



100 JAHRE ADS FAHRTGRENZEN IN ZEITEN DES KLIMAWANDELS

Allianz Global Corporate & Specialty
Marine / Justus Heinrich /
Hamburg / 12.12.19



AGENDA

01

EINFÜHRUNG

- ADS + DTV
- Fragestellung
- Vergleich Fahrtgrenzen international

02

RISIKOASPEKTE

- Authorities
- Arctic Shipping
- Risikofaktoren
- Risikobewertung

03

FAZIT



EINFÜHRUNG

- DTV-Kaskoklauseln 1978 §7
- DTV-ADS 2009 §23
- Vergleich Fahrtgrenzen international

01



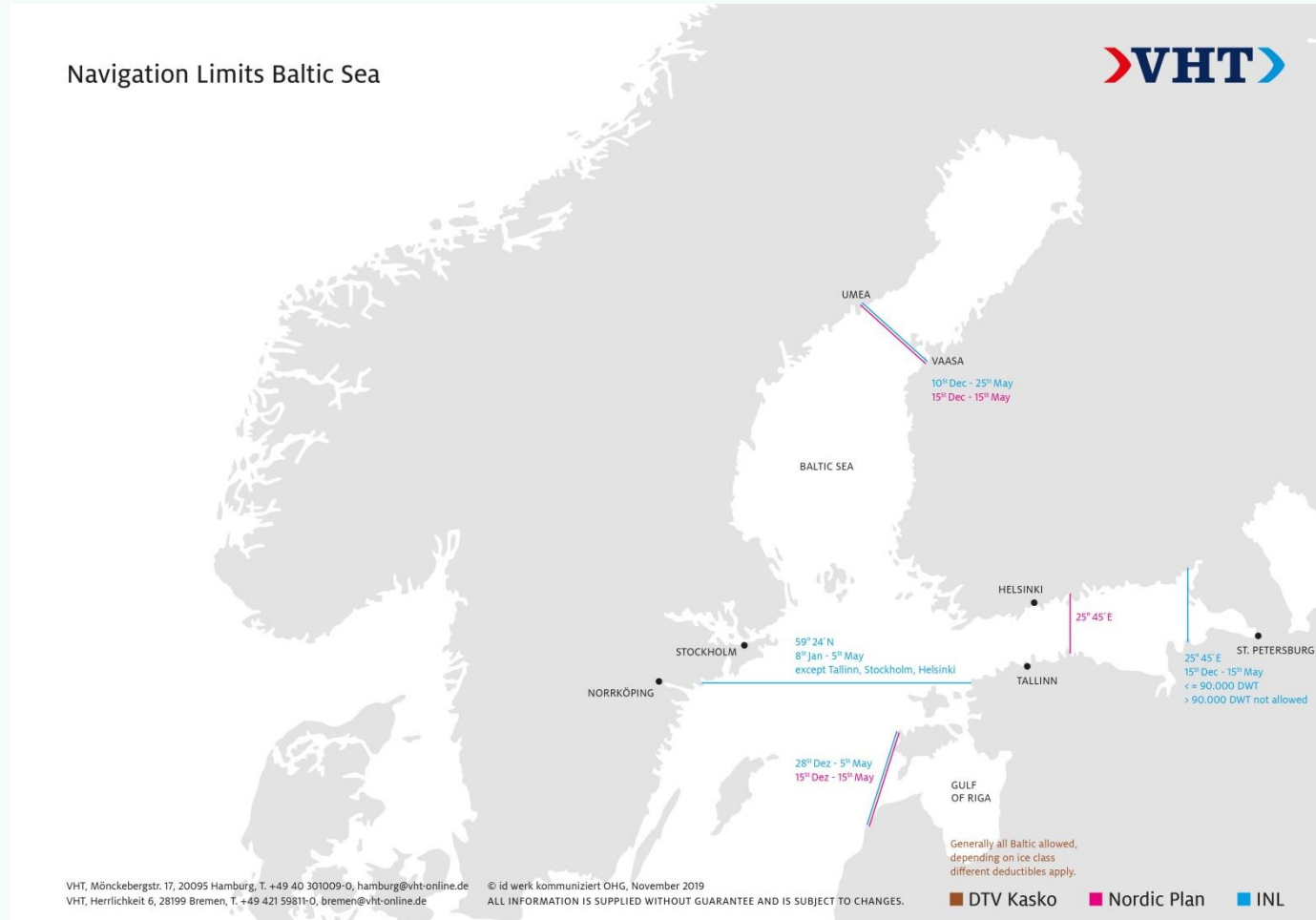
EINFÜHRUNG

Eckpunkte:

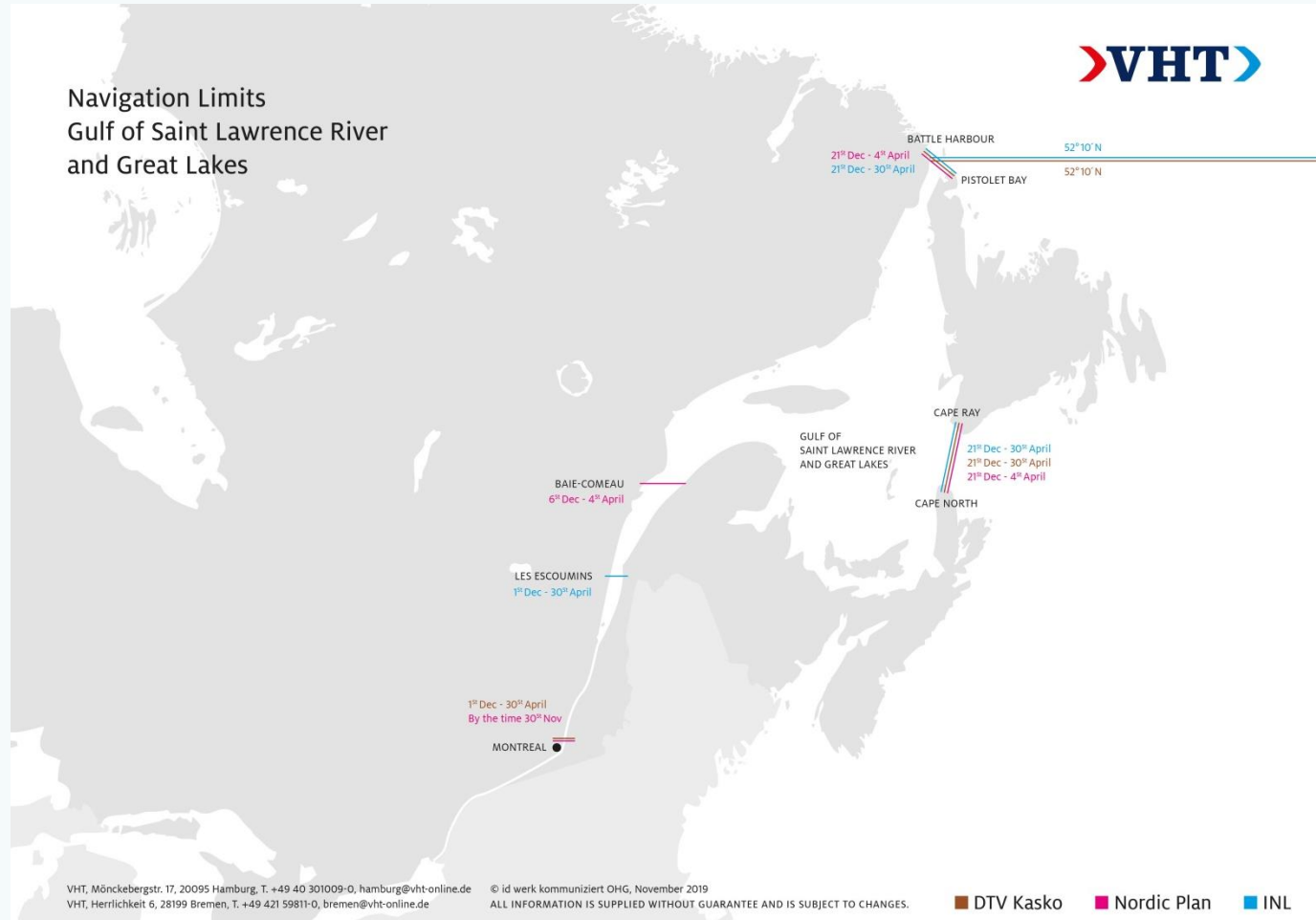
- Europäische Fahrt
 - Außereuropäische Fahrt
 - Gefahränderung vs Gefahrerhöhung
- Welche Fragen ergeben sich zur Gefahrerhöhung?
- geographisch (Abgelegenheit – bedingte Gefahrerhöhung)?
 - meteorologisch (wetterbedingte Gefahrerhöhung)?

Unterschiede in der Bewertung zu Zeiten 1919 / 1978 / 2009 / heute?

FAHRTGRENZEN – BALTIC SEA

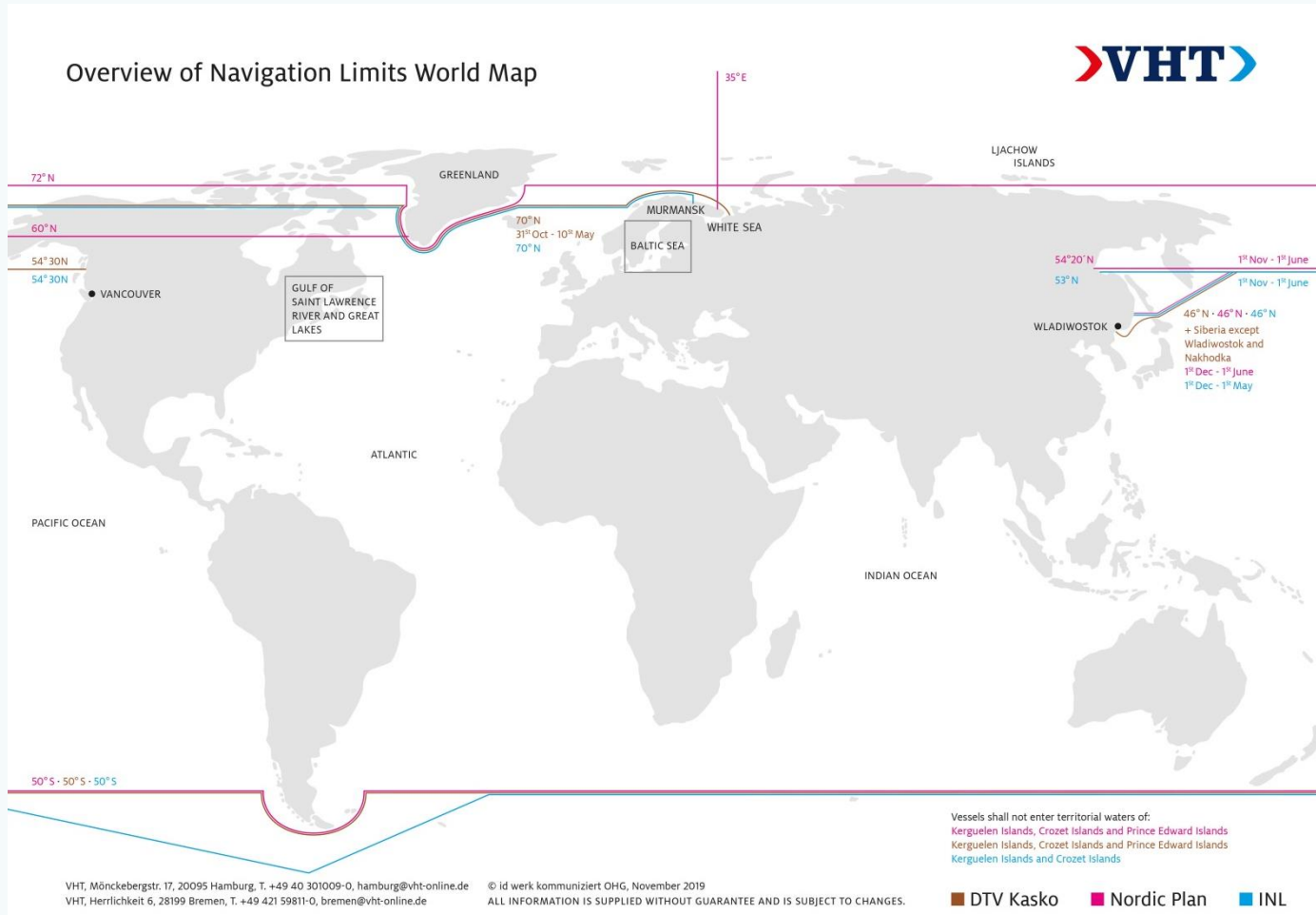


FAHRTGRENZEN – ST.-LORENZ STROM / GROÙE SEEN





FAHRTGRENZEN - WELTKARTE





RISIKOASPEKTE

- Authorities
- Arctic Shipping
- Risikofaktoren
- Risikobewertung

02



RISIKOASPEKTE

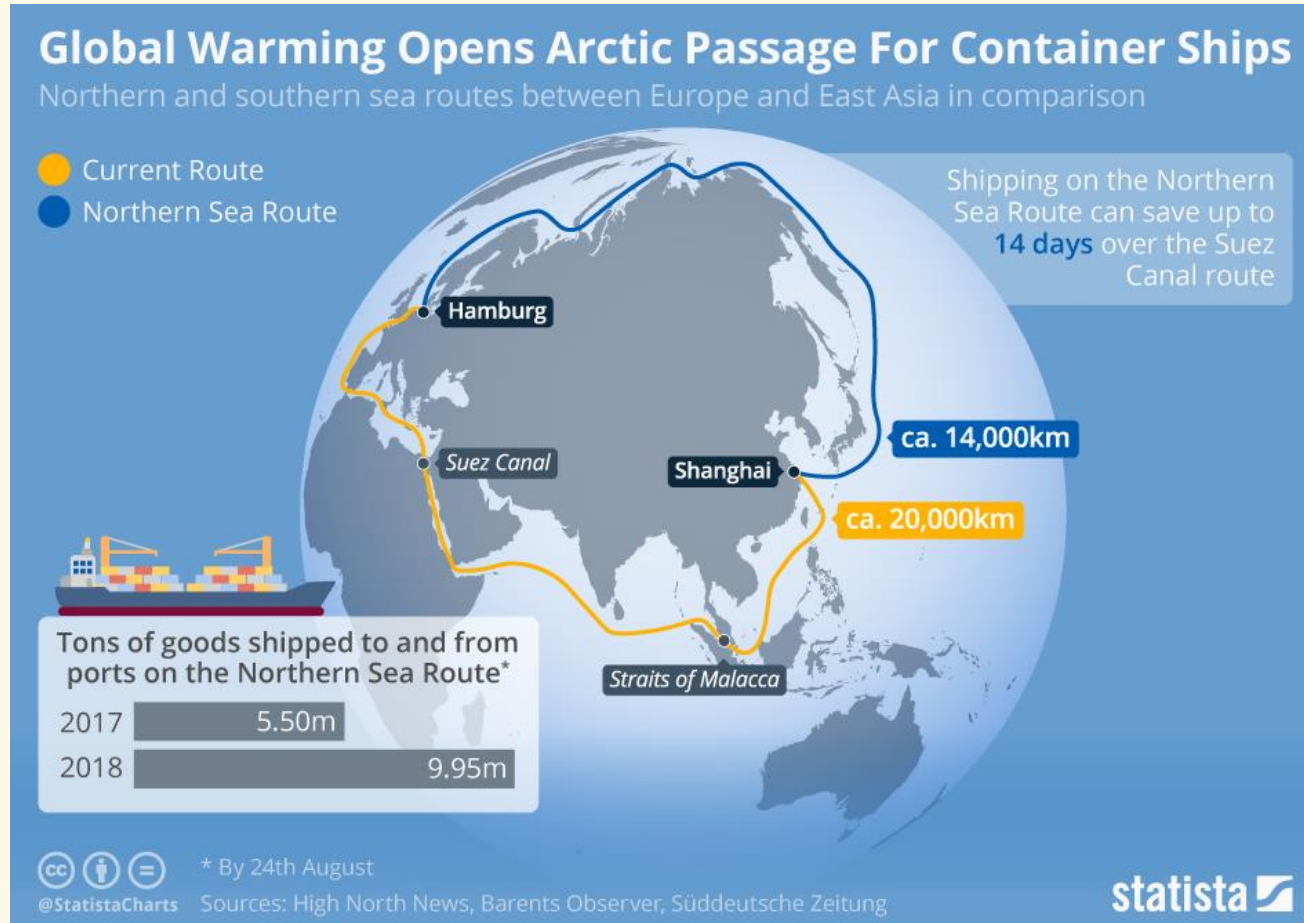
AUTHORITIES

Involvierte internationale Organisationen:

- **United Nations Convention of the Sea (UNCLOS):** provides a fundamental framework for the governance of Arctic marine navigation and allows coastal states the right to adopt and enforce non-discriminatory laws and regulations for the prevention, reduction and control of marine pollution from vessels in ice-covered waters (Article 234)
- **IMO:** proactive in developing voluntary Guidelines for Ships Operating in Arctic Ice-covered Waters
- **IACS:** developed non-mandatory Unified Requirements for their members that address ship construction standards of the Polar Classes, which are defined in the IMO Guidelines

RISIKOASPEKTE

ROUTEN

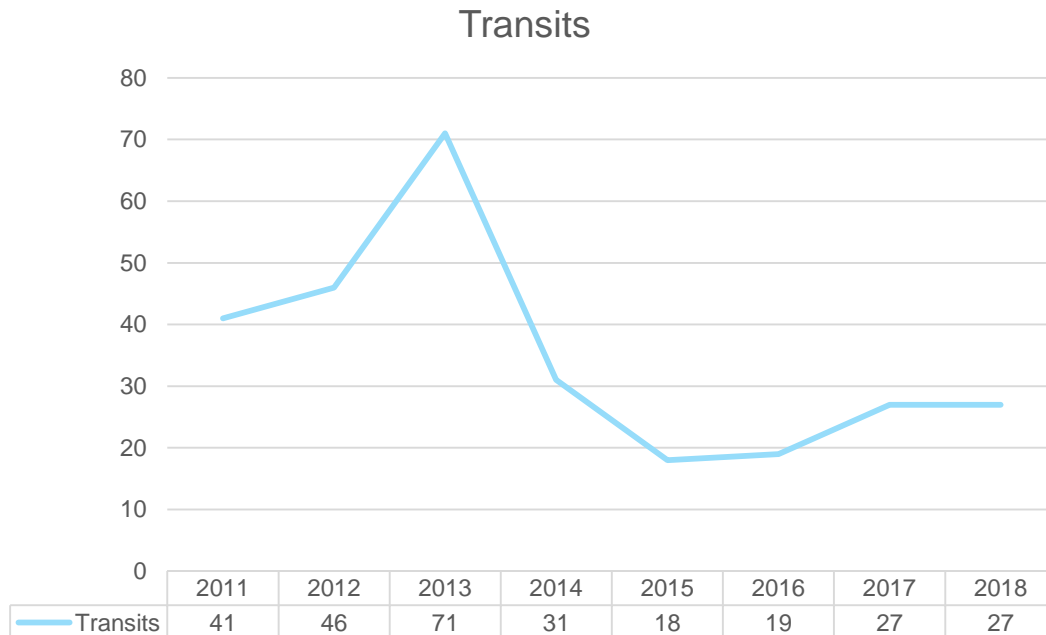




RISIKOASPEKTE

NORTHERN SEA ROUTE / RUSSLAND

Entwicklung der Transits



Entwicklungsziele (Russland)

- 2019 Transportvolumen 20,2 mio t – Ziel 2024 80 mio t
- Konkurrenzfähigkeit zum Suez Kanal ausbauen (Faktor Kosten)
- Reisezeit August - Oktober

Reaktion Markt

- Umwelt- und Reputationsgesichtspunkte (MSC, CMA CGM, Hapag-Lloyd verzichten auf NSR)

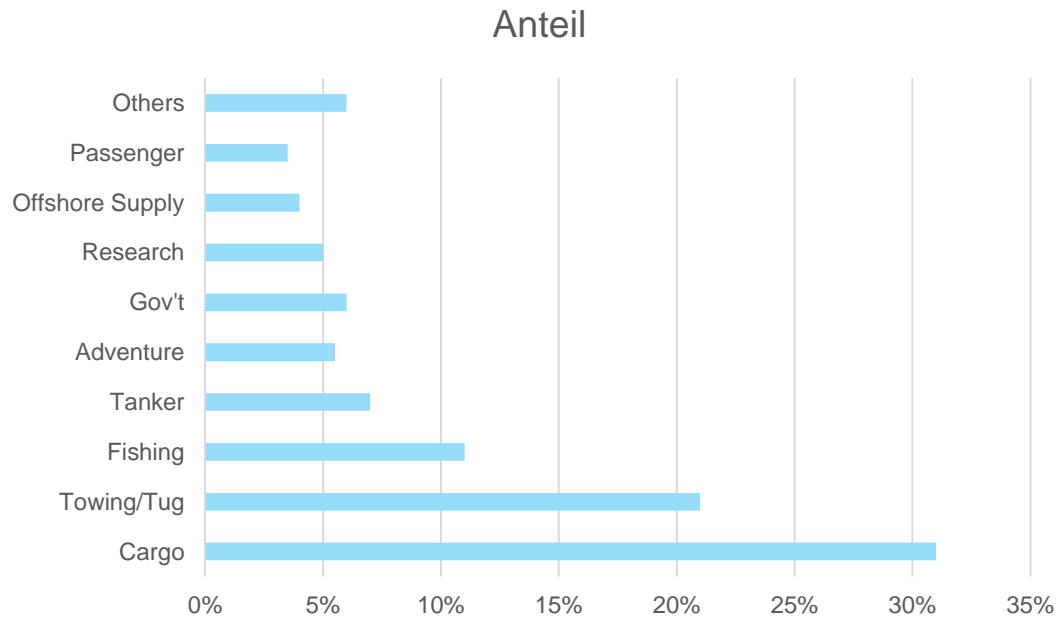
Quelle: <https://arctic-lia.com/category/statistics/>



RISIKOASPEKTE

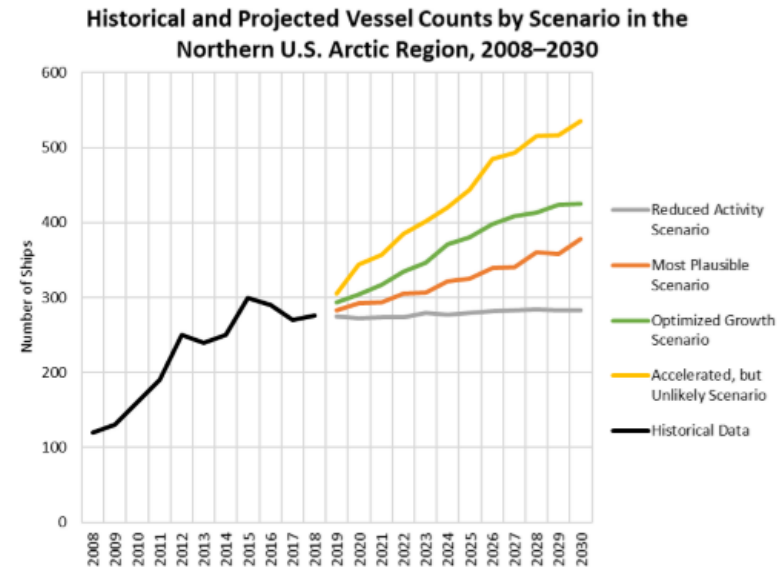
US ARCTIC

Verteilung Tonnage



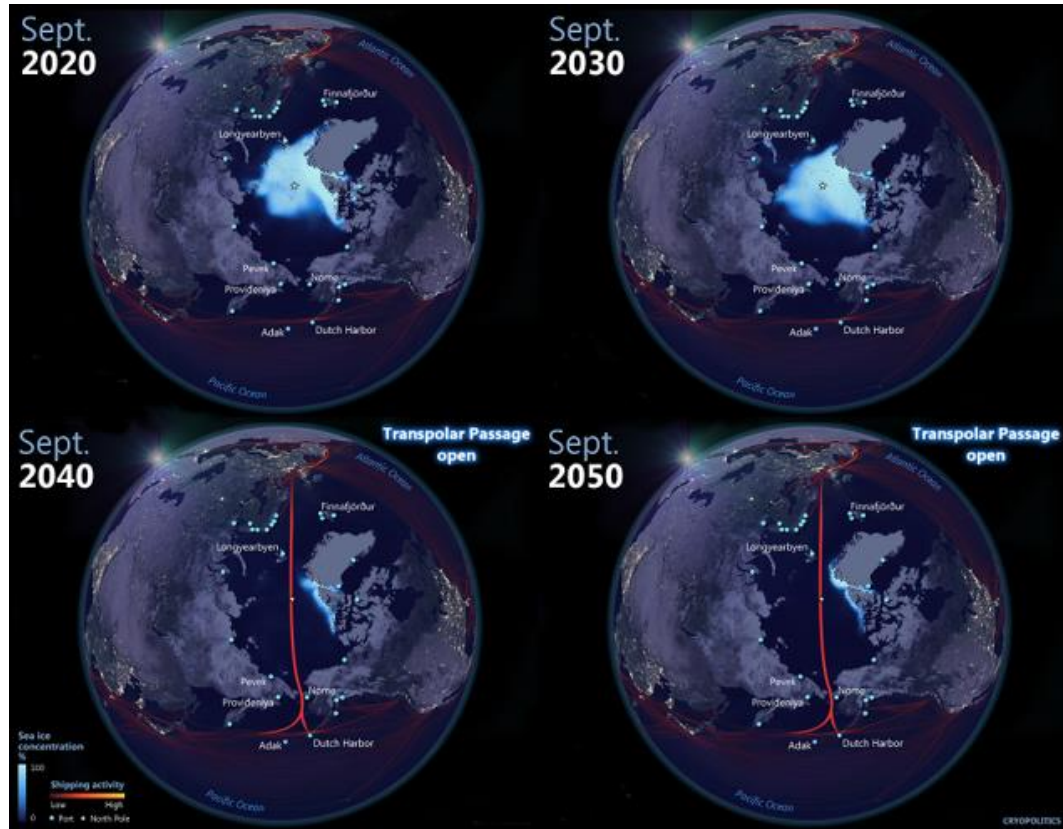
Entwicklung

- 2016: 159 Tage „Reisefenster“, 2018: 180 Tage
- Verdreifachung des Schiffsaufkommens 2008 zu 2030 prognostiziert



Quelle: https://safety4sea.com/wp-content/uploads/2019/10/CMTS-2019-Arctic-Vessel-Projection-Report-2019_10.pdf

RISIKOASPEKTE ARCTIC POLICY CHINA



Entwicklung

- China avisiert in der Handelsstrategie
 - Nord-West-Passage
 - Nord-Ost-Passage
 - Zentralpassage (Shuttle)
 - Umweltgesichtspunkte und lokale geopolitische Aspekte auf der offiziellen Agenda

Subsumiert unter der „**Polar Silk Route**“

Quelle: http://english.www.gov.cn/archive/white_paper/2018/01/26/content_281476026660336.htm



RISIKOASPEKTE

UMWELTFAKTOREN

- Eis bedeckte Fläche geht zurück
- Abnehmende Stärke der Eisschicht
- Zunahme „eisfreie“ Zeit



RISIKOASPEKTE

RISIKOFAKTOREN

- Unvorhersehbare Bewegung von Eisschollen
- Raue Wetterbedingungen (extreme Kälte, starker Nebel, heftige Stürme)
- Zunahme von Windgeschwindigkeit und Wellenhöhe
- Wetterumschwung
- Kritische Infrastruktur
 - Schutzhäfen (port of refuge)
 - Reparaturwerften
 - Verlässliche Kommunikation
 - Sicherstellung moderner hydrographischer Standards (Untiefen richtig kartiert?)





RISIKOASPEKTE

HERAUSFORDERUNG AN DIE VERSICHERUNGSWIRTSCHAFT

Risikobewertung / Pricing:

- Reicht die Beschränkung auf Zulageprämie / Selbstbehalte
- ESG (environmental social governance) Aspekte

Bedingungen:

- Benötigen wir Anpassungen des Deckungsumfangs für bestimmte Fahrtgebiete?
- Bezugnahme auf internationale Standards etablieren (z.B. Polar Code)?

Service:

- Beratung der Kunden vor Reiseantritt (Risikodialog)
- Projektbegleitung



FAZIT

03



FAZIT

- Wenig Unterschiede in den Fahrtgrenzen der etablierten internationalen Bedingungswerke
- Green Shipping - Umweltschutz vs kommerzielle Bedürfnisse
- Herausforderung der Risikobewertung- und Bepreisung
- Bedarf der proaktiven Zusammenarbeit von Reedern, Vermittlern, Risikoträgern und Verbänden
 - Adjustierungsbedarf Bedingungen prüfen
 - Erfahrungsaustausch forcieren



VIELEN DANK

