

Piraterie: Verbrecherbanden auf den Weltmeeren werden zu einer wachsenden Gefahr für die Handels-schifffahrt.



BILD: KEYSTONE



SEERÄUBER

Den Preis für Piraterie zahlen alle

Warum es schwierig ist, etwas gegen Piraten zu unternehmen, und **wie die Asiaten** mit dem Risiko von Seeräuberei umgehen.

PETER ODRICH

Lord Levene sagt es deutlich: «Piraten sind keine romantischen Figuren, keine Gentlemen im Räuberzivil, sondern gemeine Verbrecher und Terroristen.» Der Chairman von Lloyds, dem Heimathafen der grössten Schiffsversicherer, sieht aber auch die Schwierigkeiten, erfolgreich etwas gegen die somalischen Piraten im Golf von Aden zu unternehmen und künftige Überfälle zu verhindern.

Denn bei dem Seegebiet handle es sich nicht um einen leicht überschaubaren Ententeich, sondern um einen Ozean. Und die Suche nach den Seeräubern käme «in gewisser Weise der nach einer Nadel im Heuhaufen» gleich. Im Prinzip ist er gegen die Löse-

geldzahlungen. Allerdings sieht Lord Levene in manchen Fällen «kurzfristig wohl kaum eine andere Möglichkeit».

Waffen sind kein Allerheilmittel

Ahmed Aly Fadel, Leiter der für den Suez-Kanal zuständigen Behörde Suez Canal Authority (SCA), ruft mittlerweile laut nach konzertierten Aktionen der Seestreitkräfte gegen die Piraten. Er fürchtet, dass die für Ägypten besonders wichtigen Einnahmen aus den Transitgebühren – im vorigen Jahr 5,2 Milliarden Dollar – sinken, wenn mehr und mehr Frachtschiffe aus Furcht vor den Piraten den weiteren Weg um das Kap der guten Hoffnung nehmen. Doch davon abgesehen, dass etwa die geka-

perte Sirius Star nicht durch den Suez-Kanal gekommen ist, wissen Fachleute wie Lord Levene, dass die Lösung des Problems nicht auf See allein liegt, sondern in Somalia selbst. Ohne handlungsfähige Regierung in dem kriegs- und krisengeschüttelten Land sei den Piraten nicht beizukommen.

Von der Bewaffnung der Tanker und deren Crews selbst hält Lord Levene gar nichts: «Das würde nur noch völlig neue Probleme produzieren, weder die Reeder noch die Eigentümer der Ladung noch die Versicherungen können das wollen», betont der Lloyds-Chairman. Einer der jüngsten Überfälle der somalischen Piraten hat ihm Recht gegeben: Der «Biscaglia», einem Spezialtanker einer amerikanischen Reederei, nützte die eigens angeheuerte Schutztruppe gar nichts.

Die drei Sicherheitskräfte von der erst in diesem Juli gegründeten britischen Firma Anti-Piracy Maritime Security Solutions aus Poole in Dorset hielten die Piraten zwar mehr als eine Stunde lang mit Wasserwerfern und ohrenbetäubendem Lärm in Schach, mussten dann aber aufgeben und retteten sich in einen von der französischen Marine geschickten Hubschrauber.

Ohne scharfe Geschütze hatte die Sicherheitstruppe gegen die Seeräuber keine Chance. Trotzdem gibt es bisher kaum Stimmen, die nach Aufrüstung der Schiffe selbst rufen, zumal viele Länder das Tragen von Waffen an Bord ohnehin untersagen, viele Häfen bewaffneten Schiffen die Einfahrt verweigern und zudem die Frage der Versicherungshaftung bei Waffeneinsatz problematisch bleibt.

In diese Richtung argumentiert auch Dieter Berg, der bei der Münchner Rück das Rückversicherungsgeschäft für die Sparte Seeschifffahrt verantwortet. Er sieht zudem erheblich höhere Kosten für die Reeder und Schiffseigner. Denn die Bedrohung durch Piratenüberfälle kommt noch als zusätzliches Risiko für die Versicherungen hinzu. Die sehen sich laut

Berg nämlich ohnehin schon mit höheren Forderungen aus Schäden durch Hurrikane und Ausfällen in der Energieversorgung konfrontiert.

Auch für die früher nur selten in Anspruch genommene sogenannte «kidnap and ransom»-Versicherungen gegen Geiselnahme und für Lösegeldzahlungen gibt es wachsendes Interesse. Und selbst für den finanziel-

len Verlust, der aus gekaperten Schiffen entsteht, gibt es inzwischen eine Versicherung: So hat AON jüngst angekündigt, eine solche Police anzubieten.

Das kostet alles Geld und führt zu steigenden Versicherungsprämien. Das Risiko, dass Versicherer Piratenüberfälle plötzlich nicht mehr abdecken, gibt es allerdings nicht. Lord Levene betont: «Lloyds Job ist es, Risiken für die Kunden weltweit abzudecken. Das gilt auch für die Piraterie als grossem Risiko. Aber wir müssen für die Absicherung wirtschaftlich gerechtfertigte Prämien bekommen.»

Asien als Vorreiter

Die höheren Versicherungsprämien, die steigenden Kosten für längere Transportwege, mehr Sicherheitsmassnahmen an Bord und besseres Training der Mannschaften können die Schifffahrtsunternehmen nicht allein verkraften. Arthur Bowring, Leiter der Hong Kong Shipowners Association, des Branchenverbands der dortigen Schiffseigner, betont: «Die meisten Verbraucher wissen gar nicht, welchen hohen Preis für die Piratenüberfälle sie zahlen.»

In den ersten neun Monaten 2008 kam es laut Bowring schon zu 199 Überfällen auf Schiffe vor der somalischen Küste. Doch erst die Eskalation im vierten Quartal brachte die Piraten in den Fokus der Weltpresse. Trotzdem sei noch immer vielen nicht klar,

welche Bedrohung dies für die wichtigsten Handelsrouten zwischen Asien, Europa und der Ostküste der USA darstelle. In Singapur ist das anders. Dort bietet sich dem Besucher mittlerweile ein beeindruckendes Bild: Tanker über Tanker versammeln sich auf der Reede vor diesem wichtigsten Ölhafen des Fernen Ostens und gruppieren sich zu Konvois.

Singapur hat für Öl in Ostasien eine mindestens ebenso grosse Bedeutung wie Rotterdam für Westeuropa. Noch vor etwa fünf Jahren galt die Malakka-Strasse zwischen Singapur, Malaysia und Indonesien als ähnlich gefährlich wie heute der Golf von Aden. Doch gemeinsam haben die drei Anliegerstaaten das Problem in den Griff bekommen.

Bei aller Hochachtung vor den Erfolgen der Anlieger der Malakkastrasse sieht allerdings Bowring, dass Singapur, Malaysia und Indonesien allein weder auf Dauer die Sicherheit der für alle enorm wichtigen Wasserstrasse garantieren noch die Kosten dafür tragen können. Japan, das den weitaus grössten Teil seines Ölimports über die Malakka-Strasse deckt, beteiligt sich finanziell bereits mit nahezu 10 Millionen Dollar im Jahr an den Kosten. Doch dabei handelt es sich vorerst nur um eine freiwillige Leistung der japanischen Reeder, Schiffseigner und Versicherer – keine verbindliche Verpflichtung. ■

NACHGEFRAGT

«Aufgrund der längeren Reise muss von erhöhtem Risiko ausgegangen werden»

Marcel Eckerle, Marine Manager, ACE Insurance (Switzerland) Limited, Zürich.



Die Versicherer haben den Golf von Aden bereits zur Kriegszone erklärt. Auch die Kap-Route scheint nicht

mehr sicher. Was bedeutet das für Sie?

Marcel Eckerle: Piraterie ist so alt wie die Handelsseefahrt. Jetzt hat sich die Situation aber schlagartig verschärft, da eine der wichtigsten Handelsrouten att-

kiert wird. Für uns als Warenversicherer bedeutet das ein erhöhtes Risiko, dass Güter beschädigt oder gestohlen werden, also wir den Wareneigentümer entschädigen müssen.

Was heisst das für die Prämien?

Eckerle: Aktuell sind keine Verschärfungen der Konditionen geplant.

Könnten Sie überhaupt Risiken wie Lösegeldforderungen an die Kunden überwälzen?

Eckerle: Wie gesagt sind bei unserem Unternehmen momentan

keine Prämien erhöhungen geplant. Und Lösegeldforderungen sind generell nicht Gegenstand der Transportwarenversicherung.

Wie wichtig ist es, dass Ihre Kunden Hochrisikorouten wie den Golf von Aden umfahren?

Eckerle: Die Auswirkungen einer unsicheren Route via den Suez-Kanal sind in grösserer Dimension zu sehen als die reine Umfahrung. Die Wichtigkeit und Problematik der aktuellen Situation zeigt sich im grossen medialen Interesse und in den bereits getätigten Massnahmen verschiedener Staaten.

Und welche Massnahmen ergreifen Sie?

Eckerle: Als Transportversicherer muss aufgrund der länger dauernden Reise für Güter sicherlich von einem etwas erhöhten Risiko ausgegangen werden. Deshalb müssen unter anderem auch die vorhandenen Standards in der Risikoprüfung überprüft werden müssten...

...Beispielsweise?

Eckerle: Verpackung, Rostschutz, Kühlung usw. Viel grösser ist der Einfluss aber auf die Reedereien. Denn die Kosten für die Durchführung des Transportes fallen massiv höher aus. (eri)