

03.08.2021 - 10:00 Uhr

Allianz Schifffahrtsstudie: Folgeschwere Brände und mehr verlorene Container - weniger Totalverluste

Wallisellen (ots) -

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 Unglücks-Hotspot 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 Hafentiegeplätze 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 ausgebaggert 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.

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.

Die komplette Studie finden Sie unter <https://www.agcs.allianz.com/news-and-insights/reports/shipping-safety.html>

Pressekontakt:

Heidi Polke

+49 89 3800 14303, heidi.polke@allianz.com

Daniel Aschoff

+49 89 3800 18900, daniel.aschoff@allianz.com

Diese Meldung kann unter <https://www.presseportal.ch/de/pm/100008591/100875142> abgerufen werden.