

18.07.2018 - 11:00 Uhr

Allianz-Studie: Schifffahrtsbranche steuert auf unsichere Gewässer zu

Wallisellen (ots) -

Totalschäden in der Schifffahrt waren laut der "Safety & Shipping Review 2018" der Allianz Global Corporate & Specialty SE (AGCS) im Jahr 2017 rückläufig und sind auch innerhalb der letzten zehn Jahre um mehr als ein Drittel (38 %) zurückgegangen. Allerdings unterstreichen aktuelle Vorfälle wie die Kollision des Öltankers "Sanchi" oder die NotPetya-Attacke auf die weltweite Hafenlogistik, dass die Schifffahrtsbranche trotz des positiven Sicherheitstrends mit neuen Risiken konfrontiert ist.

2017 wurden insgesamt 94 Totalverluste von Schiffen über 100 Bruttoregistertonnen gemeldet. Das entspricht einem Rückgang von vier Prozent im Vorjahresvergleich (98) und ist die zweitniedrigste Zahl in den letzten zehn Jahren nach 2014. Unwetter, wie Taifune in Asien und Hurrikane in den USA, waren allein für den Verlust von über 20 Schiffen verantwortlich.

"Der langfristige Abwärtstrend bei den Totalverlusten setzt sich fort. Verbesserungen im Schiffsdesign sowie die positiven Folgen von Sicherheitsvorschriften und Risikomanagement an Bord führten zuletzt zu vergleichsweise moderaten Versicherungsschäden", so Volker Dierks, der bei AGCS Zentral- und Osteuropa für die Schiffsversicherung verantwortlich ist. Für die Zukunft erwartet er eine Verlagerung der Schadenursachen: "Die Zahl eher technisch bedingter Schäden durch Cyberereignisse oder technische Defekte wird im Vergleich zu den traditionellen Verlusten durch Kollisionen steigen."

Zunehmende Gefahren in den Gewässern der Arktis

Zudem sind diverse neue Risiken zu beobachten. So stellen grosse Containerschiffe, die mittlerweile länger sind als das Empire State Building hoch, ein Problem hinsichtlich Brandeindämmung und Bergung dar. Der Klimawandel bringt neue Routenrisiken durch die sich schnell wandelnden Bedingungen in den Gewässern der Arktis und des Nordatlantiks mit sich. Während sich auch die Schifffahrt um Emissionssenkung bemüht, bergen klimafreundliche Antriebe und Treibstoffe zugleich neue technische Risiken und die Gefahr von Maschinenschäden. Die Vorteile aus Automatisierung und digitaler Vernetzung gilt es gegenüber neuen Risiken wie Cybervorfällen abzuwägen: Der NotPetya-Cyberangriff führte zu Frachtverzögerungen und Staus an fast 80 Häfen weltweit.

Das neue Bermudadreieck

Fast ein Drittel der Schifffahrtsverluste (30) im Jahre 2017 ereignete sich in den Gewässern um Südchina, Indochina, Indonesien und den Philippinen; dies entspricht einer Steigerung um 25 Prozent im Jahresvergleich - vor allem getrieben durch Schäden in Vietnam. Manche Branchenexperten sprechen von einem "neuen Bermudadreieck". Die meisten Totalverluste ereigneten sich in Folge von Unwettern, gefolgt von hohem Verkehrsaufkommen und geringeren Sicherheitsstandards auf einigen Inlandsrouten. Das östliche Mittelmeer und die Schwarzmeerregion sind das zweitgrösste Gefahrengbiet (17), gefolgt von den Britischen Inseln (8). Schiffsunfälle rund um den arktischen Polarkreis nahmen um 29 Prozent zu, oft waren sie auf Maschinenschäden zurückzuführen.

Frachtschiffe (53) verbuchten 2017 mehr als die Hälfte aller Schiffsverluste weltweit. Die Zahl der Verluste bei Fischerei- und Passagierfahrzeugen ging im Vorjahresvergleich zurück. Die häufigste Ursache weltweiter Verluste bleibt Schiffsuntergang mit 61 Fällen im Jahre 2017. Havarierte oder gestrandete Schiffe kommen an zweiter Stelle (13), gefolgt von Maschinenschaden/-ausfall (8). Die Analyse zeigt weiter, dass Freitag der gefährlichste Tag zu See ist - 175 der 1.129 gemeldeten Totalverluste fielen in der letzten Dekade auf diesen Tag. An einem Freitag, den 13., sanken in den letzten zehn Jahren sogar drei Schiffe, darunter 2012 auch die Costa Concordia, die als grösster Schifffahrtsversicherungsschaden aller Zeiten gilt.

Menschliches Versagen als Hauptursache für Unfälle

Trotz jahrzehntelanger Verbesserungen bei der Sicherheit gibt es im Schifffahrtssektor keinen Anlass zur Selbstgefälligkeit. Verhängnisvolle Unfälle wie die Kollision des Öltankers "Sanchi" im Januar 2018 und der Schaden von El Faro in Zusammenhang mit dem Hurrikan Joaquin Ende 2016 gibt es immer wieder, und nicht

selten ist menschliches Versagen im Spiel. Auch gehen 75 Prozent der von der AGCS untersuchten 15.000 Haftpflichtversicherungsschäden in der Schifffahrt, die Kosten von 1,6 Mrd. USD verursachten, auf menschliches Versagen zurück.

"Menschliches Versagen ist nach wie vor eine der Hauptursachen für Unfälle", sagt Kapitän Rahul Khanna, Global Head of Marine Risk Consulting bei der AGCS. "Unzureichende landseitige Unterstützung und Wettbewerbsdruck spielen eine wesentliche Rolle bei der Gefahrenlage in der Seefahrt. Straffe Zeitpläne können sich ungünstig auf die Sicherheitskultur und die Entscheidungen an Bord auswirken."

Eine bessere Datennutzung und -analyse könnten hier Abhilfe schaffen. Die Schifffahrtsbranche erzeugt jede Menge Daten, könne sie aber noch besser ausschöpfen und Erkenntnisse und Warnungen in Echtzeit umsetzen, so Khanna. "Mit der Analyse von Daten rund um die Uhr können wir neue Einblicke in das Verhalten der Besatzung und Beinahe-Unfälle gewinnen, aus denen sich dann Trends ableiten lassen. Der Schifffahrtssektor hat aus Schäden in der Vergangenheit gelernt, aber prädiktive Analyse könnte künftig darüber entscheiden, ob eine Seefahrt sicher verläuft oder in einer Katastrophe endet."

Neue Meldepflicht für Cybervorfälle

Cyberereignisse - wie im Falle der weltweit eingesetzten NotPetya-Schadsoftware - haben die Schifffahrtsbranche wachgerüttelt. Viele Schiffsbetreiber wähten sich bisher in Sicherheit. "Mit der Zunahme der Technologie an Bord steigen auch die potenziellen Risiken", erklärt Khanna. Neue Bestimmungen der Europäischen Union wie die Richtlinie für Netz- und Informationssicherheit (NIS) verlangen, dass große Häfen und Seeverkehrsdienste jegliche Cyberereignisse melden, und sehen auch Geldstrafen bei Verstößen vor. Khanna: "Die momentan unzureichende Meldung von Ereignissen verschleiern die Realität, die neue NIS-Richtlinie wird das wahre Ausmass der Cyberrisiken in der Schifffahrt offenlegen."

Kontakt:

AGCS

Heidi Polke-Markmann

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

Daniel Aschoff

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

Allianz Suisse

Bernd de Wall

Tel. +41 58 358 8414, bernd.dewall@allianz.ch

Diese Meldung kann unter <https://www.presseportal.ch/de/pm/100008591/100818073> abgerufen werden.