

21.03.2016 - 11:32 Uhr

Allianz-Studie: Schiffsschäden sinken weiter, aber wirtschaftlicher Druck, Cyberrisiken und Superstürme gefährden das Sicherheitsniveau

Wallisellen (ots) -

- 85 Totalverluste von grossen Schiffen weltweit im Jahr 2015 - ein Rückgang von 45 Prozent innerhalb von zehn Jahren
- Zunehmender Kostendruck in schwierigem Marktumfeld erhöht Sicherheitsbedenken
- Cyberrisiken, Superstürme, die schwierige Bergung von Megaschiffen und immer häufigere Unfälle in der Arktis verschärfen die Risikosituation

Mit 85 Totalverlusten sind Schäden in der Seeschifffahrt im Jahr 2015 weiterhin rückläufig, so das Ergebnis der vierten, jährlich von der Allianz Global Corporate & Specialty SE (AGCS) veröffentlichten Studie "Safety and Shipping Review 2016". Die Studie analysiert die gemeldeten Schäden bei Schiffen von über 100 Bruttoregistertonnen.

Obwohl die Anzahl der Totalschäden im Jahresvergleich mit einem Rückgang von nur 3 Prozent (2014: 88 Totalschäden) quasi stabil geblieben ist, war 2015 insgesamt das sicherste Jahr für die Schifffahrt in den zurückliegenden zehn Jahren. Die Zahl der Grossschäden in der Schifffahrt ist seit 2006 um 45 Prozent gesunken. Dies ist auf ein verbessertes Sicherheitsniveau und die Selbstregulierung der Branche zurückzuführen. Es bestehen jedoch weiterhin Unterschiede nach Region und Schiffstyp.

Mehr als ein Viertel aller Schiffsverluste ereigneten sich 2015 in den Meeren Südchinas, Indochinas, Indonesiens und der Philippinen (22 Schiffe). Im Gegensatz zu anderen Regionen stieg in diesen Gewässern die Zahl der Schäden im Vergleich zum Vorjahr an.

Auf Fracht- und Fischereischiffe entfielen über 60 Prozent der weltweiten Schiffsverluste, wobei Schäden bei Frachtschiffen zum ersten Mal seit drei Jahren wieder zugenommen haben. Dreiviertel der Totalschäden sind auf Schiffsuntergang zurückzuführen, meist in Folge von Unwettern.

2015 wurden weltweit insgesamt 2.687 Schiffsunglücke gemeldet (einschliesslich der Totalverluste), dies entspricht einem Rückgang von 4 Prozent. Sie ereignen sich an allen Tagen der Woche, doch besonders häufig an Donnerstagen, während Samstage offenbar am wenigsten unglücksträchtig sind. Das östliche Mittelmeer und das Schwarze Meer sind mit 484 Vorfällen der aktuelle Unfall-Hotspot.

Keine Kompromisse auf Kosten der Sicherheit

Während der langfristige Abwärtstrend bei den Schiffsverlusten ermutigend ist, drohen andere gegenläufige Entwicklungen das erreichte Sicherheitsniveau zu gefährden: Die schwache Konjunktur, die niedrigen Rohstoffpreise und ein Überangebot an Schiffen üben erheblichen Druck auf die Kosten aus und erhöhen somit die Sicherheitsbedenken. Die AGCS beobachtete im letzten Jahr einen Anstieg der Frequenzschäden, der sich teilweise auf das aktuelle Umfeld in der Schifffahrt zurückführen lässt.

"Die schwache wirtschaftliche Entwicklung weltweit zieht auch die Schifffahrt in Mitleidenschaft - und das wirkt sich negativ auf die Sicherheit aus", sagt Kapitän Rahul Khanna, Global Head of Marine Risk Consulting, AGCS. "Viele Sparten, wie Fracht, Container und Offshore sind bereits gefährdet und jede weitere Verschlechterung der Sicherheitsstandards gäbe Anlass zur Sorge." AGCS-Experten warnen vor einer aufschiebenden Sicherheitsmentalität, die notwenige Investitionen auf vermeintlich bessere Zeiten vertagt. Dafür gibt es jedoch bereits erste Anzeichen: Einige Reeder haben die Instandhaltung auf die grösstmöglichen Intervalle ausgedehnt, andere legen Schiffe still. "Die Reaktivierung stillgelegter Schiffe in einem Markt, der sich technologisch weiterentwickelt hat, kann sich äusserst schwierig gestalten. Es müssen standardisierte Stilllegungsverfahren entwickelt werden", fordert Kapitän Jarek Klimczak, Senior Marine Risk Consultant, AGCS.

Der Kostendruck wirkt sich nicht nur auf die Instandhaltung der Schiffe aus, sondern auch auf die Arbeitsbedingungen der Besatzung, die Sicherheit auf Passagierschiffen sowie auf Bergungs- und Rettungsaktionen. Laut AGCS war in den letzten zehn Jahren ein Anstieg von Versicherungsschäden aufgrund von Übermüdung zu beobachten. Längere Schichten angesichts der jetzt schon geringen Personaldecke und die erwartete künftige Personalknappheit könnten dieses Problem weiter verschärfen. Auch die Trainingsintensität leidet: So ist in einigen Bereichen, wie beispielsweise bei der elektronischen Navigation, der Umfang von Schulungen unter langjährige Durchschnittswerte gesunken.

Die schwierige Bergung von Megaschiffen

Aufgrund des Trends zu immer grösseren Containerschiffen stieg die Frachtkapazität der grössten Schiffe in den letzten zehn Jahren um 70 Prozent auf mehr als 19.000 Container an. Zwei dieser Containerriesen, die "CSCL Indian Ocean" und die "APL

Vanda", liefen im Februar 2016 auf Grund. Diese Vorfälle nähren Bedenken hinsichtlich der Machbarkeit von Bergungen: Denn spezialisierte Bergungsunternehmen sind oft nicht so schnell und einfach verfügbar, wie es notwendig wäre, da sie ihre Geräte weltweit einsetzen müssen. Mit Blick auf Megaschiffe muss sich die Branche auf Schadensszenarien einstellen, die 1 Milliarde US-Dollar übersteigen.

Auch extreme Wetterereignisse - wie sie in diesem Jahr als Folge eines besonders starken El Niño erwartet werden - entwickeln sich zu einer wachsenden Bedrohung für die Schifffahrt und die weltweiten Lieferketten. Schlechtes Wetter war auch eine der Unglücksursachen bei drei der fünf grössten Schiffsunglücke im letzten Jahr. So geriet der ConRo-Frachter "El Faro" im Oktober 2015 bei einem Hurrikan in Seenot und sank. "Dass Superstürme für Schiffsuntergänge verantwortlich sind, ist besorgniserregend", sagt Sven Gerhard, Global Product Leader Hull & Marine Liabilities, AGCS. "Wir haben es mit immer mehr und schwerwiegenderen Naturkatastrophen zu tun. Das Wetterrouting bleibt somit weiterhin ein wichtiger Bestandteil bei der sicheren Navigation von Schiffen."

Nur der Sextant ist vor Hackern sicher

Die zunehmend elektronische Navigation, Automatisierung und digitale Vernetzung in der Schifffahrt erhöhen die Anfälligkeit der Branche für Cyberattacken, deren Folgen weit über den reinen Datenverlust hinausgehen. Es gab bereits einige nennenswerte Cybervorfälle. Möglicherweise bleiben der Branche nur noch wenige Jahre, um sich gegen das Risiko eines Schiffsverlusts durch eine Cyberattacke zu wappnen. "Piraten nutzen bereits Sicherheitslücken aus, um den Diebstahl bestimmter Ladungen in die Wege zu leiten", erklärt Kapitän Andrew Kinsey, Senior Marine Risk Consultant, AGCS. "Cybergefahren für die Schifffahrt können nicht hoch genug bewertet werden. Einzig den Sextanten an Bord kann man nicht hacken."

Hinweis an die Redaktionen:

Bildmaterial und die komplette Studie unter:
<http://ots.ch/WstWe>

Kontakt:

Allianz Global Corporate & Specialty
Heidi Polke
GLOBAL COMMUNICATIONS/MEDIA RELATIONS
Phone: +49.89.3800.14303
Mail: heidi.polke@allianz.com

Diese Meldung kann unter <https://www.presseportal.ch/de/pm/100008591/100785647> abgerufen werden.