# HANSA

INTERNATIONAL MARITIME JOURNAL 06|2015

HANSA. 151 est. 1864


**SHIPPING**
Reederei Nord
Offen will wieder wachsen
Interview OOCL

**SHIPBUILDING**
Nor-Shipping
Interview DNV GL
Aufwind für Flettner-Rotor

**PORTS**
Top 30 Container ports
Interview ZDS
Automated Terminals

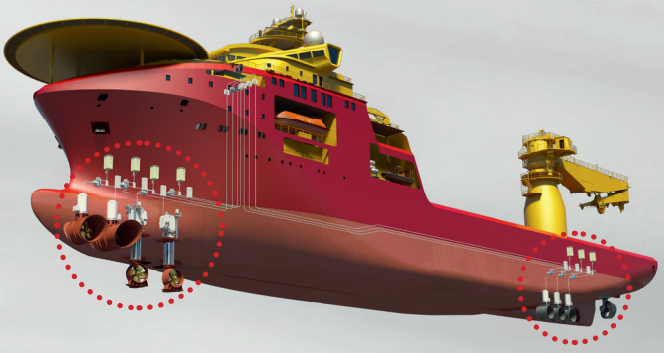

9 770017 750007 06
Juni 2015 | 152. Jahrgang
ISSN 0017-7504 | C 3503 E | € 14,80
www.hansa-online.de



NOR SHIPPING OSLO JUNE 02-05 2015
Join us at Hall E04-35.

STEINBACH INGENIEURTECHNIK

SUPERIOR SOLUTIONS
from dedicated specialists



Complete maneuvering packages with
Thruster Systems, Azimuth Propulsors or CP Propeller Systems

RETRACTABLE AZIMUTH THRUSTERS | STANDARD TUNNEL THRUSTERS | LOW NOISE TUNNEL THRUSTERS | RIM DRIVEN THRUSTERS (RDT) | PROPULSORS | CRP PROPULSORS | CONTROLLABLE PITCH PROPELLERS

BRUNVOLL TRUSTED WORLD WIDE
Steerprop The Azimuth Propulsion Company
FINNØY FINNØY GEAR & PROPELLER AS

BRUNVOLL Germany
Phone: +49 4541 80 261-0 | E-Mail: info@si-technik.de | www.si-technik.de

# Bergungsberater will Rundum-Service bieten

*Sachverständigenbüro Brand Marine Consultants will jetzt eine eigene Engineering-Abteilung aufbauen. Von* **Michael Hollmann**

Seit Ende 2013 ist mit Brand Marine Consultants ein neues Sachverständigenbüro am Markt vertreten. Gründer der Firma ist Kapitän Dennis Brand, der zuvor mehrere Jahre lang die Geschäfte des Vereins Hanseatischer Transportversicherer (VHT) in Bremen und Hamburg leitete. Nach etlichen Einsätzen vor allem in der Bergung und Wrackbeseitigung wollen Brand und sein Team die Firma jetzt gezielt ausbauen und die Leistungspalette Richtung Schadensanalysen, Schadensverhütung, Safety Management und Engineering-Dienstleistungen erweitern.

»Das Geld, das wir in den ersten 18 Monaten mit Bergungsprojekten und Havariemanagement verdient haben, wird voll in den Ausbau des Geschäfts investiert«, sagt Brand.

Neben seinem Partner Heiko Förster, gelernter Schiffsbetriebsingenieur mit langjähriger Erfahrung als Besichtiger ebenfalls beim VHT, sowie einigen assoziierten Mitarbeitern, unterstützt seit kurzem der gelernte Nautiker Claas-Heye Diekmann das Unternehmen als Director Operations. Nach seiner Zeit auf See auf Schiffen der Reedereien Hapag-Lloyd, NSB und Peter Döhle hatte Diekmann zuletzt die Qualitäts- und Sicherheitsabteilung bei der Reederei E.R. Schiffahrt geleitet.

Als erstes soll das Portefolio schon in den kommenden Wochen durch Gründung einer eigenen Tochtergesellschaft für Ingenieurdienstleistungen (Stabilitätsberechnungen, Konstruktion etc.) gestärkt werden. Die Firma, die als Joint Venture mit dem polnischen Ingenieursbüro NED Projects geplant ist, soll Anfang Juli die Geschäfte aufnehmen. »Damit können wir alle nötigen Berechnungen im eigenen Haus durchführen, statt auf Dritte zugreifen zu müssen«, erklärt Brand. Gerade bei Bergungen und Wrackbeseitigungen kommen die Experten meist nicht um umfangreiche Berechnungen von Scherkräften oder Biegemomenten herum. Auch für Schadensanalysen etwa im Schiffbau- oder Offshore-Sektor sind entsprechende Ressourcen gefragt.

Im ersten Geschäftsjahr 2014 hatten Brand und Förster 22 größere Aufträge bearbeitet – darunter Bergungsprojekte für ein gesunkenes Ro/Ro-Schiff (»Saloos«) vor Angola und einen auf Grund gelaufenen Bulker (»John I«) in Kanada. »Vom kleinen Binnenschiff bis zur Offshore-Plattform war alles dabei«, sagt Heiko Förster. Zu den Kunden zählten P&I-Versicherer wie British Marine und Hanseatic P&I sowie Reedereien und Seekaskoversicherer.

In den ersten Monaten dieses Jahres zog das Geschäft weiter an. Allein im Januar und Februar war das Büro für zehn Projekte beauftragt mit einem Umsatz so hoch wie im gesamten Vorjahr. Weitere Sachverständige sollen daher eingestellt werden. Die Strategie ist darauf gerichtet, fallorientiert größere Leistungspakete zu schnüren, etwa von der Risikoanalyse über die Ausschreibung einer Wrackbeseitigung oder Bergung bis hin zur Überarbeitung des Sicherheitsmanagements bei der Reederei. »Da können wir einen hundertprozentige schlüssige Kette abbilden«, so Operations Director Claas-Heye Diekmann, der aus seiner Tätigkeit bei E. R. Schiffahrt bestens mit der Organisation und Steuerung des Sicherheitsmanagements vertraut ist.

Möglichkeiten zur Differenzierung – gerade im deutschen Markt – sieht Brand bei der Qualität der Sachverständigenberichte. »Die sind häufig das einzige, wonach Kunden uns beurteilen«, meint Brand, der weiter an einem festen Format feilt, nach dem sich alle Mitarbeiter und Partner richten sollen. »Hier wollen wir Weltklasseniveau erreichen, wie man es von englischen Firmen gewöhnt ist. ■

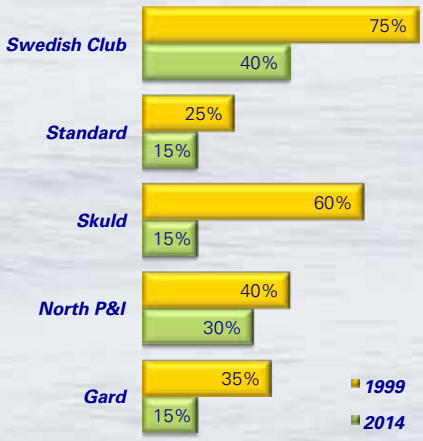
Foto: Michael Hollmann

Brand Marine Consultants (v.r.): Dennis Brand, Heiko Förster, Claas-Heye Diekmann

**New expertise in Bremen**

*German salvage consultant Brand Marine Consultants expands with the launch of its own engineering department. The company is also diversifying its offering from casualty management and damage survey to ISM investigation and loss prevention. The goal is to act as one-stop-shop for emergency response, surveys and corrective action.*

*For further info: redaktion@hansa-online.de*




Grafik: HANSA

# Trends bei Release Calls zeigen nach unten

Kaum ein Thema lässt die Gemüter unter P&I-Versicherungsnehmern so hoch kochen wie »Release Calls« (Ablösezahlungen), die der versichernde Club einer Reederei im Falle eines Versicherungswechsels in Rechnung stellt. Damit sollen mögliche Schadenszuwächse für die noch offenen drei letzten Beitragsjahre abgedeckt werden.

Wie der britische Versicherungsmakler Arthur J. Gallagher festgestellt hat, zeigt der Trend zumindest nach unten – jedenfalls bei den meisten Clubs. Der Makler einen Vorschlag in die Runde geworfen, um die Versicherten weiter zu entlasten. Die Release Calls in ihrer heutigen Form gehörten abgeschafft, so Gallagher.

Stattdessen sollten die neuen Versicherer, die das Geschäft übernehmen, entsprechende Sicherheiten für ihre Kunden bei den vorherigen Clubs stellen. Die Kosten für diese Garantien müssten wohl in den Prämien abgebildet werden, womit eine zusätzliche kleine Einnahmequelle für die P&I-Versicherer entstünde. Bislang verdienen nur die Banken. Andererseits fiele es Versicherern aufgrund der Garantiekosten auch schwerer, mit Dumping-Prämienangeboten auf Kundenakquise zu gehen. ■

## Havariechronik

1 23/04/2015, **Grundberührung**, 7 km off Zeebrugge / voyage Belguim to France and South America
Schiff: Cap San Lorenzo, 124,279 DWT Container Vessel,
Flagge: Luxembourg, Haftpflicht: UK P&I

2 28/04/2015, **Grundberührung**, Port of Mombassa / voyage South Africa to Kenya
Schiff: JS Danube; 63,500 DWT Bulk Carrier,
Flagge: Singapore, Haftpflicht: Skuld P&I

3 28/04/2015, **Feuer**, 18 nm south west of Dragonera Island / voyage Palma de Majorca to Valencia
Schiff: Sorrento, 5,000 DWT Passenger Ro-Ro Ship,
Flagge: Italy, Haftpflicht: Gard AS

4 30/04/2015, **Kollision**, off Norderney / voyage unknown
Schiff: Nordic, 2,115 DWT Salvage Tug,
Flagge: Germany, Haftpflicht: UK P&I
Schiff: Vertrauen-SK 42, Fishing Vessel, Flagge: Germany

5 01/05/2015, **Feuer**, off Port Said / voyage Saudi Arabia to Germany
Schiff: Hanjin Green Earth, 140,973 DWT Container Vessel,
Flagge: Isle of Man, Haftpflicht: Britannia P&I

6 02/05/2015, **Piratenüberfall/Schäden am Schiff**, East of Port Klang / voyage Singapore to Myanmar
Schiff: Ocean Energy, 6,500 DWT Product Tanker,
Flagge: Singapore, Haftpflicht: Steamship P&I

7 05/05/2015, **Feuer**, Port of Kavkaz / voyage Turkey to Russia
Schiff: Georgios P, 57,000 DWT Bulk Carrier,
Flagge: Greece, Haftpflicht: UK P&I

8 05/05/2015, **Zusammenbruch Silo/Schäden am Schiff**, Nordland Quay Lübeck
Schiff: Forest, 4,500 DWT General Cargo Ship,
Flagge: Netherlands, Haftpflicht: QBE P&I

9 05/05/2015, **Kollision**, Port of Hamburg / voyage Germany to USA
Schiff: Al Qibla, 145,237 DWT Container Vessel,
Flagge: Kuwait, Haftpflicht: Standard P&I
Schiff: Kuala Lumpur Express, 103,538 DWT Container Vessel,
Flagge: Germany, Haftpflicht: Britannia P&I

10 05/05/2015, **Zusammenbruch**, Gulf of Mexico / Campeche Sound / voyage n.a., Schiff: Troll Solution, 2,722 DWT Drill Platform, Flagge: Vanuatu, Haftpflicht: Gard AS

+++ Telegramm +++ Telegramm +++ Telegramm +++ Telegramm +++ Telegramm +++ Telegramm +++

**Charles Taylor steigert Gewinn:** Der britische Versicherungsdienstleister (u.a. Manager des Standard Clubs) verzeichnete 2014 einen Umsatzanstieg um 8 % auf knapp 123 Mio. GBP, der Vorsteuergewinn legte um 11 % auf 11,1 Mio. GBP zu. Der Geschäftsbereich ‚Management Services' erzielt zusätzliche Erträge durch Neugeschäft und Akquisitionen. So wurden u.a. neue Produktbereiche für den Standard Club aufgesetzt (Fixed Premium, Singapore War Risks…) und der Betrieb des Strike Clubs in Luxemburg übernommen. Der Geschäftsbereich für Dispachierung mit der Tochtergesellschaft Richards Hogg Lindley lieferte aufgrund des Rückgangs an Großschäden und des verschärften Wettbewerbs einen geringeren Überschuss ab. +++ **Taylor & Co. macht in Hamburg auf:** Sachverständigenfirma mit Hauptsitz in Liverpool seit 15. April mit Zweigniederlassung an der Elbe vertreten. Geschäftsführer ist Jan Fuisting, früherer Teilhaber und Geschäftsführer der Captain Förster GmbH. +++ **Havariemanagement von A bis Z:** Svitzer Salvage Academy richtet am 2./3. Juni ‚Salvage Experience Master Class' in Hamburg aus. Kurs richtet sich an Vertreter aus Reedereien, Versicherungen, Behörden. Kontakt/Infos: academy@svitzer.com +++ **10.000 $ für die besten Sicherheitstipps: Standard Club und Internationale Schifffahrtskammer (ICS) starten Preisausschreiben für Seeleute. Teilnehmer** müssen typische Gefahren auf Illustrationen aus dem Bordalltag erkennen und Vorschläge zur Verbesserung der Sicherheit machen. Teilnahme in fünf Kategorien mit Preisgeld von je 2.000 $. Siehe www.hazard-competition.com +++