



Gültig ab 12.00 Uhr am 20. Februar 2021 MGZ

EUROPÄISCHE INLAND & SHORT SEA FACILITY – ERLÄUTERUNGEN ZU REGEL 25

Deckung wird gemäß den Regeln der Klasse 1 der Steamship Mutual Underwriting Association (Europe) Limited, nachstehend als 'der Club' bezeichnet, gewährt. Die versicherten Risiken sind die unter der unten aufgeführten Regel 25 und den hiernach dargelegten Erläuterungen aufgeführten und sind außerdem jeglichen besonderen Versicherungsbedingungen unterworfen, die vereinbart und im Certificate of Entry vermerkt wurden.

Regel 25

Präambel

Die Haftungen, Kosten und Auslagen, gegen die ein Mitglied durch die Versicherung beim Club P&I-versichert ist, beschränken sich auf jene in den Regeln **25 i** bis einschließlich **25 xxi** dargelegten, stets vorbehaltenlich

- i** der darin enthaltenen Bedingungen, und
- ii** der Bedingungen dieser Regel und aller anderen Regeln der Klasse 1 Protection & Indemnity Versicherung, und
- iii** jeglicher anderer auf die Versicherung des Mitgliedes anwendbaren Bedingungen oder Bestimmungen, und insbesondere, wenn die Deckung in Bezug auf irgendeinen Unterabsatz dieser Regel **25** unter den Versicherungsbedingungen des Mitgliedes ausgeschlossen ist, sind solche Haftungen, Kosten und Auslagen unter keinem anderen Unterabsatz dieser Regel **25** erstattungsfähig.

i Haftung gegenüber Personen

Die in Regel **25 ii** und in Bezug auf die in Regel **25 iii** aufgeführten Personengruppen dargelegten Haftungen, Kosten und Auslagen, welche aus Folgendem entstehen:

- a** durch geltendes Recht; oder
- b** unter Verträgen, einschließlich Kollektivverträgen, welche vor dem Vorfall, aus dem die Schadenersatzforderung entstanden ist, schriftlich von den Managern genehmigt wurden, und unter von den Managern geforderten Bedingungen.

ii Versicherte Risiken

a Schadenersatz oder Entschädigung für Tod oder Personenschäden oder Krankheit

Haftung für Schadenersatz oder Entschädigung in Bezug auf Personenschäden, Krankheit oder Tod;

b Arzt- und Beerdigungskosten

Krankenhaus-, Arzt- und/oder Beerdigungskosten, einschließlich Rückführung sterblicher Überreste, die im Zusammenhang mit Verletzung, Krankheit oder Tod irgendeiner Person oder irgendeines Seemannes während seiner Zeit als Besatzungsmitglied an Bord oder aus der Anstellung an Bord eines versicherten Schiffes entstanden sind, vorausgesetzt, diese sind berechtigterweise entstanden;

c Repatriierungskosten

- i** Repatriierungskosten in Bezug auf Personen an Bord eines versicherten Schiffes als Folge von Krankheit oder Verletzung solcher Personen;

- ii oder in jeglichen anderen Fällen oder angefallene Kosten um eine Repatriierung zu vermeiden, die andernfalls erforderlich gewesen wäre, in denen die Manager nach eigenem Ermessen festlegen, dass solche Aufwendungen in einem erforderlichen und angemessenen Rahmen zugezogen wurden;

d Ersatzkräfte für Besatzungsmitglieder

Kosten, die notwendigerweise dadurch entstanden sind, dass Ersatzkräfte ins Ausland geschickt werden, oder die für die Beschaffung, Repatriierung, Ausweisung oder das Anheuern eines im Ausland angeheuerten Ersatzmannes entstehen, um einen Seemann an Bord eines versicherten Schiffes zu ersetzen, der gestorben ist oder infolge Verletzung oder Krankheit ausgeschifft oder an Land zurückgelassen wurde, oder in jedem anderen Fall, in dem die Manager entscheiden, dass diese Kosten berechtigterweise entstanden sind; abgesehen davon, dass Heuer nur dann als Teil solcher Kosten erstattungsfähig ist, wenn diese an Ersatzkräfte, die im Ausland angeheuert werden, während des Wartens auf die Repatriierung und während dieser gezahlt wird;

e Haftungsfreistellung für Nichtbeschäftigung durch Schiffbruch

Heuer oder andere an Seeleute zu zahlende Entschädigung für den Verlust der Arbeit infolge von Verlust oder Totalverlust eines versicherten Schiffes;

Stets vorausgesetzt, dass

in Bezug auf Absatz **c** (ii) **d** und **e** der Regel **25 ii** diese Kosten als Folge einer Vertragskündigung, ob gemäß der darin enthaltenen Bestimmungen, mit gegenseitigem Einverständnis oder durch Vertragsbruch des Mitgliedes oder durch Aufgabe oder Verkauf des versicherten Schiffes oder auf Grund eines Arbeitskampfes oder irgendeiner anderen freiwilligen Handlung des Mitgliedes, die zu den Kosten geführt hat, oder wenn solche Kosten hätten vernünftigerweise vermieden werden können, nicht erstattungsfähig sind.

f Entschädigung nach einem Unfall

- (i) Schadenersatz oder Entschädigung, für die ein Mitglied unter einem Passagevertrag gegenüber Passagieren an Bord eines versicherten Schiffes infolge eines Unfalls des versicherten Schiffes, während diese an Bord sind, haftbar ist, wobei "Unfall" ein Ereignis bedeutet, welches entweder
 - (a) Kollision, Schiffbruch, Explosion, Feuer oder eine andere Ursache, welche den physischen Zustand des versicherten Schiffes beeinträchtigt, so dass es nicht mehr in der Lage ist, sicher zu seinem Bestimmungsort zu gelangen; oder
 - (b) eine Bedrohung für Leben, Gesundheit oder Sicherheit von Passagierenbedeutet.

Vorausgesetzt, dass jeder Anspruch gegen den Club unter diesem Absatz **f** um den Betrag irgendwelcher Einsparungen reduziert wird, die dem Mitglied als Folge des Unfalls zufließen.

- (ii) Schadenersatz oder Entschädigung, die unter diesem Absatz **f** oder einem anderen auf Passagiere anwendbaren Absatz unter Regel **25 ii** in Bezug auf Passagiere zu zahlen sind, schließt die Haftung des Mitgliedes für die Kosten für deren Transport zum Bestimmungsort, deren Rücktransport zu ihrem Einschiffungshafen und deren Versorgung an Land ein.

g Kosten für Kursabweichung

Hafenkosten und Kosten für Kursabweichung, wenn diese ausschließlich durch Folgendes entstanden sind:

- (i) Zu dem Zweck, blinde Passagiere, Flüchtlinge oder andere auf See gerettete Personen an Land zu bringen oder diese abzufertigen; oder
- (ii) Um die nötige Behandlung einer an Bord eines versicherten Schiffes beförderten verletzten oder kranken Person sicherzustellen, oder
- (iii) Während der Wartezeit auf einen Ersatzmann für ein gestorbenes, verletztes oder krankes Besatzungsmitglied oder Achteraussegler; oder
- (iv) Bei der Rettung oder versuchten Rettung von Leben auf See; oder

- (v) Bei der Suche nach und/oder Bergung von Personen, die von Bord des Schiffes vermisst werden;
Vorausgesetzt, solche Kosten sind nach Ansicht der Manager berechtigterweise entstanden.

Die zu erstattenden Unkosten sind auf jene Zusatzkosten für Kraftstoff, Versicherungen, Entlohnung der Besatzung, Vorräte, Proviant und Hafengebühren beschränkt, welche die normalen Betriebskosten des Mitglieds übersteigen und als direkte Folge der Kursabweichung entstanden sind, und zwar abzüglich etwaiger eingesparter Kosten, die dem Mitglied entstanden wären, wenn es die Kursabweichung nicht gegeben hätte.

h Verlust von Gepäck und Effekten

Verlust von oder Schäden an Gepäck und Effekten, außer Münzgeld, Gold-/Silberbarren, Edelmetalle oder -steine, Silber- und Goldschmuck oder andere Gegenstände seltener und wertvoller Natur, Banknoten oder andere Währungsformen, festverzinsliche Wertpapiere oder andere veräußerliche Dokumente, ob deren Wert deklariert wurde oder nicht, es sei denn, die Manager wurden in einem solchen Fall vor der Beförderung solcher Güter informiert und deren Anweisungen wurden befolgt, sofern in Bezug auf die Besatzung die Deckung hierunter auf deren in Regel 2 festgelegte "persönliche Habe" begrenzt ist.

i Auslagen in Bezug auf Achteraussegler und blinde Passagiere

Kosten für die Repatriierung von Besatzungsmitgliedern, die als Achteraussegler angesehen werden, von blinden Passagieren, Flüchtlingen und Personen, die auf See gerettet wurden.

Stets vorausgesetzt,

- (i) diese Auslagen sind nach Ansicht der Manager berechtigterweise entstanden;
- (ii) die Direktoren können nach ihrem Ermessen vereinbaren, andere Kosten und Auslagen zu decken, die dem Mitglied im Zusammenhang mit solchen Personen entstanden sind.

j Haftungen im Rahmen des Seearbeitsübereinkommens

Wenn vom Club gemäß der geänderten Fassung des Seearbeitsübereinkommens von 2006 (Maritime Labour Convention, „MLC 2006“) oder gleichbedeutenden gesetzlichen Bestimmungen, welche das MLC 2006 anwenden im Hinblick auf:

- (i) ausstehende Heuer und Repatriierungskosten unter Regel 2.5, Standard A2.5 und Richtlinie B2.5 und/oder
- (ii) die Entschädigung eines Besatzungsmitglieds im Todesfall oder bei dauerhafter Behinderung unter Regel 4.2, Standard A4.2 und Richtlinie B4.2

ein Nachweis über die finanzielle Haftung (Certificate of Financial Responsibility) ausgestellt wurde, dann gelten die nachstehend dargelegten Bedingungen der Erweiterungsklausel des Seearbeitsübereinkommens von 2016 (MLC Extension Clause 2016).

Anmerkung: Maritime Labour Convention Extension Clause 2016

1. *Allein vorbehaltlich der anderen Bestimmungen der MLC-Erweiterung („Erweiterung“) begleicht die Gesellschaft im Namen des Mitglieds unter der geänderten Fassung des Seearbeitsübereinkommens 2006 (MLC 2006) oder dem nationalen Recht eines Vertragsstaats, der das MLC 2006 anwendet:*

- (a) *Haftungen im Zusammenhang mit ausstehender Heuer oder der Repatriierung eines Besatzungsmitglieds sowie dabei anfallende Nebenkosten und Ausgaben gemäß Regel 2.5.2, Standard A2.5.2 und Richtlinie B2.5; und*
- (b) *Haftungen im Zusammenhang mit der Entschädigung eines Besatzungsmitglieds im Todesfall oder bei dauerhafter Behinderung gemäß Regel 4.2, Standard A4.2.1 und Richtlinie B4.2.*

2. *Folgende Beträge sind der Gesellschaft vom Mitglied in voller Höhe zurückzuerstatten:*

- (a) *sämtliche unter Paragraph 1(a) gezahlten Forderungen, soweit die Forderungen nicht im Zusammenhang mit Haftungen, Kosten oder Ausgaben stehen, die unter Regel 25 ii (c) erstattungsfähig sind; und*

(b) sämtliche unter Paragraph 1(b) gezahlten Forderungen, soweit die Forderungen nicht im Zusammenhang mit Haftungen, Kosten oder Ausgaben stehen, die unter Regel **25 ii (a)** erstattungsfähig sind.

3. Es besteht kein Zahlungsanspruch unter Paragraph 1(a) oder Paragraph 1(b), wenn und soweit die Haftungen, Kosten oder Ausgaben unter einer Sozialversicherungsregelung oder -kasse, einer separaten Versicherung oder einer anderen ähnlichen Regelung erstattungsfähig sind.

4. Die Gesellschaft begleicht keine Haftungen, Kosten oder Ausgaben unter Paragraph 1(a) oder Paragraph 1(b), unabhängig davon, ob eine Vernachlässigung seitens des Mitglieds oder der Angestellten oder Vertreter des Mitglieds Mitursache für diese war, wenn die Haftungen, Kosten oder Ausgaben mittelbar oder unmittelbar verursacht oder mitverursacht wurden oder entstanden sind durch:

(a) chemische, biologische, biochemische oder elektromagnetische Waffen,

(b) die Verwendung oder den Betrieb von Computern, Computersystemen, Computersoftwareprogrammen, Computerviren oder -prozessen oder anderen elektronischen Systemen als Mittel zur Schädigung.

5.

(a) Die Erweiterung kann im Zusammenhang mit Kriegsrisiken mit einer Mitteilungsfrist von 30 Tagen von der Gesellschaft gegenüber dem Mitglied gekündigt werden, wobei die Kündigung in einem solchen Fall nach Ablauf von 30 Tagen ab Mitternacht des Tages, an dem die Kündigungsmittelung ausgestellt wurde, in Kraft tritt.

(b) Unabhängig davon, ob eine Kündigungsmittelung ausgestellt wurde, endet die Erweiterung unter diesen Bedingungen im Zusammenhang mit Kriegsrisiken automatisch:

(i) Kriegsausbruch (mit oder ohne Kriegserklärung) zwischen beliebigen der folgenden Staaten:

Vereinigtes Königreich, Vereinigte Staaten von Amerika, Frankreich, Russische Föderation, Volksrepublik China;

(ii) Requirierung zu Eigentum oder Gebrauch

6. Die Erweiterung unterliegt Regel **47** und **20**.

7. Unbeschadet Paragraph 5 erlischt die Abdeckung unter der Erweiterung 30 Tage nach der Kündigungsmittelung gemäß Regel 2.5, Standard A2.5.2.11 oder Vorschrift 4.2, Standard A4.2.1.12.

8. Sämtliche Streitigkeiten, die sich aus oder in Verbindung mit der Erweiterung ergeben, sind gemäß Regel **48** zu lösen.

9. Für die Zwecke der Erweiterung gilt Folgendes:

„Mitglied“ bezieht sich auf eine beliebige versicherte Partei, die für die Bezahlung von Forderungen, Beiträgen, Prämien oder anderen unter den Eintrittsbedingungen fälligen Beträgen verantwortlich ist.

„Besatzungsmitglied“ hat dieselbe Bedeutung wie in der MLC 2006.

„Kriegsrisiken“ bezeichnet die in Regel **21** dargelegten Risiken.

k **Ausschluss von Haftungen für Umweltverschmutzung**

Ohne Präjudiz für irgendeine andere in diesen Regeln dargelegte Bestimmung, Beschränkung oder Bedingung oder für einen Ausschluss hierunter unterliegt die Deckung unter Regel **25 I – iii** oder irgendeiner anderen Regel der Regel **22 iii**.

iii **Personenkategorien**

Die unter **a - e** hierunter aufgeführten Personen, jedoch stets unter Ausschluss der folgenden:

(i) Mitarbeiter (nicht die Mannschaft) an Bord des eingetretenen Schiffes (bei dem es sich um ein bewohnbares Schiff handelt), die nicht von einem Mitglied im Rahmen eines Vertrags mit Dritten beschäftigt werden, der von den Managern genehmigt wurde;

(ii) Hotel- und Restaurantgäste und andere Besucher und Verpflegungspersonal des versicherten Schiffes, wenn das Schiff festgemacht ist (außer, wenn dies vorübergehend geschieht) und der Öffentlichkeit als Hotel, Restaurant, Bar oder eine andere Unterhaltungsstätte zur Verfügung steht.

a Besatzungsmitglieder

Seeleute, einschließlich Vertretungs- oder Ersatzkräften.

Versicherte Risiken:

Die folgenden, in Regel **25 ii** dargelegten Risiken sind in Bezug auf diese Personen versichert:

- a** Schadenersatz oder Entschädigung für Tod, Verletzung oder Krankheit
- b** Arzt- oder Beerdigungskosten
- c** Repatriierung
- d** Ersatzkräfte für Besatzungsmitglieder
- e** Haftungsfreistellung für Nichtbeschäftigung durch Schiffbruch
- g** Kosten für Kursabweichung
- h** Verlust von Gepäck und Effekten
- j** Haftungen im Rahmen des Seearbeitsübereinkommens

b Außerplanmäßige Personen an Bord

Außerplanmäßige und solche Personen, die nicht gemäß eines Beförderungsvertrags an Bord des Schiffes befördert werden

Versicherte Risiken:

Die folgenden, in Regel **25 ii** dargelegten Risiken sind in Bezug auf diese Personen versichert:

- a** Schadenersatz oder Entschädigung für Tod, Verletzung oder Krankheit
- b** Arzt- oder Beerdigungskosten
- c** Repatriierung
- g** Kosten für Kursabweichung
- h** Verlust von Gepäck und Effekten

Anmerkung: Es wird empfohlen, wann immer dies zweckmäßig ist, von Passagieren, die keine Fahrtkosten bezahlen, eine Haftungsfreistellung einzuholen. Auf Wunsch stellen die Manager ein Haftungsfreistellungsformular zur Verfügung und sorgen auch für eine gesonderte Versicherung zur Deckung der Risiken und Haftungen solcher Passagiere.

c Passagiere

Passagiere

Versicherte Risiken:

Die folgenden, in Regel **25 ii** dargelegten Risiken sind in Bezug auf diese Personen versichert:

- a** Schadenersatz oder Entschädigung für Tod, Verletzung oder Krankheit
- b** Arzt- oder Beerdigungskosten
- c** Repatriierung
- f** Entschädigung nach einem Schiffsunfall

- g** Kosten für Kursabweichung
- h** Verlust von Gepäck und Effekten

stets vorausgesetzt:

- (i)** Es besteht kein Anspruch auf Erstattung in Bezug auf Haftungen, Kosten oder irgendwelche Auslagen, die im Zusammenhang mit Flugreisen stehen, außer, diese sind entstanden während:
 - (a)** der Repatriierung per Luft eines verletzten oder kranken Passagiers oder eines Passagiers nach einem wie in Absatz **f (i)** der Regel **25 ii** festgelegten Unfall des versicherten Schiffes; oder
 - (b)** Ausflügen vom versicherten Schiff aus, (vorbehaltlich der Bedingung **(ii)** hierunter);
- (ii)** Es besteht kein Anspruch auf Erstattung in Bezug auf vertragliche Haftungen, Kosten oder Auslagen, die einem Mitglied in Bezug auf einen Passagier auf einem Ausflug vom versicherten Schiff aus unter Umständen entstanden sind, bei denen:
 - (a)** der Passagier für den Ausflug einen gesonderten Vertrag abgeschlossen hat, ob mit dem Mitglied oder nicht, und/oder
 - (b)** das Mitglied in Bezug auf den Ausflug auf alle oder einen Teil seiner Rückgriffsrechte gegenüber einem Subunternehmer oder einem Dritten verzichtet hat.

d Dritte

Dritte innerhalb der unten festgelegten Kategorien.

Versicherte Risiken:

Die folgenden, in Regel **25 ii** dargelegten Risiken sind in Bezug auf diese Personen versichert:

- a** Schadenersatz oder Entschädigung für Tod, Verletzung oder Krankheit
- b** Arzt- oder Beerdigungskosten

Für eine Person

- (i)** In Bezug auf infolge fahrlässiger Schiffsführung oder fahrlässigem Management des versicherten Schiffes oder einer anderen fahrlässigen Handlung oder Unterlassung an Bord des versicherten Schiffes oder im Zusammenhang mit dieser entstandenen Haftung.
- (ii)** In Bezug auf im Zusammenhang mit Handlungen, Unterlassungen oder Versäumnissen bei der Handhabung von Ladung eines versicherten Schiffes oder als Folge von Fahrlässigkeit von allein zu diesem Zweck angeheuerten Personen entstandene Haftungen, vom Zeitpunkt des Erhalts zur Verschiffung am Kai oder am Pier bis zur endgültigen Auslieferung ex Kai oder Pier im Löschhafen.

e Achteraussegler

Achteraussegler, blinde Passagiere, Flüchtlinge und auf See gerettete Personen.

Versicherte Risiken:

Die folgenden, in Regel **25 ii** dargelegten Risiken sind in Bezug auf diese Personen versichert:

- g** Kosten für Kursabweichung
- i** Kosten in Bezug auf Achteraussegler und blinde Passagiere

Stets vorausgesetzt:

Das Mitglied behält jegliche dem Achteraussegler zustehende Heuer ein, wenn – und in dem Umfang, wie dies gesetzlich zugelassen ist –, und solche Einsparungen werden von einem Rückerstattungsanspruch unter Absatz **i** der Regel **25 ii** abgezogen.

iv Lebensrettung

- a In dem Umfang, in dem sie nicht vom Schiffskaskoversicherer, den Ladungseigentümern oder -Versicherern erstattungsfähig sind, Beträge, die Dritten, oder nach uneingeschränktem Ermessen des Managers, für die Rettung oder versuchte Rettung des Lebens einer Person auf oder von dem versicherten Schiff zugesprochen werden.
- b In dem Umfang, in dem sie nicht von einer anderen Partei erstattungsfähig sind, die Kosten für Such- und Rettungskosten die nicht zur Rettung von Personen führen, soweit diese unter Regel 25 ii g (iv) und den hierin enthaltenen Vorbehalt fallen

v Kollisionshaftung

Haftungen, Kosten und Auslagen, die innerhalb und vorbehaltlich der unten dargelegten Bedingungen als Folge einer Kollision zwischen dem versicherten Schiff und einem anderen Schiff entstehen:

- a Ein Viertel - oder ein anderer Anteil, dem die Manager zugestimmt haben – solcher Haftungen, Kosten und Auslagen, wenn und in dem Umfang wie solch ein Anteil nicht gemäß der in der Schiffskaskoversicherung des versicherten Schiffes enthaltenen Kollisionshaftungsklausel gedeckt ist.

Vorausgesetzt, die Haftungen, Kosten und Auslagen sind unter der üblichen Lloyd's Versicherung mit den beigefügten Institute Time Clauses (Hulls 1/10/83) gedeckt oder die Schiffskaskoversicherung des versicherten Schiffes besteht in einer vorher schriftlich von den Managern genehmigten Form.

- b Haftungen, Kosten und Auslagen, die allein aus dem Grund nicht unter der Schiffskaskoversicherung erstattungsfähig sind, dass sie den unter diesen Policen versicherten Wert des Schiffes übersteigen.
 - (i) Es besteht kein Anspruch auf Erstattung unter diesem Absatz **b**, wenn der versicherte Wert nach Ansicht der Manager niedriger ist als ein Betrag, der den freien, nicht gebundenen Marktwert ("der angemessene Wert") des Schiffes widerspiegelt; oder
 - (ii) Die Manager können eine solche Erstattung auf den Betrag reduzieren, wenn überhaupt, der unter der Schiffskaskoversicherung des Schiffes nicht erstattungsfähig gewesen wäre, wäre das Schiff für den angemessenen Betrag versichert gewesen.
 - (iii) Auf Wunsch eines Mitgliedes können die Manager - sind jedoch nicht dazu verpflichtet - im Sinne des Absatzes **b** der Regel **25 v** den angemessenen Wert des Schiffes vereinbaren, für welchen ein versichertes Schiff im laufenden Jahr für Kollisionshaftung versichert werden sollte.

Anmerkung: Bei der Erwägung des, angemessenen Wertes, für den ein versichertes Schiff im Sinne der Regel **25 v** versichert sein oder als versichert betrachtet werden sollte, muss das Mitglied die Manager davon überzeugen, dass die Schiffskasko- und -maschinenversicherung und/oder Überschusshaftungsversicherung des betreffenden Mitgliedes periodischen Prüfungen unterzogen wurden, wie der Markt dies erfordert, so dass die in diesen Versicherungen enthaltene Gesamtsumme der Haftungsdeckung auf einem Stand gehalten wird, der so nah wie möglich am freien, nicht gebundenen Marktwert des Schiffes zum Zeitpunkt des Ereignisses liegt, das die Schadenersatzforderung ausgelöst hat.

Die Mitglieder sollten sich mit ihren Maklern und/oder Schiffsschätzern beraten, um angesichts des oben Gesagten den Betrag zu schätzen, zu dem Versicherungen abgeschlossen werden sollten, um Kollisions- und Havarie-Grosse- oder Bergungshaftungen abzudecken. Vorausgesetzt, die nötigen Versicherungen werden auf der Grundlage des erhaltenen Rates abgeschlossen, werden die Manager, nachdem ein Gericht oder Gerichtshof den Schiffswert auf einen Betrag über dem der abgeschlossenen Versicherungen geschätzt hat, eine Schadenersatzforderung gemäß diesen Regeln entgegenkommend erwägen.

- c Die Haftung eines Mitgliedes, den Eigner des anderen Schiffes für Haftungen, Kosten und/oder Auslagen für Folgendes zu entschädigen oder Zahlungen für solche Haftungen, Kosten und/oder Auslagen zu leisten:
 - (i) Bergung, Beseitigung, Vernichtung, Beleuchtung oder Kennzeichnung des Wracks eines solchen anderen Schiffes, seiner Ladung oder anderes Eigentum an Bord.

- (ii) Von einem solchen anderen Schiff verursachter Verlust von oder Schaden an oder Behinderung von Rechten in Bezug auf einen festen oder beweglichen Gegenstand, ob auf oder über, im oder unter Land oder Wasser.
- (iii) Ein tatsächliches oder drohendes Ausströmen oder Ablassen von Öl oder irgendeinem anderen Stoff (außer vom versicherten Schiff), außer solches, das dem Schiff Schaden zufügt, mit dem das versicherte Schiff in Kollision ist, oder solches, das irgendwelchem Eigentum an Bord dieses Schiffes Schaden zufügt.
- (iv) Unter der Special Compensation P&I (SCOPIC) Klausel zu zahlender Entschädigung oder besondere Entschädigung und jeglicher unter den Bestimmungen des Artikels 14 der "International Convention of Salvage 1989" hierauf zuerkannter Ertrag.
- (v) Andere unter der Schiffskaskoversicherung des versicherten Schiffes ausgeschlossene Risiken, vorausgesetzt, dass entweder
 - (a) die Deckung unter dieser Schiffskaskoversicherung nicht weniger günstig ist als die übliche Lloyd's Versicherung mit den beigefügten Institute Time Clauses (Hulls) oder
 - (b) die Schiffskaskoversicherung des versicherten Schiffes in einer vorher schriftlich von den Managern genehmigten Form und unter von ihnen geforderten Bedingungen besteht.
- d Verluste von oder Schäden an Ladung oder anderem an Bord des versicherten Schiffes beförderten Eigentum als Folge einer Kollision.

Stets vorausgesetzt:

- (i) das Mitglied ist beim Club für Haftungen in Bezug auf Ladung versichert, und vorbehaltlich der Versicherungsbedingungen und der auf eine solche Deckung anwendbaren Regeln.
- (ii) Regel **25 xiii** Vorbehalt **(vii)** gilt in Bezug auf vom versicherten Schiff beförderte Ladung, welche dem Mitglied gehört.

Anmerkung: *Es wird empfohlen, dass, wann immer möglich, Konnossemente oder andere entsprechende Frachtverträge eine "Both-to-Blame"-Klausel (Klausel über beiderseitiges Verschulden bei Unfällen) enthalten sollten. Ein empfohlener Text einer solchen Klausel ist unter 'Vom Club empfohlene Klauseln' am Ende der Regeln aufgeführt.*

- e Es sei denn, dies ist unter einer von den Managern vorher schriftlich genehmigten Form der Schiffskaskoversicherung anders vorgesehen, werden Anträge auf Rückerstattung, wenn beide Schiffe ein Verschulden trifft, (außer, wenn die Haftung eines oder beider Eigentümer gesetzlich begrenzt ist; in diesem Fall werden Schadenersatzforderungen unter dieser Regel **25 v** nach dem Prinzip der Einzelhaftung reguliert) unter dieser Regel **25 v** gemäß dieser Regel nach dem Prinzip der beiderseitigen Haftung reguliert, als ob der Eigner des versicherten Schiffes gezwungen wäre, dem Eigner des anderen Schiffes denjenigen Anteil an dessen Schaden zu zahlen, der ihm bei der Ermittlung der Ersterem oder von diesem als Folge der Kollision zu zahlenden Differenz oder Summe zu Recht zugestanden worden wäre.
- f Es besteht kein Anspruch auf Erstattung unter dieser Regel **25 v**:
 - (i) in Bezug auf vom Mitglied getragene Überschüsse, Franchisen und/oder Selbstbehalte unter der Schiffskaskoversicherung des versicherten Schiffes;
 - (ii) wenn ohne das Verhalten des Mitgliedes ein Anspruch auf Erstattung unter der Schiffskaskoversicherung des versicherten Schiffes bestanden hätte.
- g wenn gemäß dieser Regel eine Schadenersatzforderung wegen der Kollision zweier Schiffe entsteht, die dem selben Mitglied gehören, hat das Mitglied Anspruch auf Erstattung vom Club und der Club hat dieselben Rechte, als wenn die Schiffe verschiedenen Eignern gehören würden;
- h Ohne Präjudiz für irgendeine andere in diesen Regeln dargelegte Bestimmung, Beschränkung oder Bedingung oder für einen Ausschluss hierunter unterliegt die Deckung unter dieser Regel **25 v** den folgenden Bestimmungen:
 - (i) Regel **22 iii**
 - (ii) in Bezug auf Umweltverschmutzung, Regel **18 ii** und die dazugehörige Anmerkung.

vi Umweltverschmutzung

Haftungen, Verluste, Schäden, Kosten und Auslagen, die durch oder als Folge von Ausströmen oder Ablassen oder von drohendem Ausströmen oder Ablassen von Öl oder irgendeinem anderen Stoff vom versicherten Schiff, einschließlich Ladung oder jede anderen Eigentums, das im versicherten Schiff befördert wurde oder befördert werden soll, wie folgt entstanden sind:

a Tatsächliches Ausströmen von Schadstoffen

Haftung für Verluste, Schäden oder Umweltverschmutzung.

b Reinigungskosten

Kosten für angemessene Maßnahmen zur Vermeidung, Minimierung oder Bereinigung von Umweltverschmutzung, oder daraus resultierende Verluste, Schäden oder Umweltverschmutzung, samt Haftung für durch solche Maßnahmen entstandene Verluste von oder Schäden an Eigentum.

c Kosten für Vorbeugemaßnahmen

Kosten für angemessene Maßnahmen, um die drohende Gefahr des Ablassens oder Ausströmens von Öl oder einem anderen Stoff, welcher eine Umweltverschmutzung verursachen könnte, vom versicherten Schiff zu abzuwenden.

d Kosten gemäß Regierungsanordnungen

Haftungen, Kosten oder Auslagen nach einem Unfall des versicherten Schiffes, die als Folge davon entstanden sind, dass Anordnungen oder Weisungen einer Regierung oder Behörde die infolge eines solchen Unfalls getroffen wurde (außer in Bezug auf Reparaturen oder Bergung oder bleibende bauliche Veränderungen des versicherten Schiffes) zur Vermeidung, Minimierung oder Bereinigung von Umweltverschmutzung, oder Verhinderung von Umweltverschmutzung befolgt wurden.

e Freiwillige Verträge

Haftungen, Kosten oder Auslagen, für die ein Mitglied haftbar ist oder die ihm als Vertragspartner eines Vertrages in Bezug auf Ölverschmutzung entstehen, welcher vorher von den Managern unter von ihnen geforderten Bedingungen genehmigt wurde.

f Bergungskosten

Haftung für an Berger zu zahlende besondere Entschädigungen und dafür zuerkannten Mehrertrag, die einem Mitglied gemäß den Bestimmungen der Special Compensation P&I Club (SCOPI) Klausel oder unter den Bestimmungen des Artikels 14 der „International Convention on Salvage 1989“ entstanden ist oder gemäß den Bestimmungen eines von den Managern genehmigten Standardbergungsvertrages vorausgesetzt wird.

Stets vorausgesetzt: -

- (i)** Es sei denn, die Manager haben vor dem Ereignis, das zu der Schadenersatzforderung geführt hat, schriftlich anderem zugestimmt, oder die Direktoren bestimmen dies nach ihrem Ermessen anders, besteht gemäß den Absätzen **a - f** dieser Regel **25 vi** kein Anspruch auf Erstattung in Bezug auf Haftungen, Kosten und Auslagen, die im Rahmen der Kaskopolice des eingetragenen Schiffes erstattungsfähig sind oder im Rahmen dieser Kaskopolicen erstattungsfähig wären, dann jedoch für das Verhalten des Mitglieds.
- (ii)** Es sei denn, die Manager haben vor dem Ereignis, das zu der Schadenersatzforderung geführt hat, schriftlich anderem zugestimmt, oder die Direktoren bestimmen dies nach ihrem Ermessen anders, besteht gemäß den Absätzen **a - f** dieser Regel **25 vi** kein Anspruch auf Erstattung in Bezug auf Haftungen, Kosten und Auslagen, die das Mitglied unter der Havarie-Grosse erstattet bekommen hätte, hätte der entsprechende Chartervertrag oder ein anderer Frachtvertrag die ungeänderten York/Antwerp Regeln von 1994 enthalten.
- (iii)** Ohne Präjudiz für irgendeine andere in diesen Regeln dargelegte Bestimmung, Beschränkung oder Bedingung oder für einen Ausschluss hierunter unterliegt die Deckung unter dieser oder irgendeiner anderen Regel der Regel **22 iii**.
- (iv)** Ein Mitglied, das in Bezug auf ein Schiff versichert ist, welches ein, wie im "Small Tanker Oil Pollution Indemnification Agreement", einschließlich jeglicher Nachträge hierzu oder Varianten oder Erneuerungen hiervon (STOPIA) festgelegt, "relevantes Schiff" ist, gilt für den

Versicherungszeitraum des Schiffes beim Club als STOPIA-Vertragspartner, es sei denn, die Manager vereinbaren schriftlich anderes.

Es sei denn, die Manager haben schriftlich anderem zugestimmt, oder es sei denn, die Direktoren bestimmen dies nach ihrem Ermessen anders, besteht keine Deckung unter dieser Regel **25 vi** in Bezug auf ein solches Schiff, solange das Mitglied nicht STOPIA-Vertragspartner ist.

- (v) Ein Mitglied, das in Bezug auf ein Schiff versichert ist, welches zur Versicherung unter dem "Tanker Oil Pollution Indemnification Agreement", einschließlich aller Nachträge, Änderungen oder Ersatzversionen einer solchen Vereinbarung (TOPIA) aufnahmeberechtigt ist, gilt für den Versicherungszeitraum des Schiffes beim Club als TOPIA-Vertragspartner, es sei denn, die Manager vereinbaren schriftlich anderes. Es sei denn, die Direktoren bestimmen dies nach ihrem Ermessen anders, besteht keine Deckung unter dieser Regel **25 vi** in Bezug auf ein solches Schiff, solange das Mitglied nicht TOPIA-Vertragspartner ist.

Anmerkung: Siehe Regel **18 ii**, unter welcher die Direktoren unter anderem den Umfang der Haftung des Clubs für Schadenersatzforderungen wegen Ölverschmutzung bestimmt haben.

Ab dem 20. Februar 2017 gilt der Höchstbetrag von USD 1.000.000.000 pro Schiff pro Unfall oder Vorfall.

vii Schäden an festen und beweglichen Gegenständen

Haftung für Verlust von oder Schaden an oder Eingriff in Rechte in Bezug auf irgendeinen festen oder beweglichen Gegenstand, ob auf oder über, im oder unter Land oder Wasser, und ob an Bord oder nicht an Bord des betreffenden Schiffes.

Stets vorausgesetzt:

- a Unter dieser Regel **25 vii** besteht kein Anspruch auf Erstattung in Bezug auf:

- (i) die in den folgenden Regeln dargelegten Haftungen:

Regel **25 i-iii** Personen

Regel **25 ii h** Persönliche Habe von Seeleuten, außerplanmäßigen Personen an Bord oder Passagieren

Regel **25 v** Kollision

Regel **25 vi** Umweltverschmutzung

Regel **25 viii** Schäden an Schiffen ohne Berührung

Regel **25 ix** Schleppverträge

Regel **25 xi** Wracks

wenn diese Haftungen unter den entsprechenden, oben dargelegten Regeln erstattungsfähig sind oder ohne irgendwelche Ausschlüsse oder andere Bedingungen in diesen Regeln und/oder unter den Versicherungsbedingungen des Mitgliedes erstattungsfähig wären.

- (ii) Haftungen in Bezug auf Ladung, das im versicherten Schiff befördert wurde oder befördert werden soll, wenn diese Haftungen unter der Regel **25 xiii** erstattungsfähig sind oder ohne irgendwelche Ausschlüsse oder andere Bedingungen in dieser Regel und/oder unter den Versicherungsbedingungen des Mitgliedes erstattungsfähig wären.

- (iii) Haftungen, die unter den Bedingungen eines Vertrages oder einer Verpflichtungserklärung entstehen, es sei denn, diese wurden von den Managern unter den von ihnen geforderten Bedingungen genehmigt.

- (iv) Jegliche Verbindlichkeiten, Kosten und Ausgaben, die von den Kaskopolicen des eingetretenen Schiffes abgedeckt werden.

- (v) Überschüsse, Franchisen und/oder Selbstbehalte, welche das Mitglied unter der Schiffskaskoversicherung des versicherten Schiffes trägt.

- b Entsteht unter dieser Regel **25 vii** eine Schadenersatzforderung gegen den Club wegen Verlust von oder Schaden an oder Eingriff in Rechte in Bezug auf Eigentum des Mitgliedes, wegen

dessen versicherten Schiffes die Schadenersatzforderung entstanden ist, so hat das Mitglied Anspruch auf Erstattung vom Club und die Regeln des Clubs sind in jeder Hinsicht anwendbar, als ob dieses Eigentum einem Dritten gehören würde, jedoch nur, wenn eine solche Schadenersatzforderung nicht unter einer anderen Versicherung für dieses Eigentum erstattungsfähig ist, und vorausgesetzt, dass unter dieser Regel kein Anspruch auf Erstattung in Bezug auf Schadenersatzforderungen besteht, welche lediglich aus dem Grunde nicht unter einer anderen Versicherung erstattungsfähig ist, dass Deckung durch den Club besteht.

c Ohne Präjudiz für irgendeine andere in diesen Regeln dargelegte Bestimmung, Beschränkung, Bedingung oder einen Ausschluss hierunter unterliegt die Deckung unter dieser Regel **25 vii** den folgenden Bestimmungen:

(i) In Bezug auf Umweltverschmutzung, Regel **18 ii** und die dazugehörige Anmerkung; und

(ii) Regel **22 iii**.

viii Schäden an Schiffen ohne Kollision

Haftung für Verlust von oder Schaden an oder Eingriff in Rechte in Bezug auf ein anderes Schiff oder Eigentum auf diesem, die anders als durch Kollision mit dem versicherten Schiff verursacht wurde.

a Ohne Präjudiz für irgendeine andere in diesen Regeln dargelegte Bestimmung, Beschränkung, Bedingung oder einen Ausschluss hierunter unterliegt die Deckung unter dieser Regel **25 viii** den folgenden Bestimmungen:

(i) In Bezug auf Umweltverschmutzung, Regel **18 ii** und die dazugehörige Anmerkung; und

(ii) Regel **22 iii**.

(iii) Es besteht kein Anspruch auf Erstattung in Bezug auf Haftungen im Zusammenhang mit Ladung oder anderes auf dem versicherten Schiff befördertes Eigentum, es sei denn, das Mitglied ist unter Regel **21 xiii** beim Club versichert, und die Deckung in Bezug auf solche Haftungen unterliegt den Bestimmungen dieser Regel und den anwendbaren Versicherungsbedingungen.

b Entsteht gemäß dieser Regel **21 viii** eine Schadenersatzforderung wegen Verlust von oder Schaden an einem anderem Schiff, das dem Mitglied gehört, wegen dessen versicherten Schiffes die Schadenersatzforderung entstanden ist, so hat das Mitglied Anspruch auf Erstattung vom Club und der Club hat dieselben Rechte, als ob das verlorene oder beschädigte Schiff einem Dritten gehören würde, jedoch nur wenn ein solcher Verlust oder Schaden nicht unter einer anderen Versicherung für dieses Schiff erstattungsfähig ist, und vorausgesetzt, dass es keine Erstattung unter dieser Regel in Bezug auf solche Schadenersatzforderungen gibt, welche lediglich aus dem Grunde nicht unter einer anderen Versicherung erstattungsfähig sind, dass Deckung durch den Club besteht.

ix Schleppen

a Haftungen eines Mitgliedes, außer denen für Kosten einer vertraglich vereinbarten Dienstleistung, die aus und/oder im Zusammenhang mit dem Schleppen eines versicherten Schiffes entstehen.

Vorausgesetzt, dass kein Anspruch auf Erstattung in Bezug auf Haftungen, Kosten und Auslagen besteht, die unter oder gemäß den Bedingungen eines Schleppvertrages für das versicherte Schiff entstehen, es sei denn, dieser Vertrag:

(i) wurde im üblichen Verlauf der Fahrt zum Zwecke des Einlaufens in einen Hafen, des Auslaufens aus einem Hafen oder des Manövrierens in einem Hafen abgeschlossen;

(ii) wurde im üblichen Verlauf der Fahrt abgeschlossen, wenn das versicherte Schiff gewohnheitsmäßig von Ort zu Ort geschleppt wird und dies den Managern gegenüber erklärt wurde, nur in dem Umfang, in dem eine solche Haftung lediglich auf Grund des Verhaltens des Mitgliedes nicht unter der Schiffskaskoversicherung erstattungsfähig ist.

(iii) wurde auf der Lloyd's Form of Salvage Agreement (1980,1990,1995 oder 2000, ob mit oder ohne SCOPIC) oder einer anderen Form von Schleppvertrag abgeschlossen, die von den Managern schriftlich unter von ihnen verlangten Bestimmungen genehmigt wurde;

(iv) beinhaltet eine Bestimmung, nach welcher jeder der Beiden, der Eigner eines versicherten Schiffes und der Eigner des schleppenden Schiffes, für Verlust von oder Schaden an seinem

eigenen Schiff verantwortlich ist, und für Tod oder Verletzung auf seinem eigenen Schiff, ohne Rückgriffsrechte gegen den jeweils Anderen.

- b** Haftungen eines Mitgliedes, die aus und/oder in Bezug auf Schleppen durch das versicherte Schiff entstehen,

vorausgesetzt, dass in Bezug auf Haftungen für Verlust von oder Schaden an oder für die Beseitigung des Wracks eines Schiffes oder einer anderen schwimmenden Konstruktion, welches vom versicherten Schiff geschleppt wird, oder für die Ladung oder anderes Eigentum bei einem solchen Schleppvorgang (zusammen mit damit verbundenen Kosten und Auslagen), besteht kein Anspruch auf Erstattung unter dieser Regel, außer soweit:

- (i)** das Schleppen oder versuchte Schleppen zum Zwecke der Rettung von Leben oder Eigentum auf See durchgeführt wird, oder
- (ii)** das versicherte Schiff das Schleppen unter einem von den Managern unter ihnen angemessen erscheinenden Bedingungen schriftlich genehmigten Vertrag durchführt; oder
- (iii)** die Manager haben, wenn das versicherte Schiff unter einer Zeitcharter fährt und es keinen Vertrag zwischen dem Mitglied und dem Eigentümer des Schleppers gibt, die Bestimmungen der Zeitcharter schriftlich genehmigt.

- c** Es besteht kein Anspruch auf Erstattung für Haftungen, Kosten und Auslagen, die durch einen Schleppvorgang entstehen, außer solchen gemäß dieser Regel **25 ix**, und die Deckung hierunter ist in jedem Fall auf die unter den Regeln **25 i-xxi** (außer dieser Regel **25 ix**) dargelegte Haftung begrenzt, soweit diese Regeln auf die Versicherung des Mitgliedes beim Club anwendbar sind.

- d** Ohne Präjudiz für irgendeine andere in diesen Regeln dargelegte Bestimmung, Beschränkung, Bedingung oder einen Ausschluss hierunter unterliegt die Deckung unter dieser Regel **25 ix** den folgenden Bestimmungen:

- (i)** In Bezug auf Umweltverschmutzung, Regel **18 ii** und die dazugehörige Anmerkung; und
- (ii)** Regel **22 iii**.

Anmerkung:

*Die Manager werden Verträge über Schleppen durch das versicherte Schiff normalerweise nur gemäß dem obigen Absatz **b (ii)** dieser Regel **25 ix** zu Bedingungen genehmigen, die für das schleppende Schiff nicht ungünstiger sind als:*

- a) Die Standardschleppbestimmungen Großbritanniens, der Niederlande und Skandinaviens.*
- b) Towcon und Towhire*
- c) Das "Lloyd's Standard Form of Salvage Agreement (1980, 1990, 1995 oder 2000, ob mit oder ohne SCOPIC) – "No cure no pay"*
- d) Ein Vertrag, der eine Bestimmung enthält, nach der die Parteien des Schleppvertrages und Parteien, in deren Namen sie einen Vertrag abschließen, für etwaige Verluste von oder Schäden am eigenen Schiff, eigener Ladung oder Eigentum und für Tod und Verletzung auf diesem verantwortlich sind, ohne Rückgriffsrechte gegen den Anderen, und dass sie den Anderen für solche Haftung freistellen (eine "Knock for Knock" Klausel).*
- e) Andere Verträge, bei denen*
 - (i) eine Bestimmung oder Bestimmungen des Vertrages gemäß den vorabgehenden Absatz d) teilweise oder vollständig rechtswidrig oder uneinklagbar ist/sind oder dies wahrscheinlich ist/sind; und*
 - (ii) der Vertrag dem Mitglied keine Haftung gegenüber Personen auferlegt, die aus einer Handlung, Unterlassung oder Fahrlässigkeit des Eigners des geschleppten Schiffes oder einer anderen Person entsteht; und*
 - (iii) der Vertrag die Haftung des Mitgliedes unter dem Vertrag oder sonst wie auf den gesetzlich möglichen Höchstwert beschränkt*

zusätzlich, darüber hinaus empfehlen die Manager in allen Fällen, und insbesondere wenn Cargo an Bord des geschleppten Schiffs transportiert wird, dass:

- 1) eine Himalaya-Klausel oder eine ähnliche Klausel im Schleppvertrag oder in einem anderen Vertrag, im Rahmen dessen das eingetretene Schiff für die Ausführung von Schleppdiensten gemietet wird, integriert wird, um die Mitarbeiter, Erfüllungsgehilfen und Unterauftragnehmer des Eigentümers des Schleppboots vor einer Klage wegen unerlaubter Handlung von Seiten des Mieters oder des Charterers des Schleppboots zu schützen; und
- 2) der Schleppvertrag oder ein anderer Vertrag, im Rahmen dessen das Schiff für die Durchführung der Schleppdienste gemietet wird, die Bedingung umfasst, dass ein jeglicher anderer Vertrag zwischen dem Mieter oder dem Charterer des Schleppboots und Dritten eine Himalaya-Klausel enthält, unter der dem Schleppboot dasselbe Maß an Schutz geboten wird wie dem Mieter oder Charterer.

x Verträge und Haftungsfreistellungen

- a** Haftungen in Bezug auf Risiken, die gemäß einer auf die Versicherung des Mitgliedes beim Club anwendbaren Regel (außer dieser Regel **25 x**) gedeckt und gemäß den Bestimmungen einer Haftungsfreistellung, einer Verpflichtungserklärung oder eines Vertrages, welche/r vom Mitglied abgeschlossen wurde, entstanden sind;

stets vorausgesetzt:

die Bestimmungen der Haftungsfreistellung, der Verpflichtungserklärung oder des Vertrages wurden schriftlich von den Managern genehmigt, oder die Direktoren haben nach ihrem Ermessen entschieden, dass eine bestimmte Schadenersatzforderung unter die Clubdeckung fällt.

- b** Ohne Präjudiz für irgendeine andere in diesen Regeln dargelegte Bestimmung, Beschränkung, Bedingung oder einen Ausschluss hierunter unterliegt die Deckung unter dieser Regel **25 x** den folgenden Bestimmungen:

- (i) In Bezug auf Umweltverschmutzung, Regel **18 ii** und die dazugehörige Anmerkung; und
- (ii) Regel **22 iii**.

xi Wrackbeseitigung

- a** Kosten und Auslagen für oder im Zusammenhang mit Haftungen, die aus der tatsächlichen oder versuchten Bergung, Beseitigung, Vernichtung, Beleuchtung oder Kennzeichnung:

- (i) des Wracks eines versicherten Schiffes, einschließlich Teilen davon; oder
- (ii) auf dem versicherten Schiff beförderter Ladung oder anderen Eigentums, wenn das Mitglied diese Kosten nicht vom Eigentümer solchen Eigentums oder einer anderen Partei erstattet bekommt;

Stets vorausgesetzt:

- (a) Diese Bergung, Beseitigung, Vernichtung, Beleuchtung oder Kennzeichnung ist gesetzlich vorgeschrieben oder die Kosten hierfür sind rechtlich vom Mitglied erstattungsfähig;
- (b) Der Unfall oder Vorfall, welcher zu dem Anspruch unter Absatz **a** dieser Regel **25 xi** geführt hat, hat sich während des Versicherungszeitraumes des Schiffes beim Club ereignet, und im Fall eines tatsächlichen, konstruktiven oder durch Vergleich erklärten Verlustes des versicherten Schiffes bleibt das Mitglied beim Club in Bezug auf diese Haftungen versichert, ungeachtet der Bestimmungen der Regel **36 v**.

- b** Haftungen, die durch das Vorhandensein oder das unfreiwillige Bewegen des Wracks eines versicherten Schiffes oder durch eine Behinderung durch dieses, einschließlich Teilen davon oder Ladung, Ausrüstung oder anderes darauf befördertes Eigentum entstanden sind.

Stets vorausgesetzt:

in Bezug auf Absatz **b** dieser Regel **25 xi**:

- (i) Der Vorfall, der zum Verlust des versicherten Schiffes oder zu dessen Wrack geführt hat, hat sich während des Versicherungszeitraumes des Schiffes beim Club ereignet, und die Haftung ist auf diesen Vorfall zurückzuführen;

- (ii) Es sei denn, die Direktoren bestimmen dies nach ihrem eigenen Ermessen anders, besteht kein Anspruch auf Erstattung in Bezug auf:
 - (a) Haftungen, die daraus entstehen, dass das Mitglied keine angemessenen Maßnahmen zur Bergung, Beseitigung, Vernichtung, Beleuchtung oder Kennzeichnung des Wracks getroffen hat; und
 - (b) Haftungen, die mehr als zwei Jahre, nachdem das versicherte Schiff ein Wrack wurde, entstanden sind.
- c Im Umfang des Interesses des Mitgliedes daran, der Wert:
 - (i) des Wracks selbst und aller geretteter Vorräte und Material wird von etwaiger Entschädigung vom Club unter dieser Regel **25 xi** abgezogen; und/oder
 - (ii) geretteter Ladung wird von etwaiger Entschädigung vom Club entweder unter Regel **25 xi a (ii)** oder Regel **25 xiii** abgezogen.

Vorausgesetzt, dass, wenn das Mitglied solche Erlöse nach der Entschädigung vom Club und ohne Abzug gemäß den obigen Absätzen **(i)** und **(ii)** erzielt, das Mitglied solche Erlöse bis zu dem Betrag etwaiger vorheriger Erstattungen an den Club zahlen muss.

- d Es sei denn, die Manager vereinbaren dies schriftlich anders, besteht kein Anspruch auf Erstattung unter dieser Regel **25 xi** oder einer anderen Regel in Bezug auf Haftungen, Kosten oder Auslagen, die dem Mitglied entstehen, nachdem es sein Interesse an der Ladung oder dem Wrack abgetreten hat, außer durch Abandon, vor der tatsächlichen oder versuchten Bergung, Beseitigung, Vernichtung, Beleuchtung oder Kennzeichnung des Wracks oder bevor ihm andere durch diese Regel **25 xi** gedeckte Haftungen entstehen;
- e Unter dieser Regel **25 xi** besteht kein Anspruch auf Erstattung in Bezug auf Haftungen, die unter den Bestimmungen eines Vertrages oder einer Verpflichtungserklärung entstehen, es sei denn, diese wurden von den Managern schriftlich unter von ihnen geforderten Bedingungen genehmigt.
- f Ohne Präjudiz für irgendeine andere in diesen Regeln dargelegte Bestimmung, Beschränkung, Bedingung oder einen Ausschluss hierunter unterliegt die Deckung unter dieser Regel **25 xi** den folgenden Bestimmungen:
 - (i) In Bezug auf Umweltverschmutzung, Regel **18 ii** und die dazugehörige Anmerkung; und
 - (ii) Regel **22 iii**.
 - (iii) Klauseln **(x)** und **(xii)** der Regel **25 xiii**.

xii Quarantänekosten

Außergewöhnliche Kosten infolge des Ausbruchs einer ansteckenden oder übertragbaren Krankheit auf einem versicherten Schiff oder in Bezug auf Quarantäne wie folgt:

- a Desinfektion des versicherten Schiffes oder von Personen an Bord unter Quarantäne oder gemäß Gesundheitsvorschriften, einschließlich der Kosten für die Aufnahme von Treibstoff in der Quarantäne und das Laden und Löschen von Ladung und die Versorgung der Besatzung und der Passagiere, vorausgesetzt, dass von einer etwaigen Erstattung unter dieser Regel **25 xii** solche Kosten und Auslagen abgezogen werden, die ohne die Quarantäne- oder Gesundheitsvorschriften entstanden wären;
- b Treibstoffverbrauch für und das Schleppen zu und von einem besonderen Standort oder Ort und das Liegen an diesem Ort, allein auf Grund von Quarantäne- oder Gesundheitsvorschriften;
- c Kosten, die direkte Folge einer Kursabweichung zu einem Hafen oder einer Zufluchtsstätte und das anschließende Fortsetzen der Reise auf Grund von Quarantäne- oder Gesundheitsvorschriften;

stets vorausgesetzt:

Unter dieser Regel **25 xii** besteht kein Anspruch auf Erstattung, wenn das versicherte Schiff, ohne bereits vertraglich hierzu verpflichtet zu sein, angewiesen oder gechartert wird, zu einem Hafen zu

fahren, von dem bekannt war oder in dem nach der Entscheidung der Direktoren vernünftigerweise hätte erwartet werden müssen, dass das Schiff unter Quarantäne gestellt werden würde.

xiii Ladungshaftungen

Haftung und Kosten, insoweit diese im Zusammenhang mit Ladung stehen, welche/s wie folgt in einem versicherten Schiff befördert werden soll, befördert wird oder wurde:

a Verluste, Mindermengen und andere Verantwortlichkeiten

Haftung für Verluste, Mindermengen oder andere Verantwortlichkeiten, die durch einen Verstoß des Mitgliedes oder einer anderen Person entstehen, für dessen Handlungen, Nachlässigkeiten oder Versäumnisse das Mitglied gesetzlich haftbar ist, gegen seine Verpflichtung als Seeverfrachter, diese Ladung ordentlich zu laden, zu handhaben, zu stauen, zu befördern, aufzubewahren, pfleglich zu behandeln, zu löschen oder auszuliefern, oder durch Seeuntüchtigkeit oder Untauglichkeit des versicherten Schiffes.

b Handhabung beschädigter oder wertloser Ladung

Extrakosten (über jene hinaus, die bei der Erfüllung seiner vertraglichen Verpflichtungen unter dem Frachtvertrag erforderlich werden und/oder entstehen), die dem Mitglied entstehen, wenn es beschädigte oder wertlose Ladung neu staut, löscht oder entsorgt, vorausgesetzt, das Mitglied kann diese Kosten von keiner anderen Partei zurückfordern, und das Mitglied hat in Bezug auf solche Ladung nur dann einen Anspruch auf Erstattung solcher Sonderkosten, wenn – und in dem Umfang, wie – diese einen an das Mitglied zu zahlenden Verkaufserlös der Ladung übersteigen.

c Nichtabholung von Ladung durch Ladungsinteressenten

Extrakosten und Haftungen, die dem Mitglied direkt durch die nicht erfolgte Abholung oder Entfernung von Ladung vom Hafen oder Lösch- oder Auslieferungsort durch den Ladungsinteressenten entstehen, vorausgesetzt:

- (i)** Das Mitglied ist gesetzlich für solche Kosten haftbar oder sie sind ihm auf Anweisung oder mit Genehmigung der Manager entstanden; und
- (ii)** Das Mitglied kann diese Kosten von keiner anderen Partei zurückfordern; und
- (iii)** Das Mitglied hat lediglich Anspruch auf Erstattung für solche Kosten, wenn und soweit sie den Erlös aus dem Verkauf der Ladung übersteigen; und
- (iv)** In keinem Fall besteht ein Anspruch auf Erstattung in Bezug auf
 - (a)** Lagerkosten für die ersten 30 Tage nach dem Löschen und
 - (b)** Kosten und Haftungen (einschließlich Lagerkosten), unter Absatz **c** dieser Regel **25 xiii**, die vor der Benachrichtigung der Manager über die nicht erfolgte Abholung oder Entfernung von Ladung entstanden sind.

d Durchgangstransport

Haftung für Verluste und Mindermengen von oder Schäden an oder andere Verantwortlichkeiten in Bezug auf Ladung, für die das Mitglied unter einem Durchgangs- oder Umladungskonnossement oder einer anderen Form von Frachtvertrag haftbar ist, welcher die teilweise Beförderung durch ein versichertes Schiff vorsieht, vorausgesetzt:

- (i)** die Bestimmungen eines solchen Frachtvertrages wurden von den Managern schriftlich unter von ihnen verlangten Bestimmungen genehmigt.
- (ii)** wenn das Mitglied einen Teil des Transportes in seiner Eigenschaft als Eigner (wie in Regel **2** definiert) eines Schiffes durchführt, welches nicht beim Club versichert ist, so erhält das Mitglied vom Club nur in dem Umfang Erstattung für Haftungen in Bezug auf Verluste, Mindermengen, Schäden oder andere Haftungen in Bezug auf Ladung, in dem diese während oder als Folge des Teils der Beförderung entstanden sind, welcher vom versicherten Schiff durchgeführt wurde.

Stets vorausgesetzt:

im Zusammenhang mit den Absätzen **a – d** dieser Regel **25 xiii**

Haager Regeln und Haag-Visby Regeln

- (i) Es sei denn und soweit die Direktoren nach ihrem Ermessen anderes bestimmen oder die Manager sich schriftlich mit besonderen Bedingungen einverstanden erklärt haben, besteht kein Anspruch auf Erstattung vom Club in Bezug auf Haftungen, Kosten und Auslagen, welche nicht entstanden wären oder vom Mitglied hätten bezahlt werden müssen, wenn die Ladung unter einem Konnossement befördert worden wäre, das nicht weniger günstige Bedingungen für den Verfrachter enthält als die Haager oder Haag-Visby Regeln.

Anmerkung:

Ein Mitglied sollte, wann immer dies möglich ist, sicherstellen, dass Konnossemente oder andere Frachtverträge, bei denen jemand anderes Vertragspartner ist, eine Bestimmung in derselben oder weitgehend selben Form wie die unter 'Vom Club empfohlene Klauseln' am Ende der Regeln dargelegte "Himalaya"-Klausel, welche die Ausnahmen und Sonderrechte des Verfrachters auf dieses Mitglied und auf jeden seiner Erfüllungsgehilfen, Agenten und Subunternehmer ausdehnt.

Durchgangs- und Umladungskonossemente

- (ii) Hat das Mitglied gemäß Absatz d dieser Regel 25 xiii ein Durchgangs- oder Umladungskonossement oder einen anderen Frachtvertrag ausgestellt, besteht kein Anspruch auf Erstattung vom Club in Bezug auf Haftungen, Kosten oder Auslagen, die dem Mitglied unter oder im Zusammenhang mit einem solchen Konnossement oder Frachtvertrag entstehen, es sei denn, das Mitglied behält sich die Rückgriffsrechte gegen Subunternehmer vor, indem er Nebenverträge nur unter Bedingungen abschließt:
- (a) unter denen der Subunternehmer dem Mitglied gegenüber im selben Umfang haftbar ist wie das Mitglied einer anderen Person unter dem Konnossement oder einem anderen Frachtvertrag gegenüber, oder
 - (b) die von den Managern schriftlich genehmigt wurden.

Kursabweichung

- (iii) Es besteht kein Anspruch auf Erstattung vom Club in Bezug auf Haftungen, Kosten und Auslagen, die durch oder als Folge einer Kursabweichung des versicherten Schiffes entstanden sind und/oder einer Kursabweichung in Bezug auf Ladung bevor, während oder nachdem diese auf einem versicherten Schiff befördert wird, einschließlich, ohne Einschränkung, geographische oder andere Abweichungen von der vertraglich vereinbarten Reise oder Unternehmung, es sei denn, dass
- (a) im Falle einer vom Mitglied autorisierten Kursabweichung das Mitglied die Manager hiervon vorher unterrichtet hat, oder im Falle einer Kursabweichung ohne seine Autorisation die Manager hiervon unverzüglich, nachdem das Mitglied hiervon erfahren hat, unterrichtet hat, und die Manager die Deckung für solche Verluste, Kosten und Auslagen zu den von ihnen geforderten Bedingungen schriftlich vereinbart haben; oder
 - (b) in einem von den Direktoren nach ihrem Ermessen bestimmten Umfang.

Anmerkung: Wenn der Frachtvertrag eine angemessene "Voyage Liberty Clause" enthält – ein Beispiel ist unter 'Vom Club empfohlene Klauseln' am Ende der Regeln aufgeführt –, können bestimmte ungeplante Abweichungen erlaubt sein. Unter solchen Umständen können die Manager entscheiden, dass das Mitglied keine zusätzlichen Prämien zu zahlen hat. (Die Verschiffung von Ladung an Deck ohne präzise Angaben hierüber im Konnossement kann auf eine Abweichung hinauslaufen, zusätzlich zu einem Verstoß gegen die Anforderungen des Vorbehalts (x) dieser Regel 25 xiii).

Wertvolle Ladung

- (iv) Es besteht kein Anspruch auf Erstattung vom Club für Haftungen, Kosten und Auslagen, die durch die Beförderung von Münzgeld, Gold-/Silberbarren, Edelmetalle oder –steine, Silber- und Goldschmuck oder andere Gegenstände seltener oder wertvoller Natur, Banknoten, oder andere Währungsformen, festverzinsliche Wertpapiere oder andere veräußerliche Dokumente, es sei denn, die Manager haben zu den von ihnen geforderten Bedingungen dem Frachtvertrag und den Plätzen, Geräten und Mitteln, an und mit denen die Wertsachen zu befördern sind, und den Anweisungen an die an Bord für die sichere Aufbewahrung derselben verantwortlichen Personen schriftlich zugestimmt.

'Ad Valorem'-Konossemente

- (v) Es besteht kein Anspruch auf Erstattung vom Club für Haftungen, Kosten oder andere Auslagen, die mit Beförderung im Zusammenhang stehen, auf die ein ‚ad valorem‘ Konnossement oder ein anderes Dokument als Eigentumsnachweis, Frachtbrief oder sonstiger Frachtvertrag Anwendung findet, in dem ein Wert von über USD 2.500 (oder der gleiche Wert in einer anderen Währung) für eine Einheit, ein Teil, eine Verpackungseinheit oder sonst wie angezeigt und / oder eingetragen wird, wenn der Effekt einer solchen Anzeige / Eintragung darin besteht, dass dem Beförderer jegliche(s) Recht(e) der Einschränkung entsagt werden, das bzw. die sonst für ihn bestanden hätte / hätten, und er dazu veranlasst werden soll, eine größere Haftung einzugehen als er sonst für eine solche Anzeige / Eintragung gemacht hätte, und zwar in einem solchen Umfang, dass diese Haftung dadurch den Wert von USD 2.500 (oder den gleichen Wert in einer anderen Währung) für eine solche Einheit, ein solches Teil oder eine solche Verpackungseinheit übersteigt, es sei denn die Managers haben dem Frachtvertrag zu den von Ihnen geforderten Bedingungen schriftlich zugestimmt.

Gekühlte Ladung

- (vi) Die Manager können sich jederzeit Gewissheit verschaffen über die Bereiche, Einrichtungen, Geräte und Mittel, die für die Beförderung gekühlter Ladung durch ein versichertes Schiff benutzt werden, über die Anweisungen, die den Personen an Bord gegeben werden, und über die Bestimmungen des Frachtvertrages, unter dem die Ladung befördert wird, und das Mitglied stellt den Managern auf Wunsch die betreffenden Informationen zur Verfügung. Verweigern die Manager in einem Fall ihre Zustimmung und informieren das Mitglied dementsprechend schriftlich, besteht kein Anspruch auf Erstattung vom Club in Bezug auf Verluste von oder Schäden an solcher gekühlter Ladung, wenn sie auf einer Reise befördert wurde, die nach Zustellung dieser Benachrichtigung begonnen hat.

Eigene Ladung des Mitgliedes

- (vii) Ist die Ladung, für die vom Club Schadenersatz gemäß den Absätzen **a – d** dieser Regel **25 xiii** gefordert wird, Eigentum des Mitgliedes, hat das Mitglied Anspruch auf Erstattung vom Club und die Clubregeln gelten in jeder Hinsicht, als ob diese Ladung einem Dritten gehören würde und diese Drittpartei einen Vertrag für die Beförderung der Fracht mit dem Mitglied zu den Bedingungen abgeschlossen hätte, die vom Club in den Standard-Frachtbeförderungs-Bedingungen festgelegt sind und auf die weiter oben in Vorbehalt (i) verwiesen wird.

Ermessenschäden

- (viii) Es sei denn und in dem Umfang, wie die Direktoren dies nach ihrem alleinigen Ermessen anders bestimmen (und in jedem Fall nur, wenn diese überzeugt sind, dass das Mitglied den Direktoren geeignet erscheinende Schritte unternommen hat, die Ereignisse oder Umstände zu verhindern, die zu einer solchen Haftung, Kosten oder Auslagen geführt haben), besteht gemäß den Absätzen **a – d** dieser Regel **25 xiii** kein Anspruch auf Erstattung vom Club in Bezug auf Haftungen, Kosten oder Auslagen des Mitgliedes, die sich aus Folgendem ergeben:
- (a) das Löschen der Ladung oder eines Teils davon in einem anderen Hafen oder Ort als dem gemäß dem entsprechenden Frachtvertrag;
 - (b) die Auslieferung von auf einem versicherten Schiff beförderter Ladung ohne Vorlage des entsprechenden Konnossements oder ähnlichem Dispositionspapier durch die die Lieferung ausführende Person, außer in Fällen, in denen Ladung nach den Bestimmungen eines nicht verhandelbaren Konnossements, Frachtbriefes oder eines anderen, nicht verhandelbaren Dokuments auf ein versichertes Schiff verladen wurde und unabhängig davon, ob die Lieferung nach denen in diesem Dokument dargelegten Bestimmungen erfolgt ist, ergibt sich dennoch eine Verbindlichkeit nach den Bestimmungen eines verhandelbaren Konnossements oder eines anderen, ähnlichen Dispositionspapiers (ausgestellt von oder im Namen einer anderen Partei als das Mitglied selbst), welches die Ladungszustellung zu einem Teil durch das versicherte Schiff und zum anderen Teil durch ein weiteres Schiff oder auf anderem Transportwege regelt;
 - (c) die Auslieferung von Ladung unter einem nicht begebaren Konnossement, einem Frachtbrief oder ähnlichem Dokument ohne Vorlage eines solchen Dokuments durch die Person, an welche die Lieferung erfolgt, wenn eine solche Vorlage gemäß den Bestimmungen dieses Dokuments und/oder gemäß des auf dieses Dokument anwendbaren Rechts vorgeschrieben ist, außer wenn das Mitglied gesetzlich verpflichtet ist, die Ladung ohne Vorlage eines solchen Dokuments auszuliefern oder aus seiner Obhut oder Kontrolle überlassen;

- (d) das Problem eines vordatierten oder nachdatierten Konnossements, Frachtbriefs oder anderen Dokuments, das den Frachtvertrag enthält oder belegt;
- (e) das Ausstellen eines Konnossements, Frachtbriefes oder eines anderen Dokuments, das den Frachtvertrag enthält oder nachweist, welches mit Wissen des Mitgliedes oder seines Kapitäns eine falsche Beschreibung der Ladung, des Zustandes oder der Menge derselben enthält;
- (f) die Nichtankunft oder verspätete Ankunft eines versicherten Schiffes in einem Ladehafen oder das Nichtladen oder verspätete Laden bestimmter Ladung oder Ladungen in ein versichertes Schiff, anders als unter dem bereits ausgestellten Konnossement.

Verlust von Fracht- oder Mietgebühr, Gewahrsam oder Liegezeit

- (ix) Verlust von Fracht- oder Mietgebühr oder einem Teil dieser, oder Liegezeit-, Gewahrsams- und Verspätungsansprüche sind gemäß dieser Regel **25 xiii** erstattungsfähig, wenn – jedoch nur, wenn – solche Verluste oder Ansprüche Teil eines Haftungsanspruches in Bezug auf Ladung sind oder mit dem Einverständnis der Manager zu einer Schadensregulierung hinzugerechnet werden.

Deckladung

- (x) Es sei denn und in dem Umfang, in dem die Manager schriftlich anderes vereinbart haben, besteht kein Anspruch auf Erstattung vom Club in Bezug auf Haftungen für Verluste, Minderungen, Schäden oder andere Verantwortlichkeiten, die durch die Beförderung von Ladung an Deck entstehen, es sei denn, Ladung und Schiff sind nach Meinung der Manager für die Beförderung an Deck geeignet und das Konnossement oder ein anderer Frachtvertrag:
 - (a) gibt an, dass die Ladung an Deck befördert wird, und sieht entweder vor, dass das Mitglied frei von Haftung für Verluste von oder Schäden an der Ladung ist, oder gewährt dem Verfrachter Rechte, Sonderrechte und Beschränkungen, die nicht weniger günstig sind als die in den Haager oder Haag-Visby Regeln enthaltenen; oder
 - (b) enthält eine angemessene Berechtigung zur Beförderung von Ladung an Deck und sieht die Anwendung der Haager oder Haag-Visby Regeln auf solche Ladung vor.

Anmerkung: Ein passender Text für eine Ladungsbeförderungsklausel kann die Haftung für Deckladung ausschließen, wenn die Haager oder Haag-Visby Regeln nicht anwendbar sind. Zwei Beispiele sind unter 'Vom Club empfohlene Klauseln' am Ende der Regeln aufgeführt. Eine Klausel, die allgemein erlaubt, Ladung an Deck zu befördern, kann eine nicht "angemessene Berechtigung" im Sinne des Absatzes (b) des Vorbehalts (x) dieser Regel **25 xiii** sein. Die Manager sorgen auf Wunsch, jedoch auf Kosten des Mitgliedes, für eine Versicherung, welche die Haftung des Mitgliedes in Bezug auf Ladung deckt, die anders als gemäß den Absätzen (a) und (b) des Vorbehalts (x) dieser Regel **25 xiii** befördert wird.

Ausschluss von Haftungen für Umweltverschmutzung

- (xi) Es besteht unter dieser Regel **25 xiii** kein Anspruch auf Erstattung in Bezug auf:
 - (a) Haftungen, Verluste, Schäden, Kosten oder Auslagen, die durch oder als Folge von Ausströmen oder Ablassen oder von drohendem Ausströmen oder Ablassen von Öl oder irgendeinem anderen Stoff vom versicherten Schiff entstanden sind, einschließlich Ladung oder jede anderen Eigentums, das im versicherten Schiff befördert wurde oder befördert werden soll;
 - (b) jegliche Haftungen, Verluste, Schäden, Kosten oder Auslagen, einschließlich, ohne Einschränkungen, Haftungen für Kosten für Nachbesserungs- oder Reinigungsarbeiten, die als Folge davon entstehen, dass irgendeine Substanz, die vorher mit dem versicherten Schiff befördert wurde oder befördert werden sollte, ob als Ladung, Treibstoff, Vorräte oder Abfallstoff, ob zu irgendeinem Zeitpunkt vollständig oder teilweise mit irgendeiner anderen Substanz vermischt oder nicht, in einer Mülldeponie oder -abladestelle, Mülllagerungs- oder -entsorgungsanlage an Land ausströmt oder abgelassen wird, vorhanden ist, oder von einer dieser Anlagen ausströmt oder abgelassen wird oder ein solches Ausströmen oder Ablassen droht, es sei denn, die Direktoren bestimmen dies nach ihrem alleinigen Ermessen anders.

Schwertgut

- (xii) Es gibt keine Erstattung vom Club in Bezug auf Verlust von oder Schäden an Ladung oder Beseitigung von Wrackgut, die/das auf einem semi-tauchfähigen Schwergutschiff

oder einem anderen ausschließlich für den Transport von Schwergut vorgesehenen Schiff befördert wurde, außer in dem Umfang, in dem solche Ladung unter den Bestimmungen eines Frachtvertrages unter Heavycon Bedingungen oder solchen Bedingungen befördert wurde, denen die Manager schriftlich zugestimmt haben.

Lebenden Tiere

- (xiii) Es sei denn und in dem Umfang, in dem die Manager schriftlich anderes vereinbart haben, besteht kein Anspruch auf Erstattung vom Club gemäß den Absätzen **a – d** dieser Regel **25 xiii** in Bezug auf Haftungen, Kosten und Auslagen, die durch oder als Folge der beabsichtigten oder tatsächlichen Beförderung lebender Tiere entstehen.

xiv Ladungsanteil an Havarie-Grosse

Der Beitrag der Ladung oder eines anderen Beteiligten der Seehandelsunternehmung an Havarie-Grosse, einschließlich besonderer Kosten oder Bergungskosten, der allein aufgrund einer Verletzung des Frachtvertrages rechtlich nicht erstattungsfähig ist;

stets vorausgesetzt:

- a** Vorbehalte **(i) – (xi)** der Regel **25 xiii** gelten für Schadenersatzforderungen unter dieser Regel **25 xiv**;
- b** ein bei der Schadensfestsetzung angegebener Ladungsfreibetrag, der jedoch noch nicht für Ladung in Anspruch genommen wurde, wird abgezogen.

Anmerkung: *Unter dieser Regel ist kein Anteil an irgendeinem Verzicht auf Schiff oder Interesse, Kommission oder Schadensfestsetzungsgebühren für Verzicht auf das Schiff (welcher normalerweise von den Schiffskaskoversicherern erstattungsfähig ist) zu zahlen.*

xv Schiffsanteil an Havarie-Grosse

Ein Mitglied hat Anspruch auf Erstattung des Anteils des Schiffes an Havarie-Grosse, besonderen Gebühren oder Bergelohn, welcher aus dem Grunde nicht unter der Schiffskaskoversicherung erstattungsfähig ist, dass der zum Errechnen der Havarie-Grosse oder besonderer Gebühren festgestellte Herstellungswert des versicherten Schiffes über den Versicherungswert unter der Schiffskaskoversicherung hinausgeht;

stets vorausgesetzt:

- a** Es besteht kein Anspruch auf Erstattung unter dieser Regel **25 xv**, wenn der versicherte Wert nach Meinung der Manager geringer ist als ein Betrag, der angemessen den freien, nicht gebundenen Marktwert ("den angemessenen Wert") des Schiffes widerspiegelt; oder
- b** Die Manager können eine solche Erstattung auf den Betrag reduzieren, wenn überhaupt, der unter der Schiffskaskoversicherung nicht erstattungsfähig gewesen wäre, wenn das Schiff für den angemessenen Wert versichert gewesen wäre.
- c** Auf Wunsch des Mitgliedes können die Manager – sind hierzu jedoch nicht verpflichtet – im Sinne dieser Regel **25 xv** den angemessenen Wert vereinbaren, für den ein versichertes Schiff für das laufende Jahr unter der Schiffskaskoversicherung versichert werden sollte.

Anmerkung: *Bei der Erwägung des,angemessenen Wertes, für den ein versichertes Schiff im Sinne der Regel **25 xv** versichert sein oder als versichert betrachtet werden sollte, muss das Mitglied die Manager davon überzeugen, dass die Schiffskasko- und –maschinenversicherung und/oder Überschusshaftungsversicherung des betreffenden Mitgliedes periodischen Prüfungen unterzogen wurden, wie der Markt dies erfordert, so dass die in diesen Versicherungen enthaltene Gesamtsumme der Haftungsdeckung auf einem Stand gehalten wird, der so nah wie möglich am freien, nicht gebundenen Marktwert des Schiffes zum Zeitpunkt des Ereignisses liegt, das die Schadenersatzforderung Anspruch ausgelöst hat.*

Die Mitglieder sollten sich mit ihren Maklern und/oder Schiffsschätzern beraten, um angesichts des oben Gesagten den Betrag zu schätzen, zu dem Versicherungen abgeschlossen werden sollten, um Kollisions- und Havarie-Grosse- oder Bergungshaftungen abzudecken. Vorausgesetzt, die nötigen Versicherungen werden auf der Grundlage des erhaltenen Rates abgeschlossen, werden die Manager, nachdem ein

Gericht oder Gerichtshof den Schiffswert auf einen Betrag über dem der abgeschlossenen Versicherungen geschätzt hat, eine Schadenersatzforderung gemäß diesen Regeln entgegenkommend erwägen.

xvi Geldstrafen

Geldstrafen, für die ein Mitglied haftbar ist oder für die das Mitglied mit Genehmigung der Manager die Verantwortung übernimmt, von einem zuständigen Gericht, Gerichtshof oder einer zuständigen Behörde in Bezug auf ein versichertes Schiff wie folgt auferlegt:

a Ladung

Geldstrafen für Minder- oder Mehrlieferung von Ladung oder für die Nichtbefolgung von Vorschriften in Bezug auf das Manifest oder die Ladungspapiere;

stets vorausgesetzt:

Das Mitglied ist beim Club für Haftung in Bezug auf Ladung versichert, und vorbehaltlich der Versicherungsbedingungen und der für diese Deckung anwendbaren Regeln.

b Einwanderungsgesetze

Geldstrafen für Verstöße gegen Einwanderungsgesetze und –bestimmungen;

c Umweltverschmutzung

Geldstrafen für das versehentliche Ausströmen oder Ablassen von Öl oder einem anderen Stoff oder die Gefahr dessen.

stets vorausgesetzt:

das Mitglied ist beim Club für Haftung in Bezug auf Umweltverschmutzung versichert, und vorbehaltlich der Versicherungsbedingungen, der Regeln und der für diese Deckung anwendbaren Haftungsgrenze.

d Schmuggel

Geldstrafen für Schmuggel oder Verstöße gegen Zollgesetze oder –bestimmungen, außer im Zusammenhang mit auf dem versicherten Schiff beförderter Ladung.

e Andere Geldstrafen

Es besteht kein Anspruch auf Erstattung für Geldstrafen, die nicht in den Absätzen **a – d** dieser Regel **25 xvi** aufgeführt sind, es sei denn, das Mitglied hat den Club davon überzeugt, dass es den Direktoren angemessen erscheinende Schritte unternommen hat, um den Vorfall, der zu der Schadenersatzforderung geführt hat, zu vermeiden;

stets vorausgesetzt:

jeder gemäß Absatz **e** dieser Regel **25 xvi** geforderte Betrag in Bezug auf eine solche Geldstrafe ist nur in dem Umfang erstattungsfähig, den die Direktoren nach ihrem alleinigen Ermessen bestimmen, ohne ihre Entscheidung begründen zu müssen; und

ohne Präjudiz für irgendeine andere in diesen Regeln dargelegte Bestimmung, Beschränkung oder Bedingung oder für einen Ausschluss hierunter unterliegt die Deckung unter dieser oder irgendeiner anderen Regel der Regel **22 iii**.

xvii Beschlagnahme

Ungeachtet der Bestimmungen der Regel **22** können die Direktoren nach ihrem Ermessen eine vollständige oder teilweise Zahlung der Schadenersatzforderung eines Eigners für den Verlust eines versicherten Schiffes nach dessen Beschlagnahme durch ein zuständiges Gericht, einen zuständigen Gerichtshof oder eine zuständige Behörde aufgrund eines Verstoßes gegen Zollgesetze oder -bestimmungen genehmigen;

stets vorausgesetzt: -

a der vom Club erstattungsfähige Betrag soll unter keinen Umständen den Marktwert des Schiffes ohne Verpflichtung zum Zeitpunkt der Beschlagnahme übersteigen;

- b** das Mitglied hat den Club davon überzeugt, dass es den Direktoren angemessen erscheinende Schritte unternommen hat, um den Verstoß gegen Zollgesetze oder -bestimmungen, der zu der Schadenersatzforderung geführt hat, zu vermeiden;
- c** jeder gemäß dieser Regel **25 xvii** geforderte Betrag in Bezug auf eine solche Geldstrafe ist nur in dem Umfang erstattungsfähig, den die Direktoren nach ihrem alleinigen Ermessen bestimmen, ohne ihre Entscheidung begründen zu müssen.
- d** die Direktoren erwägen keine solche Schadenersatzforderung, bevor dem Eigner sein volles Interesse an dem versicherten Schiff rechtskräftig entzogen wurde.

xviii Untersuchung

Dem Mitglied entstandene Kosten und Auslagen, um sich in einer offiziellen Untersuchung über den Verlust oder Unfall eines versicherten Schiffes in Fällen zu verteidigen oder seine Interessen zu schützen, in denen nach Meinung der Manager durch diesen Verlust oder Unfall wahrscheinlich eine Schadenersatzforderung entstehen wird.

xix Mit dem Besitz des Schiffes verbundene Kosten

Mit dem Besitz, Betrieb oder der Führung von Schiffen verbundene Haftungen, Kosten und Auslagen, welche die Direktoren als innerhalb der Clubdeckung ansehen. Schadenersatzforderungen unter diesem Absatz sind nur in dem Umfang erstattungsfähig, den die Direktoren nach ihrem alleinigen Ermessen bestimmen, ohne ihre Entscheidung begründen zu müssen.

xx Prozess- und andere Kosten

a Prozesskosten und –auslagen

Kosten und Auslagen, einschließlich Prozesskosten und –gebühren, die dem Mitglied in Bezug auf Haftungen oder Ausgaben entstehen, gegen die es durch den Club freigestellt ist;

b Schadensabwendung und –minderung

Angemessene außerordentliche Kosten und Auslagen, die berechtigterweise bei oder nach einem Unfall, Vorfall oder Ereignis entstanden sind, der/das wahrscheinlich zu einer Schadenersatzforderung gegenüber dem Club führt, allein zu dem Zweck, aus dieser Schadenersatzforderung entstehende Haftung oder Aufwendungen zu vermeiden oder zu mindern.

c Durch Anweisungen des Clubs entstandene Auslagen

Kosten, Auslagen und Verluste, die dem Mitglied durch besondere Anweisungen des Clubs in Bezug auf Schadenersatzforderungen entstehen, bei denen die Direktoren davon ausgehen, dass die Interessen des Mitgliedes oder des Clubs betroffen sind oder sein könnten;

stets vorausgesetzt: -

Es besteht kein Anspruch auf Erstattung vom Club unter dieser Regel **25 xx** in Bezug auf Kosten oder Auslagen, außer wenn

- (i)** sie mit dem schriftlichen Einverständnis des Clubs entstanden sind, oder
- (ii)** die Direktoren entscheiden nach ihrem alleinigen Ermessen anders.

xxi Verlust von oder Schäden an Containern

Verlust von oder Schäden an Containern, die dem Mitglied gehören oder von ihm gemietet wurden;

stets vorausgesetzt:

es besteht kein Anspruch auf Erstattung gemäß dieser Regel **25 xxi**, es sei denn, das Mitglied hat vorher das schriftliche Einverständnis der Manager dahingehend eingeholt, dass seine Deckung in Bezug auf diese Regel erweitert wird, das Mitglied hat diesen besonderen Bestimmungen zugestimmt und die von den Managern geforderten zusätzlichen Prämien gezahlt oder zugesagt, diese zu zahlen.

xxii Selbstbehalte und Police Limits

Es sei denn, es wurde anderes schriftlich von den Managern vereinbart:

- a** unterliegen unter Regel **25** erstattungsfähige Haftungen, Kosten und Auslagen die zwischen den Managern und dem Mitglied gegebenenfalls vereinbarten Selbstbehalten; und
- b** wird jeder vom Mitglied unter diesen Bedingungen bis zur Haftungsgrenze der Police erstattungsfähige Betrag um den Betrag derartiger Selbstbehalte reduziert.

Auf bestimmte Schadenersatzforderungen anwendbare Selbstbehalte sind die zwischen den Managern und dem Mitglied vereinbarten als Teil der Bestimmungen und Bedingungen, gemäß denen das Schiff entweder versichert wird oder weiterhin versichert ist. Wenn der Club nichts anderes mitteilt, gelten die am Ende eines Versicherungsjahres gültigen Selbstbehalte ebenso für die betreffende Versicherung für das nächste Versicherungsjahr.

Erläuterungen zu Regel 25

Regel 25 i, ii, iii – verschiedene Aspekte in Bezug auf Besatzungen:

Die Mitglieder werden daran erinnert, dass die Haftung in Bezug auf fest, vorübergehend oder als Ersatz angeheuerte Besatzungsmitglieder stark variieren kann, hauptsächlich auf Grund von tatsächlichen Bedingungen des Mannschaftsvertrages oder einer anderen Art Dienst- oder Arbeitsvertrag für Besatzungsmitglieder.

Der Versicherungsschutz für die Besatzung ist gemäß den Regeln und Versicherungsbedingungen verfügbar, jedoch die Haftung in Bezug auf die Besatzung ist ausgeschlossen, sofern diese Haftungen in den Geltungsbereich und die Grenzen anderer Versicherungen fallen, die in Bezug auf die Besatzung abgeschlossen wurden oder anderweitig im Rahmen von Sozialversicherungssystemen zurückgefordert werden können. Diese Versicherungsbedingungen und Grenzen sowie alle nachfolgenden wesentlichen Änderungen sind dem Club mitzuteilen

Regel 25 ii (h) – Verlust von Gepäck und Effekten:

Die Mitglieder werden daran erinnert, dass die Deckung für persönliche Habe von Seeleuten sich auf die Haftung gemäß anwendbarem Recht beschränkt und daher nicht automatisch Deckung für Kraftfahrzeuge, Motorräder oder anderes außergewöhnliches Eigentum des Besatzungsmitgliedes einschließt, ungeachtet irgendwelcher Vertragsbedingungen. Es wird außerdem auf die Definition von 'Persönlicher Habe' unter Regel 2 hingewiesen. Anders lautende Versicherungsbedingungen sind im Certificate of Entry zu vermerken.

Regel 25 iii c – Passagiere:

Die Mitglieder werden daran erinnert, dass Haftungen, Kosten und Auslagen in Bezug auf zahlende Passagiere ausgeschlossen sind, es sei denn, es wurde das vorherige Einverständnis eingeholt und besondere Versicherungsbedingungen wurden vereinbart und im Certificate of Entry vermerkt.

Regel 25 v, vii und viii – Aspekte in Bezug auf Schiffskasko- und Maschinenversicherung

Die Mitglieder werden daran erinnert, dass keine Deckung für Haftungen, Kosten und Auslagen in Bezug auf Kollisionen mit anderen Schiffen oder einem festen oder beweglichen Gegenstand oder sonstwie entstanden, nicht zur Verfügung steht, insofern solche Haftungen, Kosten und Auslagen unter einer Schiffskasko- und Maschinenversicherung erstattungsfähig wären, die 4/4 R.D.C (Kollision), außerdem 4/4 F.F.O. (Beschädigung an festen oder beweglichen Gegenständen), außerdem 4/4 Collision without Contact (Beschädigung von Sachen ohne Kollision oder Berührung) Risiken deckt, bei denen die versicherten Beträge den freien, ungebundenen Marktwert des versicherten Schiffes widerspiegeln, es sei denn, besondere Versicherungsbedingungen wurden vereinbart und entsprechend im Certificate of Entry vermerkt.

Regel 25 ix – Schleppen

Der Ausdruck "Schleppen" in den Regeln beinhaltet jede Arbeit in Zusammenhang mit dem Halten, Schieben, Ziehen, Versetzen, Begleiten oder Leiten, oder dem in Bereitschaft halten des "geschleppten" Schiffes.

Die Bezugnahme auf "gewöhnheitsmäßiges Schleppen" beinhaltet unter anderem Schleppkähne.

Deckung in Bezug auf Haftungen unter anderen Sonder- oder Einzelverträgen ist möglich, jedoch nur vorbehaltlich der Zustimmung der Manager vor dem Schleppen und besonders vereinbarter und entsprechend im Certificate of Entry vermerkter Versicherungsbedingungen.

Die Direktoren können nach ihrem uneingeschränkten Ermessen einen Anspruch zurückweisen oder reduzieren, wenn sie unter Berücksichtigung aller Umstände des Falles der Ansicht sind, dass es unvernünftig war, den betreffenden Vertrag abzuschließen.

Ohne Präjudiz für Regel 23 (Doppelte Versicherung) gibt es keine Erstattung vom Club in Fällen, in denen Haftungen, Kosten oder Auslagen unter der Schiffskasko- und –maschinenversicherung des versicherten Schiffes gedeckt sind oder als gedeckt angesehen werden.

Die Mitglieder werden daran erinnert, dass in Bezug auf Schlepper, Schubboote und jegliche andere Art von Seefahrzeugen, die solche unter dem Begriff "Schleppen" genannten Arbeiten durchführen, die Deckung in Bezug auf Schäden an geschleppten oder geschobenen Fahrzeugen, einschließlich deren

Ladung, und/oder Schäden, die durch solche verursacht wurden, bis zum versicherten Maschinenkaskoversicherungsbetrag des versicherten Schiffes ausgeschlossen ist.

Regel 25 x – Haftungsfreistellungen

Die Mitglieder werden daran erinnert, dass die Deckung für Haftungen, die unter den Bestimmungen einer Haftungsfreistellung oder eines Vertrages entstehen, ausgeschlossen ist, es sei denn, es wurde das vorherige Einverständnis eingeholt und besondere Versicherungsbedingungen wurden vereinbart und im Certificate of Entry vermerkt.

Anmerkung: Um eine Präjudiz der Deckung zu vermeiden, wird den Mitgliedern dringend empfohlen, keine individuellen Verträge bezüglich der üblichen Arbeiten des versicherten Schiffes abzuschließen, ohne sich mit den Managern zu beraten.

Regel 25 xi – Wrackbeseitigung

Die Mitglieder werden daran erinnert, dass in Fällen, in denen die Haftung oder die Kosten oder Auslagen unter den Bestimmungen eines Vertrages oder einer Haftungsfreistellung entstehen und ohne diese Bestimmungen nicht entstanden wären, diese Haftung, Kosten oder Auslagen nur erstattungsfähig sind, wenn und in dem Umfang, wie:

- (i) diese Bestimmungen genehmigt und besondere Versicherungsbedingungen vereinbart und im Certificate of Entry vermerkt wurden,
- (ii) die Direktoren in ihrem uneingeschränkten Ermessen entscheiden, dass diese dem Mitglied erstattet werden sollen.

Entstehen die Haftungen oder Kosten oder Auslagen an einem Ort, der dem Mitglied gehört, von ihm gemietet wurde oder bewohnt wird, so hat das Mitglied denselben Anspruch auf Erstattung vom Club, und auch der Club hat dieselben Rechte, als ob der Ort einem Dritten gehört, von ihm gemietet wurde oder bewohnt wird, vorausgesetzt, dass die volle Haftung des Clubs in Bezug auf ein einzelnes Ereignis die Summe von USD 1.000.000,-- nicht übersteigt, es sei denn, die Manager haben der zusätzlichen Deckung unter ihnen angebracht erscheinenden Bestimmungen und Bedingungen zugestimmt und dies entsprechend im Certificate of Entry vermerkt.

Ohne Präjudiz für Regel 23 (Doppelte Versicherung) gibt es keine Erstattung vom Club in Fällen, in denen Haftungen, Kosten oder Auslagen unter der Schiffskasko- und –maschinenversicherung des versicherten Schiffes gedeckt sind oder als gedeckt angesehen werden.

Regel 25 xiii – verschiedene Aspekte in Bezug auf Ladung

In Bezug auf den hierin enthaltenen Vorbehalt wird ein Anspruch des Mitgliedes nicht abgelehnt oder reduziert, wenn der Frachtvertrag, unter dem Ladung im versicherten Schiff oder durch dieses auf irgendeiner Reise befördert wird oder befördert werden soll, Bestimmungen unterliegt, die nicht weniger günstig für den Verfrachter sind als das anwendbare Recht.

Durch das versicherte Schiff beförderte Ladung beinhaltet auf, in oder durch ein anderes Schiff, einen Leichter oder Frachtkahn oder ein ähnliches schwimmendes Objekt beförderte Ladung, wenn diese tatsächlich als Ladung in oder auf dem versicherten oder einem solchen anderen Schiff, Leichter oder Frachtkahn oder ähnlichen schwimmenden Objekt befördert wird, das/der Teil eines kombinierten Verbandes ist, einschließlich des versicherten Schiffes, beinhaltet jedoch nicht ein solches, wie vorstehend beschriebenes Schiff, einen Leichter oder Frachtkahn oder ähnliches schwimmendes Objekt in einem kombinierten Verband.

Regel 25 xiii – besondere Aspekte in Bezug auf Ladung

- (a) Die Deckung beinhaltet Haftungen und damit zusammen hängende zusätzliche Kosten und Auslagen, (über die Kosten hinaus, die dem Mitglied unter den Bestimmungen des Frachtvertrages entstanden wären), die dem Mitglied in Verbindung mit dem Reduzieren, Verhindern, Mildern oder Minimieren von Verlust, Fehlmengen oder Beschädigung der Ladung entstehen, unter der Voraussetzung, dass es keinen Anspruch auf Erstattung gibt, es sei denn, die Manager haben die Handlungsweise des Mitgliedes gebilligt, oder das Mitglied weist zur Zufriedenheit der Manager nach, dass es nach Abwägung aller zu diesem Zeitpunkt gegebenen Umstände mit größtmöglicher Sorgfalt gehandelt hat, um mögliche Ansprüche zu verhindern oder zu reduzieren. Falls eine zeitweilige Lagerung während des Wartens auf besagtes Rekonditionieren oder Umpacken, oder nach solchem Rekonditionieren oder Umpacken bis zur Auslieferung oder zum Weitertransport erforderlich ist, so steht Erstattung nur zur Verfügung,

wenn - und nur in dem Umfang, wie - die Manager ihre vorherige schriftliche Zustimmung gegeben haben.

- (b) ANMERKUNG: Im Falle von Ladung, die in offenen Laderäumen befördert wird, besteht kein Anspruch auf Erstattung aus Clubmitteln, es sei denn - zusätzlich zu anderem, das an anderer Stelle in den Regeln oder den Versicherungsbedingungen vorgesehen ist -, dass die Ladung für die Beförderung in offenen Laderäumen geeignet ist und solche Beförderung (a) mit dem Ablader schriftlich vereinbart wurde oder (b) entweder gemäß der üblichen Verfahren in der Schifffahrtsindustrie oder wegen gültiger Vorschriften erforderlich ist.

Regel 25 xiii Vorbehalt (iii): Kursabweichung:

Die Deckung beinhaltet Haftungen, Kosten und Auslagen, die durch eine Kursabweichung im Sinne einer Abweichung von der vertraglich vereinbarten Reise oder Unternehmung oder durch Ereignisse vor, während oder nach einer Kursabweichung entstehen, wenn dem Mitglied als Folge solch einer Kursabweichung keine Einreden oder Beschränkungsrechte verwehrt sind, die ihm andernfalls zur Verfügung gestanden hätten, um seine Haftung auszuschließen oder zu reduzieren.

Regel 25 xiii Vorbehalt (viii) (b): Auslieferung von Ladung:

Wird bei "Binnenfahrt" Ladung ohne Ausstellung begebbarer Konnossemente befördert, besteht kein Anspruch auf Erstattung, es sei denn, das Mitglied weist nach, dass solche Beförderung in diesem bestimmten Bereich und an diesem bestimmten Ort oder Platz üblich ist, und die Manager sind überzeugt, dass das Mitglied alle angemessenen Schritte unternommen hat, um sicherzustellen, dass die Ladung an den rechtmäßigen Besitzer ausgeliefert wurde.

Regel 25 xiv – Ladungsanteil an Havariegrosse:

Ein Anspruch des Mitgliedes wird nicht abgelehnt oder reduziert, wenn der Frachtvertrag, unter dem Ladung im versicherten Schiff oder durch dieses auf irgendeiner Reise befördert wird oder befördert werden soll, Bestimmungen unterliegt, die nicht weniger günstig für den Verfrachter sind als das anwendbare Recht.

Regel 25 xvi (a) bis (d) – Geldstrafen:

Die Deckung beinhaltet die hierin genannten Geldstrafen, wenn diese einem Besatzungsmitglied auferlegt werden, dem gegenüber das Mitglied rechtlich für eine Entschädigung haftbar ist oder das mit Einverständnis der Manager vom Mitglied angemessen entschädigt wird.

Regel 25 xxii – Selbstbehalte:

In Fällen, in denen ein Ereignis zu Ansprüchen anderer Art führt, unterliegt die Gesamtheit aller hieraus entstandener Schäden nur dem höchsten anwendbaren Selbstbehalt, es sei denn, im Certificate of Entry sind besondere, anders lautende Versicherungsbedingungen genannt.

Zusätzliche allgemeine Erläuterungen und Bestimmungen

Im Rahmen dieser Erläuterungen zu Regel 25 werden: der Club, das Certificate of Entry und die Regeln wie folgt definiert:

Der Club : Steamship Mutual Underwriting Association (Europe) Limited

Certificate of Entry : Das ausgestellte Certificate of Entry und die Antragsannahme

Die Regeln : Die Regeln der Klasse 1 – Protection & Indemnity, gemäß dem Memorandum und den Artikeln der Steamship Mutual Underwriting Association (Europe) Limited.

Die Mitglieder werden außerdem daran erinnert, dass

- (a) bezüglich Havarie-Grosse und "Binnenhandel" die Rhein Regeln von 1979 oder die I.V.R. Regeln für Havarie-Grosse eine geeignete Alternative zu den York Antwerp Regeln von 1994 sind.
- (b) es keine Aufliegerückprämien gibt, es sei denn, besondere Versicherungsbedingungen wurden vereinbart und im Certificate of Entry vermerkt.
- (c) Auf Verlangen zahlt das Mitglied an den Club oder an dessen Order jegliche Prämien- oder andere Steuern, die für die oder im Zusammenhang mit der Versicherung oder Rückversicherung entstehen, die der Club dem Mitglied zur Verfügung stellt, oder das Mitglied ist oder wird in

Bezug auf Verluste, Schäden, Haftung, Kosten oder Auslagen haftbar, die dem Club in Bezug auf solche Prämien- oder andere Steuern entstehen, und muss den Club hierfür entschädigen und freistellen

und die folgenden Bestimmungen, Ausschlüsse und Erweiterungen gelten:

Anwendbares Recht:

Der Ausdruck "anwendbares Recht" bedeutet die gesetzlichen Bestimmungen in Zusammenhang mit Verantwortlichkeiten, Verpflichtungen, Obliegenheiten, Rechten, Haftungen, Sonderrechten, Einreden und Begrenzungen des Transporteurs auf dem Wasserwege, die vom zuständigen Gericht auf den jeweiligen Vertrag angewendet werden, jedoch ohne Berücksichtigung irgendwelcher darin enthaltener ausdrücklicher oder besonderer Bestimmungen in Zusammenhang mit der Regelung der oben erwähnten Angelegenheiten.

Fahrtgebietbeschränkungen

Die Mitglieder werden daran erinnert, dass die Deckung nur in Bezug auf Schiffe zur Verfügung steht, deren Fahrtgebiet ausschließlich die europäischen "Binnengewässer" sind und dass jede Abweichung hiervon die vorherige Zustimmung der Manager bedarf und besonderen, zu vereinbarenden Versicherungsbedingungen unterliegt und im Certificate of Entry vermerkt werden muss. In diesem Zusammenhang bedeutet "Binnengewässer" Häfen, Docks, Hafenbecken, Binnenseen, Flüsse, Kanäle oder andere Binnengewässer (einerlei, ob natürlich oder künstlich, und ob tidenabhängig oder nicht), einschließlich Mündungen oder Arme eines Meeres innerhalb eines vorgeschriebenen Gebietes oder daran angrenzend, ausgenommen jedoch das offene Meer innerhalb der Hoheitsgewässer und die offene See.

Ausschlussklausel flug- und wassersportliche Betätigungen

Die Deckung schließt Haftungen gegenüber Personen in Bezug auf Schadenersatzansprüche aus, die durch flug- oder wassersportliche Betätigungen entstehen.

Flug- oder wassersportliche Betätigungen in diesem Zusammenhang sind Wasserskifahren, Gleitschirmfliegen, Gerätetauchen, der Betrieb von Schnellbooten und Jet Skis, Boom Netting und andere, ähnliche Wassersportarten.

Ausschlussklausel Spezialfahrzeuge

Ausschluss von Haftungen, Kosten und Auslagen, die einem Mitglied während der Durchführung von spezialisierten Arbeiten entstehen, einschließlich, aber nicht nur Baggern, Sprengen, Stampfen, Bohrlochstimulation, Kabel- oder Rohrverlegung, Bauarbeiten, Installations- oder Instandhaltungsarbeiten, Bohrproben, Baggergutablagerung, fachmännische Ölverseuchungsbekämpfung oder fachmännische Ölverseuchungsbekämpfungsausbildung und Tankreinigung (außer auf dem versicherten Schiff) (jedoch ohne Feuerbekämpfung) in dem Umfang, in dem solche Haftungen, Kosten und Auslagen durch Folgendes entstehen:

- a) Schadenersatzforderungen von einer Partei, für welche die Arbeiten durchgeführt wurden, oder von einem Dritten (ob mit der Partei, für welche die Arbeiten durchgeführt wurden, verbunden oder nicht) in Bezug auf die spezielle Art der Arbeiten; oder
- b) Die Nichtdurchführung solcher spezialisierter Arbeiten durch das Mitglied oder die Gebrauchstauglichkeit oder Qualität der Arbeiten, Erzeugnisse oder Dienstleistungen des Mitgliedes, einschließlich Mängeln an den Arbeiten, Erzeugnissen oder Dienstleistungen des Mitgliedes; oder
- c) Verluste von oder Schäden an der Vertragsarbeit.

Vorausgesetzt, dass dieser Ausschluss nicht auf Haftungen, Kosten und Auslagen anwendbar ist, die dem Mitglied in Bezug auf Folgendes entstehen:

- i) Tod, Verletzung oder Krankheit von Besatzungsmitgliedern oder anderem Personal an Bord des versicherten Schiffes,
- ii) die Beseitigung des Wracks des versicherten Schiffes,
- iii) Ölverschmutzung oder drohende Ölverschmutzung durch das versicherte Schiff.

Jedoch lediglich in dem Umfang, dass solche Haftungen, Kosten und Auslagen gemäß den Regeln gedeckt sind.

Ausschluss von Haftungen, Kosten und Auslagen, die aus vom versicherten Schiff durchgeführten Bergungsarbeiten entstehen, außer wenn der Zweck solcher Arbeiten die Rettung oder versuchte Rettung auf See ist.

ANMERKUNG: Die Mitglieder werden daran erinnert, dass zusätzliche Deckung nur dann zur Verfügung steht, wenn das vorherige Einverständnis eingeholt und besondere Versicherungsbedingungen vereinbart und im Certificate of Entry vermerkt wurden.

Deckungserweiterung Verspätung

Limit: USD 5,000,000 je Schadenfall für alle Schiffe in Total. Falls alle Ansprüche von Mitgliedern von E.I.S.S.F., je Schadenfall, die totalen Limits übersteigen, sollen alle Ansprüche im Verhältnis zum Ganzen bezahlt werden.

Es wurde vereinbart, dass die Deckung des Mitgliedes finanzielle Verluste einschließt, die ihm als direkte Folge davon entstehen, dass sich das betreffende versicherte Schiff auf Grund von Folgendem verspätet:

- (a) der Blockierung einer schiffbaren Wasserstraße oder eines Hafens als direkte Folge:
 - (i) eines Unfalls mit einer Brücke, Schleuse, Deich (Damm) oder ähnlichem Bauwerk als Folge von "Inkontaktkommen" mit einem Schiff oder Schiffen, und/oder
 - (ii) des Sinkens eines anderen Schiffes und/oder dessen Ladung oder eines Teils davon, und/oder
 - (iii) einer Kollision zwischen anderen Schiffen, und/oder
- (iv) Umweltverschmutzung durch irgendeinen Stoff irgendwelchen Ursprungs.
- (b) Jedes nicht unter (a) genanntes Ereignis, welches dieselben Folgen hat, jedoch nur in dem Umfang, wie die Direktoren in ihrem uneingeschränkten Ermessen entscheiden, dass das Mitglied Erstattung vom Club bekommen soll.

vorausgesetzt:

- a) die zuständigen Behörden haben die freie Benutzung der Wasserstraße für alle Schiffe desselben Typs und derselben Größe wie das versicherte Schiff verboten, und diese Erweiterung tritt erst ab dem Zeitpunkt und Datum dieses Verbots in Kraft, und
- b) das versicherte Schiff hat in keiner Weise, direkt oder indirekt, zu dem Unfall beigetragen, und
- c) die Deckung hierunter unterliegt einem Selbstbehalt von 48 Stunden pro Vorfall, pro Schiff
- d) die Deckung hierunter unterliegt einer Haftungsbegrenzung von 20 Tagen pro Vorfall, pro Schiff, oder insgesamt 30 Tage pro Schiff, pro Versicherungsjahr.
- e) die Deckung ist auf einen Betrag von EUR 0,50 pro versicherter Tonne oder € 0,50 pro KW der Motorleistung für Schlepp- und Schubboote, pro Tag, pro Schiff, anteilmäßig pro Stunde begrenzt.

Cyber-Ausschlussklausel

1. Vorbehaltlich lediglich des nachstehenden Absatzes 3 deckt diese Versicherung in keinem Fall die Haftung für Schäden durch Verlust oder Ausgaben ab, die mittelbar oder unmittelbar durch die Verwendung oder den Betrieb von Computern, Computersystemen, Computersoftwareprogrammen, bössartige Codes, Computerviren oder -prozessen oder anderen elektronischen Systemen als Mittel zur Schädigung verursacht oder mitverursacht wurden oder bei dieser Verwendung oder diesem Betrieb aufgetreten sind.

2. Vorbehaltlich der Bedingungen, Beschränkungen und Ausschlüsse der Police, auf die sich diese Klausel bezieht, wird die ansonsten gemäß dieser Klausel erstattungsfähige Entschädigung nicht durch die Verwendung oder den Betrieb eines Computers, Computersystems, Computersoftwareprogramms, Computerprozesses oder eines anderen elektronischen Systems beeinträchtigt, wenn diese Verwendung oder dieser Betrieb nicht als Mittel zur Schädigung dient.

3. Wird diese Klausel für Policen bestätigt, welche die Risiken Krieg, Bürgerkrieg, Revolution, Aufruhr, Aufstände oder dadurch veranlasste innere Unruhen oder feindliche Handlungen durch oder gegen eine Krieg führende Macht oder Terrorismus oder aus politischen Beweggründen handelnde Personen abdecken, so bewirkt Absatz 1 nicht, dass (die ansonsten abgedeckten) Verluste aufgrund der Verwendung von Computern, Computersystemen oder Computersoftwareprogrammen oder anderen elektronischen Systemen im Start- und/oder Leitsystem und/oder Feuermechanismus von Waffen oder Flugkörpern ausgeschlossen sind.

4. Dieser Ausschluss gilt nicht in Bezug auf Haftungen, die insgesamt US\$ 10 Mio. pro Unfall oder Ereignis nicht überschreiten.

Coronavirus-Ausschluss

Diese Vorrangklausel hebt jegliche anders lautende(n) Bestimmung(en) in den Beitrittsbedingungen auf.

Es wird keine Rückforderung geben, dies im Hinblick auf:

1. Jegliche Verluste, Schäden, Haftungen, Kosten oder Ausgaben, die sich direkt ergeben aus der Übertragung oder angeblichen Übertragung:

- a) der Coronavirus-Erkrankung (COVID-19);
 - b) des Schweren Akuten Respiratorischen Syndroms Coronavirus 2 (SARS-CoV-2); oder
 - c) irgendeiner Mutation oder Variante von SARS-CoV-2;
- oder aus Angst vor obigen Punkten a), b) oder c) oder der Bedrohung durch einen davon;

2. Jegliche Haftung, Kosten oder Ausgaben zur Identifizierung, Reinigung, Entgiftung, Entfernung, Überwachung oder Prüfung von obigen Punkten a), b) oder c);

3. Jegliche Haftung für oder Verluste, Kosten oder Ausgaben, die sich aus Einnahmeverlusten, Mietausfällen, Geschäftsunterbrechungen, Marktverlusten, Verspätungen oder indirekten finanziellen Verlusten, wie auch immer beschrieben, als Folge eines der obigen Punkte a), b) oder c) oder der damit verbundenen Angst oder Bedrohung ergeben.

4. Dieser Ausschluss gilt nicht in Bezug auf Haftungen, die insgesamt US\$ 10 Mio. für einen Unfall oder ein Ereignis nicht überschreiten.

Zusatzklauseln bezüglich Eigentümer Versicherungen zu gegenseitigen Beiträgen

Erweiterung Kriegsrisiken

1) Die unter Regel 21 ausgeschlossene Deckung wird hierdurch wieder eingesetzt, vorbehaltlich der folgenden Bedingungen.

2) Diese besondere Deckung ist einem Mehrbetrag unterworfen, der entweder

- a) den in der Anmerkung zu Regel 25 xv festgelegten „angemessenen Wert“ des versicherten Schiffes, (welcher lediglich im Sinne dieser Erweiterung für Kriegsrisiken USD 500.000.000 nicht übersteigen soll), oder
- b) den in Bezug auf den Anspruch unter irgendeiner anderen Versicherungspolice, ob für Kriegs- oder andere Risiken, erstattungsfähigen Betrag übersteigt, welcher auch immer höher ist, abgesehen davon, dass dieser Mehrbetrag nicht in Fällen anwendbar ist, in denen das Schiff ausschließlich im Namen eines Charterers läuft, welcher nicht Charterer durch Übertragung oder Bareboat Charterer ist, unter der Voraussetzung, dass die Direktoren ganz oder teilweise die Zahlung eines Anspruches oder eines Teils dessen genehmigen können, der unter diese Mehrbetragsregelung fällt, wenn sie nach ihrem Ermessen, und ohne ihre Entscheidung begründen zu müssen, beschließen, dass der Eigner Erstattung vom Club erhalten soll.

3) Vorbehaltlich der unten dargelegten Ausnahme gilt unter dieser besonderen Deckung ein Höchstbetrag von USD 500.000.000 pro Schiff, pro einzelner Unfall, oder ein anderweitig in diesem Certificate dargelegter Höchstbetrag, welcher auch immer niedriger ist.

4) Alle unter diese besondere Deckung fallenden Risiken unterliegen dem Folgenden:

Klausel über chemische, biochemische, elektromagnetische Waffen und Computerviren:

In keinem Fall deckt die Versicherung Verluste, Schäden oder Haftungen, welche direkt oder indirekt durch Folgendes entstanden sind oder zu denen Folgendes beigetragen hat:

- a) irgendeine chemische, biochemische oder elektromagnetische Waffe;
 - b) die Verwendung oder Wirkung von Computerviren zum Zwecke der Schadenzufügung.
 - c) Absatz 4 b) bewirkt nicht, dass (die ansonsten durch diese Police abgedeckten) Verluste aufgrund der Verwendung von Computern, Computersystemen, Computersoftwareprogrammen oder anderen elektronischen Systemen im Start- und/oder Leitsystem und/oder Feuermechanismus von Waffen oder Flugkörpern ausgeschlossen sind.
- 5) Die Direktoren können jederzeit vor oder zu Beginn oder während der Laufzeit eines Versicherungsjahres des Clubs nach ihrem Ermessen entscheiden, dass bestimmte Häfen, Orte, Länder, Zonen oder Gebiete (ob Land oder See) von den durch diese P&I-Versicherung gedeckten Kriegsrisiken ausgeschlossen werden. Außer, wenn die Direktoren anderes vorschreiben, endet die P&I-Deckung für Kriegsrisiken in Bezug auf solche Häfen, Orte, Länder, Zonen oder Gebiete um Mitternacht des siebten Tages, nachdem eine Benachrichtigung gemäß den Bestimmungen der laut Regel 21 der Clubregeln zur Verfügung gestellten P&I-Deckung für Kriegsrisiken an das Mitglied gegangen ist. Es sei denn, und in dem Umfang, in dem die Direktoren nach ihrem Ermessen anderes beschließen, erfolgt unter dieser P&I-Deckung für Kriegsrisiken keine Erstattung vom Club in Bezug auf Ansprüche, die nach diesem Datum durch ein Ereignis, einen Unfall oder Vorfall innerhalb des besagten Gebietes wie auch immer entstehen.
- 6) Egal, ob eine Benachrichtigung unter der oben genannten Klausel (5) erfolgt ist oder nicht, erlischt diese P&I-Deckung für Kriegsrisiken automatisch:
- i) bei Ausbruch eines Krieges (egal, ob eine Kriegserklärung erfolgt ist oder nicht) zwischen zwei oder mehreren der folgenden Länder:

Vereinigtes Britisches Königreich, Vereinigte Staaten von Amerika, Frankreich, der Russische Staatenbund, Volksrepublik China, und diese Versicherung schließt Verluste, Schäden, Haftungen oder Kosten aus, die durch den Ausbruch eines solchen Krieges entstehen;
 - ii) in Bezug auf irgendein Schiff, für welches hierunter Deckung gewährt wird, im Falle einer Beschlagnahme dieses Schiffes, entweder für den Titel oder für den Gebrauch, und diese Versicherung schließt Verluste, Schäden, Haftungen oder Kosten aus, die durch eine solche Beschlagnahme entstehen.
- 7) Ungeachtet irgendeiner anderen Bedingung und Bestimmung dieser Versicherung können die Direktoren den Mitgliedern gegenüber diese besondere Deckung mit einer Frist von 7 Tagen kündigen (wobei die Kündigung nach 7 Tagen von Mitternacht des Tages an wirksam wird, an dem der Club die Kündigungsanzeige ausgegeben hat), und die Direktoren können jederzeit nach einer solchen Kündigungsanzeige entscheiden, die besondere Deckung entsprechend dem Vorbehalt in den gemäß Regel 21 gewährten Deckungsbedingungen unter Bedingungen und vorbehaltlich solcher Höchstbeträge wieder einzusetzen, welche die Direktoren nach ihrem Ermessen bestimmen.
- 8) Wenn entweder ein Charterer durch Übertragung, ein Zeit-, Reise-, Space oder Slot Charterer und/oder der Eigner des versicherten Schiffes getrennt gegen die unter Regel 21 des Clubs und/oder einer entsprechenden Regel eines anderen Clubs, welcher Vertragspartner im Poolvertrag und dem General Excess Rückversicherungsvertrag ist, gedeckten Verluste, Haftungen oder die damit zusammen hängenden Kosten und Auslagen versichert sind, so sind die Ansprüche in Bezug auf damit zusammen hängende Verluste, Haftungen oder Kosten und Auslagen, die unter Regel 21 des Clubs und/oder einer entsprechenden Regel eines anderen Clubs, welcher Vertragspartner im Poolvertrag und dem General Excess Rückversicherungsvertrag ist, gedeckt sind, in ihrer Gesamtheit auf den im Certificate of Entry dargelegten Betrag pro Schiff, Vorfall oder Ereignis begrenzt. Übersteigen solche Ansprüche diesen Höchstbetrag, so ist die Haftung des Clubs in Bezug auf jedes einzelne Certificate of Entry auf denjenigen Anteil des Höchstbetrages begrenzt, wie der vom Club erstattungsfähige Betrag im Verhältnis zur Gesamtheit der vom Club und einem oder mehreren anderen Clubs erstattungsfähigen Ansprüche steht.
- 9) Die wie im U.S. Terrorism Risk Insurance Act von 2002 (TRIA) festgelegte Deckung für Terrorrisiken ist hierunter eingeschlossen, vorbehaltlich der oben genannten Bedingungen, und

die geschätzten Kosten für diesen Deckungsbereich betragen USD 0,25 pro versicherter Bruttotonne.

- 10) Der Club gewährt hierunter keine Versicherung für Verluste, Haftungen, Kosten oder Auslagen, wenn die Bereitstellung einer solchen Versicherung eine Verpflichtung des (Versicherten Eigners) unter dem Tanker Oil Pollution Indemnification Agreement 2006, einen Beitrag zum IOPC Zusatzfonds zu leisten, zur Folge haben würde.
- 11) Sanktionsklausel - Schließt die Abdeckung von Verbindlichkeiten, Kosten und Aufwendungen in dem Umfang aus, als dass die Zahlung einer Forderung oder die Bereitstellung einer Versicherungsleistung bzgl. dieser Verbindlichkeiten, Kosten und Aufwendungen den Club und/oder seine Rückversicherer hierunter einer Sanktion, einem Verbot oder einer Einschränkung unter den Resolutionen der Vereinten Nationen oder den Handels- oder Wirtschaftssanktionen, Gesetzen oder Bestimmungen der Europäische Union, des Vereinigten Königreichs oder der Vereinigten Staaten von Amerika aussetzen würde.

Biochemische Klausel

- 1.1 Vorbehaltlich der hierunter dargelegten Bedingungen, Bestimmungen und Ausschlüsse wird die Deckung erweitert und beinhaltet die Haftung des Mitgliedes:
 - (a) Zur Zahlung von Schadenersatz, Entschädigung oder Auslagen als Folge von Verletzung oder Krankheit oder Tod eines Seemanns (einschließlich Abweichung von der ursprünglichen Route, Repatriierung und Kosten für Ersatzkräfte und Haftungsfreistellung für Nichtbeschäftigung durch Schiffbruch),
 - (b) Für Prozesskosten und –auslagen, die allein zu dem Zweck entstanden sind, von einem Club gedeckte Haftungen oder Risiken zu vermeiden oder zu mindern (außer unter der Omnibus-Regel)
- 1.2 Wenn eine solche Haftung nicht unter
 - (a) vom Club zur Verfügung gestellter Deckung für solche Haftungen, Kosten, Verluste und Auslagen, die ohne den Ausschluss von Kriegsrisiken in Regel 21 unter den Regeln gedeckt wären, oder
 - (b) einer vorrangigen Versicherung gegen Kriegsrisiken, die dieselben Risiken deckt,erstattungsfähig ist.
- 1.3 Allein auf Grund der Wirksamkeit eines Ausschlusses von Haftungen, Kosten, Verlusten und Auslagen, die direkt oder indirekt durch Folgendes verursacht wurden oder aus Folgendem entstanden sind oder wozu Folgendes beigetragen hat:
 - a) irgendeine chemische, biologische, biochemische oder elektromagnetische Waffe;
 - b) die Benutzung oder Anwendung zum Zwecke der Schadenzufügung von Computern, Computersystemen, Softwareprogrammen, bösartigen Codes, Computerviren oder –verfahren oder einem anderen elektronischen System,
- 1.4 Außer Haftungen, Kosten, Verlusten und Auslagen, die aus Folgendem entstehen:
 - (i) Sprengstoffe oder die Methoden, diese zu zünden oder zu befestigen.
 - (ii) Die Benutzung des versicherten Schiffes oder seiner Ladung als Mittel zur Schadenzufügung, es sei denn, solche Ladung ist eine chemische oder biochemische Waffe.
 - (iii) die Benutzung eines Computers, Computersystems oder Softwareprogramms oder eines anderen elektronischen Systems für ein Abschuss- und/oder Lenksystem und/oder den Zündmechanismus einer Waffe oder Rakete.
2. **Ausgeschlossene Gebiete**
- 2.1 Die Direktoren können nach ihrem Ermessen entscheiden, dass kein Anspruch auf Erstattung in Bezug auf Haftungen, Kosten, Verluste und Auslagen besteht, die direkt oder indirekt aus einem Ereignis, Unfall oder Vorfall in von ihnen bestimmten Häfen, Orten, Gebieten oder Gegenden und während eines von ihnen bestimmten Zeitraums entstanden sind oder zu diesen beigetragen haben.

2.2 Der Club kann jederzeit vor, zu Beginn oder während eines Versicherungsjahres durch Benachrichtigung des Mitgliedes die in Klausel 2.1 aufgeführten Häfen, Orte, Länder, Gebiete und Zeiträume ändern, abändern, ausweiten, erweitern oder anderweitig verändern, und zwar ab einem vom Club bestimmten Datum und einer Zeit nicht weniger als 24 Stunden von Mitternacht des Tages an, an dem das Mitglied benachrichtigt wurde.

3. Kündigung

Der Club kann durch Benachrichtigung des Mitgliedes die Deckung hierunter ab einem vom Club bestimmten Datum und einer Zeit nicht weniger als 24 Stunden von Mitternacht des Tages an, an dem das Mitglied benachrichtigt wurde, kündigen.

4. Haftungsbeschränkung

4.1 Vorbehaltlich der Klausel 4.2 beträgt die Haftung des Clubs unter dieser Deckungserweiterung in Bezug auf alle Schadenersatzforderungen in ihrer Gesamtheit USD 30.000.000 pro Schiff, pro Unfall oder Vorfall oder einer Reihe davon, die aus einem einzigen Ereignis entstehen.

4.2 Besteht für eine Person mehr als eine Versicherung für dasselbe Schiff beim Club und/oder einem anderen Versicherer, welcher Vertragspartner im Poolvertrag und dem General Excess Rückversicherungsvertrag ist, so darf die Gesamterstattung in Bezug auf alle unter solchen Versicherungen entstandenen Haftungen, Kosten, Verluste und Auslagen nicht den in Klausel 4.1 festgesetzten Betrag übersteigen, und die Haftung des Clubs unter jeder dieser Versicherungen ist auf den Teil dieses Betrages begrenzt, wie die Ansprüche unter dieser Versicherung im Verhältnis zur Gesamtheit der vom Club oder einem anderen Versicherer erstattungsfähigen Ansprüche stehen.

5. Selbstbehalt

Der Selbstbehalt ist der auf die entsprechende, im Certificate of Entry dargelegte Deckung anwendbare Selbstbehalt.

6. Recht und Verfahren

Diese Klausel unterliegt Englischem Recht und Verfahren.

Sanktionsklausel

Diese Versicherung hat als Voraussetzung, dass keine Deckung gewährt wird und keine Eintragungen akzeptiert werden für bzw. von:

1. Schiffe, die im Besitz einer Partei sind, von einer Partei verwaltet, betrieben oder gemietet werden oder sind, (die nicht notwendigerweise Mitglied oder voraussichtliches Mitglied des Clubs sein muß); und / oder

2. Schiffe,

auf die auf Grund eines Gesetzes, einer Verordnung oder einer Anordnung eines Staates oder einer internationalen Organisation, die in gleich welcher Weise diese Schiffe und / oder das Mitglied und / oder ein anderes Mitglied des Clubs, das solche Schiffe betritt, der Gefahr aussetzt, von einer Sanktion, einem Verbot oder einer Ablehnung gleich welcher Art betroffen zu werden oder zu sein, Anwendung finden.

Sollte trotz dieser Bedingung:

(a) auf ein Schiff, für das eine Deckung gewährt wird, oder die Eintragung eines solchen Schiffs vom Club (wohl oder nicht mit Abgabe eines Certificates of Entry) akzeptiert worden sein; oder

(b) den Inhaber, Verwalter, Betreiber oder Mieter eines solchen Schiffs, (wohl oder nicht Mitglied des Clubs)

die Anwendbarkeit im Sinne des vorigen Absatzes zutreffen, so erlöschen die Eintragung des betreffenden Schiffs und / oder der dem betreffenden Mitglied gewährte Deckung und wird der Club im Zusammenhang hiermit weder Ansprüche, Haftungen, Kosten oder Unkosten bezahlen oder erstatten können.

Sollte ein Schiff, (das wohl oder nicht mit Abgabe eines Certificates of Entry eingetragen ist), oder ein Schiff für das die Deckung gewährt ist, für eine Reise, ein Geschäft oder für die Beförderung von Fracht eingesetzt werden, das bzw. die auf Grund eines Gesetzes, einer Verordnung oder einer Anordnung eines

Staates oder einer internationalen Organisation in gleich welcher Weise den Club der Gefahr aussetzt, von einer Sanktion, einem Verbot oder einer Ablehnung gleich welcher Art betroffen zu werden oder zu sein, so erlöschen die Versicherung des betreffenden Schiffs und / oder der dem betreffenden Mitglied gewährte Deckung und werden im Zusammenhang hiermit weder Ansprüche, Haftungen, Kosten noch Unkosten, die nach dem Tage einer solchen Beendigung entstehen, bezahlt oder erstattet werden können. Die Eintragung des betreffenden Schiffs in den Club oder die Deckung des betreffenden Schiffs können jedoch an jedem Zeitpunkt nach einer solchen Beendigung wieder hergestellt werden, falls der Vorstand nach seinem absolut eigenen Ermessen dies entscheiden sollte, und zwar unter jenen Bedingungen und von jenem Tage und Zeitpunkt an, die vom Vorstand oder von den Managern angeordnet werden.

Zusatzklauseln bezüglich Eigentümer Versicherungen zu festen Beiträgen

Ausschlussklausel Kriegsgefahr

Die unter Regel 21 ausgeschlossene Deckung wird hierdurch wieder eingesetzt, vorbehaltlich der folgenden Bedingungen. Dieser Zusatz deckt jedoch in keinem Fall direkt oder indirekt durch chemische, biologische, biochemische oder elektromagnetische Waffen verursachte oder darauf zurückzuführende oder damit einher gehende Verluste, Schäden, Haftungsansprüche oder Kosten.

1. Kündigung

Im Hinblick auf die Kraft dieses Zusatzes Kriegsgefahr versicherten Risiken kann die Versicherung entweder vom Club oder vom Mitglied innerhalb von sieben Tagen gekündigt werden (die Kündigung wird nach Ablauf von sieben Tagen nach Mitternacht des Tages wirksam, an dem die Kündigung vom oder an den Club ausgestellt worden ist).

2. Automatische Beendigung der Versicherung

Ungeachtet dessen, ob eine solche Kündigungsmittelung erfolgt ist oder nicht, wird die Versicherung im Hinblick auf die Kraft dieses Zusatzes Kriegsgefahr versicherten Risiken AUTOMATISCH BEENDET:

2.1 bei Kriegsausbruch (mit oder ohne Kriegserklärung) zwischen einem der folgenden Länder: Vereinigtes Britisches Königreich, Vereinigte Staaten von Amerika, Frankreich, Russische Staatenbund, Volksrepublik China;

2.2 in Bezug auf jedes Schiff, in dessen Zusammenhang eine diesbezügliche Versicherungsdeckung gewährt worden ist, dann, wenn ein solches Schiff als Eigentum oder zum Gebrauch requiriert wird.

3. Fünf-Mächte Kriegsausschluss Vorliegende Versicherung schließt

3.1 Verluste, Schäden, Haftungsansprüche oder Kosten aus, die im Zusammenhang stehen mit

3.1.1 Kriegsausbruch (mit oder ohne Kriegserklärung) zwischen einem der folgenden Länder: Vereinigtes Britisches Königreich, Vereinigte Staaten von Amerika, Frankreich, Russische Staatenbund, Volksrepublik China;

3.1.2 einer Requirierung als Eigentum oder zum Gebrauch.

Eine Versicherungsdeckung im Hinblick auf die die Kraft dieses Zusatzes Kriegsgefahr versicherten Risiken ist nicht wirksam, wenn folgend auf die Annahme durch den Club und vor dem beabsichtigten Risikobeginn ein Ereignis eingetreten ist, durch das die Versicherung aufgrund der Bestimmungen der vorliegenden Klausel automatisch beendet wird.

Biochemische Klausel

1.1 Vorbehaltlich der hierunter dargelegten Bedingungen, Bestimmungen und Ausschlüsse wird die Deckung erweitert und beinhaltet die Haftung des Mitgliedes:

(a) Zur Zahlung von Schadenersatz, Entschädigung oder Auslagen als Folge von Verletzung oder Krankheit oder Tod eines Seemanns (einschließlich Abweichung von der ursprünglichen Route, Repatriierung und Kosten für Ersatzkräfte und Haftungsfreistellung für Nichtbeschäftigung durch Schiffbruch),

- (b) Für Prozesskosten und –auslagen, die allein zu dem Zweck entstanden sind, von einem Club gedeckte Haftungen oder Risiken zu vermeiden oder zu mindern (außer unter der Omnibus-Regel)
- 1.2 Wenn eine solche Haftung nicht unter
- (a) vom Club zur Verfügung gestellter Deckung für solche Haftungen, Kosten, Verluste und Auslagen, die ohne den Ausschluss von Kriegsrisiken in Regel 21 unter den Regeln gedeckt wären, oder
 - (b) einer vorrangigen Versicherung gegen Kriegsrisiken, die dieselben Risiken deckt, erstattungsfähig ist.
- 1.3 Allein auf Grund der Wirksamkeit eines Ausschlusses von Haftungen, Kosten, Verlusten und Auslagen, die direkt oder indirekt durch Folgendes verursacht wurden oder aus Folgendem entstanden sind oder wozu Folgendes beigetragen hat:
- a) irgendeine chemische, biologische, biochemische oder elektromagnetische Waffe;
 - b) die Benutzung oder Anwendung zum Zwecke der Schadenzufügung von Computern, Computersystemen, Softwareprogrammen, bösartigen Codes, Computerviren oder –verfahren oder einem anderen elektronischen System,
- 1.4 Außer Haftungen, Kosten, Verlusten und Auslagen, die aus Folgendem entstehen:
- (i) Sprengstoffe oder die Methoden, diese zu zünden oder zu befestigen.
 - (ii) Die Benutzung des versicherten Schiffes oder seiner Ladung als Mittel zur Schadenzufügung, es sei denn, solche Ladung ist eine chemische oder biochemische Waffe.
 - (iii) die Benutzung eines Computers, Computersystems oder Softwareprogramms oder eines anderen elektronischen Systems für ein Abschuss- und/oder Lenksystem und/oder den Zündmechanismus einer Waffe oder Rakete.
2. Ausgeschlossene Gebiete
- 2.1 Die Direktoren können nach ihrem Ermessen entscheiden, dass kein Anspruch auf Erstattung in Bezug auf Haftungen, Kosten, Verluste und Auslagen besteht, die direkt oder indirekt aus einem Ereignis, Unfall oder Vorfall in von ihnen bestimmten Häfen, Orten, Gebieten oder Gegenden und während eines von ihnen bestimmten Zeitraums entstanden sind oder zu diesen beigetragen haben.
- 2.2 Der Club kann jederzeit vor, zu Beginn oder während eines Versicherungsjahres durch Benachrichtigung des Mitgliedes die in Klausel 2.1 aufgeführten Häfen, Orte, Länder, Gebiete und Zeiträume ändern, abändern, ausweiten, erweitern oder anderweitig verändern, und zwar ab einem vom Club bestimmten Datum und einer Zeit nicht weniger als 24 Stunden von Mitternacht des Tages an, an dem das Mitglied benachrichtigt wurde.
3. Kündigung
- Der Club kann durch Benachrichtigung des Mitgliedes die Deckung hierunter ab einem vom Club bestimmten Datum und einer Zeit nicht weniger als 24 Stunden von Mitternacht des Tages an, an dem das Mitglied benachrichtigt wurde, kündigen.
4. Haftungsbeschränkung
- 4.1 Vorbehaltlich der Klausel 4.2 beträgt die Haftung des Clubs unter dieser Deckungserweiterung in Bezug auf alle Schadenersatzforderungen in ihrer Gesamtheit USD 30.000.000 pro Schiff, pro Unfall oder Vorfall oder einer Reihe davon, die aus einem einzigen Ereignis entstehen.
- 4.2 Besteht für eine Person mehr als eine Versicherung für dasselbe Schiff beim Club und/oder einem anderen Versicherer, welcher Vertragspartner im Poolvertrag und dem General Excess Rückversicherungsvertrag ist, so darf die Gesamterstattung in Bezug auf alle unter solchen Versicherungen entstandenen Haftungen, Kosten, Verluste und Auslagen nicht den in Klausel 4.1 festgesetzten Betrag übersteigen, und die Haftung des Clubs unter jeder dieser Versicherungen ist auf den Teil dieses Betrages begrenzt, wie die Ansprüche unter dieser Versicherung im Verhältnis zur Gesamtheit der vom Club oder einem anderen Versicherer erstattungsfähigen Ansprüche stehen.

5. Selbstbehalt

Der Selbstbehalt ist der auf die entsprechende, im Certificate of Entry dargelegte Deckung anwendbare Selbstbehalt.

6. Recht und Verfahren

Diese Klausel unterliegt Englischem Recht und Verfahren.

Sanktionsklausel

Diese Versicherung hat als Voraussetzung, dass keine Deckung gewährt wird und keine Eintragungen akzeptiert werden für bzw. von:

1. Schiffe, die im Besitz einer Partei sind, von einer Partei verwaltet, betrieben oder gemietet werden oder sind, (die nicht notwendigerweise Mitglied oder voraussichtliches Mitglied des Clubs sein muß); und / oder

2. Schiffe, auf die auf Grund eines Gesetzes, einer Verordnung oder einer Anordnung eines Staates oder einer internationalen Organisation, die in gleich welcher Weise diese Schiffe und / oder das Mitglied und / oder ein anderes Mitglied des Clubs, das solche Schiffe betritt, der Gefahr aussetzt, von einer Sanktion, einem Verbot oder einer Ablehnung gleich welcher Art betroffen zu werden oder zu sein, Anwendung finden.

Sollte trotz dieser Bedingung:

(a) auf ein Schiff, für das eine Deckung gewährt wird, oder die Eintragung eines solchen Schiffs vom Club (wohl oder nicht mit Abgabe eines Certificates of Entry) akzeptiert worden sein; oder

(b) den Inhaber, Verwalter, Betreiber oder Mieter eines solchen Schiffs, (wohl oder nicht Mitglied des Clubs)

die Anwendbarkeit im Sinne des vorigen Absatzes zutreffen, so erlöschen die Eintragung des betreffenden Schiffs und / oder der dem betreffenden Mitglied gewährte Deckung und wird der Club im Zusammenhang hiermit weder Ansprüche, Haftungen, Kosten oder Unkosten bezahlen oder erstatten können.

Sollte ein Schiff, (das wohl oder nicht mit Abgabe eines Certificates of Entry eingetragen ist), oder ein Schiff für das die Deckung gewährt ist, für eine Reise, ein Geschäft oder für die Beförderung von Fracht eingesetzt werden, das bzw. die auf Grund eines Gesetzes, einer Verordnung oder einer Anordnung eines Staates oder einer internationalen Organisation in gleich welcher Weise den Club der Gefahr aussetzt, von einer Sanktion, einem Verbot oder einer Ablehnung gleich welcher Art betroffen zu werden oder zu sein, so erlöschen die Versicherung des betreffenden Schiffs und / oder der dem betreffenden Mitglied gewährte Deckung und werden im Zusammenhang hiermit weder Ansprüche, Haftungen, Kosten noch Unkosten, die nach dem Tage einer solchen Beendigung entstehen, bezahlt oder erstattet werden können. Die Eintragung des betreffenden Schiffs in den Club oder die Deckung des betreffenden Schiffs können jedoch an jedem Zeitpunkt nach einer solchen Beendigung wieder hergestellt werden, falls der Vorstand nach seinem absolut eigenen Ermessen dies entscheiden sollte, und zwar unter jenen Bedingungen und von jenem Tage und Zeitpunkt an, die vom Vorstand oder von den Managern angeordnet werden.

Diese Erläuterungen sind in Verbindung mit den Regeln zu verstehen. Der vollständige Text ist zum Download auf deren Webseite – www.post-co.com - erhältlich.