

# Sajtóközlemény

## Allianz: Csökkentek a hajózási veszteségek

### 2019-ben

- Az Allianz hajózás biztonságáról szóló 2020. évi beszámolója szerint 2019-ben világszerte 41-gyel csökkent az odavesztett nagy hajók száma, ami az előző évhez képest több mint 20 százalékkal jobb adat, egy évtized alatt pedig majdnem 70 százalékos javulást jelent.
- Megnőtt azonban a hajózási incidensek száma (2815), ahogyan a gépekkel kapcsolatos problémákból eredő kárigények aránya is. A Ro-Ro hajók biztonságának kérdése egyre aggasztóbb.
- A koronavírus és a tartós gazdasági visszaesés következtében a biztonság hosszú távú javulása veszélybe került. A költségcsökkentő intézkedések, a kimerült személyzet, a használaton kívüli hajók, valamint a meggyengült vészhelyzeti reakciók pedig a veszteségek növekedését eredményezhetik.
- Továbbra is kihívást jelentenek a fokozódó geopolitikai feszültségek, a kibocsátási szabályok és a dekarbonizációs célkitűzések, valamint a rakományok téves bejelentése, illetve tüzesetek.

Az **ALLIANZ GLOBAL CORPORATE & SPECIALTY SE** (AGCS) tengeri biztosító **HAJÓZÁS BIZTONSÁGÁRÓL KIADOTT 2020. ÉVI BESZÁMOLÓJA** szerint a nagyobb hajózási veszteségek jelenleg rekord alacsony szinten mozognak, miután az előző évhez képest több mint 20 százalékkal estek vissza. A koronavírus-válság azonban 2020-ban és az azt követő időszakban veszélybe sodorhatja a hajózási ágazat biztonságának hosszú távú javulását, mivel a működési feltételek nehezebbé válnak, és a hirtelen gazdasági visszaesés egyedülálló kihívásokkal jár.

*„A koronavírus nehéz időkben sújtott le a tengerészeti iparra: akkor, amikor az ágazat igyekszik csökkenteni a kibocsátását, olyan kérdéseket kell figyelembe vennie, mint az éghajlatváltozás, a politikai kockázatok és a kalózkodás, továbbá olyan folyamatosan fennálló problémákkal kell megbirkóznia, mint a hajókon bekövetkező tüzesetek”* – jelentette ki **Baptiste Ossena, a Hull Insurance, AGCS**

**globális termékfelelőse.** „Ráadásul az ágazatnak most egy nagyon más világban, a világválság bizonytalan közegészségügyi és gazdasági következményei közepette kell működnie.”

Az AGCS éves elemzése 100 bruttó tonnát meghaladó hajózási veszteségről számolt be, és **A KORONAVÍRUS-VÁLSÁG 10 OLYAN KIHÍVÁSÁT** azonosította, amely a hajózási iparban hatással lehet a biztonságra és a kockázatkezelésre. 2019-ben 41 totálkáros hajóról számoltak be a világon, ami javuló tendenciát jelez az egy évvel korábbi ötvenháromhoz képest. Az elmúlt tíz évet vizsgálva még jobb a helyzet, nagyjából 70 százalékkal kevesebb hajó válik használhatatlanná, ami többek között a szabályozás, a képzések, illetve a technológiai fejlődés terén tett tartós erőfeszítések eredménye. 2010 eleje óta több mint 950 hajózási káreseményt jelentettek.

### **A koronavírusral kapcsolatos kihívások**

A hajózási ipar a kikötőkben tapasztalható fennakadások és a személyzetet érintő változások ellenére a világválság alatt is folytatta a működését. Bár a hajóutak koronavírusral kapcsolatos korlátozások miatti csökkenése miatt átmenetileg visszaestek a veszteségek, a jelentés kiemelt 10 olyan kihívást, amelyek növelhetik a kockázatokat. Ezek közé tartoznak a következők:

- A személyzet lecserélésének ellehetetlenülése befolyásolja a tengerészek jóllétét, ami az emberi hibák számának megnövekedését eredményezheti a hajók fedélzetén.
- A nélkülözhetetlen karbantartást és szervizelést érintő fennakadások növelik a gépek károsodásának veszélyét, ami már eddig is a kárigények egyik fő oka volt.
- A jogszabályban előírt kötelező szemlék és kikötői ellenőrzések csökkenése vagy késedelme miatt előfordulhat, hogy nem derül fény a nem biztonságos gyakorlatokra vagy a hibás berendezésekre.
- Az ellátási láncokra nehezedő nyomás miatt számolni kell a rakományok károsodásával és késedelmes szállításával.
- A vészhelyzetekre történő gyors reakció képessége is csorbát szenvedhet, ami következményekkel járhat a külső támogatástól függő súlyosabb incidensekre nézve.
- Az ideiglenesen üzemen kívül helyezett üdülőhajók és olajszállító tartályhajók világszerte növekvő száma a rendkívüli időjárási körülmények, a kalózkodás és a politikai kockázatok veszélye miatt jelentős pénzügyi kitéettséggel jár.

*„A hajótulajdonosoknak ezenkívül további költségnyomással kell megbirkózniuk a gazdasági és kereskedelmi visszaesés miatt” – összegez **Rahul Khanna kapitány, a tengeri kockázatokkal kapcsolatos tanácsadási részleg globális vezetője az AGCS-nél.** „A korábbi visszaesésekből már tudjuk, hogy a személyzeti és karbantartási költségvetéseket érintik az első megszorítások, ha költségcsökkentésre van szükség. Ez befolyásolhatja a hajók és a gépek biztonságos működését, és károkat vagy meghibásodást okozhat, ami pedig zátonyra futáshoz vagy ütközéshez vezethet. Rendkívül fontos, hogy a biztonsági és karbantartási előírásokat ne befolyásolja semmilyen visszaesés.”*

### **A veszteségek által leginkább érintett helyek és hajók**

A jelentés szerint továbbra is a dél-kínai, indokínai, indonéziai és Fülöp-szigeteki tengeri régió vezet a veszteségek terén, ahol 2019-ben 12 hajó, az utóbbi évtizedben pedig 228 hajó volt érintett – ez az összes veszteség egynegyedét jelenti. A kiemelkedően aktív kereskedelem, a forgalmas hajózási útvonalak, a régebbi flották, a tájfunveszély és az egyes belföldi komputvonalakat érintő biztonsági problémák mind hozzájárulnak ehhez. 2019-ben azonban már második éve csökkentek a veszteségek. A második, illetve a harmadik helyen a Mexikói-öböl (4) és a nyugat-afrikai partvidék (3) áll.

Az elmúlt évben az használhatatlanná vált hajók több mint egyharmada (15) teherhajó volt, és a totálkárok elsősorban megfeneklésből (elsüllyedésből/víz alá merülésből) eredtek: az esetek háromnegyedében (31) ez volt az ok. A veszteségek egyötöde a rossz időjárásra vezethető vissza. A járműszállító hajókkal és a ro-ro hajókkal („roll-on/roll-off” hajók [olyan hajók, amelyekre a járművek fel tudnak hajtani, illetve arról le tudnak hajtani]) kapcsolatos problémák továbbra is a legégetőbb biztonsági kérdések közé tartoznak. A ro-ro hajókat érintő totálkárok az előző évhez képest növekedtek, akárcsak a kisebb incidensek (20%-os emelkedés) – ez a trend 2020-ban is folytatódott.

*„A Ro-Ro hajókkal kapcsolatos kárigények növekvő száma és súlyossága aggasztó. A Ro-Ro hajókon más hajóhoz képest fokozottabb a tűzesetek és a stabilitási problémák veszélye” – fejti ki Khanna. „Sok ilyen hajónak gyorsan kell megfordulnia a kikötőben, és számos baleset vizsgálata során az derült ki, hogy a kihajózás előtti stabilitási ellenőrzéseket vagy nem előírászerűen végezték el, vagy azok a rakományra vonatkozó pontatlan információkon alapultak. Túlságosan sokszor fordult elő, hogy a kereskedelmi szempontok veszélybe sodorták a hajókat és a személyzetüket. Létfontosságú, hogy ezt a problémát mind a parton, mind a fedélzeten kezeljük.”*

## **Növekszik a kisebb hajózási incidensek száma**

Bár a totálkárok trendje továbbra is pozitív, a bejelentett hajózási incidensek száma (2815) az előző évhez képest 5 százalékkal nőtt, elősorban a gépeket érintő káresemények miatt, amelyek a szóban forgó incidensek több mint egyharmadát okozták (1044 esetet). A Brit-szigetek, az Északi-tenger, a La Manche csatorna és a Vizcayai-öböl vizein bekövetkező incidensek növekvő száma (605) miatt ez a terület 2011 óta először felváltotta a Földközi-tenger keleti részét az ilyen esetek melegágyaként: a világszerte tapasztalt incidensek egyötöde itt következik be.

*„Nem hagyhatjuk figyelmen kívül azt a tényt, hogy bár a totálkárok száma jelentősen csökkent, az incidensek teljes száma növekedett az előző évhez képest” – figyelmeztet Ossena. „Nem sok kell ahhoz, hogy egy súlyos incidens totálkárt eredményezzen, a figyelmeztető jelek pedig világosan láthatók.”*

Az elmúlt évben közel 200 tūzesetet jelentettek a hajókon, ami 13 százalékos növekedésnek felel meg. Csak 2019-ben öt totálkár írható ezeknek a számlájára. A tévesen bejelentett rakományok gyakran szerepelnek a kiváltó okok között. Mindenképp tenni kell valamit ennek a problémának a kezelése érdekében, mivel a hajók méretének növekedésével, és a szállított áruk körének bővülésével a helyzet csak romlani fog. A vegyi anyagokat és az akkumulátorokat egyre inkább konténerekben szállítják, és súlyos tűzveszélyt jelent, ha hibásan jelentik be, vagy nem megfelelően tárolják őket.

## **A geopolitikai feszültségek és a kiberfenyegetések hatása a hajózás**

### **biztonságára**

Az Ománi-öbölben és a Dél-kínai-tengeren zajló események alapján jól látható, hogy egyre inkább a nyílt tenger válik a politikai rivalizálás terepévé, a hajózásra pedig továbbra is kihatnak a geopolitikai viták. A világban tapasztalható fokozott politikai kockázat és feszültség a hajózás területén is érezteti a hatását például a személyzet felvétele és a kikötők biztonságos megközelítése szempontjából. Ezenkívül a kalózkodás továbbra is súlyos fenyegetést jelent a Guineai-öbölben, amely ismét kezd globális csomóponttá válni e tekintetben. Latin-Amerikában növekszik a fegyveres rablások száma, és a Szingapúri-szorosban is ismét fokozódó aktivitás figyelhető meg.

A hajótulajdonosok egyre jobban aggódnak a kiberteret érintő konfliktusok miatt is. Egyre több olyan támadásra került sor, amely a GPS-jelek álcázását foglalta

magában – különösen a Közel-Keleten és Kínában –, és a beszámolók szerint a koronavírus kitörése óta 400 százalékkal megnövekedett a tengeri ágazatra irányuló kibertámadási kísérletek száma.

A fentiekén kívül az AGCS hajózás biztonságáról kiadott beszámolója többek között az alábbi témákat tárgyalja a kockázatok körében:

- **A kibocsátás csökkentésére vonatkozó célkitűzések hatással lesznek a hajózási kockázatra az elkövetkezendő években.** Ha a CO<sub>2</sub>-kibocsátást 2050-ig a felére szeretnénk csökkenteni, az ágazatnak radikális változásokat kell bevezetnie az alkalmazott üzemanyagok és motortechnológia, sőt a hajótervezés terén is. 2020. január 1. óta a tengeri hajók által használt tüzelőolaj megengedett kéntartalma jelentősen lecsökkent. A szabályok betartása azonban nem egyszerű, és a kezdeti problémák miatt határozottan megnövekedhet a gépekkel kapcsolatos kártérítési igények száma. Végezetül pedig a dekarbonizációnak is lesznek szabályozási, működési és a hírnevet érintő következményei. Az éghajlatváltozás kezelése terén elért haladás megtorpanhat a koronavírus-világjárványra irányuló figyelem miatt. Nem szabad hagyni, hogy ez megtörténjen.
- **Az új technológiák nem jelentenek mindenre gyógyírt, azonban egyre inkább hasznos eszköznek bizonyulnak:** A hajózási technológia pozitívum lehet a biztonság és a kárigények szempontjából, és egyre gyakrabban alkalmazzák a jelentésben kiemelt egyes kockázatokkal szembeni küzdelem során, például a hajókon jellemző tűzveszély csökkentésére vagy a rakomány hőmérsékletének nyomon követésére. Sőt, a jövőben akár a tűzelfojtó rendszerek drónokba történő beépítése is elképzelhető. Az ipari vezérlőrendszereknek a motorok ellenőrzését és karbantartását célzó egyre elterjedtebb használata jelentősen csökkentheti a gépekben keletkező károkat és a meghibásodásokból eredő incidenseket, amelyek a kárigények egyik legfontosabb okát jelentik.
- **A legszerencsétlenebbül járt hajók** – Az elmúlt évben két görög szigetek között járó komp és egy észak-amerikai ömlesztettáru-szállító hajó volt a leginkább balesetveszélyes: az említett hajók mindegyikével kapcsolatban hat incidenst regisztráltak.

#### Sajtókapcsolat

München:	Heidi Polke	+49 89 3800 14303	heidi.polke@allianz.com
	Daniel Aschoff	+49 89 3800 18900	daniel.aschoff@allianz.com

### **Az Allianz Global Corporate & Specialty**

Az Allianz Global Corporate & Specialty (AGCS) vezető globális vállalati biztosító, és az Allianz Csoport egyik fő szervezeti egysége. Kockázati tanácsadást, vagyon- és felelősségbiztosítási megoldásokat és alternatív kockázat-átruházást biztosít a kereskedelmi, nagyvállalati és speciális kockázatok széles köre tekintetében, 10 külön biztosítási ágazat keretében.

Ügyfélkörük épp oly szerteágazó, mint amilyen sokszínűek a gazdasági tevékenységek: a Fortune Global 500-as listájában szereplő vállalatoktól kezdve a kisvállalkozásokon át a magánszemélyekig terjed. Ügyfeleik közé nemcsak a világ legnagyobb fogyasztói márkái, technológiai vállalatai és a globális légitársasági és hajózási ágazat képviselői tartoznak, de borászatok, műhold-üzemeltetők és hollywoodi filmgyárak is. Ügyfeleik azt várják az AGCS-től, hogy legnagyobb és legösszetettebb kockázataikra dinamikus, multinacionális üzleti környezetben intelligens válaszokat kapjanak, a káreseményeik professzionális kezelése mellett.

Az AGCS a világ 33 országában rendelkezik saját csapattal, és több mint 200 országban van jelen az Allianz Csoport hálózatán és partnerein keresztül, 4300 munkatársat foglalkoztatva. Az Allianz Csoport egyik legnagyobb vagyon- és felelősségbiztosítási egységként erős és stabil pénzügyi minősítési háttérrel rendelkezik. Az AGCS 2019-ben globálisan összesen 9,1 milliárd € bruttó díjbevételt ért el.

### **Figyelmeztetés a jövőre vonatkozó állításokkal kapcsolatban**

A jelen dokumentumban szereplő kijelentések jövőbeni kilátásokra és várakozásokra is vonatkozhatnak, amelyek a vezetés aktuális véleményét és feltételezéseit tükrözik, ugyanakkor ismert és ismeretlen kockázatokat és bizonytalanságokat is tartalmazhatnak, amelyek miatt a tényleges eredmények, teljesítmény vagy események lényegesen eltérhetnek az ilyen állításokban kifejezettektől vagy sugallattól. A szövegösszefüggés alapján egyértelmű esetek mellett jövőbeni várakozásnak minősül minden olyan kijelentés, amely feltételes módot vagy a várakozásra, tervre, szándékra, lehetőségre, folytatásra utaló igét használ.

A tényleges eredmények, teljesítmények vagy események jelentős eltérését a hivatkozott kijelentésektől egyebek mellett az alábbiak okozhatják: i. általános gazdasági feltételek, ezen belül kiemelten azok, amelyek az Allianz Csoport alaptevékenységét és piacait érintik; ii. a pénzügyi piacok teljesítménye, beleértve a feltörekvő piacok teljesítményét, a volatilitást, likviditást és hiteleseményeket is; iii. a biztosított káresemények gyakorisága és súlyossága, beleértve a természeti katasztrófákból eredő károkat és a kárköltések alakulását is; iv. halandósági és halálzási szintek és trendek; v. perzisztenciaszintek; vi. a hitel-visszafizetési késedelmek mértéke; vii. kamatlábak; viii. devizaárfolyamok, köztük az EUR/USD árfolyam; ix. a verseny mértékének változásai; x. szabályozók változása, beleértve a monetáris konvergenciát és az Európai Monetáris Uniót is; xi. központi bankok és/vagy külföldi kormányok politikájának változásai; xii. felvásárlások, vállalati az integráció hatása; xiii. átszervezési intézkedések és xiv. általános versenytényezők, minden esetben lokális, regionális, országos és/vagy globális szinten. E tényezők közül több nagyobb valószínűséggel fordul elő vagy hangsúlyosabb terrorcselekmények közvetett vagy közvetlen következményeként.

Az ebben a jelentésben tárgyaltak az AllianzSE által az Egyesült Államok Értékpapír- és Tőzsd felügyeletéhez időről időre benyújtott tájékoztatóban leírt kockázatok és bizonytalanságok függvényében is változhatnak. A vállalat nem vállal frissítési kötelezettséget, felelősséget egyetlen jövőre vonatkozó kijelentéssel kapcsolatban sem.