

P&I Rule changes 2023/2024

Changes have been made to the following P&I Rules:

- Rule 3 Liabilities in respect of persons
Section 4 Payment of crew claims (a)
Section 6 Limitation of cover for passengers and seamen
- Rule 4 Liabilities in respect of cargo
Section 1 Cargo liabilities
- Rule 7 Other liabilities
Section 9 Confiscation of ship
- Rule 10 Conditions
Section 2 Standard terms of contracts
- Rule 11 Exclusions
Section 3 Exclusions for certain operations
- Rule 30 Joint members, co-assureds, affiliated charterers and contractors
Affiliated charterers
- Appendix II, Rule 3 Consortium claims



Rule 3 Liabilities in respect of persons

Rule 3 section 4 Payment of crew claims (a)

- (a) Notwithstanding the provisions of Rules 2 and 26, where a Member has failed to discharge a legal liability to pay damages or compensation for personal injury, illness or death of a ~~seaman~~ **member of the crew**—provided always that the ~~seaman~~ **member of the crew** or dependent has no enforceable right of recovery against any other party and would otherwise be uncompensated, the Association shall discharge or pay such claim on the Member's behalf directly to such ~~seaman~~ **member of the crew** or dependent thereof.

Rule 3 section 6 Limitation of cover for passengers and seamen

The Association's liability for any and all claims in respect of passengers or ~~seamen~~ **member of the crew** arising out of any one event shall be limited to such sum or sums and be subject to such terms and conditions as set out in Appendix II, Rule 1.

Rule 4 Liabilities in respect of cargo

Rule 4 Section 1 Cargo liabilities

Liabilities, costs or expenses for loss, shortage, damage or other responsibility relating to cargo before, during or after the contracted transport by the entered ship.

The cover afforded by the Association is limited to **the period from the time the goods are loaded on, to the time they are discharged from the ship, unless otherwise extended pursuant to mandatory rules of law and, in any event, is limited to** a period starting **a maximum of** fourteen days before the commencement of the transport and ending **a maximum of** fourteen days after its completion.

For cargo, which is the property of the Member, cover is provided by the Association to the same extent as if the cargo had been the property of a third party.

For deck cargo, cover is afforded by the Association provided that the vessel, cargo and containers and similar articles of transport are suitable for deck carriage in all the circumstances and that the bill of lading, waybill or other document containing or evidencing the contract of carriage contains a valid liberty clause to carry such cargo on deck and either

- (a) states that the cargo is being so carried and excludes all liability for loss or damage to such cargo or;
- (b) makes the carriage subject to the Hague Rules or the Hague-Visby Rules.

Where the value of any cargo is declared to be more than USD 2,500 by reference to a unit, piece, package or otherwise in the bill of lading, waybill or other document containing or evidencing the contract of carriage, and where the effect of such declaration is to deprive the Member of any right of limitation to which he would otherwise have been entitled then liabilities exceeding USD 2,500 in respect of any such unit, piece, or package are excluded from cover.

Regel 4 Ansvar för last

Regel 4 § 1 Ansvar för last

Ansvar, kostnader eller utgifter för förlust av, skada på eller andra skyldigheter hänförliga till last före, under eller efter den avtalade transporten med det försäkrade fartyget.



Föreningens ansvarighet omfattar tidsperioden från och med när lasten lastades ombord till dess att lasten lossades från det försäkrade fartyget, såvida inte tidsperioden är längre på grund av tvingande bestämmelser, i vilket fall ansvaret begränsas till en tidsperiod av upp till fjorton dagar före transportens början och upp till fjorton dagar efter dess slut.

Last tillhörig försäkringstagaren omfattas av Föreningens ansvarighet i samma utsträckning som om lasten tillhört annan.

Däckslast omfattas av Föreningens ansvarighet såvida fartyget, lasten och containers eller liknande transportanordningar på alla sätt är lämpade för transport på däck och konossement, fraktsedel eller annan frakthandling ger tillåtelse till placering på däck och antingen

- (a) anger att lasten transporterats på däck och innehåller en friskrivning från ansvar för förlust av eller skada på sådan last eller;
- (b) gör Haagreglerna eller Haag-Visbyreglerna tillämpliga på transporten.

Beträffande last vars värde angivits till mer än USD 2,500 per del, enhet, paket eller på annat sätt i konossement, fraktsedel eller annan frakthandling och där detta innebär att försäkringstagaren förlorar rätt till ansvarsbegränsning som annars skulle gälla är Föreningens ansvarighet begränsad till USD 2,500 per sådan del, enhet eller paket.

Rule 7 Other liabilities

Rule 7 Section 9 Confiscation of ship

Notwithstanding the terms of Rule 11 Section 2 (I) the Association shall have the discretion to compensate, in whole or in part, the Member's claim for loss of **or damage to** the entered ship **or any part thereof** following confiscation of the ship by any legally empowered authority **resulting from any by reason of the** infringement of **any** customs law or customs regulation.

The compensation from the Association shall not exceed the market value of the ship without commitment at the time of confiscation.

The claim will be considered by the Association only

- (a) if the Member has been **permanently** deprived of his interest in the entered ship **for a time of not less than six months,**
- (b) if the Member shall have satisfied the Association that he took such steps which in the opinion of the Association were reasonable to prevent the infringement of the customs law or regulation giving rise to the confiscation.

The Association shall be under no obligation to give reasons for its decision.

Regel 7 Övrigt ansvar

Regel 7 § 9 Konfiskation

Oavsett vad som sägs i Regel 11 § 2 (I) kan Föreningen efter eget gottfinnande helt eller delvis ersätta försäkringstagarens anspråk på ersättning för förlust av det försäkrade fartyget **eller del därav** genom behörig myndighets konfiskation på grund av överträdelse av tullföreskrifter.



Ersättningen skall ej överstiga fartygets marknadsvärde vid tiden för konfiskationen utan hänsyn till ingångna avtal.

Anspråk på ersättning prövas av Föreningen endast

- (a) om försäkringstagaren **blivit permanent** berövad sin rådighet över fartyget,
- (b) om försäkringstagaren visat att han vidtagit skäligen åtgärder som enligt Föreningens bedömning varit ägnade att förhindra brott mot de tullföreskrifter som föranlett konfiskationen.

Föreningen behöver ej motivera sitt beslut.

Rule 10 Conditions

Rule 10 Section 2 Standard terms of contracts

The following applies to standard terms of contracts or agreements entered into by or on behalf of the Member.

- (a) Contracts for carriage of goods
Such contracts shall not impose upon the Member a higher liability than would follow from the Hague Rules or the Hague-Visby Rules **and shall preserve Member's rights of recourse in accordance with the Hague Rules or the Hague-Visby Rules and or mandatory applicable law.**
- (b) Contracts for through transport of goods
Such contracts shall not impose upon the Member a higher liability than would follow from any mandatory provisions applicable to any separate part of such through transport.
- (c) Crew agreements and contracts of service and employment
Such contracts or amendments thereto must be submitted to and approved by the Association.
- (d) Contracts for carriage of passengers
Such contracts must be submitted to and approved by the Association.
- (e) Other contracts
Such contracts must be submitted to and approved by the Association.

There shall be no recovery from the Association for liabilities, costs or expenses which would not have arisen had the Member complied with the conditions set out above.

Upon application by the Member the Association may agree to provide insurance cover for contracts containing terms less favourable than required under a-b above.

Notwithstanding what has been said above, the Association may reject to compensate the Member for liabilities, costs or expenses arising from the Member having entered contracts or agreements on unusually burdensome terms without the approval of the Association.

Regel 10 Förutsättningar

Regel 10 § 2 Sedvanliga avtalsvillkor

För avtal eller överenskommelser som ingåtts av försäkringstagaren eller för hans räkning gäller vad som stadgas nedan.



- (a) Fraktavtal
Sådana avtal skall inte påföra försäkringstagaren ansvar utöver vad som skulle följa av Haagreglerna eller Haag-Visbyreglerna **samt skall bevara försäkringstagarens regressrätt i enlighet med Haagreglerna eller Haag-Visbyreglerna och eller tvingande bestämmelser.**
- (b) Avtal om genomgångstransporter
Sådana avtal skall inte påföra försäkringstagaren ansvar utöver vad som skulle följa av tvingande bestämmelser gällande varje enskild del av sådan genomgångstransport.
- (c) Kollektivavtal och andra anställningskontrakt
Sådana avtal och ändringar därav måste först godkännas av Föreningen.
- (d) Avtal om befordran av passagerare
Sådana avtal måste först godkännas av Föreningen.
- (e) Andra avtal
Sådana avtal måste först godkännas av Föreningen.

Föreningens ansvarighet omfattar inte ansvar, kostnader eller utgifter som skulle ha undvikits om försäkringstagaren iakttagit ovanstående villkor.

På begäran av försäkringstagaren kan Föreningen efter prövning medge att låta sin ansvarighet omfatta mindre fördelaktiga avtalsvillkor än som angivits under a-b ovan.

Oavsett vad som ovan sägs kan Föreningen avvisa krav på ersättning för ansvar, kostnader eller utgifter som orsakats av att försäkringstagaren ingått avtal eller träffat överenskommelser på osedvanligt ogynnsamma villkor utan Föreningens godkännande.

Rule 11 Exclusions

Rule 11 Section 3 Exclusions for certain operations

The cover afforded by the Association shall exclude liabilities, costs or expenses arising out of

- (a) salvage operations, including wreck removal, performed by the Member unless incurred for the purpose of saving or attempting to save life at sea or incurred by a professional salvor and the Association has agreed in advance to afford cover for such operation,
- (b) drilling or production operations in connection with oil or gas exploration or production,
- (c) specialist operations, meaning **dredging**, blasting, pile-driving, well-intervention, cable or pipelaying, construction, installation or maintenance work, core sampling, **mining**, depositing of **spoil**, power generation and decommissioning to the extent the liabilities, costs and expenses arise as a consequence of
 - (i) claims which are brought by a party for whose benefit the work has been performed, or by a third party in respect of the specialist nature of the operation; or
 - (ii) the failure to perform such specialist operations by the Member or the fitness for purpose or quality of the Member's work, products or services; or
 - (iii) any loss of or damage to the contract work save for loss of life, injury or illness of crew and another personnel onboard the entered ship, the wreck removal of the entered ship, and oil pollution from the entered ship, or the threat thereof, to the extent such liability is covered by these Rules,



- (d) disposal operations unless carried out as an incidental part of other commercial activities not being a specialist operation mentioned above,
- (e) the operation by the Member of submarines, mini-submarines, diving bells or remotely operated underwater vehicles and activities of professional or commercial divers where the Member is responsible for such activities save for
 - (i) activities arising out of salvage operations
 - (ii) incidental diving operations carried out in relation to the inspection, repair or maintenance of the entered ship; and recreational diving activities
- (f) loss of or damage to or wreck removal of cargo carried on a semi-submersible heavy lift ship or any other ship designed exclusively for the carriage of heavy lift cargo, save to the extent that such cargo is being carried under the terms of a contract on Heavycon terms or any other terms approved by the Association,
- (g) in respect of non-marine personnel employed otherwise than by the Member where the ship operates as an accommodation unit unless there has been a contractual allocation of risk between the Member and the employer of the personnel and the contract includes a knock for knock agreement which has been approved by the Association.
- (h) hotel and restaurant guests, other visitors, and catering crew where the ship is moored, otherwise than on a temporary basis, and is open to the public as a hotel, restaurant, bar, and/or other place of entertainment.

Regel 11 Undantag

Regel 11 § 3 Uteslutna särskilda risker avseende viss verksamhet

Från Föreningens ansvarighet undantages ansvar, kostnader och utgifter till följd av

- (a) bärgningsoperationer, inklusive vrakborttagning, som utförts av försäkringstagaren såvida inte operationen utförts i syfte att rädda liv, eller försök därtill, eller utförts av en professionell bärgare och Föreningen på förhand har medgivit att täcka sådan bärgning,
- (b) borrhning och produktionsaktiviteter i samband med exploatering eller produktion av olja eller gas,
- (c) specialistoperationer vilket innebär muddring, sprängning, pålning, intervention vid oljekälla, kabel- och rörläggning, konstruktions- och installationsarbete, underhållsarbete, kärnprovtagning, **brytning**, deponering av markmassa, kraftproduktion och avvecklingsarbete om kostnaden, ansvaret eller utgiften uppstått
 - (i) genom ett krav från någon till vars förmån verksamheten har utförts eller kravet har framställts av någon annan men avseende den del av verksamheten som utgör själva specialistoperationen, eller
 - (ii) på grund av att försäkringstagaren har misslyckats med att genomföra specialistoperationen eller att kvaliteten på försäkringstagarens arbete, produkter eller tjänster varit otillräcklig, eller
 - (iii) på grund av förlust eller skada på föremålet för verksamheten med undantag för dödsfall, personskada eller sjukdom som drabbat medlem av det försäkrade fartygets besättning ombord, bärgning av vraket efter det försäkrade fartyget, samt utsläpp från det försäkrade fartyget av olja eller fara för sådant utsläpp, i den utsträckning sådant ansvar är angett i villkoren,



- (d) avfallshantering som inte är av tillfällig art i samband med annan kommersiell verksamhet som inte är att anse som specialistoperation enligt definitionen ovan,
- (e) försäkringstagarens operation av ubåtar, miniubåtar, dykarklockor samt fjärrmanövrerade undervattensfarkoster aktiviteter av professionella eller kommersiella dykare om försäkringstagaren är ansvarig för sådana aktiviteter förutom
 - (i) dykaktiviteter i samband med bärgningsoperationer
 - (ii) tillfälliga dykaktiviteter i samband med inspektion, reparation eller underhåll av det försäkrade fartyget; och
 - (iii) fritidsdykning
- (f) förlust av, skada på, bärgning eller bortskaffande av last som har transporterats ombord halvt nedsänkbart tunglyftfartyg eller annat fartyg som enbart är avsett för transport av särskilt tung last såvida inte lasten har transporterats enligt ett Heavycon avtal eller enligt andra avtalsvillkor som på förhand godkänts av Föreningen.
- (g) icke-marin personal som anställts av annan än försäkringstagaren i det fall att fartyget opererar likt en boendeenhet såvida inte en riskallokering har avtalats mellan försäkringstagaren och arbetsgivaren för sagda personal under ett avtal innehållandes en knock-for-knockbestämmelse och avtalet har godkänts av Föreningen.
- (h) hotell och restauranggäster, andra besökare och cateringpersonal i det fall att fartyget är förtöjt, annat än på tillfällig basis, och är öppet för allmänheten som hotell, restaurang, bar och/eller annan nöjesinrättning.

Rule 30 Joint members, co-assureds, affiliated charterers and contractors

Affiliated charterers

The Association may allow affiliated charterers of the entered ship to be covered by the Member's insurance provided that the liability arises out of operations and/ or activities customarily carried on by or at the risk and responsibility of shipowners and which is within the scope of the cover afforded by these Rules and any special terms set out in the Certificate of Entry.

Any communication by the Association to any one of the affiliated charterers or any other insured party shall be deemed to be communicated to all. Failure by any one of the affiliated charterers or any other insured party to disclose material information shall be deemed to be the failure of all.

Act or omission of any one of the affiliated charterers or any other insured party which causes the insurance to cease or which entitles the Association to terminate the insurance or to reject or reduce any compensation shall be deemed an act or omission of all.

The liability of the Association to affiliated charterers is limited to USD ~~350~~ 500 Million in the aggregate.

Any liability of the parties insured to one another shall neither be excluded nor discharged by reason of a common insurance. Payment by the Association to one of the parties insured in respect of any liabilities, losses, costs or expenses shall operate only as satisfaction, but neither exclusion nor discharge, of the liability of that party to the other parties insured.



Regel 30 Gemensamt försäkrade, medförsäkrade, närstående befraktare och avtalsparter

Närstående befraktare

Föreningen kan medge att närstående befraktare av det försäkrade fartyget får vara försäkrade under försäkringstagarens försäkring förutsatt att ansvaret uppkommer i samband med operationer och/eller handlingar som vanligen utförs av redare eller på dennes risk eller för hans räkning och som faller inom dessa villkor eller i försäkringshandlingarna särskilt angivna villkor.

Varje meddelande från Föreningen till någon av de närstående befraktarna eller annan försäkrad skall anses ha tillställts alla. Underlåtenhet av någon av de närstående befraktarna eller annan försäkrad att fullgöra sin uppgiftsskyldighet skall anses utgöra underlåtenhet av alla.

För följderna av åtgärd eller underlåtenhet av närstående befraktare eller annan försäkrad, som medför att försäkringen upphör eller som ger Föreningen rätt att uppsäga försäkringen eller att avvisa eller reducera ersättningsanspråk, svarar alla försäkrade.

Föreningens ansvarighet mot närstående befraktare är begränsad till USD ~~350~~500 miljoner aggregerat.

Eventuellt ansvar mellan de försäkrade varken exkluderas eller upphör på grund av att en gemensam försäkring föreligger. Betalning till någon av de försäkrade avseende ansvar, kostnader eller utgifter utgör endast fullgörelse av Föreningens betalningsskyldighet och innebär inte att eventuellt ansvar som betalningsmottagaren har mot andra försäkrade exkluderas eller upphör.

Appendix II, Rule 3 Consortium claims

Consortium claims

Consortium agreement: Any arrangement under which a Member agrees with other parties to the reciprocal exchange or sharing of cargo space on the entered ship and consortium ships.

Consortium ship: A ship or space thereon, not being the entered ship, employed to carry cargo under a consortium agreement.

Consortium claim: A claim shall be a consortium claim where:

- (a) it arises under a P&I entry of an insured ship; and
- (b) it arises out of the carriage of cargo on a consortium ship; and
- (c) the Member and the operator of the consortium ship are parties to a consortium agreement; and
- (d) at the time of the entry of the Member in respect of consortium claims, the Member employs an insured ship pursuant to that consortium agreement.

Unless otherwise agreed the Association is not liable for consortium claims.

A consortium agreement must be submitted and approved by the Association.



The Association's liability in respect of a consortium claim shall be limited to such sum or sums and be subject to such terms and conditions as the Association may from time to time determine and the aggregate amount recoverable from the Association and/or all other Associations participating in the Pooling Agreement for consortium claims arising out of one and the same incident or occurrence shall not exceed that limit.

The aggregate of all claims recoverable from the Association or and/or all other associations participating in the Pooling Agreement from any one consortium ship shall not exceed USD ~~350~~ 500 million.

Appendix II, Regel 3 Konsortiumkrav

Konsortiumkrav

- Konsortiumavtal: Varje överenskommelse enligt vilken en försäkringstagare avtalar med andra parter om ett ömsesidigt utbyte av eller om delat lastutrymme i det försäkrade fartyget och konsortiumfartyg.
- Konsortiumfartyg: Ett fartyg, eller utrymme däri, som inte är det försäkrade fartyget, och som används för att transportera last enligt ett konsortiumavtal.
- Konsortiumkrav: Ett krav är ett konsortiumkrav när:
- (a) det uppkommer under försäkringsavtalet; och
 - (b) det uppkommer med anledning av transport av last på ett konsortiumfartyg; och
 - (c) försäkringstagaren och redaren för konsortiumfartyget är parter i ett konsortiumavtal; och
 - (d) försäkringstagaren använde ett försäkrat fartyg i enlighet med konsortiumavtalet vid den tidpunkt då försäkringstagaren tecknade försäkring med avseende på konsortiumkrav.

Om ej annat överenskommit har Föreningen ingen ansvarighet för konsortiumkrav. Konsortiumavtal måste inlämnas till och godkännas av Föreningen.

Föreningens ansvarighet med avseende på konsortiumkrav begränsas till det belopp och lyder under de villkor som Föreningen föreskriver och det sammanlagda belopp som kan erhållas från Föreningen och/eller annan part i Pool-avtalet för konsortiumkrav avseende ansvar som har sitt ursprung i en och samma skada eller händelse skall inte överskrida detta begränsningsbelopp.

Summan av alla ersättningsanspråk som täcks av Föreningen och/eller alla andra parter i Pool-avtalet för varje konsortiumfartyg, skall inte överskrida USD ~~350~~ 500 miljoner för varje enskild händelse.