

**Seetransporte -Keine für Kunst-Versicherer akzeptable Alternative  
Zilkens Fine Art Veranstaltung anlässlich der Art Cologne  
(VW 16.5.2012, Het 10, S. 732)**

Ins Kölner Museum für angewandte Kunst hatte der Spezialmakler Zilkens Fine Art zu einer von Rita Lansch moderierten Veranstaltung zum Thema Seetransporte von Kunstgegenständen gebeten: „Kunsttransporte zur See, Nische für Profis oder kulturgefährdendes Aergernis? Erstes Kölner Kunstversicherungsgespräch.“

Zu den in zwei Runden antretenden Diskutanten gehörten die Vertreter der Kunstversicherer AXA Art (Bodo Sartorius), Nationale Suisse (Dietmar Telschow), Gothaer (Jürgen Klasen) und Allianz (Georg v. Gumpfenberg) aber auch Registrars (d.h. Organisatoren/Risk Manager) Repräsentanten von Gallerien, Museen und Transporteuren.. Die Zilkens Fine Art Diskussionsrunde soll wohl ab jetzt jährlich gleichzeitig mit der Art Cologne stattfinden.

Grosse Kunstaussstellungen haben heutzutage fast sakrale Bedeutung. Die zu ihnen bewegten Werte gehen häufig in die Milliarden. Während intra-kontinental Kunst häufig per speziell luftgefederte LKW (z.B. der Spedition Hasenkamp) erfolgen werden interkontinentale Kunsttransporte derzeit fast ausschliesslich auf dem Luftweg abgewickelt. Allerdings liebäugeln insbesondere Museen angesichts leerer Kassen immer mehr mit der Alternative interkontinentale Kunsttransporte wesentlich kostengünstiger per Schiff abzuwickeln. Sinn der Zilkens Fine Art Veranstaltung war auszuloten ob dies wirtschaftlich sinnvoll ist und ob überhaupt ausreichende Versicherungskapazität für Kunsttransporte auf dem Seeweg zur Verfügung steht.

Stephan Zilkens wies eingangs auf zwei pharaonische Transportleistungen hin: 1836 habe der französische König Louis Philippe den Obelisken von Luxor als Geschenk erhalten und zur Pariser Place Vendôme befördern lassen. Inskriptionen auf dem Sockel beschrieben nun die Ingenieursleistung des Transports und der Wiederaufrichtung. Kürzlich erst sei eine 9 Tonnen schwerer Kolossalstatue des Amenemhet II als Versicherungswert von 10 Mio € für 10 Jahre von Berlin nach New York verbracht worden., eine Leihgabe des Pergamon-Museums ans Metropolitan Museum of Art.

Per See kostet gem. Zilkens die reine Versendung einer Kiste von Europa nach New York z.B. 250 €, einschliesslich handling Gebühren max 600. Luftfracht hingegen schlage mit 1200 bis 1600 € je Kiste zu Buche, wozu sich dann ebenfalls noch handling Kosten gesellen. Der Berliner Galerist Aurel Scheibler bekundete nicht zuletzt wegen des Preises Interesse an alternativen Transportmöglichkeiten.

Das Verdikt der anwesenden Kunstversicherer fiel jedoch eindeutig aus: zwar gäbe es gewisse besonders sperrige oder schwere Objekte (z.B. Stahl-Plastiken des Bildhauers Richard Serra), die einfach in kein Flugzeug passten, ansonsten aber sei man prinzipiell nicht gewillt Seetransporte zu akzeptieren. Ausschlaggebend sei folgendes:

- Im Verhältnis zu Flughäfen wesentlich schlechter kontrollierte Seehäfen
- Fehlende Spezialisierung einzelner Reedereien auf Kunsttransporte. Im Gegensatz dazu gäbe es sehr wohl einige wenige sensibilisierte Airlines, die übrigen 90% fielen gem. Bodo Sartorius als der Assekuranz genehme Transporteure aus.

- Häufige Beschädigungen beim Be- und Entladen. Grund hierfür seien die extrem kurzen vorgesehenen Hafenzeiten der bis zu 6000 Container fassenden Schiffe.
- Erhebliches Streikrisiko in Häfen
- Im Fall nicht an der Küste gelegener Destinationen Notwendigkeit der Mischung von See- und Landtransport während die meisten Ausstellungsorte in der Nähe von interkontinentalen Flughäfen liegen
- Mangelnde Möglichkeit sicherzustellen, dass ein Container nicht zuoberst geladen wird (wo er der Gefahr des über Bord gespült werdens ausgesetzt ist)
- Permanente Beschleunigungen innerhalb des Containers aufgrund des Rollens und Schlingerns von Hochseeschiffen. Auch im Luftverkehr gäbe es gelegentlich harte Landungen, unter denen ein Werk leiden könne, bei einer mehrwöchigen Seereise kämen derartige Belastungen aber regelmässig vor.
- Unkontrolliertes Klima im Inneren von Containern (einziger Ausweg: Mieten eines Kühlcontainers, womit dann aber auch wieder ein Grossteil des Kostenvorteils im Vergleich zum Lufttransport zunichte ginge). Von Interesse wäre noch gewesen zu erfahren ob an der Entwicklung von speziellen inneren Federungen aufweisenden Containern gearbeitet wird.
- Minimale Regressmöglichkeiten der Versicherer gegen Reeder. Dies ergäbe sich, so Johannes Holletschek, Fachanwalt Speditions- und Transportrecht, aus den im Seetransport üblichen gewichtsabhängigen und äusserst niedrigen Haftungsbeschränkungen. Im Gegensatz dazu hafteten Landtransporteure zumindest bei Vorsatz und grober Fahrlässigkeit in unbeschränktem Ausmass. Unklar sei ob der Fähr-Transport eines LKW unter den Begriff Land- oder Seetransport zu subsumieren sei.
- Risiko der Piraterie z.B. nach dem Durchfahren des Suezkanals
- Nicht einschätzbares Risiko der hafenseitigen Kumule was Naturgefahren oder Terror angeht. Zwar hätten auch normale Transportversicherer Schwierigkeiten bei der Einschätzung solcher Kumulexposures, hinsichtlich von containerisierter Kunst könne man jedoch keinerlei Durchschnittssannahmen treffen, so Bodo Sartorius.
- Wertabhängige Beiträge zu den Bergungskosten für Schiff und Ladung. Im Fall der Havarie Grosse (§ 700 HB) mag zwar die Bergung eines schwere Eisenteile für 100.000 € enthaltenden Containers wesentlich schwieriger sein als die eines Containers mit Kunst für 100 Mio. €, dennoch aber richtet sich die Kostenverteilung einzig nach dem Wert der Ladung. Diese Kosten hat der Transportversicherer zu übernehmen.

Albert Aneller von der Möbeltransport AG in Zürich meinte der Versender solle auf der Verwendung eines tatsächlich noch wasserdichten und nicht schon roszerfressenden Containers insistieren. Die Seetransportexposures seien durch eine sachgerechte Stauung in den Griff zu bekommen und man könne die Position von Containern an Bord ggf. per RFID Chips überwachen. Demgegenüber kam von der Spedition Hasenkamp der Hinweis kein Reeder sei bereit eine bestimmte Position an Bord zu garantieren. Der auf Schadenmanagement spezialisierte Claus Gielisch legte den Akzent mehr auf die Notwendigkeit der fachgerechten Verstaung im Container selber.

Christian Baumgürtel (Rückversicherungsmakler König & Reeker) stellte klar es gäbe zwar unter Rückversicherungsverträgen keinen formaler Ausschluss von Kunst-See-transporten, dafür aber gelte quasi als Handelsbrauch die Erwartung der Rückversichererr Zedenten würden nicht auf die Idee kommen tatsächlich undifferenziert Kunsttransporte auf dem Seeweg zuzulassen. Meist würde Kunst unter den normalen Transport-Rückversicherungs-Verträge gedeckt, nur die grössten der Branche verfügten über eigenständige Kunst-RV-Verträge. Im Fall von fakultativen Deckungen würde insbesondere nach dem Spediteur gefragt.

Georg v. Gumpenberg (Allianz) äusserte er sei eher gegen Seetransporte von Kunst eingestellt. Für ihn steht die Dauerbeanspruchung von verschifften Gütern im Vordergrund, dies könne gar nicht durch Prämie kompensiert werden. Er sieht Seetransporte als weitgehend unversicherbar an. Notgedrungen müsse man hinsichtlich von besonders schweren oder sperrigen Gütern Ausnahmen zulassen. Auch andere hochwertige Fracht (Elektronik, Medikamente) würden prinzipiell nur per Luft versandt.

Immer wieder kam auch der Hinweis es gehe nicht nur um eine kommerzielle Abwägung von Kosten und Risiken, vielmehr stünden insbesondere die Museen in der Pflicht nur vertretbare Risiken für die ihnen anvertrauten Kulturgüter einzugehen.

Eva Gebhardt, vom Bundesverband der Museumsregistrare (und gleichzeitig Registrar des Rheinischen Landesmuseums in Bonn) zeigte sich angesichts der eindeutigen Argumente einsichtig. Die Registrare werden nun ihre ambitionierten und persönliche weltweite Glorie anstrebenden Museumsleiter von den unumgänglichen Kosten für die Versicherung wertvoller Ausstellungen überzeugen müssen.

Vielleicht wäre es an der Zeit, dass eine namhafter Reederei eine Gruppe von Kunstversicherern zu einer hoffentlich ereignislosen (Piraterie/Sturm/Kollision) Mitfahrt auf einem Containerschiff eingeladen um den von den Kunstversicherern unisono vertretenen (Vor?)Urteilen zu begegnen.

Die ART Cologne präsentierte sich derweilen in ihrer 46. Inkarnation. Im Gegensatz zur mehr einen konservativen Sammlergeschmack treffenden Tefaf in Maastricht deckt die ART Cologne die Bereich klassische Moderne, zeitgenössische Kunst, Avantgarde und Photographie ab. NADA, ein Zusammenschluss von US Kunsthändlern, benutzt nun sowohl die ART Cologne als auch die ART Basel Basel Miami als Nährböden.

### **1 Box: Kunstversicherung, eine Milliardenmarktnische**

Der Kunstversicherungsmarkt soll eine Kumulkapazität von 3 Mrd € aufweisen. Hiervon entfallen auf AXA 10%, Uniqa rangiert ähnlich, Lloyds insgesamt bringt es auf 500m €, die Allianz auf 50 Mio. €, die Gothaer auf 20 Mio. €. Der grösste bekannte Kumul ergibt sich jährlich mit 3 Mrd. € anlässlich der Tefaf Messe.

Wenig Transparenz besteht hinsichtlich der auf Kunst entfallenden Marktprämien. Dies liegt an dem häufig nicht separaten Ausweis solcher Prämien (teils unter

Transport oder Property) und an der unscharfen Abgrenzung zwischen Kunst und HNWI (Vermögensgegenstände sonstiger Art, die Mitgliedern der begüterten Zielgruppe gehören). Die Weltmarktprämie könnte aber, so Bodo Sartorius von AXA Art, bei über 1 Mrd. € liegen und müsse sich angesichts der überfälligen Prämienanhebungen noch steigern lassen. Eine Aufspaltung der Marktprämie auf einzelne Regionen sei erst recht nicht möglich.

Die Prämienraten seien recht drastisch zurückgegangen, was allerdings durch die Wertsteigerungen bei den versicherten Objekten kompensiert werde. Als Beispiel genannt wurde eine Tut Anch Amun Ausstellung in Hamburg im Jahr 1980: Versicherungssumme € 15 Mio, Prämie 42.000 €. Im Vergleich dazu habe anlässlich einer Ausstellung altägyptischer Kunst in Bonn 2004/5 die Versicherungssumme : 540 Mio. betragen, die Prämie 400.000 €, was den Schluss auf eine 75%ige Ratenreduzierung rechtfertige. Zum Teil sei dieser durch die während der letzten 25 Jahre erfolgten Verbesserungen im risk management gerechtfertigt.

Im Kunstversicherungsmarkt sind jährlich relativ wenige total losses zu beklagen. Selbst geraubte Spitzenwerke tauchen häufig nach 10 oder 15 Jahren wundersamerweise wieder auf. Umso häufiger seien jedoch Beschädigungen. Nicht selten gingen diese auf brachial mit der Brechstange arbeitende Mitarbeiter des Zolls oder gar der US Homeland Security zurück, die ihren Amtspflichten in Abwesenheit des Spediteurs nachgehen. Letzere Behörde habe gar einmal eine hölzerne Max Ernst Skulptur auf der Suche nach vorborgenen Hohlräumen angebohrt.