

Statuten en Verzekeringsvoorwaarden

P&I Binnenvaart Excellent

Regulations and Conditions of Insurance

P&I Inland Shipping Excellent

2018

Statuten



ARTIKEL 1

NAAM

De onderlinge waarborgmaatschappij (hierna ook te noemen: maatschappij) draagt de naam: Onderlinge Verzekeringsmaatschappij “Noord Nederlandsche P&I Club” U.A. en is gevestigd te Haren (Groningen).

ARTIKEL 2

TEKORTEN

De leden of oud-leden kunnen op geen enkele wijze verplicht worden om in een liquidatietekort van de maatschappij bij te dragen.

ARTIKEL 3

DOEL

3.1 De maatschappij heeft als doel op onderlinge grondslag de leden te verzekeren tegen risico's, verbonden aan de exploitatie van schepen, met inbegrip van eventueel voor- en natransport ook als dat niet middels schepen geschiedt, op basis van de betreffende verzekeringsvoorwaarden.

3.2 De maatschappij kan ook derden, inclusief derden verzekerd op basis van “fixed premium”, verzekeren tegen risico's als hiervoor bedoeld, alsmede tegen risico's verbonden aan andere dienstverlening op het gebied van transport, op- en overslag en logistiek, op basis van nader overeen te komen verzekeringsvoorwaarden, mits dat niet geschiedt in een zodanige mate dat de verzekeringsovereenkomsten met de leden voor de maatschappij slechts van ondergeschikte betekenis zijn. Bij dergelijke verzekeringen met derden is iedere verplichting van de leden of oud-leden om in de tekorten bij te dragen uitgesloten. De maatschappij kan tevens als tussenpersoon bemiddelen bij het tot stand komen van dergelijke verzekeringen of andere activiteiten, die voortvloeien uit haar verzekeringsbedrijf, uitoefenen.

ARTIKEL 4

MANAGEMENT COMPANY

4.1 Door de maatschappij kan een besloten

vennootschap worden opgericht, de management company, waarvan de aandelen in handen zijn van de maatschappij. De raad van bestuur en de raad van commissarissen van de maatschappij vormen tevens de raad van bestuur respectievelijk de raad van commissarissen van de management company. Bij aandeelhoudersvergaderingen van de management company wordt de maatschappij vertegenwoordigd door de raad van bestuur.

4.2 De werkzaamheden van de management company bestaan onder meer uit het feitelijk uitvoering geven aan de door de maatschappij gesloten verzekeringsovereenkomsten. Een en ander dient te geschieden in overeenstemming met de daartoe door de maatschappij te geven instructies. Tussen de maatschappij en de management company zal daartoe een “management”-overeenkomst worden gesloten.

ARTIKEL 5

ORGANEN VAN DE MAATSCHAPPIJ

5.1 De maatschappij kent de volgende organen:

- de algemene vergadering
- de raad van bestuur
- de raad van commissarissen
- de raad van advies

5.2 De organen zien er op toe dat de wettelijke voorschriften, zoals de voorschriften van de Wet Financieel Toezicht (Wft) en de voorschriften en aanbevelingen van het verbond van verzekeraars, nauwgezet worden nageleefd.

ARTIKEL 6

LEDEN

6.1 Leden der maatschappij zijn diegenen, die met de maatschappij op onderlinge grondslag een overeenkomst van verzekering hebben gesloten. Het lidmaatschap en de hoedanigheid van lid zijn met elkaar verbonden. De leden zijn eigenaren en/of bevrachters van schepen, of - bij aanbouwverzekering die na het gereed komen van het schip automatisch overgaat in verzekering van het schip voor minimaal één vol verzekeringsjaar - opdrachtgever van de scheepsbouwer voor de bouw van een schip.

6.2 Verzekerden met wie de maatschappij een verzekeringsovereenkomst heeft gesloten op basis van “fixed premium” kunnen geen lid zijn.

6.3 De raad van bestuur mag de toelating als lid zonder opgave van redenen weigeren zonder dat de algemene vergadering alsnog tot toelating kan besluiten.

6.4 In bijzondere gevallen kan de raad van bestuur, op deugdelijk gemotiveerd verzoek van een lid, 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 het lid is verbonden, de positie van medeverzekeringnemer (verder te noemen: joint assured) toekennen. Het lid 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. De joint assured heeft geen stemrecht. Bij beëindiging van het lidmaatschap van de maatschappij komt automatisch een einde aan hoedanigheid van joint assured. Elke joint assured heeft een zelfstandig recht op vergoeding door de Maatschappij. Het lid 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 “leden” in de Algemene Verzekeringsvoorwaarden en Verzekerde Risico's Klasse 1 omvat tevens de joint assured(s). Het lid 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 lid 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 het lid; 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 het lid 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.

6.5 Op verzoek van het lid 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 het lid zijn verbonden, na goedkeuring van de raad van bestuur als medeverzekerde (verder te noemen co-assured) overeenkomstig de voor het lid geldende voorwaarden worden aangemerkt, voor zover zij worden aangesproken voor vorderingen waarvoor het lid onder de verzekering bij de maatschappij is gedekt. Bij beëindiging van het lidmaatschap komt automatisch een einde aan de hoedanigheid van co-assured. Een co-assured is geen lid.

6.6 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 het lid betreffen, dat wil zeggen die aansprakelijkheden die, indien het lid een contractuele relatie heeft met de co-assured, onder het betreffende contract voor rekening van het lid komen. De verzekering zal geen uitkering doen met betrekking tot bedragen die niet door de maatschappij aan het lid vergoed zouden worden indien de vordering rechtstreeks tegen het lid zou zijn ingesteld of die het lid 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.

6.7 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.

6.8 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.

6.9 Zowel de maatschappij als een lid kunnen het lidmaatschap/de verzekering schriftelijk en tegen het einde van het boekjaar opzeggen, met een opzegtermijn van ten minste twee maanden.

ARTIKEL 7

ALGEMENE VERGADERING

7.1 De jaarlijkse algemene vergadering vindt jaarlijks plaats voor één juli. De raad van bestuur is tot het bijeenroepen van deze vergadering verplicht.

7.2 Voorts kan de raad van bestuur een vergadering uitschrijven zo vaak als hij dit noodzakelijk acht. Een vergadering moet eveneens door de raad van bestuur worden uitgeschreven, indien ten minste een zodanig aantal leden als bevoegd is tot het uitbrengen van een/tiende gedeelte der stemmen in de algemene vergadering de raad van bestuur hierom verzoekt onder opgave van de te behandelen onderwerpen. Deze vergadering moet worden gehouden binnen vier weken nadat het schriftelijk verzoek bij de raad van bestuur is binnengekomen. Indien de vergadering niet plaats heeft binnen de genoemde termijn, hebben de bedoelde leden het recht zelf een vergadering bijeen te roepen. De raad van bestuur is verplicht een vergadering uit te schrijven indien de raad van commissarissen dit wenst.

7.3 Tot de vergaderingen hebben toegang leden en/of vertegenwoordigers van leden, raad van bestuur, leden van de raad van commissarissen, leden van de raad van advies, alsmede personen aan wie de voorzitter der vergadering toegang verleent.

7.4 Als voorzitter van de algemene vergadering treedt op de voorzitter van de raad van commissarissen of bij diens ontstentenis een ander lid van de raad van commissarissen. Indien op deze wijze niet in het voorzitterschap is voorzien, kiest de vergadering een voorzitter uit haar midden in

een verkiezing onder leiding van een lid van de raad van bestuur.

7.5 De oproeping voor een vergadering geschiedt ten minste veertien dagen tevoren door middel van een schriftelijke uitnodiging, met opgave van de agenda. Indien het lid heeft meegedeeld dat hij akkoord gaat met oproeping per e-mail, kan de uitnodiging per e-mail worden gestuurd naar het door het lid voor dat doel opgegeven e-mail adres. Onderwerpen die niet op de agenda van de algemene vergadering zijn geplaatst, kunnen te allen tijde worden behandeld, doch besluiten kunnen alsdan slechts worden genomen, indien de vergadering zich met twee/derde meerderheid van stemmen voor het nemen van een besluit verklaart.

7.6 Stemrecht hebben alle leden of hun vertegenwoordigers. De vertegenwoordigers moeten in het bezit zijn van een behoorlijke schriftelijke volmacht, eigenhandig ondertekend door het betreffende lid. De stemgerechtigde leden en hun vertegenwoordigers moeten zich op de algemene vergadering behoorlijk kunnen legitimeren.

7.7 Alle besluiten worden bij meerderheid van de uitgebrachte geldige stemmen genomen, behoudens het elders in deze statuten bepaalde.

7.8 Elk lid heeft één stem, met dien verstande dat leden die meer dan één schip verzekerd hebben, voor elk verzekerd schip één stem hebben, met een maximum van zes stemmen. Vertegenwoordigers van leden hebben voor elk verzekerd schip één stem met een totaal van maximaal zes stemmen, ongeacht hoeveel schepen van leden zij vertegenwoordigen. Mede-eigenaren brengen gezamenlijk één stem uit. Bij verschil van mening tussen mede-eigenaren vervalt het stemrecht.

7.9 Over zaken wordt mondeling gestemd, tenzij de voorzitter anders besluit. Stemming over personen geschiedt schriftelijk. Blanco stemmen worden als niet uitgebrachte stemmen beschouwd.

7.10 Bij staking van stemmen over zaken wordt het desbetreffende voorstel op een volgende vergadering opnieuw ter tafel gebracht. Staken de stemmen dan opnieuw, dan wordt het voorstel

geacht te zijn verworpen. Bij staking van stemmen over personen wordt het desbetreffende voorstel geacht te zijn verworpen.

7.11 Op de jaarlijkse algemene vergadering wordt door de raad van bestuur een uitvoerig financieel verslag uitgebracht. Tevens zal dan verslag worden gedaan van de werkzaamheden van de maatschappij over het afgelopen boekjaar, welk verslag aan ieder lid wordt verstrekt.

7.12 Verder wordt de jaarrekening ter vaststelling voorgelegd, en wordt decharge gevraagd voor de leden van de raad van bestuur voor het door hen in het afgelopen boekjaar gevoerde beleid en voor de leden van de raad van commissarissen voor hun toezicht daarop.

ARTIKEL 8

RAAD VAN BESTUUR

8.1 De raad van bestuur bestaat uit twee natuurlijke personen, waarvan één als voorzitter optreedt. De leden van de raad van bestuur worden benoemd door de algemene vergadering uit een bindende voordracht, op te stellen door de raad van commissarissen. De bindende voordracht kan worden afgewezen door een besluit van de algemene vergadering, wanneer er, met inachtneming van het bepaalde in artikel 7 lid 8, zoveel leden aanwezig of vertegenwoordigd zijn, dat tenminste drie/vierde gedeelte van het totaal aantal stemmen van alle ingeschreven leden kan worden uitgebracht, en het besluit wordt genomen met tenminste twee/derde van de uitgebrachte stemmen. Bij afwijzing van de voordracht dient de raad van commissarissen een nieuwe bindende voordracht op te stellen, waaromtrent op de volgende algemene vergadering beslist kan worden. Ook voor afwijzing daarvan geldt de bovenstaande regeling. Leden van de raad van bestuur kunnen worden ontslagen of geschorst door de algemene vergadering, eveneens door een besluit met tenminste twee/derde van de uitgebrachte stemmen, terwijl zoveel leden met inbegrip van vertegenwoordigers daarvan aanwezig zijn dat tenminste drie/vierde gedeelte van het totaal aantal stemmen van de ingeschreven leden kan worden uitgebracht. Indien een schorsing niet binnen

twee maanden door een ontslag is gevolgd, is de geschorste van rechtswege in zijn functie hersteld.

8.2 Elk van de leden van de raad van bestuur vertegenwoordigt de maatschappij, voor zover uit deze statuten niet anders voortvloeit. De raad van bestuur is belast met het vaststellen van het beleid en het besturen van de maatschappij en heeft alle daartoe benodigde bevoegdheden. Tevens draagt hij zorg voor de dagelijkse gang van zaken in de maatschappij. Elk van de bestuursleden is bevoegd tot afgifte van Clubgaranties en/of bankgaranties. De raad van bestuur is gerechtigd aan medewerkers van de maatschappij de bevoegdheid te geven tot het afgeven van Clubgaranties en/of bankgaranties tot een door de raad van bestuur vast te stellen maximum bedrag.

8.3 De beide leden van de raad van bestuur maken onderling een verdeling van de bestuurstaken, neergelegd in een reglement. Aan één van de beide leden van de raad van bestuur wordt de taak opgedragen besluitvorming binnen de raad van bestuur op het punt van risicobeheer voor te bereiden. Het betreffende lid van de raad van bestuur kan zijn functie combineren met andere aandachtsgebieden, op voorwaarde dat hij of zijn geen individuele commerciële verantwoordelijkheid draagt voor en onafhankelijk functioneert van commerciële taakgebieden. Overigens geldt dat risicomangement een kerntaak is van de raad van bestuur als geheel.

8.4 Tenminste jaarlijks wordt door de raad van bestuur een voorstel met betrekking tot de risicobereidheid van de maatschappij (dit wil zeggen de mate van redelijkerwijs voorzienbaar risico die de maatschappij gezien haar voorgenomen activiteiten bereid is te accepteren bij het nastreven van haar doelstellingen) ter goedkeuring aan de raad van commissarissen voorgelegd. Periodiek wordt een managementrapportage aan de raad van commissarissen uitgebracht. Het overleg met de raad van commissarissen wordt nader uitgewerkt in een reglement. De raad van bestuur draagt tevens zorg voor de inrichting van een Product Goedkeuringsproces (dit wil zeggen de procedure die een verzekeringsproduct doorloopt voordat dat product kan worden geïntroduceerd) en is

verantwoordelijk voor het adequaat functioneren daarvan.

8.5 De raad van bestuur draagt zorg voor de instelling van een interne auditfunctie.

8.6 De beide bestuursleden tekenen een moreel-ethische verklaring.

8.7 Bij verschil van mening tussen de bestuursleden wordt advies gevraagd aan de raad van commissarissen. Als dit niet tot een oplossing leidt, geeft de stem van de voorzitter van de raad van bestuur de doorslag.

8.8 Onverminderd het bepaalde in de wet en elders in deze statuten is voor de volgende bestuursbesluiten de goedkeuring van de raad van commissarissen vereist:

- a het aangaan of verbreken van duurzame contractuele samenwerking van de maatschappij met een andere onderneming voor zover hiermee een relevante invloed op de solvabiliteit gemoeid is, het oprichten van een nieuwe onderneming, en het deelnemen in of afstoten dan wel verminderen van een bestaande deelneming in een andere onderneming;
- b de overeenkomst tussen de maatschappij en de management company met inbegrip van veranderingen daarin, alsmede een deelneming van de management company in een andere onderneming of het oprichten door de management company van een andere onderneming;
- c een voorstel tot wijziging van de statuten;
- d een voorstel tot ontbinding van de maatschappij;
- e de aangifte van faillissement;
- f de aanvraag van surseance van betaling;
- g een voorstel tot het beginnen van een nieuwe activiteit, waarmee een relevante invloed op de solvabiliteit gemoeid is;
- h een voorstel met betrekking tot de in te schakelen vermogensbeheerder en het aan deze te geven mandaat;
- i besluiten waarvan de algemene vergadering heeft bepaald dat daarvoor goedkeuring van de raad van commissarissen is vereist.

8.9 Indien de raad van commissarissen weigert een voorstel tot een bepaald besluit van de raad van bestuur goed te keuren, is de raad van bestuur gerechtigd het voorstel ter goedkeuring aan de algemene vergadering voor te leggen. Het voorstel geldt als goedgekeurd als de algemene vergadering daartoe met gewone meerderheid besluit.

8.10 Een besluit met betrekking tot artikel 32 van de verzekerde risico's klasse 1 (Omnibusregel) kan pas worden genomen nadat hierover advies is ingewonnen van de raad van advies.

8.11 De bezoldiging van de leden van de raad van bestuur wordt vastgesteld door de raad van commissarissen.

ARTIKEL 9

RAAD VAN COMMISSARISSEN

9.1 De raad van commissarissen bestaat uit ten minste vier personen. Zijn samenstelling en taakverdeling dient in overeenstemming te zijn met bestaande voorschriften, zoals, doch daartoe niet beperkt, de Wet Financieel Toezicht (WFT).

9.2 Zodra een vacature in de raad van commissarissen ontstaat wordt door de raad van commissarissen zo nodig een nieuw functieprofiel opgesteld, passend binnen de profielschets die geldt voor de gehele raad. Het bestaande of nieuwe functieprofiel wordt ter advies aan de raad van advies voorgelegd.

9.3 Wanneer conform art. 9 lid 2 een functieprofiel is voorgelegd aan de raad van advies zal deze raad vervolgens met inachtneming van de inhoud van de profielschets van de raad van commissarissen alsmede de functieprofielen van de overige leden van de raad van commissarissen een niet bindend advies geven aan de raad van commissarissen.

9.4 Vervolgens zal de raad van commissarissen een definitief functieprofiel vaststellen en aan de hand van dit functieprofiel een kandidaat selecteren.

9.5 Indien de raad van commissarissen een kandidaat heeft geselecteerd wordt deze kandidaat

voorgedragen aan de raad van advies teneinde de raad van commissarissen een niet bindend advies te geven over de vraag of de voorgestelde kandidaat aan de in het functieprofiel gestelde eisen voldoet.

9.6 Indien, in het geval van een herbenoeming, de raad van commissarissen van mening is dat het betreffende functieprofiel gewijzigd dient te worden, dan zal de raad van commissarissen een gewijzigd functieprofiel opstellen, passend binnen de profielschets die geldt voor de gehele raad. Het gewijzigde functieprofiel zal ter advies voorgelegd worden aan de raad van advies. Deze raad zal vervolgens, met inachtneming van de inhoud van de profielschets van de raad van commissarissen alsmede de functieprofielen van de overige leden van de raad van commissarissen, over de inhoud van dit functieprofiel een niet bindend advies geven aan de raad van commissarissen. Vervolgens zal de raad van commissarissen een definitief functieprofiel vaststellen en voorleggen aan de raad van advies teneinde de raad van commissarissen een niet bindend advies te geven over de vraag of de te herbenoemen commissaris aan de in het functieprofiel gestelde eisen voldoet.

9.7 De (her)benoeming van de leden van de raad van commissarissen geschiedt door de algemene vergadering op voordracht van de raad van commissarissen.

9.8 Van de personen die deel uitmaken van de raad van commissarissen dienen ten minste twee personen (bestuurder of werknemer van een) lid van de maatschappij te zijn en dient ten minste de helft geen (bestuurder of werknemer van een) lid van de maatschappij te zijn. De voorzitter van de raad van commissarissen hoeft geen lid van de maatschappij, dan wel bestuurder of werknemer van een lid, te zijn.

9.9 Personen die deel (gaan) uitmaken van de raad van commissarissen worden benoemd voor een in het benoemingsbesluit te noemen termijn, met een maximum van drie jaar. Indien in het benoemingsbesluit geen termijn wordt genoemd geldt de benoeming voor een termijn van drie jaar. Leden van de raad van commissarissen kunnen maximaal twee keer herbenoemd worden voor een

in het betreffende herbenoemingsbesluit te noemen termijn, met een maximum van drie jaar. Indien in het herbenoemingsbesluit geen termijn wordt genoemd geldt de herbenoeming voor een termijn van drie jaar. De zittingsperiode van personen die deel uitmaken van de raad van commissarissen is maximaal zes jaar. Indien een lid van de raad van commissarissen benoemd wordt tot voorzitter, dan geldt diens benoeming voor de resterende periode van de termijn die voor de betreffende persoon van toepassing was als lid van de raad van commissarissen.

9.10 Een lid van de raad van commissarissen kan door de algemene vergadering worden geschorst of ontslagen door een besluit dat is genomen met tenminste twee/derde van de uitgebrachte stemmen, terwijl zoveel leden ter vergadering aanwezig of vertegenwoordigd zijn dat ten minste de helft van het totaal aantal stemmen van alle ingeschreven leden kan worden uitgebracht.

9.11 De raad van commissarissen stelt een reglement op met betrekking tot de uitvoering van zijn werkzaamheden.

9.12 De raad van commissarissen heeft tot taak toezicht te houden op het beleid van de raad van bestuur en de algemene gang van zaken binnen de maatschappij en de daarmee verbonden ondernemingen. Hij houdt tevens toezicht op de naleving door de vermogensbeheerder van het aan deze gegeven mandaat. De raad van commissarissen brengt aan de algemene vergadering verslag uit van zijn bevindingen. Voorts oefent de raad van commissarissen die bevoegdheden uit die voortvloeien uit wettelijke voorschriften en andere voorschriften of aanwijzingen van het verbond van verzekeraars. Hij doet aan de algemene vergadering een voordracht voor de aan te stellen accountant in verband met de controle op de jaarrekening.

9.13 Bij zijn toezicht besteedt de raad van commissarissen bijzondere aandacht aan het risicobeheer van de maatschappij. Iedere bespreking van het risicobeheer wordt voorbereid door een risico- en auditcommissie, die daartoe door de raad uit zijn midden is benoemd.

9.14 De raad van commissarissen draagt zorg voor jaarlijkse evaluatie van het eigen functioneren.

9.15 De raad van commissarissen vergadert zo dikwijls als de voorzitter of twee andere leden dit wenselijk achten. De leden van de raad van bestuur zijn verplicht aan een uitnodiging om een vergadering van de raad van commissarissen bij te wonen gehoor te geven en de van hen gevraagde inlichtingen te verstrekken en vragen te beantwoorden.

9.16 De bezoldiging van de leden van de raad van commissarissen wordt vastgesteld door de algemene vergadering, nadat hierover niet bindend advies is ingewonnen van de raad van advies. De bezoldiging is niet afhankelijk van de resultaten van de maatschappij.

ARTIKEL 10

RAAD VAN ADVIES

10.1 De raad van advies bestaat uit maximaal zeven natuurlijke personen. De leden worden benoemd door de algemene vergadering op voordracht van de raad van bestuur. Zij dienen lid of vertegenwoordiger van een lid te zijn, en buiten de voorzitter dienen de leden van de raad een afspiegeling te vormen van de verzekerde vloot (waaronder kapitein-eigenaren, familierederijen, CV-maatschappijen, grotere rederijen en managementkantoren). De leden worden voor drie jaar benoemd en kunnen één keer herbenoemd worden. De voorzitter van de raad van commissarissen is tevens voorzitter van de raad van advies.

10.2 De raad van advies komt in beginsel vier keer per jaar bijeen. De raad heeft tot taak het geven van niet bindende adviezen aan de raad van bestuur en de raad van commissarissen met betrekking tot het te voeren beleid en de uitvoering daarvan, alsmede met betrekking tot de elders in de statuten genoemde aangelegenheden.

ARTIKEL 11

BOEKJAAR EN JAARREKENING

11.1 Het boekjaar van de maatschappij loopt

van één januari tot en met éénendertig december.

11.2 Jaarlijks binnen zes maanden na afloop van het boekjaar – behoudens verlenging van deze termijn met ten hoogste vijf maanden door de algemene vergadering op grond van bijzondere omstandigheden – maakt de raad van bestuur een jaarrekening op, die aan de algemene vergadering ter vaststelling wordt overlegd. De jaarrekening gaat vergezeld van de verklaring van de accountant, bedoeld in lid 3, van het jaarverslag en van de in artikel 392 Boek 2 van het Burgerlijk Wetboek bedoelde overige gegevens, echter voor wat de overige gegevens betreft, voor zover het daar bepaalde op de maatschappij van toepassing is. De opgemaakte jaarrekening wordt ondertekend door de beide leden van de raad van bestuur en goedgekeurd en ondertekend door de leden van de raad van commissarissen; ontbreekt de ondertekening van één of meer hunner, dan wordt daarvan onder opgaaf van de reden melding gemaakt.

11.3 De raad van bestuur is verplicht de jaarrekening te doen onderzoeken door de door de algemene vergadering benoemde registeraccountant, die daaromtrent een verklaring aflegt als bedoeld in artikel 393 lid 5 Boek 2 van het Burgerlijk Wetboek.

11.4 De raad van bestuur zorgt dat de opgemaakte jaarrekening, het jaarverslag en de in lid 2 bedoelde overige gegevens ten kantore van de maatschappij voor de leden ter inzage liggen en voorts vanaf de dag der oproeping tot de algemene vergadering, bestemd tot hun behandeling, ten kantore van de maatschappij aanwezig zijn. De leden kunnen de stukken aldaar inzien en er kosteloos afschrift van verkrijgen. Aan hen wordt tevens op hun verzoek een afschrift per e-mail toegezonden.

ARTIKEL 12

PREMIE, WAARBORG SOM, LEDEN-REKENING EN SOLVABILITEITS MARGE

12.1 De maatschappij heft een voorschotpremie per schip voor Klasse 1, hierna premie genoemd, van haar leden om de uit de verzekeringsovereenkomsten met de leden

voortvloeiende verplichtingen te dekken. Indien de geheven voorschotpremies onvoldoende zijn tot dekking van de verplichtingen met betrekking tot het lopende jaar, is de maatschappij gerechtigd van de leden de betaling van een napremie te vorderen. Daarnaast is de maatschappij gerechtigd de betaling van naheffingen op te leggen met betrekking tot tekorten van de maatschappij over de laatste drie jaren; voor “overspill” claims geldt een andere regeling, welke bij de behandeling van die claims in de “algemene verzekeringsvoorwaarden” wordt besproken. De napremies en naheffingen worden opgelegd naar evenredigheid van de premies.

12.2 Indien het totaal van de over een boekjaar ontvangen baten een overschot boven de lasten mocht opleveren, zal dit overschot worden toegevoegd aan de reserve (het eigen vermogen), ter beoordeling van de raad van bestuur. Deze kan besluiten tot gehele of gedeeltelijke teruggave van dit overschot aan hen die gedurende het betreffende boekjaar of een deel daarvan lid waren, in verhouding tot de door het betreffende lid betaalde premiebedragen over dat boekjaar.

12.3 Bij beëindiging van de verzekering, ongeacht de reden daarvan, zal de maatschappij het lid/ex-lid een “release” premie in rekening brengen. De hoogte daarvan wordt door de raad van bestuur vastgesteld, en betreft een percentage van de premies die over de laatste drie jaren zijn betaald. Het lid heeft de keuze deze “release” premie te betalen of zekerheid te stellen voor eventuele naheffingen tot een door de raad van bestuur te bepalen bedrag. Bij betaling van de “release” premie is het lid/ex-lid ontheven van het betalen van op te leggen naheffingen – uitgezonderd voor “overspill” claims – over de laatste drie jaren waarover naheffingen kunnen worden geheven. Wanneer zekerheid wordt gesteld, blijft het lid/ex-lid aansprakelijk voor naheffingen over de laatste drie jaren. De raad van bestuur beoordeelt of de aangeboden zekerheid genoegzaam is. De zekerheid zal worden geretourneerd na drie jaar, indien het lid/ex-lid de eventueel geheven naheffingen heeft betaald. Indien een lid/ex-lid korter dan drie jaar verzekerd is geweest, zal de “release” premie worden berekend in verhouding tot de duur van de verzekering.

12.4 Indien het lid na ontvangst van de rekening van de maatschappij over de “release” premie en na sommatie geen keuze tussen betaling en zekerheidstelling heeft gemaakt, of bij keuze voor zekerheidstelling niet voor zekerheidstelling heeft zorg gedragen, zal de raad van bestuur de keuze maken.

12.5 De beslissingen over de heffing van de bovengenoemde premies en heffingen en over de hoogte daarvan worden genomen door de raad van bestuur.

12.6 De maatschappij is gerechtigd een eigen vermogen op te bouwen.

12.7 De raad van bestuur is gerechtigd van de leden de betaling van een waarborgsom te vragen, welke twaalf maanden na afloop van het boekjaar waarin de beëindiging valt zal worden terugbetaald, onder eventuele verrekening van uitstaande eigen risico's en schulden. Terugbetaling wordt opgeschort, indien en voor zover dit zou leiden tot de daling van de solvabiliteit beneden het voorgeschreven wettelijk minimum.

12.8 In verband met de solvabiliteit is de maatschappij voorts gerechtigd van de leden een door de raad van bestuur vast te stellen bedrag per schip te vorderen als rentedragende lening van de leden aan de maatschappij (ledenrekening). De lening zal door de maatschappij worden afgelost wanneer de raad van bestuur dit verantwoord acht. De raad van bestuur kan hiertoe pas besluiten na positief advies van de accountant.

12.9 Vanuit de reserves kunnen aan de leden te restitueren overschotten worden uitgekeerd, indien de algemene vergadering daar op voorstel van de raad van bestuur, na positief advies van de accountant, toe besluit.

12.10 De Nederlandsche Bank N.V. dient uiterlijk één maand voor de datum van de voorgenomen betalingen ingevolge lid 8 of lid 9 in kennis te worden gesteld. Daadwerkelijke uitbetaling kan pas plaatsvinden indien De Nederlandsche Bank N.V. binnen deze termijn geen bezwaar tegen

deze betaling heeft gemaakt. De bepalingen van dit artikel kunnen slechts worden gewijzigd met instemming van De Nederlandsche Bank N.V.

12.11 De maatschappij is gerechtigd op elke betaling aan het lid het bedrag van de eventuele schuld van het lid aan de maatschappij in mindering te brengen.

12.12 Ingeval van liquidatie van het vermogen van de maatschappij, na haar ontbinding, zal terugbetaling van het waarborgkapitaal en de ledenrekening niet eerder geschieden dan nadat alle overige schulden van de maatschappij zijn voldaan.

ARTIKEL 13

VERZEKERINGSVOORWAARDEN

13.1 De verzekeringsvoorwaarden (waaronder worden verstaan de bepalingen onder het hoofd "algemene verzekeringsvoorwaarden" alsmede de bepalingen onder het hoofd "verzekerde risico's") worden door de algemene vergadering vastgesteld. Zij kunnen door deze vergadering worden gewijzigd krachtens een besluit, genomen met een gewone meerderheid der uitgebrachte stemmen, nadat de voorgestelde wijzigingen ter kennis van de leden zijn gebracht en na opneming op de agenda.

13.2 De raad van bestuur is gerechtigd om tussentijds wijzigingen en aanvullingen met betrekking tot de verzekeringsvoorwaarden op te stellen indien de omstandigheden dit naar de mening van de raad van bestuur vereisen. De wijzigingen en/of aanvullingen worden schriftelijk aan de leden meegedeeld. De wijzigingen en/of aanvullingen treden in werking op de door de raad van bestuur aangegeven dag. De raad van bestuur is gehouden de wijzigingen en aanvullingen op de volgende algemene vergadering aan de leden ter definitieve vaststelling voor te leggen. Bij gebreke van goedkeuring door de algemene vergadering kunnen de door de raad van bestuur vastgestelde wijzigingen en/of aanvullingen niet met terugwerkende kracht worden teruggedraaid.

ARTIKEL 14

WIJZIGING STATUTEN

14.1 Besluiten tot statutenwijziging worden genomen door de algemene vergadering.

14.2 Voorstellen tot statutenwijziging kunnen worden gedaan door de raad van bestuur, de raad van commissarissen, of door ten minste twintig leden die ten minste, met in achtneming van het bepaalde artikel 7 lid 8, twintig stemmen zouden kunnen uitbrengen – dan wel ingeval dit minder is door een zodanig aantal leden als bevoegd is tot het uitbrengen van ten minste één/tiende gedeelte der stemmen in de algemene vergadering –, mits die leden het voorstel ten minste veertien dagen voor het houden van de algemene vergadering bij de raad van bestuur hebben ingediend. Er kan alleen over een voorstel tot statutenwijziging worden gestemd, als dit op de agenda staat. De termijn voor oproeping van een vergadering, waarvoor een voorstel tot statutenwijziging op de agenda staat, bedraagt ten minste veertien dagen.

14.3 Door degenen die de oproeping tot de betreffende algemene vergadering hebben gedaan, dient ten minste vijf dagen voor de vergadering een afschrift van het wijzigingsvoorstel, waarin de voorgedragen wijziging woordelijk is opgenomen, op een daartoe geschikte plaats voor de leden ter inzage te worden gelegd tot na afloop van de dag waarop de vergadering wordt gehouden. Daarnaast kunnen degenen die de betreffende oproeping hebben gedaan, ervoor zorgen dat de tekst van de voorgestelde wijziging op andere wijze aan de leden wordt verstrekt of ter beschikking wordt gesteld.

14.4 Een voorstel tot statutenwijziging is aangenomen als ten minste twee/derde gedeelte van de uitgebrachte geldige stemmen zich ervoor heeft verklaard. De raad van bestuur draagt ervoor zorg dat de op de vergadering aangenomen statutenwijziging notarieel wordt verleden. Tot het doen verlijden van de notariële wijzigingsakte is ieder bestuurslid bevoegd. De wijzigingen treden direct na het verlijden van de notariële wijzigingsakte in werking, tenzij door de algemene vergadering anders is bepaald.

ARTIKEL 15

ONTBINDING DER MAATSCHAPPIJ EN LIQUIDATIE

15.1 Een besluit tot ontbinding van de maatschappij wordt genomen door de algemene vergadering, nadat een voorstel daartoe is geagendeerd. Het besluit tot ontbinding kan slechts worden genomen wanneer er, met inachtneming van het bepaalde artikel 7 lid 8, zoveel leden op de vergadering aanwezig of vertegenwoordigd zijn, dat ten minste drie/vierde gedeelte van het totaal aantal stemmen van alle ingeschreven leden kan worden uitgebracht. Voor zulk een besluit is een meerderheid van twee/derde van de uitgebrachte geldige stemmen vereist.

15.2 Mocht het vereiste aantal leden niet aanwezig zijn, dan zal na een tijdsverloop van ten minste een maand en ten hoogste twee maanden een tweede algemene vergadering worden gehouden, waarin dan besluiten kunnen worden genomen met een meerderheid van ten minste drie/vierde gedeelte van de uitgebrachte geldige stemmen, ongeacht het aantal aanwezige leden.

15.3 Na ontbinding is de raad van bestuur belast met de afwikkeling der lopende zaken en de liquidatie.

15.4 Na afwikkeling van alle zaken zullen eventuele baten worden verdeeld onder de op het tijdstip der ontbinding ingeschreven leden en hen die in de twaalf maanden voor het besluit tot ontbinding zijn uitgetreden. De verdeling over de leden geschiedt naar verhouding van de door de betreffende leden over het laatste jaar waarin zij verzekerd waren betaalde premie.

15.5 Indien er na de afwikkeling van de zaken een tekort mocht zijn, zijn de leden en gewezen leden daarvoor niet aansprakelijk.

15.6 Alle boeken en bescheiden betrekking hebbende op de ontbonden maatschappij, blijven onder berusting van degene die daarvoor door de algemene vergadering is aangewezen.

ARTIKEL 16

BESLECHTING VAN GESCHILLEN

16.1 Onder voorbehoud van het in lid 2 gestelde is de rechtbank te Groningen bij uitsluiting bevoegd tot het beslechten van geschillen tussen een lid en de maatschappij.

16.2 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 het lid en de andere door de maatschappij, terwijl de derde arbiter door de beide eerst benoemde arbiters zal worden benoemd.

16.3 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 17

ALGEMENE BEPALING

Op deze statuten is Nederlands recht van toepassing. In gevallen, waarin de statuten niet voorzien, beslist de raad van bestuur, na daartoe advies te hebben ingewonnen van de raad van commissarissen.

Algemene verzekeringsvoorwaarden



ARTIKEL 1

ALGEMEEN

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

1.2 De algemene verzekeringsvoorwaarden gelden voor alle door de maatschappij verzekerde risico's.

ARTIKEL 2

TOEPASSELIJK RECHT

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

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 Klasse 1. De raad van bestuur 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 voortspruiten 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.

3.4 De verzekering duurt voort tot het einde van het boekjaar (eenendertig december te vierentwintig nul nul uur (24.00 uur) Nederlandse tijd), en wordt geacht telkens stilzwijgend te zijn verlengd voor een termijn van een jaar, indien geen tussentijdse beëindiging heeft plaatsgevonden. De verzekering eindigt behalve door opzegging zoals voorzien in art. 6 lid 9 van de statuten 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 het lid. Bij overlijden van het lid 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.

ARTIKEL 4

BETALING VAN DE PREMIE EN EVENTUELE ANDERE BEDRAGEN

4.1 De premie voor Klasse 1 wordt jaarlijks door de raad van bestuur vastgesteld, zowel voor de scheepseigenaren als voor de tijd- of reisbevrachters. Wanneer de verzekering ingaat in de loop van het boekjaar, wordt de premie pro rata per dag berekend. Bij beëindiging van de verzekering in de loop van het boekjaar zal het lid 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 raad van bestuur van mening is dat deze door het lid aan de maatschappij verschuldigd zijn.

4.2 Een reductie tot veertig procent (40%) van de hierboven in 4.1. bedoelde premie wordt, onder door de raad van bestuur vast te stellen voorwaarden, verleend over elke aaneengesloten periode van 30 dagen dat het schip opgelegd is geweest. Voor tijdbevrachters kan de raad van bestuur een afzonderlijke regeling vaststellen.

4.3 De raad van bestuur 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 het lid verzekerd is. Voorts kan de raad van bestuur voor schade- en kostenvrij varen een bonus toekennen.

4.4 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 lid, 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 niet-betaling 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.

4.5 Een lid dat 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 het betreffende lid.

4.6 Het lid 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 assurantiebelasting of enige andere heffing waarvoor het lid aansprakelijk is.

ARTIKEL 5

TUSSENPERSON

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 het betreffende lid, evenals de eerste aanmaning, wordt aan de tussenpersoon gezonden, tenzij anders is overeengekomen. Eventuele volgende aanmaningen en correspondentie over uitstaande premiebedragen kunnen tevens aan het lid worden gestuurd. De tussenpersoon is niet bevoegd afspraken over uitstel van premiebetaling te maken.

ARTIKEL 6

ENIGE BEPALINGEN OMTRENT DE AANSPRAKEN VAN HET LID

6.1 De rechten en verplichtingen voortvloeiend uit het lidmaatschap, met inbegrip van de rechten uit de verzekering, zijn persoonlijk en kunnen niet zonder uitdrukkelijke toestemming van de raad van bestuur aan derden worden overgedragen.

6.2 Behalve bij aansprakelijkheid voor schade door dood of letsel is voorwaarde voor het ontstaan van aanspraken met betrekking tot vorderingen onder Klasse 1, dat het lid 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 raad van bestuur vrij om hiervan af te wijken.

6.3.a De raad van bestuur 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.

6.3.b De maatschappij is niet verplicht een borg of andere vorm van zekerheid af te geven ten behoeve van een lid, 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.

6.3.c Het lid 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 het lid zal alle daartoe benodigde documentatie aan de Maatschappij verschaffen.

6.4 De aanspraken onder de verzekeringsvoorwaarden van Klasse 1 betreffen alleen aanspraken tot betaling van schade en kosten, waarvoor het lid door derden aansprakelijk kan worden gesteld. De maatschappij is niet aansprakelijk voor enige schade die voor het lid 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, terwijl later is komen vast te staan dat dit ten onrechte is geschied.

6.5 Indien een vordering die onder de dekking van de maatschappij valt wordt ingesteld tegen een onderneming die vennootschappelijk is verbonden met het lid, is die onderneming gerechtigd, indien het lid dat schriftelijk verzoekt, tot de verkrijging van een schadeloosstelling van de maatschappij, doch alleen tot beloop van het bedrag dat het lid 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.

6.6 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 het lid.

6.7 Het lid 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.

6.8 Het lid 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).

6.9 Het lid 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 het lid op uitkering af te wijzen of de door de maatschappij te betalen uitkering te verminderen.

ARTIKEL 7

ENKELE VERPLICHTINGEN VAN HET LID

7.1 Zodra een lid 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.

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

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

7.4 Indien de raad van bestuur 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.

7.5 Het recht op uitkering vervalt, indien het lid een van de betreffende, in 7.1. 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.

7.6 Indien het lid voor gemaakte kosten, die voor rekening zijn gekomen van de maatschappij, een verhaalsmogelijkheid heeft, welke verhaalsmogelijkheid niet aan de maatschappij toekomt, dient het lid 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.

7.7 Ingeval door het lid de rechtsgeldigheid wordt bestreden van een besluit van de maatschappij tot het weigeren van dekking, tot schorsing of tot beëindiging van de verzekering, is het lid, 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 8

EIGEN RISICO

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

8.2 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 raad van bestuur bijzondere eigen risico's worden vastgesteld.

8.3 De raad van bestuur 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.

8.4 Wanneer zich een schadeveroorzakend evenement heeft voorgedaan, wordt het betreffende lid 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 raad van bestuur 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 hoeft te worden.

ARTIKEL 9

ENKELE BEPALINGEN MET BETREKKING TOT DEKKING

9.1 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 raad van bestuur

besluiten het schip niet te verzekeren, of weigeren de bestaande verzekering te verlengen, of die voorwaarden aan de verzekering stellen die haar goed dunken.

9.2 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 het lid te wijzigen of de verzekering van het betreffende schip te 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.

9.3 Het lid 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 het lid te wijzigen of de verzekering van het betreffende schip te beëindigen.

9.4 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 raad van bestuur de bevoegdheid de dekking te schorsen totdat de betreffende gebreken zijn hersteld. De maatschappij verleent geen dekking voor evenementen tijdens de periode van schorsing.

9.5 Indien het lid 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.

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

9.7 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.

9.8 Indien de raad van bestuur van mening is dat een bepaald geval buiten de dekking valt en/of niet voor behandeling in aanmerking komt, of indien de raad van bestuur zich de beslissing over dekking voorbehoudt, wordt hiervan aan het lid schriftelijk mededeling gedaan onder de vermelding van de gronden waarop dit standpunt is gebaseerd.

9.9 Het lid 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 het lid hieraan niet voldoet, verleent de maatschappij geen dekking met betrekking tot vorderingen die het gevolg zijn van het niet voldoen aan deze bepaling.

9.10 Geen dekking wordt verleend met betrekking tot aansprakelijkheden die naar het oordeel van de raad van bestuur zijn ontstaan als gevolg van opzet of grove schuld (waaronder wordt verstaan een opzettelijke handeling of een opzettelijk nalaten door het lid 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 het lid 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 nalatigheid van het lid om de nodige zorg te besteden aan gebreken van het schip waarvan het lid 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 lid, dat zich met het besluit van de raad van bestuur niet kan verenigen, is gerechtigd zijn bezwaren voor te leggen aan de voorzieningen rechter van de rechtbank te Groningen.

9.11 De raad van bestuur kan jaarlijks de maximale aansprakelijkheid van de maatschappij vaststellen met betrekking tot de dekking voor scheepseigenaren.

9.12 Behoudens voor zover enige lagere dekking is opgenomen in de verzekeringsvoorwaarden dan wel in het verzekeringscertificaat, en tenzij anders bepaald door de raad van bestuur, 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 het lid in zijn hoedanigheid van slotbevrachter of bevrachter van een deel van het schip: de maximale dekking is US\$350.000.000 per gebeurtenis.

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

9.13.b De raad van bestuur kan van tijd tot tijd aan enig lid of aan alle leden 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.

9.13.c Een lid zal naar beste vermogen handelen overeenkomstig een dergelijke aanbeveling.

9.13.d Nieuwsbrieven kunnen naar de leden 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 leden op de hoogte gesteld zijn van het feit dat de nieuwsbrief beschikbaar is op de website.

9.14 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 het lid 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 deze voorwaarden of opgenomen in het verzekeringscertificaat van het lid;
- 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 9.14.a en 9.14.b, als de verzekerde tonnage zich verhoudt tot de volledige tonnage van het schip.

ARTIKEL 10

HERVERZEKERING

10.1 De maatschappij heeft een gedeelte van de risico's bij een of meer herverzekeraars ondergebracht. Bij herverzekering bij een andere P&I Club zijn ook van toepassing de voor de leden van de betreffende herverzekeraar geldende voorwaarden (Rules). Deze Rules liggen ten kantore van de NNPC ter inzage en op aanvraag zal aan de leden een exemplaar worden toegezonden. Hierbij wordt veelal uitgegaan van de fictie, dat de maatschappij eigenaar is van de bij haar aangesloten schepen en een verzekeringsovereenkomst met de betreffende

andere P&I Club heeft afgesloten.

10.2 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.

10.3 De regeling van de maximale dekking in de rules van de herverzekeraar en van de hierna te noemen "Overspill Claims" maakt deel uit van de onderhavige verzekeringsvoorwaarden.

ARTIKEL 11

OVERSPILL CLAIMS

11.1 In het kader van de herverzekering zijn van belang de begrippen "Group Reinsurance Limit", "Overspill Claim" en "Overspill Calls".

11.2 "Group Reinsurance Limit" is een bepaalde limiet per evenement, die van tijd tot tijd wordt vastgesteld door de Internationale Groep van P&I Clubs, waarbij de herverzekeraar is aangesloten.

11.3 "Overspill Claim" is dat gedeelte van een schadebedrag per evenement (waaronder in dit verband niet is begrepen een evenement dat aanleiding geeft tot vorderingen in verband met olievertreiniging), dat uitgaat of zou kunnen uitgaan boven de "Group Reinsurance Limit".

11.4 "Overspill Calls" zijn de bijdragen die door de bij de Internationale Groep aangesloten P&I Clubs worden geheven van hun leden ter gehele of gedeeltelijke dekking van een "Overspill Claim". Het bedrag van een "Overspill Call" bedraagt per schip, en dus voor de eigenaar van dat schip, maximaal twee en een half procent (2,5%) van de beperkte aansprakelijkheid van dat schip voortvloeiende uit het Beperkingsverdrag.

11.5 Indien door de herverzekeraar een "Overspill Call" wordt opgelegd, zal de maatschappij het te betalen bedrag omslaan over de eigenaren van de ten tijde van het evenement bij haar verzekerde schepen die herverzekerd zijn bij de betreffende

herverzekeraar. Opmerking verdient dat een "Overspill Call" betrekking kan hebben op een schade welke geleden is door een andere P&I Club dan de maatschappij of de herverzekeraar, c.q. een lid daarvan, en kan betreffen een risico dat niet bij de maatschappij verzekerd kan worden.

11.6 Bij wijzigingen in de herverzekeringsovereenkomst is de raad van bestuur gerechtigd om de bovengenoemde regeling aan die wijzigingen aan te passen.

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 raad van bestuur.

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 het lid, het verlies, de schade of de kosten voortkomen uit een evenement dat heeft plaatsgevonden binnen de periode van verzekering bij de maatschappij en voortvloeit uit het belang van het lid bij het verzekerde schip en het voeren van dat schip.

AANSPRAKELIJKHEDEN IN VERBAND MET PERSONEN

ARTIKEL 1

SCHADEVERGOEDING TEN AANZIEN VAN BEMANNINGSLEDEN

Schadevergoeding of uitkering welke het lid gehouden is te betalen in verband met overlijden, lichamelijk letsel of ziekte van een bemanningslid van een verzekerd 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 lid in verband met overlijden, lichamelijk 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 het lid aansprakelijk is ingevolge het Maritiem 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 door de maatschappij op verzoek van het lid in dekking worden genomen op door de raad van bestuur vast te stellen verzekeringscondities, op voorwaarde dat de raad van bestuur 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 verzekerd 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 het lid 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 het lid onder dit artikel uitsluitend voortvloeit uit een arbeidsovereenkomst, alleen dekking bestaat wanneer de bepalingen daarvan schriftelijk door de raad van bestuur zijn goedgekeurd.

ARTIKEL 5

ONKOSTEN IN VERBAND MET KOERSAFWIJKING

Extra havenkosten alsmede extra kosten in verband met brandstof, verzekering, gage van bemanning en bevoorrading (met uitzondering van tijdverlet) welke voor een lid 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, 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

QUARANTAINE

Buitengewone kosten welke voor een lid 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 het lid. Echter, wanneer een verzekerd 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 het lid gehouden is te betalen in verband met overlijden, lichamelijk 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 lichamelijk 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 geldswaardige 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 het lid van verantwoordelijkheid moet ontheffen tot het maximum dat is toegestaan onder het toepasselijke recht.
2. In het geval van aansprakelijkheden ten aanzien van passagiers belooft de maximale dekking van de Maatschappij ten aanzien van alle vorderingen die verband houden met dezelfde gebeurtenis US\$ 2.000.000.000.

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 het lid; of
 - b. het lid 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 gedaan door het lid 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 het lid 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 het lid wettelijk aansprakelijk is voor dergelijke uitgaven of wanneer deze door de raad van bestuur zijn goedgekeurd. Dekking onder dit artikel kan worden geweigerd tenzij de raad van bestuur van mening is dat het lid 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 het lid 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 het lid zal de maatschappij zorg dragen voor een "pre-loading survey" van de beoogde lading, wanneer dit redelijk en noodzakelijk wordt geoordeeld en de kosten van deze "survey" zullen elk voor de helft worden gedragen.

Zware ladingen

Het lid 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 sjoeren of vast te zetten). Bij het melden van dergelijke lading moet het lid kopieën van laadplan, sjoerplan en stabiliteitsberekening overleggen. De maatschappij mag naar eigen goeddunken een expert benoemen om de stuwage en het vastsjorren van de lading te beoordelen. De raad van bestuur kan vergoeding weigeren van claims die het gevolg zijn van gebrekkige stuwage of vastsjorren van de lading als het lid 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 lid kan of zou kunnen vorderen van ladingbelanghebbenden, ingeval dit aandeel niet kan worden geïncasseerd uitsluitend als gevolg van het niet nakomen door het lid 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 (condities anders dan Hague/Hague Visby Rules) zijn de uitsluitingen van art. 17.1 van toepassing op vorderingen onder dit artikel.

ARTIKEL 14

VERWIJDERING VAN BESCHADIGDE OF WAARDELOZE LADING

Extra kosten, voor zover deze de normale ingevolde de vervoerovereenkomst voor rekening van het lid komende kosten te boven gaan, gemaakt in verband met de verwijdering van beschadigde of waardeloze lading van het schip, met inbegrip van de afvoer en vernietiging daarvan, mits het lid 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 het lid voor dergelijke kosten aansprakelijk is en geen andere mogelijkheid heeft deze op iemand anders te verhalen.

In de gevallen van de artikelen 14 en 15 is de raad van bestuur bevoegd om te beslissen dat slechts een deel van de kosten voor vergoeding in aanmerking komt, indien hij oordeelt dat dit redelijk en gepast is. De raad van bestuur 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 raad van bestuur anders beslist. Waar in dit artikel wordt verwezen naar een cognossement, vallen hier tevens onder een zeevrachtbrief (seawaybill), scheepsdelivery 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 het lid 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 het lid 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 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
- c

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 raad van bestuur 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 het lid 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 het lid 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 raad van bestuur van tevoren schriftelijk toestemming heeft gegeven om deze ruimere aansprakelijkheid te aanvaarden. De raad van bestuur kan aan zijn schriftelijke goedkeuring die voorwaarden verbinden die het goeddunkt.

2 Hamburg Rules

In weerwil van 1., 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 raad van bestuur 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 het lid 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 het lid, komt alleen voor vergoeding door de maatschappij in aanmerking wanneer de raad van bestuur schriftelijk toestemming heeft gegeven voor vervoer op het betreffende cognossement of andere vervoersdocument.

6 Eigen lading van het lid

Wanneer aan het lid toebehorende lading (niet bestaande uit containers, brandstof en voorraden toebehorend aan het lid of waar deze verantwoordelijk voor is) verloren is gegaan of is beschadigd aan boord van het verzekerde schip, heeft het lid 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 het lid op voorwaarden overeenkomstig de bepalingen sub 1. en 2.

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 door het lid of een aan het lid verwante onderneming. Geen dekking zal echter worden verleend ingeval de aansprakelijkheid van het lid voortvloeit uit bepalingen van een contract of vrijwaring en anders niet zou zijn ontstaan, tenzij de raad van bestuur 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 cascoverzekeraars 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 raad van bestuur van oordeel is dat het lid 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 raad van bestuur 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 vrachtverzekeringen, behalve wanneer de raad van bestuur van oordeel is dat het lid 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 raad van bestuur 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, het lid 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 lid ter zake van enig eigen risico, franchise of aftrekpost welke voor rekening van het lid blijft onder de casco-, "disbursements"- en vrachtverzekeringen.

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 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" clausule 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 het lid 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 vrachtverzekeringen, behalve wanneer de raad van bestuur van oordeel is dat het lid 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 raad van bestuur 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 het lid toebehoren, heeft het lid 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 vergraving 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 7, 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.

7 Aansprakelijkheden waarvoor een verzekerde aansprakelijk kan zijn of die anderszins voor het lid ontstaan als deelnemer aan de "Small Tanker Oil Pollution Indemnification Agreement 2006 (STOPIA)". Een verzekerde met een "relevant schip" zoals gedefinieerd in STOPIA moet deelnemer zijn van STOPIA gedurende de periode dat het schip bij de Maatschappij verzekerd is, tenzij anders bepaald door de raad van bestuur. Tenzij de raad van bestuur aldus heeft bepaald is er geen dekking onder dit artikel 22 ten aanzien van een dergelijk schip gedurende de periode dat de verzekerde geen deelnemer is van STOPIA.

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 artikel 23 beperkt is tot het bedrag en onderhevig is aan eventuele voorwaarden als van tijd tot tijd door de Internationale Groep van P&I Clubs bepaald.

ARTIKEL 24

SLEPEN

Aansprakelijkheden, kosten en uitgaven (met uitzondering van de kosten voor overeengekomen diensten) welke voor het lid 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 raad van bestuur van mening is dat het lid geheel of gedeeltelijk schadeloos gesteld behoort te worden;

3 in alle andere gevallen waarin de raad van bestuur de bepalingen van het sleepcontract als zijnde redelijk heeft goedgekeurd en het lid 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) of in de Special Compensation P&I Clauses (SCOPIC) in geval deze zijn geïncorporeerd in de Lloyds Standard Form of Salvage Agreements 1990, 1995 of 2000 en/of opvolgende edities of in standaard hulpverleningsovereenkomsten welke zijn goedgekeurd door de raad van bestuur, 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 raad van bestuur is goedgekeurd, dan wel de kosten daarvan volgens de wet op het lid kunnen worden verhaald. Onder de dekking in dit artikel vallen ook voor het lid 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 geen vergoeding van de maatschappij kan worden verkregen wanneer het lid zonder schriftelijke toestemming van de raad van bestuur, 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 lid 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, groning, 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 het lid 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 overlijden of lichamelijk letsel (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 raad van bestuur.

ARTIKEL 28

BOETES

Boetes of sancties opgelegd door een gerecht of bevoegde overheidsinstantie aan het lid of aan enig persoon die het lid 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 raad van bestuur is goedgekeurd), of aan wie het lid met voorafgaande toestemming van de raad van bestuur 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 het lid 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 het lid aanspraak kan maken op dekking voor verontreiniging als hierboven bedoeld in artikel 23;
- 5 enige andere boete, indien en voor zover (a) de raad van bestuur van oordeel is dat het lid redelijke maatregelen heeft genomen om de voorvallen die tot de boete hebben geleid te voorkomen, en (b) de raad van bestuur, die niet gehouden is zijn beslissing te motiveren, heeft besloten dat het lid recht heeft op vergoeding.

Een en ander met dien verstande dat vereist is dat het lid tot tevredenheid van de raad van bestuur 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 raad van bestuur de bevoegdheid om een vergoeding aan het lid toe te staan in verband met het verlies door het lid 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 het lid de raad van bestuur 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 het lid tot tevredenheid van de raad van bestuur 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 raad van bestuur wordt beslist, zonder dat de raad van bestuur zijn beslissing behoeft te motiveren.

ARTIKEL 30

KOSTEN GEMAAKT OP AANWIJZING VAN DE MAATSCHAPPIJ

30.1 Kosten en uitgaven die voor een lid zijn ontstaan als gevolg van een speciale aanwijzing die door de raad van bestuur is gegeven teneinde de belangen van het lid te behartigen bij een formeel onderzoek naar een voorval waarbij het verzekerde schip betrokken is, ingeval de raad van bestuur van mening is dat daaruit waarschijnlijk een vordering

tegen de maatschappij zal ontstaan, of in andere gevallen als de raad van bestuur daartoe beslist.

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

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 het lid 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 raad van bestuur of tot het bedrag waartoe de raad van bestuur 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 raad van bestuur, met inachtneming van artikel 8.10 van de statuten, bevoegd te bepalen dat de maatschappij een volledige of gedeeltelijke vergoeding zal betalen aan een lid 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 raad van bestuur 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 het lid in het verzekerde schip, en voortvloeien uit voorvallen die zich hebben voorgedaan gedurende de verzekerde periode;
- 2 de raad van bestuur niet gehouden is zijn beslissing te motiveren.

VAN DEKKING UITGESLOTEN RISICO'S

ARTIKEL 33

OORLOGSRISICO'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 muiterij 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 hieronder in artikel 35.

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 raad van bestuur 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 het lid 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 raad van bestuur 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 het lid op een geblokkeerde rekening toestaat, in welk geval betaling door de Maatschappij op die rekening de Maatschappij ontslaat van elke verplichting ten opzichte van het lid 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 het lid 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 de leden zal op aanvraag een exemplaar van de regeling worden toegezonden.

37.4 Het lid 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 beperkt 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 raad van bestuur.

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

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 het 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 het lid om dergelijke specialistische verrichtingen uit te voeren of de geschiktheid of doeltreffendheid of kwaliteit van de werkzaamheden, producten of diensten van het lid;
- (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 verzekerde 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 raad van bestuur 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 raad van bestuur, voor zover dergelijke risico's en verliezen niet zouden zijn ontstaan bij een op schriftelijke stukken gebaseerd systeem (tenzij de raad van bestuur 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 raad van bestuur 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 het lid de Maatschappij schadeloos stellen voor enig bedrag dat door de Maatschappij betaald is in verband met aansprakelijkheden, kosten en uitgaven van het lid 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 het lid indien er geen door de raad van bestuur goedgekeurde contractuele verdeling van aansprakelijkheid heeft plaatsgevonden tussen het lid 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 uitgaansgelegenheid.

ARTIKEL 54

VERPLICHTINGEN VAN HET LID 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 het lid 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 enige vorm van garantiestelling afgegeven door de Maatschappij aan het "International Oil Pollution Compensation Fund 1992" in verband met STOPIA; of
- 4 een certificaat afgegeven door de Maatschappij overeenkomstig artikel 7 van de "International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage 2001"; of
- 5 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
- 6 een certificaat afgegeven door de Maatschappij

overeenkomstig artikel 12 van de "Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks 2007"; of

- 7 enige andere enige vorm van garantiestelling of certificaat afgegeven door de Maatschappij op basis van enig statuut, verdrag of wet,

zal het lid 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 het lid voldaan zou hebben aan de bepalingen en voorwaarden van die verzekering, ongeacht of het lid al dan niet daadwerkelijk "P&I Warrisk" dekking heeft afgesloten.

54.2 Het lid 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 het lid er mee in dat alle rechten van het lid onder enige andere verzekering en tegen enige derde aan de Maatschappij worden overgedragen in de mate en onder de voorwaarden zoals door de raad van bestuur vast te stellen.

Regulations



ARTICLE 1

NAME

The Mutual Guarantee Company (hereafter referred to as "the Association") bears the name: Mutual Insurance Association "Noord Nederlandsche P&I Club" U.A. and is established at Haren (Groningen).

ARTICLE 2

DEFICITS

The members or former members are in no respect bound to contribute to any deficit on the liquidation of the Association.

ARTICLE 3

OBJECTS

3.1 The purpose of the Association is to insure the members on a mutual basis against risks relating to the operation of vessels, including pre-loading and post-discharge transport even if not performed by vessels, subject to the applicable conditions of insurance.

3.2 The Association can also insure other Parties including parties insured on 'fixed premium' basis against the risks referred to above, as well as against risks related to other services provided in the field of transport, storage, handling and logistics, on conditions of insurance to be agreed, but not to such an extent that the insurance contracts with the members of the Association become of subordinate significance. In respect of such insurance contracts with third parties, any obligation of the members or former members to participate in losses is excluded. The Association may further act as intermediary in arranging the provision of such insurances, or carry out other activities resulting from its business as an insurer.

ARTICLE 4

MANAGEMENT COMPANY

4.1 The Association may set up a limited company, the management company, the shares of which are held by the Association. The members of the Board of Directors and the Supervisory Board of the Association are at the same time members of

the Board of Directors and the Supervisory Board of the management company. The Association will be represented by the Board of Directors at shareholders' meetings of the management company.

4.2 The activities of the management company consist inter alia in the factual implementation of the insurance contracts concluded by the Association. This should be done in accordance with the instructions to be given by the Association. For this purpose a "management" agreement is to be concluded between the Association and the management company.

ARTICLE 5

THE BODIES OF THE ASSOCIATION

5.1 The following are the bodies of the Association:

- the General Meeting
- the Board of Directors
- the Supervisory Board
- the Advisory Board

5.2 The members of the bodies see to it that the legal regulations, such as the provisions of the Act on financial supervision (WFT) and the requirements and recommendations of the Federation of Insurers will be complied with conscientiously.

ARTICLE 6

MEMBERS

6.1 Members of the Association are those persons who enter into a contract of insurance on a mutual basis with the Association. Membership and the status of being an assured are connected with each other. The assureds are owners and/or charterers of seagoing vessels or - in the case of insurance during construction which, after completion of the vessel, automatically continues as insurance of the vessel for a minimum of one policy year - the party giving instructions to the shipbuilder for the construction of the vessel.

6.2 Persons with whom the Association has concluded an insurance contract on "fixed premium" basis cannot be members of the

Association.

6.3 The Board of Directors may refuse to enter a person as a member without giving reasons and to the exclusion of any power of the General Meeting to decide on the entry.

6.4 In special cases the Board of Directors may, on properly reasoned application of a member, 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 member, the position as joint assured. The member and joint assured are jointly and severally liable to pay all amounts due to the Association in respect of such entry. The joint assured has no voting rights. Termination of membership will automatically bring to an end the status as joint assured. Each joint assured has an independent right of recovery from the Association. The member 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 Member in the General Conditions of Insurance and the Insured Risks Class 1 includes reference to the joint assured(s). The member 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 a member 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 member; 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 member 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.

6.5 On application of the member, 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 member may, on approval by the Board of Directors, be treated as co-assured in accordance with the conditions applicable to the member to the extent that he may become liable for claims for which the member is insured with the Association. Termination of membership will automatically bring to an end the status as co-assured. A co-assured is not a member.

6.6 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 member which, if the member has entered into a contract with the co-assured, means those liabilities which are to be borne by the member under such contract. Cover does not extend to any amount which would not have been recoverable from the Association by the member 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.

6.7 Once the Association has indemnified a co-assured the Association shall not be under any further liability to any other person in respect of that claim.

6.8 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.

6.9 Both the Association and the member can terminate membership/the insurance in writing at the end of the policy year, on giving at least two months advance notice.

ARTICLE 7

GENERAL MEETING

7.1 The Annual General Meeting will take place before 1st July. The Board of Directors is under a duty to convene the meeting.

7.2 Further, the Board of Directors may call a

meeting as often as it considers necessary. A meeting must, in any event, be called by the Board of Directors when requested by such number of members as are entitled to cast at least one tenth of the votes in General Meeting, stating the issues to be dealt with. Such a meeting must be held within four weeks after written request is received by the Board of Directors. In the event that the meeting has not taken place within that period, the members in question themselves have the right to call a meeting. The Board of Directors is obliged to call a meeting if the Supervisory Board so wishes.

7.3 Members and/or representatives of members, members of the Board of Directors, members of the Supervisory Board and members of the Advisory Board, will be admitted to the meeting, together with any persons to whom the Chairman of the meeting has given permission.

7.4 The General Meeting will be chaired by the Chairman of the Supervisory Board or, in the event of his absence, another member of the Supervisory Board. If this is not possible, the meeting appoints a chairman from among themselves in an election organised by a member of the Board of Directors.

7.5 The calling of the meeting will take place at least fourteen days in advance by means of a written invitation, together with details of the agenda. In the event of the member having agreed to receive notice by e-mail, the invitation for the meeting may be sent to the e-mail address provided by the member for that purpose. Matters which are not included on the agenda for the General Meeting may always be considered, but decisions can only then be made if the meeting declares itself by a majority of two thirds of the votes in favour of making a decision.

7.6 All members or their representatives have the right to vote. Representatives must be in possession of a proper written proxy signed by the member in question in his own hand. Members entitled to vote and their representatives should be able to prove their identity at the meeting.

7.7 All decisions will be made by a majority of valid votes cast, except where otherwise provided in

these Regulations.

7.8 Each member has one vote, on the understanding that members who have more than one vessel insured have one vote for each such vessel, with a maximum of six votes. Proxies for members have one vote for each insured vessel with a total of maximum six votes, regardless of how many members' vessels they represent. Joint owners will cast one vote together. Where there is a difference of opinion between joint owners, the right to vote is lost.

7.9 Matters will be voted on by a show of hands, unless the Chairman otherwise decides. Votes in respect of persons will be cast in writing. Blank votes will be regarded as not having been cast.

7.10 In the event of an equal vote on a matter, the proposal in question will be put on the table at a subsequent meeting. If votes are equal again, the proposal will then be treated as rejected. In the event of an equal vote over persons, the proposal in question will be treated as rejected.

7.11 At the Annual General Meeting, the Board of Directors will present a detailed financial report. At the same time, a report will be made on the activities of the Association over the previous policy year, which report will be provided to each member.

7.12 Further, the annual accounts will be presented for approval, and discharge will be requested for the members of the Board of Directors with respect to their governance in the previous policy year and for the members of the Supervisory Board with respect to their supervision.

ARTICLE 8

THE BOARD OF DIRECTORS

8.1 The Board of Directors consists of two natural persons, one of whom will act as Chairman. The members of the Board of Directors will be appointed by the General Meeting on a binding recommendation made up by the Supervisory Board. The binding recommendation may be rejected by the decision of the General Meeting,

when, taking into account the provisions of Article 7, sub-paragraph 8, such number of members are present or represented at the meeting that at least three quarters of the total number of votes of all registered members can be passed, while a majority of two thirds of valid votes cast is required. If the recommendation is rejected, the Supervisory Board shall make up a fresh binding recommendation, which will be submitted for decision to the next General Meeting. Any further rejection of the recommendation is governed by the above regulation. Members of the Board of Directors can be dismissed or suspended by a decision of the General Meeting by a majority of two thirds of valid votes cast, while such number of members are present or represented at the meeting that at least three quarters of the total number of votes of all registered members can be passed. In the event that a suspension is not followed by a dismissal within two months, the suspended member shall be deemed lawfully restored to his office.

8.2 Each of the members of the Board of Directors shall act on behalf of the Association when not otherwise provided in these Regulations. The Board of Directors is charged with the formulation of the policy and the management of the Association and has all necessary powers for that purpose. It is further charged with the daily running of the Association. Each of the members of the Board of Directors is authorised to issue Club guarantees and/or bank guarantees. The Board of Directors is entitled to delegate power to issue Club guarantees and/or bank guarantees to employees of the Association up to a maximum amount fixed by the Board of Directors.

8.3 The two members of the Board of Directors will make a division of tasks between them, to be laid down in a regulation. One of the members will be charged with the preparation of the decision-making concerning risk management. The member concerned may combine his or her function with other areas of attention, provided that he or she bears no individual commercial responsibility for and performs independently from areas of commercial activity. It should, however, be noted that risk management is a key function of the Board of Directors as a whole.

8.4 At least once a year the Board of Directors will present to the Supervisory Board for its approval a proposal with respect to the risk appetite of the Association (id est the level of reasonably foreseeable risk that the Association is prepared to accept in the pursuance of its objectives.) Regularly, a management report will be submitted to the Supervisory Board. The process of consultation with the Supervisory Board will be set out in some regulation. The Board of Directors further takes care of the establishment of a product approval procedure (id est the procedure to be followed prior to the introduction of an insurance product) and is responsible for compliance therewith.

8.5 The Board of Directors shall provide for an internal audit function.

8.6 Both members of the Board of Directors shall sign an ethical statement.

8.7 In the event of a difference of opinion between the members of the Board of Directors, the matter is submitted to the Supervisory Board for advice. If this does not lead to a solution, the Chairman of the Board of Directors has the deciding vote.

8.8 Without prejudice to any legal provisions and provisions elsewhere in these regulations, the following decisions of the Board of Directors are subject to the approval of the Supervisory Board:

- a the entering into or cancellation of continuing contractual co-operation of the Association with another company in so far as a substantial effect on the solvency situation is involved, the establishment of a new company, and the participation in or the disposing of or the reduction of an existing participation in another company;
- b the agreement between the Association and the management company including alterations thereto, as well as a participation of the management company in another company or the establishment of another company by the management company;
- c a proposal for amending the Regulations;
- d a proposal for dissolution of the

- e Association;
- f the filing of a bankruptcy petition;
- g the filing of a petition for a moratorium of payments;
- h a proposal to undertake a new activity involving a substantial effect on the solvency situation;
- i a proposal for the appointment of an asset manager and the mandate to be given to him;
- i decisions in respect of which the General Meeting has decided that the approval of the Supervisory Board is required.

8.9 If the Supervisory Board refuses to give its approval to a draft decision of the Board of Directors, the Board of Directors may submit the proposal to the General Meeting for approval. The proposal is deemed approved if it is carried by a majority of valid votes cast.

8.10 A decision with respect to Rule 32 of the Insured Risks Class 1 (Omnibus Rule) may only be made until after advice is obtained from the Advisory Board.

8.11 The remuneration of the members of the Board of Directors is determined by the Supervisory Board.

ARTICLE 9
THE SUPERVISORY BOARD

9.1 The Supervisory Board consists of at least four persons. The composition and allocation of duties of the Supervisory Board will be in conformity with existing regulations, such as the provisions of the Dutch Act on Financial Supervision (WFT).

9.2 As soon as a place in the Supervisory Board becomes vacant a new job profile will, if required, be prepared by the Supervisory Board, which job profile will fit in with the profile applicable for the Supervisory Board as a whole. The existing or new job profile will be presented to the Advisory Board for the purpose of advice.

9.3 When a job profile has been presented to the Advisory Board in accordance with article

9.2 the Advisory Board will issue a non-binding recommendation to the Supervisory Board on the content of this job profile with due observance of the profile applicable for the Supervisory Board as a whole and the job profiles of the other members of the Supervisory Board.

9.4 Subsequently, the Supervisory Board will adopt a final job profile and select a candidate on the basis of this profile.

9.5 If the Supervisory Board has selected a candidate this candidate will be introduced to the Advisory Board in order to issue a non-binding recommendation to the Supervisory Board on whether the proposed candidate meets the requirements of the job profile.

9.6 If, in case of a reappointment, the Supervisory Board considers that the relevant job profile should be revised, the Supervisory Board will prepare a revised job profile, which job profile will fit in with the profile applicable for the Supervisory Board as a whole. The revised job profile will be presented to the Advisory Board for the purpose of advice. Subsequently, the Advisory Board will issue a non-binding recommendation to the Supervisory Board on the content of this job profile, with due observance of the profile applicable for the Supervisory Board as a whole and the job profiles of the other members of the Supervisory Board. Subsequently, the Supervisory Board will adopt a final job profile and submit this to the Advisory Board who will then issue a non-binding recommendation to the Supervisory Board on whether the member who is to be reappointed meets the requirements of the job profile.

9.7 The members of the Supervisory Board shall be (re)appointed by the General Meeting on the recommendation of the Supervisory Board.

9.8 Of the persons who form part of Supervisory Board at least two persons have to be (manager or employee of) a member of the Association and at least half of the members of the Supervisory Board shall not be (manager or employee of) a member of the Association. The Chairman of the Supervisory Board does not have to be a member of the

Association or a manager or employee of a member.

9.9 Persons who (will) become a member of the Supervisory Board will be appointed for the term mentioned in the appointment decision, with a maximum of three years. If a term has not been mentioned in the appointment decision the appointment is for a term of three years. Members of the Supervisory Board may be reappointed up to two times for the term mentioned in the relevant reappointment decision, with a maximum of three years. If a term has not been mentioned in the reappointment decision the reappointment is for a term of three years. The term of office of persons who are part of the Supervisory Board is a maximum of six years. When a member of the Supervisory Board is appointed as Chairman, this appointment shall be valid for the remaining period of the term that was applicable to the person in question as a member of the supervisory board.

9.10 A member of the Supervisory Board may be suspended or dismissed by the General Meeting by a majority of two thirds of valid votes cast, while such number of members are present or represented at the meeting that at least half of the total number of votes of all registered members can be passed.

9.11 The Supervisory Board shall make up a regulation with respect to the performance of its duties.

9.12 The Supervisory Board is charged with the supervision of the policy of the Board of Directors and of the activities of the Association and its affiliated companies. It shall further supervise the compliance by the asset manager with his mandate. The Supervisory Board will present a report of its findings to the General Meeting. Furthermore, the Supervisory Board exercises the powers resulting from legal provisions and other provisions or recommendations of the Federation of Insurers. It shall present a proposal to the General Meeting for the appointment of an auditor charged with the audit of the annual accounts.

9.13 In the performance of its supervisory function the Supervisory Board shall pay special attention to the risk management of the Association. Every

discussion of the risk management will be prepared by the risk and audit committee that is appointed by the Supervisory Board from among itself.

9.14 The Supervisory Board will take care of an annual assessment of its own functioning.

9.15 The Supervisory Board meets as often as considered appropriate by the Chairman or two other members. The members of the Board of Directors are obliged to comply with an invitation to attend a meeting of the Supervisory Board and to provide the information required and to answer questions.

9.16 The remuneration of the members of the Supervisory Board will be determined by the General Meeting, after a non-binding recommendation in this respect has been obtained from the Advisory Board. The remuneration is not dependent on the results of the Association.

ARTICLE 10
THE ADVISORY BOARD

10.1 The Advisory Board consists of a maximum of seven natural persons. The members will be appointed by the General Meeting on a recommendation made up by the Board of Directors. They should be a member or a representative of a member, and, apart from the Chairman, they should be reflection of the insured fleet (captain-owners, family companies, CV-companies, large owners and management companies). The members will be appointed for three years and may be reappointed once. The Chairman of the Supervisory Board will also be Chairman of the Advisory Board.

10.2 The Advisory Board will in principle meet four times a year. The duties of the Advisory Board are the giving of non-binding advices to the Board of Directors and the Supervisory Board with respect to the policy to be pursued and the implementation thereof well as matters provided elsewhere in these Regulations.

ARTICLE 11

POLICY YEAR AND ANNUAL ACCOUNTS

11.1 The policy year of the Association runs from the first of January up to and including the thirty-first of December.

11.2 Annually within six months after the end of the policy year – except where this time limit is extended for at most five months by the General Meeting on grounds of special circumstances – the Board of Directors will prepare the annual accounts which will be placed before the General Meeting for approval. The annual accounts will be sealed with a declaration of the auditors, referred to in sub-paragraph 3, together with the annual report and the other details mentioned in Article 392, Book 2 of the Civil Code, to the extent that it is there provided that such other details are applicable to the Association. The completed annual accounts shall be signed by both members of the Board of Directors and approved and signed by the members of the Supervisory Board; in the event of a failure by one or more of them to sign, that will be mentioned stating the reasons therefore.

11.3 The Board of Directors is obliged to have the annual accounts examined by auditors named by the General Meeting, who will thereupon make a declaration as required by Article 393, sub-paragraph 5, Book 2 of the Civil Code.

11.4 The Board of Directors will ensure that the completed annual accounts, the annual report and the other details mentioned in sub-paragraph 2 will be open for inspection by the members at the Association's offices, and further will be available at the Association's offices from the day of calling the General Meeting at which they are intended to be considered. The members are entitled to inspect the documents there and to obtain a copy without charge. At their request they will receive a copy by e-mail.

ARTICLE 12

PREMIUM, GUARANTEE FUND, MEMBERS' ACCOUNTS AND SOLVENCY MARGIN

12.1 The Association shall levy on its members

an advance premium per vessel for Class 1, hereafter referred to as "the premium", in order to cover its liabilities arising out of the insurance contracts with the members. In the event that the advance premiums so levied are insufficient to cover liabilities in respect of the current year, the Association is entitled to demand payment of a further premium. In addition, the Association is entitled to raise payment of final calls in respect of any shortfall over the previous three years; for "overspill" claims, other provisions are applicable, and the handling of such claims is set out in the General Conditions of Insurance. The further premium and final calls will be calculated in proportion to the premiums.

12.2 In the event that the total payments received during a policy year produce a surplus over liabilities, this surplus will be transferred to the reserve (equity) on orders of the Board of Directors. The Board of Directors may decide to return the whole or part of the surplus to those members who were members during the policy year in question or part thereof, in proportion to the premiums paid by each particular member during that policy year.

12.3 On termination of the insurance, regardless of the reasons therefore, the Association shall put forward a "release" premium to the member or former member. The amount thereof will be fixed by the Board of Directors, and will be a percentage of the premiums paid over the previous three years. The member will have the choice to pay this "release" premium or to provide sufficient security for any final calls to the amount to be fixed by the Board of Directors. On payment of the release premium, the member or former member is released from payment of final calls – with the exception of overspill claims – over the previous three years for which final calls could be levied. Where security is provided, the member or former member remains liable for final calls over the previous three years. The Board of Directors shall decide whether the security offered is sufficient. The security shall be returned after three years, in the event that the member or former member shall have paid any final calls which are levied. If a member or former member was insured for less than three years, the "release" premium will be calculated in proportion

to the period of insurance.

12.4 In the event that the member, after receipt of the Association's calculation of the release premium and after a demand, fails to make a choice between payment or the provision of security, or makes a choice for the provision of security but does not arrange such provision, the Board of Directors will make a choice.

12.5 Decisions concerning the levying of the above-mentioned premiums and calls, and concerning the amount thereof, shall be taken by the Board of Directors.

12.6 The Association is entitled to build equity.

12.7 The Board of Directors is entitled to request the members to pay a guarantee sum, which shall be repaid twelve months after conclusion of the policy year in which termination occurs, after deduction of any outstanding deductibles and debts. Repayment will be suspended in the event and insofar as this would lead to a fall in solvency below the minimum prescribed by law.

12.8 With regard to solvency, the Association is further entitled to call upon the members to pay an amount per vessel to be fixed by the Board of Directors as an interest-bearing loan from the members to the Association (members' account). The loan shall be redeemed by the Association when the Board of Directors considers it justified. The Board can reach a decision on that only after a positive advice from the auditors.

12.9 Surpluses to be repaid to members from the reserves can be paid out if the General Meeting so decides, after a proposal from the Board of Directors following positive advice from the auditors.

12.10 The Bank of Netherlands N.V. must be given notice of at least one month before the date of the proposed payments under sub-paragraphs 8 or 9. Actual payment can only take place in the event that the Bank of Netherlands N.V. shall have made no objection to such payment within this period. The provisions of this article can be amended only with the consent of the Bank of Netherlands N.V.

12.11 The Association is entitled to set off the amount of any claim of the member against the Association against any payment to the member.

12.12 In the event of liquidation of the assets of the Association, after its dissolution, repayment of the guarantee fund and members' account will not take place until after all other debts of the Association have been settled.

ARTICLE 13

CONDITIONS OF INSURANCE

13.1 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 General Meeting. They can be amended by the meeting by means of a decision, on a simple majority of votes cast, after the proposed amendments have been notified to the members and included in the agenda.

13.2 The Board of Directors is authorised to 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 members in writing. Such amendments and/or supplementary terms will come into effect on the day appointed by the Board of Directors. The Board of Directors is bound to place the amendments and supplementary terms before the next following General Meeting for the members to give definite approval. In default of approval by the General Meeting, the amendments and/or supplementary terms made by the Board of Directors cannot be set aside with retrospective effect.

ARTICLE 14

AMENDMENTS TO THE REGULATIONS

14.1 All decisions to amend the Regulations shall be taken by the General Meeting.

14.2 Proposals for amending the Regulations can be made by the Board or by at least twenty members who, with reference to the provisions relating to

representation in Article 7, sub-paragraph 8, are able to cast at least twenty votes – or, in the event that this is lower, by such number of members as are authorised to cast at least one tenth of the votes in the General Meeting – provided that the members shall have submitted the proposal to the Board of Directors at least fourteen days before the holding of the General Meeting. There can be a vote on a proposal to amend the Regulations only if it is put on the agenda. The period of notice for calling a meeting at which a proposal to amend the Regulations is on the agenda shall be at least fourteen days.

14.3 At least five days before the meeting, a copy of the proposed amendment in which the proposal is set out verbatim, shall be made available in a suitable place, by those who have called for the General Meeting in question, for inspection by members until expiry of the day on which the meeting is to be held. Further, those who have called the meeting in question may arrange for the text of the proposed amendment to be provided to members or to be made available by other means.

14.4 A proposal to amend the Regulations shall be approved if at least two thirds of valid votes cast are expressed to be in favour. The Board of Directors shall ensure that the amendments to the Regulations approved at the members' meeting will be drawn up by a notary. Any member of the Board of Directors is authorised to arrange for the notarial deed of amendment being drawn up. The amendments shall take effect immediately after the execution of the notarial deed of amendment, unless otherwise decided by the General Meeting.

ARTICLE 15

DISSOLUTION OF THE ASSOCIATION AND LIQUIDATION

15.1 A decision to dissolve the Association shall be taken by the General Meeting, after a proposal to that effect has been put on the agenda. The decision to dissolve can be made only when, taking into account the provisions of Article 7, sub-paragraph 8, such number of members are present or represented at the meeting that at least three quarters of the total number of votes of all

registered members can be cast. For such a decision, a majority of two thirds of valid votes cast is required.

15.2 If the required number of members is not present, then a second General Meeting will be held after a period of a minimum of one month and a maximum of two months, at which decisions can be made with a majority of at least three quarters of valid votes cast, regardless of the number of members present.

15.3 After dissolution, the Board of Directors is charged with the run-off of current cases and with the liquidation.

15.4 After the run-off of all cases, any assets shall be divided amongst the members who are registered at the time of the dissolution and those who had ceased to be members in the twelve months before the decision to dissolve. The distribution between the members will take place in proportion to the premium paid by the members in question over the final year during which they were insured.

15.5 Should there be deficit after settlement of all matters, the members and former members shall not be responsible therefore.

15.6 All books and documents concerning the dissolved Association shall remain in the hands of such persons as may be appointed thereto by the General Meeting.

ARTICLE 16

SETTLEMENT OF DISPUTES

16.1 Subject to the provisions of sub-paragraph 2, the Groningen Court has exclusive jurisdiction to determine disputes between a member and the Association.

16.2 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 member and the other by the Association, together with a third Arbitrator who will be appointed by the two Arbitrators first appointed.

16.3 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 17

GENERAL PROVISION

Dutch law is applicable to these Regulations. In matters not provided for in these Regulations, the Board of Directors will decide after having obtained advice from the Supervisory Board.

General conditions of insurance



ARTICLE 1

GENERAL

1.1 Reference herein to insurance conditions will include these General Conditions, as well as the specific provisions of Class 1, 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.

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

ARTICLE 2

APPLICABLE LAW

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

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. The Board of Directors 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.

3.4 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 come to an end, apart from termination as provided for in Article 6, sub-paragraph 9, of the Regulations, 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 member. Should the member 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.

ARTICLE 4

PAYMENT OF THE PREMIUM AND ANY OTHER AMOUNTS

4.1 The Board of Directors will fix the premiums for Class 1 for both ship owners and time or voyage charterers on an annual basis. Where the insurance commences in the course of a policy year, the premium shall be calculated pro rata per day. On termination of the insurance during the course of a policy year, a member 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 Board of Directors decides are owing to the Association by the member.

4.2 A rebate of up to forty percent (40%) of the premium referred to in 4.1 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 Board of Directors. For time charterers the Board of Directors may make a different arrangement.

4.3 The Board of Directors is authorised at the commencement of the policy 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 member is insured. Further, the Board of Directors may allow a bonus for vessels sailing without incurring loss or expense.

4.4 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 a member, 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.

4.5 A member 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 and legal costs incurred in respect of recovery of the claim, will be for the account of the member in question.

4.6 The member 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 member is responsible.

ARTICLE 5

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 member 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 member. The intermediary is not authorised to make any agreement regarding deferment of premium payment.

ARTICLE 6

CERTAIN PROVISIONS REGARDING THE MEMBER'S RIGHTS

6.1 The rights and obligations arising from membership, including rights arising out of the insurance, are personal and cannot be assigned to a third party without the express permission of the Board of Directors.

6.2 Save for liability for loss arising out of death or personal injury, it is a condition precedent of a member's right to recovery from the Association in relation to claims under Class 1 that the member 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 Board of Directors has a discretion to depart from this rule.

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

6.3.b The Association is under no obligation to provide bail or other security on behalf of any

Member, 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.

6.3.c The Member 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 Member shall provide or execute any documents required to allow the Association to effect such conduct or control.

6.4 The liabilities under the conditions of insurance of Class 1 relate only to liabilities for payment of damages and costs for which the member can be held liable by a third party. The Association is not liable for any damage which a member 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.

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

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

6.7 The member 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 the 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 such reinsurers. For the purposes of this rule 6.6 "shortfall" includes any failure or delay in recovery by the Association by reason of the parties or reinsurers making payment into a designated account in compliance with the requirements of any state or international organisation.

6.8 The member 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).

6.9 A member 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 a member is in breach of this obligation, the board may reject any claim by the member for reimbursement or reduce the sum payable by the Association.

ARTICLE 7

CERTAIN OBLIGATIONS OF THE MEMBER

7.1 As soon as the member is aware, or ought to be aware, of the occurrence of an event which may lead to a claim against the Association, the member is bound to notify the Association as promptly as reasonably possible. It is the member'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.

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

7.3 In the event of failure to comply with any of the above duties, the Board of Directors can decide to deny cover if as a result the Association's

position is thereby prejudiced.

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

7.5 There is no right of reimbursement in the event that the member fails to comply with one (or both) of the duties mentioned in 7.1 with intent to mislead the Association, save insofar as such misleading does not justify the loss of the right of reimbursement.

7.6 In the event that the member 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 member 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.

7.7 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 member, the member shall, if he later obtains judgment in his favour from a court or arbitral tribunal, be liable towards the Association for any damage which may result from the member's failure to take all steps to prevent or mitigate the damage, including properly defending the matter in any legal proceedings and securing any possible recourse action.

ARTICLE 8

DEDUCTIBLE

8.1 All monies recoverable from the Association in respect of claims under Class 1 shall be subject to a deductible to be fixed by the Board of Directors at the beginning of each policy year.

8.2 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 Board of Directors may set special deductibles.

8.3 The Board of Directors 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.

8.4 Whenever an event occurs resulting in a claim, the member 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 Board of Directors 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.

ARTICLE 9

CERTAIN STIPULATIONS WITH REGARD TO COVER

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

9.2 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.

9.3 The member 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 member's terms of entry, or terminate the entry in respect of such ship.

9.4 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 create an unacceptable risk, the Board of Directors 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.

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

9.6 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.

9.7 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.

9.8 Should the Board of Directors 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 Board of Directors reserves its decision with regard to cover, the member will be so informed in writing along with the reasons on which the opinion is based.

9.9 The member 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 member fails to comply with this provision, no claim resulting from a failure to comply with this provision will be covered by the Association.

9.10 No claim is recoverable in respect of liabilities which in the opinion of the Board of Directors have been incurred owing to wilful misconduct (being an act intentionally done, or a deliberate omission by the member, 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 member or his manager, of the defect(s) of the vessel that gave rise to, or contributed to, the claim, or the failure of the Member to take necessary care in relation to defects of the vessel in respect of which the Member 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 a member does not agree with the decision of the Board of Directors, he is entitled to put his case to the President of the Court at

Groningen.

9.11 Every year the Board of Directors may fix the maximum amount of liability of the Association for shipowners.

9.12 Subject to any lower limitations of cover contained in the rules or set out in the member's certificate of entry, and unless otherwise agreed by the Board of Directors, 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 co-assureds under any one owner's entry, or arising out of the member's capacity as slot or space charterer: recovery is limited to US\$350.000.000 any one event.

9.13.a The Board of Directors may from time to time issue a Circular in respect of any matter as they see fit.

9.13.b The Board of Directors may from time to time make a recommendation to any member or to all members 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.

9.13.c A member shall use his best endeavours to comply with such a recommendation.

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

9.14 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 member 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 member'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 9.14.a and 9.14.b above, as the entered tonnage bears to the full tonnage of the ship.

ARTICLE 10

REINSURANCE

10.1 The Association has reinsured part of the risks with one or more reinsurers. In the event of reinsurance with another P&I Club, the Rules applicable to the members of the respective reinsurer are applicable also to this insurance. These Rules are available for review at the office of the NNPC and members will be provided with a copy upon request. In this connection, the Association in most instances is deemed to be the owner of its entered vessels and to have taken out an insurance contract with the other P&I Club in question.

10.2 Notwithstanding anything contained elsewhere in these conditions of insurance, the liability of the Association to the member 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.

10.3 Provisions concerning maximum cover in the Rules of the reinsurer and the "Overspill Claims" mentioned below form part of the present General Conditions of Insurance.

ARTICLE 11

OVERSPILL CLAIMS

11.1 In relation to reinsurance, the expressions "Group Reinsurance Limit", "Overspill Claim" and "Overspill Calls" are of importance.

11.2 "Group Reinsurance Limit" is a certain limit per incident, which is fixed from time to time by the International Group of P&I Clubs, of which the reinsurer is a member.

11.3 "Overspill Claim" is that part of a claim amount per incident (other than incidents giving

rise to claims in respect of oil pollution), which exceeds or might exceed the Group Insurance Limit.

11.4 “Overspill Calls” are the contributions levied on their members by the P&I Clubs who are members of the International Group in order to cover an “Overspill Claim” in full or in part. The amount of an Overspill Call per vessel, and consequently for the owner of the vessel, is a maximum of two and a half percent (2.5%) of the limited liability of that vessel in accordance with the Limitation Convention.

11.5 In the event that the reinsurer levies an “Overspill Call”, the Association shall in turn levy the amount to be paid on the owners of those vessels insured at the time of the event which were reinsured with the reinsurer in question. It is to be noted that an “Overspill Call” may relate to a loss suffered by another P&I Club than the Association or the reinsurer or a member thereof, and may relate to a risk that cannot be covered by the Association.

11.6 In case of any amendment to the reinsurance contract, the Board of Directors is entitled to amend the above provisions in line with the said amendment.

ARTICLE 12

DOUBLE INSURANCE

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

The Board of Directors 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, members are insured in respect of the risks set out below, provided that the circumstances giving rise to the liability of the member, or the loss, damage or expense incurred by the member, occurred during the period when the vessel was entered in the Association and arise out of the member'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 member 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 a member in connection with the death, personal injury or illness of a crew member arises solely by virtue of a contract of employment and/or are 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 Member be insured by the Association, subject to any Conditions of Insurance made by the Board of Directors and to the Board of Directors' 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 member, 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 member'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 Board of Directors.

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 member 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 member who is to be substituted due to illness or injury, or for the purposes of saving life at sea, 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 member 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 member'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 member 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 member 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\$2,000,000,000

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 member; or
 - b. the member 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 member 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 member 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 member

is legally liable for those expenses or they have been approved by the Board of Directors. Cover may be withheld under this rule unless the Board of Directors is satisfied that the member 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 member, or by any person for whom the member 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 a member, a pre-loading survey of an intended cargo will be arranged by the Association when considered reasonable and necessary, and the costs of the survey will be shared equally.

Heavy or difficult cargoes

The Member 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 a Member 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 member 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 Member is or would be entitled to claim from cargo interests if it cannot be recovered solely by reason of a breach by the member of 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 member 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 member 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 member is liable for such costs and has no other possibility of recovering them from any other party.

Under rules 14 and 15, the Board of Directors in its absolute discretion may allow a part payment only, if it considers that to be reasonable and appropriate. The Board of Directors 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 Board of Directors 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 member 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 member 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 Board of Directors 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 member 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 member 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 Board of Directors to accept more onerous obligations has been obtained in writing. The Board of Directors 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 Board of Directors 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 member 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 member will only be recoverable from the Association where the Board of Directors has approved in writing the form of bill of lading or other contract of carriage.

6 Member's own cargo

Where cargo (not including containers, fuel oil, stores and supplies belonging to the member or for which he is responsible) is lost or damaged on board the insured vessel and the cargo belongs to the member, the member 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 member on terms which comply with provisions 1. and 2. above.

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 member or by an associated company of the member. Provided that there shall be no cover under this rule where the member'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 Board of Directors.

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 Board of Directors is satisfied that the member 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 Board of Directors 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 Board of Directors is satisfied that the member 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 Board of Directors 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 member 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 a member in respect of any deduction, deductible or franchise being for the member's account under the hull, disbursements and freight policies.

B Cover for hull policy exclusions

The member'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 member. 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 Board of Directors is satisfied that the member 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 Board of Directors 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 member, the member 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 7. 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.
- 7 Liabilities for which an insured may be liable or which an insured otherwise incurs as a party to the Small Tanker Oil Pollution Indemnification Agreement 2006 (STOPIA). An insured in respect of a "relevant ship" as defined in STOPIA shall, unless otherwise agreed by the Board of Directors, be a party to STOPIA for the period of entry of that ship in the Association.

Unless agreed by the Board of Directors, there shall be no cover under this rule 23 in respect of such vessel during a period when the assured is not a party to STOPIA.

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 the International Group of P&I Clubs.

RULE 24

TOWAGE

Liabilities, costs and expenses (apart from the cost of contracted services) incurred by the member 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 Board of Directors may consider that the member should be reimbursed in whole or in part.

- 3 In all other cases, only where the Board of Directors has approved the terms of the towage contract as reasonable, and the member 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 or the Special Compensation P&I Clauses (SCOPIC) where they are incorporated in the Lloyds Standard Form of Salvage Agreements 1990, 1995 or 2000 and/or subsequent editions or standard salvage agreements approved by the Board of Directors, 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 Board of Directors, or where the costs thereof are legally recoverable from the member. Cover under this rule also includes liability, costs and expenses incurred by the member 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 member shall, without the written approval of the Board

of Directors, 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, a member 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 a member 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 Board of Directors.

RULE 28

FINES

Fines or penalties imposed by any court or competent authority on the member, or on any person whom the member is legally liable to reimburse (other than under a contract of indemnity, unless approved in writing in advance by the Board of Directors), or does reasonably

reimburse with the prior approval of the Board of Directors, 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 member 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 member being entitled to cover for pollution under rule 23 above;
- 5 any other fine to the extent that (a) the Board of Directors is satisfied that the member took reasonable steps to avoid the events giving rise to the fine, and (b) the Board of Directors decides that the member may recover, for which no reasons need be given.

Provided that the member shall have shown to the satisfaction of the Board of Directors 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 Board of Directors has a discretion to approve a payment in respect of the loss by the member 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 member has immediately informed the Board of Directors 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 member shall have shown to the satisfaction of the Board of Directors 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 Board of Directors 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 a member may incur by reason of a special direction of the Board of Directors in protecting a member's interests before a formal enquiry into a casualty to the vessel where, in the opinion of the Board of Directors a claim upon the Association is likely to arise, or in such other cases as the Board of Directors may decide.

30.2 Costs, expenses and loss which a member may incur by reason of a special direction of the Board of Directors given in the interests of the Association, or as a result of action which the member has taken if the Board of Directors decides that such action was in the interest of the Association and that the member 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 member is insured by the Association, but only to the extent that those costs and expenses have been incurred with the agreement of the Board of Directors or to the extent that the Board of Directors decides that the member 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, and in consideration of Regulations article 8.10, the Board of Directors may determine that the Association shall pay a member 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 Board of Directors fall within the scope of cover provided by the Association.

Provided that:

- 1 the liabilities, costs or expenses relate to the member's interest in the insured vessel, and arise out of events occurring during the period of entry with the Association;
- 2 the Board of Directors need not give 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

- 3 attempted, and the consequences thereof; 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, ELECTROMAGNETIC 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 Board of Directors 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 member without disclosing the reasons.

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 Board of Directors 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 Member into a blocked account, in which event payment by the Association into that account shall discharge the Association from all liability to the Member howsoever arising in respect of a claim to which such payment relates.

37.2 A member 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 member 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 Rules of the reinsurer form part of the present conditions of insurance. Upon request, a member will be provided with a copy of those provisions.

37.4 The member 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 Board of Directors.

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 member 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 a member 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 a member 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 member 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 member or the fitness or purpose or quality of the member'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 Board of Directors.

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 Board of Directors, to the extent that such liabilities and losses would not (save insofar as the Board of Directors 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 Board of Directors determines was imprudent, fraudulent, unsafe, unduly hazardous or improper, or involved an abnormal risk.

52.2 In case sub-paragraph 52.1 applies, the member shall indemnify the Association to the extent that any liabilities, costs and expenses of a member 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 member where there has not been a contractual allocation of risks between the member 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 a Member 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. an undertaking given by the Association to the International Oil Pollution Compensation Fund 1992 in connection with STOPIA; or
4. 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
5. 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
6. a certificate issued by the Association in compliance with Article 12 of the Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks 2007; or
7. any other guarantee, certificate or undertaking issued or given by the Association pursuant to any statute, convention, treaty or law,

the member 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 member complied with the terms and conditions thereof, whether or not the member has actually taken out P&I war risks cover.

.....

54.2 The member 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 member under any other insurance and against any third party shall be assigned to the Association to the extent and on the terms the Board of Directors in their discretion determine to be practicable.