

Riesenschiffe riskieren bewusst den Unfall

Die Havarien bei Containerschiffen häufen sich. Denn die Reedereien gehen beim Beladen oft ans Limit

Mark Pieth, Kathrin Betz

Am Morgen des 2. Januar 2019 traute Ineke van Gent ihren Augen nicht. Die Bürgermeisterin der niederländischen Insel Schiermonnikoog sah, dass das Ufer mit Tonnen von Abfällen aller Art übersät war: Plastikspielzeug, Möbel, Autoteile wie auch Säcke mit giftigen Chemikalien. Wie sich herausstellte, hatte eines der grössten Containerschiffe, die «MSC Zoe», im nächtlichen Sturm 342 Container verloren.

Zwar engagierten sich Hunderte von Freiwilligen beim Aufräumen auf der Insel, die zum Nationalpark de Waddenzee gehört. Dennoch war Ineke van Gent sofort klar, dass sie professionelle Hilfe brauchte. Die ehemalige Grünen-Parlamentarierin zögerte nur kurz, bevor sie das Militär um Hilfe bat. Dieses erschien mit hundert Mann und schwerem Gerät zum Aufräumen.

Heute sieht die Insel wieder sauber aus. Die Vertreterin der Umweltorganisation Waddenzeevereniging, Ellen Kuipers, gibt aber zu bedenken, dass noch immer Millionen von Plastikpellets im Ufergestrüpp liegen. Diese werden von Tieren mit Nahrung verwechselt und gelangen so in die Nahrungskette.

Jan Willem Zwart von Naturomonumenten kann zeigen, wo weiterhin Plastikteile liegen. Die Bergungsarbeiten sind jedoch eingestellt, obwohl noch ein Viertel der verlorenen Fracht auf dem Meeresgrund liegt.

Mehr Unfälle als früher

Nicht nur Bürgermeisterin van Gent kann kaum nachvollziehen, dass ein 400 Meter langes und 60 Meter breites Schiff, mit einer Ladekapazität von über 19 000 Containern, derart in Schiefelage geriet, dass es seine Ladung verlor. Zwar versichert die Branche, bei jährlich 130 Mio. Containerbewegungen gingen im Durchschnitt lediglich 1500 Container verloren. Doch die heftigeren Stürme wegen der globalen Erwärmung setzen hinter diese Statistik ein grosses Fragezeichen.

Gerade diesen November hat die «One Apus» 1900 Container im Pazifik verloren. Die «MSC Zoe» und die «One Apus» haben eines gemeinsam: Beides sind neue Schiffe, konstruiert nach höchsten Ingenieurstandards.

Im Oktober dieses Jahres hat die australische Seefahrtsbehörde ihren Bericht über den Verlust von 50 Containern der «APL England» vorgelegt. Diese und weitere Untersuchungen gehen davon aus, dass die Containerverluste mit den immer grösseren Schiffen zu tun haben. Diese scheinen anfällig auf sogenannte parametrisches Rollen, welches die traditionellen Befestigungsmethoden überfordert.

Die Erfindung der genormten Container war eine Revolution für



Immer grösser: Moderne Schiffe können weit über 20 000 Container transportieren. (Kobe, 10. Dezember 2020)

die Logistikbranche. Anstatt die Schiffe wochenlang zu be- oder entladen, dauert der Hafentopp nunmehr kaum 24 Stunden. Computergesteuerte Kräne beladen die Schiffe nach einem elektronisch erstellten Ladeplan bis zu 10 Stockwerke hoch und 24 Container breit.

Im Prinzip sollte bei der Beladung auf Gewicht und Risikogüter Rücksicht genommen werden. Trotzdem kommt es immer wieder zu noch schwerer wiegenden Unfällen. Etwa wenn ein Schiff auf hoher See auseinanderbricht (so 2013 die «MOL Comfort», Verlust von 4382 Containern) oder gar in Flammen aufgeht (wie die «Maersk Honam» 2018 oder die «MSC Flaminia» 2012).

Mit der Einführung des Containerverkehrs sanken die Frachtpreise dramatisch. Es setzte eine starke Konzentrationsbewegung in der Branche ein. Man tat sich in Allianzen zusammen und versuchte die Frachtpreise durch Kartelle (Conferences) aufzufangen. Allerdings gelang es nicht, die finanzielle Unsicherheit der Containerschiffahrt zu verringern. In der Covid-19-Krise stürzten die Frachtpreise zuerst ab. Nun ist in Ostasien kaum mehr ein Container zu bekommen, weil Schutzanzüge und Masken fast alle aus China verschifft werden. Entsprechend steigen die Frachtraten. Die Branche reagiert nervös auf das Auf und Ab.

Inzwischen melden sich die Versicherer zu Wort. So hat die Allianz in einem Bericht von 2019 kritisiert, dass stets grössere Schiffe bei Unfällen grössere Schäden zeitigten. Auch Vertreter der Industrie stimmen ein. Analytiker wie Drewry geben zu bedenken, dass sogenannte Megaschiffe die engen Häfen blockieren und zu erheblichen Umweltrisiken führen. Demgegenüber betrage die Kosteneinsparung in der Lieferkette nur etwa 5%.

Rolf Habben Jansen, Chef der Reederei Hapag Lloyd, teilt die Kritik an den Megaschiffen. Heftig reagierte auch der pensionierte Kapitän Colin Smith in der Seefahrtszeitung «Splash 247» auf den Unfall der «One Apus»: Er hält die Praxis der extremen Beladung für den Ausdruck einer übertriebenen Gier in der Branche. Dennoch werden reihenweise Schiffe bestellt, die mehr als 23 000 Container tragen können, so auch beim Schweizer Unternehmen MSC.

Forderung nach Reformen

Organisationen wie die Ocean Elders, eine Gruppe internationaler Geschäftsleute, Wissenschaftler und Politiker, verlangen dringende Reformen des globalen Seerechts. Die Sicherheit der Containerschiffahrt könnte durch eine Anpassung der Schiffbaupläne und Befestigungsmethoden sowie durch die Überprüfung von

Inhalt und Gewicht der Container zudem überdacht werden. Auf Frachtschiffen herrschen zum Teil extreme Arbeitsbedingungen: Zahlenmässig kleine Besatzungen sehen sich mit langen Arbeitszeiten konfrontiert, es fehlt die Zeit für den Landgang.

Ein Grossteil dieser Schiffe fährt unter Billigflaggen. Das untergräbt sowohl die Sicherheit als auch die Arbeitsbedingungen.

Mark Pieth und Kathrin Betz haben sich in internationalen Organisationen intensiv mit Themen der Regulierung befasst. Sie arbeiten an einem Buch zu den Risiken und der Regulierung der Handelsschiffahrt.

ANZEIGE



Gestalten Sie Ihren perfekten Arbeitsplatz mit dem HP EliteBook 840 G7 und einem Display aus der HP E-Serie.



go-offers.ch/ad

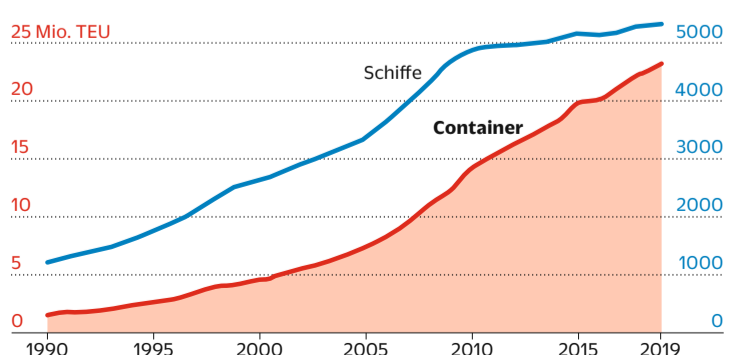
HP empfiehlt Windows 10 Pro für Unternehmen.



© Copyright 2020 HP Development Company, L.P. Die enthaltenen Informationen können sich jederzeit ohne vorherige Ankündigung ändern. Die Garantien für HP Produkte und Services werden ausschliesslich in der entsprechenden zum Produkt oder Service gehörigen Gewährleistungserklärung beschrieben. Keine der hier beschriebenen Informationen stellt eine zusätzliche Garantie dar. HP haftet nicht für technische oder redaktionelle Fehler oder Auslassungen in dieser Beschreibung.

Containerflut

Die Zahl der transportierten Container, gemessen in der Standardeinheit TEU, steigt weiter steil an. Das Wachstum der Schiffsflotten flacht ab, dafür werden die Schiffe grösser.



Quelle: FIS