

# TRANSPORT MIT TIEFGANG

DIE MEERE SIND DIE WICHTIGSTEN TRANSPORTWEGE FÜR DEN WELTWARENHANDEL. VON DER TIEFKÜHLPIZZA BIS ZU GEWALTIGEN MASCHINENTEILEN SCHICKEN UNTERNEHMEN IHRE PRODUKTE RUND UM DIE ERDKUGEL. MIT IMMER GRÖßEREN SCHIFFEN, STEIGENDEM ZEITDRUCK, RISKANTEN ROUTEN UND NEUEN UNWÄGBARKEITEN AUF SEE NEHMEN ABER AUCH DIE UNTERNEHMERISCHEN HERAUSFORDERUNGEN ZU.

Der Notruf, der am 17. Juni vergangenen Jahres unter dem Rufzeichen C6XF2 von dem Hamburger Containerfrachter Yantian Express aufgefangen wurde, löste eine sofortige Rettungsmaßnahme aus: »Hilfe, wir brechen auseinander«, hieß es da. Er war von der Mannschaft des Containerriesen MOL Comfort abgesetzt worden. Das Schiff war auf dem Weg von Singapur ins saudi-arabische Jeddah in schweres Wetter geraten. Vermutlich begünstigt durch einen Materialfehler, hatten die sechs Meter hohen Wellen dem 316 Meter langen Frachter so zugesetzt, dass er schließlich in zwei Teile brach. Zwar konnte die 26-köpfige Besatzung gerettet werden, doch nur ein Teil der Ladung im Wert von etwa 300 Millionen Dollar ist geborgen worden.

Tanker, Massengutfrachter, Schwergut- und Containerschiffe bewältigen über 90 Prozent des Welthandels. Sie sind die Packesel der globalen Warenströme und den Land- oder Lufttransporten schon wegen des Ladevolumens überlegen. Unglücke wie das der MOL Comfort werfen jedoch ein Schlaglicht auf die Folgen von Unwägbarkeiten, die mit dem maritimen Transport rund um den Erdball einhergehen. Sie verdeutlichen, dass sich auf den Highways des Weltwarenverkehrs auch mit immer moderneren Schiffen die Risiken nicht auf der Null-Linie bewegen. Gefahren wie Unwetter, Krieg, Terror oder schlicht Konstruktionsfehler sind real. Die Planung des Warentransports verlangt Tiefgang, denn ein schlechtes Risikomanagement und eine

▲ Schwimmende Giganten: Die größten Containerschiffe nehmen mehr als 18.000 Stahlbehälter auf.

▶ Moderne Packesel: Über die Containerflotten werden inzwischen 90 Prozent des Weltwarenhandels abgewickelt.



mangelhafte Absicherung könnten den Auftraggeber teuer zu stehen kommen.

Dazu muss es – wie im Falle der MOL Comfort – nicht einmal zum Totalverlust eines Schiffes kommen. Oft gelingt es dem Kapitän mit Hilfe eines Bergungsteams noch, ein in Seenot geratenes Schiff zu retten. Schäden, respektive Kosten für Schiff und Ladung, nimmt man bewusst in Kauf, indem etwa die Ladung oder Teile davon zur Rettung von Schiff und Frachtgut geopfert werden. Glück im Unglück – allerdings mit weitreichenden Folgen. Denn bei einem derartigen Fall, der sogenannten Havarie-Grosse, wird die Haftung nach dem Prinzip der Gefahrengemeinschaft sozialisiert. Das bedeutet, dass alle am Transport beteiligten Parteien sprichwörtlich in einem Boot sitzen und auch alle gemeinsam im Verhältnis zum Betrag der geretteten Werte anteilig

beitragen müssen. »Auf den Ladungseigentümer können dann Ansprüche bis zur Höhe des eigentlichen Warenwertes zukommen, selbst wenn die eigenen Waren unbeschadet geblieben sind«, erklärt Matthias Stelling, Leiter des Bereiches Transportversicherung bei Marsh in Hamburg. Verfügen können die Ladungseigentümer über ihre Ware im Übrigen erst, wenn durch Garantien das Pfandrecht des Reeders an der Ware aufgehoben ist. »Wenn hier keine Havarie-Grosse-Garantie vom Transportversicherer erbracht werden kann, weil keine Warentransport-Police besteht, wird der Reeder auf einer Bankgarantie vor Auslieferung bestehen«, warnt Stelling. Eine teure Lösung. Denn während die Bank Zinsen berechnet, gibt der Transportversicherer die Garantie kostenlos.

## DER ZEITDRUCK FÄHRT IMMER MIT

Natürlich haben die Schiffsführer schon seit jeher mit schlechtem Wetter und schwerer See zu kämpfen. Eine neue, oft viel größere Herausforderung liegt in den modernen Containerschiffen selbst, die immer größer werden und damit höhere Anforderungen an die Manövrierbarkeit stellen. Das erhöht auf dicht befahrenen Routen und engen Wasserstraßen die Unfallgefahr. Laut aktueller Studien steigt etwa durch die Verbreiterung des Panamakanals und seiner Schleusen auch das Verkehrsaufkommen drastisch. Während derzeit Schiffe mit einem Ladevolumen von 5.000 Containern den Kanal passieren, dürfen künftig auch Schiffe mit 12.600 Standard-Containern die Passage durchfahren. Entsprechende Schulungen sollen Schiffsführer befähigen, die maritimen Giganten ohne Querstellungen oder Blockaden durch das mittelamerikanische Nadelöhr zu steuern.

Weil die oft engen Liefertermine und Termintreue im internationalen Warenverkehr aber beherrschend sind, fährt auf allen Strecken ein allseits unbeliebter Gast mit: Zeitdruck! Wenn dann die Nadelöhre wie Suez- oder Panamakanal durch einen Unfall blockiert oder wegen einer Terrorwarnung gesperrt sind, drohen wegen der Lieferungsverzögerungen Gewinneinbußen und oft empfindliche Vertragsstrafen. Diese werden nicht automatisch durch eine Warentransportversicherung abgefangen, sondern sollten bei Bedarf und besonderer Gefahrenlage separat abgesichert werden.

»Die schiere Größe der Schiffe ist nur ein Aspekt. Daneben müssen auch Gefahren aus Krieg, Terror und besonders auch Piraterie berücksichtigt werden«, erläutert Michael Hogger, Leiter des Branchenteams Marine von Marsh. Ein Blick auf die Zahlen macht das Ausmaß deutlich: 116 Piratenangriffe weltweit gab es in den ersten sechs Monaten dieses Jahres, so der Statistikbericht des Internationalen Schifffahrtsbüros (IMB)\*. Gegen die meist mit wenigen Schnellbooten ausgeführten Attacken der rücksichtslos gegen die Mannschaften vorgehenden Gangster waren die ungeschützten Frachtschiffe wehrlos. Das Vorgehen ähnelt sich meist: Schiff kapern, Ladung verkaufen oder Lösegeld erpressen. Sind Schiff und Ware nach einem Jahr noch immer in Piratenhand, dann dürfen sie aufgegeben werden, der Schaden wird reguliert. Bei gut verhandelten Versicherungsbedingungen wie von Marsh kann das Schiff schon nach sechs Monaten und die geladene Ware – je nach Lage des Falles – bereits nach zwei Monaten reklamiert werden.

Eine der gefährdetsten Regionen war lange Zeit die Küste Somalias. Seitdem bewaffnetes Personal an Bord der meisten Schiffe eingesetzt werden muss, damit die Versicherer bei Übergriffen finanziell aufkommen, ist die Anzahl in den vergangenen Jahren stark gesunken. Im ersten Halbjahr 2014 wurden in der Region zehn Überfälle registriert. »Inzwischen ereignen sich Attacken häufiger an der westafrikanischen Küste, und auch Indonesien gerät jetzt immer stärker in den Blickpunkt«, erläutert Hogger. Dort verzeichnete die IMB-Statistik 47 Angriffe, bei denen es den Piraten in 40 Fällen gelang, das Schiff zu kapern.

Angesichts der Bedeutung der Frachtschifffahrt im Weltwarenverkehr eine bedenkliche Entwicklung. Gerade die exportstarke deutsche Industrie nutzt die schwimmenden Giganten zum Transport sperriger Ladegüter und schickt ganze Maschinenkomplexe oder



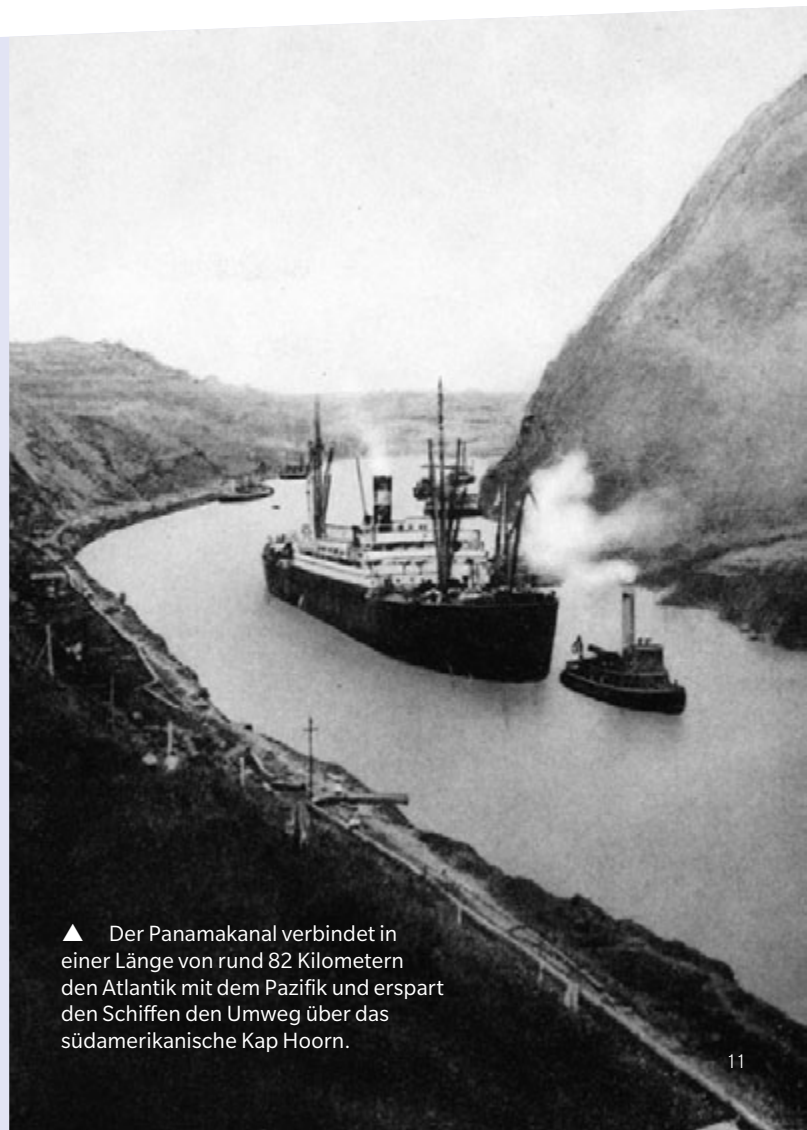
»IN MANCHEN SCHADENSFÄLLEN MUSS DER CHARTERER BEI EINEM FEHLVERHALTEN DES KAPITÄNS AUCH FÜR DAS GUT ANDERER UNTERNEHMEN AUFKOMMEN.«

Matthias Stelling, Leiter des Bereiches Transportversicherung in Hamburg

## PANAMAKANAL: EIN MEISTERWERK WIRD 100

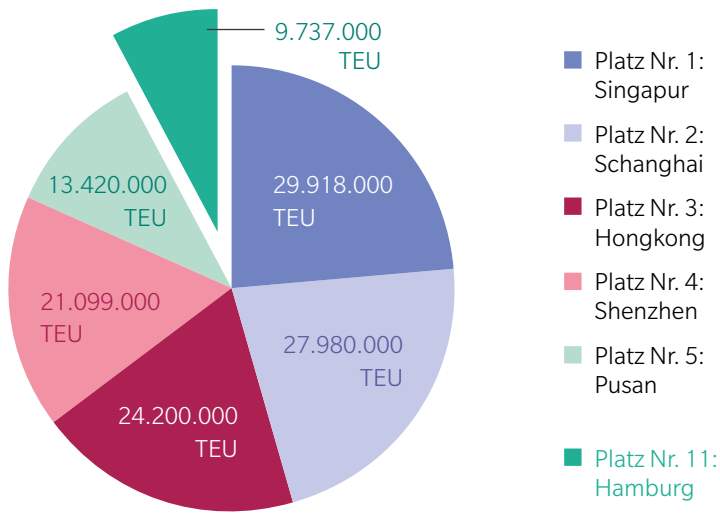
Meilenstein für den Welthandel, Schlagader des maritimen Transports – die anlässlich des 100. Geburtstages verwendeten Begriffe zeigen, welche Bedeutung der Panamakanal als Verbindung zwischen Atlantik und Pazifik für die Schifffahrt hat. Zu den Daten: Spatenstich 1904 durch die Amerikaner, 180 Millionen Kubikmeter Aushub, 375 Millionen Dollar Kosten. Als mit der „SS Ancon“ am 15. August 1914 das erste Schiff den Kanal passierte, war das Bauwerk fertig, das heute etwa fünf Prozent des Weltseehandels abwickelt. Inzwischen passierten eine Million Schiffe, viele Milliarden Tonnen Waren und Container die zweitwichtigste Wasserstraße der Welt nach dem Suez-Kanal, welche Reedern und Transporteuren eine wertvolle Ersparnis an Zeit und Energie bescherte.

Für 5,2 Milliarden Dollar wird der Kanal derzeit für die neuen Container-Kolosse schiffbar gemacht. Die Giganten können dann statt bisher 5.000 Container weit über 12.000 Container transportieren. Kosten für die 24-stündige Passage: 300.000 Dollar. An günstigsten kam übrigens der US-Bürger Richard Halliburton weg. Er durchschwamm 1928 den Kanal als bisher einziger Mensch in 50 Stunden. Zahlen musste Halliburton 36 Cent, berechnet nach seinem Körpergewicht von rund 70 Kilo.



▲ Der Panamakanal verbindet in einer Länge von rund 82 Kilometern den Atlantik mit dem Pazifik und erspart den Schiffen den Umweg über das südamerikanische Kap Hoorn.

TOP 5 CONTAINERHÄFEN NACH UMSCHLAG TEU\*



\* Twenty-foot Equivalent Unit (Maß für Kapazitäten von Containerschiffen und Hafenumschlagmengen)

Quelle: Hafen Hamburg

Turbinen auf die Reise. Nicht selten muss das produzierende Unternehmen für derartige Spezialtransporte gleich ein ganzes Schiff chartern. Die Kapazitäten dafür halten die Reeder bereit. Und damit auch ein Risiko, gegen das sich die Unternehmen absichern sollten. »Der Charterer muss wissen, dass zwar in der Regel die Ware versichert ist, nicht aber die Schäden am Schiff, die der Charterer zu vertreten hat«, betont Hogger.

Obwohl in solchen Situationen mit speziellen Haftpflichtversicherungen (Charterers Liability) hohen Kosten entgangen werden

kann, erlebt es der Marsh-Experte im Alltag immer wieder, dass Unternehmen es für überflüssig halten, eine entsprechende Police abzuschließen. »Viele Unternehmen gehen davon aus, dass ein eventueller Schaden am Schiff über die Betriebshaftpflichtversicherung abgedeckt ist.«

Das ist jedoch ein Trugschluss, der teuer werden kann: So erzeugte etwa die Anweisung eines Charterers an den Kapitän eines Schiffes, trotz widriger Wetterbedingungen in einen japanischen Hafen einzufahren, einen Schaden von 120 Millionen US-Dollar an Schiff und Anlagen. Nach gewonnener Klage des Schiffversicherers musste der Charterer für den Schaden selbst aufkommen. »Das kann zum Ruin eines Unternehmens führen«, sagt Hogger.

AUCH IN HÄFEN GEGEN TERROR-GEFAHR ABSICHERN

Ist der Transport erst unterwegs, lauern Unwägbarkeiten, die durch die Wahl der Route entstehen. Krieg und Terror sind die vordergründigsten und stellen inzwischen eine reale, weltumfassende Bedrohung dar. Ohne eine spezielle Absicherung von Mannschaft, Ware und Schiff fährt der Transport im wahrsten Sinne des Wortes in unsicherem Wasser. Das zeigte bereits im Oktober 2002 die Sprengstoff-Attacke von Al-Qaida im Golf von Aden auf den französischen Öltanker Limbourg.

Was auf See geschieht, kann angesichts der weltweiten Terrorgefahr inzwischen auch in vermeintlich sicheren Häfen zu kritischen

► Massentransport: Nach Angaben der Welthandels- und Entwicklungskonferenz der Uno transportieren weltweit insgesamt 9.535 Containerschiffe\* die Stahlboxen von Hafen zu Hafen.



\*Stand 2010

Zwischenfällen führen. Vorausschau ist da wichtig: »Selbst wenn das Schiff nur im Hamburger Hafen liegt, empfehle ich dafür eine gesonderte Terrorabsicherung«, erklärt Hogger. »Der finanzielle Aufwand dafür ist mit einem Tausendstel des Schiffswertes sehr gering. In einer Warentransportversicherung ist Terrorismus ohnehin ohne zusätzliche Kosten mitversichert.«

## TEURE PANNEN DURCH MENSCHLICHES VERSAGEN

Nicht selten nehmen Charterer auch Anlagen von anderen Unternehmen mit an Bord, weil das Ladevolumen nicht gänzlich ausgelastet ist. Eine betriebswirtschaftlich sinnvolle Entscheidung, die allerdings zum Bumerang werden kann. »Diese Güter können im Schadensfall den Unternehmer ohne Vorsorgemaßnahmen teuer zu stehen kommen«, mahnt Experte Matthias Stelling, »denn für Schäden an dieser fremden Ware kann der Charterer von dem anderen Unternehmen haftbar gemacht werden.« Auch solche »damages to cargo« (also Schäden an Drittware) können in eine Charterers-Liability-Versicherung eingeschlossen werden.

Menschliches Versagen, Unachtsamkeit oder einfach nur Pech – nicht immer sind es die Großereignisse, die zu kostenintensiven Schadensfällen werden. Viele ereignen sich aufgrund kleinerer Pannen, insbesondere beim Be- und Entladen. Ist die Ladung beschädigt oder verloren, erhält der Eigentümer

einen finanziellen Ausgleich aus der Transportversicherung in voller Höhe.

Trotz hoher Automatisierungsgrade gerade in westeuropäischen Häfen sind Unfälle bei Ladevorgängen nicht selten: So geriet im Weserhafen während des Löschvorgangs die »Husky Racer« in Schiefelage, ein Containerturm verrutschte, 18 Stahlbehälter versanken. »Leider gibt es immer wieder Unternehmen, die auf einen Schutz verzichten«, sagt Stelling. Dieser ist aber besonders wichtig, weil Frachtführer ihre Haftung im Schadenfall beschränken oder vollständig ausschließen. Nur wenige Auftraggeber wissen außerdem, dass die Deckung durch die Versicherung des Frachtführers in der Regel nicht nach dem tatsächlichen Wert, sondern am Gewicht bemessen ist. Daraus ergeben sich Unterdeckungen.

Über den Wind können wir nicht bestimmen, aber wir können die Segel richten, sagt ein Seefahrer-Sprichwort, das die Wikinger schon kannten. Im Kern gilt der Satz noch heute. Für Michael Hogger passt er sogar sehr gut: »Heute sind es eben die Unternehmen, die sich durch ständig verändernde Rahmenbedingungen auf neue Herausforderungen beim Seetransport einstellen müssen.« ◀

## KONTAKT

Michael Hogger  
Telefon: (040) 3 76 92-134  
michael.hogger@marsh.com

Matthias Stelling  
Telefon: (040) 3 76 92-396  
matthias.stelling@marsh.com



»FÜR EINEN SICHEREN TRANSPORT MÜSSEN AUCH GEFAHREN WIE KRIEG, TERROR UND PIRATERIE BERÜCKSICHTIGT WERDEN.«

Michael Hogger, Leiter des Branchenteams Marine

