

# Pressemitteilung

## Totalverluste in der Schifffahrt auf historischem Tief

- Allianz *Safety and Shipping Review 2019*: Letztes Jahr gab es weltweit 46 Totalverluste von großen Schiffen. Das entspricht einem Rückgang von 55 Prozent gegenüber dem Zehnjahresdurchschnitt (104).
- Gesamtzahl der Schäden in der Schifffahrt bleibt konstant: Maschinenschäden sind die häufigste Schadenursache und kosteten Schiffsversicherern in den vergangenen fünf Jahren fast 900 Mio. Euro.
- Eine steigende Zahl von Bränden an Bord, die Verschlechterung der Sicherheitslage und neue Emissionsvorschriften in 2020 stellen die Branche vor neue Herausforderungen.

**Johannesburg/London/München/New York/Paris/São Paulo/Singapur – 4. Juni 2019:**

In diesem Jahrhundert wurden noch nie so wenige Totalverluste von Schiffen verzeichnet wie in 2018. Wie aus der [Safety And Shipping Review 2019](#) der Allianz Global Corporate & Specialty SE (AGCS) hervorgeht, ist die Zahl dieser Schäden im Jahresvergleich um 50 Prozent gesunken – und um 55 Prozent gegenüber dem Zehnjahresdurchschnitt. Die jährlich veröffentlichte Studie analysiert die gemeldeten Verluste von Schiffen über 100 Bruttoregistertonnen.

2018 kam es auf den Weltmeeren zu [46 Totalverlusten](#) von Schiffen dieser Größe, während in den vorangegangenen zwölf Monaten noch 98 Fälle zu beklagen waren. Zu diesem Rückgang beigetragen haben insbesondere deutlich niedrigere Verluste im globalen Unfall-Hotspot Südostasien sowie eine Halbierung der durch Unwetter hervorgerufenen Verluste (auf 10). Dies war begünstigt durch eine ruhigere Hurrikan- und Taifun-Saison.

### Maschinenschäden als häufigste Schadenursache

Trotz des Rückganges an Totalverlusten ist die Gesamtzahl der gemeldeten Schäden – 2018 waren es 2.698 Vorfälle – im Vorjahresvergleich mit weniger als einem Prozentpunkt nur unwesentlich zurückgegangen. Maschinenschäden – wie jüngst bei dem Kreuzfahrtschiff MSC Opera in Venedig – sind dabei die häufigste Schadenursache; sie sind für mehr als ein Drittel der insgesamt über 26.000 Vorfälle des letzten Jahrzehnts verantwortlich und traten mehr als doppelt so häufig auf wie Schiffskollisionen. Außerdem gehören Maschinenschäden zu den teuersten Vorfällen und haben den Schiffsversicherern innerhalb von fünf Jahren Kosten in Höhe von über 900 Mio. Euro beschert.<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> Basierend auf der Analyse von 230.961 Versicherungsfällen der Schifffahrtsbranche, die zwischen Juli 2013 und Juli 2018 aufgetreten sind und von der AGCS und anderen Versicherern bearbeitet wurden.

„Dass wir insgesamt eine beispiellos niedrige Zahl von Schiffsverlusten zu verzeichnen hatten, ist zum einen Zufall, zum anderen zeigt es eine größere Verlässlichkeit der langfristigen Sicherheitsverbesserungen in der internationalen Schifffahrt“, so **Volker Dierks**, Head of Marine in Zentral- und Osteuropa bei AGCS. „Auch Verbesserungen im Schiffsdesign, technische Vorkehrungen, strengere Vorschriften und robustere Systeme für das Sicherheitsmanagement an Bord haben dazu beigetragen, dass sich Pannen und Unfälle nicht zu großen Verlusten ausgewachsen haben. Herausforderungen ergeben sich allerdings aus dem ausgebliebenen Rückgang der Gesamtzahl der Schäden in der Schifffahrtsbranche, der gestiegenen Gefährdung der Schiffssicherheit durch politische Risiken, der Einhaltung der neuen Emissionsvorgaben ab 2020 und der steigenden Zahl von Bränden an Bord.“

### **Besonders gefährliche Regionen**

Die meisten Verluste treten nach wie vor in den Gewässern Südchinas, Indochinas, Indonesiens und der Philippinen auf. 2018 wurde jeder vierte Totalverlust aus dieser Weltregion gemeldet. Unter den besonders gefährlichen Regionen an zweiter und dritter Stelle stehen die östliche Mittelmeer- und Schwarzmeerregion (6) sowie die Gewässer der Britischen Inseln (4). Zwar gibt es Anzeichen für Verbesserungen, Asien wird aufgrund seiner regen Handelsschifffahrt, dem hohen Verkehrsaufkommen auf seinen Routen und den älteren Flotten aber weiter ein Hotspot für Versicherungsschäden im Schifffahrtssektor bleiben.

### **Brände verursachen große Schäden**

Auch [Brände an Bord](#) verursachen nach wie vor große Schäden und nehmen weiter zu (174 gegenüber 164 in 2017). Dieser Trend hat sich im laufenden Jahr fortgesetzt: Erst vor kurzem kam es zu Feuern auf Containerschiffen und drei größeren Bränden auf Autotransportern. Vermutlich geht eine Reihe von Bränden auf hoher See auf falsch deklarierte Ladung und unter anderem auf inkorrekt verpackte und etikettierte gefährliche Güter zurück. Zudem kann effektive Brandbekämpfung auf hoher See oftmals nur mithilfe umfassender Unterstützung von außen erfolgen. Bis diese eintrifft, kann am Schiff hoher Sachschaden entstehen. Gleichzeitig erinnerten Anfang des Jahres Hunderte bei einem großen Frachter über Bord gegangene Container daran, dass beschädigte Güter der häufigste Schadensauslöser der Versicherungsbranche in der Schifffahrt sind und in den letzten fünf Jahren für jeden fünften Schaden verantwortlich waren.

### **Herausforderungen durch Emissionsvorschriften**

Ab Januar 2020 gelten neue [Obergrenzen für den Ausstoß von Schwefeldioxid](#). Die Regelungen dürften weitreichende Konsequenzen für Kostenstruktur, Compliance und Crew haben. Die Betreiber großer Häfen in aller Welt erwägen sogar, sogenannte „Sniffer Drones“ also „fliegende Spürhunde“ einzusetzen, um Umweltsünder ausfindig zu machen. Reeder, die aus Kostengründen keine schwefelarmen Kraftstoffe verwenden, haben mit empfindlichen Strafen zu rechnen. „Es ist wichtig, dass die Schifffahrt ihren Teil zur Erhaltung der Umwelt beiträgt. Doch zur Umsetzung bleibt nur noch wenig Zeit, während es gleichzeitig nach wie vor an internationalen Standards fehlt. Zudem sind die Bedenken hinsichtlich Verfügbarkeit und Kompatibilität von schwefelarmen Kraftstoffen noch nicht

ausgeräumt“, erläutert **Justus Heinrich**, der bei AGCS Zentral- und Osteuropa für die Schiffsversicherung verantwortlich ist. „Die Versicherer befürchten, dass durch die Einführung der neuen Kraftstoffe möglicherweise die Zahl der Versicherungsfälle aufgrund von Maschinenschäden ansteigt, wenn der Wechsel nicht gut organisiert wird. Außerdem besteht die Gefahr, dass es im Schiffsverkehr zu Störungen und Verzögerungen kommt, wenn in den Häfen kein vorschriftenkonformer Kraftstoff zur Verfügung steht.“

## **Veränderte Sicherheitslage mit neuen Herausforderungen**

Risiken gehen auch von einer [veränderten Sicherheitslage](#) aus: Territorialstreitigkeiten, Cyber-Angriffe, Sanktionen, Piraterie und auch Sabotage entwickeln sich zur wachsenden Bedrohung für die Seefahrt, den Handel und die Lieferketten. Der jüngste Angriff auf einen Öltanker im Nahen Osten hat dies deutlich gezeigt. Auch die steigende Zahl von Migranten auf hoher See und von blinden Passagieren auf Handelsschiffen hat schwerwiegende Konsequenzen für Schiffseigentümer. Verzögerungen, Umwege und Besatzungen unter erhöhtem Druck sind die Folgen. 2018 wurden zudem über 200 Fälle von Piraterie registriert; hier sind die Gewässer Nigerias derzeit am gefährlichsten.

## **Die AGCS Safety & Shipping Review thematisiert zahlreiche weitere Risiken für die Schifffahrt:**

- **Größere Gefahren bei größeren Schiffen:** Die [Containertransportkapazität](#) hat sich innerhalb eines Jahrzehnts fast verdoppelt, so dass zukünftig das Worst-Case-Szenario eines Totalverlusts einen Schaden von mehr als 3,5 Mrd. Euro verursachen kann.
- **Zuviel Vertrauen in Technologie:** In der Schifffahrt haben sich Sicherheitstechnologien positiv auf die Sicherheit und das Schadenaufkommen ausgewirkt. Dennoch kommt es durch Leichtsinnigkeit weiterhin zu Unfällen – bis hin zu Totalverlusten -, etwa wenn sich Besatzungsmitglieder im falschen Moment mit ihren [Handys](#) beschäftigen.
- **Autonome Schifffahrt:** Die Entwicklung schreitet voran; doch wenn es nicht gelingt, die eigentliche Ursache von Vorfällen und Totalverlusten zu bekämpfen, kann auch [Technologie](#) kein Patentrezept bieten.
- **Gefährliche Überfahrt:** Besonders unfallträchtig war im letzten Jahr der Transfer zwischen den Inseln Griechenlands – hier waren drei Fähren in insgesamt acht [Vorfälle](#) verwickelt.

Die AGCS liefert Versicherungsleistungen im Bereich der globalen Logistik und Schifffahrt für alle Arten von Seefahrtsrisiken, für einzelne Schiffe oder Frachten ebenso wie für hochkomplexe Flotten und multinationale Logistikunternehmen. 2018 deckte die [Sparte Marine](#) 11 Prozent des gesamten Prämienvolumens der AGCS von 8,2 Mrd. EUR ab.

\*\*\*

## **Pressekontakte**

Heidi Polke  
Daniel Aschoff

+49 89 3800 14303  
+49 89 3800 18900

heidi.polke@allianz.com  
daniel.aschoff@allianz.com

## **Über die Allianz Global Corporate & Specialty**

Allianz Global Corporate & Specialty SE (AGCS) ist die eigene Marke der Allianz Gruppe für Industrie- und Spezialrisiken. Die AGCS bietet Versicherungsschutz und Risikomanagement-Services über das gesamte Spektrum von Spezialversicherung, ART und Firmengeschäft: Marine, Aviation (inkl. Space), Energy, Engineering, Entertainment, Financial Lines (inkl. D&O), Liability, Mid-Corporate und Property (sowie Internationale Versicherungsprogramme).

Weltweit operiert die AGCS in 32 Ländern mit eigenen Einheiten und in mehr als 210 Ländern und Territorien über das Netzwerk der Allianz Gruppe und andere Partner. 2016 beschäftigte sie über 5.000 Mitarbeiter und lieferte Versicherungslösungen für mehr als die Hälfte der Fortune Global 500-Unternehmen. 2016 zeichnete die AGCS weltweit insgesamt 7,6 Milliarden Euro Bruttoprämien pro Jahr.

Die AGCS SE verfügt über die Bonitätsratings AA von Standard & Poor's und A+ von A.M.Best (2017).

Weitere Informationen finden Sie unter [www.agcs.allianz.com](http://www.agcs.allianz.com) oder folgen Sie uns auf Twitter [@AGCS\\_Insurance](https://twitter.com/AGCS_Insurance) und [LinkedIn](https://www.linkedin.com/company/allianz-agcs).

### ***Vorbehalt bei Zukunftsaussagen***

Soweit wir in diesem Dokument Prognosen oder Erwartungen äußern oder die Zukunft betreffende Aussagen machen, können diese Aussagen mit bekannten und unbekanntem Risiken und Ungewissheiten verbunden sein. Die tatsächlichen Ergebnisse und Entwicklungen können daher wesentlich von den geäußerten Erwartungen und Annahmen abweichen.

Neben weiteren hier nicht aufgeführten Gründen können sich Abweichungen aufgrund von (i) Veränderungen der allgemeinen wirtschaftlichen Lage und der Wettbewerbssituation, vor allem in Allianz Kerngeschäftsfeldern und -märkten, (ii) Entwicklungen der Finanzmärkte (insbesondere Marktvolatilität, Liquidität und Kreditereignisse), (iii) dem Ausmaß oder der Häufigkeit von Versicherungsfällen (zum Beispiel durch Naturkatastrophen) und der Entwicklung der Schadenskosten, (iv) Sterblichkeits- und Krankheitsraten beziehungsweise -tendenzen, (v) Stornoraten, (vi) insbesondere im Bankbereich, der Ausfallrate von Kreditnehmern, (vii) Änderungen des Zinsniveaus, (viii) Wechselkursen, einschließlich des Euro/US Dollar-Wechselkurses, (ix) Gesetzes- und sonstigen Rechtsänderungen, insbesondere hinsichtlich steuerlicher Regelungen, (x) Akquisitionen, einschließlich anschließender Integrationsmaßnahmen, und Restrukturierungsmaßnahmen, sowie (xi) allgemeinen Wettbewerbsfaktoren ergeben. Terroranschläge und deren Folgen können die Wahrscheinlichkeit und das Ausmaß von Abweichungen erhöhen.

### ***Keine Pflicht zur Aktualisierung***

Die Gesellschaft übernimmt keine Verpflichtung, die in dieser Meldung enthaltenen Informationen und Zukunftsaussagen zu aktualisieren, soweit keine gesetzliche Veröffentlichungspflicht besteht.