

Pressemitteilung

Allianz Schifffahrtsstudie: Stürmische See zwischen Kriegsfolgen und Transportboom

- Safety & Shipping Review 2022: Im vergangenen Jahr gingen weltweit 54 grosse Schiffe verloren – vor allem in Südchina, Indochina, Indonesien. Vor zehn Jahren waren es noch mehr als doppelt so viele. Vor den Britischen Inseln passieren die meisten Unfällen.
- Die Invasion Russlands in der Ukraine schafft neue Herausforderungen – mit Blick auf Sanktionen, Handelsunterbrechungen, Belastung der Crews sowie Treibstoff.
- Brände auf Container-Schiffen und Autotransportern führen zu grossen Verlusten und werden immer häufiger. Höhere Anforderungen an Umweltschutz treiben die Kosten für Bergung und Wrackbeseitigung in die Höhe.
- Der Schifffahrtsboom führt zum Einsatz von Nicht-Containerschiffen zur Beförderung von Containern, einer verlängerten Nutzungsdauer von älteren Schiffen und zur Überlastung von Häfen weltweit.

München - 10. Mai 2022: Die internationale Schifffahrtsindustrie konnte auch im vergangenen Jahr ihren positiven Sicherheitstrend fortsetzen, steht aber vor einer Reihe von neuen Problemen infolge der Invasion Russlands in der Ukraine und der Überlastung von Häfen durch den weltweiten Transportboom. Die Lage der Besatzungen bleibt angespannt, auch wenn die Corona-Pandemie abebbt. Auch die Grösse der Schiffe sowie anspruchsvolle Klimaschutzziele setzen die Schifffahrt unvermindert unter Handlungsdruck, so die [Safety & Shipping Review 2022](#) des Versicherers Allianz Global Corporate & Specialty SE (AGCS).

„Der Schifffahrtssektor hat zuletzt eine enorme Widerstandsfähigkeit bei stürmischer See bewiesen, was durch den Boom, den wir heute in verschiedenen Teilen der Branche erleben, belegt wird“, sagt Justus Heinrich, Leiter der Schifffahrtsversicherung der AGCS in Zentral- und Osteuropa und Globaler Produktmanager für Schiffskasko der AGCS. „Die Totalverluste sind auf einem Rekordtief – etwa 50 bis 75 pro Jahr in den letzten vier Jahren, verglichen mit mehr als 200 pro Jahr noch in den 1990er Jahren. Die tragische Situation in der Ukraine hat jedoch zu weitreichenden Störungen im Schwarzen Meer und anderswo geführt. Dadurch haben sich die durch die Covid-19-Pandemie verursachten Probleme in den Lieferketten, bei der Überlastung der Häfen und der Besatzungskrise weiter verschärft. Gleichzeitig geben einige der Folgen des Schifffahrtsbooms, wie die Änderung der Nutzung oder die Verlängerung der Nutzungsdauer von Schiffen, Anlass zur Sorge.“

Die [jährliche AGCS-Studie](#) analysiert die gemeldeten Schiffsverluste und -unfälle über 100 Bruttotonnen. Im Jahr 2021 wurden weltweit 54 Totalverluste von Schiffen gemeldet, verglichen mit 65 im Jahr zuvor. Dies entspricht einem Rückgang von 57 % über 10 Jahre (127 im Jahr 2012), während Anfang der 1990er Jahre jährlich noch mehr als 200 Schiffe verloren gingen. Die Gesamtzahl der Verluste im Jahr 2021 ist umso beeindruckender, als weltweit heute schätzungsweise 130.000 Schiffe unterwegs sind, während es vor 30 Jahren noch 80.000 waren. Diese Fortschritte spiegeln die Weiterentwicklung der Sicherheits-

massnahmen im Laufe der Zeit wider – durch Schulungen und Programme, verbesserte Schiffskonstruktionen, neue Technologien und verschärfte Vorschriften.

Dem Bericht zufolge gab es in den letzten zehn Jahren fast 900 Totalverluste (892). Die Seeregion Südchina, Indochina, Indonesien und die Philippinen ist der wichtigste globale Schaden-Hotspot, auf den jeder fünfte Schiffsuntergang im Jahr 2021 (12) und jeder vierte in den letzten zehn Jahren (225) entfällt. Als Ursachen gelten hohes Handelsaufkommen, überlastete Häfen, ältere Flotten und extreme Wetterbedingungen in der Region. Weltweit machen Frachtschiffe (27) die Hälfte der im letzten Jahr verlorenen Schiffe und 40 % in den letzten zehn Jahren aus. Das Sinken eines Schiffes war mit 60 % die Hauptursache für die Totalverluste im vergangenen Jahr (32).

Während die Totalverluste im vergangenen Jahr zurückgingen, stieg die Zahl der gemeldeten Schiffsunfälle. Auf den Britischen Inseln war die Zahl am höchsten (668 von 3.000). Mehr als jeder dritte Vorfall weltweit (1.311) war auf Maschinenschäden zurückzuführen, gefolgt von Kollisionen (222) und Bränden (178), wobei die Zahl der Brände um fast 10 % zunahm.

Auswirkungen des russischen Einmarsches in die Ukraine

Die Schifffahrtsbranche wurde durch den Einmarsch Russlands in die Ukraine in mehrfacher Hinsicht beeinträchtigt: durch den Verlust von Schiffen und Besatzungsmitgliedern im Schwarzen Meer, die Unterbrechung des Handels und die Erfüllung von Sanktionen. Zudem hat die Branche im täglichen Betrieb mit Auswirkungen auf die Besatzung, Treibstoffproblemen und potenziellen Cyberrisiken zu kämpfen.

Ein längerer Konflikt könnte tiefgreifende Folgen für den globalen Handel mit Energie und anderen Rohstoffen haben. Ein erweitertes Verbot für russisches Öl könnte dazu beitragen, dass die Treibstoffe knapp und teurer werden, so dass Schiffseigner gezwungen sein könnten, alternative Treibstoffe zu verwenden. Wenn diese Kraftstoffe von minderwertiger Qualität sind, könnte dies potenziell zu Schäden an Maschinen führen. Gleichzeitig warnen die Sicherheitsbehörden weiterhin vor erhöhten Cyberrisiken für den Schifffahrtssektor, wie zum Beispiel GPS-Störungen oder Spoofing des automatischen Identifikationssystems (AIS).

„Die Versicherungsbranche wird wahrscheinlich eine Reihe von Ansprüchen aus speziellen Kriegsdeckungen für Schiffe erhalten, die durch Seeminen, Raketenangriffe und Bombardierungen in Konfliktgebieten beschädigt wurden oder verloren gingen“, erklärt Justus Heinrich. „Unter diesen Policen könnten auch Schäden für Schiffe und Fracht gemeldet werden, die in ukrainischen Häfen und Küstengewässern feststecken.“

Brände an Bord

Brände auf Frachtern sind ein zunehmendes Problem. Allein in den letzten fünf Jahren wurden über 70 Brände auf Containerschiffen gemeldet, heisst es in dem Bericht. Brände brechen häufig in Containern aus, was die Folge von nicht oder falsch deklariertes gefährlicher Ladung wie Chemikalien und Batterien sein kann – etwa 5 % der verschifften Container bestehen aus nicht deklarierten Gefahrgütern. Brände auf großen Schiffen können sich schnell ausbreiten und sind schwer unter Kontrolle zu bringen. Dies führt oft dazu, dass die Besatzung das Schiff verlassen muss und sich die Gesamtschäden eines Brandes erheblich erhöhen kann.

Brände sind gerade für Autofrachter kritisch. Sie beginnen in der Regel in den Laderäumen – verursacht durch Fehlfunktionen oder elektrische Kurzschlüsse in den Fahrzeugen – und breiten sich auf den offenen Decks schnell aus. Die wachsende Zahl von Elektrofahrzeugen, die auf dem Seeweg transportiert werden, erhöht das Brandrisiko: Zum einen sind die Lithium-Ionen-Akkus hoch entzündlich, zum anderen können die vorhandenen Löscheinrichtungen ein schnell lodernes Feuer oft kaum eindämmen. Solche Brände

können angesichts des Wertes der Fahrzeugladung, der Kosten für die Beseitigung des Wracks und der Eindämmung der Umweltverschmutzung teuer werden.

Grosse Schiffe stellen die Schifffahrt unverändert vor ebensolche Schwierigkeiten. Wenn sie in Seenot geraten, kann es schwierig sein, einen Nothafen zu finden. Es werden spezielle - Geräte, Schlepper, Kräne und Hafeneinrichtungen benötigt, was den Zeit- und Kostenaufwand für eine Bergung erhöht. Die **X-Press Pearl** sank, nachdem ihr aufgrund eines Brandes von zwei Häfen die Zuflucht verweigert wurde. Die Häfen waren nicht in der Lage oder nicht bereit, Salpetersäure aus einem lecken Tank zu entladen. Die Bergung des Autotransporters **Golden Ray**, der 2019 in den USA kenterte, dauerte fast zwei Jahre und kostete über 800 Millionen Dollar.

„Allzu oft endet ein eigentlich überschaubarer Zwischenfall auf einem großen Schiff in einem Totalverlust. Die Bergung ist ein wachsendes Problem. Umweltbelange tragen zu steigenden Bergungs- und Wrackbeseitigungskosten bei, da von Schiffseignern und Versicherern erwartet wird, dass sie zum Schutz der Umwelt und der lokalen Wirtschaft alles Mögliche tun“, sagt Anastasios Leonburg, Senior Marine Risk Consultant bei AGCS. „Früher wurde ein Wrack vielleicht an Ort und Stelle belassen, wenn es keine Gefahr für die Schifffahrt darstellte. Jetzt wollen die Behörden, dass die Wracks entfernt und die Meeresumwelt wiederhergestellt wird, auch wenn das sehr teuer wird.“

Neue Herausforderungen nach der Pandemie

Zwar hatte die Covid-19-Pandemie nur wenige direkte Schäden für die Schifffahrtsversicherung zur Folge. Allerdings steht die Pandemie hinter vielen aktuellen Schwierigkeiten in der Branche, die Sicherheitsbedenken aufwerfen: die Besatzungskrise, den Transportboom und die Überlastung der Häfen. Die Nachfrage nach Crewmitgliedern ist hoch, doch viele qualifizierte und erfahrene Seeleute verlassen die Branche. Innerhalb von fünf Jahren wird ein ernsthafter Mangel an Offizieren prognostiziert. Bei den Seeleuten, die bleiben, ist die Arbeitsmoral niedrig, da der wirtschaftliche Druck, die Einhaltung von Vorschriften und die Arbeitsbelastung hoch sind. Eine solche Arbeitssituation erhöht die Fehlerneigung – 75 % der Zwischenfälle in der Schifffahrt sind auf menschliches Versagen zurückzuführen, wie eine AGCS-Analyse zeigt.

Der wirtschaftliche Aufschwung nach den Lockdowns hat zu einem Boom in der Schifffahrt geführt –Charter- und Frachtraten erreichen Rekordhöhen, zugleich sind Container Mangelware. Dies verleitet einige Reedereien dazu, Massengutfrachter, Produkttransporter oder Öltanker für den Containertransport einzusetzen. Eine solche Zweckentfremdung wirft Fragen hinsichtlich der Stabilität, der Brandbekämpfungsmöglichkeiten und der Ladungssicherung auf. Massengutfrachter und Tanker sind nicht für den Transport von Containern ausgelegt, weil ihre Manövriereigenschaften bei schlechtem Wetter beeinträchtigt sein könnten. Zudem ist die Besatzung möglicherweise nicht in der Lage, in kritischen Situationen richtig zu reagieren.

Da die Nachfrage nach Schiffen hoch ist, verlängern einige Eigner auch die Laufzeit ihrer Schiffe. Schon vor der Pandemie stieg das Durchschnittsalter der Schiffe an. Obwohl es viele gut geführte und gewartete Flotten mit Schiffen im Alter 15 bis 25 Jahren gibt, zeigen Analysen, dass ältere Container- und Frachtschiffe eher zu Schäden neigen, da sie unter Korrosion leiden und Systeme und Maschinen tendenziell häufiger ausfallen. Das Durchschnittsalter von Schiffen, die in den letzten zehn Jahren in einen Totalschaden verwickelt waren, liegt bei 28 Jahren.

Engpässe im Schiffsverkehr und Überlastung der Häfen

Derzeit erlebt die Schifffahrt eine noch nie dagewesene Überlastung der Häfen, die Crews, Hafenpersonal und Anlagen unter zusätzlichen Druck setzt. „Das Be- und Entladen von Schiffen ist ein besonders riskanter Vorgang, bei dem kleine Fehler große Folgen haben können. In stark frequentierten Containerhäfen gibt es nur wenig Platz, und erfahrene Arbeitskräfte, die für die ordnungsgemäße Abfertigung der Container erforderlich sind, sind

rar. Wenn dann noch schnelle Umschlagzeiten hinzukommen, kann dies zu einem erhöhten Risiko führen“, erklärt Justus Heinrich.

Klimawandel: Probleme des Übergangs

Da die internationalen Bemühungen zur Bekämpfung des [Klimawandels](#) an Dynamik gewinnen, gerät die Schifffahrtsbranche zunehmend unter Druck, klimafreundlicher zu werden. Die Treibhausgasemissionen sind zwischen 2012 und 2018 um rund 10 % gestiegen. Die Dekarbonisierung der Branche wird große Investitionen in grüne Technologien und alternative Kraftstoffe erfordern. Eine wachsende Zahl von Schiffen stellt bereits auf Flüssigerdgas (LNG) um, während andere alternative Kraftstoffe in der Entwicklung sind, darunter Ammoniak, Wasserstoff und Methanol sowie elektrisch betriebene Schiffe. Der Einsatz alternativer Kraftstoffe geht mit einem erhöhten Risiko von Maschinenausfällen in der Übergangsphase einher.

Presse-Kontakte

Heidi Polke	+49 89 3800 14303	heidi.polke@allianz.com
Daniel Aschoff	+49 89 3800 18900	daniel.aschoff@allianz.com

Über Allianz Global Corporate & Specialty

Allianz Global Corporate & Specialty (AGCS) ist ein führender globaler Unternehmensversicherer und eine wichtige Geschäftseinheit der Allianz Gruppe. Wir bieten Risikoberatung, Schaden- und Unfallversicherungslösungen und alternativen Risikotransfer für ein breites Spektrum von Geschäfts-, Unternehmens- und Spezialrisiken in zehn speziellen Geschäftsbereichen.

Unsere Kunden sind so vielfältig wie das Geschäftsleben nur sein kann. Sie reichen von Fortune-Global-500-Unternehmen über Kleinbetriebe bis hin zu Privatpersonen. Unter ihnen befinden sich nicht nur die weltweit größten Verbrauchermarken, Tech-Unternehmen und die globale Luft- und Schifffahrtsindustrie, sondern auch Satellitenbetreiber oder Hollywood-Filmproduktionen. Sie alle suchen bei AGCS nach intelligenten Antworten auf ihre größten und komplexesten Risiken in einem dynamischen, multinationalen Geschäftsumfeld und vertrauen darauf, dass wir eine herausragende Schadenerfahrung liefern.

Weltweit ist AGCS mit eigenen Teams in 31 Ländern und über das Netzwerk der Allianz Gruppe und Partner in über 200 Ländern und Territorien tätig und beschäftigt über 4.400 Mitarbeiter. Als eine der größten Schaden- und Unfallversicherungseinheiten der Allianz Gruppe werden wir von starken und stabilen Finanzratings unterstützt. Im Jahr 2020 erwirtschaftete die AGCS weltweit insgesamt 9,3 Milliarden Euro Bruttoprämien.

www.agcs.allianz.com

Vorsichtshinweis zu zukunftsgerichteten Aussagen

Die hierin enthaltenen Aussagen können Aussagen über Zukunftserwartungen und andere zukunftsgerichtete Aussagen enthalten, die auf den gegenwärtigen Ansichten und Annahmen des Managements beruhen und bekannte und unbekannt Risiken und Unsicherheiten beinhalten, die dazu führen können, dass die tatsächlichen Ergebnisse, Leistungen oder Ereignisse wesentlich von den in diesen Aussagen ausgedrückten oder implizierten abweichen. Neben Aussagen, die aufgrund des Kontextes zukunftsgerichtet sind, kennzeichnen die Worte "kann", "wird", "sollte", "erwartet", "plant", "beabsichtigt", "antizipiert", "glaubt", "schätzt", "prognostiziert", "potenziell" oder "weiterhin" und ähnliche Ausdrücke zukunftsgerichtete Aussagen.

Die tatsächlichen Ergebnisse, Leistungen oder Ereignisse können erheblich von den in diesen Aussagen enthaltenen abweichen, und zwar insbesondere aufgrund von (i)

allgemeinen wirtschaftlichen Bedingungen, insbesondere den wirtschaftlichen Bedingungen im Kerngeschäft und in den Kernmärkten des Allianz Konzerns, (ii) der Entwicklung der Finanzmärkte, einschließlich der Schwellenländer, sowie der Marktvolatilität, (x) Änderungen von Gesetzen und Vorschriften, einschließlich der monetären Konvergenz und der Europäischen Währungsunion, (xi) Änderungen der Politik von Zentralbanken und/oder ausländischen Regierungen, (xii) die Auswirkungen von Akquisitionen, einschließlich der damit verbundenen Integrationsprobleme, (xiii) Reorganisationsmaßnahmen und (xiv) allgemeine Wettbewerbsfaktoren, jeweils auf lokaler, regionaler, nationaler und/oder globaler Basis. Viele dieser Faktoren können durch terroristische Aktivitäten und deren Folgen wahrscheinlicher werden oder stärker ausgeprägt sein.

Die hier erörterten Angelegenheiten können auch von Risiken und Unsicherheiten betroffen sein, die von Zeit zu Zeit in den von der Allianz SE bei der U.S. Securities and Exchange Commission eingereichten Unterlagen beschrieben werden. Die Gesellschaft übernimmt keine Verpflichtung, zukunftsgerichtete Aussagen zu aktualisieren.