểm do chủ tàu tự khai báo và được doanh nghiệp bảo hiểm chấp thuận.

Điều 18. Bồi thường bảo hiểm

1. Bồi thường tổn thất bộ phận

a) Doanh nghiệp bảo hiểm chịu trách nhiệm thanh toán chi phí thực tế hợp lý để sửa chữa, thay thế (trường hợp không thể sửa chữa được) từng bộ phận riêng biệt bị tổn thất thuộc phạm vi bảo hiểm.

b) Cách xác định số tiền bồi thường:

- Trường hợp số tiền bảo hiểm nhỏ hơn giá trị bảo hiểm, số tiền bồi thường sẽ được tính bằng chi phí thực tế hợp lý để phục hồi, sửa chữa hoặc thay thế bộ phận bị tổn thất nhân với tỷ lệ giữa số tiền bảo hiểm và giá trị bảo hiểm;

- Trường hợp số tiền bảo hiểm lớn hơn hoặc bằng giá trị bảo hiểm, số tiền bồi thường bằng chi phí thực tế hợp lý để phục hồi, sửa chữa hoặc thay thế bộ phận bị tổn thất.

- Số tiền bồi thường sẽ được tính bằng chi phí thực tế hợp lý để thay thế mới bộ phận hư hỏng riêng biệt, độc lập trừ đi số tiền khấu hao. Số tiền khấu hao được tính là 5% số tiền bồi thường/năm và được tính từ năm thứ 5 trở đi với điều kiện tổng số tiền khấu hao không vượt quá 50% số tiền bồi thường/năm. Trường hợp bộ phận bị hư hỏng đã được thay mới trước đó thì việc khấu hao sẽ được tính từ ngày thay mới bộ phận bị hư hỏng đó với điều kiện người được bảo hiểm phải có bằng chứng về việc thay mới bộ phận bị hư hỏng đó.

c) Trong mọi trường hợp, nếu tàu bị tổn thất bộ phận chưa được sửa chữa mà sau đó lại xảy ra tổn thất toàn bộ trong thời hạn bảo hiểm thì doanh nghiệp bảo hiểm chỉ có trách nhiệm giải quyết bồi thường tổn thất toàn bộ.

2. Bồi thường tổn thất toàn bộ (bao gồm tổn thất toàn bộ thực tế và tổn thất toàn bộ ước tính)

a) Tổn thất toàn bộ thực tế là tổn thất khi tàu bị phá hủy hoặc bị hư hỏng hoàn toàn không thể phục hồi được hoặc tàu được bảo hiểm bị mất liên lạc quá thời gian 03 (ba) tháng kể từ ngày người được bảo hiểm thông báo cho doanh nghiệp bảo hiểm về việc mất liên lạc với tàu được bảo hiểm.

b) Tổn thất toàn bộ ước tính:

Tổn thất toàn bộ ước tính là tổn thất khi tàu bị hư hỏng mà xét thấy không thể tránh khỏi tổn thất toàn bộ thực tế, hoặc toàn bộ chi phí sửa chữa phục hồi, chi phí trục vớt cứu hộ và các chi phí khác bằng hoặc vượt quá số tiền bảo hiểm. Trường hợp này, chủ tàu phải có văn bản từ hồ tàu gửi cho doanh nghiệp bảo hiểm trong thời hạn 60 ngày kể từ ngày xảy ra tổn thất. Doanh nghiệp bảo hiểm phải có văn bản chấp thuận hoặc từ chối chấp thuận đối với việc từ bỏ tàu của chủ tàu trong thời hạn 30 ngày kể từ ngày nhận được văn bản từ bỏ tàu. Trường

hợp doanh nghiệp bảo hiểm từ chối chấp thuận thì người được bảo hiểm vẫn có quyền yêu cầu bồi thường đối với tổn thất bộ phận thuộc trách nhiệm bảo hiểm.

c) Số tiền bồi thường tổn thất toàn bộ bằng số tiền bảo hiểm ghi trên Giấy chứng nhận bảo hiểm hoặc Hợp đồng bảo hiểm.

3. Thu hồi tài sản sau bồi thường

Khi doanh nghiệp bảo hiểm đã bồi thường tổn thất bộ phận hoặc tổn thất toàn bộ thì doanh nghiệp bảo hiểm có quyền:

a) Thu hồi bộ phận hư hỏng đã được trả tiền bồi thường thay mới.

b) Sở hữu toàn bộ xác tàu được bảo hiểm hoặc từ chối sở hữu xác tàu được bảo hiểm và toàn bộ trách nhiệm liên quan đến xác tàu được bảo hiểm đối với trường hợp bồi thường tổn thất toàn bộ.

c) Sở hữu toàn bộ tàu được bảo hiểm bị mất tích, bị cướp sau đó tìm lại được hoặc từ chối sở hữu và toàn bộ trách nhiệm liên quan đến tàu được bảo hiểm bị mất tích, bị cướp sau đó tìm lại được.

4. Chế tài bồi thường:

Doanh nghiệp bảo hiểm sẽ chế tài bồi thường trong các trường hợp sau:

a) Khi tàu đang hoạt động mà trong danh sách thuyền viên do Biên phòng xác nhận:

- Có cả thuyền trưởng và máy trưởng nhưng thuyền trưởng và máy trưởng có bằng hoặc chứng chỉ chuyên môn thấp hơn hạng theo quy định: 10% số tiền bồi thường.

- Chỉ có thuyền trưởng nhưng thuyền trưởng có bằng hoặc chứng chỉ chuyên môn thấp hơn hạng theo quy định: 10% số tiền bồi thường.

b) Mất chân vịt không rõ nguyên nhân: 50% số tiền bồi thường.

c) Trường hợp xảy ra tổn thất thân tàu của tàu được bảo hiểm mà nguyên nhân gây ra được quy một phần hoặc toàn bộ do sơ suất của thuyền trưởng, sỹ quan, thủy thủ: 10% số tiền bồi thường.

Điều 19. Mức khấu trừ

Mức khấu trừ là số tiền được ấn định trên Hợp đồng bảo hiểm/Giấy chứng nhận bảo hiểm mà chủ tàu phải tự gánh chịu cho mỗi vụ tổn thất bộ phận thân tàu của tàu được bảo hiểm. Mức khấu trừ áp dụng theo Quy tắc này bằng 2% số tiền bồi thường, tối thiểu là 1.000.000 đồng/vụ sau khi đã áp dụng các mức chế tài (nếu có).

Không áp dụng mức khấu trừ trong trường hợp tổn thất toàn bộ.

**BIỂU PHÍ BẢO HIỂM THÂN TÀU KHAI THÁC HẢI SẢN XA BỜ,
TÀU DỊCH VỤ HẬU CẦN KHAI THÁC HẢI SẢN XA BỜ**
(Kèm theo Quy tắc, điều khoản, biểu phí bảo hiểm thân tàu khai thác
hải sản xa bờ, tàu dịch vụ hậu cần khai thác hải sản xa bờ)

1. Phí bảo hiểm chuẩn: tính theo tỷ lệ % trên số tiền bảo hiểm thân tàu

Công suất (CV)	Võ thép	Võ gỗ và vật liệu khác
90 đến dưới 250	1,53	1,81
Từ 250 đến dưới 400	1,13	1,33
Từ 400 đến dưới 750	0,81	0,95
Từ 750 trở lên	0,48	0,57

2. Phụ phí bảo hiểm tuổi tàu:

Tuổi tàu (năm)	Phụ phí tuổi tàu theo phí chuẩn
Dưới 5	0%
Từ 5 đến 8	10%
Từ 9 đến 11	15%
Từ 12 đến 14	25%
Từ 15 đến 17	35%
Trên 17 năm	50%