



# Bergungen - LOF & SCOPIC

Vertragsauswahl- und Gestaltung,  
Interessenkonflikte zwischen P&I und H&M

VHT TRAININGSCAMP VI

Bremen, 30. November 2012

Hotel Hilton Bremen

### Technische Analyse zur Vertragsauswahl – Fallbeispiel 1

---

#### Szenario 1:

- Das MS „VEREIN“ treibt vor Sizilien aufgrund eines Schadens an der Hauptmaschine
  - Weitere Informationen wurden in der ersten Schadenanzeige nicht benannt.
-

### Technische Analyse zur Vertragsauswahl – Fallbeispiel 1

---

## Benötigte Informationen zur Risikobewertung:

- Exakte Position des Havaristen
  - Äußere Einflüsse (aktuelles Wetter: Driftrichtung und Geschwindigkeit, Wettervorhersage)
  - Abstand zur Küstenlinie und / oder zur nächsten Untiefe / Hindernis (z.B. Bohrinself)
  - Zustand des Havaristen (Zustand der maschinellen Einrichtung, Möglichkeit den Schaden innerhalb einer bestimmten Zeit zu beheben etc.)
  - Ist Ladung an Bord? Wenn ja, wie viel und ist IMO Ladung darunter
-

### Technische Analyse zur Vertragsauswahl – Fallbeispiel 1

---

#### Weitere Informationen:

- Schiff treibt südlich von Sizilien mit süd-östlicher Richtung, Driftgeschwindigkeit ca. 0,5 kn
  - Wetter derzeit Bft 8 aus Nord, 4m See, Vorhersage abnehmend Bft. 3 – 4, See 1 – 2 m
  - Nach Mitteilung der Reederei kann die Maschine mit bordeigenen Mitteln nicht repariert werden.
  - Schiff ist mit 200 TEU beladen, keine IMO Ladung an Bord
  - Nach Rücksprache mit Schleppermakler: Schleppassistenz ist kurzfristig verfügbar.
-

### Technische Analyse zur Vertragsauswahl – Fallbeispiel 1



### Technische Analyse zur Vertragsauswahl – Fallbeispiel 1

---

## Ergebnisse der technisch / nautischen Analyse:

- Der Havarist benötigt Schleppassistenz.
  - Es besteht keine akute Gefahr für Besatzung, Umwelt, Schiff und Ladung aufgrund der gegebenen Umstände.
  - Schleppassistenz ist verfügbar.
-

### Kommerzielle Analyse zur Vertragsauswahl – Fallbeispiel 1

---

#### **Basiswerte:**

- Versicherungssumme Kasko: USD 7.0 Mio.
- Geschätzte Ladungswerte (200TEU): USD 5.0 Mio. (USD 20.000 – 25.000 pro TEU)
- Geschätzte Bunkerwerte: USD 500.000
- Schleppkosten pro Tag laut Angebot: USD 50.000,00

### Vertragsauswahl – Fallbeispiel 1

---

## Empfehlung zur Vertragsauswahl:

- Keine unmittelbare Gefahr für Besatzung, Umwelt, Schiff und Ladung.
  - Schleppassistenz kann kurzfristig vor Ort sein.
  - Verschleppung wird als ungefährlich eingeschätzt.
- 
- Vertrag auf Basis **BIMCO Towhire oder Towcon** wird empfohlen.
  - Schleppassistenz wird auf festgesetzter Tagesbasis oder Lumpsum abgerechnet.
- 
- ✓ **Kein Interessenkonflikt zwischen P&I und Kaskoversicherung, da P&I Risiken nicht involviert sind.**

### Technische Analyse zur Vertragsauswahl – Fallbeispiel 1

---



## Technische Analyse zur Vertragsauswahl – Fallbeispiel 2

---

### Szenario 2:

- Das MS „VEREIN“ lief bei der Einfahrt Barranquilla / Kolumbien auf Grund.
- Die Maschine ist voll funktionsfähig
- Das Schiff ist beladen mit 26.000 t Weizen
- Das Wetter ist ruhig
- Starker nordgehender Strom von 5 kn

### Technische Analyse zur Vertragsauswahl – Fallbeispiel 2



## Technische Analyse zur Vertragsauswahl – Fallbeispiel 2

---



## Technische Analyse zur Vertragsauswahl – Fallbeispiel 2

---

### Weitere Informationen im Verlauf:

- Wettervorhersage positiv
- Die Außenhaut ist nicht beschädigt.
- Das Schiff liegt fest auf Grund.
- Schiff liegt mit dem Vorschiff auf.
- Der Boden ist sandig ohne Steine.
- Aufgrund der geringen Geschwindigkeit während der Strandung geht der VHT von einer geringen Ground Reaction aus.
- Ein Tidenhub von 0,2m wird angegeben.
- Ausreichende Schlepperhilfe ist vor Ort vorhanden

### Technische Analyse zur Vertragsauswahl – Fallbeispiel 2

---

### Ergebnisse der technisch / nautischen Analyse:

- Es besteht keine akute Gefahr für Besatzung, Umwelt, Schiff und Ladung aufgrund der gegebenen Umstände.
- Das Schiff benötigt Schleppassistenz zum freikommen.
- Entsprechende Schlepper sind lokal verfügbar.
- Durch die geringe Ground Reaction und die weiteren lokalen Umstände wird davon ausgegangen, dass ein Schlepper das Schiff abbergen kann.

## Kommerzielle Analyse zur Vertragsauswahl – Fallbeispiel 2

---

### **Basiswerte:**

- Versicherungssumme Kasko: USD 10.0 Mio.
- Ladungswert: USD 7.8 Mio. (USD 300 pro Tonne)
- Bunkerwert: USD 400.000

## Vertragsauswahl – Fallbeispiel 2

---

### Empfehlung zur Vertragsauswahl:

- Keine unmittelbare Gefahr für Besatzung, Umwelt, Schiff und Ladung.
- Schlepper mit notwendigem Pfahlzug kurzfristig verfügbar.
- Die Wahrscheinlichkeit einer erfolgreichen Bergung unter Einsatz geringer Mittel wird als hoch eingeschätzt.
  - Vertrag auf Basis **BIMCO Towcon oder Towhire** wird empfohlen.
  - Alternativ auf Basis der **lokalen Hafentarifen**.
  - Schleppassistenz wird auf festgesetzter Tagesbasis oder lumpsum abgerechnet. Zusätzlich kann ein „Refloating“ Bonus vereinbart werden.
- ✓ Kein Interessenkonflikt zwischen P&I und Kaskoversicherung, da P&I Risiken nicht involviert sind.

## Vertragsauswahl – Fallbeispiel 2



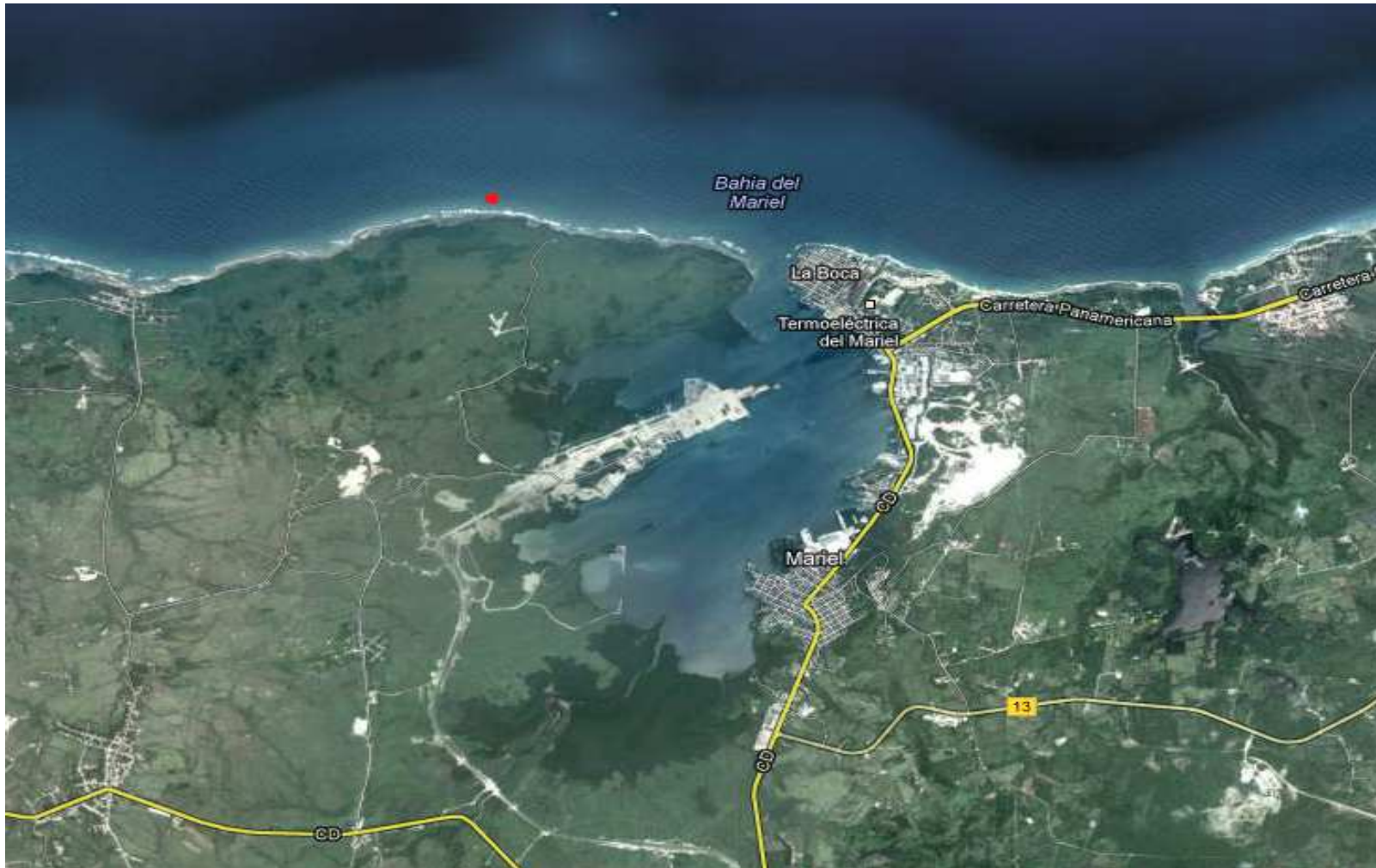
### Technische Analyse zur Vertragsauswahl – Fallbeispiel 3

---

#### Szenario 3:

- MS „VEREIN“ erlitt im beladenen Zustand einen Maschinenschaden vor der Kubanischen Küste.
- Das Schiff befindet sich 20 sm westlich von Havanna und treibt mit ca. 2 kn auf die Küste zu.
- Das Wetter, beeinflusst durch einen tropischen Wirbelsturm, wird mit Bft. 8-9 aus nördlicher Richtung angegeben.
- Reparaturversuche am Hauptmotor finden derzeit statt.
- Die weiteren maschinellen Einrichtungen sind funktionstüchtig.

### Technische Analyse zur Vertragsauswahl – Fallbeispiel 3



### Technische Analyse zur Vertragsauswahl – Fallbeispiel 3

---

#### Erste Maßnahmen:

- Problem: Die Zeitspanne bis zur wahrscheinlichen Strandung des Schiffes erlaubt keine genauere Analyse der Situation.
  - Mit der Reederei wurden folgende Sofortmaßnahmen besprochen:
    - Vorfieren der Anker um eventuell Grund zu fassen und eine Strandung abzuwenden
    - Herstellung des Verschlusszustandes
    - Überprüfung des Lenzsystems (Bilgensystem inklusive Pumpen)
    - Verbringen von Schweröl und Schmierstoffen in höher gelegene Tanks, soweit möglich
    - Maximales Beballasten des Schiffes (bis zu 70%)
    - Sicherung des VDR Rekorders zur Beweissicherung
  - Nach circa 45 Minuten erhält der VHT die Information, dass das MS „VEREIN“ vor der Küste Kubas gestrandet ist.
-

### Technische Analyse zur Vertragsauswahl – Fallbeispiel 3

---



### Technische Analyse zur Vertragsauswahl – Fallbeispiel 3



### Technische Analyse zur Vertragsauswahl – Fallbeispiel 3

---

#### Weitere Informationen im Verlauf:

- Der VHT wird darüber informiert, dass die Besatzung des Schiffes aufgrund der Wetterbedingungen abgeborgten wurde.
  - Der Grund besteht zum großen Teil aus Korallen.
  - Es hat bereits Wassereinbruch in Doppelboden BW Tanks gegeben. Die Tanks kommunizieren untereinander.
  - Schiff liegt mit seiner gesamten Länge auf.
  - Schiff hat Container geladen.
-

### Technische Analyse zur Vertragsauswahl – Fallbeispiel 3

---

## Beschaffung weiterer Informationen:

- Der VHT übersendet den standardisierten Fragebogen „[Action to be taken when the ship is aground](#)“ an die Reederei und bittet um schnellstmögliche Beantwortung der darin aufgeworfenen Fragen.
  - Entsendung eines VHT Sachverständigen zum Havaristen
  - Begutachtung des Seegebietes und diverser aktueller Wetterberichte
  - Einholung von Tideninformationen
  - Falls nicht schon durch Bergefirmen ein Bergemaster auf freier Basis entsandt wurde, dieses in Auftrag geben.
  - Welche Bergefirmen / -equipment stehen lokal zur Verfügung?
-

### Technische Analyse zur Vertragsauswahl – Fallbeispiel 3

---

#### **Ergebnisse der technisch / nautischen Analyse:**

- Es besteht eine akute Gefahr für Umwelt, Schiff und Ladung.
  - Tidenhub ist zu vernachlässigen (ca. 0,1 m).
  - Wetter soll sich stabilisieren.
  - Hohe Ground Reaction ca. 5.000 t
  - Berge-Equipment in Kuba nicht ausreichend vorhanden, da Ladung und Bunker gelöscht werden müssen.
  - Professionelle Berger müssen angefordert werden.
-

### Kommerzielle Analyse zur Vertragsauswahl – Fallbeispiel 3

---

#### **Basiswerte:**

- Versicherungssumme Kasko: USD 14.0 Mio.
  - Marktwert des Schiffes nach Wertgutachten: ca. USD 3.0 Mio.
  - Geschätzter Ladungswert: USD 4.0 Mio.
  - Geschätzter Wert des Bunkers ca. USD 200.000
  - Geschätzte Reparaturkosten inklusive Verschleppung und Nebenkosten ca. USD 6.0 Mio.
  - Geschätzter Schrottwert des Schiffes ca. USD 1.0 Mio.
-

### Vertragsauswahl – Fallbeispiel 3

---

#### Empfehlung zur Vertragsauswahl:

- Akute Gefahr für Umwelt, Schiff und Ladung.
  - Hohe Werte sind beteiligt.
  - Berge-Equipment vor Ort nicht verfügbar.
  - Bergung wird aufgrund der vorliegenden Informationen als kompliziert und mit ungewissen Erfolgsaussichten eingeschätzt.
- Vertrag auf Basis **Lloyd's Open Form** wird empfohlen.

### Vertragsauswahl – Fallbeispiel 3

---

## Was ist eine Lloyd's Open Form?

- Standardisierter Bergevertrag (Council of Lloyd's)
- "No Cure – No Pay" Basis
- Englisches Recht und *Internationale Übereinkommen von 1989 über Bergung* kommt zur Anwendung
- Zusätzlich: SCOPIC

### Vertragsauswahl – Fallbeispiel 3

---

## Rechte und Pflichten der Vertragsparteien unter der LOF

- Vertragsparteien sollen sich nach allen Kräften bemühen:
  - Werte zu retten
  - 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.

### Vertragsauswahl – Fallbeispiel 3

---

## Vergütung unter der Lloyd's Open Form – Artikel 13

- Voraussetzung: Erfolgreiche Bergung
- Maximaler Bergelohn kann die Summe der geretteten Werte nicht übersteigen.
- Bergelohn wird vom Schiedsgericht in London bestimmt unter Berücksichtigung unter anderem folgender Kriterien:
  - Höhe der geretteten Werte
  - Art und Ausmaß der Gefahr der Bergung
  - Vom Berger unternommene zeitliche Aufwendung
  - Das verwendete Equipment
  - Unverzüglichkeit der Leistung
  - Professionalität des Bergers

### Vertragsauswahl – Fallbeispiel 3

---

## Vergütung unter der Lloyd's Open Form – SCOPIC

- SCOPIC muss ausgelöst sein.
- Unmittelbare Gefahr der Umweltverschmutzung muss nicht gegeben sein.
- Bergelohn wird trotz SCOPIC weiterhin durch Artikel 13 bestimmt.
- Berechnung der SCOPIC Vergütung wird anhand einer festen Tarifliste berechnet.
- Vertrag kann beidseitig schriftlich gekündigt werden, außer die Vertragsparteien werden von einer hoheitlichen Institution davon abgehalten.

### Vertragsauswahl – Fallbeispiel 3

---

## Deckung für Bergelohn und SCOPIC Vergütung

- Deckung für Bergelohn unter Artikel 13 entsprechend der Policen:
  - Schiffsanteil – Kaskoversicherer
  - Ladungsanteil – Ladungsversicherer
  - Bunkeranteil – Bunkerversicherer / P&I Charterers' liability
  
- Deckung für SCOPIC Vergütung:
  - P&I Versicherung

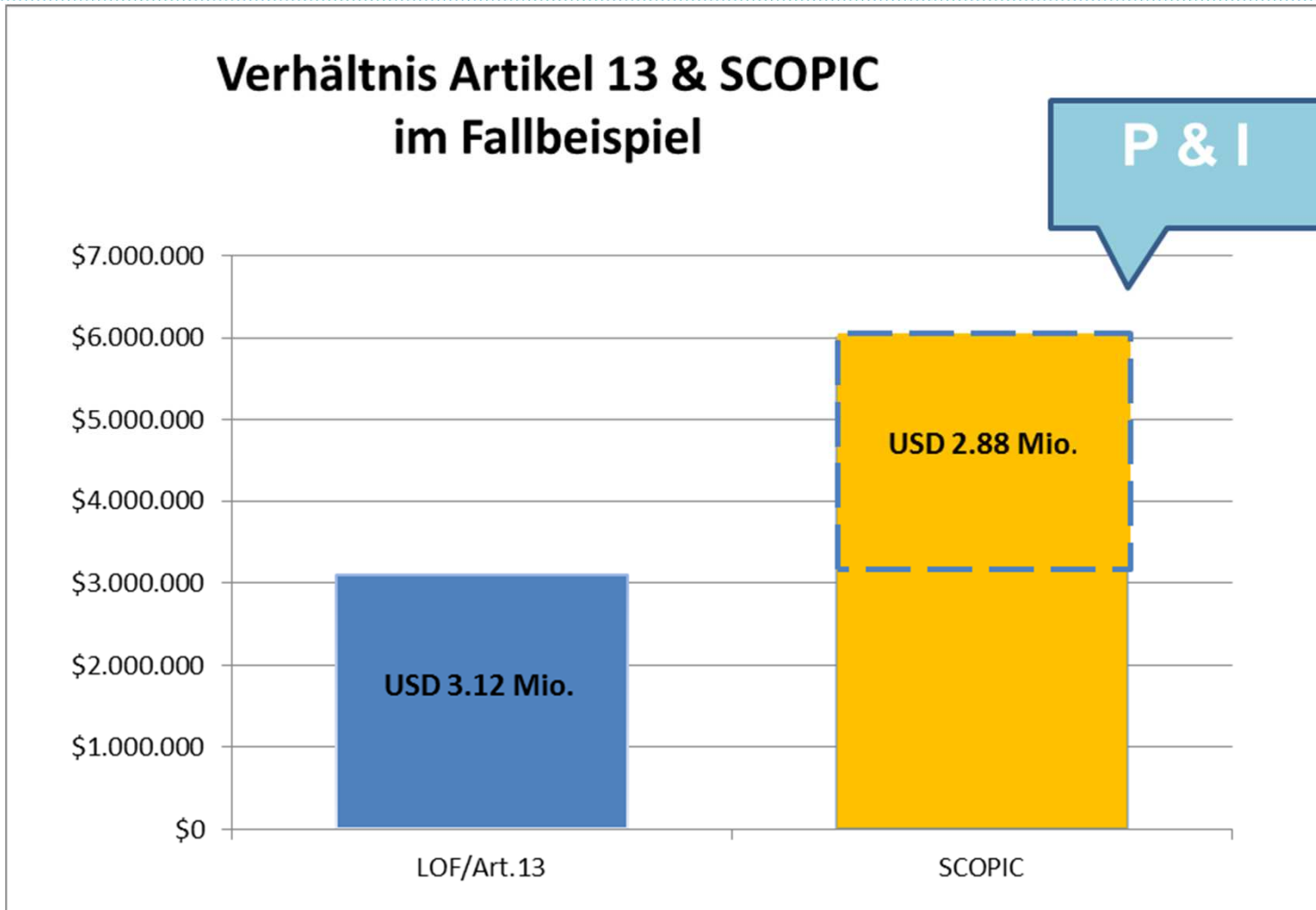
### Vertragsauswahl – Fallbeispiel 3

---

## Zu erwartendes Verhältnis zwischen Bergelohn und SCOPIC Vergütung

- LOF und SCOPIC wird im Fallbeispiel 3 ausgelöst.
- Relevante gerettete Werte für Bergelohn:
  - Schrottwert Schiff: USD 1.0 Mio.
  - Ladungswert: USD 4.0 Mio.
  - Bunker: USD 0.2 Mio.
- ✓ **Total: USD 5.2 Mio**
- Vergütung des Bergers nach SCOPIC **USD 6.0 Mio.**
- Parteien einigen sich auf einen Bergelohn bei **60 % der geretteten Werte.**

**Vertragsauswahl – Fallbeispiel 3**



### Interessenkonflikt – Fallbeispiel 3

---

## Interessenkonflikt zwischen Kasko- und P&I Versicherer

- **Das finanzielle Risiko des Kaskoversicherers ist kalkulierbar:**
    - Marktwert und Versicherungssumme sind festgestellt.
    - Reparaturkosten kalkulierbar
    - Bergelohn kann den Wert der geretteten Werte nicht übersteigen
    - Falls das Schiff nicht geborgen wird: „no cure no pay“
  
  - **Das finanzielle Risiko des P&I ist mitunter nicht kalkulierbar:**
    - SCOPIC Anspruch nicht vorhersehbar bei einer langwierigen Bergung.
    - P&I Versicherer kann SCOPIC nicht beenden, er kann dieses nur seinem Member empfehlen.
    - Eine Wrackbeseitigung unter einer **BIMCO WRECKSTAGE** (lumpsum Vergütung) würde das Risiko kalkulierbar machen.
-

### Interessenkonflikt – Fallbeispiel 3

---

## Die Rolle des „Special Casualty Representative“

- Der SCR wird vom Eigner unter der SCOPIC Klausel beauftragt.
- Der SCR muss dem „SCR Panel“ angehören.
- **Der SCR arbeitet für alle schiffseitigen beteiligten Parteien und Versicherer.**
  - Nicht ausschließlich P&I
- Der SCR kontrolliert entsprechend den gültigen Guidelines die Maßnahmen des Bergers:
  - Falls er mit diesen nicht einverstanden sein sollte, so muss dieses dem Berger und allen beteiligten Parteien schriftlich mitgeteilt werden.
  - Der schiffseitigen Parteien werden über einen täglichen Bericht informiert
- Der SCR nimmt die Maßnahmen des Bergers schriftlich auf und ermittelt, ob die Aufwendungen des Bergers unter SCOPIC als angemessen anzusehen ist.

### Interessenkonflikt – Fallbeispiel 3

---

## Rücklieferung unter Lloyd's Open Form:

- Schiff muss an einem sicheren Ort abgeliefert werden.
  - Schiff muss bei Ablieferung in einem sicheren Zustand sein und darf keine Gefahr der Umweltverschmutzung darstellen.
  - Eigner kann Annahme verweigern und weitere Maßnahmen seitens des Bergers verlangen.
- Konsequenz: SCOPIC läuft während dieser Maßnahmen weiter

### Interessenkonflikt – Fallbeispiel 3

---

## Rücklieferung unter Lloyd's Open Form:

- Interessen des Kaskoversicherers:
  - Das Weiterlaufen der SCOPIC Vergütung ist irrelevant, soweit diese den Bergelohn bereits übersteigt.
  - Ablieferung des Schiffes in einem sicheren Zustand
- Interessen des P&I Versicherers:
  - Schnellstmögliche Annahme des Schiffes durch den Eigner, damit SCOPIC nicht weiterläuft.
    - ✓ Ausnahme: Gefahr von Umweltschäden
- Interessenkonflikt:
  - Sicherer Zustand des Schiffes gegenüber der schnellstmöglichen Rücknahme



**Danke für Ihre Aufmerksamkeit**