

A large blue and red container ship is shown from a low angle, moving through the water. The ship is heavily loaded with colorful shipping containers. The background is a dark, overcast sky.

VHT-Seminar 2019

VHT SEMINAR 2019

- › **Maritimes Claims Management im Zusammenspiel mit Havarie-grosse**

26. Nov. 2019

A large blue and red container ship is shown from a front-quarter perspective, moving through the water. The ship is heavily loaded with colorful shipping containers. In the background, a smaller tugboat is visible. The sky is overcast and grey.

VHT-Seminar 2019

- **VHT SEMINAR 2019**

- **Darstellung des Unfallhergangs**
 - **Rahmenbedingungen**

26. Nov. 2019

➤ Ausgangssituation – geplante Route



› Anzeig des Vorfalls durch die Besatzung

- › Anruf des Kapitäns – Meldung
- › Datenabfrage - Reise- und Schiffsdaten, Wetter, Wetterprognosen, etc.
- › Datenanalyse (in Zusammenarbeit mit dem VHT)
- › Entscheidungsfindung

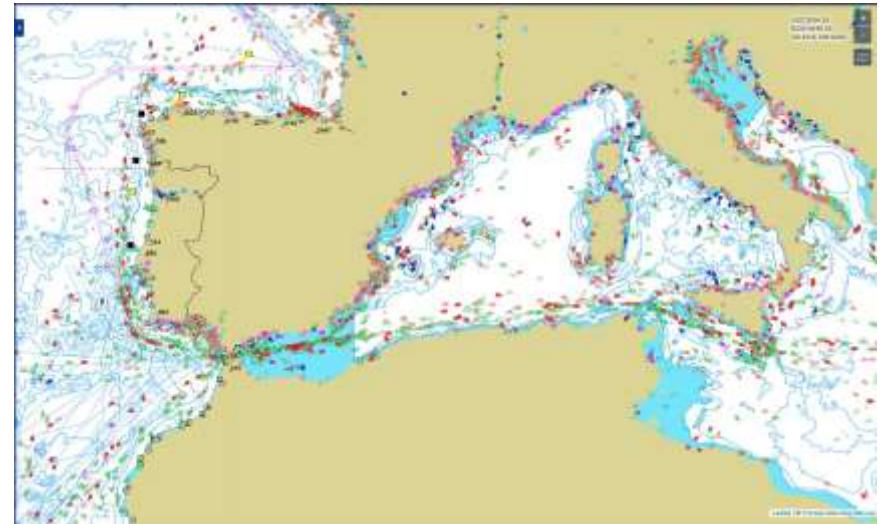
› Deviation nach Malaga



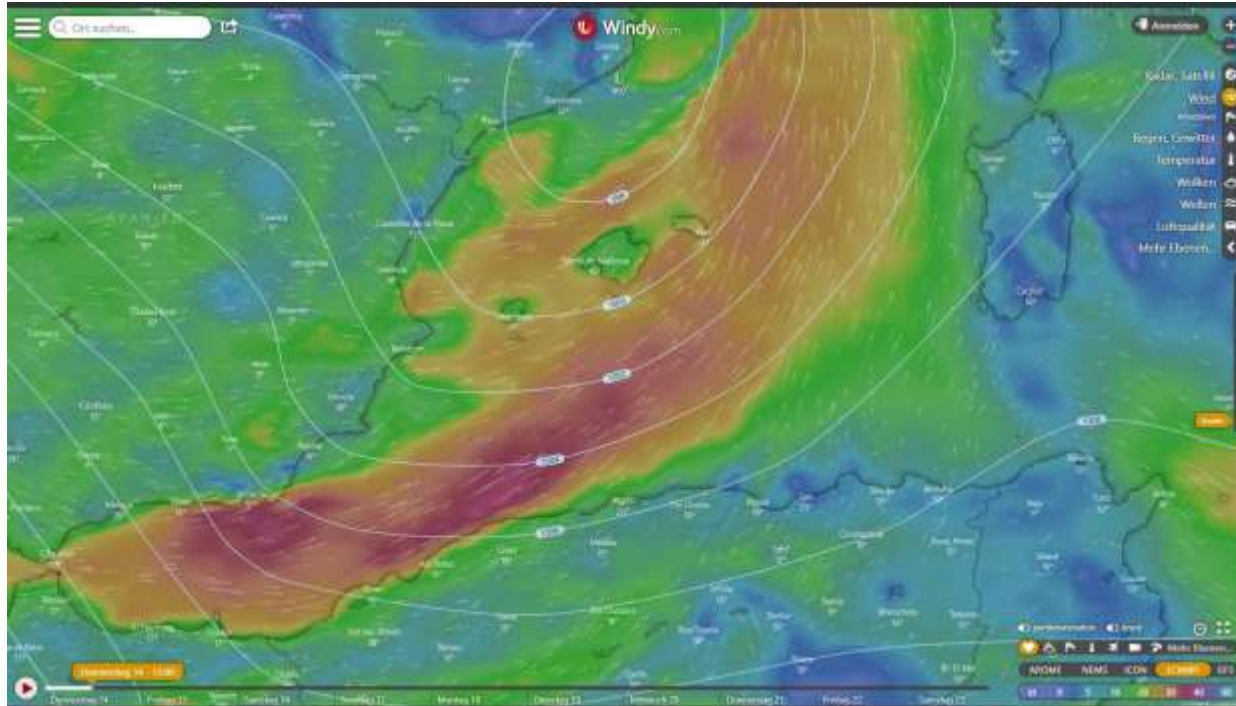
› Verschleppung / Towage

- › Erste Kontaktaufnahme mit dem VHT Claimsmanager in der Regel durch den Makler in dringenden Fällen auch direkt.
- › Erste wichtige Informationen zum Schaden: Schiffsname, IMO –Nummer, Position, Schäden...
- › Abfrage weiterer wichtiger Informationen:
 - Exakte Position (inkl. Zeitpunkt)
 - Äußere Einflüsse (Wetter, Swell,...)
 - Drift: Richtung und Geschwindigkeit
 - Kurzbeschreibung der Schäden (akute Gefährdung z.B. Wassereinbruch)
 - Ladung an Bord?

- **Verschleppung / Towage**
- Auswertung der ersten Informationen unter zu Hilfenahme von Seekarten, AIS, Wetterinformationen im Hinblick auf Strandungsgefahr, Distanzen zu möglichen Reparatur-/Nothäfen



Verschleppung / Towage



www.windy.com

www.ventusky.com

www.dwd.com

Verschleppung / Towage

- Abfrage weiterer Informationen für eine mögliche Verschleppung:
- Tiefgänge
- Ruder funktionstüchtig?
- Hilfsmaschinen funktionstüchtig?
- Kommunikationsdetails (Satcom, Mobilnummer, Email Adresse, Name Kapitän)
- Rechnungsadresse der Einschiffsgesellschaft (für den Schleppvertrag)
- Agenturdetails Nothafen
- General Arrangement Plan
- Forecastle Arrangement Plan
- Emergency Towage Booklet

› Verschleppung / Towage

- › Wohin soll geschleppt werden: Mehrere Faktoren spielen bei der Wahl des Nothafens eine Rolle, Abstimmung
 - Erreichbarkeit seeseitig (Tiefgangsbeschränkungen, Entfernung)
 - Infrastruktur (Pier, Anchorage, Reparaturfazilitäten, Umstau-, Lagerkapazitäten)
 - Erreichbarkeit landseitig (Ersatzteile, Servicetechniker, Besichtiger)
 - Schlepperverfügbarkeit

› Verschleppung / Towage

- › Prüfung von Schlepperverfügbarkeit in Abhängigkeit der aktuellen Situation
 - direkter Kontakt des VHT mit lokalen Schleppreedereien
 - Kontakt lokaler Schleppreedereien im Ausland über lokale Havariekommissare
 - Kontaktaufnahme über Schlepperbroker (Marint / Clarksons Platou)
 - Bei größeren Fällen, die auch im öffentlichen Interesse stehen, rufen Berger und Schleppreedereien aber auch bei uns an

Verschleppung / Towage

Gleichzeitig werden über den Schlepperbroker verschiedenen Schlepper angeboten.
Wichtigste Kennziffern bei der Wahl:

- Entfernung zum Havaristen
- Pfahlzug
- Leistung
- Größe (Seegang)
- Ausrüstung



› Verschleppung / Towage

- › Mögliche Vertragstypen für die Verschleppung:
 - Bimco Towcon (Festpreis)
 - Bimco Towhire (tägl. / stündl. Rate)
 - Lloyd´s Open Form (LOF) (keine Festlegung / Bergelohn wird später verhandelt)

› Verschleppung / Towage

- › Towcon und Towhire als standardisierte Vertragsvordrucke der BIMCO (Baltic and International Maritime Council). Klar geregelte Vertragsinhalte
- › Zusatzvereinbarung sind möglich: Regelmäßig wird die „No-claim-for – Savage Clause“ inkorporiert.

LOF – Lloyds open Form

Standardisierter Bergevertrag (Council of Lloyd's)

- “No Cure – No Pay“ Basis
- Englischsches Recht und *Internationale Übereinkommen von 1989 über Bergung* kommt zur Anwendung
- Zusätzlich: SCOPIC (Special Compensation P&I Clause)
- Rechte und Pflichten der Vertragsparteien unter der LOF
- Vertragsparteien sollen sich nach allen Kräften bemühen: Werte zu retten und Umweltschäden zu vermeiden
- Reeder und Ladungseigner müssen dem Berger alle verfügbaren Mittel und Informationen zur Verfügung stellen.
- Vertrag kann beidseitig schriftlich gekündigt werden, falls keine Aussicht auf Erfolg besteht.
- Eigentümer der beteiligten Werte sind verpflichtet, nach erfolgreicher Bergung eine angemessene Garantie bezüglich des Bergelohns unter Artikel 13 LOF zu stellen.

Wichtige Determinanten bei der Vertragsgestaltung:

- Lumpsum Preis (Towcon)
- Daily Hire (Towhire)
- Minimum Hire
- Incl. fuel / lubes?
- Freetime
- Demurrage Sea / Demurrage Port
- Zahlungsziel

› **Wichtige Determinanten bei der Vertragsgestaltung:**

- Einigung auf eine Vertragsform
- Recap (Zusammenfassung der Absprachen)
- Bestätigung und Zeichnung des Recaps (physisch zu unterzeichnen)
- Erstellen der Originalverträge

-
- **Havarie-grosse... muss das wirklich sein?**
 - Erste Einschätzung des Dispatcheurs

➤ Rechtliche Grundlage?

„General Average to be adjusted at any port or place at Carrier's option and to be settled according to the York-Antwerp Rules 1994, or any modification thereof, ...“

or, if in respect of the cargo not loaded and such damages shall be considered liquidated damages and quantified on the basis of the applicable freight rate, less stevedoring and port costs saved as a consequence. The Carrier shall not be required to call the loadport in order to be entitled to damages and/or deadfreight under this paragraph. If the vessel has arrived at the loadport but the cargo is unavailable for whatever reason, the Carrier may, at the Carrier's election, leave after 48 hours and full deadfreight shall be due. Should the vessel arrive in the discharge port and freight, detention or other charges are due to the Carrier, the Carrier shall be at liberty to deviate to any other port whatsoever after 48 hours of arrival at or off the discharge port and there discharge the cargo at the Merchant's expense and such alternative discharge shall be deemed to be fulfillment of the contract of carriage.

12. Lien
The Carrier shall have a lien on all cargo for any amount due (including freight, detention, demurrage and other costs or expenses) under this Contract and other contracts between the Merchant and the Carrier and costs of recovering the same (including attorney's fees) and shall be entitled to sell the cargo privately or by auction to satisfy any claims or liens at the specified discharge port or other port.

13. General Average and Salvage
(a) General Average to be adjusted at any port or place at Carrier's option and to be settled according to the York-Antwerp Rules 1994, or any modification thereof, in respect of all cargo whether carried on or under deck. In the event of accident, danger, damage or disaster before or after commencement of the voyage resulting from any cause whatsoever, whether due to negligence or not, for which or for the consequence of which the Carrier is not responsible by statute, contract or otherwise, the Merchant shall contribute with the Carrier in General Average to the payment of any sacrifice, losses or expenses of a General Average nature that may be made or incurred, and shall pay salvage and special charges incurred in respect of the cargo. If a salving vessel is owned or operated by the Carrier, salvage shall be paid for as fully as if the salving vessel or vessels belonged to strangers.
(b) If the Carrier decides not to declare General Average for whatever reason and the nature of the event was similar to one for which General Average could have been declared, the Carrier will be entitled to reimbursement of his expenses from the Merchant on a pro-rata basis of the cargo on board.

14. Both-to-Blame Collision Clause (This clause to remain in force even if unenforceable in the courts of the United States of America)
If the vessel comes into collision with another vessel as a result of the negligence of the other vessel and any act, negligence or default of the Master, Mariner, Pilot or the servants of the Carrier in the navigation or in the management of the vessel, the Merchant will indemnify the Carrier against all loss or liability to the other or non-carrying vessel or her Owner in so far as such loss or liability represents loss of or damage to or any claim whatsoever of the owner of the cargo paid or payable by the other or non-carrying vessel or her Owner to the owner of said cargo and set-off, recouped or recovered by the other or non-carrying vessel or her Owner as part of his claim against the carrying vessel or Carrier. The foregoing provisions shall also apply where the Owner, operator or those in charge of any vessel or vessels or objects other than, or in addition to the colliding vessels or objects are at fault in respect of a collision or contact.

15. Government Directions, War, Epidemics, Ice, Strikes, Piracy, etc.
(a) The Master and the Carrier shall be at liberty to comply with any order or directions or recommendations in connection with the transport under this Contract given by any Government or Authority, or anybody acting or purporting to act on behalf of such Government or Authority, or having under the terms of the

the c
cradl
of re:
craft
mark
lf fle)
the M
inclu
botto
prior
belts
from
equip
equip
Merc
from
Merc
what
loss c
20. S
and!
(a) T
contz
the C
Carri
contz
respe
cons
(b) Tl
the c
Verfi
withc
of the
addit
for ar
provi

SPEI

A. D
In ad
at the
or off
renor
oper:
or an
shall

B. U
(i) In
Carri
then
disch
in wf
cust
Cm

› Havarie-grosse - was war das noch mal?

› YAR 1994 – Regel A, Absatz 1

Eine Havarie-grosse-Maßnahme liegt vor, wenn

- irgendein außerordentliches Opfer
oder eine außerordentliche Aufwendung
- absichtlich und
- vernünftigerweise
- für die gemeinsame Sicherheit

gemacht oder eingegangen wurde, um das in einer gemeinsamen Seeunternehmung befindliche Eigentum vor Gefahr zu bewahren.

-
- **Havarie-grosse - was war das noch mal?**
 - YAR 1994 – Regel A, Absatz 2

Havarie-grosse-Aufopferungen und -Aufwendungen sind von den verschiedenen beitragenden Interessen auf der nachstehenden Grundlage zu tragen.

› Havarie-grosse - was war das noch mal?

Schaden durch

Zufall:

besondere Havarie,
Part(ikular)schaden

vom Betroffenen selbst
zu tragen (oder versichert)

Absicht / Inkaufnahme:

(zu Rettungszwecken)

Havarie-grosse

auf die Gefahrengemeinschaft
umzulegen

› Überblick vergütungsfähiger Kosten

	Minimum	Maximum
Aufopferung Ladung (YAR- A, I)	???	???
Einschleppen (YAR- VI)	200.000	200.000
Nothafenkosten (YAR- X a, XI b)	25.000	75.000
evtl. Lösch-/Lager-/Rückladekosten (YAR- X b)	0	100.000
Mannschaftskosten (YAR- XI a + b)	25.000	150.000
Bunkerverbräuche	8.000	50.000
Verfahrenskosten	(-)	25.000
	258.000	600.000

(unberücksichtigt: Vorschusskommission + Zinsen)

➤ **HG-Absorptionsklausel („Small G/A Clause“)**

In cases where the total General Average allowances are estimated not to exceed the amount of USD 250.000,00, the Assured shall have the option of claiming the whole general average from Hull Underwriters without enforcing rights to contribution from cargo.

The same shall apply where the average adjuster calculates that declaring G/A and collecting security from cargo interests would be uneconomical from the ship's point of view.

› Werteverhältnis

			Beitragswert
Schiff:	Gesundwert	5.000.000	
	./. Partschaden (mind. 100.000, max:)	<u>-1.000.000</u>	4.000.000
Ladung:	XXX mt Projektladung (frei geschätzt):	6.000.000	
	./. Partschaden (dito)	<u>-100.000</u>	5.900.000
Bunker:	ROB im Nothafen (für Schätzung!)		100.000
Beitragswerte gesamt			<u>10.000.000</u>

-
- **Wirtschaftlichkeit der Havarie-grosse**
 - HG-Vergütungen: (258.000 oder) 600.000
 - Schiffsanteil etwa 40% oder ca. 240.000
 - HG aus Sicht der Schiffsseite/Kaskoversicherer attraktiv, zumal anteilige Verfahrenskosten relativ gering

› **Die formale Havarie-grosse Erklärung**

› Nicht nötig, aber oft nützlich

› Short & sweet:

On 8th May 2019 the MV „BREMEN“ suffered main engine problems, leaving the vessel without propulsion on the high sea.

In view of the common danger for ship and cargo
I hereby declare general average.

(signed: Master)

- **Havariegelder-Versicherung**
(Average Disbursements Insurance)

- „Einfrieren des HG-Beitragsatzes“

Deckt Teile von HG-Beiträgen, die durch nachfolgende Schäden

- (= Reduzierung von Beitragswerten) ausfallen.

- Der Dispacheur kümmert sich darum!

Besichtigung / Survey

- Schiff trifft im Hafen ein – erste Besichtigung durch VHT-eigenen oder lokalen Besichtigter.
- Dem VHT steht ein weltweites Netzwerk zur Verfügung aber auch eigene Sachverständige könne entsandt werden



› **Besichtigung / Survey**

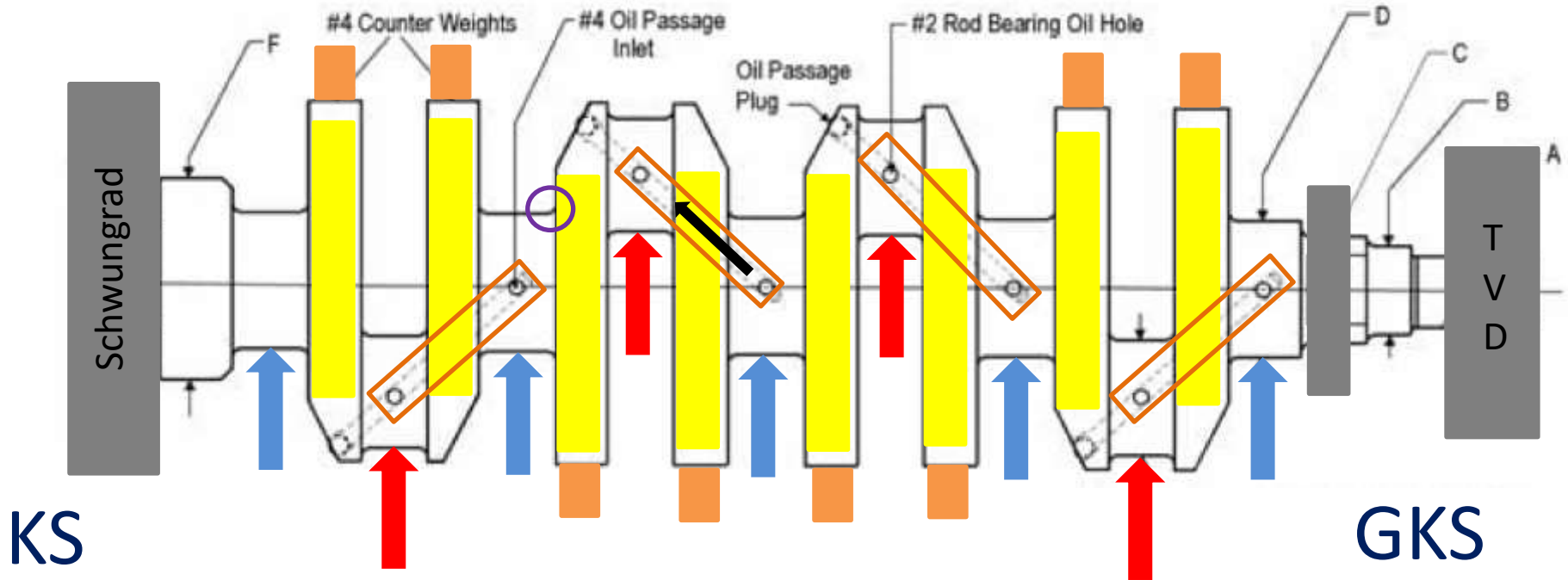
- › Besichtigung dient dazu, Schadenhergang, Schadenumfang, Schadenhöhe und die Ursache zu ermitteln
- › Beweissicherung für spätere Gerichtsverfahren oder Regresse

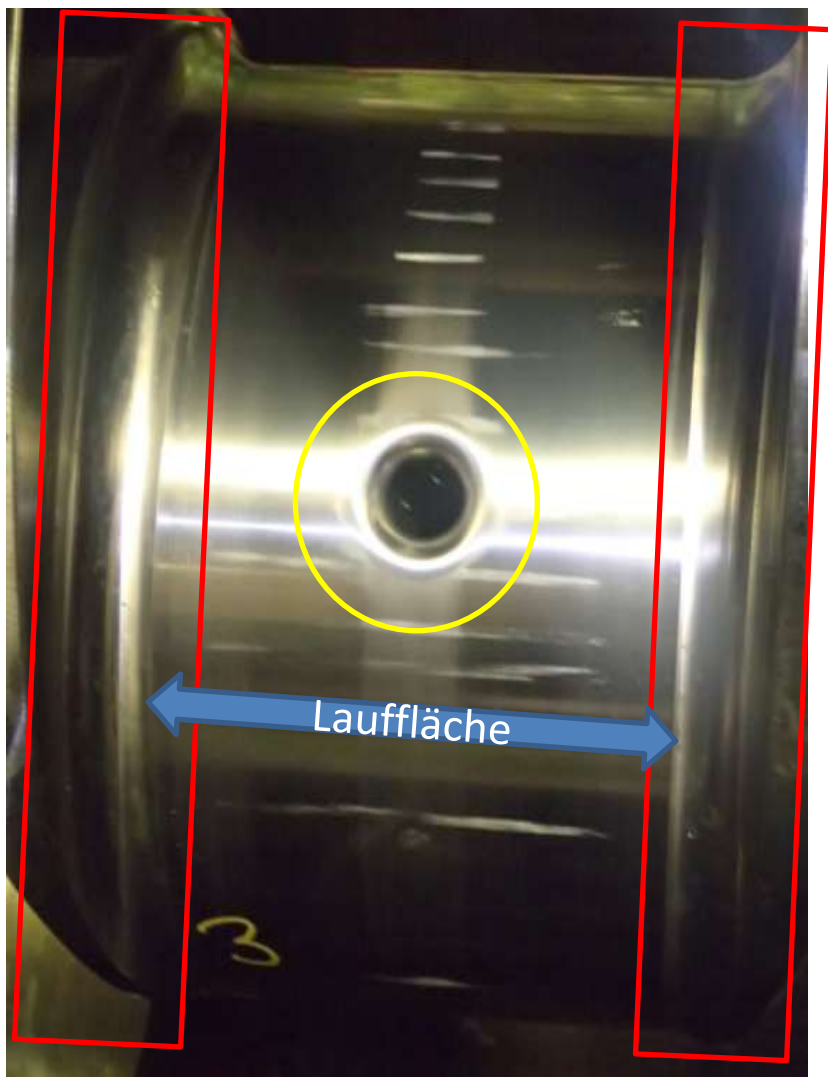
**› Wer die Ursache nicht kennt,
nennt die Wirkung Zufall**

Kurbelwellenschäden aus technischer Sicht

Name: J. Dirksen

26. Nov. 2019





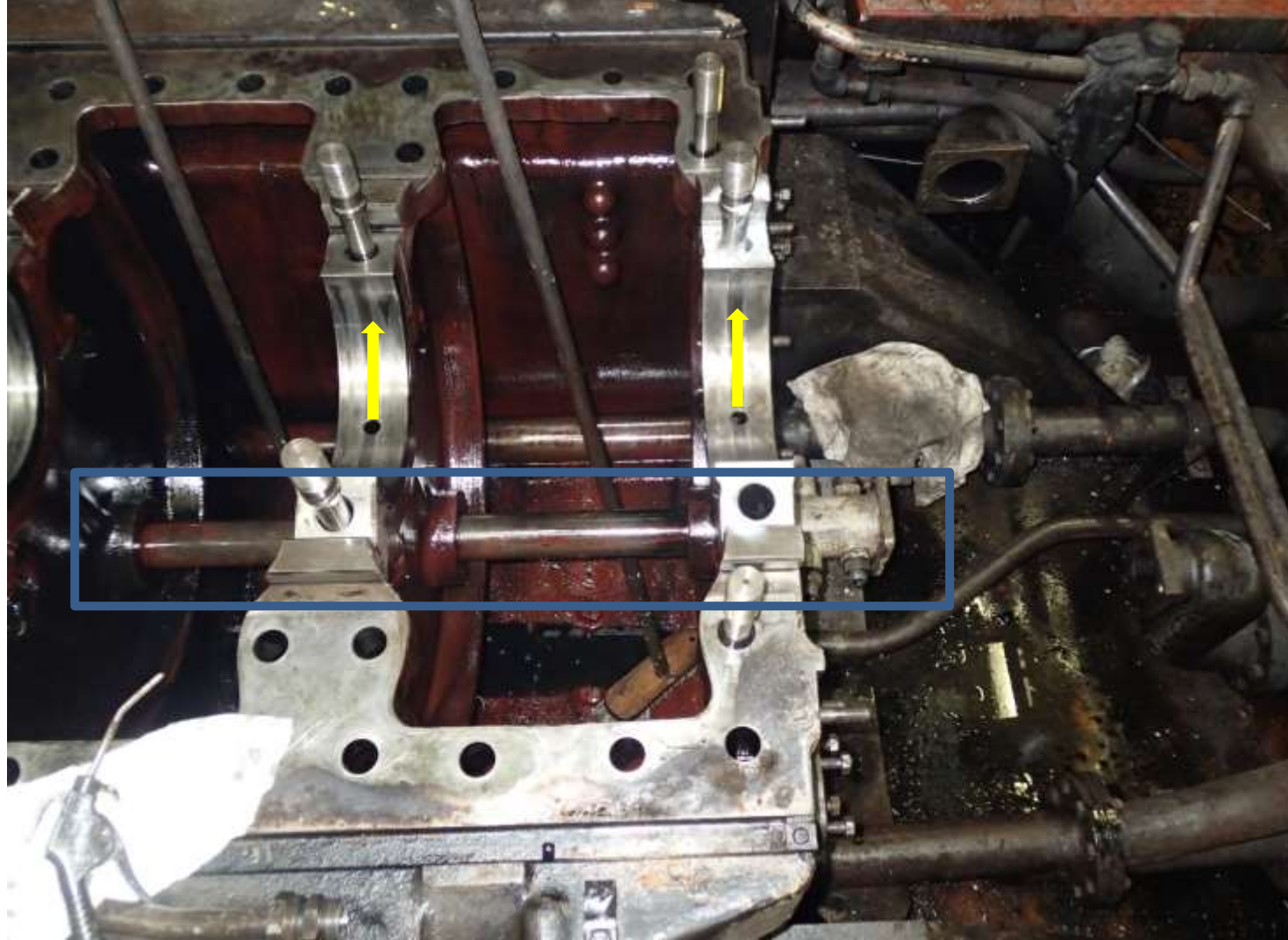
Lauffläche



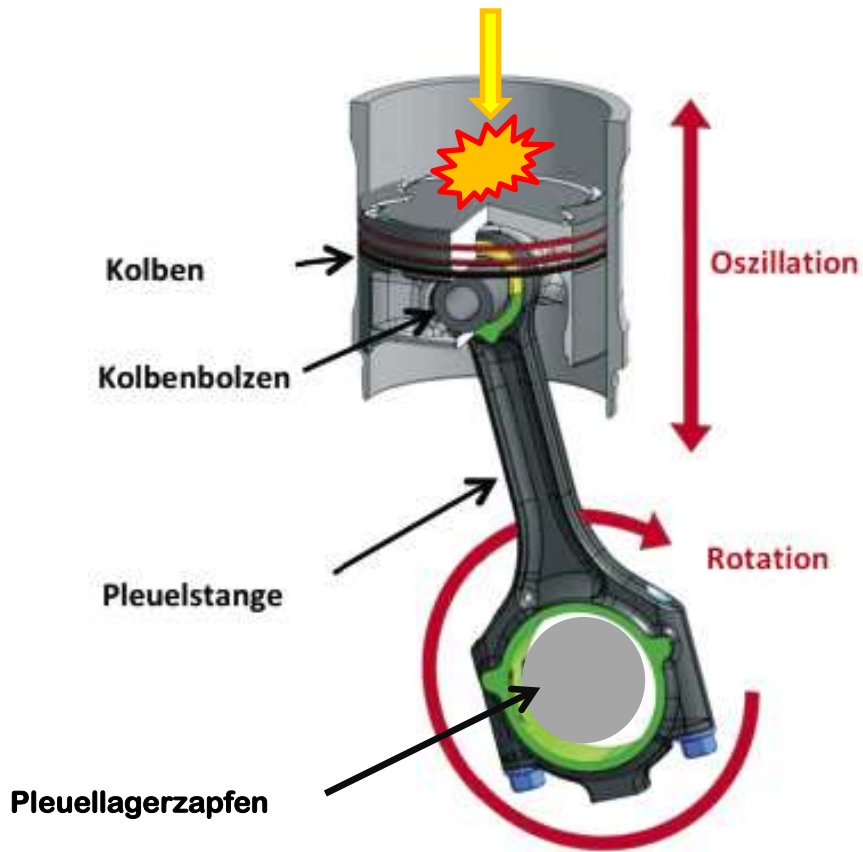












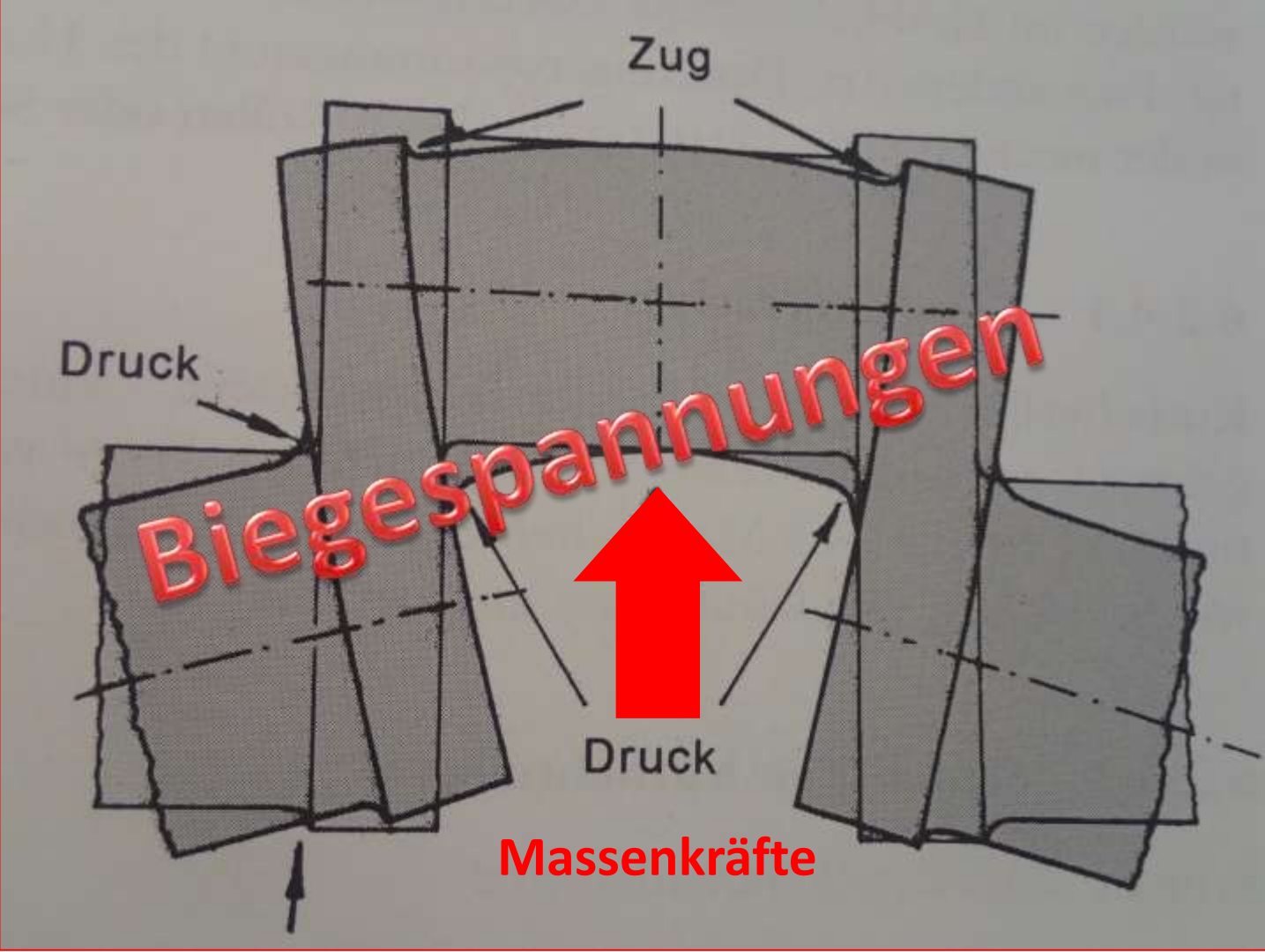
Welche Kräfte wirken auf die Kurbelwelle?

Gaskräfte (F_{GAS})

Massenkräfte

- Oszillierende Masse ($m_K + m_{\text{PI osz}} (1/3)$)
- Rotierende Massekraft
 - Massekraft Pleuelstange $(2/3)$
 - Massekraft Kurbelzapfen
 - Massekraft Kontergewicht

Momentkräfte



Gaskräfte

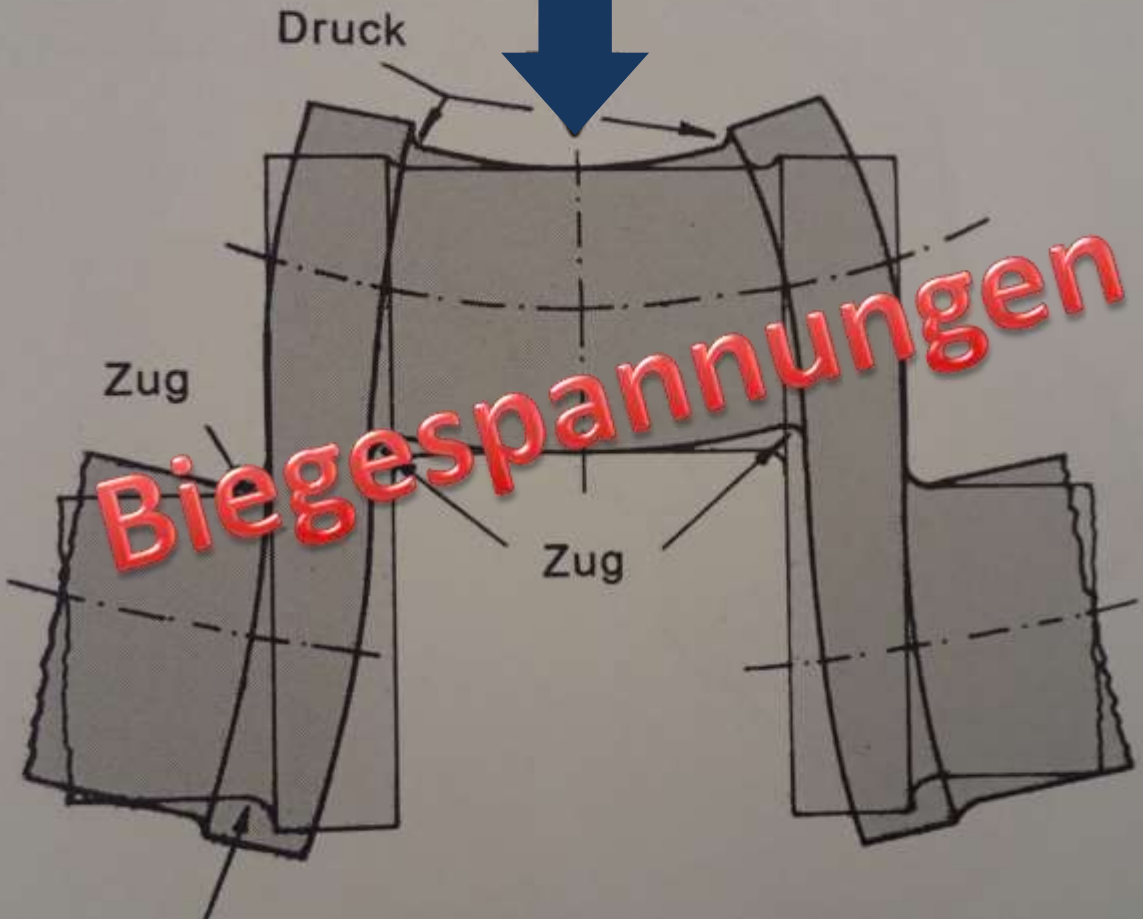


Druck

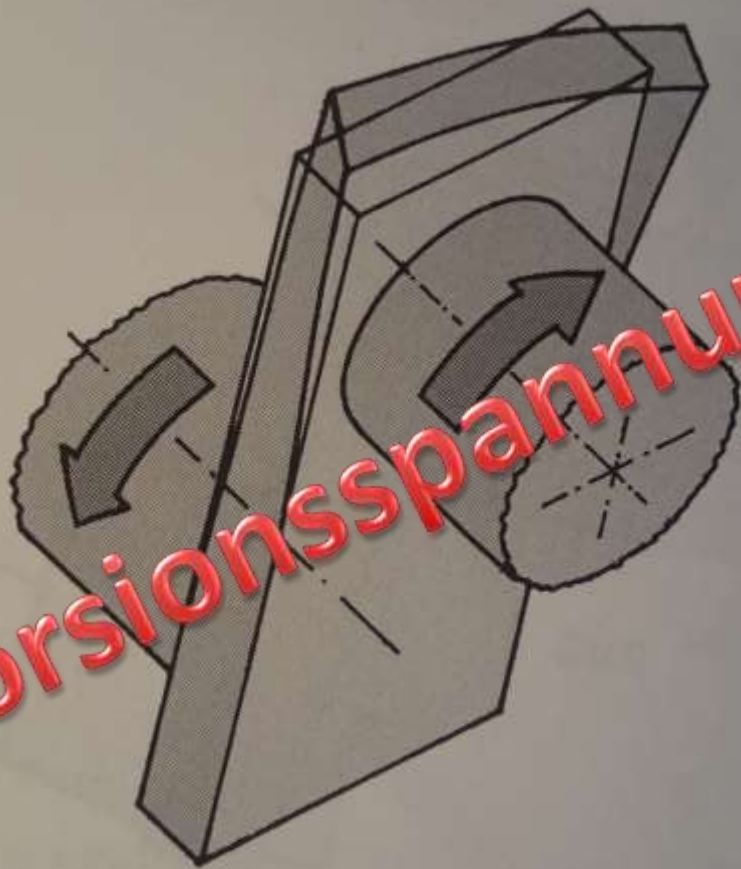
Zug

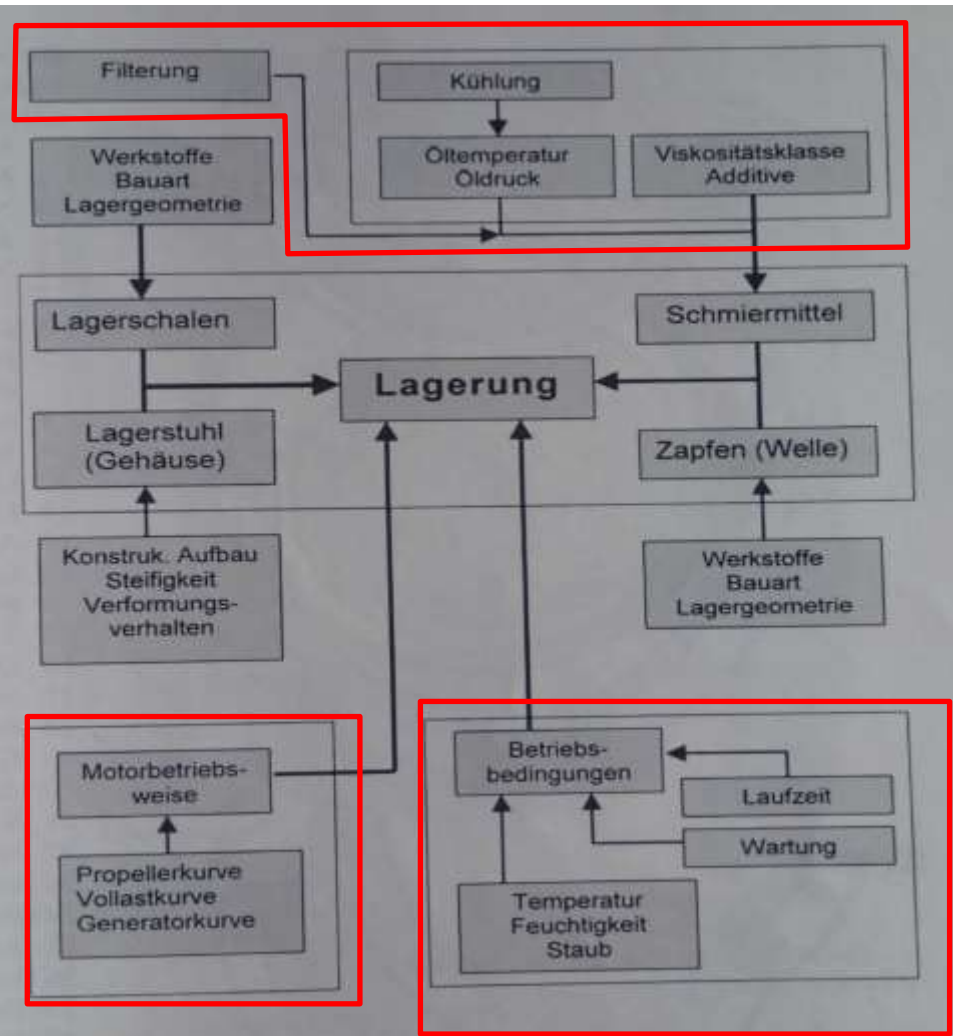
Zug

Biegespannungen



Torsionsspannungen





The image shows two cylindrical metal bearings, likely made of steel, resting on a light-colored, possibly wooden, surface. The bearings exhibit significant wear, with dark, scuffed areas on their outer surfaces, particularly around the inner rings. The lighting is bright, creating strong highlights and shadows that emphasize the texture and damage to the metal.

Gute Gleit- und Notlaufeigenschaften

Verschleißfestigkeit

Dauerfestigkeit

Duktilität = Verformbarkeit

Einbettvermögen für Fremdkörper

Korrosionsbeständigkeit

Ursache für Lagerschäden



Fremdkörper

Verschmutztes Öl

Kantenträger

Axialspiel zu groß

Unrundes Pleuelauge

Falscher Schraubenanzug

Verschleiß

Laufzeit / Öl / Kammverschleiß

Korrosion

Wassergehalt / Ölalterung

Kavitation

Konstruktion der Lager

Dauerbruch der Laufschiicht

Überhitzung, Überbelastung

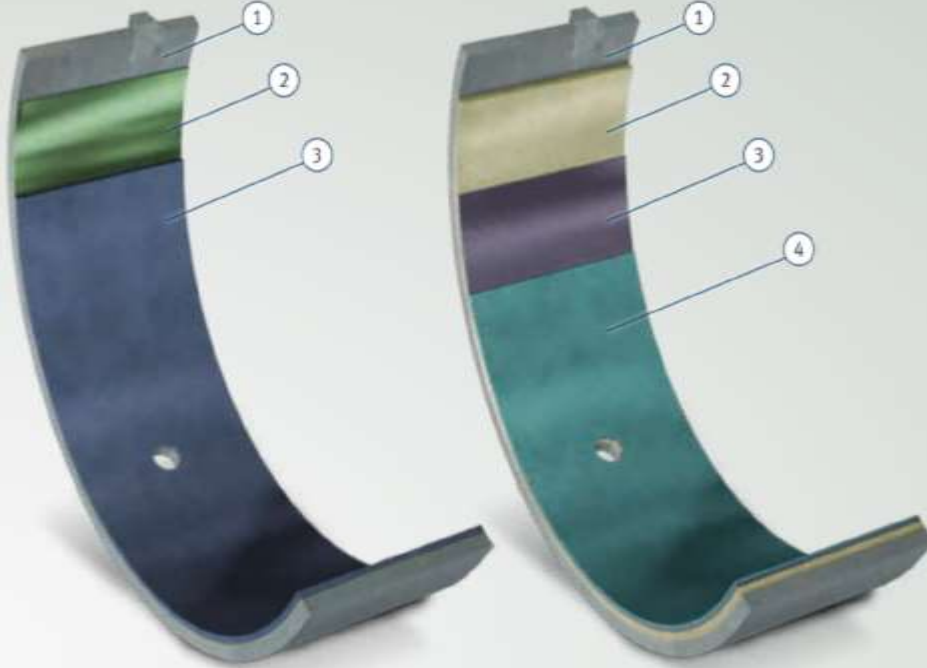
Mangelhafter Festsitz

Anzugmomente der Schrauben

Montagefehler

Falscher Einbau der Lager

Darstellung Lageraufbau



Zweistofflager

- 1 Stahlrücken
- 2 Zwischenschicht (bei Bedarf)
- 3 Lagermaterial

Dreistofflager

- 1 Stahlrücken
- 2 Lagermaterial
- 3 Zwischenschicht (bei Bedarf)
- 4 Laufschrift (Overlay)

Stahlstütze 1 – 15 mm
Kräfte übertragen

Lagermetall 0,5 - 1,2 mm

Anpassung Lager an
den Zapfen

Zwischenschicht 2-3 μm

Zinndiffusion

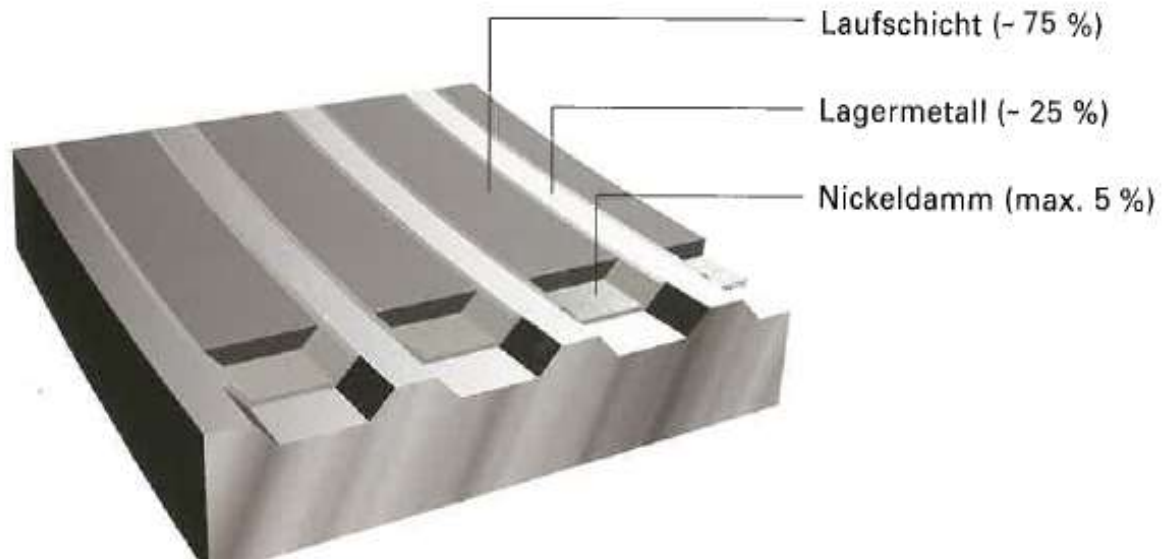
Laufschrift 20 – 60 μm

Verbesserung Einlaufen
Einbettung von
Fremdpartikeln

Korrosionsschutz 3 μm

Lagerung

Rillenkugellager







Kühlung

Wärmetransport

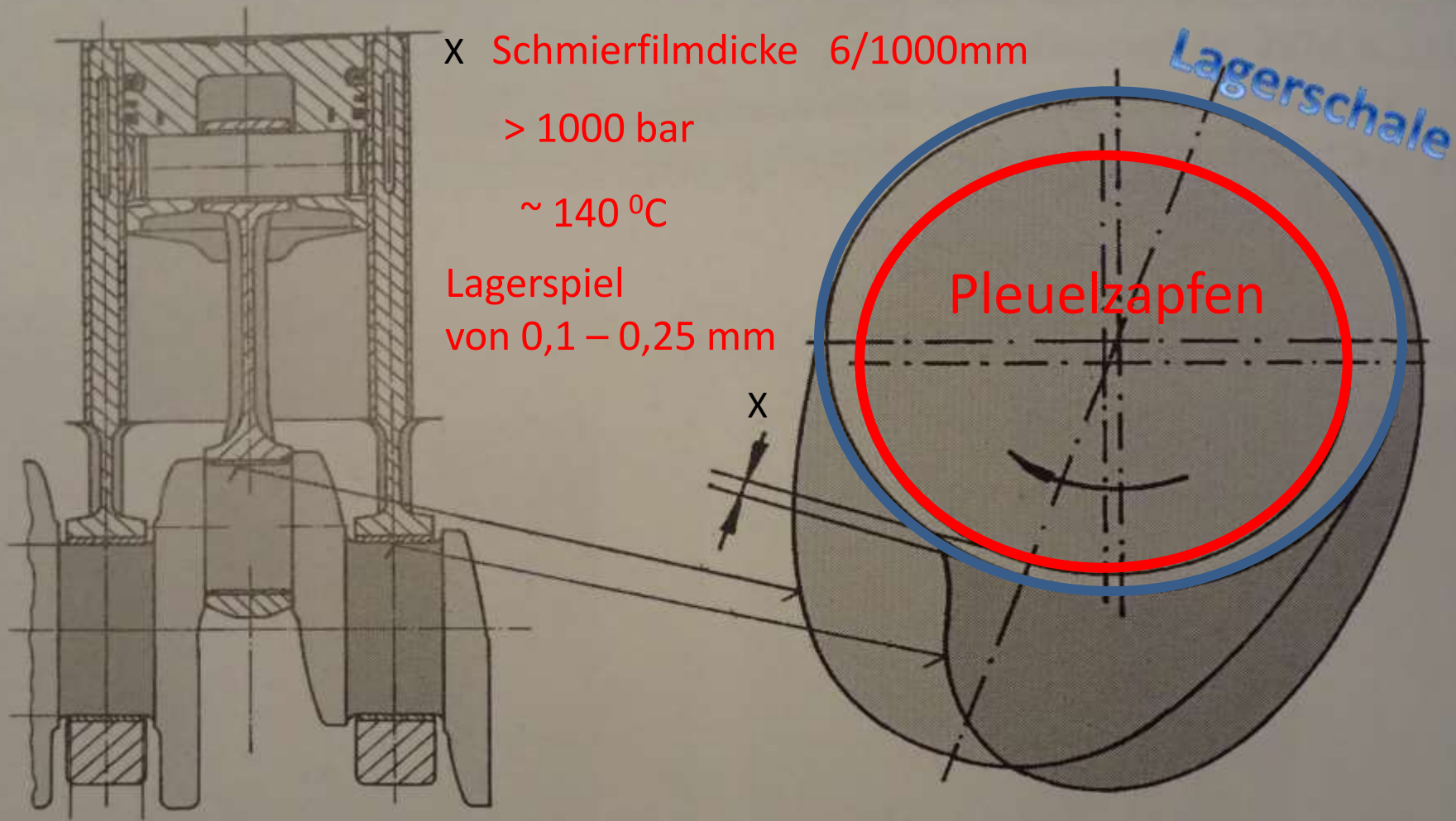
Feinabdichtung

Korrosionsschutz

Neutralisation von aggressiven Stoffen

Feste Fremdstoffe "in-Schwebe-halten"

Schmutz abtransportieren / abgeben



Automatikfilter

Kühler

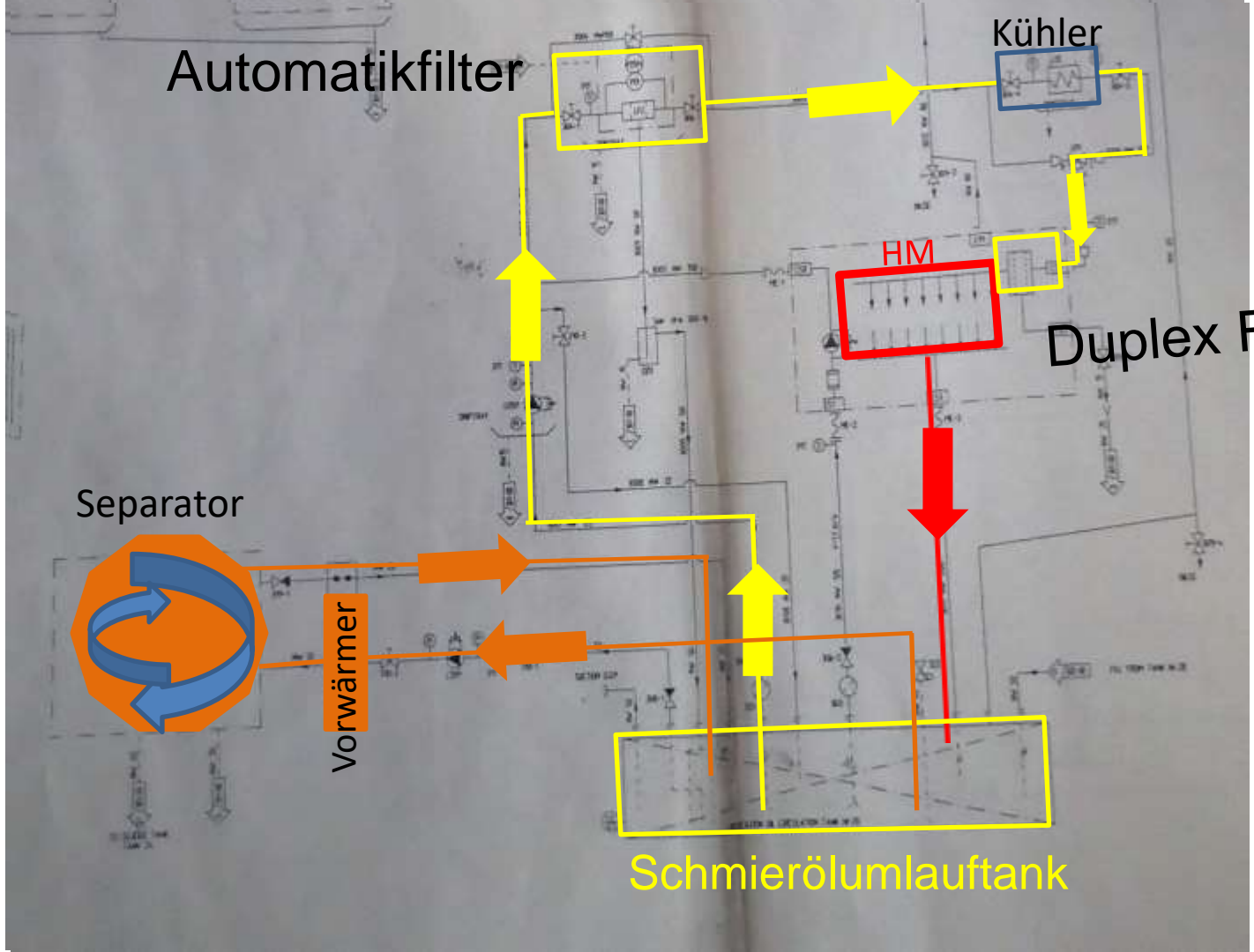
HM

Duplex Filter

Separator

Vorwärmer

Schmierölaufahrtank





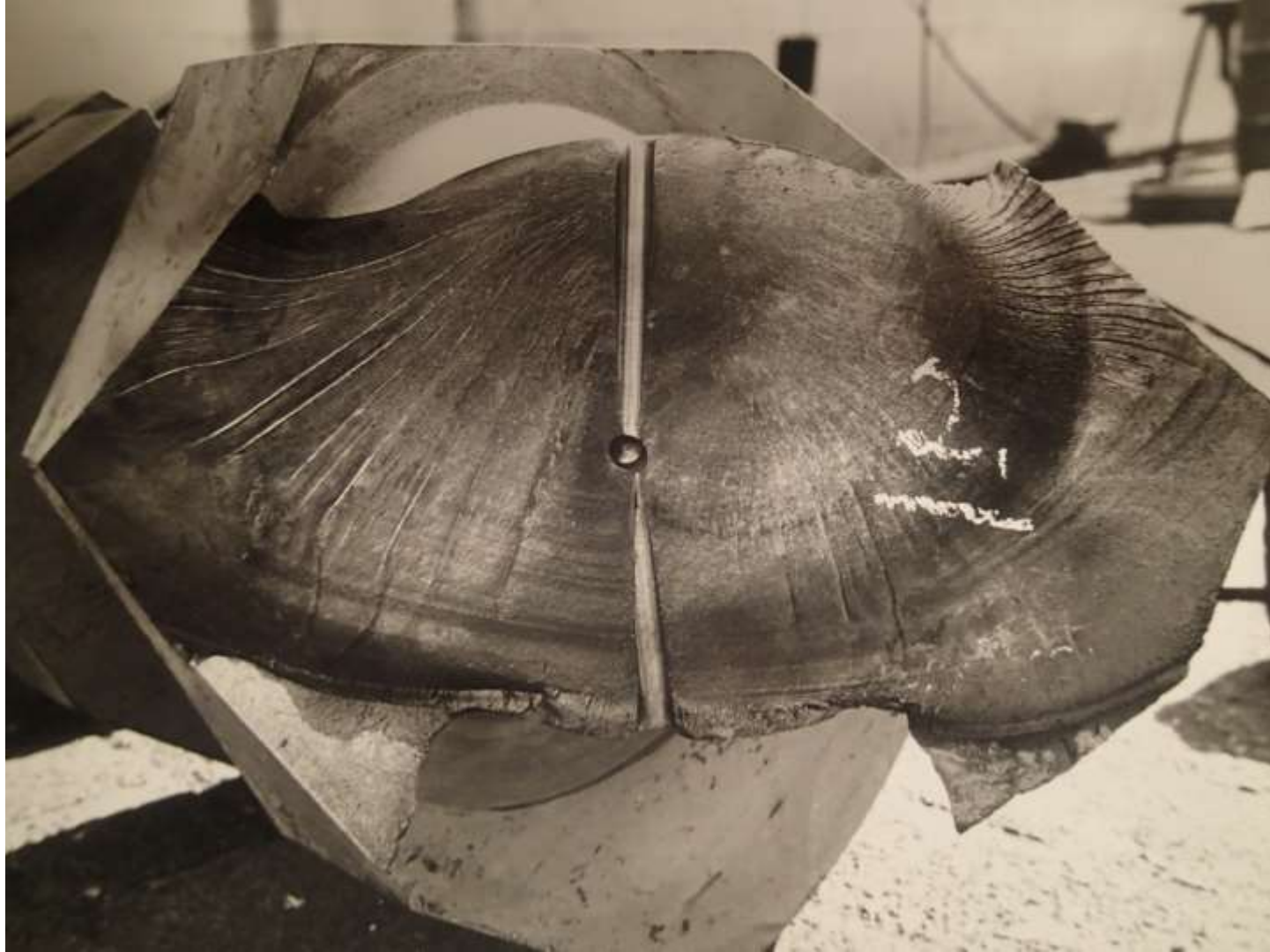
MV „SAGITTA MARIS“

04.08.1971

SBV 12M 350 KHD
12 Zylinder

43.000 Std.

„zunehmende
Zersetzung des
Silikonöls am
Drehschwingungs-
dämpfer







MV „MONDO“
26.04.1972





Mondo
26 x 4 75



MV „RANDO“
27.11.1971

MAK 8Mu 551 AK

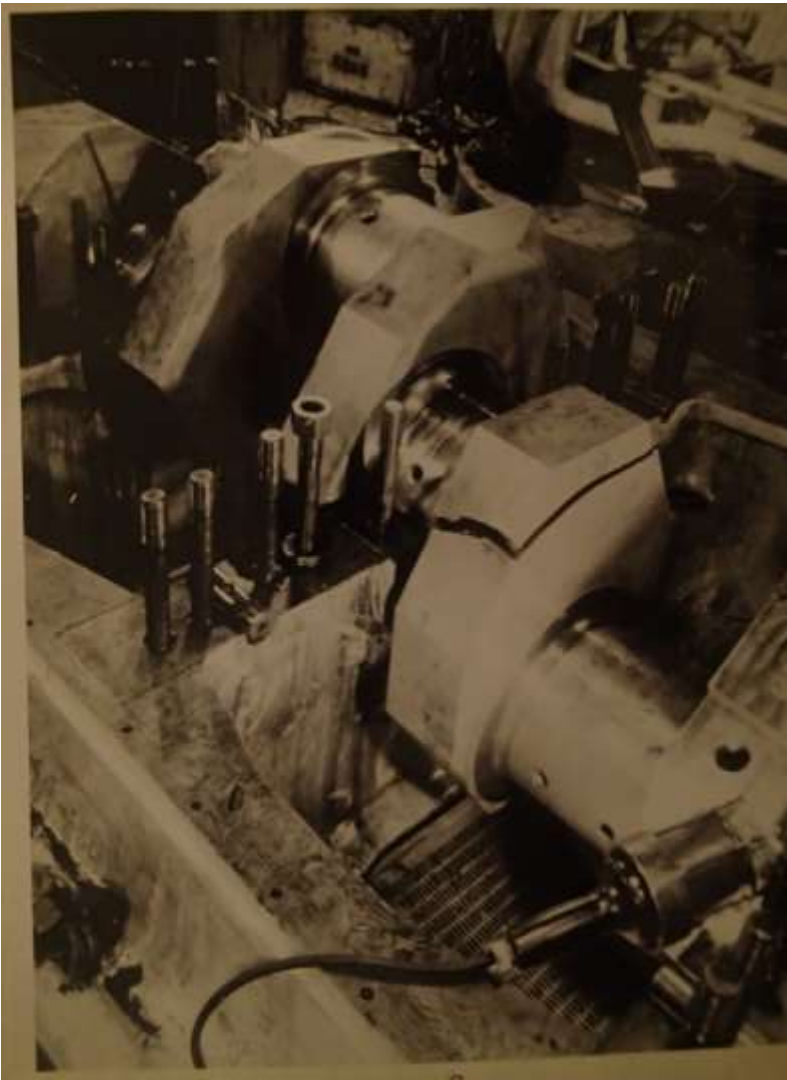
8 Zylinder
3200 PS / 2350 KW
293 KW / Zyl.
300 U/min

Der Dauerbruch ist
durch
Drehschwingungen
entstanden





Überhöhte
Drehschwingungen
durch ein „Nachlassen“
der Wirkung des Holset
Dämpfers



12 Zylinder
RBV12M350
KHD
3000 PS / 2200 kw
183 KW / Zyl.
360 U/min.
17.880 Std.

Grundlager 3











MV „NADJA“
04.08.2009

MAK 9M 32C

9 Zylinder

4350 KW

483 KW / Zyl.

600 U/min

Riss



Bild 1.2

Übersichtsaufnahme

Kurbelwelle

Grundlager Nr. 9

Riss

transportbedingte
Korrosionserscheinungen

232	250	233
249	248	243
245	242	268
247	250	259
252	248	257
246	251	251
245	245	259
257	249	245
242	242	242
252	252	252

TOP

↓

Handwritten numbers on a metal surface, arranged in a grid. A yellow box highlights a central portion of the numbers.

342	460	436
428	562	543
460	594	572
334	347	543
313	293	258
248	240	249
250	253	230
243		228





Pleuellager -
Unterschalen



3

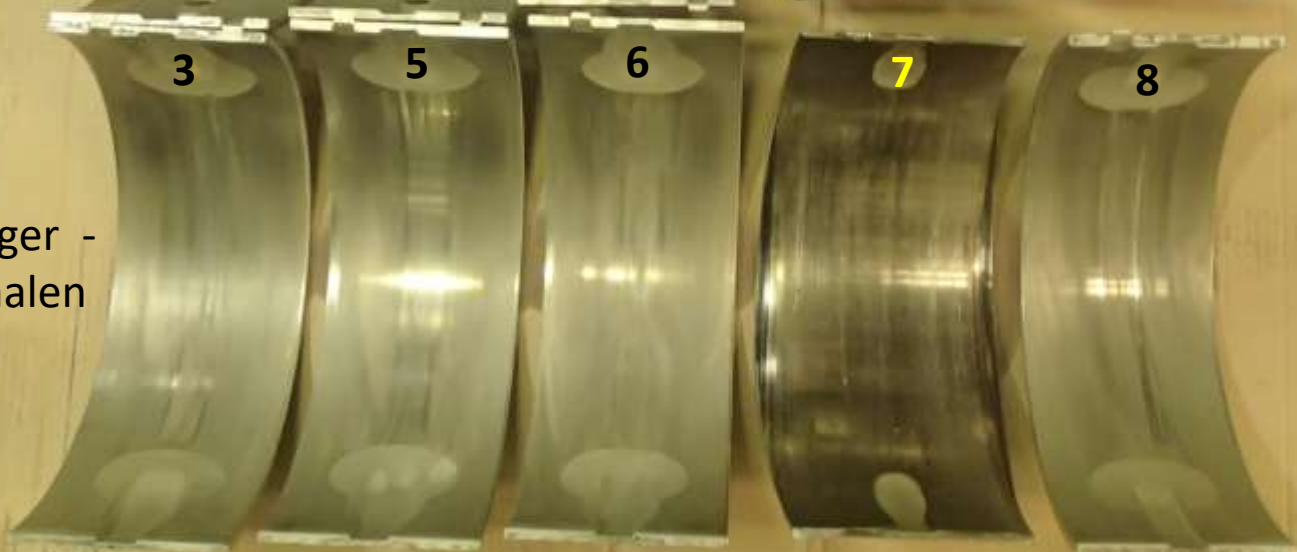
5

6

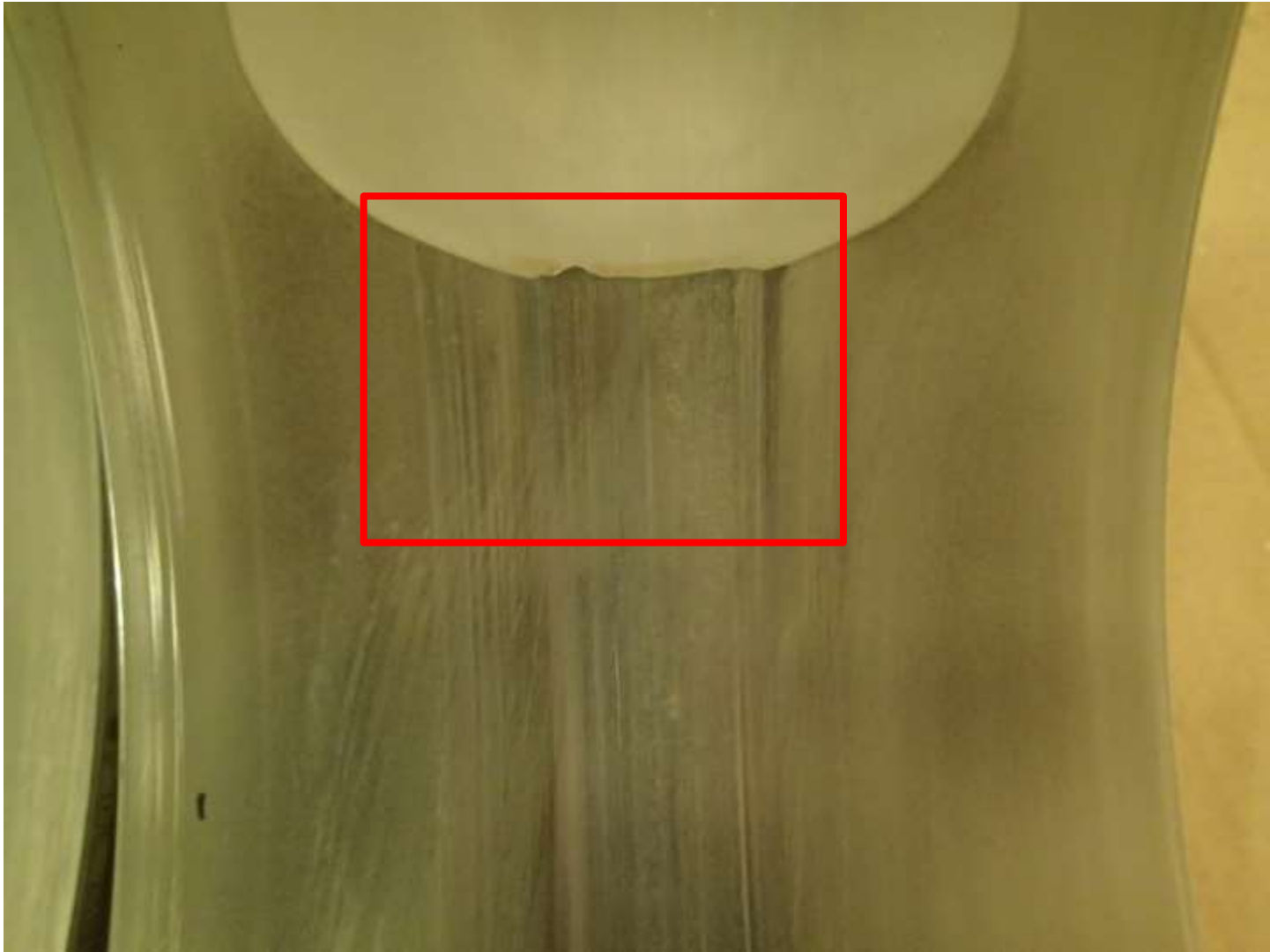
7

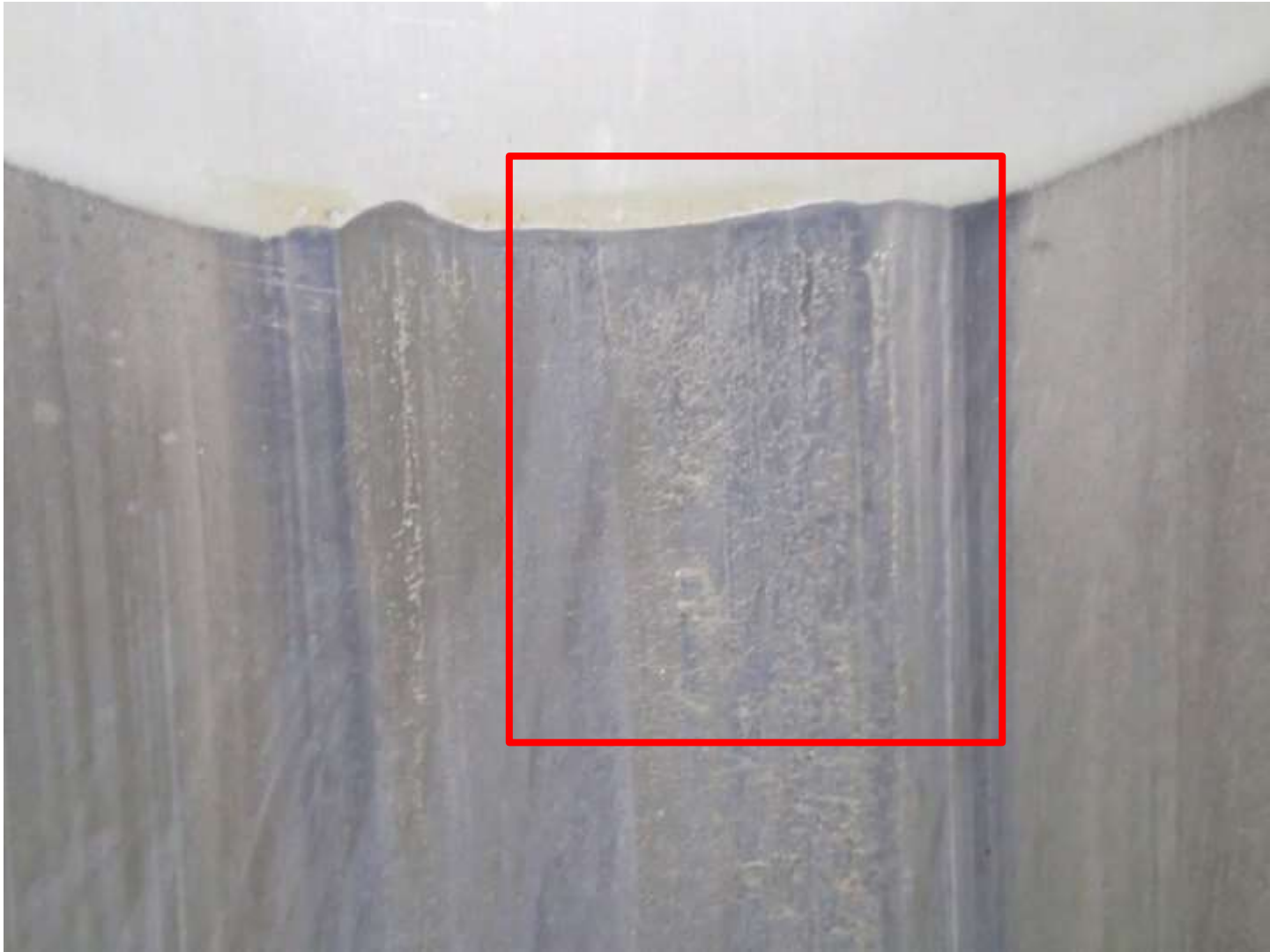
8

Pleuellager -
Oberschalen





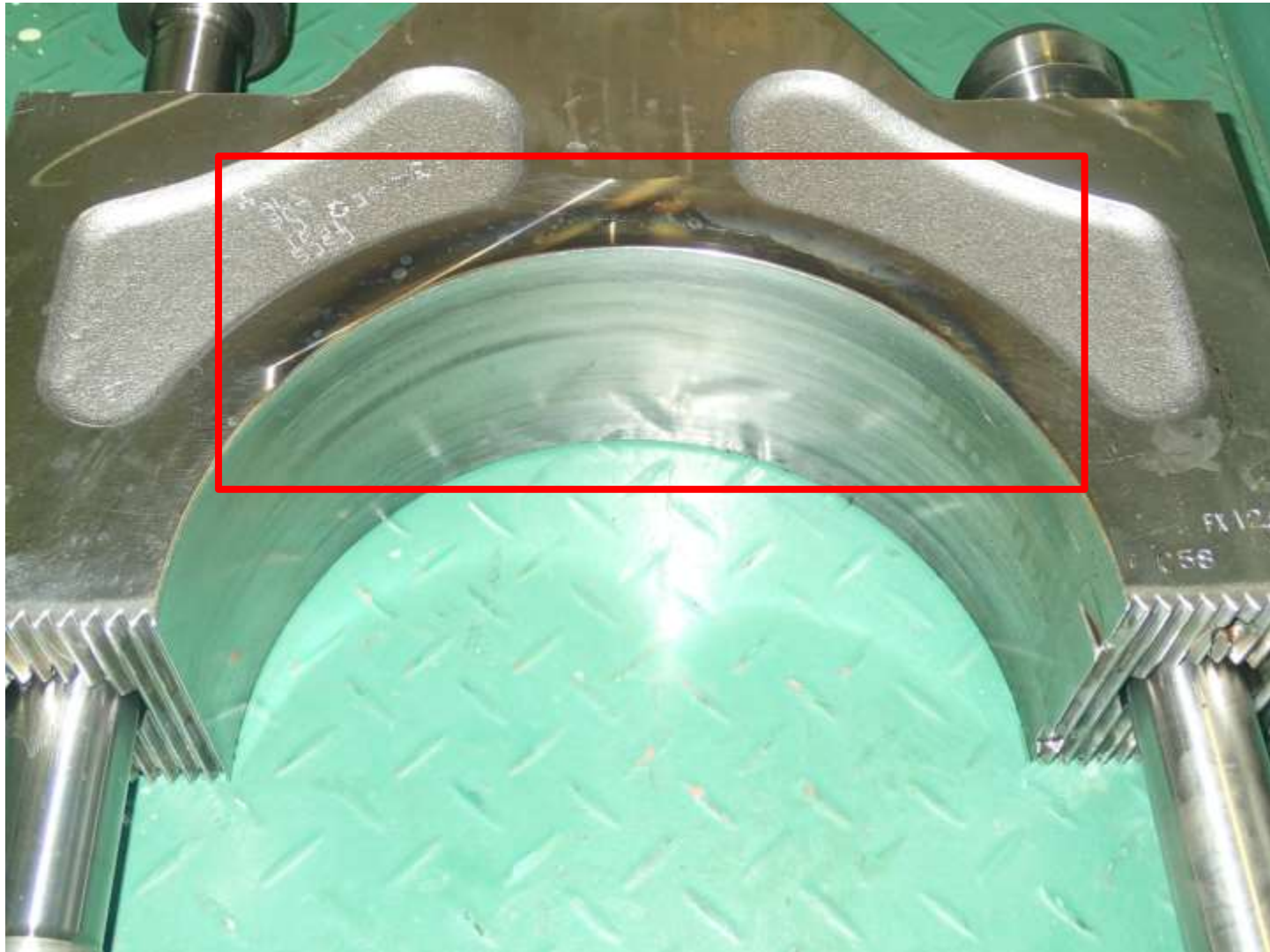




















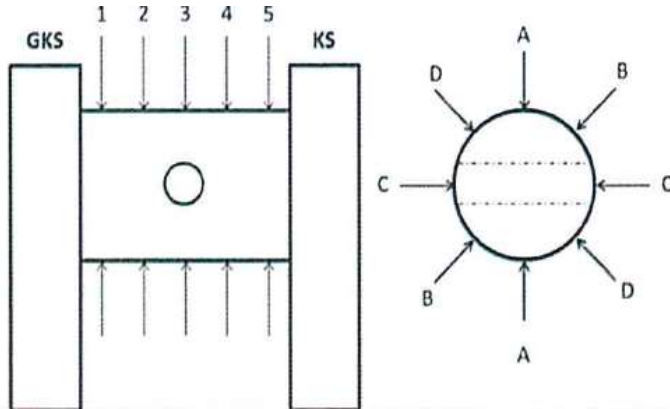




Notwendige technische Messungen an der defekten, sowie von weiteren Zylindereinheiten

Vermessung der Pleuellagerzapfen

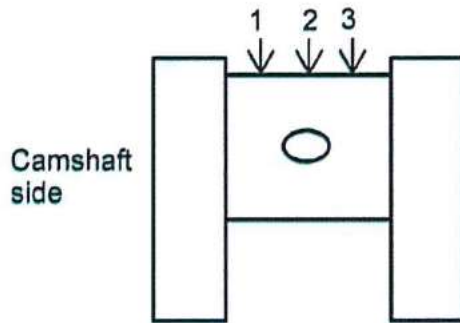
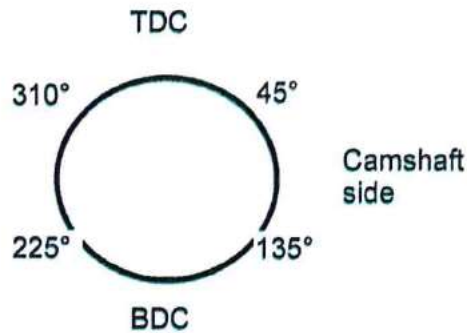
Geometrische Veränderungen
Ovalitäten!



	1	2	3	4	5
A-A	279,40	279,38	279,38	279,36	279,38
B-B	279,81	279,72	279,73	279,67	279,71
C-C	279,98	279,95	Oil bore	279,98	279,96
D-D	279,94	279,88	279,85	279,93	279,94

Härtemessungen

Wärmeeintrag!

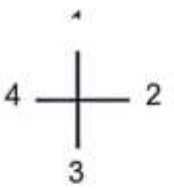


Position	1	2	3
180° BDC	438	480	315
	453	439	415
	265	288	329
	292	319	298
	271	327	303
225°	249	282	271
	252	262	265
	263	252	273
	261	253	244
270° Exh.side		Oil bore	
	269	243	231
	257	248	239
	239	254	253
310°	249	250	239
	245	242	268
	247	242	268
	252	250	259
0° TDC	250	249	253
	245	245	259
	257	249	245
	240	247	244
45°	235	237	256
	241	256	243
	230	257	248
	244	233	238
90° Cam.side		Oil bore	
	230	253	250
	249	240	248
	258	273	319
135°	549	273	319
	549	347	348
	461	582	394
	452	603	516
	572	594	461
180° BDC	543	582	434

Rundlauf der Grundlagerzapfen

Verzug!

Due to the engine damage the true run measurement of the crankshaft has been done insito by lowering of the main bearing caps 3,5,7 and 8. – No findings.

	True run measurement				
	MB Journal	1	2	3	4
	3	0	+0,01	0	-0,01
	5	0	+0,01	0	-0,01
	7	0	-0,03	-0,01	+0,03
	8	0	+0,03	0	-0,03

Rissprüfung zur Lokalisierung von Rissen

Anzahl der Risse

Intensität der Wärme

Torsionsschwingungsbruch

Position der Risse

Lauffläche / Radien Ölbohrung

Oberer Totpunkt / Unterer Totpunkt

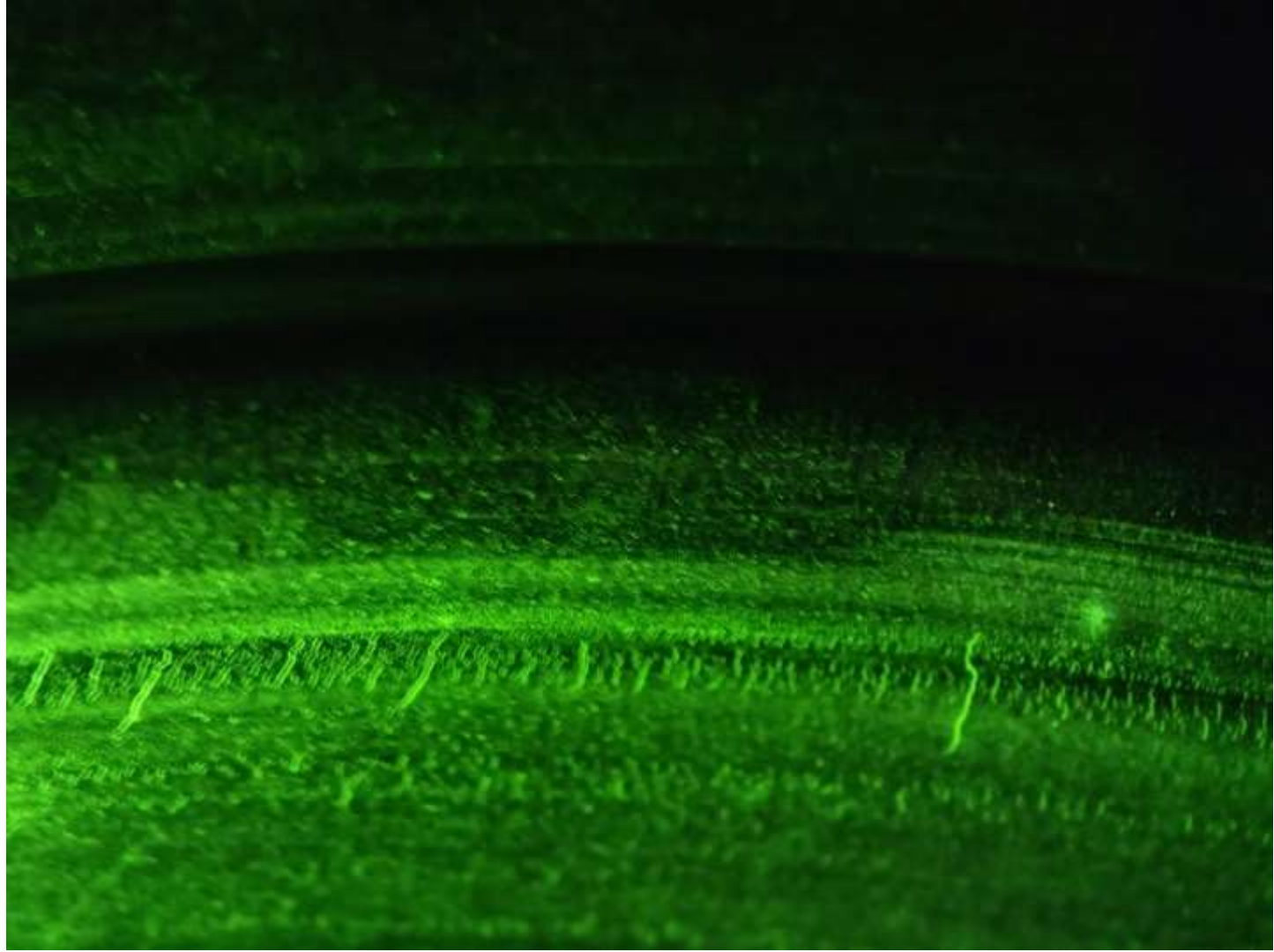
Lage der Risse

zur Lauffläche (Wärmerisse,
Spannungsrisse

Länge der Risse

eventuell ein Indiz für die Tiefe

Risse werden mechanisch ausgedreht, dadurch reduziert sich der Zapfendurchmesser.



Wangenatmung

Zeigt, wie die Pleuellwelle im Motor liegt
Biegespannungen, Beurteilung der Grundlager

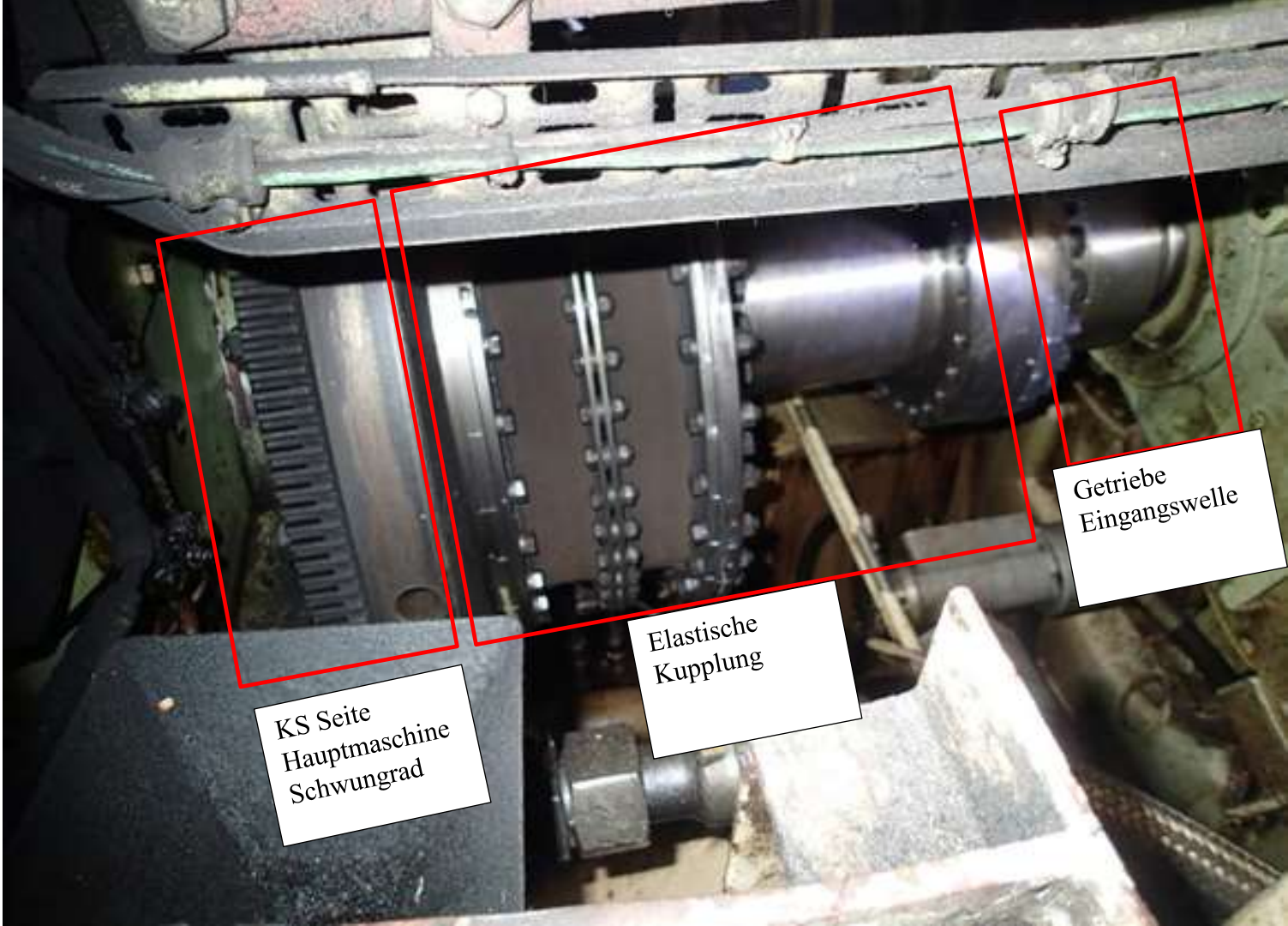
Tragbild

Kammeneffekt! Führt zur partiellen Überlastung
im Lager





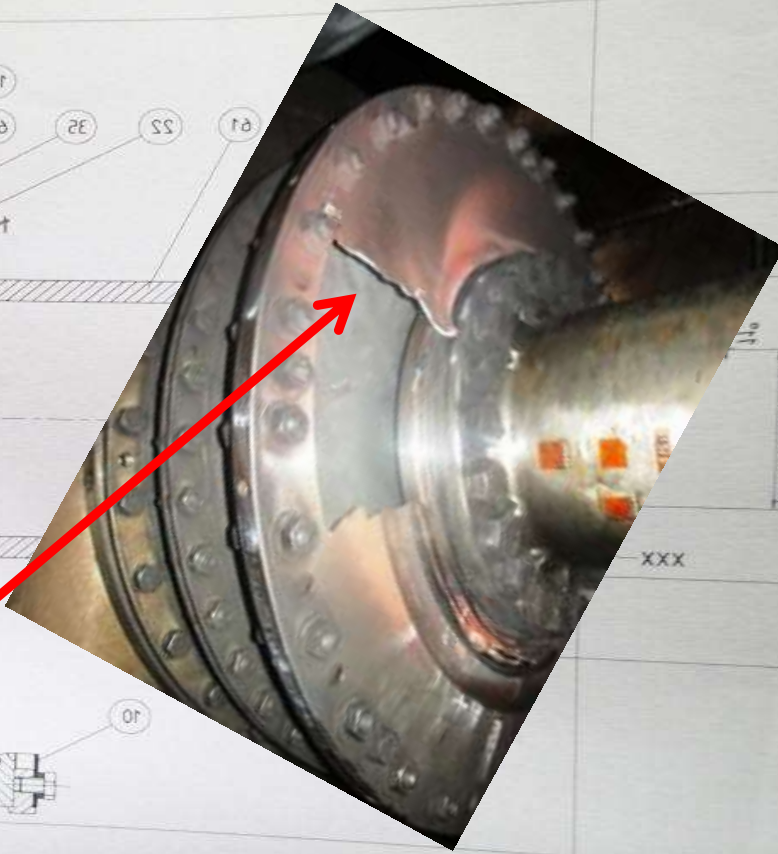
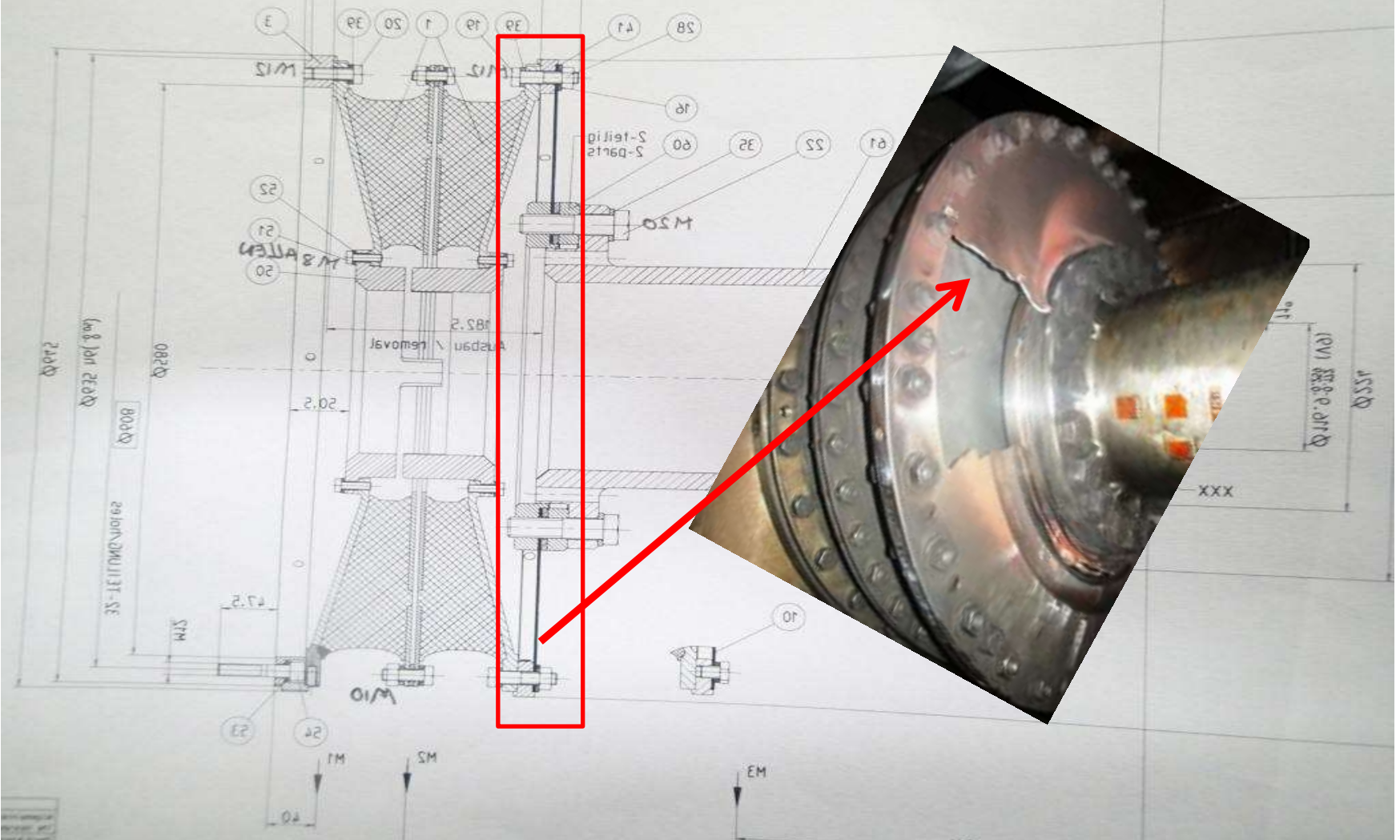
**Wer die Ursache nicht kennt,
nennt die Wirkung Zufall**



KS Seite
Hauptmaschine
Schwungrad

Elastische
Kupplung

Getriebe
Eingangswelle











14.08.2017



19.06.2018







Reparaturmöglichkeiten in Situ

Polieren 1-5 /100mm

Schleifen bzw. Abdrehen 0,2 – 5 mm

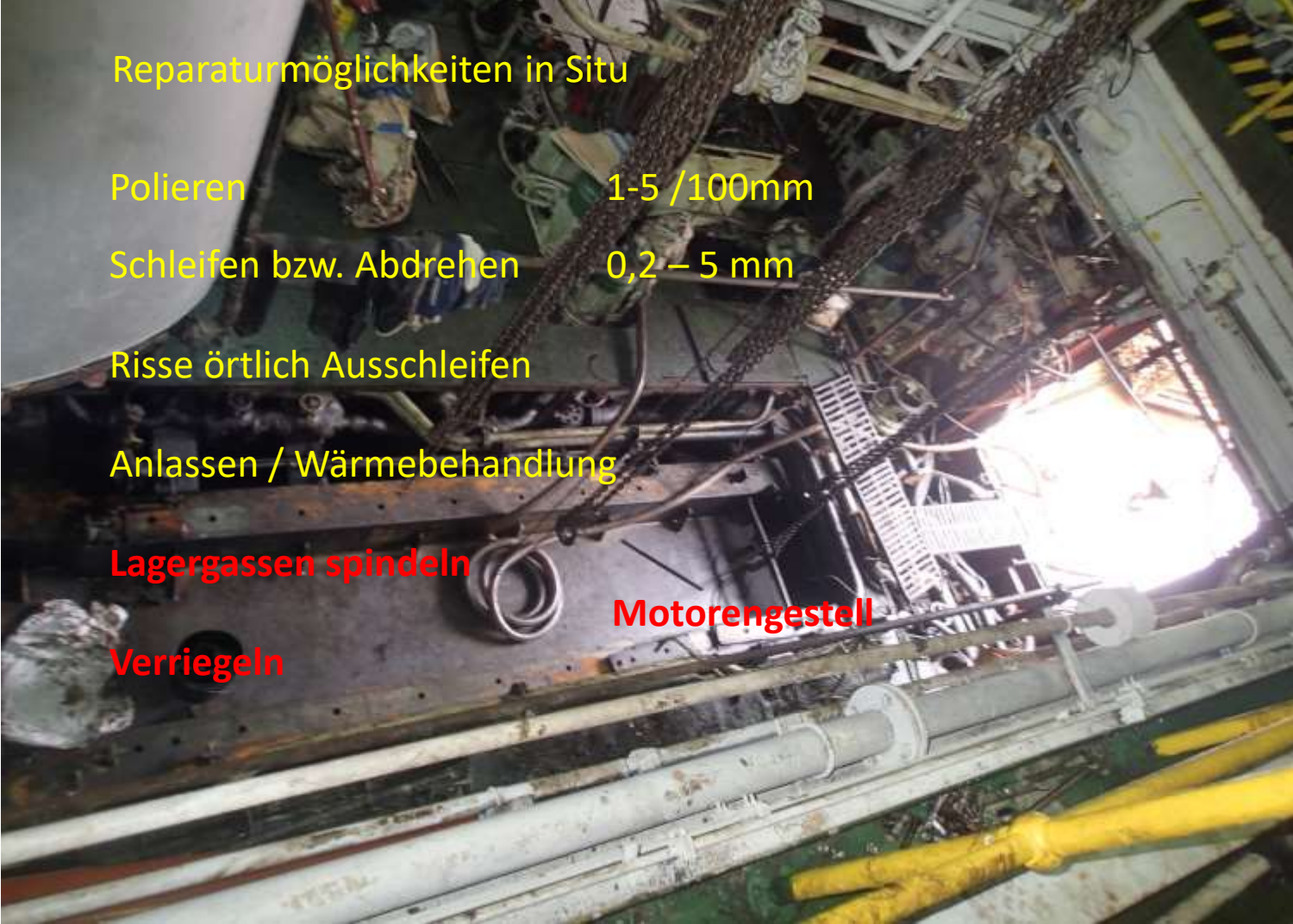
Risse örtlich Ausschleifen

Anlassen / Wärmebehandlung

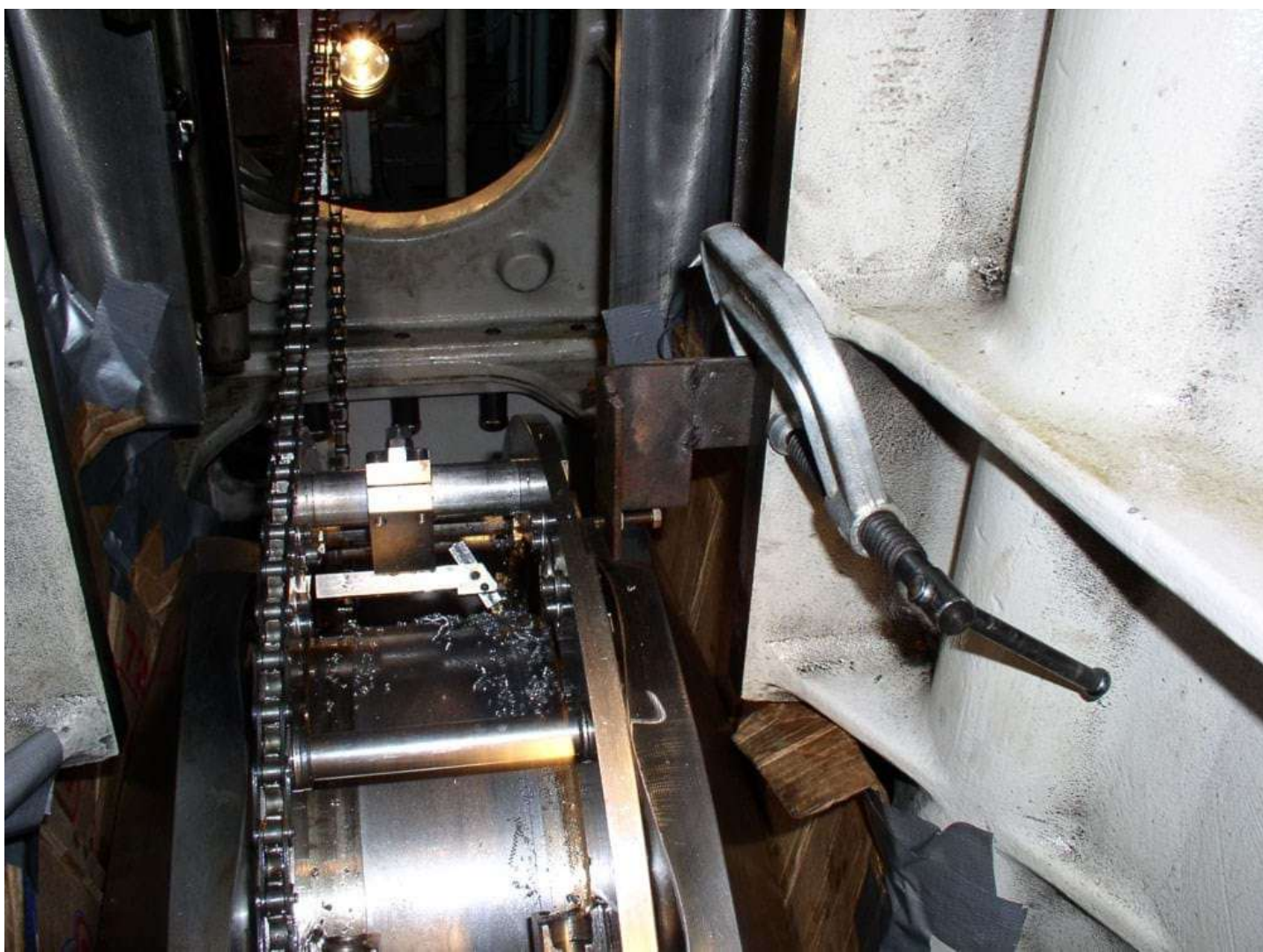
Lagergassen spindeln

Motorengestell

Verriegeln













Spindeln der Lagergasse



**Vielen Dank
für Ihre Aufmerksamkeit!**

- **Weiterbeförderung der Ladung**
- keine direkte Vergütung nach den YAR
- YAR-„Standardfall“ für Ladungsbewegung:
Löschen, Lagern, Rückladen (wenn für Reparatur nötig)
- Regel F — Stellvertretende Kosten:
Vergütung von Weiterbeförderungskosten,
soweit Lagerkosten dadurch erspart werden
- Verauslagen der Kosten daher gefährlich für Reederei!

-
- **Weiterbeförderung der Ladung**
 - keine direkte Vergütung nach den YAR (ggf. Regel F)
 - vor Weiterverladung: HG-Sicherheiten (Besitzpfandrecht)!

-
- **Havarie-grosse-Sicherheiten**

 - Doppelte Sicherheit:
Average Bond (Ladungseigner) + Garantie (Versicherer)

 - Inhalt im Prinzip gleich: Zahlungsverprechen

➤ Havarie-grosse-Sicherheiten

„In consideration of the delivery to consignees (...) of the goods noted above we agree to pay the proper proportion of any salvage and/or general average (...) which may hereafter be ascertained to be due from the goods or the shippers or owners thereof...“

GRONINGER - WELKE - JANSSEN SWISS AVERAGE ADJUSTERS		
Teehof 40 · 28199 Bremen / Germany Telephone: +49-421-59 81 60, Telefax: +49-421-59 81 610 mail@groninger-welke.de / www.groninger-welke.de		
AVERAGE BOND		
MS "BREMEN" from Istanbul / Turkey to Houston / Texas Damage to main engine on 8th May 2019 and towage to Malaga / Spain		
Consignee:		
B/L No.	Description of Goods	
1	Various project cargo	
<p>In consideration of the delivery to consignee, on payment of the freight due, of the goods noted above we agree to pay the proper proportion of any salvage and/or general average and/or special charges which may hereafter be ascertained to be due from the goods or the shippers or owners thereof under an adjustment prepared by Messrs. Groninger Welke Janssen in accordance with the York-Antwerp Rules 1990, the provisions of the contract of affreightment governing the carriage of the goods or, failing any such provision, in accordance with the law and practice of the place where the common maritime adventure ended and which is payable in respect of the goods by the shippers or owners thereof.</p> <p>We also agree:</p> <p>(i) to furnish particulars of the goods' value, supported by a copy of the commercial invoice rendered to us or if there is no such invoice, details of the shipped value;</p> <p>(ii) to make a payment on account of such sums as is duly certified by the average adjusters to be due from the goods and which is payable in respect of the goods by the shippers or owners thereof;</p> <p>(iii) that any period of prescription, whether provided by applicable law, contract or otherwise, shall commence to run from the date upon which the general average adjustment is issued;</p> <p>(iv) that this agreement shall be governed by English Law and the High Court of Justice in London shall have exclusive jurisdiction over any dispute arising out of this agreement, and each party shall irrevocably submit to the jurisdiction of this Court.</p>		
Date:		
Email address:		
Full Name, Stamp and Signature:		
Please return this paper duly signed and dated to the average adjusters!		
GRONINGER - WELKE - JANSSEN SWISS AVERAGE ADJUSTERS		
Teehof 40 · 28199 Bremen / Germany Telephone: +49-421-59 81 60, Telefax: +49-421-59 81 610 mail@groninger-welke.de / www.groninger-welke.de		
GENERAL AVERAGE GUARANTEE (for signature by insurance companies)		
MS "BREMEN" from Istanbul / Turkey to Houston / Texas Damage to main engine on 8th May 2019 and towage to Malaga / Spain		
B/L No.	Description of Goods	Sum insured
1	Project Cargo	1.300.000,00 €
<p>In consideration of the delivery of the above mentioned cargo to the consignee against signature of general average bond without payment of a deposit, we, the undersigned underwriters, hereby guarantee to the shipowners the payment of any contribution to general average and/or salvage and/or special charges which may hereafter be ascertained by Messrs. Groninger Welke Janssen to be legally and properly due in respect of the said cargo. We further agree to make a prompt payment on account of disbursements to the shipowners if required and certified by the average adjusters.</p> <p>We further agree that any period of prescription, whether provided by applicable law, contract or otherwise, shall commence to run from the date upon which the general average adjustment is issued.</p> <p>This agreement shall be governed by English Law and the High Court of Justice in London shall have exclusive jurisdiction over any dispute arising out of this agreement, and each party shall irrevocably submit to the jurisdiction of this Court.</p>		
Date:		
Policy / Reference No.:		
Email address:		
Full Name:		
Signature of Cargo-Underwriters:		

-
- **Weiterbeförderung der Ladung**
 - keine direkte Vergütung nach den YAR (ggf. Regel F)
 - vor Weiterverladung: HG-Sicherheiten (Besitzpfandrecht)!
 - Auflösung der HG-Gemeinschaft
 - Non-Separation-Agreement (YAR 1994 + 2016: Regel G Abs. 3)

➤ Erste Einschüsse / Einschussempfehlung

- Nach Absprache mit dem Führenden Versicherer.
- Einschuss auf Schleppkosten möglich, da Kosten innerhalb der General Average Absorption Clause (GAAC) oder Small GA.
- Wenn die Ursache geklärt ist, können Einschüsse unter Kasko erstellt werden (Ausschlussverfahren)
- Mindestvoraussetzung: belastbare Dokumentation

VHT-Seminar 2019

- › **Thomas Bjørn Larsen, SVP, Head of Office, Skuld Hamburg**
- › **Jens Michael Priess, VP, Head of FDD, Skuld Hamburg**
- › **Maritimes Claims Management im Zusammenspiel mit Havarie-grosse**
- › **P&I Aspekte**

Name

26. Sept. 2019

-
- **Teil 1 – Ladungsschäden, generell (I)**

 - P&I Versicherung ist Haftpflichtversicherung für Drittschäden

 - Maßstab: Haager Regeln/ HVR in der Fassung des „Visby“ Protokolls 1968 (SZR) = HVR

 - P&I Grundsatz: („...*no more onerous than...*“)

-
- **Teil 1 – Ladungsschäden, generell (II)**

 - Ladung grundsätzlich nach R 5 der Skuld Statuten gedeckt

 - Decksladung, mglw. Ausschluss – Wirksamkeitsvoraussetzungen

 - Weitere relevante Bestimmungen („*Rules*“) unter den Skuld Statuten

-
- **Teil 1 – Ladungsschäden, generell (III)**

 - 5.1.: Deckung, generelle Definition

 - R 5.1.1: "The standard insurance shall cover the Member's liability for cargo loss, shortage, damage. Delay or other responsibility occurring in relation to the carriage of cargo on the entered vessel"

 - 5.2.1ff: Einzeltatbestände/ Ausschlüsse

› Teil 1 – Ladungsschäden, generell (III)

- › R 6.1: *"The standard insurance shall cover the Member's extra costs, and liability for extra costs, in connection with or as a consequence of handling and disposing of cargo, where such costs are necessarily, reasonably and solely incurred, as a direct result of,..."*
- › 6.1.1: *«...damage to cargo on board the entered vessel..."*
- › 6.1.2 – 6.1.4: weitere Voraussetzungen
- › 6.2.: Ausschlüsse für Schäden, die, etwa im Rahmen der HG, anderweitig gedeckt sind -> Umschlag/ Einlagerung während der GA Sache des Bergers?

-
- **Schadensfeststellung – Ursache/ Höhe**
 - Kapitänsbericht, Stellungnahmen der beteiligten Crew
 - ggf. Seeprotest
 - Untersuchung durch Besichtiger
 - Sonstige Unterlagen bzw. Beweismittel (inkl. Sicherstellung)
 - ggf. selbstständige Beweissicherungsverfahren

-
- **Reiseverlauf – Havarie/ Nothafen**

 - Reise des MS "BREMEN" von Istanbul, Türkei nach Houston / Texas, USA

 - Havarie querab Oran, Algerien

 - Verschleppung nach Malaga, Spanien (Nothafen)

 - Beauftragung eines Besichtigers i. V. m. Korrespondent, ggf. Hinzuziehung forensischen Sachverständigen (mgl. Streit unter C/P)

-
- **Schadensfeststellung – gemeinsame Besichtigung**
 - Kontrolle des Informationsflusses
 - Keine "fishing expedition" des anderen Besichtigers
 - Ständige Begleitung / Beaufsichtigung des anderen Besichtigers
 - "kontrollierte" Bewegungsfreiheit, keine Befragung der Besatzung
 - "kontrollierte" Einsicht in Unterlagen
 - Keine Aushändigung von Unterlagen, Kopieranfertigung?

-
- **Schadensfeststellung – anfängliche Seeuntüchtigkeit (I)**

 - Standardvorwurf von Ladungsinteressenten und –versicherern

 - Ladungstüchtigkeit/ Geeignetheit des Schiffes für die Ladung

 - Seetüchtigkeit bei Antritt der Reise

 - Maßstab: "*due diligence*" in making the vessel seaworthy
 - Nichtentdecken/-erkennen eines Mangels oder sonstwie vorwerfbare (fahrlässige) Herbeiführung?

-
- **Schadensfeststellung – anfängl. Seeuntüchtigkeit (II)**
 - Anhaltspunkte für Nichteinhaltung von Sorgfaltspflichtverletzungen durch den Reeder?
 - Hauptmaschine/ Kurbelwelle – Historie Maschinentyp, Wartung oder Reparaturen?
 - andere Anhaltspunkte für mögliche Sorgfaltspflichtverletzungen?
 - In diesem Stadium: Vorrang der Erforschung und Feststellung von Schadensursache und –höhe vor etwaigen Verschulden; Beweissicherung!

› Schadensfeststellung – Nothafen, weitere Maßnahmen

- › Umschlag und ggf. Einlagerung der Ladung, die zwecks Ausbau der Kurbelwelle gelöscht werden muss
 - › Besichtiger / forensischer Sachverständiger

- › Untersuchung der ausgebauten Kurbelwelle
 - › Besichtiger / forensischer Sachverständiger
 - › Kooperation mit Mitglied und Kaskoversicherer

- **Weitere praktische Schritte**
- (Anmerkung: Ungleichheit der Information - Fairness?)
- HG-Besichtiger:
 - ggf. Part- und Opferschaden trennen
 - Ladungsumschlag
 - hier entbehrlich
- Mögliche Liquiditätsprobleme
 - weniger hilfsbereite Kaskoversicherer
 - für Schlepplohn, Löschen + Lagern von Ladung, Hafenkosten
 - HG-Einschuss von Ladung meist keine Option
 - CCP (Cargo Contribution Protect-Versicherung)

› Weitere Schadenabwicklung

- Reparaturbegleitung durch VHT-Sachverständigen oder lokale Sachverständige – finaler Besichtigungsbericht
- Sammeln von Rechnungen
- Zertifizierung schadenbedingter Kosten (laut Policenbedingungen)
- Abstimmung mit dem Dispacheur über Zuordnung der Kosten (HG/Kasko)

› Weitere Schadenabwicklung

CERT3 Desktop Claims Zeitföhrungen Q

← Claim 222219 | MVV BREMEN | Damage to main engine / towage | 11.05.2019

Zeitföhrungsdaten **Belege** Kommentaren Dateien

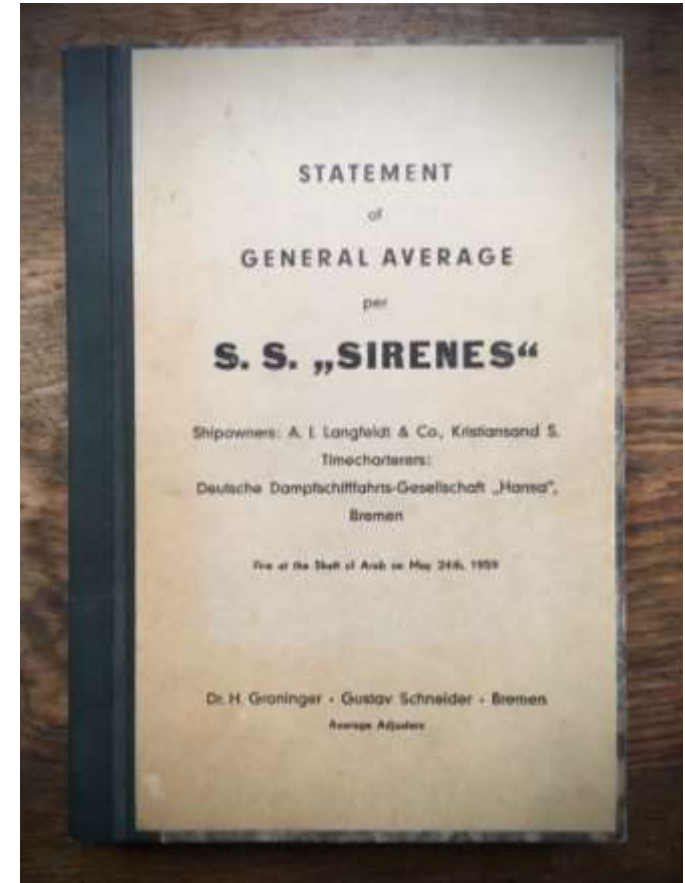
Belege

Nummer Datum	File	Firma Beschreibung	Splitting	Betrag (EUR) Betrag (Belegföhrung)	Aktionen
1 12.04		Salvage Company Towage to port of salvage		238.000,00 EUR	
2 05.07		Shipyard, Port D Repair services rendered at port		2.053.882,00 EUR	
3 09.07/09.11		Shipping Agency ABC Agency Port C		526.178,00 EUR	
4 4.10.18		Port Service, Maaga Agency port B		11.220,28 EUR	
5 10.01.18.18		Wirtala Switzerland Ltd, Winterthur Spare parts ME		1.003,09 EUR	
6 10.01.2008		Wirtala Switzerland Ltd, Winterthur Spare parts & freight costs ME repairs		23.664,96 EUR	
7 02.08.11		Superintendent Mr. Peter Mustermann Superintendency		1.000,00 EUR	
8 04		Superintendent Mr. Peter Mustermann Flight expenses		1.648,44 EUR	
9 04		Crewing Service, Istanbul Crew wages		17.606,95 EUR	
10 08.08.18		Crewing Service, Istanbul Crewing expenses		3.500,00 EUR	
11 07.02		Vestergaard Marine Service, Frederikshavn Service Technician ME repairs		11.740,92 EUR	
The Insured: 166.464,30 EUR Part Average: 2.480.864,07 EUR Possibly GA: 252.377,23 EUR Superintendency: 4.648,44 EUR				2.891.574,64 EUR	



› Dispatch

› im Grunde:
heute wie
damals...



› **Dispache**

- › Darstellung des Hergangs der Havarie
- › Zusammenstellung der vergütungsfähigen Kosten
- › Feststellung der beitragenden Werte
- › Ermittlung des Beitragssatzes und der Beiträge
- › Saldierung von Beiträgen und Vergütungen
der einzelnen Interessen
(inkl. Berücksichtigung von à-conto-Zahlungen, CCP etc.)

› Vergütungsfähige Kosten

Einschleppen	200.000
VHT-Kosten für Suchen / Kontrahieren des Schleppers	1.000
Nothafenanlauf (Lotsen, Schlepper, Hafengeld, Liegegeld, Agentur, ...)	69.000
Löschen und Laden (soweit für Reparatur nötig)	30.000
Anteilige Charter eines Ersatzschiffes (an Stelle von Kosten für Einlagern)	<u>80.000</u>
Übertrag	380.000

Übertrag		380.000
Mannschaftskosten (Schleppen und Nothafen, abzgl. Ersparnis auf normaler Reiseroute)		150.000
Bunkerverbräuche (Zeitraum wie Mannschaft)		<u>55.000</u>
		585.000
Opferschaden / Ladung		<u>635.000</u>
		1.220.000
2% Vorschusskommission (YAR-XX — 1994!) auf	380.000	7.600
7% p.a. Zinsen (YAR-XXI) auf	1.220.000	85.400
Verfahrenskosten (Havariegelder-Prämie, Dispatcheur)		<u>37.000</u>
Vergütungen insgesamt:		1.350.000

-
- **Aha.**
 - 1.350.000 in Havarie-grosse vergütet.
 - Und was hat die Reederei davon?

› Settlement der Havarie-grosse (6)



Bla bla blabla ...

zu erhalten

zu

sko

. L H

Makler / Dispa

4. Charterer

5. Ladungsbet

- zu B/L #3

.000

8.400

6. Reederei

139.000

Total zu kollektieren / zu verteilen:

912.400

912.400



› Beitragswerte

	<u>Gesundwert</u>	<u>Partschaden</u>	<u>Beitragswert</u>
Schiff:	5.000.000	-1.150.000	3.850.000
Ladung: – B/L #1	1.200.000		1.200.000
– B/L #2 (incl. Kran!)	1.250.000		1.250.000
– B/L #3	5.050.000	-230.000	4.820.000
Bunker: ROB / Trennung von Schiff + Ladung		100.000	
+ Vergütungen davor		<u>30.000</u>	<u>130.000</u>
<u>Beitragswerte gesamt</u>			<u>11.250.000</u>

› Beitragssatz

$$\frac{\text{Vergütungen 1.350.000}}{\text{Beitragswerte 11.250.000}} \rightarrow 12\%$$

Die Ladung: – B/L #1 zahlt auf	1.200.000	einen Beitrag von	144.000
– B/L #2 zahlt auf	1.250.000	einen Beitrag von	150.000
– B/L #3 zahlt auf	4.820.000	einen Beitrag von	578.400
			872.400
Das Schiff zahlt auf	3.850.000	einen Beitrag von	462.000
Die Bunker zahlen auf	130.000	einen Beitrag von	15.600
Total:	11.250.000		1.350.000

› **Wer bezahlt Havarie-grosse-Beiträge?**

› Schiff: Kaskoversicherer

› Bunker: Ausrüstungsversicherer
(Bei Zeitcharter: Charterer)

› Ladung: Warentransportversicherer

Zahlungen auf in HG vergütete Kosten werden (nebst anteiliger Zinsen und ggf. Vorschusskommission) kreditiert.

› Settlement der Havarie-grosse (1)

<u>1. Die Kaskoversicherer</u>	<u>zu erhalten</u>	<u>zu zahlen</u>
Zu zahlen - HG-Beitrag / Schiff		462.000
Zu erhalten: - Einschuss auf HG-Kosten	250.000	
- vergütete VHT-Kosten	1.000	
- anteilige Zinsen	17.000	
- Vorschusskommission auf direkt bezahlten Schlepplohn	4.000	
	<hr/>	
Guthaben	272.000	<hr/> -272.000
Per Saldo zu zahlen		190.000

› Settlement der Havarie-grosse (2)

2. Die Loss of Hire-Versicherer

zu erhalten

zu zahlen

Zu erhalten: - Vergütete Mannschaftskosten für
den von ihnen gedeckten
Zeitraum: 90-14 Tage)

127.000

- anteilige Zinsen

8.000

Gesamt zu erhalten

135.000

3. Makler und Dispatchere

Zu erhalten: Verfahrenskosten

37.000

➤ Settlement der Havarie-grosse (3)

<u>4. Der Zeitcharterer</u>	<u>zu erhalten</u>	<u>zu zahlen</u>
Zu erhalten: - Weiterbeförderungskosten, soweit vergütet	80.000	
- Vorschusskommission	1.600	
- anteilige Zinsen	<u>5.400</u>	
Zwischensumme: zu erhalten	87.000	
Zu zahlen: HG-Beitrag auf Bunker	<u>-15.600</u>	15.600
Per Saldo zu erhalten:	71.400	

› Settlement der Havarie-grosse (4)

<u>5. Die Ladungsbeteiligten</u>		<u>zu erhalten</u>	<u>zu zahlen</u>
B/L #3:	zahlt HG-Beitrag		578.400
B/L #1:	zahlt HG-Beitrag		<u>144.000</u>
			722.400
B/L #2:	- erhält vergüteten Opferschaden	635.000	
	zuzüglich Zinsen	<u>45.000</u>	
		680.000	
	- zahlt HG-Beitrag	<u>-150.000</u>	150.000
	Saldo zu erhalten	530.000	

› Settlement der Havarie-grosse (5)

6. Die Reederei

	<u>zu erhalten</u>	<u>zu zahlen</u>
Zu erhalten: Alle Vergütungen	1.350.000	
abzüglich:- an Ladungsbeteiligte / B/L #2	-680.000	
- an Charterer	-87.000	
- an Makler/Dispacheure	<u>-37.000</u>	
	546.000	
- an Kaskoversicherer	-272.000	
- an LoH-Versicherer	<u>-135.000</u>	
Saldo zu erhalten	139.000	

› Settlement der Havarie-grosse (6)

	<u>zu erhalten</u>	<u>zu zahlen</u>
1. Kasko		190.000
2. LoH	135.000	
3. Makler / Dispatchere	37.000	
4. Charterer	71.400	
5. Ladungsbeteiligte - zu B/L #1		144.000
- zu B/L #2	530.000	
- zu B/L #3		578.400
6. Reederei	139.000	
Total zu kollektieren / zu verteilen:	912.400	912.400



-
- **Teil 2 – Anfängliche Seeuntüchtigkeit, allg.**

 - **General Average / Havarie-grosse**

 - *„That which has been sacrificed for the benefit of all shall be made good by the contribution of all“*
 - Außergewöhnliche Umstände während der Reise
 - Führen zu bewusstem Aufopfern (Schäden/ Kosten)
 - Zur Rettung von Schiff und Ladung aus gemeinsamer Gefahr
 - Beiträge pro rata

-
- **Typische Fälle / Gefahrenkonstellationen**

 - Aufopferung von Schiff/ Ladung bei „gemeinsamer Gefahr“
 - vorsätzliche Strandung, um Sinken zu vermeiden

 - Maschinenausfall, Schlepperhilfe

 - „Seewurf“ von Ladung, zur Rettung von Schiff / Restladung

-
- **Errettung aus gemeinsamer Gefahr – gemeinsamer Nutzen**

 - "Gefahr" muss sowohl Schiff als auch Ladung betreffen
 - (Gegenbeispiel: Stromversorgung Reefer Container)

 - Ultimatives Gemeinziel ist / bleibt das Erreichen des vertragsgemäß vereinbarten Ortes zur Erfüllung des Frachtvertrages

-
- **Skuld Statuten, R 17 – Ladung verweigert HG Beiträge**

 - 17.1 (Cover): *"The standard insurance shall cover the Member's loss in respect of general average expenditure, salvage and special charges which should be paid by the cargo interests or some other party to the maritime adventure but which are not legally recoverable solely by reason of a breach of the contract of carriage"*

 - 17.2 (Exceptions)...

-
- **Havarie-grosse und P&I Deckung**

 - Sonderfall bei P&I, da Verstoß gegen Sorgfaltspflichten

 - P&I Deckung tritt ein, soweit
 - nicht speziellere Deckung vorgeht

 - kein Haftungsausschluß besteht

-
- **Voraussetzung der Deckung**

 - Pflichtverletzung – Schiff nicht seetüchtig bei Reiseantritt
 - Frage des Einzelfalls und der Umstände

 - Rule D YAR i.V.m. Skuld R. 17.1
 - Notgemeinschaft, es geht nicht (primär) um Verschulden

-
- **Anfängliche Seeuntüchtigkeit, Einzelpunkte**

 - Sorgfaltspflichtverletzung des Readers durch Anlieferung eines seeuntüchtigen Schiffes?

 - „*due diligence*“ Maßstab, Anzeichen für reederseitige Defizite, die ursächlich für den Ausfall der Hauptmaschine waren?

 - Kurbelwellenschaden – tatsächliches Schadensbild und mögliche Ursachen; Umstände des Einzelfalls

- **Mitwirkungspflichten des Mitglieds**

- Prozess gegen Ladungsbeiliegte bei deren Weigerung, Beiträge zur Havarie-grosse zu leisten
 - Ladungsinteressen und Versuche der Beweislastumkehr

- P&I ist nicht Mitglied der HG Gemeinschaft und "traditionell" erst ab späterem Zeitpunkt involviert

- P&I und Kenntnis des Verfahrenstands?
 - "Rückstand aufholen"

➤ Grenzen der Deckung

- Versagung als Extremfall bei außergewöhnlichen Umständen?
- Systematische bzw. institutionelles Verschulden, über grobe Fahrlässigkeit hinausgehendes Verschulden des „Managements“ (Organe)
- Positives Wissen von Organen über die Umstände, die die HG verursachen bzw. gleichzustellende Unkenntnis

-
- **Einbindung/ Mitwirkung des P&I Versicherers (1)**
 - Frühzeitige Kommunikation und Andienung ab Schadensfall
 - Laufende Abstimmung von Maßnahmen Mitglied/ Sachversicherer und P&I
 - Mobilisierung von Ressourcen nach Situation und Zeitpunkt
 - Ab Havarie
 - Besichtigung im Nothafen; Schadensfeststellung, Beweissicherung
 - Gemeinsame Beauftragung von Besichtigern / Sachverständigen
 - ggf. Einlagerung von Ladung und andere Maßnahmen
 - Nachlaufende Untersuchung

-
- **Einbindung/ Mitwirkung des P&I Versicherers (2)**

 - Frühestmögliches gemeinsames Vorgehen aller beteiligten Versicherer auf Seiten des Reeders ("owners' camp") gegen mgl. Angriffe durch die Ladung (Vertragspartner aber auch Anspruchsgegner)

 - Vorteile gegenüber traditioneller Verfahrensart, d.h. Einbindung von P&I erst zum Ende des Dispacheverfahrens
 - Informationsfluss / Kenntnisstand
 - Kosten- und Zeitersparnis
 - Internes "Konfliktmanagement " soweit erforderlich
 - Durchgängige Strategieabstimmung
 - Auslotung von Vergleichsoptionen zum geeigneten Zeitpunkt

**Vielen Dank
für Ihre Aufmerksamkeit!**

- **P&I Aspekte bei Maritimen Claims Management im Zusammenspiel bei Havarie-grosse**
- **Thomas B. Larsen/ Jens M. Priess, Skuld Hamburg**