

Allianz Global Corporate & Specialty

Sperrfrist bis 3. August 2021, 00:01 Uhr

# Pressemitteilung

## Allianz Schifffahrtsstudie: Folgenschwere Brände und mehr verlorene Container – weniger Totalverluste

- Safety & Shipping Review 2021: Im vergangenen Jahr gingen weltweit 49 grosse Schiffe verloren. Die Zahl der Schiffsunfälle sank von 2.818 auf 2.703 im Jahr 2020 (um 4 %).
- Schifffahrtsindustrie erweist sich während COVID-19-Pandemie als widerstandsfähig, steht aber vor grossen Herausforderungen durch einen verzögerten Besatzungswechsel, Verspätungen und die steigende Nachfrage nach Transportkapazitäten. Unzureichende Schifffahrtswartung könnte zukünftige Ansprüche nach sich ziehen.
- Blockierung des Suezkanals zeigt, dass die immer größer werdenden Schiffe ein unverhältnismässig grosses Risiko darstellen. Anzahl von Bränden und auf See verlorenen Containern steigt stark an. Lieferketten im Fokus.
- Südchina, Indochina, Indonesien und Philippinen sind der maritime Unfall-Hotspot.

**München – 3. August 2021:** Die internationale Schifffahrtsbranche hat ihren langfristigen positiven Trend zu mehr Sicherheit im vergangenen Jahr fortgesetzt, muss aber die Herausforderungen von COVID-19 meistern, die Lehren aus dem Suezkanal-Zwischenfall ziehen und sich auf die kommenden Herausforderungen in den Bereichen Cybersicherheit und Klimawandel vorbereiten. Die Zahl der Totalverluste von großen Schiffen blieb 2020 auf einem Rekordtief und auch die gemeldeten Schiffsunfälle gingen im Vergleich zum Vorjahr weiter zurück, so die **Safety & Shipping Review 2021** des Schiffsversicherers Allianz Global Corporate & Specialty SE (AGCS).

„Die Schifffahrtsbranche hat sich während der Coronavirus-Pandemie als sehr widerstandsfähig erwiesen, wie das starke Handelsvolumen und die Erholung, die wir heute in mehreren Bereichen der Branche sehen, beweisen“, sagt Justus Heinrich, Leiter der Schifffahrtsversicherung der AGCS in Zentral- und Osteuropa und Globaler Produktmanager für Schiffskasko der AGCS: „Die Totalschäden sind das dritte Jahr in Folge auf einem historischen Tiefstand. Dennoch gab und gibt es Herausforderungen: Die anhaltende Belastung der Crews durch lange Zeiten an Bord, die Zunahme von teuren und komplexen Schäden gerade in Zusammenhang mit grösseren Schiffen, die wachsende Besorgnis über Verzögerungen und Unterbrechungen in der Lieferkette sowie die Einhaltung von Umweltauflagen stellen die Reeder und ihre Besatzungen vor grosse Herausforderungen im Risikomanagement.“

Die jährliche AGCS-Studie analysiert die gemeldeten Schiffsverluste und -unfälle (Zwischenfälle) über 100 Bruttoregistertonnen. Im Jahr 2020 wurden weltweit 49 Totalverluste von Schiffen gemeldet, ähnlich wie im Jahr zuvor (48) und die zweitniedrigste Gesamtzahl in diesem Jahrhundert. Dies entspricht einem Rückgang um 50 % innerhalb der zurückliegenden zehn Jahre (98 im Jahr 2011). Die Zahl der Schiffsunfälle sank von 2.818 auf 2.703 im Jahr 2020 (um 4 %). In den vergangenen zehn Jahren gab es insgesamt mehr als 870 Schiffsverluste.

Die Seeregion Südchina, Indochina, Indonesien und Philippinen bleibt der globale Unglückspot und ist für jeden dritten Verlust im Jahr 2020 verantwortlich (16), wobei die Zahl der Vorfälle im Vergleich zum Vorjahr gestiegen sind. Frachtschiffe (18) machen mehr als ein Drittel der im letzten Jahr verlorenen Schiffe und 40 % der Gesamtverluste in den letzten zehn Jahren aus. Untergegangene (gesunkene/untergetauchte) Schiffe waren die Hauptursache für die Totalverluste im vergangenen Jahr und machten jedes zweite Schiff aus. Maschinenschäden/-ausfälle waren mit 40 % die Hauptursache für Schiffsunfälle weltweit.

### **COVID-19-Auswirkungen: Längere Wartezeiten, Mangel an Container**

Trotz der verheerenden wirtschaftlichen Auswirkungen von COVID-19 waren die Auswirkungen auf den Seehandel geringer als zunächst befürchtet. Das globale Seehandelsvolumen ist auf dem besten Weg, das Niveau von 2019 in diesem Jahr zu übertreffen. Allerdings bleibt die Erholung volatil. COVID-19-bedingte Verzögerungen in den Häfen und Probleme beim Management der Schiffskapazitäten haben zu Staus zu Spitzenzeiten und einem Mangel an leeren Containern geführt. Im Juni 2021 gab es schätzungsweise eine Rekordzahl von 300 Frachtschiffen, die auf die Einfahrt in überfüllte Häfen warteten. Die Zeit, die Containerschiffe beim Warten auf Hafenliegeplätze verbringen, hat sich seit 2019 mehr als verdoppelt.

Die Situation des Besatzungswechsels auf Schiffen ist eine humanitäre Krise, die sich weiterhin auf die Gesundheit und das Wohlergehen von Seeleuten auswirkt. Im März 2021 befanden sich schätzungsweise 200.000 Seeleute an Bord von Schiffen, die aufgrund von COVID-19-Beschränkungen nicht in die Heimat zurückkehren konnten. Längere Zeit auf See kann zu mentaler Ermüdung führen und die Entscheidungsfähigkeiten beeinträchtigen, was sich letztlich auf die Sicherheit auswirken kann. Es gab bereits Zwischenfälle auf Schiffen, bei denen Besatzungen länger an Bord waren, als sie hätten sein sollen. Die Ausbildung von Seeleuten leidet ebenfalls, und die Gewinnung neuer Crew-Mitglieder ist angesichts der Arbeitsbedingungen problematisch. Künftige Engpässe bei der Besatzung könnten sich auf den Nachfrageschub in der Schifffahrt auswirken, wenn der internationale Handel wieder anzieht.

Obwohl COVID-19 bisher nur zu begrenzten direkten Schäden in der Schifffahrt geführt hat, ist der Sektor nicht von bedeutenden Schadensaktivitäten verschont geblieben. „Insgesamt hat sich die Häufigkeit von Schiffsschäden nicht verringert. Wir sehen auch einen Anstieg der Kosten für Kasko- und Maschinenschäden aufgrund von Verzögerungen bei der Herstellung und Lieferung von Ersatzteilen sowie einer Verknappung der verfügbaren Werftflächen“, sagt Justus Heinrich. Auch die Kosten für Bergung und Reparaturen sind gestiegen. „In Zukunft könnten die Versicherer möglicherweise einen Anstieg der Schadenersatzansprüche bei Maschinenausfällen feststellen, wenn die Besatzung im Rahmen der COVID-19-Einschränkungen nicht in der Lage war, Wartungsarbeiten durchzuführen oder die Herstelleranweisungen zu befolgen.“

### **Grössere Schiffe, grössere Risiken**

Die Blockierung des Suezkanals durch das Containerschiff **Ever Given** im März 2021 ist der jüngste in einer wachsenden Liste von Zwischenfällen mit grossen Schiffen oder Megaschiffen. Schiffe wurden immer grösser, da Reedereien nach Grössenvorteilen und Treibstoffeffizienz streben. Die grössten Containerschiffe überschreiten mittlerweile die 20.000-TEU-Marke und noch grössere Schiffe sind in Auftrag gegeben (24.000 TEU) – allein die Kapazität von Containerschiffen ist in den letzten 50 Jahren um 1.500 % gestiegen und hat sich in den letzten 15 Jahren mehr als verdoppelt.

„Grössere Schiffe bedeuten besondere Risiken. Die Reaktion auf Zwischenfälle ist komplexer und teurer. Die Zufahrtskanäle zu bestehenden Häfen wurden zwar tiefer ausgebaut und die Liegeplätze und Kaianlagen erweitert, um grosse Schiffe

aufzunehmen, aber die Gesamtgrösse der Häfen ist gleichgeblieben. Infolgedessen kann ein „Versehen“ häufiger zu einem „Unfall“ für die sehr grosse Containerschiffe werden“, sagt Anastasios Leonburg, Senior Marine Risk Consultant bei AGCS. Wäre die Ever Given nicht wieder flott gemacht worden, hätte die Bergung den langwierigen Prozess des Entladens von rund 18.000 Containern erfordert, wofür Spezialkräne nötig gewesen wären. Die Wrackbeseitigung des grossen Autotransporters Golden Ray, der 2019 mit mehr als 4.000 Fahrzeugen an Bord in US-Gewässern kenterte, hat über anderthalb Jahre gedauert und mehrere hundert Millionen Dollar gekostet.

### **Mehr Brände an Bord**

Auch die Zahl der Brände an Bord grosser Schiffe ist besorgniserregend. Allein im Jahr 2019 gab es einen Rekord von 40 Bränden im Zusammenhang mit der Ladung an Bord. Über alle Schiffstypen hinweg stieg die Zahl der Brände und Explosionen, die zu einem Totalverlust führten, im Jahr 2020 noch einmal an und erreichte mit 10 ein Vierjahreshoch. Ein besonders besorgniserregender Trend ist der jüngste Anstieg der Häufigkeit von Bränden auf Containerschiffen mit einem Wert von über 500.000 US-Dollar. Brände beginnen oft in Containern, was die Folge von Nicht-/Fehldeklaration von gefährlicher Ladung wie Chemikalien und Batterien sein kann. Wenn diese falsch deklariert sind, werden sie möglicherweise unsachgemäss verpackt und an Bord verstaut, was zu einer Entzündung führen und/oder die Erkennung und Brandbekämpfung erschweren kann. Grössere Vorfälle haben gezeigt, dass Containerbrände leicht ausser Kontrolle geraten und dazu führen können, dass die Besatzung das Schiff aus Sicherheitsgründen verlassen muss, wodurch sich das Schadensausmass erhöht.

Der Verlust von Containern auf See ist im letzten Jahr ebenfalls in die Höhe geschneilt (über 3.000) und hat sich 2021 auf hohem Niveau fortgesetzt, was Lieferketten unterbricht und ein potenzielles Verschmutzungs- und Navigationsrisiko darstellt. Die Zahl der verlorenen Container ist die höchste seit sieben Jahren. Grössere Schiffe, extremeres Wetter, ein Anstieg der Frachtraten und falsch deklarierte Ladungsgewichte (die zum Einsturz von Containerstapeln führen) sowie die steigende Nachfrage nach Konsumgütern könnten zu diesem Anstieg beitragen. Die Fragen danach, wie Container an Bord von Schiffen richtig gesichert werden, nehmen zu.

### **Verzögerungen und Lieferkettenprobleme**

Die Widerstandsfähigkeit der maritimen Lieferketten steht nach den jüngsten Ereignissen im Fokus: Der "Ever Given"-Vorfall schickte Schockwellen durch diejenigen globalen Lieferketten, die vom Seetransport abhängig sind. Er verstärkte die Verzögerungen und Störungen, die bereits durch Handelsstreitigkeiten, extreme Wetterbedingungen, die Pandemie und die steigende Nachfrage nach Containergütern und Rohstoffen verursacht wurden. „Transparenz in der Lieferkette vom Rohstoff bis zum Endkunden ist wichtig, um das gesamte Lieferkettensystem in dem sich ein Unternehmen bewegt wirklich zu verstehen und dadurch Risiken erkennbar, kontrollierbar, quantifizierbar zu machen“, sagt Anastasios Leonburg. „Genauere Wettervorhersagen und Technologien werden den Schifffahrtsunternehmen ausserdem dabei helfen, vor auszuplanen und Massnahmen zu ergreifen, um Verluste zu vermeiden, beispielsweise die Abfahrt zu verzögern, Schutz zu suchen oder in einen alternativen Hafen umzusteuern.“

### **Piraterie und Cyberprobleme**

Der weltweite Hotspot der Piraterie, der Golf von Guinea, ist im Jahr 2020 für über 95 % der weltweit entführten Besatzungen verantwortlich. Letztes Jahr wurden **130 Besatzungsmitglieder bei 22 Vorfällen** in der Region **entführt** – die höchste Zahl aller Zeiten – und das Problem hat sich fortgesetzt. Schiffe werden immer weiter von der Küste entfernt ins Visier genommen – in einigen Fällen über 200 nautische Meilen. Die COVID-19-Pandemie könnte die Piraterie verschlimmern, da sie zugrunde liegende soziale, politische und wirtschaftliche Probleme verschärfen könnte. Ehemalige Hotspots wie Somalia könnten wieder aufflammen.

Der Bericht stellt ausserdem fest, dass die vier grössten Schifffahrtsunternehmen der Welt alle bereits von einem Cyberangriff betroffen waren. Da sich geopolitische Konflikte zunehmend im Cyberspace abspielen, wächst die Sorge vor einem möglichen Angriff auf kritische maritime Infrastruktur, wie z. B. einen wichtigen Hafen oder eine Schifffahrtsroute. Die zunehmende Sensibilisierung für Cyberrisiken und die entsprechende Regulierung führen dazu, dass Schifffahrtsunternehmen zunehmend Cyberversicherungen abschließen, wenn auch bisher hauptsächlich für landgestützte Aktivitäten.

### **Neue Umweltauflagen**

Da die internationalen Bemühungen zur Bekämpfung des Klimawandels an Dynamik gewinnen, wird die Schifffahrtsindustrie wahrscheinlich in ihren Bemühungen zunehmend unter Druck geraten. „Es sind enorme Investitionen in Forschung und Entwicklung erforderlich, wenn die Branche die ehrgeizigen Ziele erreichen soll, die sie sich gesetzt hat. Mit der heutigen Flotte und Technologie wird die Schifffahrtsindustrie das Ziel der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation (IMO), die Emissionen bis 2050 um 50 % zu senken, nicht erreichen, ganz zu schweigen von den ehrgeizigeren Zielen, die von den nationalen Regierungen diskutiert werden“, sagt Anastasios Leonburg.

Im vergangenen Jahr wurde die Obergrenze für den Schwefelgehalt von Schiffskraftstoffen gesenkt. Die als IMO 2020 bekannte Senkung soll den Ausstoß von schädlichen Schwefeloxiden (SOx) in der Schifffahrt um 77 % reduzieren. Die Versicherer haben eine Reihe von Schadenersatzansprüchen für Maschinenschäden im Zusammenhang mit Scrubbern festgestellt, die SOx aus den Abgasen von Schiffen mit schwerem Schiffskraftstoff entfernt haben.

### **Häufigste Verlust- und Ereignisorte**

Dem Bericht zufolge ist die Seeregion Südchina, Indochina, Indonesien und Philippinen auch der größte Verlustort der letzten zehn Jahre (224 Schiffe), was auf das hohe Maß an lokalem und internationalem Handel, überlastete Häfen und stark befahrene Schifffahrtswege, ältere Flotten und extreme Wetterbedingungen zurückzuführen ist. Auf die Seeregionen Südchina, Indochina, Indonesien und Philippinen, Östliches Mittelmeer und Schwarzes Meer sowie Japan, Korea und Nordchina entfällt die Hälfte der 876 Schiffsverluste der letzten 10 Jahre (437), während die Region Britische Inseln, Nordsee, Ärmelkanal und Golf von Biskaya die meisten gemeldeten Vorfälle verzeichnete (579), auch wenn diese Zahl im Vergleich zum Vorjahr gesunken ist. Die beiden unfallträchtigsten Schiffe des letzten Jahres waren eine griechische Inselfähre und eine RoRo-Fähre in kanadischen Gewässern, die beide in sechs verschiedene Vorfälle verwickelt waren.

\*\*\*

### **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](http://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.