

## Casualty Information No. 18 - July 2000

Bergen Hull Club wishes to contribute to increased safety on board, focusing on **Lives, Health, Environment and Assets** and extracting **Useful Experience**.

In situations where a tug is needed the Master and/or Shipowner must ensure that contractual conditions are in place, when an element of danger can be claimed later on. This case (and others) unfortunately shows that the players in the market will exploit any situation and demand salvage also when not expected:

### A 25 000 GT vessel was leaving port by a long and narrow channel.

#### **Course of events:**

The vessel was leaving port by a narrow channel, pilot embarked. There was a strong head current, and there was a storm warning. Soon after full ahead was achieved, it was reported that a high pressure fuel pipe leakage was detected. This activated the automatic safety system, shutting off the fuel supply to one cylinder. The result was an unacceptable increase in the exhaust temperatures, necessitating a radical reduction in the RPM. However, the situation was not deemed to be at all critical. The maximum speed obtainable with acceptable exhaust temperatures ended up being only about two knots over the ground. The Chief Engineer wanted to shut down for only ten minutes, to be able to change the pipe, and a good anchorage about eight n miles further out was agreed with the pilot and the VTS control, since anchoring in the narrow passageway was only permitted in emergencies. With two hours still to go, the wind increased, and the pilot expressed concern about the situation. He suggested that tugs should be called to assist. At any rate tugs would normally have assisted from the anchorage position, and the Master deemed the request to be straight forward. According to the pilot the cost would only be marginally higher than normal harbour tariff rates. The tugs were called, promptly approached and orders were given to make fast forward on arrival. But a representative from the tug company then embarked by boat and presented the Master with a Lloyds Open Form Salvage Agreement. He was surprised and refused to sign such a form, referring to his previous discussion with the pilot, who now did not back him up.

The Master contacted his home office, who referred him to a local agent for assistance. This agent was then asked to represent the vessel's interests in negotiating with the tug company, and later came back with the message that it was not necessary to sign the Lloyds Open Form Salvage agreement, since the agreement could be sorted out later. The Master also received a telex from the tug company, confirming that the pilot had

ordered the tug assistance. He thought that this meant that inflated harbour rates were in effect, as discussed with the pilot. Now a tug made fast forward, and two more tugs were standing by. Speed was increased and after a short time the vessel dropped anchor, changed the fuel pipe and continued its voyage within half an hour, disengaging the tug after another half hour.

Later the tug company raised a salvage case anyway, and the incident became a much more costly affair than anticipated by the Master.

#### **Discussion:**

When presented with the Open Form the Master did the right thing when contacting his superiors. But he was in the hands of the agent, as he did not understand the local language used in the negotiations with the tug representative. The Master had to assume that the message «everything is in order» meant just that. But as we now see, he should have insisted on a written agreement to his satisfaction.

#### **Useful experience gained:**

- If the vessel is considered to have been "in danger", the tug assistance can be claimed to be "salvage".  
In practice, salvage can be awarded even if LOF has not been accepted.
- Regrettably it seems that one must think defensively, and not trust anyone (and demand use of the English language).
- Documentation is vital in such situations, bearing in mind that the safety of the vessel comes first.
- For shipowners; Always contact your leading underwriter for advice when unexpected tug assistance is necessary.



## Havarierfaring Nr. 18 - Juli 2000

Bergens Skibsassuransforening ønsker å bidra til økt sikkerhet om bord. Fokus settes på **Liv, Helse, Miljø og Verdier**, og vi søker å dra ut **Nyttig Lærdom**. Når det oppstår behov for ekstra taubåtassistanse må kaptein/rederi sikre at betingelser avtales på forhånd dersom skipets sikkerhet ikke er i umiddelbar fare. Det viser seg dessverre at aktørene i markedet vil utnytte assistanse-situasjoner og kreve berging i etterkant:

### Et 25 000 GT skip forlot havn via en lang og trang kanal.

#### **Hendelsesforløp:**

Skipet forlot havn via en trang kanal, los var embarkert. Det var sterk motstrøm og det var varslet storm. Straks etter at høyeste tillatte fart var nådd ble det rapportert lekkasje på et høytrykks brennstoffrør. Dette aktiverte det automatiske sikkerhets-systemet, slik at brennstoff-forsyningen til en sylinder ble stoppet. Resultatet var en uakseptabel økning av eksostemperaturen, noe som nødvendig-gjorde en betydelig reduksjon i omdreiningene. Men situasjonen ble slett ikke vurdert som kritisk. Max oppnådde fart med akseptable eksostemperaturer endte opp med to knop over grunnen. Chieften ønsket å stenge ned i ca ti minutter slik at han kunne skifte brennstoffrøret, og man ble enige med losen og VTS kontrollen om en bra ankerplass ca åtte n mil lenger fremme, da det bare var tillatt å ankre i den trange kanalen i nødstilfelle. Vinden økte etterhvert, og losen uttrykte bekymring for situasjonen. Han foreslo å be om taubåtassistanse. I alle fall ville man normalt ta taubåter videre fra ankerplassen, og kapteinen bedømte anmodningen til å være uproblematisk. Ifølge losen ville kostnaden bare være litt over vanlige havnerater. Slepebåtene ble straks tilkalt og ordre ble gitt om å gjøre fast forut ved ankomst. En representant for taubåtselskapet embarkerte, og presenterte Lloyds Open Form Salvage Agreement (LOF) for kapteinen. Han ble overrasket og avslo å undertegne, med henvisning til sin tidligere samtale med losen, som nå ikke bakket ham opp. Kapteinen kontaktet rederiet som henviste ham til en lokal agent for assistanse. Denne agenten ble bedt om å representere skipet i forhandlinger med taubåt-selskapet, og kom senere tilbake med melding om at det ikke var nødvendig å undertegne LOF, da avtalen kunne ordnes senere. Kapteinen mottok også en fax som bekreftet at losen hadde beordret taubåtassistanse. Han antok at dette betød at vanlige havnerater pluss noe tillegg skulle gjelde, slik losen hadde sagt. Nå ble en taubåt gjort fast forut, og to andre var standby.

Farten ble øket, og etter kort tid ankret skipet, skiftet brennstoffrøret, gjenopptok seilassen etter ca en halv time og lot taubåten gå etter ytterligere en halv time.

Senere reiste taubåtselskapet likevel en bergingssak, og hendelsen ble mye mer kostbar enn det som kapteinen hadde forventet.

#### **Diskusjon:**

Da kapteinen fikk presentert LOF gjorde han det helt riktige da han kontaktet rederiet. Men han var i hendene på agenten, da han ikke forsto det lokale språket som ble benyttet ved forhandlingene med representanten for taubåtselskapet. Kapteinen måtte anta at beskjeden «alt er i orden» betød akkurat det. Men som vi ser skulle han ha insistert på en skriftlig avtale som han kunne godkjenne.

#### **Nyttig lærdom:**

- Dersom skipet er i fare, kan taubåt-assistanse regnes som berging.  
I praksis kan bergelønn tilkjennes selv om LOF ikke er akseptert.
- Rederiet må varsle Hovedassurandøren så snart som mulig i slike situasjoner.
- Uheldigvis ser det ut til at man må tenke defensivt, og ikke stole på noen (krev også at forhandlinger på dine vegne gjøres på engelsk).
- Dokumentasjon av hendelsesforløp vil i etterkant være viktig, men skipets sikkerhet er selvfølgelig alltid viktigst.

