

1 Einleitung

Im Rahmen des PiraT Projekts wurde Ende 2010/Anfang 2011 die deutsche Versicherungswirtschaft zu ihren Einschätzungen und Erfahrungen von maritimem Terrorismus und Piraterie befragt. Die Ergebnisse dieser Befragung werden in diesem Arbeitspapier vorgestellt. Das Arbeitspapier ist damit das zweite aus der Reihe zur Befragung der von maritimem Terrorismus und Piraterie Betroffenen. Im vorangegangenen PiraT-Arbeitspapier Nr. 11 (vgl. Engerer und Gössler, 2011) wurde die Einschätzung deutscher Reeder präsentiert.¹

Bei der maritimen Transportversicherung handelt es sich in Deutschland um eine Spezialsparte des Versicherungswesens mit einer geringen Anzahl von Anbietern. Daher blieb trotz vergleichsweise guter Rücklaufquote die Anzahl der beantworteten Fragebögen klein. Allerdings haben sich sowohl große als auch kleine Versicherungsanbieter an der Umfrage beteiligt, so dass die Umfrage die Seite der Anbieter gut spiegelt. Insgesamt sollten die Ergebnisse der Befragung deutscher Versicherer als Anhaltspunkte gewertet werden, die im Einzelnen eine Einschätzung zur Bedrohung durch maritimen Terrorismus und Piraterie, zur Wirksamkeit technischer und organisatorischer Maßnahmen und zum Versicherungsschutz bieten.

Im Folgenden werden in einem ersten Teil die Grundlagen der Seeversicherung dargelegt und Arten, Akteure und Bedeutung der maritimen Transportversicherung erläutert. Hieran anschließend werden die Ergebnisse der Befragung vorgestellt. Der Online-Fragebogen findet sich im Anhang.

2 Grundlagen der maritimen Transportversicherung

2.1 Entstehung und Entwicklung

Die Seeversicherung ist die älteste Transportversicherung. Nach Hammacher (1982) können grundsätzlich zwei Ursprünge der Seeversicherung unterschieden werden: Die Gefahrengemeinschaft und die Prämienversicherung.²

Spezielle Gefahrengemeinschaften, die in Notfällen gegenseitig Hilfestellung leisten, folgen dem genossenschaftlichen Gedanken und bilden eine Gegenseitigkeitsversicherung. Gefahrengemeinschaften waren nach Hammacher (1982, 6ff) bereits in der Antike bekannt. Aus dem Rechtsgedanken der Gefahrengemeinschaft **entwickelten** sich später die Regelungen der sogenannten Großen Havarei (Havarie grosse): Befinden sich Schiff oder Passagiere in einer Gefahrensituation, kann der Kapitän entscheiden, dem Schiff oder der Ladung (vorsätzlich) Schaden zuzufügen (z.B. „Seewurf“, d.h. geladene Güter werden über Bord geworfen), um Schiff, Mannschaft und Ladung aus der Gefahr zu retten. Die dabei entstehenden Kosten werden gemeinschaftlich von den an dem Seetransport Beteiligten getragen (vgl. zur großen Havarei TIS-GDV).

Die Entstehung der Prämienversicherung als Absicherung eines Risikos durch gewerbliche Versicherer lässt sich bis ins Mittelalter zurückverfolgen.³ Die Seeversicherung als (Vorläufer der mo-

¹ Für die Durchsicht und die Unterstützung bei der Ausarbeitung danken wir Johannes Endler.

² Älter als die Seeversicherung ist das sogenannte Seedarlehen, das im Kern ein Kreditgeschäft mit einer besonderen Risikoverteilung darstellt. Der Schiffseigentümer als Kreditnehmer zahlte das Darlehen inkl. hoher Zinsen nur bei erfolgreichem Seetransport zurück. Die im Vergleich zu anderen Kreditgeschäften hohen Zinsen resultierten damit aus dem hohen Risiko, das der Kreditgeber bei Untergang von Schiff und Ware trug. Anstoß für die Entwicklung der Seeversicherung war das durch Dekret des Papstes Gregor IX im Jahr 1301 erlassene kanonische Zinsverbot (vgl. Enge 1996).

dernen) Prämienversicherung hatte sich in Europa zunächst in Italien etabliert und verbreitete sich durch die Geschäfte italienischer Kaufleute ab dem 15. Jahrhundert in Spanien sowie Nordeuropa und hier zunächst in den Niederlanden (Hammacher 1982, 17ff). Auf deutschem Gebiet wurden zuerst in Hamburg seit Ende des 16. Jahrhunderts versicherungsrechtliche Grundlagen geschaffen. Zu einer Kodifizierung kam es 1732 mit der „Assecuranz- und Havarey-Ordnung“, die die bis dahin verwendeten holländischen Gepflogenheiten ablöste. Diese blieb bis zum Erlass des Allgemeinen Deutschen Handelsgesetzbuches 1861 in Kraft, das in einem speziellen Teil den Seehandel (§§ 476-905) und darunter in einem gesonderten Abschnitt (10. Abschnitt) die Versicherung gegen die Gefahren der Seeschifffahrt regelte. Diese speziellen Regelungen wurden seit 1919 durch die Allgemeinen Deutschen Seeversicherungsbedingungen, die mehrmals überarbeitet wurden, fast gänzlich abgelöst (vgl. Enge 1996, 36ff). Derzeit bieten die Allgemeinen Deutschen Seeversicherungsbedingungen (ADS) und die darauf aufbauenden DTV Klauseln (Deutsche Versicherungsbedingungen der Transportversicherung (DTV-ADS) sowie DTV-Güterversicherungsbedingungen 2000/2008 (DTV-Güter), vgl. GDV 2008 und 2009) einen Regelungsrahmen für die Seeversicherung. DTV-ADS sowie DTV-Güter sind allerdings unverbindlich. Die Versicherer können in der Praxis andere, auch restriktivere Bedingungen mit den Versicherungsnehmern aushandeln.

2.2 Maritime Transportversicherung: Arten und Akteure

In der Seeschifffahrt werden vor allem folgende Versicherungsarten unterschieden:

- Seekaskoversicherung (hull insurance)
- Seewarenversicherung (cargo insurance)
- Kriegskaskoversicherung (war insurance)
- Kriegswarenversicherung (war clauses)
- Verdienstausfallversicherung (loss of hire)
- Haftpflichtversicherung (protection & indemnity)
- Entführungs- und Lösegeldversicherung (kidnap & ransom)

Die maritime Transportversicherung wird zunächst unterteilt in die Versicherung des Schiffs (Seekaskoversicherung/hull insurance) und der auf dem Schiff transportierten Ladung (Warenversicherung/cargo insurance). Die DTV-Güterversicherung (volle Deckung) sieht eine Versicherung aller Gefahren der transportierten Güter vor (Grundsatz der Allgefahrendeckung). Wenn eine Gefahr ausgeschlossen werden soll, muss diese aufgelistet werden.⁴ In der DTV-Güter 2000/2008 sind u. a. jene Gefahren ausgeschlossen, die sich durch Krieg, kriegsähnliche Ereignisse sowie die feindliche Verwendung von Kriegswerkzeugen (vgl. GDV 2008, DTV-Güter 2.4.1.1) ergeben. Diese können durch Abschluss einer Kriegsklausel mitversichert werden (Kriegsklausel, DTV-Güter Kriegsklausel 1.1.1). Gefahren durch Arbeitsunruhen, terroristische und politische Gewalthandlungen (DTV-Güter 2.4.1.2) sind in der Seewarenversicherung ebenfalls ausgeschlossen und kön-

³ Vgl. zur Seeversicherung auch Goldschmidt (1982, 335 ff).

⁴ Vgl. zur Transportversicherung das Standardwerk von Enge (1996), sowie Ehlers (2006), Allianz Global Corporate & Specialty (2009) und Münchner Rück (2009).

nen über die Streik- und Aufruhrklausel eingeschlossen werden (DTV-Güter, Streik- und Aufruhrklausel 1.1).

Laut den allgemeinen deutschen Seeschiffsversicherungsbedingungen in der Fassung von 2009 wird die Gefahr der Piraterie in der Kaskoversicherung ausgeschlossen (vgl. GDV 2009, DTV-ADS 35.1.4).⁵ Durch Abschluss einer Kriegsversicherung können die Beschädigung und der Verlust eines Schiffes in Fällen u. a. von Krieg, Bürgerkrieg und Beschlagnahmung, aber auch Terrorismus und Piraterie abgedeckt werden (vgl. GDV 2009, DTV-ADS sechster Abschnitt). Wird keine Kriegskasko abgeschlossen, kann die Gefahr der Piraterie durch eine Mehrprämie bis zur vereinbarten Höhe versichert werden (DTV-ADS 35.1.4).

Die P & I Versicherung ist eine speziell für die Schifffahrt abgestimmte Haftpflichtversicherung, die Ansprüche abdeckt, die nicht oder teilweise durch die Kaskoversicherung gedeckt sind. Diese Versicherung wird überwiegend durch sogenannte P&I-Clubs (Versicherungsvereine auf Gegenseitigkeit) ihren Mitgliedsunternehmen, den Reedern, angeboten (vgl. TIS-GDV). Zusätzlich zur Kaskoversicherung kann sich der Reeder im Rahmen der DTV-ADS gegen den im Schadensfall auftretenden Ertragsausfall (Ertragsausfallversicherung/loss of hire) versichern.

Erst in jüngerer Zeit werden von deutschen Versicherern auch Entführungs- und Lösegeldversicherungen (kidnap & ransom) angeboten. Im Rahmen dieser Versicherung kann neben der Erstattung des Löse- und Erpressungsgeldes auch die Kostenübernahme für Sicherheitsberater, psychologische Betreuung, Dolmetscherkosten etc. vereinbart werden. Die jeweiligen Versicherungsbedingungen variieren zwischen den Anbietern. Die Kidnap & Ransom-Versicherung wird grundsätzlich zwischen Reeder und Versicherer speziell abgestimmt.

Aufgrund ihrer langen Tradition besteht in der maritimen Transportversicherung eine historisch gewachsene Rollenverteilung der verschiedenen Anbieter und Vermittler der Versicherungen. Im Mittelalter traten zunächst Assekuradeure als Risikoträger auf, welche durch ihr eigenes Kapital bzw. durch das Risikokapital von Privatpersonen, abgesichert waren. Im 18. Jahrhundert wurden Versicherungsgesellschaften gegründet (vgl. Hammacher 1982, 73ff). Hinzu traten Versicherungsmakler, die für den Versicherungsnehmer die Aufgabe übernahmen, mehrere Versicherer zu finden, die bereit waren jeweils als Mitversicherer das vergleichsweise große Risiko des Seetransports abzudecken. Neben Assekuradeur, Versicherung und Versicherungsmakler gibt es die Funktion des Dispatcheurs, oder Havariekommissars, der bei der Abwicklung einer Havarie Grosse auftritt.

In der Seeversicherung haben die Assekuradeure eine besondere Bedeutung. Im Transport-Informationsservice/GDV (TIS/GDV) wird der Assekuradeur wie folgt beschrieben: „In der Vergangenheit war ein Assekuradeur ein selbständiger Risikoträger, der besonders in der Transportversicherung das Versicherungsgeschäft auf eigene Rechnung und Gefahr zeichnete. Heute ist er ein Zeichnungsbevollmächtigter, der im eigenen Namen, aber für fremde Rechnung für einen oder mehrere Versicherungsunternehmen Versicherungspolice zeichnet und Schäden abwickelt. Die Vollmachten sind nach außen unbeschränkt [...]“

⁵ In den bis 2009 geltenden Seekaskobestimmungen wurde die Gefahr der Piraterie nicht ausdrücklich ausgeschlossen. Ein Ausschluss gab es u.a. für die Gefahr von Krieg und kriegsähnlicher Ereignisse sowie die feindliche Verwendung von Kriegswerkzeugen (GDV (ohne Jahr) DTV-Kaskoklauseln 1978/2004). Allerdings gab es für die Gefahr der Piraterie eine besondere Kündigungsoption mit einer Frist von 14 Tagen (vgl. § 16 der Kaskoklauseln). Vgl. auch Enge (1996, 270).

2.3 Bedeutung der maritimen Transportversicherung

Die maritime Transportversicherung ist eine Spezialsparte des Versicherungswesens. Nach Angaben des GDV beliefen sich die von den Mitgliedern des GDV (2010) geleisteten Beitragszahlungen für die Transportversicherung (ohne Kaskoversicherung für Binnenschiffe und Nebenzweige sowie ohne Kriegsprämie) im Jahr 2009 auf 1,06 Mrd. EUR. Dies entspricht lediglich 0,6 % der im Jahr 2009 von den Mitgliedsunternehmen insgesamt geleisteten Beiträge. Dabei sind die nominalen Beiträge zur Transportversicherung sowie der Prozentsatz am gesamten Beitragsvolumen in den vergangenen Jahren sogar gesunken.

Die weltweiten Prämienzahlungen der maritimen Waren-, Kasko- und Haftpflichtversicherung beliefen sich im Jahr 2009 nach Angaben der International Union of Marine Insurance (IUMI) (vgl. zu den folgenden Angaben Seltmann 2010) auf knapp 20 Mrd. USD⁶ (ohne Prämien für Offshore-Anlagen, teilweise mit Versicherung im Binnengewässer).⁷ Dabei entfielen knapp 60 % auf die Warenversicherung, etwa ein Drittel auf die Kaskoversicherung und ca. 7 % auf die Haftpflichtversicherung. In der regionalen Aufteilung der Marktanteile (einschließlich Versicherung von Offshore-Anlagen) liegt Europa mit 61,3 % vor Asien mit 21,4 % und Nordamerika mit 9,5 %. Innerhalb Europas ist England der größte Versicherungsmarkt für maritime Transportversicherungen mit einem Volumen von 2,8 Mrd. USD (ohne Offshore-Anlagen), gefolgt von Deutschland, Frankreich und Italien.

Insgesamt ist die maritime Transportversicherung verglichen mit anderen Sparten des Versicherungswesens klein und auch ihre Anbieterzahl überschaubar. Dies gilt auch für den deutschen Markt, auf den sich die Befragung von Transportversicherern beschränkte.

3 Befragung der Versicherer

3.1 Aufbau des Fragebogens und Vorbereitung der Befragung

Im Rahmen des PiraT-Projektes (vgl. www.maritimesicherheit.eu) wurden im Herbst 2010 gemeinsam mit den wissenschaftlichen Partnern Fragebögen entwickelt, um die Betroffenheit von deutschen Reedern, Kapitänen sowie deutschen Versicherern von Piraterie und maritimen Terrorismus zu erfassen. Die Fragebögen haben jeweils einen ähnlichen Aufbau. Der Fragebogen der Versicherer umfasst folgende Abschnitte:

- Angaben zum Unternehmen
- Einschätzung der Sicherheitslage
- Versicherungsschutz – Angebot und Nachfrage
- Maßnahmen zum Schutz gegen Piraterie und maritimen Terrorismus
- Einstellungen und Meinungen

Vor der eigentlichen Befragung wurde im Dezember 2010 ein Pretest mit vier vom Gesamtverband der deutschen Versicherer (GDV) ausgewählten und in der Sparte Transportversicherung

⁶ Dies entspricht umgerechnet zum durchschnittlichen Wechselkurs des Jahres 2009 etwa 28,5 Mrd. EUR.

⁷ Zu den anderen maritimen Transportversicherungen liegen keine weltweiten Vergleichszahlen der IUMI vor. Nach Angaben von Lloyd's List (2011) sind die Prämien für die Kriegsversicherung zwischen 2008 und Anfang 2011 von 0,05 % des Schiffswertes auf 0,1 bis 0,15 % gestiegen. Nach Angaben der Münchener Rück (2006) beträgt der Wert eines Containerschiffs etwa 150 Mio. USD und der Ladung 800 Mio. USD bis 1 Mrd. USD.

tätigen deutschen Versicherern durchgeführt.⁸ Der Fragebogen wurde aufgrund der Kommentare und Anregungen überarbeitet und insbesondere im Abschnitt zum Versicherungsangebot präzisiert.

3.2 Ablauf und Beteiligung an der Befragung

Die eigentliche Online-Befragung der Versicherer wurde ab Mitte Januar 2011 mit 18 vom GDV ausgewählten Transportversicherern sowie weiteren 70 Versicherern und Assekuradeuren durchgeführt. Von den Rückläufen wurden 24 Fragebögen als auswertbar ausgewählt. Dies ist eine auf den ersten Blick relativ kleine Anzahl beantworteter Fragebögen. Allerdings ist zu berücksichtigen, dass der Kreis der Anbieter in dieser Spezialsparte des Versicherungswesens recht klein ist. 24 beantwortete Fragebögen stellen daher einen guten Rücklauf dar. Hinzu kommt, dass sowohl große (den maritimen Transportversicherungsmarkt in Deutschland bestimmende) Versicherungen als auch kleine Spezialversicherungen (siehe unten) den Fragebogen ausgefüllt haben. Damit spiegelt das Antwortverhalten der Befragten die Einschätzung der verschiedenen Akteure der maritimen Transportversicherung relativ gut wider. Insgesamt dürften die Ergebnisse der Fragebogenaktion durchaus treffende Anhaltspunkte zur Einschätzung der deutschen Versicherer und Assekuradeure über Piraterie und maritimen Terrorismus geben.

3.3 Ergebnisse der Befragung

Im Folgenden werden die Ergebnisse der Befragung auf der Grundlage der 24 beantworteten Fragebögen vorgestellt. Insbesondere in den letzten Abschnitten wurden die Fragen nicht von allen der antwortenden Teilnehmer bearbeitet. Falls bei einzelnen Fragen eine geringere Anzahl von Antworten vorliegt, wird dies daher bei der betreffenden Frage erläutert bzw. in der Tabelle angegeben.

3.3.1 Angaben zum Unternehmen

Der erste Fragenkomplex diente dazu, den Kreis der Antwortenden einzuschätzen. Von den 24 Antwortenden haben 42 % als Tätigkeitsbereich „Versicherung“ (Erstversicherung) angegeben und jeweils 29 % „Assekuradeure“ und „Sonstige“ (darunter Rückversicherer, Versicherungsmakler, Dispatcheur). In ihrem Antwortverhalten haben sich Versicherer und Assekuradeure bei den meisten Fragen kaum unterschieden (Abweichungen werden bei den einzelnen Fragen thematisiert).

Bei der Frage nach der Mitarbeiterzahl haben die Hälfte der Unternehmen, die die Frage beantworteten, angegeben, dass sie weniger als 50 Mitarbeiter haben, 14 % der Unternehmen gaben zwischen 50 und 250 Mitarbeitern an und 36 % der Unternehmen mehr als 250 Mitarbeiter. Hinsichtlich der Größe der befragten Unternehmen liegt damit eine Mischung von kleinen, mittleren und größeren Unternehmen vor.

Die Unternehmen wurden danach befragt, welchen Anteil maritime Versicherungen am Umsatz im Geschäftsbereich der Transportversicherungen haben. Dabei zeigte sich, dass fast 42 % der antwortenden Transportversicherer überwiegend (mehr als 90 %) im Bereich der maritimen

⁸ Der GDV ist assoziierter Partner des PiraT-Projekts.

Die Akteure der Versicherungsbranche wurden auch nach der Anzahl von Schadensfällen durch Piraterie und maritimen Terrorismus in den Zeiträumen 2000-2004, 2005-2009 sowie im Jahr 2010 befragt. Konkrete Angaben hierzu machten vor allem Versicherer, darunter zum ersten Zeitraum 16 Befragte, zum zweiten Zeitraum 17 Befragte und 18 Befragte für das Jahr 2010. Dabei ist festzustellen, dass die Anzahl der Schäden zugenommen hat (vgl. Abbildung 9). Im Jahr 2010 wurden sogar mehr Schadensfälle angegeben, als im gesamten Zeitraum davor. Angaben zur Schadenshöhe machten für den ersten Zeitraum 14 Befragte und für die späteren Zeiträume jeweils 16 Befragte. Nach diesen Angaben hat auch die Schadenshöhe in den betrachteten Zeiträumen zugenommen (vgl. Abbildung 10). Wiederum war allein im Jahr 2010 die Schadenshöhe größer als in den davor betrachteten Zeiträumen. Bei den Schadenssummen wurden vor allem Lösegeldzahlungen geleistet, Verhandlungskosten mit Piraten übernommen sowie Schäden an der Ware und am Schiff beglichen.

Abbildung 9: Anzahl der Schäden im jeweiligen Zeitraum

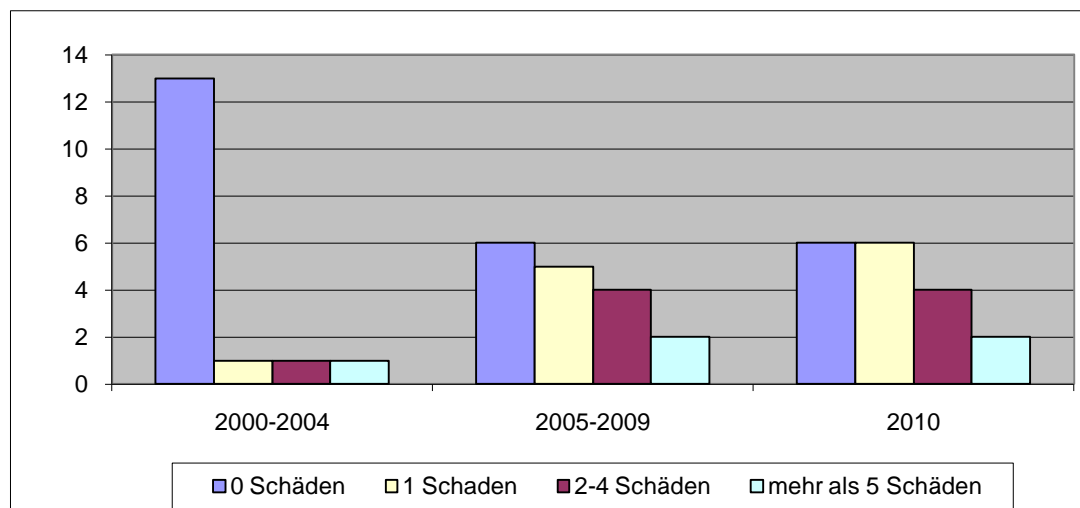
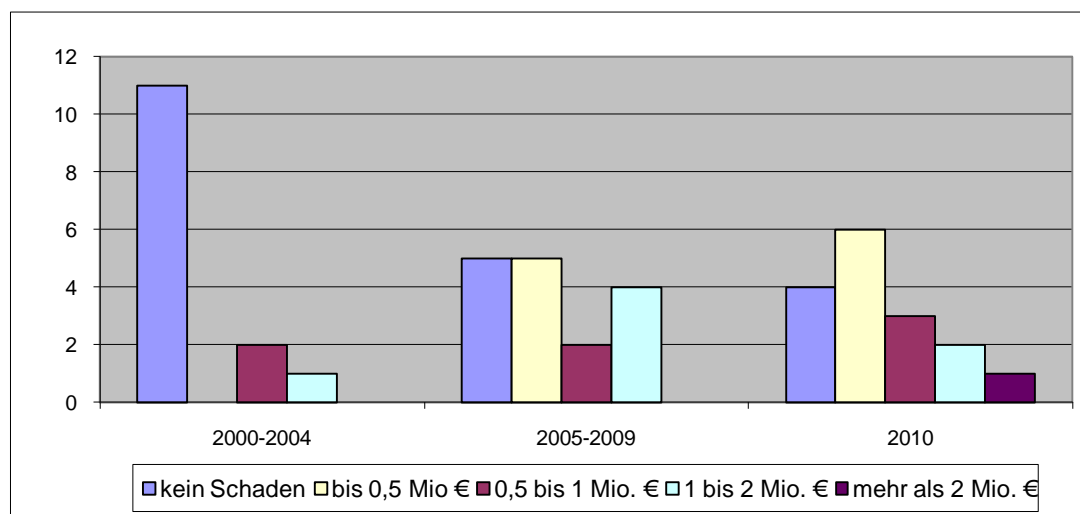


Abbildung 10: Höhe der Schäden im jeweiligen Zeitraum

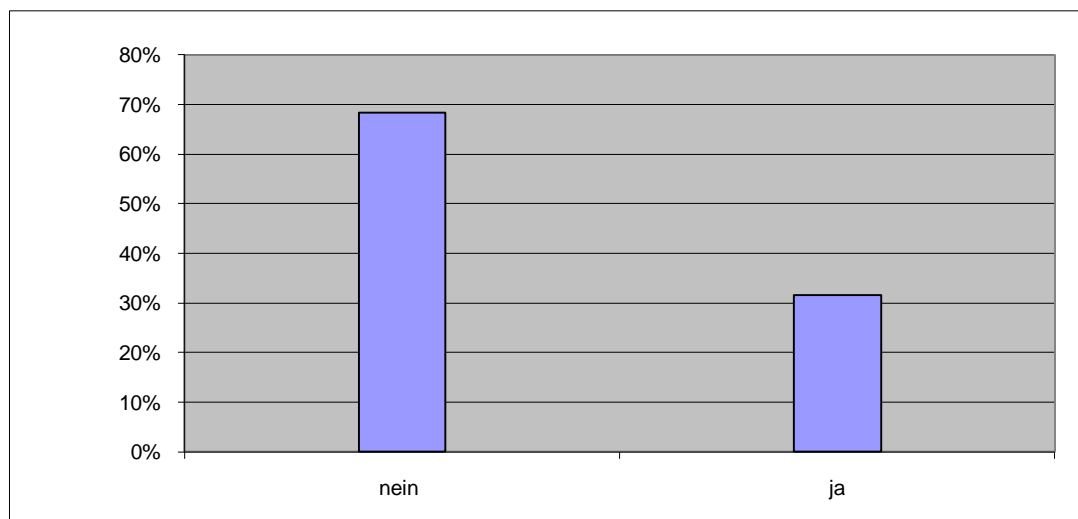


18 Befragte machten Angaben darüber, in welchen Zeiträumen die Versicherungsprämien angepasst wurden. Zwei Drittel gaben dabei eine unregelmäßige Anpassung an. Jeweils ein Drittel nannten eine Anpassung alle drei Monate sowie einmal jährlich. Die Akteure der Versicherungswirtschaft wurden gebeten, bei den Anfragen nach Kriegsversicherungen/Prämien, die einen Schutz vor Piraterie und maritimem Terrorismus bieten, eine Rangfolge der nachgefragten Regionen anzugeben. Erwartungsgemäß wurde dabei der Golf von Aden am häufigsten auf dem ersten Rang genannt. Auch die afrikanische Ost- und Westküste lagen häufig in den beiden oberen Rängen, während die asiatischen Gewässer eher den Rängen drei und vier zugeordnet wurden. Immerhin wurden von jeweils 2 Befragten die Straße von Hormus und der Indische Ozean auf Rang 2 gesetzt.

Wenige Erkenntnisse konnten anhand des Fragebogens darüber gewonnen werden, ob der Versicherungsschutz an bestimmte, vom Reeder zu treffende Vorkehrungen für das Schiff geknüpft ist und welche Vorkehrungen verlangt werden. Hier haben nur 8 der Befragten die Frage bejaht und darunter einige die Best Management Practices zur technischen Umrüstung genannt. Ein Befragter gab an, dass Individuallösungen bestehen. Ein weiterer Befragter merkte an, dass nur bei Entführungs- und Lösegeldversicherungen spezielle Vorkehrungen verlangt werden.

Schließlich wurde im Abschnitt zum Versicherungsschutz danach gefragt, ob die Anbieter in Bezug auf die Risiken von Piraterie und maritimem Terrorismus eine Änderung ihres Versicherungsprogramms in Erwägung ziehen. Hier war die Position der Versicherer sehr klar. Über zwei Drittel der 19 Antwortenden gaben an, dass sie keine Veränderung anstreben (vgl. Abbildung 11). Im offenen Antwortfeld zu möglichen Veränderungen wurden dann auch kaum Einträge vorgenommen. Offenbar werden von Seiten der Versicherer der bisherige Versicherungsschutz und die geltenden Versicherungsbedingungen als ausreichend angesehen.

Abbildung 11: geplante Veränderungen der Versicherungsbedingungen



3.3.4 Maßnahmen zum Schutz gegen Piraterie und Terrorismus

In diesem Fragenkomplex haben die Unternehmen verschiedene Maßnahmen, Technologien und den Einsatz verschiedener staatlicher und nichtstaatlicher Akteure zur Bekämpfung der Gefahren und des Risikos von Piraterie und maritimem Terrorismus bewertet. Die Fragen wurden thematisch in Matrixfrageblöcken organisiert. Jede Maßnahme sollte auf einer 5-Punkte-Skala von ungenügend bis sehr gut bewertet werden, zudem existierte eine „Weiß nicht“-Option. Die Zahl der Antworten kann zwischen den einzelnen Maßnahmen variieren, da die Kategorie „weiß nicht“ in der Analyse nicht betrachtet wurde.

Die Akteure der Versicherungsbranche wurden zunächst danach befragt, wie sie verschiedene Maßnahmen zum Schutz von Crew und Schiff zur Abwehr von Piraterie und maritimem Terrorismus bewerten.

Maßnahmen zum Schutz von Crew und Schiff*

Sicherheitsraum/Zitadelle als schussichere Rückzugsräume für die Mannschaft

Engine Blocking System Ausschalten und Blockieren der Maschine beim Entern

Elektrozaun rund um das Schiff an der Reling, um das Entern zu verhindern

Nato Draht spezieller Stacheldraht rund um das Schiff an der Reling, um das Entern zu verhindern

Wasserkanonen mit einer gewissen Reichweite; ferngesteuert von der Brücke

Nichttödliche Waffen wie Taser, Signalmunition

Blendscheinwerfer/Laserkanone blenden den Gegner über große Entfernungen

Elektromagnetische Kanone/Mikrowellenkanone (Active denial system, ADS) sendet schmerzhaft elektromagnetische Wellen auf einer Reichweite von 500 m aus.

Schallkanone (long range acoustic device, LRAD) erzeugt einen Schall von 150 Dezibel

Running Gear Entanglement System Abschuss eines Netzes, das die Schraube des angreifenden Schiffes blockiert

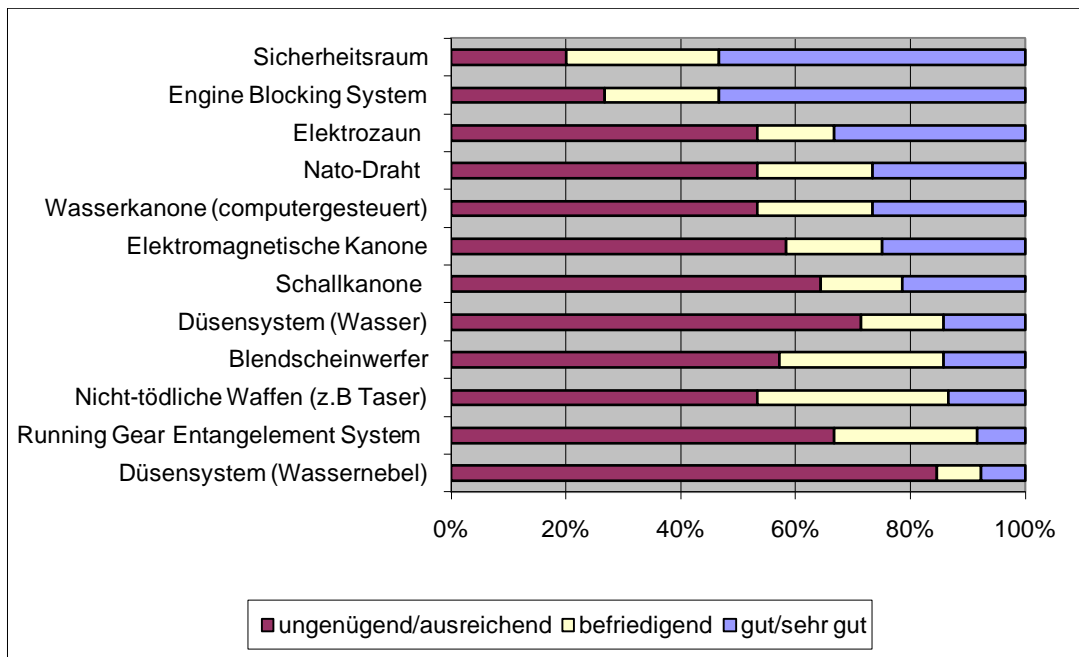
Löschkanone/Wasserschläuche wehren mit einem harten Wasserstrahl in unmittelbarer Nähe Angreifer ab

Düsensystem große Mengen Wasser oder Wasserdampf werden aus einem Düsensystem an der Reling gespritzt

*vgl. Sietz und Lubbaddeh (2008), Blecker et al. (im Erscheinen)

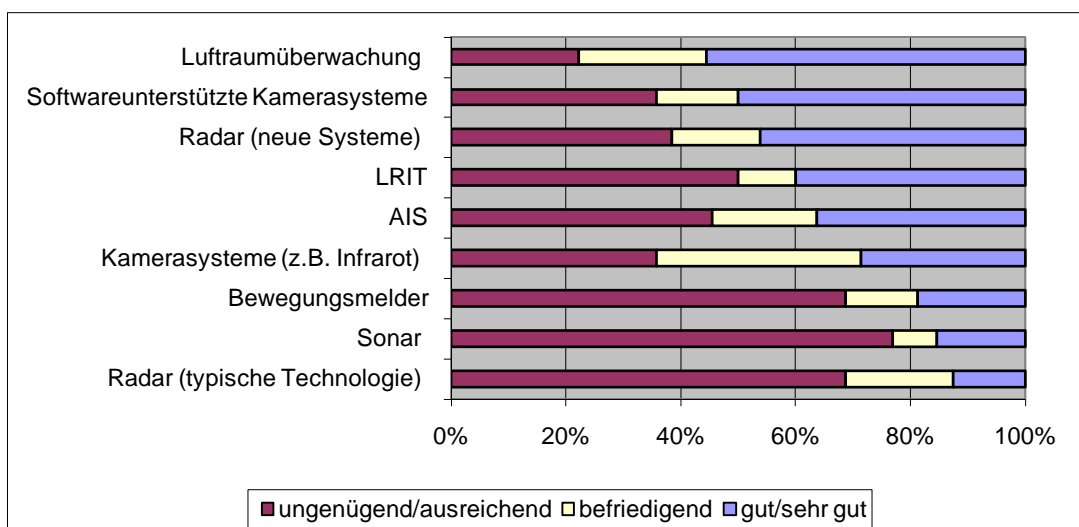
Bei der Beurteilung der einzelnen Maßnahmen zeigt sich (vgl. Abbildung 12), dass zum Zeitpunkt der Befragung (1. Quartal 2011) nur der Sicherheitsraum und das Engine Blocking System von mehr als 50% der Befragten als gut bis sehr gut bewertet werden. Große Mengen Wasser und Wasserdampf, welche über ein Düsensystem an der Schiffsreling das Entern der Angreifer verhindern sollen, wurden am schlechtesten eingestuft. Alle übrigen Maßnahmen wie Natodraht, computergesteuerte Wasserkanonen, nichttödliche Waffen (z.B. Taser), Blendscheinwerfer, Mikrowellenkanonen oder Schallkanonen wurden von mehr als der Hälfte der Unternehmen als nur ausreichend oder ungenügend bewertet. Auffällig ist, dass bei den Bewertungen der Maßnahmen die Assekuradeure grundsätzlich eine schlechtere Beurteilung (ausreichend/ungenügend) abgaben als die Versicherer (befriedigend).

Abbildung 12: Maßnahmen zum Schutz von Crew und Schiff



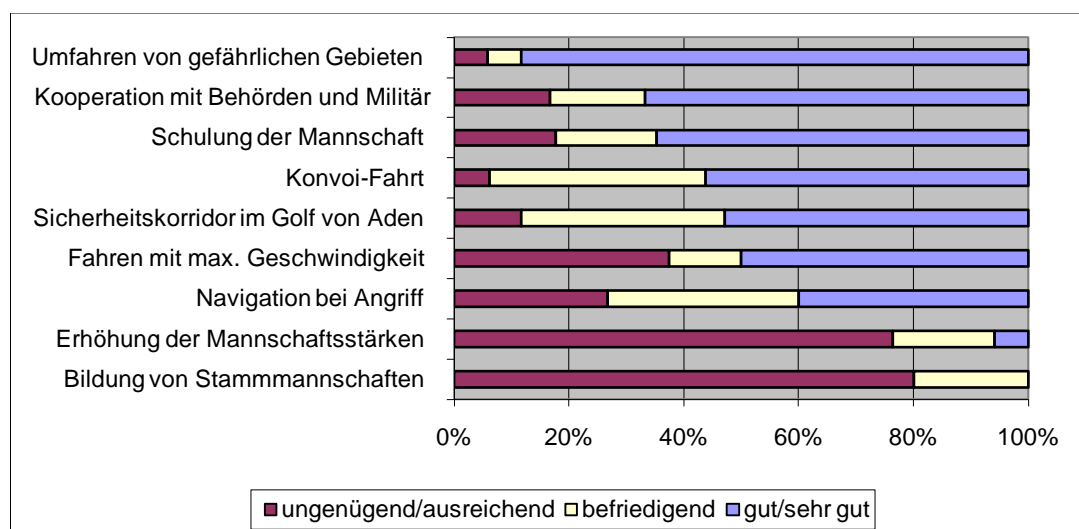
Die Unternehmen haben zudem bestimmte Aufklärungs- und Erfassungstechnologien zur Detektion von maritimen Angriffen bewertet (vgl. Abb. 13). Am besten schnitt die Luftraumüberwachung ab, die mehr als die Hälfte der Befragten mit gut bis sehr gut bewerteten. Moderne Systeme, wie z.B. softwareunterstützte Kamerasysteme oder neue leistungsfähigere Radarsysteme, werden ähnlich positiv wie die Luftraumüberwachung eingeschätzt. Long Range Identification and Tracking (LRIT) und Automatic Identification System (AIS) werden von etwas weniger als 40% der Befragten positiv bewertet. Mehr als zwei Drittel der Antwortenden bewerteten traditionelle Detektionsgeräte wie Radar oder Sonar nur mit ausreichend bis ungenügend. Das Potenzial zur Gefahrendetektion von Bewegungsmeldern bzw. Einbruchsdetektoren wurde nicht wesentlich besser eingeschätzt.

Abbildung 13: Aufklärungs- und Erfassungstechnologien zur Detektion von Gefahrensituationen



Innerhalb des Frageblocks der organisatorischen Maßnahmen (vgl. Abbildung 14) wurde das Umfahren von gefährdeten Gewässern von fast 90% mit gut bis sehr gut bewertet. Die Kooperation mit Behörden und Militär, sowie die Schulung der Mannschaften wurden von mehr als 60% positiv eingeschätzt. Konvoi-Fahrten und die Einrichtung des Sicherheitskorridors im Golf von Aden wurden immerhin von mehr als 50% mit gut bis sehr gut bewertet. Das Bilden von Stammmannschaften sowie die Erhöhung der Mannschaftenstärken wurden mit Abstand am schlechtesten eingestuft.

Abbildung 14: Organisatorische Maßnahmen zum Schutz von Schiff und Crew vor Piraterie und maritimem Terrorismus

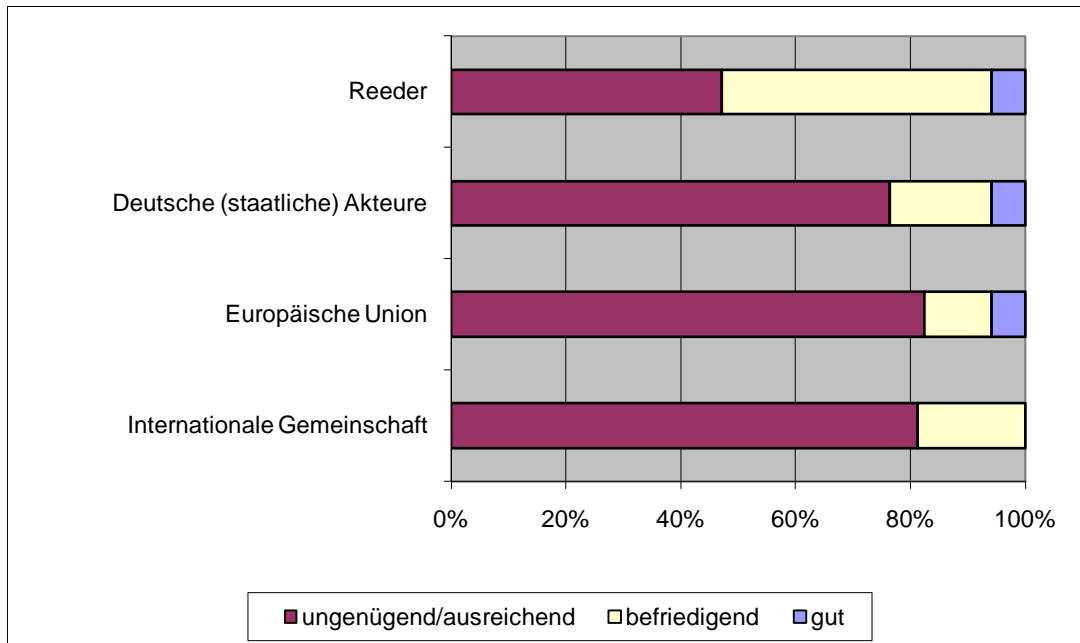


In einem offenen Antwortfeld konnten die Befragten weitere Maßnahmen oder Technologien zum Schutz vor Piraterie und maritimem Terrorismus benennen. Mehrere Personen forderten einen bewaffneten Begleitschutz der Schiffe durch Sicherheitsgruppen (sowohl hoheitlich, als auch privat). Weiterhin wurde darauf hingewiesen, dass das Problem der Piraterie nur an Land zu lösen sei. Diese Aspekte wurden auch im Fragenkomplex Einstellungen und Meinungen angesprochen.

3.3.5 Einstellungen und Meinungen

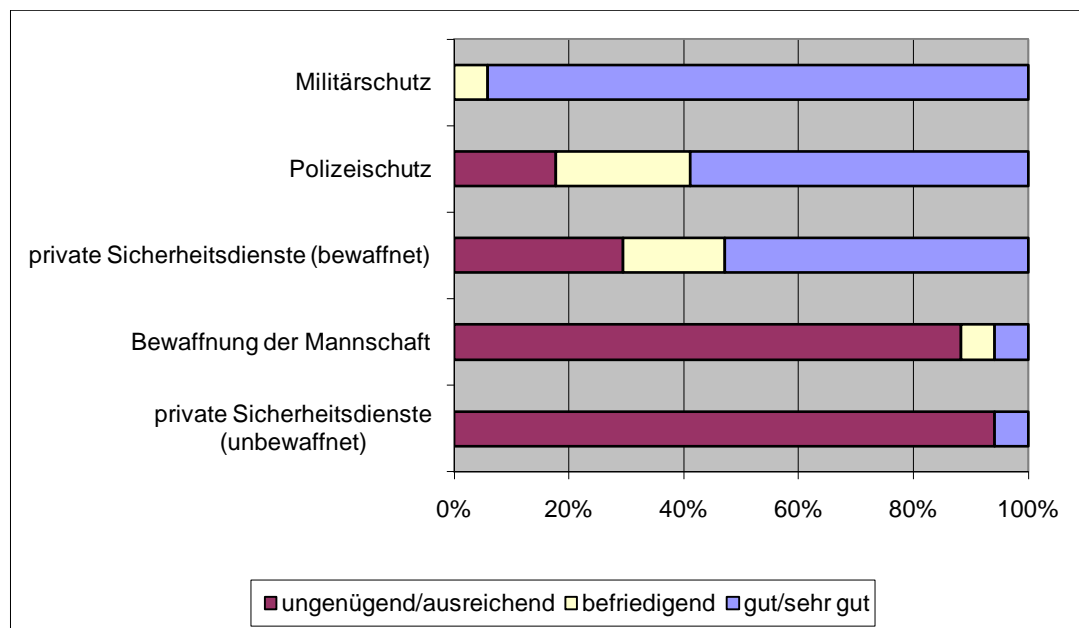
Die Beurteilung der Bemühungen verschiedener Akteure zur Minimierung des Risikos von Piraterie und maritimem Terrorismus am Horn von Afrika ergab ein eindeutiges Ergebnis. Keines der befragten Unternehmen schätzt die Leistungen der Reeder, der deutschen staatlichen Akteure, der Europäischen Union oder der Internationalen Gemeinschaft als sehr gut ein (vgl. Abbildung 15). Insbesondere die Bemühungen der öffentlichen Akteure wurden von ca. 80% der Antwortenden nur mit ungenügend bis ausreichend bewertet. Am besten schnitten noch die Reeder ab, deren Bemühungen zur Reduktion des Risikos immerhin von rund 40% der Antwortenden mit befriedigend bewertet werden.

Abbildung 15: Beurteilung der Bemühungen zur Minimierung des Risikos durch folgende Akteure



Grundsätzlich wird der bewaffnete Schutz der Handelsschiffe befürwortet (vgl. Abbildung 16). Militärischer Schutz wird als am besten beurteilt. Der Einsatz von Polizei und privaten Sicherheitsdiensten wird von mehr als der Hälfte der Befragten positiv bewertet. Die Optionen, Handelsschiffe mit privaten unbewaffneten Sicherheitsdiensten zu schützen bzw. deren Mannschaften zu bewaffnen, werden von nahezu 90% als nur ungenügend bis ausreichend eingeschätzt. Die Einschätzung zum Einsatz privater Sicherheitsdienste auf eigenständigen Beibooten ist gespalten. Rund 55% gaben an, dass sie einen solchen Einsatz befürworten würden, während die übrigen sich gegen ein derartiges Vorgehen aussprachen.

Abbildung 16: Maßnahmen zum Schutz von Handelsschiffen



In einem offenen Antwortfeld konnten Wünsche an die Bundesregierung hinsichtlich der Bekämpfung von Piraterie und maritimem Terrorismus geäußert werden. Mehr als die Hälfte der Antwortenden forderte ein stärkeres militärisches Engagement in den Gewässern rund um Somalia. Dies umfasst sowohl Forderungen nach einem stärkeren Einsatz der Marine, als auch den Einsatz von Hubschraubern, die gekaperten Schiffen schneller zur Hilfe eilen könnten. Ebenfalls von rund der Hälfte wurde der Wunsch nach einer engeren Kooperation der Bundesregierung bzw. der internationalen Gemeinschaft mit den Staaten vor Ort, d.h. Somalia sowie Nachbarstaaten (z.B. Kenia oder Tansania), geäußert. 40% der Antwortenden forderten, dass die Grundlagen für eine effektive Bekämpfung auf juristischer Ebene geschaffen werden müssen. In diesem Zusammenhang wurden insbesondere die Forderungen nach hoheitlichen Sicherheitskräften an Bord der Schiffe erhoben, sowie eindeutige Regelungen der Zuständigkeiten bei der Strafverfolgung genannt. 25% verlangten außerdem eine bessere Zusammenarbeit aller administrativ beteiligten Personen und Organisationen mit den somalischen Behörden vor Ort.

Abschließend wurde gefragt, ob es wesentliche Aspekte oder Entwicklungen im Zusammenhang mit Piraterie und maritimem Terrorismus gibt, die nicht im Fragebogen abgedeckt wurden. Nur circa ein Fünftel der Antwortenden äußerte sich hierzu. Insbesondere das durch die zunehmende Bereitschaft zur Waffengewalt hervorgerufene Eskalationspotenzial wurde angesprochen. Des Weiteren wurde ein erhebliches Risiko in der Ausbreitung des Geschäftsmodells der Lösegeldpiraterie auf andere Regionen der Welt gesehen.

4 Fazit: (Regionale) Bedrohungslage bestätigt; Unsicherheit über geeignete Maßnahmen

Die Befragung von Akteuren der maritimen Transportversicherung hat in einigen Punkten die allgemeinen Einschätzungen zur Bedrohungslage bestätigt. Hierzu gehört beispielsweise, dass die Sicherheitslage im Golf von Aden am bedrohlichsten eingeschätzt wird sowie, dass das Risiko von Piraterie derzeit weitaus höher eingeschätzt wird als das Risiko von maritimem Terrorismus.

Im Bereich Versicherungsschutz, Schadenshöhe und -volumen hat sich gezeigt, dass die Versicherungswirtschaft auf das gestiegene Risiko von Piraterie reagiert hat. Dies zeigt sich zum einen an der Tatsache, dass das Risiko von Piraterie in den Musterbedingungen der DTV-ADS aus der Seekasko teilweise in die separat zu vereinbarende Kriegskasko übertragen wurde. Zudem hat sich aus der Befragung ergeben, dass die deutschen Versicherer in den letzten Jahren zunehmend mehr Piraterieschäden zu verbuchen haben. Darauf deutet nicht nur die Erhöhung der Anzahl der Schäden hin. Auch die Schadenshöhe ist beträchtlich gestiegen. Allein im Jahr 2010 übertraf die gesamte Schadenshöhe wertmäßig den vorangegangenen Zeitraum der Jahre 2005-2009. Aus Sicht der deutschen Versicherungswirtschaft sind derzeit keine nennenswerten Anpassungen der maritimen Transportversicherungen notwendig. Mit dem bestehenden Versicherungsangebot und den derzeit geltenden Versicherungsbedingungen können die zu erwartenden Risiken offenbar ausreichend abgedeckt werden.

Im Bereich der Maßnahmen zum Schutz gegen Piraterie und Terrorismus fällt zunächst auf, dass die zum Zeitpunkt der Befragung relativ erfolgreichen Maßnahmen zum Schutz von Crew und Schiff, wie Zitadelle/Sicherheitsraum, am besten abschnitten. Unter den technischen Maßnahmen werden die großräumige Luftraumüberwachung und neuere Technologien den herkömmlichen Maßnahmen vorgezogen. Bei den organisatorischen Maßnahmen werden das Vermeiden (Umfahren) und der gemeinsame Schutz (Konvoi-Fahren) besser beurteilt als Einzelmaßnahmen, wie die Erhöhung von Mannschaftsstärken und Bildung von Stammmannschaften pro Schiff.

Die Maßnahmen der nationalen und internationalen Akteure werden insgesamt schlecht beurteilt. Am ehesten wird noch auf Maßnahmen der Reeder gesetzt, die mit der Sicherheitslage an Bord wohl am besten vertraut sind. Bei den Maßnahmen zum Schutz von Handelsschiffen werden bewaffnete Schutzmaßnahmen Dritter (Militärschutz, Polizeischutz, bewaffnete Sicherheitskräfte) eindeutig einer Bewaffnung von Mannschaften und unbewaffneten Sicherheitskräften vorgezogen. In diesem Zusammenhang wurde von einem der Befragten auch die Frage aufgeworfen, wie das Personal privater Sicherheitsfirmen rekrutiert werden sollte. Die Qualitätskontrolle und die Frage der Qualifikation privater Sicherheitsdienste sind offenbar ungeklärt. Aus juristischer Sicht wird nach König/Salomon (2011, 33ff) der Einsatz privater Sicherheitsdienste auf Handelsschiffen zwar in § 34a GeWO geregelt. Dieser ist jedoch mit Blick auf traditionelle Tätigkeitsfelder von Sicherheitsdiensten (Türsteher) verabschiedet worden und genügt einer maritimen Dimension des Bewachungsgewerbes kaum. So sind beispielsweise die Zugangsschranken niedrig und damit bestehen Sorgen, dass die präventive Qualitätssicherung nach der jetzigen Rechtslage zu kurz greift.

Insgesamt zeigt sich, dass die Befragten eine stärkere Bewaffnung an Bord bei Nutzung neuester Technologien fordern, zugleich aber auch eine Eskalation der Gewalt befürchten. Dies offenbart die Hilflosigkeit, der Bedrohung durch Piraterie und maritimem Terrorismus auf See begegnen zu müssen, obwohl deren Ursachen – wie auch die Befragten selbst betonen – an Land anzugehen wären.

Literaturverzeichnis

- Allianz Global Corporate & Specialty (2009), Piracy. An Ancient Risk With Modern Faces. An Insurer's Perspective From Allianz Global Corporate & Specialty.
- Blecker, Thorsten, Jepsen, Niclas, Will, Thomas und Kretschmann, Lutz (im Erscheinen), Physische Sicherheit im Kampf gegen Piraterie und maritimen Terrorismus – Analyse der Sicherheitstechnologien zur Detektion von Angriffen, PiraT-Arbeitspapiere zur Maritimen Sicherheit.
- Ehlers, Henning C. (2006), Transportversicherung – Güterversicherung – Versicherung politischer Gefahren, in: Transportrecht, Heft 1, Januar 2006, 7-15.
- Enge, Hans Joachim (1996), Transportversicherung. Recht und Praxis in Deutschland und England, Wiesbaden: Gabler, 3. Auflage.
- Engerer, Hella und Gössler, Max (2011), Piraterie und maritimer Terrorismus aus Sicht deutscher Reeder – Ergebnisse einer Befragung, PiraT-Arbeitspapiere zur Maritimen Sicherheit Nr. 11, August 2011, <http://www.maritimesicherheit.eu/index.php?workingpapers>.
- Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V. (GDV) (2010), Jahrbuch 2010, Die deutsche Versicherungswirtschaft, Berlin, <https://secure.gdv.de/gdv-veroeffentlichungen/user/control.php?EVENT=category&ACTION=showOffers&catID=6>, Abruf: 7. April 2011.
- Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V. (GDV) (2009), DTV – Allgemeine Deutsche Seeversicherungsbedingungen 2009, unverbindliche Bekanntgabe, <http://www.tis-gdv.de/tis/bedingungen/avb/see/see.html>, Abruf 25. Februar 2011.
- Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V. (GDV) (2008), DTV-Güterversicherungsbedingungen 2000/2008 (DTV-Güter 2000/2008), unverbindliche Bekanntgabe, <http://www.tis-gdv.de/tis/bedingungen/avb/ware/ware.html>, Abruf 25. Februar 2011.
- Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V. (GDV) (ohne Jahr), DTV-Kaskoklauseln 1978/2004, unverbindliche Bekanntgabe, <http://www.tis-gdv.de/tis/bedingungen/avb/ware/ware.html>, Abruf 25. Februar 2011.
- Goldschmidt (1957), Handbuch des Handelsrechts. Erster Band. Geschichtlich-literarische Einleitung und Grundlehren, Stuttgart, 1891, Nachdruck 1957, Scientia Antiquariat Aalen.
- Hammacher, Winfried M. (1982), Die Grundzüge des allgemeinen Seeversicherungsrechts in der deutschen Gesetzgebung des 18. Jahrhunderts vor dem Hintergrund der älteren europäischen Seeversicherungsgesetzgebung, Dissertation Rheinische Friedrich-Wilhelms-Universität Bonn.
- König, Doris und Tim René Salomon (2011), Private Sicherheitsdienste auf Handelsschiffen - Rechtliche Implikationen, PiraT-Arbeitspapiere zur Maritimen Sicherheit Nr. 2, Februar 2011, <http://www.maritimesicherheit.eu/index.php?workingpapers>.
- König, Doris, Salomon, Tim René, Neumann, Thilo und Andreas S. Kolb (2011): [Piraterie und maritimer Terrorismus als Herausforderungen für die Seesicherheit: Objektive Rechtsunsicherheit im Völker-, Europa- und deutschen Recht](#). PiraT-Arbeitspapiere zur Maritimen Sicherheit Nr. 7, Hamburg, <http://www.maritimesicherheit.eu/index.php?workingpapers>.
- Lloyd's List (2011), Insurance bill for piracy is soaring, Thursday 03 February 2011, 15:50, <http://www.lloydslist.com/ll/sector/Insurance/article355482.ece>. Abruf: 11. April 2011.
- Münchener Rück (2009), Piraterie – Die Bedrohung auf See erreicht eine neue Dimension, München.
- Münchener Rück (2006), Piraterie – Bedrohung auf See. Eine Risikoanalyse, München.
- Seltmann, Astrid (2010), Global Maritime Insurance Report, IUMI Zurich, <http://www.iumi.com/index.cfm?id=7165>, Abruf: 7. April 2011.

- Sietz, Henning und Jens Lubbadah (2008), Piratenabwehr. Die wirkungslosen Hightechwaffen der Reeder, Spiegel Online, <http://www.spiegel.de/wissenschaft/mensch/0,1518,594512,00.html>, Abruf: 21. April 2011.
- TIS-GDV, Transport-Information-Service des Gesamtverbandes der Deutschen Versicherungswirtschaft, Große (gemeinschaftliche) Havarei, <http://www.tis-gdv.de/tis/bedingungen/havariiegrosse/inhalt.htm#1>, Abruf: 5. April 2011.
- Assekurateur, <http://www.tis-gdv.de/tis/taz/a/assekurateur.htm>, Abruf: 6. April 2011.
- Protection & Indemnity Clubs, http://www.tis-gdv.de/tis/taz/p/protection_indemnity_clubs.htm, Abruf: 6. April 2011.