

## Allianz Studie: Weltweite Schiffsverluste erreichten 10-Jahrestief

- **2014: 2.772 Schiffsunglücke weltweit, davon 75 Totalverluste**
- **Unfallhotspots: Östliches Mittelmeer und schwarzes Meer**
- **Neue Risiken: Megaschiffe und Cyberangriffe**

Der langfristige Abwärtstrend bei den Schiffsverlusten hat sich 2014 mit 75 gemeldeten Großschäden weltweit fortgesetzt. Damit war das vergangene Jahr das sicherste Jahr für die Schifffahrt seit zehn Jahren, so das Ergebnis einer jährlich von Allianz Global Corporate & Specialty SE (AGCS) veröffentlichten Studie. Diese analysiert die gemeldeten Schäden bei Schiffen von über 100 Bruttoregistertonnen und skizziert Risikotrends für die Schifffahrtbranche.

### Unfallhotspot Nummer 1: Östliches Mittelmeer und Schwarzes Meer

Nach Angaben der Studie wurden 2014 weltweit insgesamt 2.772 Schiffsunglücke gemeldet. Die Gebiete Östliches Mittelmeer und Schwarzes Meer zeigten sich dabei mit 490 Vorfällen als der aktuelle Unfall-Hotspot (plus 5 Prozent gegenüber 2012). Die Britischen Inseln, die Nordsee, der Ärmelkanal und der Golf von Biskaya lagen mit 465 Schiffsunglücken an zweiter Stelle (plus 29 Prozent). Dort ereigneten sich im Durchschnitt der vergangenen zehn Jahre die meisten Unfälle. Auf der Nordhalbkugel passierten im Dezember die meisten Unfälle, auf der Südhalbkugel im August.

### Zwei Drittel der Totalverluste durch Schiffsuntergang

Die Schiffsverluste gingen im Vergleich zum Vorjahr um etwa ein Drittel zurück und lagen mit 75 Fällen deutlich unter dem Durchschnittswert der vergangenen zehn Jahre (127 Fälle). Seit 2005 sind die weltweiten Schiffsverluste um mehr als 50 Prozent gesunken. Dem Bericht zufolge konzentrierten sich mehr als ein Drittel der Totalverluste 2014 auf zwei Regionen: die Meere um Südchina, Indochina, Indonesien und die Philippinen (17 Schiffe) sowie die Gewässer Japans, Koreas und Nordchinas (12 Schiffe). Auf Fracht- und Fischereischiffe entfielen zusammen über 50 Prozent aller Verluste. Die häufigste Ursache von Totalverlusten in der Schifffahrt ist mit 65 Prozent Schiffsuntergang (49 Schiffe). Auf Grund laufen (13 Schiffe) sowie Brände/Explosionen (4 Schiffe) waren weitere wichtige Ursachen, im Vergleich zum Vorjahr waren diese jedoch deutlich rückläufig. Auf einen Totalverlust auf der Südhalbkugel kommen sieben Totalverluste in der nördlichen Hemisphäre.

### Sicherheit auf Passagierschiffen durch Personalmangel gefährdet

Während der langfristige Abwärtstrend bei den Schiffsverlusten zuversichtlich stimmt, haben aktuelle Fährunglücke wie die der Sewol und der Norman Atlantic drei Jahre nach der Costa Concordia-Katastrophe erneut erhebliche Bedenken bezüglich der Qualität von Trainings- und Notfallmaßnahmen auf Passagierschiffen ausgelöst. 2014 wurden sieben Totalverluste von Passagierschiffen gemeldet, das sind knapp 10 Prozent der Gesamtverluste. In vielen Fällen ist die Konstruktion der Schiffe nicht der einzige Schwachpunkt, wie die Studie zeigt: Die beiden Fährunglücke decken besorgniserregende Defizite bei der Notfallvorbereitung der Besatzungen von Autofähren und Passagierschiffen auf. Eine nur Minimalanforderungen genügende Personalstärke lässt nach Ansicht der AGCS-Experten kaum Spielraum für Schulungen an Bord und sollte daher nicht zur allgegenwärtigen Praxis auf Schiffen werden.

### Ausblick: Megaschiffe und Hackerangriffe als neue Risiken

Der Trend zu immer größeren Kapazitäten bei Schiffskonstruktionen dürfte sich weiter fortsetzen, wie der Stapellauf des bislang größten Containerschiffs zeigt: Mit einer Länge von vier Fußballfeldern kann der Ozean-Riese MSC Oscar 19.000 Standardcontainer transportieren. Die Studienautoren sehen für Mega-Schiffe eine Reihe neuer Risiken: Die Branche sollte sich laut Studie für die Zukunft auf Großschäden von über 1 Mrd. US-Dollar

einstellen, insbesondere wenn große Containerschiffe oder schwimmende Offshore-Anlagen beteiligt sind. Das maximale Risiko in diesem Zusammenhang betrifft nicht nur die Schäden an Schiff und Fracht, sondern auch Umweltschäden oder Betriebsunterbrechungen. Megaschiffe können nur wenige Tiefwasserhäfen ansteuern, zudem bestehe weltweit ein Mangel an qualifizierten Fachkräften. Die Bergung und Beseitigung von Schiffen ist ebenfalls eine Herausforderung. Wie die Bergung des Wracks der Costa Concordia zeigt, können die Kosten leicht ein Vielfaches des Kaskowerts des Schiffes betragen.

Zusätzlich stellen Cyberrisiken eine weitere neue Gefahr für die Schifffahrtindustrie dar, die stark vernetzt ist und zunehmend auf Automatisierung setzt. Künftig könnten Schiffe und Häfen zu verlockenden Zielen für Hacker werden. Ein Cyberangriff auf die Technik an Bord, insbesondere auf die elektronischen Navigationssysteme, könnte zu einem Totalverlust führen oder sogar mehrere Schiffe einer Reederei betreffen. Andere Szenarien sind zum Beispiel Cyberangriffe auf große Häfen, die Terminals außer Betrieb setzen oder Containerladungen oder vertrauliche Daten manipulieren. Solche Angriffe könnten zu erheblichen Betriebsunterbrechungsschäden oder zu Reputationsverlusten führen.

*Über Allianz Global Corporate & Specialty*

*Allianz Global Corporate & Specialty (AGCS) ist die eigene Marke der Allianz SE für Firmen- und Spezialrisiken. AGCS bietet Versicherungs- und Risikomanagementberatung über das gesamte Spektrum der Spezialversicherung, des Alternativen Risikotransfers und des Firmengeschäfts an: Marine, Aviation (einschließlich Space), Energy, Engineering, Entertainment, Financial Lines (einschl. D&O), Mid-Corporate, Liability und Property sowie Internationale Versicherungsprogramme. Weltweit operiert die AGCS in 29 Ländern mit eigenen Einheiten und in mehr als 160 Ländern über das Netzwerk der Allianz Gruppe und andere Partner. Sie beschäftigt über 3.500 Mitarbeiter, bietet Versicherungslösungen für mehr als die Hälfte der Fortune Global 500-Unternehmen und zeichnet weltweit insgesamt 5,4 Milliarden Euro Bruttoprämien pro Jahr (2013).*

Wien, am 24. März 2015

Downloads im Internet unter

<https://www.allianz.at/privatkunden/media-newsroom/news/news-uebersicht.html>

- Presstext als PDF
- Studie als PDF – <http://www.agcs.allianz.com/assets/PDFs/Reports/Shipping-Review-2015.pdf>

#### **Rückfragen bitte an:**

Heidi Polke  
AGCS Media Relations  
+49 89 3800 14303  
[heidi.polke@allianz.com](mailto:heidi.polke@allianz.com)

MMag. Manfred Rapolter, MA  
Unternehmenskommunikation  
Allianz Gruppe in Österreich  
Hietzinger Kai 101-105  
1130 Wien  
Tel: 05 9009 - 80690, Fax: - 40261  
E-Mail: [manfred.rapolter@allianz.at](mailto:manfred.rapolter@allianz.at)  
Internet: <http://www.allianz.at>

Die Einschätzungen stehen wie immer unter den nachfolgend angegebenen Vorbehalten.

#### **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 aus Veränderungen der allgemeinen wirtschaftlichen

Lage und der Wettbewerbssituation, vor allem in Allianz Kerngeschäftsfeldern und -märkten, aus Akquisitionen sowie der anschließenden Integration von Unternehmen und aus Restrukturierungsmaßnahmen ergeben. Abweichungen können außerdem aus dem Ausmaß oder der Häufigkeit von Versicherungsfällen (zum Beispiel durch Naturkatastrophen), der Entwicklung der Schadenskosten, Stornoraten, Sterblichkeits- und Krankheitsraten beziehungsweise -tendenzen und, insbesondere im Bankbereich, aus der Ausfallrate von Kreditnehmern resultieren. Auch die Entwicklungen der Finanzmärkte (z.B. Marktschwankungen oder Kreditausfälle) und der Wechselkurse sowie nationale und internationale Gesetzesänderungen, insbesondere hinsichtlich steuerlicher Regelungen, können entsprechenden Einfluss haben. Terroranschläge und deren Folgen können die Wahrscheinlichkeit und das Ausmaß von Abweichungen erhöhen. Die hier dargestellten Sachverhalte können auch durch Risiken und Unsicherheiten beeinflusst werden, die in den jeweiligen Meldungen der Allianz SE an die US Securities and Exchange Commission beschrieben werden. Die Gesellschaft übernimmt keine Verpflichtung, Zukunftsaussagen zu aktualisieren.