

# Fixed Premium

Verzekeringsvoorwaarden

Conditions of Insurance

2019

# Algemene verzekeringvoorwaarden



## ARTIKEL 1

**ALGEMEEN**

1.1 De verzekeraar, de Onderlinge Verzekeringsmaatschappij “Noord Nederlandsche P&I Club” U.A., gevestigd te Haren (Groningen) wordt hierna “de Maatschappij” genoemd. De Maatschappij wordt vertegenwoordigd door de Raad van Bestuur van de Maatschappij. Besluiten van de Maatschappij zoals genoemd in deze verzekeringsvoorwaarden worden genomen door de Raad van Bestuur.

1.2 Waar hieronder wordt gesproken van verzekeringsvoorwaarden worden daaronder verstaan deze algemene verzekeringsvoorwaarden alsmede de specifieke bepalingen met betrekking tot Klasse 1 en Klasse 2, tenzij uitdrukkelijk anders is aangegeven. Ten aanzien van de algemene verzekeringsvoorwaarden en de verzekerde risico's van Klasse 2 is de Nederlandse tekst de authentieke tekst, ten aanzien van de verzekerde risico's van Klasse 1 is de Engelse tekst beslissend.

1.3 De algemene verzekeringsvoorwaarden gelden voor alle door de Maatschappij verzekerde risico's.

1.4 De verzekeringsvoorwaarden (waaronder worden verstaan de bepalingen onder het hoofd “algemene verzekeringsvoorwaarden” alsmede de bepalingen onder het hoofd “verzekerde risico's”) worden door de Maatschappij vastgesteld. De Maatschappij is gerechtigd om tussentijds wijzigingen en aanvullingen met betrekking tot de verzekeringsvoorwaarden op te stellen indien de omstandigheden dit naar de mening van de Maatschappij vereisen. De wijzigingen en/of aanvullingen worden schriftelijk aan de leden meegedeeld. De wijzigingen en/of aanvullingen treden in werking op de door de Maatschappij aangegeven dag.

## ARTIKEL 2

**TOEPASSELIJK RECHT**

2.1 De verzekering wordt beheerst door Nederlands recht. Op de uitleg van de verzekerde risico's onder Klasse 1 is echter Engels recht van toepassing.

2.2 Onder voorbehoud van het in sub-paragraaf 3 gestelde is de rechtbank te Groningen bij uitsluiting bevoegd tot het beslechten van geschillen tussen een Verzekerde en de Maatschappij.

2.3 Een geschil over de interpretatie van de verzekerde risico's onder Klasse 1 dient te worden beslecht door arbitrage te Londen. Op een dergelijke arbitrage is van toepassing de Engelse “Arbitration Act”, 1996, en eventueel daarna aangebrachte wijzigingen. Het geschil zal worden voorgelegd aan drie arbiters, waarvan de een wordt benoemd door de Verzekerde en de andere door de Maatschappij, terwijl de derde arbiter door de beide eerst benoemde arbiters zal worden benoemd.

2.4 Geschillen over de vraag of een bepaalde kwestie tot de bevoegdheid van arbiters in Londen dan wel de rechtbank te Groningen behoort, worden voorgelegd aan (de voorzieningenrechter van) de rechtbank te Groningen.

## ARTIKEL 3

**AANVANG EN EINDE VAN DE VERZEKERING**

3.1 Ieder die zijn schip bij de Maatschappij wenst te verzekeren, doet hiertoe een aanvraag bij de Maatschappij. De aanvraag heeft betrekking op zowel Klasse 1 als Klasse 2. De Maatschappij is gerechtigd een aanvrager te weigeren zonder opgave van redenen.

3.2 Na acceptatie wordt het tijdstip van de ingang van de verzekering vastgelegd. Het aanvangstijdstip is nul nul . nul nul uur (00.00 uur) Nederlandse tijd op de dag van ingang, en het tijdstip van beëindiging is vierentwintig nul nul uur (24.00 uur) Nederlandse tijd op de dag waarop de verzekering een einde neemt.

3.3 De dekking heeft alleen betrekking op kosten en schaden die voortvloeien uit een evenement dat heeft plaatsgevonden binnen de periode van verzekering en in verband staat met het voeren van een verzekerd schip. Ingeval van ladingschade wordt het evenement geacht plaats te hebben gevonden bij aankomst in de eerste haven waar

schade aan de lading wordt geconstateerd, tenzij wordt aangetoond dat de schade is ontstaan als gevolg van een zich eerder voorgedaan hebbend, specifiek, evenement. Ingeval van Klasse 2 wordt als evenement beschouwd de gebeurtenis, waardoor kosten en/of schade ontstaan of dreigen te ontstaan.

3.4 Tenzij op het verzekeringscertificaat een afwijkende termijn wordt genoemd duurt de verzekering voort tot het einde van het boekjaar (eenendertig december te vierentwintig nul nul uur (24.00 uur) Nederlandse tijd), en wordt geacht telkens stilzweigend te zijn verlengd voor een termijn van een jaar, indien geen tussentijdse beëindiging heeft plaatsgevonden. De verzekering eindigt eveneens door verkoop of verlies van het verzekerde schip, bij toepassing van Verzekerde Risico's art. 37.2 of bij faillissement of surseance van betaling van de verzekerde. Bij overlijden van de verzekerde gaan de rechten en verplichtingen automatisch over op de rechtverkrijgenden. Waar in dit lid wordt gesproken van “verlies” wordt daaronder mede begrepen de situatie waarin het schip total loss raakt, of door de casco verzekeraars als total loss of constructive total loss wordt beschouwd, of wanneer met de casco verzekeraars wordt overeengekomen, of wanneer de raad van bestuur besluit, dat het schip beschouwd kan worden als total loss of constructive total loss, behalve ten aanzien van aansprakelijkheden die een rechtstreeks gevolg zijn van het incident dat de oorzaak was van het total loss of constructive total loss van het schip, of een latere datum als de raad van bestuur daartoe beslist.

3.5 Zowel de Maatschappij als een Verzekerde kunnen de verzekering schriftelijk en tegen het einde van het boekjaar opzeggen, met een opzegtermijn van ten minste twee maanden.

3.6 Afgezien van beëindiging zoals voorzien in subparagraaf 5 eindigt de verzekering door verkoop of verlies van het verzekerde schip, bij toepassing van verzekerde risico's Klasse I art. 37.2 of bij faillissement of surseance van betaling van de Verzekerde. Bij overlijden van de Verzekerde gaan de rechten en verplichtingen automatisch over op de rechtverkrijgenden.

## ARTIKEL 4

**JOINT ASSURED AND CO-ASSURED**

4.1 In bijzondere gevallen kan de Maatschappij, op deugdelijk gemotiveerd verzoek van een Verzekerde, aan een (rechts) persoon, die op de een of andere wijze is betrokken bij de exploitatie van het schip of die vennootschappelijk of anderszins met de Verzekerde is verbonden, de positie van medeverzekeringnemer (verder te noemen: joint assured) toekennen. De Verzekerde en de joint assured zijn hoofdelijk en gezamenlijk aansprakelijk om aan alle financiële verplichtingen die voortvloeien uit de overeenkomst van verzekering aan de Maatschappij te voldoen. Bij beëindiging van de verzekering bij de Maatschappij komt automatisch een einde aan hoedanigheid van joint assured. Elke joint assured heeft een zelfstandig recht op vergoeding door de Maatschappij. De verzekerde garandeert dat hij te allen tijde volledig gemachtigd is en de bevoegdheid heeft namens of ten behoeve van alle joint assureds te handelen. De term “verzekerde(n)” in de Algemene Verzekeringsvoorwaarden en Verzekerde Risico's Klasse 1 en 2 omvat tevens de joint assured(s). De Verzekerde en elke joint assured garanderen dat de joint assured met betrekking tot het verzekerde schip:

- (a) een belang heeft in de exploitatie, het management of de bemanning van het verzekerde schip; of
- (b) de moedermaatschappij of de eigenaar is van een Verzekerde is of van enig persoon die een belang heeft in de exploitatie, het management of de bemanning van het verzekerde schip; of
- (c) een hypotheekhouder is van het verzekerde schip of een financiële instelling (of de dochter- of zusteronderneming daarvan) die het schip als diens eigenaar verhuurt aan de Verzekerde; of
- (d) de bevrachter is van het verzekerde schip; tenzij de raad van bestuur anders besluit geldt hierbij de voorwaarde dat wanneer een bevrachter genoemd wordt als joint assured of co-assured, alle verzekerden, inclusief de betreffende bevrachter, garanderen dat de bevrachter ofwel:
  - (1) een vennootschappelijk verbonden bevrachter is; of

- (2) een contract heeft gesloten met de Verzekerde of met een joint assured voor het leveren van diensten aan of door het schip en dat contract door de raad van bestuur is goedgekeurd.

4.2 Op verzoek van de Verzekerde kunnen (rechts-)personen of vennootschappen, die op de een of andere wijze betrokken zijn bij de exploitatie van het schip of die vennootschappelijk of anderszins met de Verzekerde zijn verbonden, na goedkeuring van de Maatschappij, als Medeverzekerde (verder te noemen co-assured) overeenkomstig de voor de Verzekerde geldende voorwaarden worden aangemerkt, voor zover zij worden aangesproken voor vorderingen waarvoor de Verzekerde onder de verzekering bij de Maatschappij is gedekt. Bij beëindiging van de verzekering komt automatisch een einde aan de hoedanigheid van co-assured.

4.3 De verplichtingen van de Maatschappij ten opzichte van een co-assured bestaan slechts voor zover deze gehouden is om in eerste instantie te betalen voor aansprakelijkheden die in feite de aansprakelijkheid van de Verzekerde betreffen, dat wil zeggen die aansprakelijkheden die, indien de Verzekerde een contractuele relatie heeft met de co-assured, onder het betreffende contract voor rekening van de Verzekerde komen. De verzekering zal geen uitkering doen met betrekking tot bedragen die niet door de Maatschappij aan de Verzekerde vergoed zouden worden indien de vordering rechtstreeks tegen de Verzekerde zou zijn ingesteld of die de Verzekerde zelf heeft moeten voldoen, en evenmin een uitkering doen ter zake van aansprakelijkheden die onder het betreffende contract voor rekening van de co-assured(s) komen.

4.4 Indien en zodra de Maatschappij een co-assured schadeloos heeft gesteld heeft de Maatschappij geen verplichtingen meer ten aanzien van andere personen met betrekking tot dezelfde claim.

4.5 Het gedrag van een der Verzekerden welke voor de Maatschappij aanleiding geweest zou zijn om diens verzoek tot schadeloosstelling af te wijzen wordt geacht het gedrag van alle Verzekerden te zijn.

#### ARTIKEL 5

### BETALING VAN DE PREMIE EN EVENTUELE ANDERE BEDRAGEN

5.1 Jaarlijks wordt door de Maatschappij de premie voor Klasse 1 en Klasse 2 voor de Verzekerde vastgesteld. Wanneer de verzekering ingaat in de loop van het boekjaar (het boekjaar loopt van één januari tot en met éénendertig december), wordt de premie pro rata per dag berekend. Bij beëindiging van de verzekering in de loop van het boekjaar zal de Verzekerde een restitutie over de aan premie betaalde bedragen ontvangen pro rata voor de resterende periode tot het einde van het boekjaar. De Maatschappij is echter gerechtigd op het terug te betalen bedrag die bedragen in te houden waaromtrent de Maatschappij van mening is dat deze door de Verzekerde aan de Maatschappij verschuldigd zijn.

5.2 Een reductie tot veertig procent (40%) van de hierboven in art. 5.1 bedoelde premie wordt, onder door de Maatschappij vast te stellen voorwaarden, verleend over elke aaneengesloten periode van 30 dagen dat het schip opgelegd is geweest. Voor tijdbevrachters kan de Maatschappij een afzonderlijke regeling vaststellen.

5.3 De Maatschappij is gerechtigd bij aanvang van de verzekering premiekortingen vast te stellen. Bij het tempo van afbouw van de korting kan de schadestatistiek van het betreffende schip over voorafgaande verzekeringsjaren een factor zijn die in aanmerking wordt genomen. Dit kan niet worden beschouwd als een wijziging van de condities op basis waarvan de Verzekerde verzekerd is.

5.4 De van de Maatschappij ontvangen premienota moet worden voldaan op het tijdstip of, bij betaling in termijnen, op de tijdstippen die in de nota zijn genoemd. Bij niet tijdige betaling is wettelijke rente verschuldigd vanaf het in de premienota genoemde tijdstip van betaling. Wanneer een Verzekerde, ook na aanmaning om de verschuldigde premie binnen de in de aanmaning gestelde termijn te betalen, nalaat de premie te voldoen, wordt de dekking geschorst. Dit houdt het volgende in. Bij nietbetaling van de eerste termijn kunnen met terugwerkende kracht geen rechten aan de

overeenkomst van verzekering worden ontleend vanaf de datum van ingang van de verzekering, of, bij een lopende verzekering waarvan de geldigheidsduur is verlengd, vanaf de datum van ingang van de verlenging, tot de datum van betaling van de premie. Bij niet-betaling van de tweede of volgende termijn kunnen met terugwerkende kracht geen rechten aan de overeenkomst van verzekering worden ontleend vanaf de datum waarop de premie volgens de premienota moest worden voldaan tot de datum van betaling van de premie. Opheffing van de schorsing na betaling van de uitstaande premietermijn(en) doet de dekking over de periode van schorsing niet herleven.

5.5 Een Verzekerde die nalatig is in de betaling van premie en/of andere aan de Maatschappij verschuldigde bedragen, kan door de Maatschappij in rechte worden aangesproken. Alle hierdoor ontstane kosten, waaronder ook administratiekosten ten belope van vijf procent (5%) van het uitstaande bedrag en de kosten van juridische bijstand ter zake van de incasso van de vordering, komen voor rekening van de betreffende Verzekerde.

5.6 De Verzekerde zal de Maatschappij schadeloos stellen voor dan wel vrijwaren van enig verlies, schade, aansprakelijkheid, kosten of uitgaven, welke de Maatschappij mocht dragen in verband met assurantiebelaasting of enige andere heffing waarvoor de Verzekerde aansprakelijk is.

#### ARTIKEL 6

### TUSSENPERSOON

Wanneer de verzekering wordt aangebracht door een tussenpersoon, geldt, behoudens het bepaalde in art. 7:936 BW, de premie pas als voldaan, als betaling daarvan door de Maatschappij is ontvangen. De premienota voor de betreffende Verzekerde, evenals de eerste aanmaning, wordt aan de tussenpersoon gezonden, tenzij anders is overeengekomen. Eventuele volgende aanmaningen en correspondentie over uitstaande premiebedragen kunnen tevens aan de Verzekerde worden gestuurd. De tussenpersoon is niet bevoegd afspraken over uitstel van premiebetaling te maken.

#### ARTIKEL 7

### ENIGE BEPALINGEN OMTRENT DE AANSPRAKEN VAN DE VERZEKERDE

7.1 De rechten en verplichtingen voortvloeiend uit de verzekering, met inbegrip van de rechten uit de verzekering, zijn persoonlijk en kunnen niet zonder uitdrukkelijke toestemming van de Maatschappij aan derden worden overgedragen.

7.2 Behalve bij aansprakelijkheid voor schade door dood of letsel is voorwaarde voor het ontstaan van aanspraken met betrekking tot vorderingen onder Klasse 1, dat de Verzekerde eerst zelf de betreffende schade en/of het verlies heeft voldaan uit eigen fondsen die hem onvoorwaardelijk toebehoren en niet bij wijze van lening of anderszins. Het staat de Maatschappij vrij om van deze bepaling af te wijken.

7.3.a De Maatschappij kan in geval van beslag of dreiging daarvan op het verzekerde schip ter zake van een vordering die onder de dekking valt zorg dragen voor afgifte van een garantie ter voorkoming of opheffing van het beslag.

7.3.b De Maatschappij is niet verplicht een borg of andere vorm van zekerheid af te geven ten behoeve van een Verzekerde, maar als deze wordt afgegeven dan gebeurt dat op door de Raad van Bestuur te stellen voorwaarden en is de afgifte op geen enkele wijze een erkenning van aansprakelijkheid door de Maatschappij voor de claim waarvoor de borg of andere vorm van zekerheid is afgegeven.

7.3.c De Verzekerde stemt er mee in dat de Maatschappij door het afgeven van een borg of andere vorm van zekerheid de volledige bevoegdheid krijgt om alle aan de kwestie gerelateerde procedures te voeren en aan te sturen (waaronder de bevoegdheid te schikken, een compromis te sluiten of de procedures te beëindigen) en de Verzekerde zal alle daartoe benodigde documentatie aan de Maatschappij verschaffen.

7.4 De aanspraken onder de verzekeringsvoorwaarden van Klasse 1 betreffen alleen aanspraken tot betaling van schade en

kosten, waarvoor de Verzekerde door derden aansprakelijk kan worden gesteld. De Maatschappij is niet aansprakelijk voor enige schade die voor het Verzekerde zou kunnen ontstaan als gevolg van de weigering van de Maatschappij om dekking te verlenen, ingeval later door de rechter of arbiters wordt vastgesteld dat het verlenen van dekking ten onrechte is geweigerd. Hetzelfde geldt als de Maatschappij de dekking heeft geschorst en later komt vast te staan dat dit ten onrechte is geschied.

7.5 Indien een vordering die onder de dekking van de Maatschappij valt wordt ingesteld tegen een onderneming die vennootschappelijk is verbonden met de Verzekerde, is die onderneming gerechtigd, indien de Verzekerde dat schriftelijk verzoekt, tot de verkrijging van een schadeloosstelling van de Maatschappij, doch alleen tot beloop van het bedrag dat de Verzekerde zou verkrijgen als de vordering tegen hem zou zijn ingesteld. Na een dergelijke betaling aan de bedoelde onderneming heeft de Maatschappij ter zake van die vordering geen enkele verdere verplichting jegens wie dan ook.

7.6 Van de dekking die joint assureds en co-assureds wordt geboden zijn uitgesloten aansprakelijkheden en/of geschillen tussen joint assureds en co-assureds onderling, of met de Verzekerde.

7.7 De Verzekerde is onder geen enkele omstandigheid gerechtigd een vergoeding van de maatschappij te krijgen voor dat deel van de aansprakelijkheden, kosten en uitgaven dat door de Maatschappij niet verhaald kan worden op de herverzekeraars als gevolg van sancties, verboden of maatregelen tegen deze herverzekeraars of de dreiging hiermee als door hen betalingen zouden worden gedaan. Hieronder vallen niet-betaling en/of vertragingen in de betaling aan de Maatschappij als gevolg van de omstandigheid, dat de genoemde herverzekeraars betalingen moeten verrichten op een door een staat of internationale organisatie aangewezen rekening.

7.8 De Verzekerde is verplicht tot het vergoeden van enige op MAV 2006 gebaseerde kosten en uitgaven die door de Maatschappij zijn betaald

op grond van artikel 2 van de Verzekerde risico's klasse 1 (P&I) indien en voor zover die kosten en uitgaven niet kunnen worden verhaald op grond van artikel 3 van de verzekerde risico's klasse 1 (P&I).

7.9 De verzekerde is te allen tijde verplicht redelijke maatregelen te nemen om verliezen, schade of aansprakelijkheden, welke aanleiding kunnen geven tot een aanspraak op de maatschappij, te vermijden of beperken. Ingeval van niet-nakoming van deze verplichting kan de raad van bestuur besluiten aanspraken van de verzekerde op uitkering af te wijzen of de door de maatschappij te betalen uitkering te verminderen.

#### ARTIKEL 8

### ENKELE VERPLICHTINGEN VAN DE VERZEKERDE

8.1 Zodra een Verzekerde op de hoogte is of behoort te zijn van een evenement dat kan leiden tot een vordering op de Maatschappij, is hij verplicht dit zo spoedig als redelijkerwijs mogelijk is aan de Maatschappij te melden. Hij is verplicht binnen redelijke termijn de Maatschappij alle inlichtingen en bescheiden te verschaffen welke voor deze van belang zijn voor de beoordeling van de dekking.

8.2 Alle Verzekerden worden geacht volledig op de hoogte te zijn van de inhoud van enige communicatie gericht aan een der Verzekerden.

8.3 Ingeval van niet-nakoming van een van de bovengenoemde verplichtingen kan de Maatschappij, wanneer de Maatschappij daardoor in een redelijk belang is geschaad, besluiten geen dekking te verlenen.

8.4 Indien de Maatschappij besluit wel dekking te verlenen, is het gerechtigd de uitkering te verminderen met de schade die de Maatschappij als gevolg van het niet nakomen van de verplichting(en) lijdt.

8.5 Het recht op uitkering vervalt, indien de Verzekerde een van de betreffende, in 8.1. vermelde, verplichtingen (of beide) niet is nagekomen met het opzet de Maatschappij te misleiden, behoudens voor zover deze misleiding het verval van het recht op

uitkering niet rechtvaardigt.

8.6 Indien de Verzekerde voor gemaakte kosten, die voor rekening zijn gekomen van de Maatschappij, een verhaalsmogelijkheid heeft, welke verhaalsmogelijkheid niet aan de Maatschappij toekomt, dient de Verzekerde de Maatschappij op eerste verzoek in staat te stellen een dergelijk verhaal (voor rekening van de Maatschappij) in te stellen en daartoe ook overigens alle redelijke medewerking te verlenen.

8.7 Ingeval door de Verzekerde de rechtsgeldigheid wordt bestreden van een besluit van de Maatschappij tot het weigeren van dekking, tot schorsing of tot beëindiging van de verzekering, is de Verzekerde, indien hij later door een rechterlijk college of door arbiters in het gelijk wordt gesteld, jegens de Maatschappij aansprakelijk voor de schade welke is veroorzaakt doordat hij niet alle maatregelen heeft genomen tot voorkoming of beperking van de schade, daaronder begrepen het voeren van behoorlijk verweer in een eventueel aangespannen procedure en het veilig stellen van de eventuele mogelijkheden van regres.

#### ARTIKEL 9

### EIGEN RISICO

9.1 Ten aanzien van de onder Klasse 1 en 2 voor vergoeding in aanmerking komende kosten en schadebedragen geldt een eigen risico, dat telkens aan het begin van het boekjaar door de Maatschappij wordt vastgesteld.

9.2 Hierbij zal onderscheid kunnen worden gemaakt naar vaargebied, zoals bijv. Europese en niet-Europese vaart, of naar soorten lading, zoals bijv. zware lading, reefer lading. Met betrekking tot de vaart op de USA en/of Canada en/of (andere) gebieden met verhoogd risico voor aansprakelijkheid kunnen door de Maatschappij bijzondere eigen risico's worden vastgesteld.

9.3 De Maatschappij is bevoegd gedurende het boekjaar de eigen risico's van individuele schepen of alle schepen aan te passen, indien buitengewone omstandigheden, waaronder ook vallen omstandigheden die een individueel schip betreffen,

zoals de technische staat en/of de tot dan toe in het boekjaar ontstane schades, hiertoe aanleiding geven.

9.4 Wanneer zich een schadeveroorzakend evenement heeft voorgedaan, wordt de betreffende Verzekerde belast voor het eigen risico ingeval van voorgenomen betaling van de schadevordering door de Maatschappij, ingeval van afgifte van een garantie door de Maatschappij, alsmede ingeval de Maatschappij termen aanwezig acht betaling van het eigen risico te verlangen. Het bedrag dat ter zake van het eigen risico is betaald, zal door de Maatschappij worden terugbetaald nadat is komen vast te staan dat op de schadevordering niets betaald behoeft te worden.

#### ARTIKEL 10

### ENKELE BEPALINGEN MET BETREKKING TOT DEKKING

10.1 De Maatschappij kan als voorwaarde voor de acceptatie van een schip of de verlenging van de verzekering daarvan een expert benoemen om het betreffende schip te inspecteren. In verband met de uitgevoerde inspectie kan de Maatschappij besluiten het schip niet te verzekeren, of weigeren de bestaande verzekering te verlengen, of die voorwaarden aan de verzekering stellen die haar goed dunken.

10.2 Ieder die zijn schip bij de maatschappij wenst te verzekeren is verplicht bij het aangaan van de verzekering alle feiten mede te delen die hij kent of behoort te kennen, en waarvan, naar hij weet of behoort te begrijpen, de beslissing van de maatschappij of, en zo ja, op welke voorwaarden, de maatschappij de verzekering zal willen sluiten, afhangt of kan afhangen. Blijkt op enig moment dat verzekerde niet aan deze mededelingsplicht heeft voldaan dan kan de raad van bestuur beslissen wat de gevolgen zijn van het niet voldoen aan de mededelingsplicht. De raad van bestuur kan besluiten de verzekeringsvoorwaarden van de verzekerde te wijzigen of de verzekering van het betreffende schip beëindigen, al dan niet met terugwerkende kracht. Een schadestatistiek of andere (algemene) informatie, indien en voor zover opgevraagd door de maatschappij, dient

niet te worden beschouwd als een “vragenlijst” in de zin van art. 7:928 lid 6 BW. Het opvragen van een schadestatistiek en andere informatie laat de verplichtingen van de aanvrager ex art. 7:928 BW onverlet.

10.3 De verzekerde is verplicht elke wijziging in belangrijke informatie met betrekking tot de overeenkomst van verzekering te verstrekken, met inbegrip van maar niet beperkt tot, wijziging van: management, vlag, klasse. In het geval van het verstrekken van dergelijke informatie, of het nalaten daarvan, kan de raad van bestuur besluiten de verzekeringsvoorwaarden van de verzekerde te wijzigen of de verzekering van het betreffende schip te beëindigen.

10.4 De Maatschappij heeft te allen tijde de bevoegdheid expertise te laten verrichten teneinde te kunnen beoordelen in welke staat een verzekerd schip zich bevindt. Indien het schip gebreken vertoont welke een onaanvaardbaar risico met zich dragen, heeft de Maatschappij de bevoegdheid de dekking te schorsen totdat de betreffende gebreken zijn hersteld. De Maatschappij verleent geen dekking voor evenementen tijdens de periode van schorsing.

10.5 Indien de Verzekerde nalatig is geweest in de reparatie van de door de expert geconstateerde gebreken, bestaat geen dekking voor schade die geheel of gedeeltelijk is veroorzaakt door deze gebreken.

10.6 De verzekering dekt slechts schade en/of kosten die zijn opgekomen binnen het vaargebied waarvoor het schip is geclassificeerd, uitgerust en bemand.

10.7 Er bestaat geen dekking met betrekking tot voorvallen in de periode dat het schip niet volledig onder klasse van een door de Maatschappij goedgekeurd klassebureau is, waartoe in ieder geval behoren de klassebureaus die leden zijn van de IACS.

10.8 Indien de Maatschappij van mening is dat een bepaald geval buiten de dekking valt en/of niet voor behandeling in aanmerking komt, of indien

de Maatschappij zich de beslissing over dekking voorbehoudt, wordt hiervan aan de Verzekerde schriftelijk mededeling gedaan onder de vermelding van de gronden waarop dit standpunt is gebaseerd.

10.9 De Verzekerde is gehouden medewerking te verlenen en te voldoen aan alle wettelijke vereisten van de vlaggenstaat van het verzekerde schip met betrekking tot de constructie, aanpassing, uitrusting en bemanning van het schip en te allen tijde te zorgen voor de geldigheid van de certificaten die door of namens de vlaggenstaat zijn afgegeven, zowel met betrekking tot de genoemde vereisten als met betrekking tot de International Ship Management Code (ISM) en de International Ship and Port Facility Security Code (ISPS). In geval de Verzekerde hieraan niet voldoet, verleent de Maatschappij geen dekking met betrekking tot vorderingen die het gevolg zijn van het niet voldoen aan deze bepaling.

10.10 Geen dekking wordt verleend met betrekking tot aansprakelijkheden die naar het oordeel van de Maatschappij zijn ontstaan als gevolg van opzet of grove schuld (waaronder wordt verstaan een opzettelijke handeling of een opzettelijk nalaten door de Verzekerde met de wetenschap dat het verrichten of nalaten van de handeling waarschijnlijk tot schade zal leiden, of een handeling of nalaten van zodanige aard dat daaruit roekeloos veronachtzamen van de waarschijnlijke gevolgen valt af te leiden), of als gevolg van wetenschap van de Verzekerde of diens manager van een of meer gebreken van het schip die hebben geleid tot de schade of daartoe hebben bijgedragen of als gevolg van een gebrek aan vereiste zorg van de verzekerde met betrekking tot gebreken van het schip waarvan de verzekerde op de hoogte was of had moeten zijn bij aanvang van de reis. Wetenschap in dit verband omvat tevens de situatie waarin de Verzekerde of de manager reden had te vermoeden dat het schip mogelijk dergelijke gebreken had, maar daarnaar geen onderzoek heeft ingesteld. Een Verzekerde, die zich met het besluit van de Maatschappij niet kan verenigen, is gerechtigd zijn bezwaren voor te leggen aan de voorzieningenrechter van de rechtbank te Groningen.

10.11 Behoudens voor zover enige lagere dekking is opgenomen in de verzekeringsvoorwaarden dan wel in het verzekeringscertificaat, en tenzij anders bepaald door de Maatschappij, is de maximale aansprakelijkheid van de Maatschappij met betrekking tot de dekking voor scheepseigenaren US\$ 1.000.000.000 per gebeurtenis.

10.12 Behoudens voor zover enige lagere dekking is opgenomen in de verzekeringsvoorwaarden dan wel in het verzekeringscertificaat, en tenzij anders bepaald door de Maatschappij, is op bevrachters de volgende dekkingslimiet van toepassing ten aanzien van alle aanspraken die kunnen ontstaan onder een met de Maatschappij als bevrachter gesloten verzekeringsovereenkomst, of die kunnen ontstaan ten aanzien van bevrachters verzekerd als co-assured of joint assured onder een verzekeringsovereenkomst die de Maatschappij heeft gesloten met een eigenaar, of die kunnen ontstaan voor de Verzekerde in zijn hoedanigheid van slotbevrachter of bevrachter van een deel van het schip: de maximale dekking is US\$350.000.000 per gebeurtenis.

10.13.a De raad van bestuur kan van tijd tot tijd nieuwsbrieven uitgeven over enige kwestie die zij van belang acht.

10.13.b De raad van bestuur kan van tijd tot tijd aan enige verzekerde of aan alle verzekerden aanbevelingen doen die verband houden met de exploitatie van enig aangesloten schip of alle aangesloten schepen. Kennisgeving van een dergelijke aanbeveling zal middels een nieuwsbrief worden gedaan ofwel aan het begin van ofwel binnen de periode van verzekering en deze is onmiddellijk van kracht tenzij de nieuwsbrief hiervoor een latere datum vermeldt.

10.13.c Een verzekerde zal naar beste vermogen handelen overeenkomstig een dergelijke aanbeveling.

10.13.d Nieuwsbrieven kunnen naar de verzekerden worden verstuurd of beschikbaar gesteld worden middels publicatie op de website van de maatschappij, en worden geacht afgeleverd te zijn op het moment dat de betreffende verzekerden

op de hoogte gesteld zijn van het feit dat de nieuwsbrief beschikbaar is op de website.

10.14 Tenzij en voor zover de raad van bestuur anders besluit zullen vergoedingen door de maatschappij aan enig persoon in geen geval meer bedragen dan:

- a het bedrag waartoe de verzekerde zijn aansprakelijkheid kan beperken, of had kunnen beperken onder enige toepasselijke wettelijke regeling indien hij daar een beroep op had gedaan;
- b enige andere limiet zoals opgenomen in het verzekeringscertificaat van de verzekerde;
- c als een gedeelte van het schip bij de maatschappij is verzekerd, een zodanig proportioneel deel van het bedrag waartoe overeenkomstig deze regels recht op uitkering bestaat, of van de limieten genoemd in lid (a) en (b), als de verzekerde tonnage zich verhoudt tot de volledige tonnage van het schip.

#### ARTIKEL 11

#### HERVERZEKERING

11.1 De Maatschappij heeft een gedeelte van de risico's bij een of meer herverzekeraars ondergebracht. De voorwaarden die gelden voor de bij de betreffende herverzekeraar Verzekerden zijn ook van toepassing op deze verzekering. Deze voorwaarden liggen ten kantore van de NNPC ter inzage en op aanvraag zal aan de Verzekerde een exemplaar worden toegezonden.

11.2 In afwijking van hetgeen elders in de verzekeringsvoorwaarden is geregeld, is de aansprakelijkheid van de Maatschappij met betrekking tot de bij de herverzekeraar ondergebrachte risico's in ieder geval beperkt tot maximaal die bedragen die voor vergoeding door de herverzekeraar in aanmerking komen.

11.3 De regeling van de maximale dekking in de voorwaarden van de herverzekeraar maakt deel uit van deze Algemene Verzekeringsvoorwaarden.

ARTIKEL 12

### **SAMENLOOP MET ANDERE VERZEKERINGEN**

De onderhavige verzekering bij de Maatschappij biedt geen dekking indien en voor zover het verzekerde risico onder een andere verzekeringsovereenkomst, al dan niet van oudere datum, is gedekt of daarop zou zijn gedekt, indien de onderhavige verzekering niet zou hebben bestaan.

ARTIKEL 13

### **SLOTBEPALING**

In gevallen, waarin deze verzekeringsvoorwaarden niet voorzien, beslist de Maatschappij.

## Verzekerde risico's Klasse 1



Behoudens speciale bepalingen die bij aanvang van de verzekering met de Maatschappij zijn overeengekomen, zijn de leden verzekerd tegen de navolgende risico's, mits de aansprakelijkheid van de Verzekerde, het verlies, de schade of de kosten voortkomen uit een evenement dat heeft plaatsgevonden binnen de periode van verzekering bij de Maatschappij en voortvloeien uit het belang van de Verzekerde bij het verzekerde schip en het voeren van dat schip.

### AANSPRAKELIJKHEDEN IN VERBAND MET PERSONEN

#### ARTIKEL 1

#### SCHADEVERGOEDING TEN AANZIEN VANBEMANNINGSLEDEN

Schadevergoeding of uitkering welke de Verzekerde gehouden is te betalen in verband met overlijden, lichamenlijk letsel of ziekte van een bemanningslid van een verzekerde schip (behalve wanneer deze voortvloeit uit een "crew agreement" of een arbeidsovereenkomst), ontstaan aan boord van dit schip, mits de schade of uitkering niet gedekt is of gedekt zou zijn onder een gebruikelijke ziektekostenverzekering of verzekering van reders voor ziektekosten van bemanningsleden (nader te noemen: gebruikelijke ziektekostenverzekering), ongeacht of deze daadwerkelijk is afgesloten.

In dit artikel en in de artikelen 2 tot en met 6 worden opvarenden van het verzekerde schip beschouwd als bemanningsleden.

Voor de situatie waarin de aansprakelijkheid van een Verzekerde in verband met overlijden, lichamenlijk letsel of ziekte van een bemanningslid uitsluitend voortvloeit uit een arbeidsovereenkomst en/of valt onder de dekking van een gebruikelijke ziektekostenverzekering, wordt verwezen naar het bepaalde in het onderstaande artikel 3.

#### ARTIKEL 2

#### MARITIEM ARBEIDSVERDRAG

De Maatschappij zal de verplichtingen voldoen waarvoor de verzekerde aansprakelijk is ingevolge

het Maritieme Arbeidsverdrag 2006 zoals gewijzigd (MAV 2006) of ingevolge de nationale wetgeving van een verdragsstaat welke het MAV 2006 implementeert, met betrekking tot uitstaande gages en repatriëring van een bemanningslid inclusief de kosten en uitgaven die daarmee verband houden conform Verordening 2.5, Standaard A2.5 en Richtlijn B2.5, alsmede verplichtingen betreffende compensatie van een bemanningslid in geval van overlijden of langdurige invaliditeit overeenkomstig Verordening 4.2, Standaard A4.2.1 en Richtlijn B4.2. Op dit artikel zijn alle bepalingen en voorwaarden van de "MLC Extension Clause" zoals gehanteerd door de herverzekering van toepassing. Een kopie hiervan is op verzoek beschikbaar.

#### ARTIKEL 3

#### ENKELE AANSPRAKELIJKHEDEN VOORTVLOEIEND UIT EEN ARBEIDSOVEREENKOMST

Wanneer de hierboven in artikel 1 genoemde risico's uitsluitend voortvloeien uit een "crew agreement" of een arbeidsovereenkomst dan wel gedekt zijn onder een gebruikelijke ziektekostenverzekering, kunnen deze op verzoek van de Verzekerde door de Maatschappij in dekking worden genomen op door de Maatschappij vast te stellen verzekeringscondities, op voorwaarde dat de Maatschappij de bepalingen van de betreffende overeenkomst heeft goedgekeurd en tegen betaling van een aanvullende premie. Ingeval de dekking overeenkomstig dit artikel is uitgebreid, zal hieronder tevens zijn begrepen de aansprakelijkheid onder een "crew agreement" of een arbeidsovereenkomst tot doorbetaling van gage aan een bemanningslid van een verzekerde schip:

- 1 gedurende medische verzorging of ziekenhuisopname in het buitenland, of gedurende vervanging of repatriëring wanneer de kosten hiervan zijn gedekt ingevolge artikel 2; of
- 2 wanneer sprake is van totaal verlies van het schip of van zodanige beschadiging dat het schip als een totaal verlies moet worden aangemerkt.

#### ARTIKEL 4

#### PERSOONLIJKE BEZITTINGEN

Aansprakelijkheid ingevolge wettelijke verplichting van de Verzekerde jegens een bemanningslid voor verlies van persoonlijke eigendommen, met uitzondering van claims met betrekking tot kostbaarheden zoals, maar niet beperkt tot, geld, goud, obligaties of andere geldswaardige papieren, diamanten en juwelen, of andere zeldzame of kostbare voorwerpen.

Met dien verstande dat als de aansprakelijkheid van de Verzekerde onder dit artikel uitsluitend voortvloeit uit een arbeidsovereenkomst, alleen dekking bestaat wanneer de bepalingen daarvan schriftelijk door de Maatschappij zijn goedgekeurd.

#### ARTIKEL 5

#### ONKOSTEN IN VERBAND MET KOERSAFWIJ KING

Extra havenkosten alsmede extra kosten in verband met brandstof, verzekering, gage van bemanning en bevoorrading (met uitzondering van tijdverlet) welke voor een Verzekerde zijn ontstaan door vertraging of koersafwijking uitsluitend in het kader van de verzorging aan boord van het verzekerde schip van een gewonde of zieke opvarende of van het wachten op een vervanger in geval van een bemanningslid dat vervangen moet worden vanwege ziekte of letsel, of tot redding van mensenlevens op zee, of om, met toestemming van de Raad van Bestuur, een overleden persoon aan land te zetten, indien en voor zover het maken van dergelijke kosten redelijkerwijs noodzakelijk was en deze niet zouden zijn gemaakt als geen vertraging of koersafwijking was opgetreden.

#### ARTIKEL 6

#### QUARANTAIN E

Buitengewone kosten welke voor een Verzekerde zijn ontstaan als gevolg van een infectieziekte of ernstige ziekte aan boord van het verzekerde schip, met inbegrip van extra havenkosten en extra kosten in verband met brandstof, verzekering, gage van bemanning en bevoorrading (met uitzondering van tijdverlet), indien en voor zover het maken van dergelijke kosten redelijkerwijs noodzakelijk was en zij niet zouden zijn gemaakt als geen ziekte

was uitgebroken. Tot de in dit artikel bedoelde kosten behoren ook de kosten van gedwongen quarantaine en/of het desinfecteren van het schip en van repatriëring van de bemanning op grond van wettelijke verplichtingen van de Verzekerde. Echter, wanneer een verzekerde schip, dat niet reeds contractueel verplicht is om naar een haven te gaan waarvan bekend is of redelijkerwijs zou moeten worden verwacht dat het schip als gevolg daarvan daar of elders in quarantaine zal worden geplaatst, een dergelijke haven aandoet, kan geen vergoeding van de maatschappij worden verkregen voor kosten voortvloeiend uit of als gevolg van het feit dat het schip in een dergelijke haven is geweest, tenzij en voor zover de raad van bestuur anders besluit.

#### ARTIKEL 7

#### SCHADEVERGOEDING MET BETREKKING TOT ANDERE PERSONEN DAN BEMANNINGSLEDEN

Schadevergoeding die de Verzekerde gehouden is te betalen in verband met overlijden, lichamenlijk letsel of ziekte van andere personen dan bemanningsleden, met inbegrip van ziekenhuiskosten, kosten van medische behandeling, begrafeniskosten of andere uitgaven noodzakelijkerwijs gedaan in verband met dergelijk overlijden, letsel of ziekte, wanneer de aansprakelijkheid voortkomt uit een handeling, nalaten of verzuim aan boord van of verband houdende met het verzekerde schip.

Met dien verstande dat als de aansprakelijkheid voortkomt uit een verwijtbare handeling of een verwijtbaar verzuim tijdens de behandeling van lading, de dekking beperkt is tot aansprakelijkheid vanaf het ogenblik van ontvangst van de lading van de afzender of voorvervoerder in de laadhaven tot dat van aflevering van de lading aan de ontvanger of doorvervoerder in de loshaven;

#### ARTIKEL 8

#### PASSAGIERS

8.1 Aansprakelijkheden in verband met lichamenlijk letsel, ziekte of overlijden van een passagier.

8.2 Aansprakelijkheden ten aanzien van passagiers die het gevolg zijn van een incident terwijl zij



aan boord van het schip zijn. In het kader van dit artikel wordt onder "incident" verstaan aanvaring, stranding, explosie, brand of enige andere oorzaak die de staat van het schip zodanig aantast dat het niet meer in staat is om veilig zijn geplande bestemming te bereiken; of een bedreiging van leven, gezondheid of veiligheid van passagiers.

8.3 Verlies van of schade aan bagage of eigendommen van een passagier, met uitzondering van kostbaarheden zoals, maar niet beperkt tot, geld, goud, obligaties of andere geldwaardige papieren, diamanten en juwelen, of andere zeldzame of kostbare voorwerpen.

Met dien verstande dat:

1. Ten aanzien van aansprakelijkheden genoemd in art. 8 het passagierscontract de Verzekerde van verantwoordelijkheid moet ontheffen tot het maximum dat is toegestaan onder het toepasselijke recht.
2. In het geval van aansprakelijkheden ten aanzien van passagiers beloopt de maximale dekking van de Maatschappij ten aanzien van alle vorderingen die verband houden met dezelfde gebeurtenis US\$ 1.000.000.000.

Van dekking onder artikel 8 zijn uitgesloten:

- (1) Aansprakelijkheden die het gevolg zijn van het niet nakomen van de voorwaarde genoemd onder "met dien verstande dat, sub 1".
- (2) Aansprakelijkheden die het gevolg zijn van het vervoer van een passagier door de lucht tenzij dat gebeurt:
  - a. tijdens repatriëring van een gewonde of zieke passagier, of na een incident met het schip; of
  - b. tijdens excursies vanuit het schip, tenzij uitsluiting (3) hieronder van toepassing is.
- (3) Contractuele aansprakelijkheden die ontstaan ten aanzien van een passagier terwijl deze op excursie is vanuit het schip in omstandigheden waarbij ofwel:
  - a. een apart contract voor de excursie is gesloten door de passagier, al dan niet met de Verzekerde; of

b. de Verzekerde heeft afgezien van verhaalsrechten tegen een onderaannemer of andere derde partij in verband met de excursie.

Voor de toepassing van artikel 8 is een passagier enig persoon die vervoerd wordt of bestemd is vervoerd te worden of vervoerd is aan boord van het schip krachtens een passagierscontract.

#### ARTIKEL 9

### REDDING VAN MENSENLEVEN

Bedragen die wettelijk aan derden verschuldigd zijn in verband met redding of poging tot redding van een persoon aan boord van of afkomstig van een verzekerd schip.

#### ARTIKEL 10

### PERSONEN IN NOOD

Extra uitgaven door de Verzekerde gedaan in het kader van het door het verzekerde schip verlenen van bijstand aan of zoeken naar of aan land zetten van personen in nood op zee, indien en voor zover dergelijke uitgaven redelijk zijn en anders niet zouden zijn gedaan.

#### ARTIKEL 11

### VERSTEKELINGEN

Uitgaven door de Verzekerde gedaan als gevolg van de aanwezigheid van verstekelingen aan boord van het verzekerde schip, met inbegrip van extra havenkosten, kosten van brandstof, verzekering, gage van bemanning en bevoorrading (met uitzondering van kosten in verband met tijdverlet), welke uitsluitend zijn gemaakt om dergelijke verstekelingen aan land te zetten, mits de Verzekerde wettelijk aansprakelijk is voor dergelijke uitgaven of wanneer deze door de Maatschappij zijn goedgekeurd. Dekking onder dit artikel kan worden geweigerd tenzij de Maatschappij van mening is dat de Verzekerde alle redelijke voorzorgsmaatregelen heeft getroffen tot het voorkomen van de aanwezigheid van een verstekeling of verstekelingen aan boord van het schip.

### AANSPRAKELIJKHEDEN IN VERBAND MET LADING

#### ARTIKEL 12

### VERLIES VAN OF SCHADE AAN LADING

Aansprakelijkheid tot het betalen van schadevergoeding aan derden ter zake van verlies van of schade aan lading vervoerd in of bestemd voor vervoer in het verzekerde schip indien dergelijk verlies van of schade aan lading het gevolg is van het niet (behoorlijk) nakomen door de Verzekerde of door iemand waarvoor hij wettelijk aansprakelijk is, van zijn verplichtingen

- om het schip zeewaardig te maken;
- om het schip behoorlijk te bemannen, uit te rusten en te bevoorraden;
- om de ruimen voor het vervoer van de lading in goede staat te brengen;
- om de lading behoorlijk te behandelen, met inbegrip van het beladen, stuwen, lossen en afleveren van de lading.

#### Expertise voorafgaande aan de belading

Op verzoek van de Verzekerde zal de Maatschappij zorg dragen voor een "pre-loading survey" van de beoogde lading. Ten aanzien van het vervoer van "finished steel products" dient de Verzekerde in elke laadhaven zorg te dragen voor een "preloading survey" dat wordt uitgevoerd door een expert die benoemd wordt of goedgekeurd is door de Maatschappij, en de cognossemerten dienen bemerkt te worden overeenkomstig de bevindingen van de expert met betrekking tot de staat van de lading bij belading. Zie ook de voorwaarde bij art. 17.7 hieronder. De kosten van "pre-loading surveys" komen voor rekening van de Verzekerde.

#### Zware ladingen

De verzekerde is verplicht de maatschappij in kennis te stellen van het voornemen om zware lading te laden (dat wil zeggen stukken met een gewicht van meer dan 50 metric tonnes, of lading die moeilijk is vast te slijpen of vast te zetten). Bij het melden van dergelijke lading moet de verzekerde kopieën van laadplan, slijpplan en stabiliteitsberekening overleggen. De maatschappij mag naar eigen goeddunken een expert benoemen om de stuwage en het vastslorren van de lading te beoordelen. De

raad van bestuur kan vergoeding weigeren van claims die het gevolg zijn van gebrekkige stuwage of vastslorren van de lading als de verzekerde nagelaten heeft het vervoer van dergelijke lading te melden overeenkomstig dit artikel.

#### ARTIKEL 13

### LADINGAANDEEL IN AVERIJ -GROSSE

Het aandeel in averij-grosse en/of "special charges" en/of hulploon dat een Verzekerde kan of zou kunnen vorderen van ladingbelanghebbenden, ingeval dit aandeel niet kan worden geïncasseerd uitsluitend als gevolg van het niet nakomen door de Verzekerde van zijn verplichtingen onder de vervoerovereenkomst als beschreven in bovenstaand artikel 12, mits de dispache is opgemaakt in overeenstemming met de York-Antwerp Rules 1974 of enige latere editie daarvan. Met dien verstande dat:

- Als de bijdrage van ladingbelanghebbenden niet kan worden geïncasseerd als gevolg van een koersafwijking zoals genoemd in art. 17.4, zijn de uitsluitingen van art. 17.4 van toepassing op vorderingen onder dit artikel;
- Als de bijdrage van ladingbelanghebbenden niet kan worden geïncasseerd als gevolg van het lossen in een andere haven, etc., zoals genoemd in art.16.5, zijn de uitsluitingen van art. 16.5 van toepassing op vorderingen onder dit artikel;
- Als de bijdrage van ladingbelanghebbenden niet kan worden geïncasseerd als gevolg van het vervoeren van lading op vervoerscondities zoals genoemd in art. 17.1 (refererend aan de Hague/Hague Visby Rules) zijn de uitsluitingen van art. 17.1 van toepassing op vorderingen onder dit artikel.

#### ARTIKEL 14

### VERWIJDERING VAN BESCHADIGDE OFWAARDELOZE LADING

Extra kosten, voor zover deze de normale ingevolde de vervoerovereenkomst voor rekening van de Verzekerde komende kosten te boven gaan, gemaakt in verband met de verwijdering van beschadigde

of waardelose lading van het schip, met inbegrip van de afvoer en vernietiging daarvan, mits de Verzekerde voor dergelijke kosten aansprakelijk is en geen mogelijkheid heeft deze op iemand anders te verhalen. Zie voorts de bepaling in artikel 15.

## ARTIKEL 15

**LOSSING EN HERSTUWING VAN LADING**

Extra kosten van lossing en herstuwing van lading, of van afvoer daarvan, welke noodzakelijkerwijs zijn ontstaan als gevolg van een voorval teneinde het verzekerde schip in staat te stellen de reis veilig voort te zetten, mits de Verzekerde voor dergelijke kosten aansprakelijk is en geen andere mogelijkheid heeft deze op iemand anders te verhalen hetzij in averij grosse of anderszins. In het kader van dit artikel wordt onder "voorval" verstaan aanvaring, groning, explosie, brand of een vergelijkbare toevallige gebeurtenis..

In de gevallen van de artikelen 14 en 15 is de Maatschappij bevoegd om te beslissen dat slechts een deel van de kosten voor vergoeding in aanmerking komt, indien zij oordeelt dat dit redelijk en gepast is. De Maatschappij kan ook speciale eigen risico's vaststellen met betrekking tot de vergoedingen ingevolge deze artikelen.

## ARTIKEL 16

**VAN DEKKING UITGESLOTEN  
VORDERINGEN IN VERBAND MET LADING**

De navolgende vorderingen in verband met lading komen niet voor vergoeding door de Maatschappij ingevolge de artikelen 12 tot en met 15 in aanmerking, tenzij de Maatschappij anders beslist. Waar in dit artikel wordt verwezen naar een cognossement, vallen hier tevens onder een zeevrachtbrief (seawaybill), scheeps-delivery order of soortgelijk document dat de bepalingen van de vervoerovereenkomst bevat.

1 vorderingen in verband met schade aan lading, wanneer de schade reeds bekend was aan of zichtbaar voor de Verzekerde dan wel de kapitein ten tijde van de belading en het cognossement in verband hiermee geen passende bemerking bevat;

2 mancovorderingen, wanneer het manco reeds aan de Verzekerde of aan de kapitein bekend was ten tijde van de uitgifte van het cognossement en het cognossement niet een passende bemerking dienaangaande bevat;

3 vorderingen voortvloeiend uit geantedateerde, gepostdateerde of anderszins frauduleuze cognossementen;

4 verlies van of schade aan lading die aan dek is vervoerd, tenzij:

- a de lading geschikt is om aan dek vervoerd te worden, en
- b de vervoerovereenkomst de bevoegdheid geeft om lading aan dek te vervoeren, en
- c het cognossement uitdrukkelijk vermeldt dat de lading aan dek is geladen en wordt vervoerd hetzij zonder enige aansprakelijkheid van de vervoerder voor verlies of schade, hoe dan ook ontstaan, hetzij op basis van de aansprakelijkheidsregeling in de Hague Rules of de Hague Visby Rules;

5 vorderingen voortvloeiend uit aflevering van lading zonder presentatie van het originele cognossement (of een gelijkwaardig document in het geval van een elektronisch cognossement) of aflevering aan een andere persoon dan overeenkomt met de bepalingen van de vervoerovereenkomst, of aflevering in een andere haven of plaats dan die welke is vermeld in de vervoerovereenkomst;

6 vorderingen met betrekking tot het te laat of in het geheel niet aankomen van het verzekerde schip in de laadhaven, of met betrekking tot het niet laden of vertraging bij het laden van een bepaalde lading;

7 vorderingen met betrekking tot het vervoer van kostbaarheden, zoals, maar niet beperkt tot, geld, goud, obligaties of andere geldswaardige papieren, diamanten en juwelen, of andere zeldzame of kostbare voorwerpen, tenzij voorafgaand aan het vervoer toestemming van de Maatschappij is verkregen voor dergelijk vervoer;

8 vorderingen voortvloeiend uit een gebrek van

het schip of een gebrek aan vereiste zorg met betrekking tot het schip, waarvan de Verzekerde persoonlijk wetenschap had of had moeten hebben bij aanvang van de reis.

## ARTIKEL 17

**ALGEMENE BEPALINGEN IN VERBAND  
MET AANSPRAKELIJKHEDEN MET  
BETREKKING TOT LADING**

De navolgende algemene bepalingen zijn van toepassing op vergoeding van de Maatschappij voor vorderingen als bedoeld in de artikelen 12 tot en met 15:

**1 Hague Rules en Hague Visby Rules**

Wanneer lading wordt vervoerd op vervoerscondities waarin de Hague Rules of de Hague Visby Rules niet van toepassing zijn verklaard (of op condities die niet een soortgelijke of vergelijkbare bescherming aan de vervoerder verstrekken), en als gevolg daarvan de Verzekerde wordt blootgesteld aan aansprakelijkheid die ruimer is dan wanneer het vervoer aan die Rules onderworpen was geweest, dan kan van de Maatschappij geen vergoeding worden verkregen ten belope van die extra aansprakelijkheid, tenzij de Maatschappij van tevoren schriftelijk toestemming heeft gegeven om deze ruimere aansprakelijkheid te aanvaarden. De Maatschappij kan aan zijn schriftelijke goedkeuring die voorwaarden verbinden die het goedgevoelt.

**2 Hamburg Rules**

In weerwil van sub-paragraaf 1 hierboven strekt de dekking van de Maatschappij zich uit tot aansprakelijkheden welke voortvloeien uit de Hamburg Rules, mits de Hamburg Rules op grond van de wet dwingend van toepassing zijn op de vervoerovereenkomst en de belading en/of lossing plaatsvindt in een staat die partij is bij de Hamburg Rules.

**3 Ad valorem cognossementen**

Ingeval een cognossement, zeevrachtbrief, scheepsdelivery order of soortgelijk document een verklaring van de waarde van de lading bevat, is de Maatschappij niet gehouden meer te vergoeden dan tweeduizend euro (EUR 2.000) per stuk of eenheid of, indien dit hoger is, de limiet welke is neergelegd

in de Hague Rules, de Hague Visby Rules (of, indien toepasselijk, de Hamburg Rules).

**4 Koersafwijking**

Tenzij de Maatschappij anders besluit kent de Maatschappij geen vergoeding toe in verband met aansprakelijkheden, kosten en uitgaven welke voortvloeien uit een ongeoorloofde koersafwijking van de overeengekomen reis, wanneer die koersafwijking tot gevolg heeft dat de Verzekerde de bevoegdheid heeft verloren zich te beroepen op de verweren en aansprakelijkheidsbeperkingen, waarop hij zich wel had kunnen beroepen als de koersafwijking niet had plaatsgevonden.

**5 Doorvervoer- en "transshipment"-  
cognossementen**

Aansprakelijkheid voor verlies, schade, manco of andere claims in verband met lading die is vervoerd met een ander transportmiddel dan het verzekerde schip onder een combined transport document, een doorvervoer- of een "transshipment"-cognossement of soortgelijk vervoersdocument afgegeven door de Verzekerde, komt alleen voor vergoeding door de Maatschappij in aanmerking wanneer de Maatschappij schriftelijk toestemming heeft gegeven voor vervoer op het betreffende cognossement of andere vervoersdocument.

**6 Eigen lading van de Verzekerde**

Wanneer aan de Verzekerde toebehorende lading (niet bestaande uit containers, brandstof en voorraden toebehorend aan de Verzekerde of waar deze verantwoordelijk voor is) verloren is gegaan of is beschadigd aan boord van het Verzekerde schip, heeft de Verzekerde recht op vergoeding door de Maatschappij van hetzelfde bedrag als wanneer de lading zou hebben toebehoord aan een derde partij en zou zijn vervoerd onder een vervoerovereenkomst met de Verzekerde op voorwaarden overeenkomstig de bepalingen sub 1. en 2.

**7 Finished steel products**

Tenzij de Maatschappij anders besluit kent de Maatschappij geen vergoeding toe in verband met aansprakelijkheden welke voortvloeien uit het vervoer van "finished steel products", behalve wanneer de Verzekerde overeenkomstig is.

12 in elke laadhaven een “pre-loading survey” heeft gearrangeerd uitgevoerd door een expert die benoemd wordt of goedgekeurd is door de Maatschappij, en de cognossemerten bemerkt zijn overeenkomstig de bevindingen van de expert met betrekking tot de staat van de lading bij belading.

#### ANDERE AANSPRAKELIJKHEDEN

##### ARTIKEL 18

#### EIGENDOMMEN AAN BOORD VAN HET SCHIP

Aansprakelijkheid voor verlies van of schade aan containers, uitrusting, brandstof of andere eigendommen aan boord van het Verzekerde schip, niet bestaande uit lading of persoonlijke bezittingen van iemand aan boord, met uitsluiting van zaken die eigendom zijn van of geleased zijn door de Verzekerde of een aan de Verzekerde verwante onderneming. Geen dekking zal echter worden verleend ingeval de aansprakelijkheid van de Verzekerde voortvloeit uit bepalingen van een contract of vrijwaring en anders niet zou zijn ontstaan, tenzij de Maatschappij vooraf schriftelijk speciale dekking heeft toegekend.

##### ARTIKEL 19

#### AVERIJ-GROSSE EN HULPLOON

Het aandeel van het verzekerde schip in averijgrosse en/of “special charges” en/of hulploon dat niet verhaalbaar is op de cascoverzekerders als gevolg van de omstandigheid dat de gezonde waarde van het schip in het kader van de bepaling van de bijdrage in averij-grosse of hulploon is vastgesteld op een hoger bedrag dan de Verzekerde waarde onder de cascopolis. Met dien verstande dat er geen recht op vergoeding bestaat, indien en voor zover het schip niet behoorlijk verzekerd is voor zijn volle chartervrije waarde in het kader van de cascoverzekering of verzekeringen, behalve wanneer de Maatschappij van oordeel is dat de Verzekerde in dit kader redelijke inspanning heeft verricht tot herwaardering van het schip op basis van een deugdelijk advies omtrent de marktwaarde. Teneinde het onder dit artikel te vergoeden bedrag vast te stellen, kan de Maatschappij de marktwaarde waarvoor het schip verzekerd had moeten zijn, vaststellen.

##### ARTIKEL 20

#### AANVARINGSSCHADE

##### A Verzekerde waarde

De excedent-aanvaringsaansprakelijkheid, die niet verhaalbaar is onder de casco-, “disbursements”- en vrachtverzekeringen, uitsluitend doordat de aansprakelijkheid de Verzekerde waarde van het schip onder die verzekeringen overtreft.

Met dien verstande dat:

- 1 geen recht op vergoeding bestaat indien en voor zover het schip niet behoorlijk verzekerd is gehouden in het kader van de casco-, “disbursements”- en vrachtpolissen, behalve wanneer de Maatschappij van oordeel is dat de Verzekerde in dit kader redelijke inspanning heeft verricht tot de aanpassing in de polissen van de waarde van het schip op basis van een deugdelijk advies omtrent de marktwaarde; teneinde het onder dit artikel te vergoeden bedrag vast te stellen, kan de Maatschappij de marktwaarde waarvoor het schip verzekerd had moeten zijn, vaststellen;
- 2 wanneer een verzekerd schip in aanvaring komt met een ander schip dat geheel of gedeeltelijk aan dezelfde eigenaar toebehoort, de Verzekerde dezelfde rechten op vergoeding door de Maatschappij heeft als hij zou hebben gehad wanneer het andere schip geheel zou hebben toebehoort aan een eigenaar die geen belang heeft in het verzekerde schip;
- 3 wanneer beide schepen schuld aan een aanvaring hebben, vorderingen gebaseerd op dit artikel moeten worden afgewikkeld op basis van het beginsel van “cross liability”;
- 4 behoudens andersluidende schriftelijke afspraak, de Maatschappij geen vergoeding toekent aan een Verzekerde ter zake van enig eigen risico, franchise of aftrekpost welke voor rekening van de Verzekerde blijft onder de casco-, “disbursements”- en vrachtpolissen.

##### B Dekking van niet onder de cascoverzekering vallende schades en aansprakelijkheden

Verzekerd is de aansprakelijkheid welke voortvloeit

uit een aanvaring van het Verzekerde schip met een ander schip (indien en voor zover het Verzekerde schip hiervoor niet verzekerd is onder de bepalingen van de in artikel 38 hieronder genoemde standaard cascopolis) met betrekking tot:

- 1 opruimen of verwijderen van de obstructies, wrakken, ladingen of andere zaken van welke aard ook;
- 2 de lading of andere eigendommen aan boord van het verzekerde schip;
- 3 overlijden, lichamelijk letsel of ziekte;
- 4 verontreiniging van roerende of onroerende zaken van welke aard ook (met uitzondering van andere schepen waarmee het Verzekerde schip in aanvaring is gekomen of eigendommen aan boord van dergelijke schepen).

##### ARTIKEL 21

#### SCHADE AAN EIGENDOMMEN

Aansprakelijkheid, kosten en uitgaven ter zake van schade aan eigendommen of inbreuk op rechten met betrekking tot eigendom, op het land of op het water, roerend of onroerend, met dien verstande dat onder deze bepaling niet voor vergoeding in aanmerking komen schaden of inbreuken:

- 1 die onder een ander artikel voor vergoeding door de Maatschappij in aanmerking komen, of die onder enige bepaling daarvan van vergoeding zijn uitgesloten;
- 2 die niet voor vergoeding onder de voor het schip afgesloten gebruikelijke cascopolis in aanmerking komen in verband met eigen risico of franchise;
- 3 die voor vergoeding in aanmerking zouden komen onder de “Collision Liability” clause zoals opgenomen in de cascopolis van de Standard Dutch Hull Form behalve voor dat gedeelte van voornoemde aansprakelijkheid ter zake van schade aan eigendommen of inbreuk op rechten met betrekking daartoe dat niet verhaalbaar is onder die polis, uitsluitend doordat de aansprakelijkheid de Verzekerde waarde van het schip onder die verzekeringen overtreft;
- 4 die verband houden met lading of andere zaken

die met het verzekerde schip vervoerd worden; 5 die voortkomen uit een door de Verzekerde gesloten overeenkomst, afgegeven garantie of vrijwaring.

Met dien verstande dat:

- 1 geen recht op vergoeding bestaat onder lid 3 hierboven indien en voor zover het schip niet behoorlijk verzekerd is gehouden onder de casco-, “disbursements”- en vrachtpolissen, behalve wanneer de Maatschappij van oordeel is dat de Verzekerde redelijke inspanning heeft verricht tot de aanpassing in de polissen van de waarde van het schip op basis van een deugdelijk advies omtrent de marktwaarde; teneinde het onder dit artikel te vergoeden bedrag vast te stellen, kan de Maatschappij de marktwaarde waarvoor het schip verzekerd had moeten zijn, vaststellen;
- 2 Wanneer het verzekerde schip schade veroorzaakt aan eigendommen of inbreuk maakt op rechten als in dit artikel bedoeld, welke geheel of gedeeltelijk aan de Verzekerde toebehoren, heeft de Verzekerde dezelfde rechten op vergoeding door de Maatschappij als wanneer die eigendommen of rechten volledig zouden toebehoren aan derden die geen belangen in het verzekerde schip zouden hebben.

##### ARTIKEL 22

#### SCHADE AAN ANDERE SCHEPEN ANDERS DAN DOOR AANVARING

Aansprakelijkheden voor verlies van, of schade aan, of vertraging van of wrakopruiming van enig ander schip dan wel lading of andere eigendommen aan boord van dat schip voor zover ontstaan door een andere oorzaak dan een aanvaring met het verzekerde schip.

##### ARTIKEL 23

#### RISICO 'S VAN VERONTREINIGING

De aansprakelijkheden, verlies, schade, kosten en uitgaven als bedoeld in de navolgende alinea's 1 tot en met 6, welke samenhangen met het over boord zetten of geraken van enige vloeistof of andere stoffen van het Verzekerde schip, of de dreiging tot

zulk een over boord zetten of geraken:

- 1 aansprakelijkheid voor verlies, schade of verontreiniging;
- 2 de kosten van redelijke maatregelen ter voorkoming van een dreigend gevaar van over boord zetten of geraken van stoffen of ter vermindering of beperking van verontreiniging of daaruit voortvloeiende schade, met inbegrip van aansprakelijkheid voor schade aan eigendommen welke door die maatregelen is veroorzaakt;
- 3 gemaakte kosten of gedane uitgaven (andere dan die welke in de normale gang van zaken worden gemaakt), welke voortvloeien uit het opvolgen van een bevel of aanwijzing van een overheidslichaam ter voorkoming of beperking van verontreiniging of gevaar voor verontreiniging;
- 4 aansprakelijkheden onder een hulpverleningsovereenkomst teneinde hulpverleners te compenseren voor werkzaamheden verricht of maatregelen genomen ter voorkoming of beperking van verontreiniging of het gevaar voor verontreiniging als gevolg van het over boord geraken van enige vloeistof of andere stoffen van het verzekerde schip;
- 5 aansprakelijkheden ontstaan nadat het schip een wrak is geworden die het gevolg zijn van het over boord zetten of geraken van enige vloeistof of andere stoffen van dat wrak;
- 6 aansprakelijkheden in verband met verontreiniging ingeval dergelijke aansprakelijkheden zich voordoen onder de artikelen 20, 21, 22, 24, 26 en 31.

Met dien verstande dat:

- 1 Geen recht op vergoeding bestaat met betrekking tot aansprakelijkheden, kosten of uitgaven die in een averij-grosse zouden worden vergoed in een dispache opgemaakt volgens de ongewijzigde York Antwerp Rules 1994 of de ongewijzigde York Antwerp Rules

2016, maar waarbij dit op grond van de bepalingen van enige vervoerovereenkomst niet mogelijk is.

- 2 Onder artikel 23 geen recht op vergoeding bestaat voor aansprakelijkheid, verlies, schade, kosten of uitgaven ontstaan in verband met het over boord zetten of geraken van, of de dreiging van overboord zetten of geraken van, of de aanwezigheid van enige vloeistof of andere stoffen, materialen, producten, of afval welke gevaarlijk zijn of gevaarlijk geacht worden op een (stort)plaats aan land, in een opslag of bij een (afval)verwerkingsbedrijf, ongeacht of dergelijke vloeistof of andere stoffen, materialen, producten, of afval te voren aan boord van een verzekerd schip vervoerd waren als lading, brandstof of voorraad.
- 3 De aansprakelijkheid van de Maatschappij ingevolge dit artikel 23 beperkt is tot het bedrag en onderhevig is aan eventuele voorwaarden als van tijd tot tijd door de herverzekeraar(s) bepaald.

#### ARTIKEL 24

#### **SLEPEN**

Aansprakelijkheden, kosten en uitgaven (met uitzondering van de kosten voor overeengekomen diensten) welke voor de Verzekerde zijn ontstaan in de volgende gevallen:

- 1 tijdens het slepen
  - a ingevolge de bepalingen van een gebruikelijke sleepovereenkomst in het kader van het binnengaan van het verzekerde schip of het vertrekken daarvan uit een haven, of van het verhalen binnen een haven, of
  - b in het kader van het verslepen van het schip van haven tot haven of van plaats tot plaats, wanneer dit voor dit schip gebruikelijk is (waarvan mededeling aan de Maatschappij is gedaan);
- 2 tijdens het slepen door het verzekerde schip van een ander schip of voorwerp in het kader van het redden of pogen tot het redden van mensenlevens of eigendommen op zee, of

onder omstandigheden waarin de Maatschappij van mening is dat de Verzekerde geheel of gedeeltelijk schadeloos gesteld behoort te worden;

- 3 in alle andere gevallen waarin de Maatschappij de bepalingen van het sleepcontract als zijnde redelijk heeft goedgekeurd en de Verzekerde de eventueel gevraagde aanvullende premie heeft betaald of betaling daarvan heeft toegezegd.

#### ARTIKEL 25

#### **UITGAVEN VAN HULPVERLENERS**

Aansprakelijkheid voor de "special compensation" als bedoeld in artikel 14 van het Hulpverleningsverdrag (1989), mits de betreffende aansprakelijkheid niet verzekerd is onder een standaard cascopolis zoals de Standard Dutch Hull Form.

#### ARTIKEL 26

#### **WRAKOPRUIMINGSKOSTEN**

Kosten of uitgaven in verband met het lichten, verwijderen, vernietigen, verlichten of markeren van het wrak van een verzekerd schip, of van enig eigendom dat is of was vervoerd aan boord van het verzekerde schip (met uitzondering van olie of verontreinigende stoffen die hierboven in artikel 23 zijn behandeld), ingeval dit lichten, verwijderen, vernietigen, verlichten of markeren dwingend door de wet is voorgeschreven of vereist is onder de bepalingen van een overeenkomst die schriftelijk door de Maatschappij is goedgekeurd, dan wel de kosten daarvan volgens de wet op de Verzekerde kunnen worden verhaald. Onder de dekking in dit artikel vallen ook voor de Verzekerde ontstane aansprakelijkheid, kosten en uitgaven welke voortkomen uit de aanwezigheid of uit het uit zichzelf gaan verplaatsen van het wrak van een verzekerd schip.

Met dien verstande, dat:

- 1 de waarde van de geredde voorraden en materialen, alsmede van het wrak zelf, van de kosten wordt afgetrokken, zodat alleen het verschil voor vergoeding door de Maatschappij in aanmerking komt;

- 2 Onder dit artikel geen vergoeding van de Maatschappij kan worden verkregen wanneer de Verzekerde zonder schriftelijke toestemming van de Maatschappij, voorafgaande aan de lichte, verwijdering, vernietiging, verlichting of markering van het wrak, zijn belangen in het wrak heeft overgedragen of daarvan afstand heeft gedaan, anders van bij wege van abandonnement.

- 3 Tenzij de raad van bestuur anders besluit heeft een verzekerde geen aanspraak op vergoeding betreffende enige aansprakelijkheid tenzij hij redelijke maatregelen heeft getroffen om een wrak te lichten, verwijderen, vernietigen, verlichten of markeren, of om de lading of andere eigendommen te lichten, verwijderen, vernietigen of zich daarvan te ontdoen.

- 4 Aansprakelijkheden voor of verband houdend met het lichten, verwijderen, vernietigen, verlichten of markeren van het wrak van het schip komen niet voor vergoeding in aanmerking tenzij het schip een wrak werd als gevolg van een voorval. In het kader van dit artikel wordt onder "voorval" verstaan aanvaring, gronding, explosie, brand of een vergelijkbare toevallige gebeurtenis, met uitsluiting van enig wrak dat is ontstaan door nalatigheid of onachtzaamheid.

#### ARTIKEL 27

#### **AANSPRAKELIJKHEDEN ONDER BEPAALDE VRIJWARINGEN OF CONTRACTEN**

Aansprakelijkheid, verlies of schade, waarvoor de Verzekerde aansprakelijk is ingevolge de bepalingen van een vrijwaring welke door hem is afgegeven aan de eigenaren of exploitanten van drijvende kranen of lichters of andere werktuigen of schepen welke worden gebruikt bij de belading of het lossen van een verzekerd schip, of aan eigenaren of exploitanten van scheepswerven, droogdokken, pieren, kades of soortgelijke constructies, met inbegrip van aansprakelijkheid voor overliden of lichamelijke letsels (doch met uitzondering van aansprakelijkheid voor lading of andere zaken die vervoerd zijn of worden met het verzekerde schip), mits de bepalingen van de vrijwaring schriftelijk

zijn goedgekeurd door de Maatschappij.

#### ARTIKEL 28

##### **BOETES**

Boetes of sancties opgelegd door een gerecht of bevoegde overheidsinstantie aan de Verzekerde of aan enig persoon die de Verzekerde wettelijk gehouden is schadeloos te stellen (behalve wanneer de verplichting tot schadeloosstelling is gebaseerd op een overeenkomst, tenzij die overeenkomst van te voren schriftelijk door de Maatschappij is goedgekeurd), of aan wie de Verzekerde met voorafgaande toestemming van de Maatschappij een redelijke schadeloosstelling betaalt, een en ander in de navolgende gevallen:

- 1 inbreuk op immigratiewetten of -regelingen;
- 2 manco of overgewicht van lading, of niet nakoming van regelingen met betrekking tot ladingdocumentatie, mits de Verzekerde recht heeft op dekking met betrekking tot ladingaansprakelijkheden als hierboven bedoeld in artikel 12;
- 3 inbreuk op douanewetten of -regelingen;
- 4 het bij ongeluk van het verzekerde schip overboord zetten of geraken van enige vloeistof of andere stoffen, of de dreiging daarvan, mits de Verzekerde aanspraak kan maken op dekking voor verontreiniging als hierboven bedoeld in artikel 23;
- 5 enige andere boete, indien en voor zover
  - a de Maatschappij van oordeel is dat het Verzekerde redelijke maatregelen heeft genomen om de voorvallen die tot de boete hebben geleid te voorkomen, en
  - b de Maatschappij, die niet gehouden is zijn beslissing te motiveren, heeft besloten dat de Verzekerde recht heeft op vergoeding.

Een en ander met dien verstande dat vereist is dat de Verzekerde tot tevredenheid van de Maatschappij heeft aangetoond dat alle redelijke stappen zijn genomen om inbreuk op de wet of de regeling, waarop de boete is gebaseerd, te voorkomen.

Onder dit artikel bestaat geen aanspraak op vergoeding in geval van boetes welke verband houden met:

- overbelading van het verzekerde schip of schending van veiligheidsvoorschriften;
- een overtreding van MARPOL-regelingen, met inbegrip van gevallen waarin de "oily water separator" of een vergelijkbaar apparaat ter voorkoming van verontreiniging van het verzekerde schip middels een bypass niet wordt gebruikt of buiten werking is gesteld;
- illegaal vissen;
- maatregelen genomen door Port State Control of een soortgelijke organisatie.

#### ARTIKEL 29

##### **CONFISCATIE**

In weerwil van de bepalingen van artikel 38 heeft de Maatschappij de bevoegdheid om een vergoeding aan de Verzekerde toe te staan in verband met het verlies door de Verzekerde van zijn belang in een verzekerd schip als gevolg van confiscatie door een daartoe wettelijk bevoegde overheidsinstantie op grond van inbreuk op douanewetten of -regelingen.

Met dien verstande dat hiertoe vereist is, dat

- 1 de Verzekerde de Maatschappij onverwijld op de hoogte heeft gesteld van de confiscatie of de dreiging van confiscatie;
- 2 betaling onder dit artikel in geen geval de marktwaarde van het schip te boven gaat; de betaling behoeft geen verband te houden met de marktwaarde ten tijde van de confiscatie;
- 3 de Verzekerde tot tevredenheid van de Maatschappij heeft aangetoond dat alle redelijke stappen waren genomen om inbreuk op de douanewetten of -regelingen, die tot de confiscatie hebben geleid, te voorkomen;
- 4 onder dit artikel slechts een zodanig bedrag kan worden vergoed als door de Maatschappij wordt beslist, zonder dat de Maatschappij zijn beslissing behoeft te motiveren.

#### ARTIKEL 30

##### **KOSTEN GEMAAKT OP AANWIJZING VAN DE MAATSCHAPPIJ**

30.1 Kosten en uitgaven die voor een Verzekerde zijn ontstaan als gevolg van een speciale aanwijzing die door de Maatschappij is gegeven teneinde de belangen van de Verzekerde te behartigen bij een formeel onderzoek naar een voorval waarbij het verzekerde schip betrokken is, ingeval de Maatschappij van mening is dat daaruit waarschijnlijk een vordering tegen de Maatschappij zal ontstaan, of in andere gevallen indien de Maatschappij daartoe beslist.

30.2 Kosten, uitgaven en verliezen die voor een Verzekerde zijn ontstaan als gevolg van een speciale aanwijzing die door de Maatschappij is gegeven in het belang van de Maatschappij of van een door de Verzekerde genomen actie waarvan de Maatschappij beslist dat een dergelijke actie in het belang van de Maatschappij was en dat de Verzekerde door de Maatschappij schadeloos gesteld behoort te worden.

#### ARTIKEL 31

##### **KOSTEN VAN SCHADEBEPERKENDE MAATREGELEN EN KOSTEN VAN PROCEDURES**

Buitengewone kosten en uitgaven welke redelijkerwijs zijn ontstaan in het kader van een voorval dat aanleiding kan geven tot een aanspraak op de Maatschappij met het uitsluitend oogmerk een dergelijke aanspraak te vermijden of te beperken, en advocaatkosten met betrekking tot een aansprakelijkheid waarvoor de Verzekerde is verzekerd bij de Maatschappij, met dien verstande dat slechts vergoeding wordt gegeven indien en voor zover dergelijke kosten zijn gemaakt met toestemming van de Maatschappij of tot het bedrag waartoe de Maatschappij besluit. Met dien verstande dat verliezen, kosten en uitgaven die verband houden met of voortkomen uit losgeldeisen, afpersing, chantage, omkoping of enige onrechtmatige betaling niet door de Maatschappij worden vergoed.

#### ARTIKEL 32

##### **"OMNIBUS"-REGELING**

In weerwil van enige regeling in deze bepalingen waaruit het tegendeel zou voortvloeien, is de Maatschappij bevoegd te bepalen dat de Maatschappij een volledige of gedeeltelijke vergoeding zal betalen aan een Verzekerde met betrekking tot aansprakelijkheden, kosten of uitgaven, welke samenhangen met het rederijbedrijf en het exploiteren en managen van schepen, welke naar het oordeel van de Maatschappij binnen de reikwijdte van de door de Maatschappij geboden dekking vallen.

Een en ander met dien verstande, dat:

- 1 de aansprakelijkheden, kosten of uitgaven verband moeten houden met het belang van de Verzekerde in het verzekerde schip, en voortvloeien uit voorvallen die zich hebben voorgedaan gedurende de verzekerde periode;
- 2 de Maatschappij niet gehouden is zijn beslissing te motiveren.

##### **VAN DEKKING UITGESLOTEN RISICO'S**

#### ARTIKEL 33

##### **ORLOGSRISICO'S**

Er bestaat geen recht op vergoeding door de Maatschappij met betrekking tot aansprakelijkheden, kosten of uitgaven voortvloeiend uit of veroorzaakt door:

- 1 oorlog, burgeroorlog, revolutie, opstand of daaruit voortkomende burgerlijke onrust, of enige vijandige handeling door of tegen een strijdende macht, of een terroristische daad;
- 2 feitelijk of juridisch beslag, buitmaking of aanhouding (met uitzondering van mouterij en piraterij), of poging tot een en ander, alsmede de gevolgen daarvan;
- 3 mijnen, torpedo's, bommen, raketten, granaten, explosieven of soortgelijke oorlogswapens (behalve aansprakelijkheden, kosten of uitgaven die uitsluitend voortvloeien uit het vervoer van

dergelijke wapens, al dan niet aan boord van het verzekerde schip).

Zie voorts de bepaling in artikel 35.

#### ARTIKEL 34

### CHEMISCHE, BIOCHEMISCHE, ELEKTROMAGNETISCHE WAPENS EN COMPUTERVIRUSSEN

Deze verzekering dekt in geen geval verlies, schade, aansprakelijkheid of uitgaven welke middellijk of onmiddellijk zijn veroorzaakt door of zijn toe te schrijven aan:

- 1 enig chemisch, biochemisch of elektromagnetisch wapen;
- 2 het gebruik of het invoeren, teneinde schade te veroorzaken, van een computervirus.

Zie voorts de bepaling "met dien verstande dat" in artikel 35 hieronder.

#### ARTIKEL 35

### NUCLEAIRE RISICO'S

De Maatschappij kent geen vergoeding toe met betrekking tot aansprakelijkheden, kosten en uitgaven welke middellijk of onmiddellijk voortvloeien uit of zijn veroorzaakt door:

- 1 ioniserende straling van of besmetting met radioactiviteit afkomstig van nucleaire brandstof of van radioactieve producten of van nucleair afval of van de verbranding van nucleaire brandstof;
- 2 de radioactieve, giftige, explosieve of andere gevaarlijke of verontreinigende eigenschappen van nucleaire brandstof of radioactieve producten of nucleair afval of van een nucleaire installatie of kernreactor of ander nucleaire installatie of nucleair onderdeel daarvan;
- 3 enig oorlogswapen (of onderdeel daarvan), waarbij gebruikgemaakt wordt van atomaire of nucleaire splitsing en/of fusie of andere soortgelijke reactie of radioactieve kracht of

stof;

- 4 de radioactieve, giftige, explosieve of andere gevaarlijke of verontreinigende eigenschappen van enige radioactieve stof.

Met dien verstande, dat de Maatschappij kan besluiten dat gehele of gedeeltelijke vergoeding wordt toegekend met betrekking tot aanspraken als bedoeld in dit artikel alsmede in de artikelen 33 en 34. Een dergelijke beslissing is bindend. De beslissing zal aan de Verzekerde worden meegedeeld zonder vermelding van de aan de beslissing ten grondslag liggende redenen.

#### ARTIKEL 36

### CONTRABANDE, BREKEN VAN EEN BLOKKADE EN ONWETTIGE ACTIVITEITEN

Er bestaat geen recht op vergoeding door de Maatschappij met betrekking tot het vervoer van contrabande, het breken van een blokkade, of het met het schip uitoefenen van onwettige activiteiten.

#### ARTIKEL 37

### ENKELE BEPALINGEN MET BETREKKING TOT SANCTIES

37.1 Geen recht op vergoeding door de Maatschappij bestaat in verband met het gebruik van het schip in strijd met door een staat of internationale organisatie vastgestelde sanctieregelingen. Daarnaast is er geen recht op vergoeding door de Maatschappij ten aanzien van aansprakelijkheden, kosten of uitgaven, waarvan de Maatschappij bepaalt dat door vergoeding of enige betaling in verband daarmee de Maatschappij het risico loopt om enige sanctie, verbod of nadelige actie in wat voor vorm dan ook opgelegd te krijgen door een staat of internationale organisatie; tenzij de uitdrukkelijke voorwaarden van een dergelijke sanctie, verbod of nadelige actie betaling van enig bedrag door de Maatschappij aan de Verzekerde op een geblokkeerde rekening toestaat, in welk geval betaling door de Maatschappij op die rekening de Maatschappij ontslaat van elke verplichting ten opzichte van de Verzekerde hoe dan ook ontstaan met betrekking tot een claim waarmee die betaling verband houdt.

37.2 De verzekering van het schip eindigt op het moment dat het schip door de Verzekerde wordt gebruikt voor vervoer, handel of een reis zodanig dat de Maatschappij vanwege dit gebruik of vanwege het verzekeren daarvan op enige wijze het risico loopt om enige sanctie, verbod of nadelige actie, in wat voor vorm dan ook opgelegd door een staat of internationale organisatie, te overtreden of het risico loopt om zelf op een sanctielijst te komen, of op het moment dat de herverzekeraar meedeelt dat het betreffende schip niet langer onder de herverzekering valt in verband met het gebruik in strijd met een sanctieregeling.

37.3 De sanctiebepalingen van de herverzekering maken deel uit van de onderhavige verzekering. Aan een Verzekerde zal op aanvraag een exemplaar van de regeling worden toegezonden.

37.4 De Verzekerde is niet gerechtigd tot vergoeding van enig schadebedrag dat de Maatschappij niet vergoed krijgt van de herverzekeraar om reden dat op grond van enige sanctieregeling betaling niet geoorloofd is, verhinderd wordt of de herverzekeraar blootstelt aan het risico van sancties.

### VAN DEKKING UITGESLOTEN KOSTENPOSTEN

Onder voorbehoud van artikel 29 en 32 zal de Maatschappij geen vergoeding betalen met betrekking tot de volgende posten:

#### ARTIKEL 38

### SCHADE AAN EEN VERZEKERD SCHIP

Verlies van of schade aan het verzekerde schip of enig onderdeel daarvan, of aansprakelijkheden, kosten of uitgaven die verzekerd zouden zijn als het schip steeds volledig verzekerd zou zijn geweest op een polis waarvan de voorwaarden niet beperkter zijn dan de Institute Standard Dutch Hull Form 1/9/84, of die onder het eigen risico van een dergelijke polis vallen, tenzij anders bepaald door de Maatschappij.

#### ARTIKEL 39

### SCHADE AAN UITRUSTING VAN HET VERZEKERDE SCHIP

Verlies van of schade aan de uitrusting aan boord van het verzekerde schip, of containers, sjorringen, uitrusting, brandstof of voorraden op dit schip die eigendom zijn van de Verzekerde of een verwante onderneming.

#### ARTIKEL 40

### REPARATIES

De kosten van reparaties aan het Verzekerde schip.

#### ARTIKEL 41

### HULPVERLENING

41.1 Hulpverleningsdiensten of andere diensten in het kader van hulpverlening met betrekking tot het verzekerde schip en daarmee verband houdende aansprakelijkheden.

41.2 Vorderingen verband houdende met hulpverleningsdiensten (inclusief wrakopruiming) uitgevoerd door het schip of verricht door een Verzekerde, anders dan vorderingen die verband houden met hulpverleningsdiensten uitgevoerd door het schip in het kader van het redden of pogen tot het redden van mensenlevens op zee.

#### ARTIKEL 42

### TIJDVERLET EN VRACHT

Vorderingen van of tegen een Verzekerde ter zake van verlies van huur of vracht met betrekking tot het verzekerde schip, of verband houdende met overliggeld, detentie of vertraging met betrekking tot het verzekerde schip, behalve wanneer een dergelijke claim onderdeel vormt van een claim tegen de Verzekerde in verband met aansprakelijkheid voor ladingschade als bedoeld in de artikelen 12 tot en met 17 hierboven.

#### ARTIKEL 43

### CONTRACTBREUK

Schade voortvloeiend uit tekortkoming in de nakoming van of beëindiging van een charterpartij of andere overeenkomst tot gebruik van het verzekerde schip.

## ARTIKEL 44

**ONVERHAALBARE VORDERINGEN**

Schade als gevolg van een onverhaalbare vordering of insolventie van de debiteur. Met dien verstande dat de uitsluitingen in de artikelen 38 tot en met 44 niet van toepassing zijn op de volgende artikelen:

- 9 Redding van mensenlevens op zee
- 13 Ladingaandeel in averij-grosse
- 19 Scheepsaandeel in averij-grosse en hulploon
- 25 Uitgaven van hulpverleners
- 29 Confiscatie
- 30 Kosten gemaakt op aanwijzing van de Maatschappij
- 31 Kosten van schadebeperkende maatregelen

## ARTIKEL 45

**VERONTREINIGING**

Aansprakelijkheden die voortvloeien uit het over boord zetten of geraken van enige vloeistof of andere stoffen van het verzekerde schip, of de dreiging tot zulk een over boord zetten of geraken, tenzij vergoeding gebaseerd is op artikel 23.

## ARTIKEL 46

**SPECIALISTISCHE VERRICHTINGEN**

Aansprakelijkheden ontstaan tijdens de uitvoering van specialistische operaties, met inbegrip van maar niet beperkt tot baggeren, stralen, heipalen plaatsen, optimalisering van de werking van boorputten, kabels of pijpleidingen leggen, constructiewerk, installatie- of onderhoudswerkzaamheden, boormonsters nemen, storten van afval, professionele hulpverlening bij olieverontreiniging of training voor professionele hulpverlening, het reinigen van tanks (anders dan aan boord van de Verzekerde schip), uitgezonderd brandbestrijding, voor zover dergelijke aansprakelijkheden samenhangen met:

(1) claims ingediend door een partij ten behoeve van wie het werk is uitgevoerd, of door een derde partij (ongeacht of deze met een partij ten behoeve van wie het werk is uitgevoerd verbonden is of niet), gerelateerd aan de specialistische aard van de verrichtingen; of

(2) het niet in staat zijn door de Verzeerde om dergelijke specialistische verrichtingen uit te voeren of de geschiktheid of doeltreffendheid of kwaliteit van de werkzaamheden, producten of diensten van de Verzeerde;

(3) verlies van of schade aan het gecontracteerde werk met inbegrip van maar niet beperkt tot materialen, componenten, onderdelen, machinerieën, armaturen, uitrusting en enig ander eigendom welke onderdeel zijn van of bestemd zijn onderdeel te zijn van het afgeronde project dat voorwerp is van het contract waaronder het verzekerde schip de werkzaamheden uitvoert, of gebruikt of verbruikt worden bij de voltooiing van een dergelijk project. Deze uitsluiting is niet van toepassing op aansprakelijkheden die zich voordoen met betrekking tot:

- a verwonding, ziekte of overlijden van enig persoon aan boord van het Verzeerde schip;
- b verwijdering van het wrak van het verzekerde schip;
- c olieverontreiniging afkomstig van het verzekerde schip of de dreiging daarvan; maar uitsluitend voor zover dergelijke aansprakelijkheden voor vergoeding door de Maatschappij in aanmerking komen overeenkomstig de bepalingen van de Maatschappij.

## ARTIKEL 47

**BOREN EN PRODUCTIE**

47.1 Aansprakelijkheden die verband houden met het schip, zijnde een schip of een anders omschreven vaartuig of eenheid gebouwd of aangepast voor het uitvoeren van boorwerkzaamheden verband houdende met olie- of gaswinning of -productie.

47.2 Aansprakelijkheden die verband houden met het schip, zijnde elk schip dat gebruikt wordt om boor- of productiewerkzaamheden uit te voeren gerelateerd aan olie- of gaswinning of -productie, met inbegrip van schepen die als accommodatie worden gebruikt en ter plekke afgemeerd liggen als

integraal onderdeel van dergelijke werkzaamheden, voor zover dergelijke aansprakelijkheden het gevolg zijn van of ontstaan tijdens dergelijke boor- of productiewerkzaamheden.

47.3 Een schip wordt onder andere geacht productiewerkzaamheden uit te voeren als het een opslagtanker is of een ander schip dat gebruikt wordt voor de opslag van olie, en de olie rechtstreeks vanuit de boorput naar het betreffende schip (dat gebruikt wordt voor opslag) wordt gepompt; of het schip dat gebruikt wordt voor opslag heeft apparatuur aan boord om olie en gas van elkaar te scheiden en aan boord van het schip wordt gas van olie gescheiden anders dan door middel van natuurlijke ontluchting.

47.4 Indien het schip productiewerkzaamheden uitvoert is artikel 47.2 van toepassing vanaf het moment dat een verbinding, rechtstreeks of indirect, tot stand is gebracht tussen het schip en de boorput op grond van een overeenkomst op basis waarvan het schip deze werkzaamheden verricht tot het moment dat het schip uiteindelijk wordt afgekoppeld van de boorput overeenkomstig die overeenkomst.

## ARTIKEL 48

**AFVALSCHEPEN**

Aansprakelijkheden, kosten en uitgaven van een schip dat gebruikt wordt voor vuilverbranding of afvalverwerking, als de vordering het gevolg is van deze werkzaamheden.

## ARTIKEL 49

**"HEAVY LIFT VESSELS"**

Verlies van of schade aan of wrakopruijing van de lading vervoerd aan boord van een "semi submersible heavy lift vessel" of een ander schip dat uitsluitend ontworpen is voor het vervoer van "heavy lift cargo", tenzij dergelijke lading vervoerd wordt onder de voorwaarden van het "Heavycon" contract dan wel andere voorwaarden die van te voren schriftelijk door de Maatschappij zijn goedgekeurd.

## ARTIKEL 50

**PAPIERLOZE HANDEL**

Aansprakelijkheden en verliezen die voortvloeien uit het handelen middels gebruik van een elektronisch systeem van gegevensverwerking, anders dan een elektronisch systeem dat is goedgekeurd door de Maatschappij, voor zover dergelijke risico's en verliezen niet zouden zijn ontstaan bij een op schriftelijke stukken gebaseerd systeem (tenzij de Maatschappij anders bepaalt).

In het kader van dit artikel geldt:

- 1 Onder een elektronisch systeem van gegevensverwerking wordt verstaan elk systeem dat schriftelijke stukken vervangt of bedoeld is schriftelijke stukken te vervangen welke stukken gebruikt worden bij de verkoop van goederen en/of bij het vervoer daarvan over zee of gedeeltelijk over zee en door andere middelen van vervoer en die:
  - a waardepapieren zijn; of
  - b de houder het recht geven op aflevering of bezit van de goederen genoemd in dergelijke stukken; of
  - c het bewijs zijn van een vervoerscontract waaronder de rechten en verplichtingen van elk van de contractspartijen aan een derde kunnen worden overgedragen.
- 2 Onder "stukken" sub 1 wordt verstaan alles waarin gegevens in de breedste zin des woords worden vastgelegd met inbegrip van, maar niet beperkt tot, middels computers of anderszins elektronisch gegenereerde gegevens.

## ARTIKEL 51

**WINSTDERIVING**

Winstderving of waardevermindering welke het gevolg is van het redden van drenkelingen en/of vluchtelingen.

## ARTIKEL 52

**RISKANTE OF GEVAARLIJKE ACTIVITEITEN**

52.1 De Maatschappij kent geen vergoeding toe met

betrekking tot aansprakelijkheden, kosten en uitgaven welke middellijk of onmiddellijk voortvloeien uit of zijn veroorzaakt door het vervoer, de reis of enige andere activiteit aan boord van of in verband met het Verzekerde schip, waaromtrent de Maatschappij bepaalt dat dit onvoorzichtig, frauduleus, onveilig, onnodig gevaarlijk of onbehoorlijk was, of een abnormaal risico betrof.

52.2 Bij toepassing van art. 52.1 zal de Verzekerde de Maatschappij schadeloos stellen voor enig bedrag dat door de Maatschappij betaald is in verband met aansprakelijkheden, kosten en uitgaven van de Verzekerde onder enige garantie of enig certificaat afgegeven door de Maatschappij.

#### ARTIKEL 53

##### **PERSONEEL NIET ZIJNDE BEMANNINGSLEDEN**

Er kan geen vergoeding van de maatschappij worden verkregen voor aansprakelijkheden, kosten en uitgaven die zijn ontstaan met betrekking tot:

- a personeel (niet zijnde bemanningsleden) aan boord van het schip (dat gebruikt wordt als accommodatie) dat in dienst is van een ander dan de verzekerde indien er geen door de raad van bestuur goedgekeurde contractuele verdeling van aansprakelijkheid heeft plaatsgevonden tussen de verzekerde en de werkgever van dergelijk personeel;
- b hotel- en restaurantgasten en andere bezoekers en cateringpersoneel van het schip wanneer ze is aangemeerd (anders dan op tijdelijke basis) en is opengesteld voor het publiek als hotel, restaurant, bar of andere uitgaansgelegenheden.

#### ARTIKEL 54

##### **VERPLICHTINGEN VAN DE VERZEKERDE MET BETREKKING TOT NIET GEDEKTE RISICO'S EN KOSTENPOSTEN**

54.1 Wanneer de Maatschappij, ondanks de uitsluitingen in verzekerde risico's Klasse 1 artikel 33, 34 en/of 35, betalingen heeft gedaan in verband met aansprakelijkheden, kosten en uitgaven van de Verzekerde ingevolge een verzoek daartoe onder:

- 1 enige vorm van garantiestelling afgegeven door de Maatschappij aan de "Federal Maritime Commission" onder Sectie 2 van "US Public Law 89-777"; of
- 2 een certificaat afgegeven door de Maatschappij overeenkomstig Artikel VII van de "International Conventions on Civil Liability for Oil Pollution Damage" 1969 en 1992 of enige latere editie daarvan; of
- 3 een certificaat afgegeven door de Maatschappij overeenkomstig artikel 7 van de "International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage 2001"; of
- 4 een certificaat afgegeven door de Maatschappij overeenkomstig artikel 4bis van de "Athens Convention Relating to the Carriage of Passengers and Their Luggage by Sea 2002"; of
- 5 een certificaat afgegeven door de Maatschappij overeenkomstig artikel 12 van de "Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks 2007"; of
- 6 enige andere enige vorm van garantiestelling of certificaat afgegeven door de Maatschappij op basis van enig statuut, verdrag of wet,

zal de Verzekerde de Maatschappij schadeloosstellen voor enig bedrag - betaald onder dergelijke garantiestellingen of certificaten in verband met eerdergenoemde aansprakelijkheden, kosten en uitgaven - dat geheel of gedeeltelijk verhaalbaar zou zijn geweest onder een Standaard "P&I Warrisk" polis indien de Verzekerde voldaan zou hebben aan de bepalingen en voorwaarden van die verzekering, ongeacht of de Verzekerde al dan niet daadwerkelijk "P&I Warrisk" dekking heeft afgesloten.

54.2 De Verzekerde stemt er mee in dat enig bedrag dat door de Maatschappij betaald wordt onder dergelijke garantiestellingen of certificaten wordt betaald in de vorm van een lening voor zover de bedragen verhaald zijn onder enige verzekeringspolis of onder aanvullende dekking geboden door de Maatschappij. Verder stemt de Verzekerde er mee in dat alle rechten van de Verzekerde onder enige andere verzekering en tegen enige derde aan de Maatschappij worden overgedragen in de mate en onder de voorwaarden zoals door de Maatschappij vast te stellen.

## Verzekerde risico's Klasse 2





## ARTIKEL 1

**ALGEMENE BEPALING**

1.1 De leden die verzekerd zijn ingevolge Klasse 1 zijn tevens verzekerd ingevolge Klasse 2 (rechtsbijstand). Indien de verzekering ingevolge Klasse 1 wordt geschorst of beëindigd dan geldt dit ook voor de onderhavige rechtsbijstandsverzekering.

1.2 Indien een Verzekerde is verzekerd voor rechtsbijstand geldt dit ook voor de eventuele joint assured(s) en co-assured(s), voor zover het aangelegenheden betreft waarvoor ook de Verzekerde is verzekerd.

1.3 De premie voor Klasse 2 zal door de Maatschappij worden vastgesteld.

## ARTIKEL 2

**VERZEKERDE RISICO'S**

2.1 Verzekerd is het verlenen van rechtsbijstand, zowel in als buiten rechte, ten aanzien van kwesties die betrekking hebben op het verzekerde schip en die betreffen vracht, foutvracht, aanhouding, berging, bijdragen in averij-grosse, overliggeld, tijdverlies, charterpartijen, cognossementen en andere vervoerovereenkomsten, daaronder begrepen alle kwesties betreffende laden, lossen, stuwen, lichten, trimmen, reparatie of uitrusting van het schip, dokken, meren, leverantie van bunkers. Rechtsbijstand omvat tevens een eventuele aan de wederpartij toekomende kostenveroordeling. Het maximale bedrag waartoe de rechtsbijstandskosten zijn verzekerd belooft EUR 100.000,00, onverminderd de in deze voorwaarden geregelde bevoegdheden van de Maatschappij met betrekking tot het stellen van andere maxima.

2.2 Ingeval de rechtsbijstand betrekking heeft op de incasso van hulploon of sleeploon, blijven de rechtsbijstandskosten tot vijf procent (5%) van het geïncasseerde bedrag voor rekening van de Verzekerde.

2.3 Onverminderd het bepaalde in 2.1 is de Maatschappij gerechtigd rechtsbijstand met betrekking tot andere kwesties toe te staan, waarbij

het tevens een eigen risico vaststelt.

Het maximale bedrag van deze dekking belooft EUR 50.000,00. De Maatschappij is bevoegd op grond van de omstandigheden dit maximum in een bepaald individueel geval tot maximaal EUR100.000,00 te verhogen.

2.4 Schepen in aanbouw (waaronder ook vallen schepen met betrekking waartoe een conversie wordt uitgevoerd) kunnen voor rechtsbijstand worden verzekerd tegen een door de Maatschappij vast te stellen eenmalige premie, op voorwaarde dat de verzekering van het schip bij het gereedkomen daarvan automatisch overgaat in de verzekering van het schip voor minimaal één vol verzekeringsjaar. Het eigen risico (voor externe kosten) voor schepen in aanbouw bedraagt EUR 5.000,00 per gebeurtenis. Het maximale bedrag van deze dekking belooft EUR 100.000,00.

2.5 Van de aanspraak op rechtsbijstand zijn uitgesloten kwesties die vallen onder of verband houden met de cascoverzekering op basis van de Standard Dutch Hull Form, nieuwste editie, of onder een (andere) door de Verzekerde gesloten cascoverzekering. Van de aanspraak op rechtsbijstand zijn tevens uitgesloten geschillen aangaande enige kwestie uitgesloten in verzekerde risico's klasse 1 alsmede arbeidsgeschillen, alsmede geschillen tussen joint assured(s) en coassured(s) onderling of met de Verzekerde, of tussen de Verzekerde en zijn bevrachtingsmakelaar, manager of verzekeringstussenpersoon.

## ARTIKEL 3

**NADERE BEVOEGDHEDEN VAN DE MAATSCHAPPIJ**

3.1 De rechtsbijstand wordt verleend door de Maatschappij. De Maatschappij treedt namens de Verzekerde op in alle aspecten van een zaak die de Maatschappij namens de Verzekerde behandelt, en de Maatschappij is gemachtigd om de Verzekerde in onderhandelingen te vertegenwoordigen. De bevoegdheid om namens de Verzekerde een advocaat of andere deskundige in te schakelen, komt toe aan de Maatschappij. Deze deskundigen zijn gerechtigd adviezen en voortgangsrapportages

te sturen naar de Maatschappij en met de Maatschappij over de ontwikkelingen in de zaak overleg te plegen.

3.2 De Maatschappij is te allen tijde bevoegd om het verlenen van rechtsbijstand te weigeren of die beperkingen en voorwaarden aan het verlenen van rechtsbijstand te stellen die het aangewezen acht. De Maatschappij is verder gerechtigd om het verlenen van rechtsbijstand te beëindigen indien het daartoe redenen aanwezig acht, ook al heeft het in een eerder stadium anders beslist. De redenen voor een beslissing als bedoeld in deze subparagraaf zijn onder andere, maar niet beperkt tot, de volgende situaties:

- a indien de Verzekerde zonder toestemming van de Maatschappij aan een advocaat of een andere deskundige opdracht tot behandeling van de zaak heeft gegeven.
- b als het geschil zo laat gemeld wordt, dat de behandeling van de zaak hierdoor voor de Maatschappij aanmerkelijk moeilijker of kostbaarder is geworden dan bij tijdige melding het geval geweest zou zijn.
- c als de Verzekerde of een medewerker van de Verzekerde onjuiste informatie verstrekt of niet de medewerking verleent die bij de beoordeling en behandeling van de zaak is vereist.

3.3 Met name kan de Maatschappij besluiten het verlenen van rechtsbijstand te beëindigen op de grond, dat het van mening is dat het geschil minnelijk moet worden geschikt en/of dat het geen redelijke zin heeft de zaak verder door te zetten.

3.4 Indien het besluit om geen rechtsbijstand te verlenen of het verlenen van rechtsbijstand niet te continueren is gebaseerd op de enkele grond dat de aan de rechtsbijstand verbonden kosten naar verwachting in geen verhouding zullen staan van het bedrag van de vordering waarom het gaat, kan de Maatschappij besluiten dat uit de geldmiddelen van de Maatschappij een bedrag aan de Verzekerde zal worden betaald ter volledige of gedeeltelijke betaling van de vordering in verband waarmee rechtsbijstand is geweigerd.

3.5 De Maatschappij is, voor zover het daartoe termen aanwezig acht, ook bevoegd in individuele gevallen, hetzij aan het begin van de zaak hetzij tijdens de behandeling daarvan, een maximum te stellen aan de ten behoeve van de zaak te besteden kosten. Kosten die dit maximum te boven gaan komen voor rekening van de Verzekerde, voor deze kosten is de Maatschappij niet aansprakelijk.

3.6 Bij de uitoefening van de bovengenoemde bevoegdheden kan de Maatschappij alle omstandigheden die naar zijn mening relevant zijn in zijn overwegingen betrekken, zoals bijvoorbeeld de merites van de vordering, de houding van de Verzekerde, de door de Verzekerde verleende medewerking aan de behandeling van de zaak, een kosten-batenanalyse van de te nemen stappen, en het mogelijke resultaat van de rechtsbijstand.

3.7 Indien de Verzekerde, ondanks een afwijzend advies van de Maatschappij, wenst (voort) te procederen, komen alle kosten voor zijn rekening, inclusief de eventuele aan de wederpartij toekomende kostenveroordeling.

3.8 Indien de door de Maatschappij bij het verlenen van rechtsbijstand gemaakte kosten geheel of gedeeltelijk verhaald worden op of betaald worden door een derde partij, of indien deze kosten worden verrekend, of in een schikking of gerechtelijk besluit worden opgenomen, dan komen de geïncasseerde, betaalde, verrekende en/of in de schikking of besluit opgenomen bedragen toe aan de Maatschappij. In het geval dat deze kosten niet gespecificeerd zijn bepaalt de Maatschappij welk bedrag aan de Maatschappij verschuldigd is. Indien de in dit artikel bedoelde bedragen aan de Verzekerde zijn overgemaakt of anderszins ten goede van de Verzekerde zijn gekomen dan is de Verzekerde gehouden deze kosten onverwijld aan de Maatschappij te vergoeden.



# General conditions of insurance



## ARTICLE 1

**GENERAL**

1.1 The insurer, the “Mutual Insurance Association Noord Nederlandsche P & I Club U.A.”, established at Haren (Groningen), is referred to as “the Association”. The Association is represented by the Board of Directors of the Association. Decisions of the Association referred to in these insurance conditions are taken by The Board of Directors.

1.2 Reference herein to insurance conditions will include these General Conditions, as well as the specific provisions of Class 1 and Class 2, unless expressly provided otherwise. The Dutch text is the governing text, except as regards the Insured Risks in Class 1, where the English text will take precedence.

1.3 The General Conditions of Insurance apply to all risks insured by the Association.

1.4 The conditions of insurance (which includes the provisions under the title “General Conditions of Insurance”, as well as the terms of the “Insured Risks”) will be determined by the Association. The Association can make interim amendments and supplementary terms in respect of the conditions of insurance in the event that, in its opinion, the circumstances so require. The amendments and/or supplementary terms shall be advised to the Insured in writing. Such amendments and/or supplementary terms will come into effect on the day appointed by the Association.

## ARTICLE 2

**APPLICABLE LAW**

2.1 The insurance is governed by Dutch law. The interpretation of the Risks insured under Class 1, however, is subject to English law.

2.2 Subject to the provisions of sub-paragraph 3, the Groningen Court has exclusive jurisdiction to determine disputes between an Insured and the Association.

2.3 Any dispute in relation to the interpretation of the Risks insured under Class 1 shall be decided by

arbitration in London. In such an arbitration, the English Arbitration Act 1996 and any amendments thereto shall be applicable. The dispute will be placed before three Arbitrators, of which one is to be nominated by the Insured and the other by the Association, together with a third Arbitrator who will be appointed by the two Arbitrators first appointed.

2.4 Disputes over the question whether a certain issue is subject to the jurisdiction of arbitrators in London or the court in Groningen shall be submitted to (the president of) the Court at Groningen.

## ARTICLE 3

**COMMENCEMENT AND CESSER OF INSURANCE**

3.1 A person wishing to insure his vessel with the Association shall make an application to the Association. The application shall be for Class 1 and Class 2. The Association is entitled to refuse an applicant without reasons being given.

3.2 After acceptance, the time of commencement of the insurance shall be put on record. The time of commencement will be zero hours and zero minutes (00.00 hours) Dutch local time on the day of commencement, and the time of cessation will be twenty four hours and zero minutes (24.00 hours) Dutch local time on the day the insurance ends.

3.3 The insurance relates only to costs and damages resulting from an occurrence that took place during the period of insurance and in connection with the operation of the entered vessel. In the case of cargo damage, the occurrence will be considered to have taken place on arrival at the first port where damage to the cargo is noticed, unless it is proven that the damage arose as a consequence of a previous specific occurrence. In the case of Class 2, the occurrence will be regarded as the event as a result of which costs and/or damages arise or threaten to arise.

3.4 Unless the period of entry is stated otherwise on the certificate of entry the insurance will run until the end of the policy year (twenty four hours and zero minutes (24.00 hours) Dutch local time on the

thirty first (31) December), and will be automatically extended from year to year unless cancellation or intervening termination has taken place. The insurance will also come to an end on the sale or loss of the insured vessel, in case sub-paragraph 37.2 of the Insured Risks Class 1 applies or in case of bankruptcy or receivership of the Insured. Should the Insured die, his rights and obligations will pass automatically to his successors. The reference to “loss” in the second line of this sub-paragraph includes the situation where the ship becomes, or is accepted by hull underwriters as, an actual or constructive total loss, or there is a compromise reached with hull underwriters, or the Board of Directors decides, that the ship can be considered or deemed to be an actual or constructive total loss, except as regards liabilities flowing directly from the casualty which gave rise to the actual or constructive loss of the ship, or such later date as the Board of Directors may determine.

3.5 Both the Association and the Insured can terminate the insurance in writing at the end of the policy year, on giving at least two months advance notice.

3.6 Apart from termination as provided for in sub-paragraph 5 the insurance will come to an end on the sale or loss of the insured vessel, in case sub-paragraph 37.2 of the Insured Risks Class 1 applies or in case of bankruptcy or receivership of the Insured. Should the Insured die, his rights and obligations will pass automatically to his successors.

## ARTICLE 4

**JOINT ASSURED AND CO-ASSURED**

4.1 In special cases the Association may, on properly reasoned application of an Insured, confer on a person or corporation which is connected in one way or another with the operation of the vessel or which is bound in partnership or otherwise with the Insured, the position as joint assured. The Insured and joint assured are jointly and severally liable to pay all amounts due to the Association in respect of such entry. Termination of the insurance contract will automatically bring to an end the status as joint assured. Each joint assured has an

independent right of recovery from the Association. The Insured warrants that he has at all times full power and authority to act in the name of and/or on behalf of all joint assureds. Reference to Insured in the General Conditions of Insurance and the Insured Risks Class 1 and 2 includes reference to the joint assured(s). The Insured and each joint assured warrant that the joint assured is, in relation to the insured vessel:

- (a) interested in the operation, management or manning of an insured vessel; or
- (b) the holding company or the beneficial owner of an Insured or of any person interested in the operation, management or manning of an insured vessel; or
- (c) any Mortgagee of an insured vessel or a financial institution (or its subsidiary or affiliate) which leases the vessel as its owner to the insured; or
- (d) a charterer of the insured vessel; provided that, unless otherwise agreed by the Board of Directors, where a charterer is named as a joint assured or co-assured, all insured parties, including such charterer, warrant that the charterer is either:
  - (1) an affiliated or associated charterer; or
  - (2) has contracted with the Insured or a joint assured for the provision of services to or by the ship and that contract has been approved by the Board of Directors.

4.2 On application of the Insured, a person or corporation which is connected in one way or another with the operation of the vessel or who is bound in partnership or otherwise with the Insured may, on approval by the Association, be treated as co-assured in accordance with the conditions applicable to the Insured to the extent that he may become liable for claims for which the Insured is insured with the Association. Termination of the insurance contract will automatically bring to an end the status as co-assured.

4.3 The liability of the Association to a co-assured only extends insofar as they may be found liable to pay in the first instance for liabilities that are properly the responsibility of the Insured which, if the Insured has entered into a contract with the co-assured, means those liabilities which are to be

borne by the Insured under such contract. Cover does not extend to any amount which would not have been recoverable from the Association by the Insured had the claim been made or enforced against him or to any liabilities to be borne by any of the co-assureds under the said contract.

4.4 Once the Association has indemnified a coassured the Association shall not be under any further liability to any other person in respect of that claim.

4.5 Conduct of an insured party which would have entitled the Association to decline to indemnify it is deemed to be the conduct of all insured parties.

#### ARTICLE 5

### **PAYMENT OF THE PREMIUM AND ANY OTHER AMOUNTS**

5.1 The Association will fix the premium for Class 1 and Class 2 for the Insured annually. Where the insurance commences in the course of a policy year (a policy year runs from first of January up to and including thirty first of December), the premium shall be calculated pro rata per day. On termination of the insurance during the course of a policy year, an Insured shall receive a refund of the premium already paid pro rata for the remaining period up to the end of the policy year. However, the Association shall be entitled to deduct from the refund of the premium any amounts that the Association decides are owing to the Association by the Insured.

5.2 A rebate of up to forty percent (40%) of the premium referred to in art. 5.1 above will be allowed for each continuous period of thirty (30) days while the ship is laid up, under conditions to be determined by the Associations. For time charterers the Association may make a different arrangement.

5.3 The Association is authorised at the commencement of the insurance contract to fix premium reductions. The loss ratio of a particular vessel over the previous policy years may be taken into account as a factor in the rate at which the reduction is written down. This cannot be regarded

as an amendment to the conditions on the basis of which the Insured is insured.

5.4 Payment of premium invoices received from the Association must be received by the date, or in case of instalments, by the dates, mentioned in the invoice. In the event of failure to pay in time, legal interest will be charged as from the payment date mentioned in the premium invoice. Whenever an Insured, after a demand for payment within the time limit set out in the demand, fails to pay the premium, the cover is suspended. This will have the following effect. On non-payment of the first instalment, with retrospective effect no rights can be derived from the insurance agreement as from the date of entry, or, in the case of an on-going policy where the duration of the policy has been extended, from the date of commencement of the extension, to the date of payment of the premium. On non-payment of the subsequent instalment, with retrospective effect no rights can be derived from the insurance agreement as from the date on which the premium should have been paid in accordance with the premium invoice to the date of payment of the premium. Removal of the suspension after payment of the outstanding premium instalment(s) will not reinstate cover over the period during which it was suspended.

5.5 An Insured who is in default of payment of the premium and/or of any other amounts due to the Association can be held liable by the Association. All costs resulting therefrom, including administration costs in the amount of five percent (5%) of the outstanding amount together with legal costs incurred in respect of recovery of the claim, will be for the account of the Insured in question.

5.6 The Insured shall indemnify and hold harmless the Association in respect of any loss, damage, liability, costs or expenses which the Association may incur in respect of premium tax or any other tax for which the Insured is responsible.

#### ARTICLE 6

### **INTERMEDIARIES**

In the event that the insurance is taken out through an intermediary and subject to the provision of

article 7:936 Civil Code the premium will be treated as paid only when payment thereof is received by the Association. The premium invoice for the Insured in question, as well as the first reminder, will be sent to the intermediary unless otherwise agreed. Any further reminders and correspondence concerning the outstanding premium amounts may also be sent to the Insured. The intermediary is not authorised to make any agreement regarding deferment of premium payment.

#### ARTICLE 7

### **CERTAIN PROVISIONS REGARDING THE INSURED'S RIGHTS**

7.1 The rights and obligations arising out of the insurance contract are personal and cannot be assigned to a third party without the express permission of the Association.

7.2 Save for liability for loss arising out of death or personal injury, it is a condition precedent of an Insured's right to recovery from the Association in relation to claims under Class 1 that the Insured has himself first paid the loss or damage in question out of funds belonging to him unconditionally and not by way of loan or otherwise. The Association has a discretion to depart from this rule.

7.3.a The Association may, in the event of an arrest or a threat thereof against the insured ship in connection with a claim which falls within cover, make provision for the issue of a guarantee to avoid or to release the arrest.

7.3.b The Association is under no obligation to provide bail or other security on behalf of any Insured, but where the same is provided it shall be on such terms as the Board of Directors may consider appropriate and shall not constitute any admission of liability by the Association for the claim in respect of which the bail or other security is given.

7.3.c The Insured agrees that by authorising the provision of bail or other security, the Association is given full power to conduct and control all related proceedings (including the power to settle, compromise or dispose of such proceedings) and

the Insured shall provide or execute any documents required to allow the Association to effect such conduct or control.

7.4 The liabilities under the conditions of insurance of Class 1 relate only to liabilities for payment of damages and costs for which the Insured can be held liable by a third party. The Association is not liable for any damage which an Insured may suffer as a result of the Association's refusal to extend cover in circumstances where a judge or arbitrators may later decide that cover was unjustly denied. The same applies where the Association suspends cover and it is later determined it was wrong to do so.

7.5 In the case of a claim which would be recoverable from the Association being enforced against an affiliated or associated company of an Insured, such company shall, if the Insured so requires in writing, be entitled to recover such sum from the Association but only to the extent to which the Insured would have been entitled to recover if the claim had been enforced against him. Once the Association has reimbursed such company, the Association shall not be under any further liability to any other person in respect of that claim.

7.6 The cover provided to joint assureds and coassureds does not extend to any liabilities and/or disputes either among such joint assureds and co-assureds, or with the Insured.

7.7 The Insured shall in no circumstances be entitled to recover from the Association that part of any liabilities, costs and expenses which is not recovered by the Association under any reinsurance(s) because of a shortfall in recovery from reinsurers thereunder by reason of any sanction, prohibition or adverse action against them by a state or international organisation or the risk thereof if payment were to be made by reinsurers. For the purposes of this rule "shortfall" includes any failure or delay in recovery by the Association by reason of reinsurers making payment into a designated account in compliance with the requirements of any state or international organisation.

7.8 The Insured shall be liable to reimburse the Association in full for any MLC 2006 liability or costs paid under Article 2 of the Insured Risks Class 1 (P&I) save to the extent that any part thereof is recoverable under Rule 3 of the Insured Risks Class 1 (P&I).

7.9 An Insured must at all times take all reasonable steps to avoid or minimise any loss, damage or liability in respect of which he may be insured by the Association. If an Insured is in breach of this obligation, the board may reject any claim by the Insured for reimbursement or reduce the sum payable by the Association.

#### ARTICLE 8

##### CERTAIN OBLIGATIONS OF THE INSURED

8.1 As soon as the Insured is aware, or ought to be aware, of the occurrence of an event which may lead to a claim against the Association, the Insured is bound to notify the Association as promptly as reasonably possible. It is the Insured's duty to submit to the Association, within a reasonable period, all relevant information and documentation which for these purposes are material to the determination of cover.

8.2 The contents of any communication to any Insured party shall be deemed to be within the knowledge of all Insured parties.

8.3 In the event of failure to comply with any of the above duties, the Association can decide to deny cover if as a result the Association's position is thereby prejudiced.

8.4 In the event that the Association nevertheless decides to extend cover, it is authorised to reduce any reimbursement by the loss which it suffered as a result of non-compliance by the Insured with these duties.

8.5 There is no right of reimbursement in the event that the Insured fails to comply with one (or both) of the duties mentioned in Article 8.1 with intent to mislead the Association, save insofar as such misleading does not justify the loss of the right of reimbursement.

8.6 In the event that the Insured has a possible recourse action for costs incurred, which are for the account of the Association, and such a recourse action is not available to the Association, the Insured shall on first request put the Association (at the Association's expense) into a position to effect such recourse, and otherwise also offer all reasonable assistance in connection therewith.

8.7 In the event that the validity of a decision taken by the Association with regard to refusing cover, or with regard to suspension or termination of the insurance, is disputed by the Insured, the Insured may later obtain a judgment in his favour from a court or arbitral tribunal. In case it then appears that the Insured has failed to take all steps to prevent or mitigate damage in the matter, including properly defending the matter in any legal proceedings and securing any possible recourse action, the Insured shall be liable towards the Association for any damage which may result from such failure.

#### ARTICLE 9

##### DEDUCTIBLE

9.1 All monies recoverable from the Association in respect of claims under Classes 1 and 2 shall be subject to a deductible to be fixed by the Association at the beginning of each policy year.

9.2 In this respect, a distinction may be made as regards trading area, such as for example European and non-European trade or types of cargo, such as for example heavy loads, reefer cargo. As regards trade to the USA and/or Canada and/or (other) areas with an increased risk of liability, the Association may set special deductibles.

9.3 The Association is authorised during the policy year to adjust the deductibles of individual ships or all ships in the event of special circumstances relating hereto, including circumstances in respect of an individual ship, such as its physical condition and status and/or the claims that have thus far arisen during the policy year.

9.4 Whenever an event occurs resulting in a

claim, the Insured in question will be debited for the potential deductible in the event of the anticipated payment of the claim by the Association, in the event of the issue of security by the Association, as well as in cases where the Association considers that grounds exist to require payment of the deductible. The amount paid in respect of the matter by way of deductible shall be repaid by the Association once it has been established that no payment needs to be made in respect of the claim.

#### FIXED

#### ARTICLE 10

##### CERTAIN STIPULATIONS WITH REGARD TO COVER

10.1 The Association may, as a condition of acceptance or renewal of the entry of a vessel in the Association, appoint a surveyor to inspect an Insured's vessel or a vessel that has applied for insurance with the Association. In the light of such a survey, the Association may decline to insure the vessel, or decline to renew the insurance of the vessel or impose such conditions as it sees fit.

10.2 When making an application to insure any vessel with the Association, the Applicant must disclose any information that it is aware of, or should be aware of, that would affect, in any way, the decision of the Association to offer insurance to that vessel, and the terms of that insurance. Should it become clear, at any time, that the Applicant has not complied with this obligation to provide relevant information, the Board of Directors may decide the consequences of not complying with this obligation to provide relevant information. The Board of Directors may amend the Applicant's terms of entry, or terminate the entry in respect of such vessel, with or without retro-active effect. Claim statistics or other (general) information, if and when requested by the Association, should not be regarded as a "questionnaire" within the meaning of Art. 7:928 para. 6 Civil Code. Requesting claim statistics and other information does not affect the obligations of the Applicant ex Art. 7:928 BW.

10.3 The Insured is obliged to disclose any change in any material information relating to

an entry including, but not limited to, change of: management, flag, classification society. Upon such disclosure, or failure to disclose, the Board of Directors may amend the Insured's terms of entry, or terminate the entry in respect of such ship.

10.4 The Association shall at all times have authority to arrange for a survey to be carried out in order to assess the condition of any vessel entered in the Association. In the event that deficiencies appear in the vessel which in the opinion of the Association create an unacceptable risk, the Association shall be entitled to suspend the insurance until the defects in question are remedied. The Association will not provide cover for events that occur during the period of suspension.

10.5 Where the Insured fails to repair defects found by the surveyor, there is no cover for occurrences caused by or contributed to by such deficiencies.

10.6 The insurance covers only damages and/or costs that result from events occurring within the vessel's trading area for which she is classed, equipped and manned.

10.7 There is no cover for events arising during any period when the vessel is not fully classed by a classification society approved by the Association. That will in any event include classification societies who are members of the IACS.

10.8 Should the Association be of the opinion that a certain case falls outside the scope of the cover and/or does not qualify to be handled or in the event that the Association reserves its decision with regard to cover, the Insured will be so informed in writing along with the reasons on which the opinion is based.

10.9 The Insured must comply or procure compliance with all statutory requirements of the flag state of the insured vessel relating to the construction, adaptation, fitment, equipment and manning of the vessel and at all times maintain or procure the maintenance of the validity of such statutory certificates as are issued by or on behalf of the flag state of the vessel, both in relation to such requirements, and in relation to the

International Ship Management Code (ISM) and in relation to the International Ship and Port Facility Security Code (ISPS). In the event that the Insured fails to comply with this provision, no claim resulting from a failure to comply with this provision will be covered by the Association.

**10.10** No claim is recoverable in respect of liabilities which in the opinion of the Association have been incurred owing to wilful misconduct (being an act intentionally done, or a deliberate omission by the Insured, with knowledge that the performance or omission will probably result in damage or injury, or an act done or omitted in such a way as to allow an inference of a reckless disregard of the probable consequences) or knowledge of the Insured or his manager, of the defect(s) of the vessel that gave rise to, or contributed to, the claim, or the failure of the Insured to take necessary care in relation to defects of the vessel in respect of which the Insured had or should have had knowledge at the commencement of the voyage. Knowledge of the facts includes the situation where the Insured or his manager had reason to suspect that the vessel might have such defect(s) but refrained from investigating this further. If an Insured does not agree with the decision of the Association, he is entitled to put his case to the President of the Court at Groningen.

**10.11** Subject to any lower limitations of cover contained in the rules or set out in the Insured's certificate of entry, and unless otherwise agreed by the Association, the maximum amount of liability of the Association for shipowners is USD 1.000.000.000 any one event.

**10.12** Subject to any lower limitations of cover contained in the rules or set out in the Insured's certificate of entry, and unless otherwise agreed by the Association, the following limit applies to Charterers in respect of all claims arising under any one charterer's entry, or arising in respect of charterers Insured as joint entrants or as coassureds under any one owner's entry, or arising out of the Insured's capacity as slot or space charterer: recovery is limited to US\$350.000.000 any one event.

**10.13.a** The Board of Directors may from time to

time issue a Circular in respect of any matter as they see fit.

**10.13.b** The Board of Directors may from time to time make a recommendation to any Insured or to all Insureds in connection with the operation of any or all entered ships. Notice of such a recommendation shall be given by Circular either at the commencement of or during the period of insurance and it shall take immediate effect unless the Circular specifies some later date.

**10.13.c** An Insured shall use his best endeavours to comply with such a recommendation.

**10.13.d** Circulars may be sent or supplied to Insureds by making them available on the Association's website, and they are deemed delivered when the relevant Insureds are notified that such circular is available on the website.

**10.14** Unless and to the extent the Board of Directors otherwise determines, under no circumstances shall the recovery by any person exceed:

- a the amount to which the Insured is entitled to limit his liability, or would have been so entitled under any relevant law had he so petitioned;
- b any other limit contained in these rules or set out in the Insured's certificate of entry;
- c if less than the full tonnage of the ship is entered in the Association, such proportion of the amount referred to recoverable under these rules, or the limits referred to in (a) and (b) above, as the entered tonnage bears to the full tonnage of the ship.

#### ARTICLE 11

#### REINSURANCE

**11.1** The Association has reinsured part of the Risks set out in the insurance contract with one or more reinsurers. The terms and conditions applicable to the Insured of the respective reinsurer are applicable also to this insurance. These terms and conditions are available for review at the office of the NNPC and the Insured will be provided with a copy upon request.

**11.2** Notwithstanding anything contained elsewhere in these conditions of insurance, the liability of the Association to the Insured with respect to such risks as are covered by the reinsurer shall in any event be limited to the maximum amount which is recoverable from such reinsurer.

**11.3** Provisions concerning maximum cover in the terms and conditions of the reinsurer form part of the present General Conditions of Insurance.

#### ARTICLE 12

#### DOUBLE INSURANCE

**12.1** The present insurance provided by the Association does not provide cover when and to the extent that the insured risk is covered under another insurance, whether or not of an earlier date, or would have been so covered had it not been for the present insurance.

#### ARTICLE 13

#### FINAL PROVISION

**13.1** The Association will decide all matters not provided for in these Conditions of Insurance.

## Insured Risks Class 1





Subject to any special terms of entry agreed with the Association, Insureds are insured in respect of the risks set out below, provided that the circumstances giving rise to the liability of the Insured, or the loss, damage or expense incurred by the Insured, occurred during the period when the vessel was entered in the Association and arise out of the Insured's interest in the insured vessel and out of the operation of the insured vessel.

## LIABILITIES IN RESPECT OF PERSONS

### RULE 1

#### DAMAGES OR COMPENSATION IN RESPECT OF SEAMEN

Damages or compensation which the Insured is liable to pay for the death, personal injury or illness of any seaman of an insured vessel (otherwise than those arising under a crew agreement or contract of employment), arising on board the vessel provided that damages or compensation are not covered or would not be covered by a standard form of health or sickness insurance or crew liability insurance (hereafter to be referred to as: standard form of health or sickness insurance), irrespective whether such insurance is taken out.

For the purposes of this rule and rules 2 to 6 below, supernumeraries on board the insured vessel will be treated as crew members.

For circumstances in which the liability of an Insured in connection with the death, personal injury or illness of a crew member arises solely by virtue of a contract of employment and/or is covered by a standard form of health or sickness insurance, see rule 3 below.

### RULE 2

#### MARITIME LABOUR CONVENTION

The Association shall discharge and pay for liabilities under the 2006 Maritime Labour Convention as Amended (MLC) or domestic legislation by a state party implementing the MLC 2006, in respect of outstanding wages and repatriation of a seafarer together with costs and expenses incidental thereto in accordance with

Regulation 2.5, Standard A2.5 and Guideline B2.5, and liabilities in respect of compensating a seafarer for death or long-term disability in accordance with Regulation 4.2, Standard A4.2.1 and Guideline B4.2, but subject to all the terms and conditions of the "MLC Extension Clause" as per the NNPC's reinsurance program which are deemed incorporated herein. A copy of this clause is available upon request.

### RULE 3

#### CERTAIN LIABILITIES ARISING UNDER A CONTRACT OF EMPLOYMENT

Such risks as are referred to in rule 1 above which arise solely by virtue of a crew agreement or contract of employment or which are covered by a standard form of health or sickness insurance may at the request of the Insured be insured by the Association, subject to any Conditions of Insurance made by the Association and to the Association's approval of the terms of the agreement or contract, and further subject to the payment of an additional premium. If cover is so extended under this rule, it will also include liability arising under a crew agreement or contract of employment to pay wages to any seaman of an insured vessel:

- 1 during medical or hospital treatment abroad, or during substitution or repatriation where the costs thereof are covered under rule 2 above, or
- 2 in the case of the actual or constructive total loss of the insured vessel.

### RULE 4

#### PERSONAL EFFECTS

Liability to seamen of an insured vessel for loss of personal property or effects in accordance with any legal obligation of the Insured, but excluding any claims relating to valuables, such as, but not limited to, money, gold, bonds or other negotiable instruments, diamonds and jewels or other objects of a rare or precious nature.

Provided always that, where the Insured's liability under this rule arises solely by virtue of a labour agreement or contract of employment, the terms have been approved in writing by the Association.

### RULE 5

#### DIVERSION EXPENSES

Additional port expenses and extra costs in respect of fuel, insurance, crew wages and provisions (but not including loss of time) incurred by the Insured because of a diversion or delay solely for the purpose of securing treatment for an injured or sick person carried on board an insured vessel or while awaiting a substitute in case of a crew insured who is to be substituted due to illness or injury, or for the purposes of saving life at sea, or, with the agreement of the Board of Directors, for the purpose of landing a deceased person, provided and to the extent that such expenses were reasonably necessary and would not have been incurred but for the diversion or delay.

### RULE 6

#### QUARANTINE

Extraordinary costs incurred by the Insured by reason of the occurrence of an infectious or serious disease on board the insured vessel, including additional port expenses and fuel, insurance, crew wages and provisions (but not including loss of time) to the extent that such expenses were reasonably necessary and would not have been incurred but for the outbreak of the disease. The expenses covered by this rule also include the costs of compulsory quarantine and/or disinfection of the vessel, and of repatriation of the crew pursuant to the Insured's legal obligations.

Provided that in the case of an entered ship which is not already under contract being ordered or chartered to proceed to a port where it is known or should be reasonably anticipated that such ship will, as a result, be subject to quarantine there or elsewhere, there shall be no recovery of expenses arising at or consequent upon the ship having been at such port, unless and to the extent that the Board of Directors in its discretion otherwise decides.

### RULE 7

#### DAMAGES OR COMPENSATION IN RESPECT OF PERSONS OTHER THAN SEA MEN

Damages or compensation which the Insured is

liable to pay for the death, personal injury or illness of any person (other than a seaman), including hospital, medical, funeral or other expenses necessarily incurred in connection with such death, personal injury or illness, where liability arises out of an act, neglect or default occurring on board or in relation to the insured vessel.

Provided that: where liability under this paragraph relates to a negligent act or omission during the course of cargo handling, cover is limited to liabilities arising from the time of receipt of that cargo from the shipper or pre-carrier at the port of shipment until delivery of the cargo to the consignee or onward carrier at the port of discharge.

### RULE 8

#### PASSENGERS

8.1 Liabilities in respect of the injury, illness or death of a passenger.

8.2 Liabilities to passengers arising out of a casualty while they are on board the ship. For the purpose of this rule 'casualty' means collision, stranding, explosion, fire or any other cause affecting the condition of the ship so as to render her incapable of safe navigation to her intended destination; or a threat to the life, health or safety of passengers.

8.3 Loss of or damage to a passenger's baggage or effects, excluding valuables such as, but not limited to, money, gold, bonds or other negotiable instruments, diamonds and jewels or other objects of a rare or precious nature.

Provided that:

1. In respect of any liabilities arising under rule 8, the passenger contract must relieve the Insured of liability to the maximum extent permitted under the applicable law.
2. In respect of liability to Passengers the liability of the Association in respect of all claims which arise out of any one event shall not exceed US\$1,000,000,000

Exclusions to rule 8:

- (1) There will be no recovery for liabilities

resulting from not complying with proviso 1.

- (2) Liabilities arising out of the carriage of a passenger by air unless they occur:
  - a. during repatriation of an injured or sick passenger, or following a casualty to the ship; or
  - b. during excursions from the ship, subject to exclusion (3) below.
- (3) Contractual liabilities arising in respect of a passenger while on an excursion from the ship in circumstances where either:
  - a. a separate contract has been entered into by the passenger for the excursion, whether or not with the Insured; or
  - b. the Insured has waived any rights of recourse against any sub-contractor or other third party in respect of the excursion.

For the purpose of this rule 8 a passenger is any person carried or intended to be or having been carried on board the ship by virtue of a passenger contract.

#### RULE 9

### LIFE SALVAGE

Payments legally due to third parties by reason of the fact that they have saved or attempted to save the life of any person on or from an insured vessel.

#### RULE 10

### PERSONS IN DISTRESS

Additional expenses incurred by the Insured as a result of the insured vessel proceeding to the assistance of, or searching for, or landing persons in distress at sea, to the extent that such expenses were reasonable and would not otherwise have been incurred.

#### RULE 11

### STOWAWAYS

Expenses incurred by the Insured as a consequence of having stowaways on board the insured vessel, including additional port expenses, fuel, insurance, crew wages and provisions (but not including loss

of time) incurred solely for the purpose of landing such stowaways, provided that the Insured is legally liable for those expenses or they have been approved by the Association. Cover may be withheld under this rule unless the Association is satisfied that the Insured took all reasonable precautions to avoid the vessel being boarded by a stowaway or stowaways.

### LIABILITIES IN RESPECT OF CARGO

#### RULE 12

### LOSS OF OR DAMAGE TO CARGO

Liability to pay damages or compensation to third parties for loss of and/or damage to cargo carried or intended to be carried on the insured vessel where such loss of and/or damage to cargo is caused by reason of a breach by the Insured, or by any person for whom the Insured is legally responsible, of his obligations:

- to make the vessel seaworthy;
- properly to man, equip and supply the vessel;
- to put the holds of the vessel in a fit condition for the carriage of the cargo;
- in respect of the proper handling of the cargo, including the loading, stowing, discharging and delivery.

### Pre-loading Surveys

At the request of an Insured, a pre-loading survey of an intended cargo will be arranged by the Association. In respect of the carriage of finished steel products, the Insured shall arrange for a preloading survey to be carried out by a surveyor appointed or approved by the Association at each port of shipment, and the bills of lading shall be claused in accordance with the findings of the surveyor as to the condition of the cargo at the time of loading. See also the proviso to rule 17.7 below. The costs of pre-loading surveys will be for account of the Insured.

### Heavy or difficult cargoes

The Insured is required to notify the Association in advance of the shipment of heavy cargoes (defined as individual units weighing in excess of 50 metric tonnes, or cargo which is difficult to lash

or secure). When reporting such cargoes an Insured shall provide copies of the loading and lashing plans and the stability calculations. The Association may, at its discretion, appoint a surveyor to review the stowage and lashing of the cargo. The Board of Directors may decline payment of any claim that results from poor stowage or lashing of cargo where the Insured has failed to report its carriage in accordance with this Rule.

#### RULE 13

### CARGO'S SHARE OF GENERAL AVERAGE

The proportion of general average and/or special charges and/or salvage which the Insured is or would be entitled to claim from cargo interests if it cannot be recovered solely by reason of a breach by the Insured of his obligations under the contract of carriage as described in rule 12 above, and provided that the GA adjustment is made in accordance with the York-Antwerp Rules 1974 or any subsequent amendments thereto.

Provided always that:

- If the contribution is irrecoverable by reason of a deviation as mentioned in rule 17.4, the exclusions of rule 17.4 apply to any claim under this rule;
- If the contribution is irrecoverable by reason of discharge at a wrong port, etc., as mentioned in rule 16.5, the exclusions of rule 16.5 apply to any claim under this rule;
- If the contribution is irrecoverable by reason of not carrying cargo on terms as mentioned in rule 17.1 (referring to the Hague/Hague Visby Rules), the exclusions of rule 17.1 apply to any claim under this rule.

#### RULE 14

### REMOVAL OF DAMAGED OR WORTHLESS CARGO

Additional costs, to the extent that they exceed the costs which would be for account of the Insured in the performance of the contract of carriage, incurred in the removal of damaged or worthless cargo from the vessel, including

its disposal and destruction, provided that the Insured is liable for such costs and has no possibility of recovering them from any other party. See also the proviso to rule 15 below.

#### RULE 15

### DISCHARGE AND RE-STOWAGE OF CARGO

Additional costs of discharge and re-stowage of cargo, or of its disposal, which are necessarily incurred following a casualty in order to enable the insured vessel to continue the safe prosecution of the voyage, provided that the Insured is liable for such costs and has no other possibility of recovering them from any other party either in general average or otherwise. For the purpose of this rule 'casualty' means collision, stranding, explosion, fire or similar fortuitous event.

Under rules 14 and 15 the Association in its absolute discretion may allow a part payment only, if it considers that to be reasonable and appropriate. The Association may also fix special deductibles in respect of recovery under those rules.

#### RULE 16

### EXCLUDED CLAIMS IN RESPECT OF CARGO

The following claims in respect of cargo are not recoverable from the Association under rules 12 to 15 above, unless the Association shall otherwise decide. References in this section to a bill of lading include references to a sea waybill, ship's delivery order, or similar document containing the terms of the contract of carriage.

- 1 claims for damage to cargo where the damage was already known or apparent to the Insured or Master at the time of loading and the bill of lading was not claused appropriately;
- 2 shortage claims where the shortage was already known or apparent to the Insured or Master at the time when the bill of lading was issued and the bill of lading was not appropriately qualified;
- 3 claims arising from ante-dated, post-dated or otherwise fraudulent bills of lading;
- 4 loss of and/or damage to cargo carried on deck unless:

- a the cargo is suitable for loading on deck, and
- b the contract of carriage contains a liberty to load on deck, and
- c the bill of lading expressly mentions that the cargo is loaded on deck and is either carried without liability of the carrier for loss or damage, howsoever caused, or carried subject to the Hague Rules or Hague Visby Rules.
- 5 claims arising from delivery of cargo without production of the original bill of lading (or the equivalent thereof in the case of an electronic bill of lading), or from delivery to a person not in accordance with the terms of the contract of carriage, or at a port or place other than that mentioned in the contract of carriage;
- 6 claims relating to the late arrival or the non-arrival of the insured vessel at a port of loading, or to the vessel's failure to load or delay in loading a particular cargo;
- 7 claims in respect of the carriage of valuables, such as, but not limited to, money, gold, bonds or other negotiable instruments, diamonds and jewels or other objects of a rare or precious nature, unless permission of the Association has been obtained prior to such carriage for such carriage;
- 8 claims arising out of a defect in the vessel or a failure to take necessary care in relation to the vessel, in respect of which the Insured had or should have had knowledge at the commencement of the voyage.

## RULE 17

**GENERAL PROVISIONS CONCERNING LIABILITIES IN RESPECT OF CARGO**

The following general provisions apply to recovery from the Association in respect of claims under rules 12 to 15 above.

**1 Hague Rules and Hague Visby Rules**

Where cargo is carried on terms which are not made subject to the Hague Rules or the Hague Visby Rules (or terms which do not provide equal or similar protection to the carrier), and as a consequence the Insured incurs a liability which is greater or more extensive than if the

carriage had been subject to those Rules, there will be no recovery from the Association to the extent of such additional liability, unless the prior approval of the Association to accept more onerous obligations has been obtained in writing. The Association may give its written approval on such conditions as it may consider appropriate.

**2 Hamburg Rules**

Notwithstanding sub-paragraph 1 above, the Association's cover shall extend to liabilities arising out of the Hamburg Rules provided that the Hamburg Rules are by statute compulsorily applicable to the contract of carriage and the loading and/or discharge port is situated in a Hamburg Rules State.

**3 Ad valorem bills of lading**

Where a bill of lading, sea waybill, ship's delivery order, or similar document contains a statement of the value of the cargo, there shall be no recovery from the Association in respect of claims exceeding either two thousand euro (EUR 2,000) per unit or package or, if higher, the package limits specified in the Hague Rules, Hague Visby Rules (or Hamburg Rules, if applicable).

**4 Deviation**

Except where the Association otherwise decides, there shall be no recovery from the Association in respect of liabilities, costs and expenses resulting from an unjustified deviation from the contractual voyage, where the deviation has the effect that the Insured is deprived of his right to rely on defences or limitation of liability which would have been available but for the deviation.

**5 Through or transshipment bills of lading**

Liability for loss, damage, shortage or other claims in respect of cargo carried on a means of transport other than the insured vessel under a combined transport document, a through or transshipment bill of lading or similar form of contract issued by the Insured will only be recoverable from the Association where the Association has approved in writing

the form of bill of lading or other contract of carriage.

**6 Insured's own cargo**

Where cargo (not including containers, fuel oil, stores and supplies belonging to the Insured or for which he is responsible) is lost or damaged on board the insured vessel and the cargo belongs to the Insured, the Insured shall be entitled to recover the same amount from the Association as would have been recoverable from him if the cargo had belonged to a third party and had been carried subject to a contract of carriage with the Insured on terms which comply with provisions 1. and 2. above.

**7 Finished steel products**

Except where the Association otherwise decides, there shall be no recovery in respect of liabilities arising out of the carriage of finished steel products, unless the Insured has arranged for a preloading survey in accordance with Rule 12, to be carried out by a surveyor appointed or approved by the Association at each port of shipment, and the bills of lading have been claused in accordance with the findings of the surveyor as to the condition of cargo at the time of loading.

**OTHER LIABILITIES**

## RULE 18

**PROPERTY ON BOARD THE VESSEL**

Liability for loss of or damage to containers, equipment, fuel or other property on board the insured vessel, other than cargo or the personal effects of any person on board, but excluding any property which is owned or leased by the Insured or by an associated company of the Insured. Provided that there shall be no cover under this rule where the Insured's liability arises under the terms of a contract or indemnity and would not have arisen but for such terms, unless special cover has previously been agreed in writing by the Association.

## RULE 19

**GENERAL AVERAGE AND SALVAGE**

The insured vessel's proportion of general average and/or special charges and/or salvage not recoverable from the vessel's hull insurers by reason of the value of the vessel being assessed for contribution to general average or salvage at a sound value in excess of the insured value under the hull insurance. Provided that there will be no recovery under this rule to the extent that the vessel had not been kept properly insured for its full charter-free value for the purposes of the hull policy or policies, except where the Association is satisfied that the Insured took reasonable steps to review the vessel's value for those purposes in the light of proper advice on market value. For the purpose of fixing the sum recoverable under this rule, the Association may determine the proper market value for which the vessel should have been insured.

## RULE 20

**COLLISION LIABILITY****A Insured value**

The excess collision liability not recoverable under the hull, disbursements and freight policies solely by reason of such liability exceeding the insured value of the vessel under those policies.

Provided that:

- 1 there will be no recovery under this rule to the extent that the vessel had not been kept properly insured for the purposes of the hull, disbursements and freight policies, except where the Association is satisfied that the Insured took reasonable steps to review the vessel's value for those purposes in the light of proper advice on market value. For the purpose of fixing the sum recoverable under this rule, the Association may determine the proper market value for which the vessel should have been insured;
- 2 should an insured vessel collide with another vessel belonging wholly or partly to the same owner, the Insured shall have the same rights of recovery from the Association as he would have had if the other vessel had been entirely the property of owners not interested in the insured vessel;

3 when both vessels are to blame for a collision, then, unless the liability of one or both parties is limited by law, claims under this rule shall be settled on the principle of cross liabilities;

4 unless otherwise agreed in writing, the Association shall not indemnify an Insured in respect of any deduction, deductible or franchise being for the Insured's account under the hull, disbursements and freight policies.

### B Cover for hull policy exclusions

The Insured's liability, arising out of a collision of the insured vessel with another vessel (to the extent that it is not insured under the terms of a standard hull policy as mentioned in rule 38 below) relating to:

- 1 removal or disposal of obstructions, wrecks, cargoes or any other thing whatsoever;
- 2 the cargo or other property on the insured vessel;
- 3 loss of life, personal injury or illness;
- 4 pollution or contamination 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).

#### RULE 21

### DAMAGE TO PROPERTY

Liability, costs and expenses in relation to damage to property or infringement of rights in respect of property either on land or on water, whether fixed or moveable, but there can be no recovery under this rule in respect of damage or infringement of rights which:

- 1 is recoverable from the Association under any other rule hereof, or is not recoverable by reason of any proviso or exclusion thereunder;
- 2 is not recoverable under the vessel's standard hull policy by reason of any deductible or franchise;
- 3 is or would be recoverable under the Collision Liability Clause as included in a hull policy on the Standard Dutch Hull Form except for that part of the said liability for damage to property

or infringement of rights relating thereto which would not be recoverable under that policy solely by reason of such liability exceeding the insured value of the vessel thereunder;

- 4 is related to the cargo or other things being carried in the insured vessel;
- 5 arises from a contract, guarantee or indemnity entered into by the Insured.

Provided that:

- 1 there will be no recovery under sub-paragraph 3 above to the extent that the vessel had not been kept properly insured for the purposes of the hull, disbursements and freight policies, except where the Association is satisfied that the Insured took reasonable steps to review the vessel's value for those purposes in the light of proper advice on market value. For the purpose of fixing the sum recoverable under this rule, the Association may determine the proper market value for which the vessel should have been insured;
- 2 should the insured vessel cause damage to property or infringe rights covered under this rule but which belong wholly or partly to the Insured, the Insured shall have the same rights of recovery from the Association as if such property or rights were entirely the property or rights of persons having no interest in the insured vessel.

#### RULE 22

### DAMAGE TO OTHER VESSELS OTHER THAN BY COLLISION

Liabilities for loss of, or damage to, delay to, or wreck removal of any other vessel or any cargo or other property therein caused other than by collision with the insured vessel.

#### RULE 23

### POLLUTION RISKS

Liabilities, loss, damage, costs and expenses, as set out in sub-paragraphs 1. to 6. below, in connection with the discharge or escape of any substance from the insured vessel, or the threat of such discharge or escape:

- 1 Liability for loss, damage or contamination.
- 2 The costs of any measures reasonably incurred for preventing an imminent danger of the discharge or escape of any substances, or for avoiding or minimizing pollution or any resulting loss or damage, including liability for damage to property caused by such measures.
- 3 Costs or expenses incurred (other than in the normal course of business) as a result of complying with any order or direction given by any government authority for the purposes of preventing or reducing pollution or the risk of pollution.
- 4 Liabilities under a salvage agreement to compensate salvors for work done or measures taken to prevent or reduce pollution or the risk thereof by the escape from the vessel of any substance.
- 5 Liabilities incurred after the vessel has become a wreck arising from the discharge or escape from such wreck of any substance.
- 6 Liabilities in respect of pollution where such liabilities arise under rules 20, 21, 22, 24, 26 and 31.

Provided that:

1. There shall be no recovery in respect of any liabilities, costs or expenses which but for the terms of any contract of carriage would have been allowed in general average adjusted under the unamended York Antwerp Rules 1994 or the unamended York Antwerp Rules 2016.
2. There will be no recovery under this Rule 23 for liability, loss, damage, costs or expenses incurred in respect of the discharge or escape, or the threat of discharge or escape from, or the presence of any substance, material, product, or waste determined or deemed to be hazardous in, any land-based dump, site, storage or disposal facility, whether or not such substance, material, product or waste was previously carried on an insured vessel as cargo, fuel or stores.
3. The Association's liability under this Rule 23 is limited to such amount and subject to such conditions, if any, as may be determined from time to time by any reinsurer.

#### RULE 24

### TOWAGE

Liabilities, costs and expenses (apart from the cost of contracted services) incurred by the Insured in the following cases.

- 1 during towage
  - a Under the terms of a contract for customary towage of the insured vessel when entering or leaving port, or maneuvering within port, during the ordinary course of trading, or
  - b in the case of a vessel which is habitually towed from port to port or place to place (and has been so declared to the Association) during the course of such customary towage.
- 2 during towage by the insured vessel of any vessel or object for the purpose of saving or attempting to save life or property at sea, or in circumstances where the Association may consider that the Insured should be reimbursed in whole or in part.
- 3 in all other cases, only where the Association has approved the terms of the towage contract as reasonable, and the Insured has paid or agreed to pay such additional premium as may be required by the Association.

#### RULE 25

### SALVORS' EXPENSES

Liability for the "special compensation" referred to in rule 14 of the International Convention on Salvage 1989, provided not insured under a standard hull policy such as the Standard Dutch Hull Form.

#### RULE 26

### WRECK LIABILITIES

Costs or expenses in connection with the raising, removal, destruction, lighting or marking of the wreck of an insured vessel, or of any property which is or was carried on board the insured vessel (apart from oil or polluting substances covered by rule 23 above) when such raising, removal, destruction, lighting or marking is compulsory by law or is required under the terms of a contract approved in writing by the Association, or where the costs thereof are legally recoverable from the

Insured. Cover under this rule also includes liability, costs and expenses incurred by the Insured as a result of the presence or involuntary shifting of the wreck of an insured vessel.

Provided always that:

- 1 the value of all stores and materials saved as well as of the wreck itself, shall first be deducted from such costs and only the balance thereof, if any, shall be recoverable from the Association, and
- 2 nothing shall be recoverable from the Association under this rule if the Insured shall, without the written approval of the Association, have transferred or parted with his interest in the wreck, otherwise than by abandonment, prior to the raising, removal, destruction, lighting or marking of the wreck.
- 3 Unless the Board of Directors otherwise determines, an Insured is not entitled to reimbursement in respect of any liability unless he took reasonable measures to raise, remove, destroy, light or mark the wreck, or raise, remove, destroy or dispose of cargo or any other property.
- 4 There shall be no recovery in respect of liabilities for or incidental to the raising, removal, destruction, lighting or marking of the wreck of the ship unless the ship became a wreck as a result of a casualty. For the purpose of this rule, 'casualty' means collision, stranding, explosion, fire or similar fortuitous event, but excludes any wreck caused by dereliction or neglect.

#### RULE 27

### LIABILITIES UNDER CERTAIN INDEMNITIES OR CONTRACTS

Liability, loss or damage for which an Insured may become liable under the terms of an indemnity given by him to the owners or operators of floating cranes or lighters or other appliances or craft or vessels used during the operations of loading or discharging an insured vessel, or to owners or operators of shipyards, dry-docks, piers, wharves or similar structures, including liability for loss of life or personal injury, but excluding liability for

any cargo or other property having been carried or intended to be carried on the insured vessel, provided that the terms of such indemnity shall have been approved in writing by the Association.

#### RULE 28

### FINES

Fines or penalties imposed by any court or competent authority on the Insured, or on any person whom the Insured is legally liable to reimburse (other than under a contract of indemnity, unless approved in writing in advance by the Association), or does reasonably reimburse with the prior approval of the Association, in respect of the following matters:

- 1 for contravention of immigration laws or regulations;
- 2 for short or over delivery of cargo, or for failure to comply with regulations relating to documentation of the cargo, subject to the Insured being entitled to cover for cargo liabilities under rule 12 above;
- 3 for any infringement of customs laws or regulations;
- 4 for the accidental escape or discharge from the insured vessel of any substance, or the threat thereof, subject to the Insured being entitled to cover for pollution under rule 23 above;
- 5 any other fine to the extent that
  - a the Association is satisfied that the Insured took reasonable steps to avoid the events giving rise to the fine, and
  - b the Association decides that the Insured may recover, for which no reasons need to be given.

Provided that the Insured shall have shown to the satisfaction of the Association that all reasonable steps were taken to prevent the infringement of the law or regulation giving rise to the fine.

There shall be no recovery under this rule in respect of fines or penalties arising out of:

- the overloading of the insured vessel or for any breach of safety regulations;
- an infringement of MARPOL regulations, including but not limited to cases where the insured vessel's oily water separator

or similar pollution prevention device has been bypassed or rendered inoperable;

- illegal fishing;
- action taken by Port State Control, or any similar organization.

#### RULE 29

### CONFISCATION

Notwithstanding the terms of rule 38 below, the Association has a discretion to approve a payment in respect of the loss by the Insured of his interest in the insured vessel following confiscation by a legally empowered authority by reason of infringement of any customs law or customs regulation.

Provided that:

- 1 the Insured has immediately informed the Association in the event of the confiscation or threat of confiscation;
- 2 payment under this rule shall under no circumstances exceed the market value of the vessel. A payment need not bear any relationship to the market value on the date of confiscation;
- 3 the Insured shall have shown to the satisfaction of the Association that all reasonable steps were taken to prevent the infringement of the customs law or regulation giving rise to the confiscation;
- 4 any amount claimed under this rule shall be recoverable to such extent only that the Association may determine without having to give reasons for its decision.

#### RULE 30

### EXPENSES INCURRED BY DIRECTION OF THE ASSOCIATION

30.1 Costs and expenses which an Insured may incur by reason of a special direction of the Association in protecting an Insured's interests before a formal enquiry into a casualty to the vessel where, in the opinion of the Association a claim upon the Association is likely to arise, or in such other cases as the Association may decide.

30.2 Costs, expenses and loss which an Insured may incur by reason of a special direction of

the Association given in the interests of the Association, or as a result of action which the Insured has taken if the Association decides that such action was in the interest of the Association and that the Insured should recover from the Association.

#### RULE 31

### SUE AND LABOUR AND LEGAL COSTS

Extraordinary costs and expenses reasonably incurred on or after the occurrence of any incident that may give rise to a claim upon the Association and incurred solely for the purpose of avoiding or minimizing such a claim, and legal costs and expenses relating to any liability against which the Insured is insured by the Association, but only to the extent that those costs and expenses have been incurred with the agreement of the Association or to the extent that the Association decides that the Insured should recover from the Association. Provided that there shall be no right of recovery under this Rule for any cost or expense related to ransom demands, extortion, blackmail, bribery or any illegal payments.

#### RULE 32

### OMNIBUS RULE

Notwithstanding anything to the contrary in these provisions the Association may determine that the Association shall pay an Insured in respect of a claim, in whole or in part, in respect of liabilities, costs or expenses incidental to the business of owning, operating or managing the insured vessel, which in the opinion of the Association fall within the scope of cover provided by the Association.

Provided that:

- 1 the liabilities, costs or expenses relate to the Insured's interest in the insured vessel, and arise out of events occurring during the period of entry with the Association;
- 2 the Association need not disclose reasons for its decision.

### EXCLUDED RISKS

## RULE 33

**WAR RISKS**

There shall be no recovery from the Association in respect of liabilities, costs or expenses arising out of or caused by the following:

- 1 war, civil war, revolution, rebellion or civil strife arising therefrom, or by any hostile act by or against a belligerent power, or by any act of terrorism;
- 2 capture, seizure, arrest, restraint or detainment (barratry and piracy excepted), actual or attempted, and the consequences thereof;
- 3 mines, torpedoes, bombs, rockets, shells, explosives or similar weapons of war (save for those liabilities, costs or expenses which arise solely by reason of the transport of any such weapons whether on board the insured vessel or not).

See further the proviso to rule 35 below.

## RULE 34

**CHEMICAL, BIO-CHEMICAL ,  
ELECTRO MAGNETIC WEAPONS AND  
COMPUTER VIRUS**

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

- 1 any chemical, bio-chemical or electromagnetic weapon;
- 2 the use or operation, as a means for inflicting harm, of any computer virus.

See further the proviso to rule 35 below.

## RULE 35

**NUCLEAR RISKS**

There shall be no recovery from the Association in respect of liabilities, costs and expenses directly or indirectly arising out of or caused by the following:

- 1 ionizing radiations from or contamination by radioactivity from any nuclear fuel or from any radioactive products or from any nuclear waste or from the combustion of nuclear fuel;

- 2 the radioactive, toxic, explosive or other hazardous or contaminating properties of nuclear fuels or radioactive products or nuclear waste or of any nuclear installation, reactor or other nuclear assembly or nuclear component thereof;
- 3 any weapon of war (or component thereof) employing atomic or nuclear fission and/or fusion or other like reaction or radioactive force or matter;
- 4 the radioactive, toxic, explosive or other hazardous or contaminating properties of any radioactive matter.

Provided always that the Association may decide that a claim referred to in this rule and in rules 33 and 34 above may be wholly or partly reimbursed. Such a decision shall be binding and shall be notified to the Insured without disclosing the reasons for the decision.

## RULE 36

**CONTRABAND , BLOCKADE RUNNING AND  
UNLAWFUL TRADES**

There will be no recovery from the Association in respect of carriage of contraband, blockade running, or being employed in an unlawful trade.

## RULE 37

**CERTAIN STIPULATIONS WITH RESPECT  
TO SANCTIONS**

37.1 There shall be no recovery from the Association in relation to the operation of the vessel in violation of any sanctions regime imposed by any State or by any International Organization. Further, there shall be no recovery from the Association in respect of any liabilities, costs or expenses, where the Association determines that the reimbursement or any payment in respect thereof exposes the Association to the risk of being or becoming subject to any sanction, prohibition or adverse action in any form whatsoever by any State or International Organization; unless the express terms of such sanction, prohibition or adverse action permit payment of any sums due from the Association to the Insured into a blocked account, in which event payment by the Association into

that account shall discharge the Association from all liability to the Insured howsoever arising in respect of a claim to which such payment relates.

37.2 An Insured shall cease to be insured by the Association in respect of an insured vessel at the moment when the insured vessel is employed by the Insured in a carriage, trade or on a voyage which, or the provision of insurance for which, will thereby in any way howsoever expose the Association to the risk of being or becoming subject to any sanction, prohibition or adverse action in any form whatsoever by any state or international organisation or at the moment when the reinsurer has advised that the vessel concerned ceases to be insured under the reinsurance as a result of its operation in violation of a sanctions regime.

37.3 The provisions with respect to sanctions in the terms and conditions of the reinsurer form part of the present conditions of insurance. Upon request, an Insured will be provided with a copy of those provisions.

37.4 The Insured is not entitled to receive any compensation which the Association cannot recover from the reinsurers on the grounds that the payment is not allowed or is prevented under the provisions of a sanctions regime or would expose the reinsurer to the risk of any sanction against it.

**EXCLUDED LOSSES**

Subject to rules 29 and 32, there shall be no recovery from the Association in respect of any claim relating to:

## RULE 38

**HULL DAMAGE**

Loss of or damage to the insured vessel or any part thereof, or any liabilities, costs or expenses which would be insured if the vessel were at all times fully insured under a policy whose terms are not less wide than the Institute Standard Dutch Hull Form 1/9/84, or which falls within the deductible under such policy, unless otherwise agreed by the Association.

## RULE 39

**EQUIPMENT DAMAGE**

Loss of or damage to any equipment on board the insured vessel, or any containers, lashings, equipment, fuel or stores thereon, which are owned by the Insured or by an associated company.

RULE 40  
**REPAIRS**

The cost of repairs to an insured vessel.

## RULE 41

**SALVAGE**

41.1 Salvage or other services in the nature of salvage provided to the vessel and any liabilities in connection therewith.

41.2 Liabilities arising out of salvage operations (including wreck removal) conducted by the vessel or provided by an Insured other than liabilities arising out of salvage operations conducted by the vessel for the purpose of saving or attempting to save life at sea.

## RULE 42

**LOSS OF HIRE**

Claims by or against an Insured for loss of hire or freight of an insured vessel, or relating to demurrage, detention or delay to the insured vessel, except where such a claim forms part of a claim against the Insured in respect of liabilities for damage to cargo covered under rules 12-17 above.

## RULE 43

**CANCELLATION**

Loss arising out of breach of or cancellation of a charter party or other employment of an insured vessel.

## RULE 44

**BAD DEBTS**

Loss arising out of an unrecoverable debt or the insolvency of any person.  
Provided that the exclusions in rules 38

to 44 above shall not apply to the following rules set out in the above Insured Risks:

- 9 Life salvage
- 13 Cargo's share of General Average
- 19 Vessel's proportion of General Average and Salvage
- 25 Salvor's expenses
- 29 Confiscation
- 30 Expenses incurred by direction of the Association
- 31 Sue and labour and legal costs

#### RULE 45

##### **POLLUTION**

Liabilities arising out of the actual, or threatened, escape or discharge of any substance from the insured vessel save as provided in rule 23.

#### RULE 46

##### **SPECIALIST OPERATIONS**

Liabilities incurred during the course of performing specialist operations including but not limited to dredging, blasting, pile driving, well stimulation, cable or pipe laying, construction, installation or maintenance work, core sampling, depositing of spoil, professional oil spill response or professional oil spill response training and tank cleaning (other than on the insured vessel), excluding fire-fighting, to the extent that such liabilities arise in relation to:

- (1) claims brought by any party for whose benefit the work has been performed, or by any third party (whether connected with any party for whose benefit the work has been performed or not), in respect of the specialist nature of the operation; or
- (2) failure to perform such specialist operations by the Insured or the fitness or purpose or quality of the insured's work, products or services; or
- (3) any loss of or damage to the contract work including, but not limited to materials, components, parts, machinery, fixtures, equipment and any other property which is or is destined to become a part of the completed project which is the subject of the contract under which the insured vessel is working, or to be used up or consumed in the completion of

such a project.

This exclusion does not apply to liability incurred in respect of:

- a injury, illness or death of any person on board the insured vessel;
- b wreck removal of the insured vessel;
- c oil pollution emanating from the insured vessel or the threat thereof; but only to the extent that such liabilities are covered by the Association in accordance with the rules of the Association.

#### RULE 47

##### **DRILLING AND PRODUCTION**

47.1 Liabilities incurred in respect of the vessel, being a vessel or any other description of vessel or unit constructed or adapted for the purpose of carrying out drilling operations in connection with oil or gas exploration or production.

47.2 Liabilities incurred in respect of the vessel, being any vessel employed to carry out drilling or production operations in connection with oil or gas exploration or production, including any accommodation vessel moored or positioned on site as an integral part of any such operations, to the extent that such liabilities arise out of or during drilling or production operations.

47.3 A vessel shall be deemed to be carrying out production operations if, inter alia, it is a storage tanker or other vessel engaged in the storage of oil, and either the oil is transferred directly from a producing well to the storage vessel; or the storage vessel has oil and gas separation equipment on board and gas is being separated from oil while on board the storage vessel other than by natural venting.

47.4 If the ship is carrying out production operations, rule 47.2 shall apply from the time that a connection, whether directly or indirectly, has been established between the ship and the well pursuant to a contract under which the ship is employed until such time that the ship is finally disconnected from the well in accordance with that contract.

#### RULE 48

##### **WASTE VESSELS**

Liabilities, costs and expenses of a vessel which is used for waste incineration or waste disposal operations, when the claim arises out of those operations.

#### RULE 49

##### **HEAVY LIFT VESSELS**

Loss of or damage to or wreck removal of the cargo carried on a semi-submersible heavy lift vessel or any other vessel designed exclusively for the carriage of heavy lift cargo, save to the extent that such cargo is being carried under the terms of the contract of the Heavycon terms or any other terms approved in advance in writing by the Association.

#### RULE 50

##### **PAPERLESS TRADING**

Liabilities and losses arising from the use of any electronic trading system, other than an electronic trading system approved by the Association, to the extent that such liabilities and losses would not (save insofar as the Association may otherwise determine) have arisen under a paper trading system.

For the purposes of this rule:

- 1 an electronic trading system is any system which replaces or is intended to replace paper documents used in the sale of goods and/or their carriage by sea or partly by sea and other means of transport and which:
  - a are documents of title; or
  - b entitle the holder to delivery or possession of the goods referred to in such a document; or
  - c evidence a contract of carriage under which the rights and obligations of either of the contracting parties may be transferred to a third party.
- 2 a document shall be anything in which information of any description is recorded including, but not limited to, computer or other electronically-generated information.

#### RULE 51

##### **LOSS OF PROFIT**

Consequential loss of profit or depreciation arising from the rescue of persons in distress at sea and/or refugees.

#### RULE 52

##### **HAZARDOUS TRADES**

52.1 There shall be no recovery from the Association in respect of liabilities, costs and expenses directly or indirectly arising out of or caused by the carriage, trade, voyage or any other activity on board or in connection with the insured vessel which the Association determines was imprudent, fraudulent, unsafe, unduly hazardous or improper, or involved an abnormal risk.

52.2 In case sub-paragraph 52.1 applies the Insured shall indemnify the Association to the extent that any liabilities, costs and expenses of an Insured are discharged by the Association pursuant to a demand made under any guarantee, certificate or undertaking provided by the Association.

#### RULE 53

##### **NON-MARINE PERSONNEL**

There shall be no recovery from the Association in respect of liabilities, costs and expenses incurred in respect of:

- a personnel (other than marine crew) on board the ship (being an accommodation ship) employed other than by the Insured where there has not been a contractual allocation of risks between the Insured and the employer of the personnel approved by the Board of Directors;
- b hotel and restaurant guests and other visitors and catering personnel of the ship when she is moored (other than on a temporary basis) and is open to the public as a hotel, restaurant, bar or other place of entertainment.

#### RULE 54

##### **OBLIGATIONS OF THE INSURED IN RESPECT OF EXCLUDED RISKS**

54.1 Where, notwithstanding the exclusions in Rules 33, 34 and/or 35, liabilities, costs and expenses of an Insured are discharged by the Association pursuant to a demand made under:

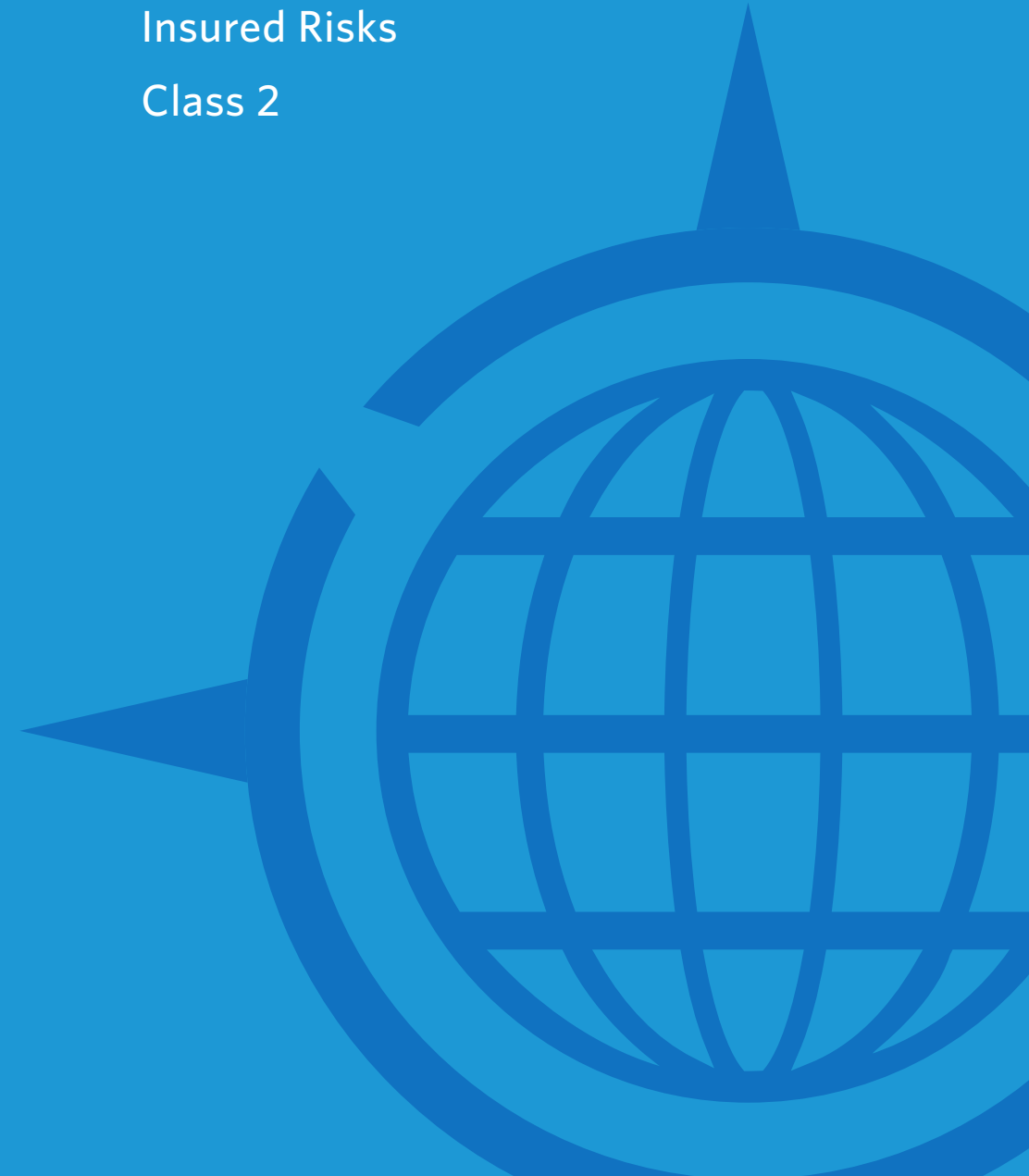
1. a guarantee or other undertaking given by the Association to the Federal Maritime Commission under Section 2 of US Public Law 89-777; or
2. a certificate issued by the Association in compliance with Article VII of the International Conventions on Civil Liability for Oil Pollution Damage 1969 and 1992 or any amendments thereof; or
3. a certificate issued by the Association in compliance with Article 7 of the International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage 2001; or
4. a certificate issued by the Association in compliance with Article 4bis of the Athens Convention Relating to the Carriage of Passengers and Their Luggage by Sea 2002; or
5. a certificate issued by the Association in compliance with Article 12 of the Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks 2007; or
6. any other guarantee, certificate or undertaking issued or given by the Association pursuant to any statute, convention, treaty or law,

the Insured shall indemnify the Association to the extent that any payment under any such guarantee, undertaking or certificate in discharge of the said liabilities, costs and expenses is or would have been recoverable in whole or in part under a standard P&I war risks policy had the Insured complied with the terms and conditions thereof, whether or not the Insured has actually taken out P&I war risks cover.

54.2 The Insured agrees that any payment by the Association under any such guarantee, undertaking or certificate shall, to the extent of any amount recovered under any policy of insurance or additional cover provided by the Association, be by way of loan and further agrees that all the rights of the Insured under any other insurance and against any third party shall be assigned to the Association to the extent and on the terms the Association in

their discretion determine to be practicable.

## Insured Risks Class 2





## RULE 1

**GENERAL**

1.1 Insureds who are insured for Class 1 are at the same time insured in respect of Class 2 (legal assistance). In the event that cover is suspended under Class 1, that will also apply to the present legal assistance cover.

1.2 If an Insured is insured for legal assistance, that also applies to joint assured(s) and co-assureds, if any, in so far it concerns matters for which the Insured is also insured.

1.3 The premium for Class 2 shall be fixed by the Association.

## RULE 2

**INSURED RISKS**

2.1 The Insureds are insured for legal advice and assistance on matters arising in connection with the insured vessel and relating to freight, dead freight, arrest, salvage, contribution to general average, demurrage, loss of time, charter parties, bills of lading and other contracts of affreightment, including all matters concerning loading, discharging, stowing, lightening, trimming, repairing or supplying of the vessel, docking, mooring, supply of bunker oil. Legal assistance includes cover in respect of any possible costs liability due to the opposing party. The maximum amount insured in respect of legal assistance is EUR 100.000,-, notwithstanding the Association's powers as provided for in these conditions in relation to setting other maxima.

2.2 In the case of legal assistance in respect of salvage reward or towage, legal costs up to five percent (5%) of the recovered amount will be for the Insured's account.

2.3 Notwithstanding the provision in rule 2.1, the Association is entitled to grant legal assistance in other matters, and at the same time to fix a deductible for such cases. The maximum amount of this cover will be EUR 50.000,-. The Association

may decide, depending on the circumstances, to increase this maximum amount to EUR 100.000,- in any particular case.

2.4 Vessels under construction (which includes vessels undergoing conversion) can be covered for legal assistance against payment of a single premium fixed by the Association, on condition that upon completion of construction/conversion the vessel will automatically be entered with the Association for the minimum duration of one full policy year. The deductible (for out-sourced costs) for vessels under construction shall be EUR 5.000,- per incident. The maximum amount of this cover shall be EUR 100.000,-.

2.5 There shall be no cover for legal assistance for matters which fall under or relate to the hull insurance on the basis of the Dutch Hull Form, latest edition, or under any (other) hull insurance taken out by the Insured. There shall further be no cover for legal assistance relating to any matters that are excluded in Class 1 nor for labour disputes, neither for disputes between the Insured, joint assureds and/or co-assured(s) or between joint assured(s) and/or co-assured(s) themselves, or between the Insured and his commercial broker, manager or insurance broker.

## RULE 3

**FURTHER POWERS OF THE ASSOCIATION**

3.1 Legal assistance is provided by the Association. The Association shall act on behalf of the Insured in all aspects of the handling of any case on behalf of the Insured, and shall be entitled to represent the Insured in any negotiations. The power to employ a lawyer or any other expert on behalf of the Insured lies with the Association. These experts are authorised to submit advices or progress reports to the Association and to consult with the Association with regard to developments in the case.

3.2 The Association is at all times entitled to refuse to provide legal assistance, or to impose such limits and conditions on the provision of legal assistance as it considers appropriate. The Association is

further entitled to terminate the provision of legal assistance in the event that it considers there are reasons to do so, even if it has decided otherwise at an earlier stage. The reasons for a decision referred to in this sub-paragraph will include, but are not limited to the following situations:

- a if the Insured has instructed a lawyer or other expert to handle the case without the approval of the association;
- b if the dispute is reported at such a late stage, that because of that fact the handling of same has become significantly more difficult or expensive for the Association than it would have been when reported in time;
- c if the Insured or an employee of the Insured has provided incorrect information or has not cooperated in a manner required for the assessment or handling of the case.

3.3 In particular, the Association can terminate the provision of legal assistance on the ground that it considers the dispute should be settled amicably and/or that there is no reasonable purpose in continuing the matter.

3.4 In circumstances where it decides not to provide legal assistance, or to terminate the provision of legal assistance, solely on the ground that the costs expected to be incurred are not proportionate to the amount involved in the claim, the Association can decide that an amount shall be paid to the Insured from the Association's own funds in respect of all or part of the claim in relation to which legal assistance is denied.

3.5 The Association is also authorised in particular cases, insofar as it considers that there are reasons therefore, whether at the commencement of the case or during the course of handling it, to impose a maximum amount on the costs to be expended in support of it. Costs that exceed this maximum amount shall be borne solely by the Insured, the Association shall not be liable for these costs.

3.6 In the exercise of the powers referred to above, the Association may take into account all circumstances which in its opinion

are relevant, such as, for example, the merits of the claim, the conduct of the Insured, the cooperation of the Insured in the handling of the matter, a cost-benefit analysis of the steps to be taken, and the possible outcome of the legal assistance.

3.7 In the event that the Insured, despite an unfavourable advice from the Association, wishes to proceed (further), all costs incurred shall be for his account, including any possible costs liability due to the opposing party.

3.8 If the costs incurred by the Association by providing legal assistance are partially or completely recovered from or paid by a third party, or if these costs are settled or included in a settlement or judgment, then the amounts collected, paid, settled, or included in a settlement or judgment are owed to the Association. In case these costs are not specified the Association will determine the amount owed to the Association. If the amounts referred to in this rule are transferred to the Insured or have in any other way been credited to the Insured the Insured is obliged to pay these amounts to the Association forthwith.

