

Allianz: Történelmi mélypontra süllyedtek a hajózási veszteségek

Allianz Hungária Zrt.

- **A koronavírus, az óriáshajók, az ellátási lánc és a klímaváltozás kihívásai azonban éreztetik a hatásukat**
- **Az Allianz 2021. évi hajózásbiztonsági riportja szerint tavaly 49 nagy méretű hajó veszett oda világszerte. Az elmúlt tíz évben 50 százalékkal csökkent az összveszteség. A hajózási incidensek száma (2703) az előző évhez viszonyítva csökkent.**
- **A hajózási iparág ellenálló a világjárvánnyal szemben, a személyzet lecserélésének nehézsége azonban hosszú távú következményekkel jár. A Covid-19 miatti késések, és a hajózás iránti kereslet ugrásszerű növekedése a kárigények összegének emelkedését eredményezte. A hajók nem megfelelő karbantartása további kárigényekhez vezethet.**

- **A Szezei-csatornán bekövetkezett incidens azt mutatja, hogy a hajók méretének növekedésével aránytalanul nagy kockázatot jelent a megfeneklés, az ilyen esetek elhárítására irányuló műveletek pedig költségesek. Sok a tűzeset és a tengereken eltűnt rakomány.**
- **A dél-kínai, az indokínai, az indonéz és a Fülöp-szigeteki tengeri régió vezet a veszteségek terén.**

Az elmúlt évben tovább folytatódott a nemzetközi hajózási iparág hosszútávú pozitív biztonsági trendje, a koronavírus támasztotta kihívásokat azonban ezen a területen is le kell küzdeni, és a gyakorlatban is alkalmazni kell a Szezei-csatornán történt [Ever Given](#) incidens tanulságait, valamint fel kell készülni a kiberbiztonsággal és a klímaváltozással kapcsolatban várható nehézségekre is. Az Allianz Global Corporate & Specialty SE (AGCS) tengeri biztosító [2021. évi hajózásbiztonsági beszámolója](#) szerint az elveszett nagyhajók száma 2020-ban továbbra is rekordalacsony szinten volt, a bejelentett incidensek száma pedig csökkent az előző évhez képest.

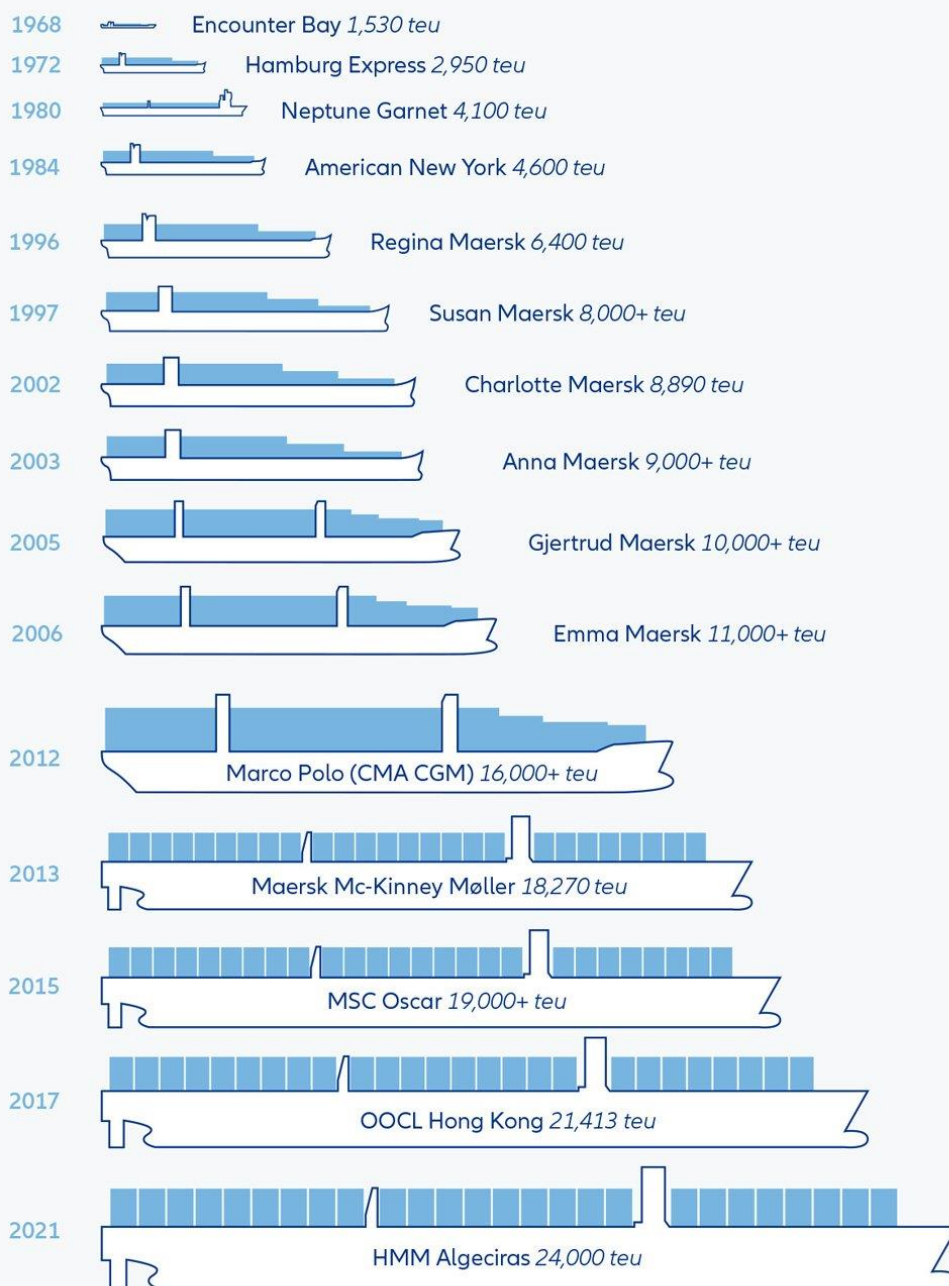
*„A hajózási szektor nagy rugalmasságról tett tanúbizonyságot a koronavírusvilágjárvány alatt, amit a markáns kereskedelmi volumen és az ágazatban jelenleg több helyen megfigyelhető fellendülés egyformán igazol” – nyilatkozta **Rahul Khanna kapitány, az AGCS tengeri kockázatokkal kapcsolatos tanácsadói részlegének globális vezetője.** „A teljes veszteség már harmadik éve történelmi mélypontra süllyedt, ez azonban nem jelenti azt, hogy nyugodtan hátradőlhetünk. A folyamatos személyzeti válság, a nagyobb hajók által okozott egyre több probléma, az ellátási láncban jelentkező késedelmekkel és zavarokkal kapcsolatos aggályok, valamint a környezetvédelmi célkitűzések teljesítése jelentős kockázatkezelési kihívások elé állítja a hajók tulajdonosait és személyzetét egyaránt.”*

Az [éves AGCS-tanulmányban](#) a bruttó 100 tonnát meghaladó bejelentett veszteségeket és baleseteket elemzik. 2020-ban a világon összesen 49 hajó eltűnését jelentették, ami hasonló az egy évvel korábbi adatahoz (48), és a második legalacsonyabb a XXI. században. Ez 10 év alatt 50 százalékos csökkenést jelent (2011-ben 98-ilyen esetet regisztráltak). A hajózási incidensek száma 2020-ban 2818-ról négy százalékkal 2703-

ra csökkent, az előző évtizedben így összesen több, mint 870 hajózási káresemény történt.

Továbbra is a dél-kínai, indokínai, indonéziai és Fülöp-szigeteki tengeri régió vezet a globális veszteségek terén – 2020-ban átlagosan minden harmadik veszteség (16) ezekhez a térségekhez kapcsolódott, és több incidensre került sor, mint az előző évben. A tavaly odavesztett hajók több, mint egyharmada (18), az elmúlt évtized teljes veszteségeinek pedig 40 százaléka teherhajó volt. A tavalyi év teljes veszteségeinek legfőbb oka az elmerülés volt – átlagosan minden második érintett hajó elsüllyedt, vagy a víz alá merült. A berendezések megrongálódása vagy meghibásodása az összes hajózási incidens legfőbb oka volt (40 százalék).

Konténerhajók az elmúlt 50 évben



1 teu: A TEU szabványkonténer egyaránt szállítható hajón, vasúton és szárazföldön, körülbelül 21 600 kg

Az illusztráció nem méretarányos

A hajók becsült teherbírási adatai: Container-transportation.com; AGCS

Forrás: Allianz Global Corporate & Specialty

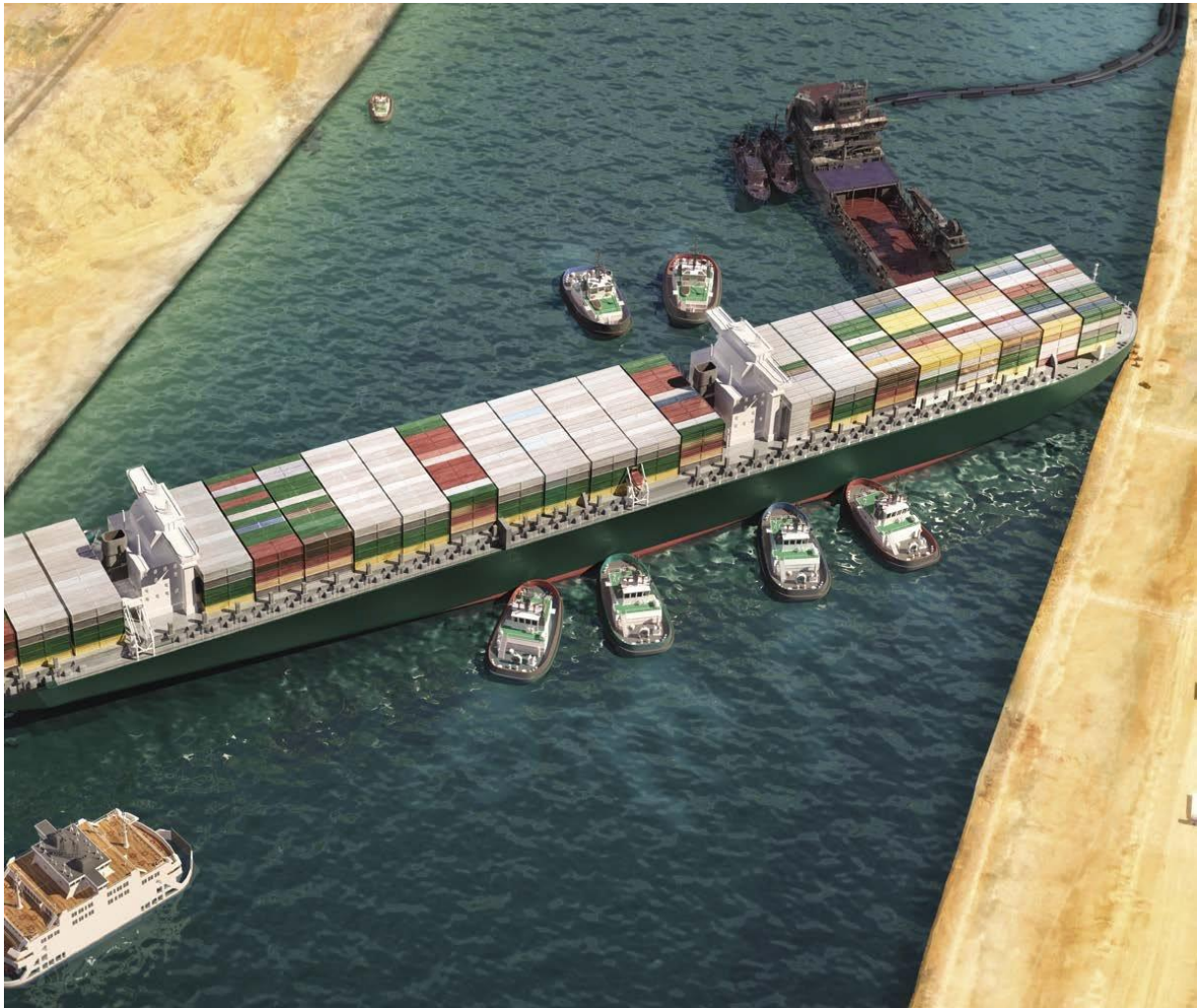
Teljes éves veszteség, 50 százalékos csökkenés tíz év alatt (összesen 876 káresemény 2011 és 2020 között) – (táblázat fentebb)

Covid-19-tényezők

A tengeri kereskedelem nem szenvedte meg olyan mértékben a [Covid-19 romboló gazdasági hatását](#), mint arra számítottunk, így globális volumene jó úton van afelé, hogy a 2020-as enyhe csökkenés után [idén](#) túlszárnyalja a 2019-es szintet. A fellendülés azonban továbbra is könnyen veszélybe kerülhet. A Covid-19-hez köthető késések a kikötőkben, valamint a szállítási kapacitás kezelésével kapcsolatos problémák csúcsidőben torlódásokhoz, valamint az üres konténerek hiányához vezettek. 2021 júniusában a becslések szerint rekordszámú – összesen 300 – teherhajó várakozott, hogy bejuthasson a zsúfolt kikötőkbe. A tartályhajók kikötőkben való várakozással töltött ideje 2019 óta [megduplázódott](#).

A személyzet lecserélésének ellehetetlenülése továbbra is a tengerészek egészségi állapotát jóllétét befolyásoló humanitárius krízis. 2021 márciusában a becslések szerint mintegy [200 ezer tengerész](#) rekedt a hajók fedélzetén, mivel a Covid-19 miatti korlátozások miatt nem térhettek haza. A tengeren eltöltött hosszabb idő szellemi kifáradáshoz vezethet, és hátrányosan befolyásolhatja a döntéshozó képességet, ami pedig a biztonságra is hatással van. Már előfordultak olyan hajózási incidensek, amelyek során a személyzet a kelletténél több időt töltött a fedélzetén. A tengerészek képzése nehézkes, az új munkavállalók számára pedig nem túl vonzóak a jelenlegi munkafeltételek. A munkaerőhiány hatással lehet a hajózás iránti kereslet ugrásszerű növekedésére, ahogy a nemzetközi kereskedelem visszatér a normál kerékvágásba.

Bár a Covid közvetlenül kevés hajózási kárigényt eredményezett, a káreseményeket övező teendőkből nem lett kevesebb a szektorban. „A hajózási kárigények gyakorisága összességében nem csökkent, sőt, a hajótestre és a gépekre vonatkozó kárigények költségei növekedést mutatnak. Ennek oka az alkatrészek gyártása és szállítása terén jelentkező késedelmekben, valamint a hajójavító műhelyekben kialakult helyhiányban érhető tetten.” – mondta el Justus Heinrich, a hajótestek globális termékreszlegének vezetője az AGCS vállalatnál. „Ezenkívül a megfenekléssel és a javításokkal kapcsolatos költségek is megemelkedtek.” A későbbiekben a biztosítók valószínűleg növekedést tapasztalhatnak a gépek üzemzavara miatti kárigények terén, amennyiben a Covid-19 következtében a személyzet kevésbé alkalmas a karbantartás elvégzésére, vagy a gyártói protokollok követésére.



Nagy hajó, nagy kockázat

A [nagy- és óriáshajókat](#) érintő incidensek bővülő listáján a legutóbbi eset során 2021 márciusában az Ever Given tartályhajó eltorlaszolta a Szuezi-csatornát. A hajók egyre nagyobbak, mivel a hajózási társaságok a méretgazdaságosságra és üzemanyag-takarékosságra törekszenek. A legnagyobb tartályhajók a 20 000 TEU határt is átlépik – [24 000 TEU fölötti hajókra](#) is érkezett már megrendelés –, és az elmúlt 50 évben csak a tartályhajók térfogata több mint tizenötszörösére, az elmúlt 15 évben pedig a duplájánál is nagyobbra nőtt.

„A nagyobb hajók egyedi kockázatokkal járnak. Az incidensek kezelése az esetükben bonyolultabb és drágább is. Bár a meglévő kikötőkhöz vezető csatornákat mélyebbre kotorták, az öblöket és mólókat pedig kibővítették, hogy a nagyobb hajók is elférjenek, a kikötők összterülete nem változott. Ebből kifolyólag az ultranagy tartályhajók

esetében nehezebb elkerülni a baleseteket” – **fejtette ki Nitin Chopra kapitány, az AGCS vezető hajózási kockázati tanácsadója.** Ha az Ever Given nem sikerült volna kiszabadítani, a megfeneklett hajóból hosszadalmas procedura keretében, speciális darukkal kellett volna eltávolítani rakományát, a mintegy 18 ezer konténert. A 2019-ben az Egyesült Államok felségvizein, fedélzetén több mint 4000 gépjárművel felborult nagy autószállító hajó, a Golden Ray roncsainak eltávolítása több, mint másfél évig tartott, költségei pedig több százmillió dollárra rúgtak.

A nagyhajók fedélzetén az elmúlt években számottevően gyakoribbá váltak a tűzesetek. Csak [2019-ben](#) 40 teherszállításhoz köthető tűzeset volt, ami rekordnak számít. Az összes hajótípust nézve a totálkárt eredményező tűzesetek és robbanások száma 2020-ban ismét növekedett. Ezúttal elérte a tízet, ami négy év alatt a legmagasabb mutató. A tűz gyakran konténerekből indul ki, ami a veszélyes rakomány – például vegyszerek vagy akkumulátorok – nem megfelelő kategorizálására, vagy annak teljes elmulasztására vezethető vissza. A vámnyilatkozat elmulasztása esetén előfordulhat, hogy az árukat nem megfelelően csomagolják, és helyezik el a fedélzeten, amiktől azok meggyulladhatnak, ráadásul a tűz észlelése és oltása is bonyolultabb lehet. A súlyosabb incidensek azt mutatják, hogy a konténertűzek könnyen fejetlenségbe torkollnak – a személyzet biztonsági okokból elhagyhatja a hajót, ami tovább növeli a kár mértékét.

A tengeren odaveszett konténerek száma szintén tetőzött tavaly ([3000 fölött](#)), és a trend 2021-ben is folytatódik. Ez fennakadásokat okoz az ellátási láncban, valamint potenciális környezetszennyezési és navigációs kockázatokat hordoz magában. Az odaveszett konténerek száma az elmúlt hét évet nézve most volt a legrosszabb. A nagyobb hajók, az egyre szélsőséesebb időjárás, a teherszállítási díjak meredek emelkedése, és a rakomány súlyának nem megfelelő bevallása (ami az egymásra rakott konténerek ledőléséhez is vezethet), továbbá a fogyasztási cikkek iránti kereslet ugrásszerű növekedése mind-mind szerepet játszhat ebben az emelkedésben. Egyre több kérdést vet fel az is, hogyan rögzítik a konténereket a hajók fedélzetén.

Késedelmekkel és az ellátási láncsal kapcsolatos problémák

[A tengeri ellátási lánc rugalmassága](#) reflektorfénybe került a közelmúltbeli eseménysorozat után. Az Ever Given incidens hatása a tengeri szállítmányozásra támaszkodó globális ellátási láncok mindegyikébe begyűrűzött, és még inkább súlyosbította a kereskedelmi viták, a szélsőséges időjárás, a világjárvány, valamint a konténerekben szállítható áruk iránti kereslet hirtelen megugrása okozta késéseket és fennakadásokat. „Ezek az események feltárták és felnagyították az ellátási láncok

*gyenge pontjait” – világított rá **Andrew Kinsey kapitány, az AGCS vezető hajózási kockázati tanácsadója.** „Az erősebb és diverzifikáltabb ellátási láncok kialakítása egyre fontosabb, csakúgy, mint a problémás pontok és a csomópontok feltérképezése.”*

Adatvédelmi és kiberbiztonsági aggályok

A világ kalózkodási csomópontja a Guineai-öböl – [2020-ban](#) a hajók személyzetét érintő emberrablások 95 százaléka itt történt. Tavaly 130 dolgozó esett emberrablás áldozatául a [régióban](#) 22 incidens keretében, ami mind ezidáig a legmagasabb szám. A probléma pedig továbbra is fennáll. A hajókat a parttól egyre távolabb támadják meg – egyes esetekben akár 200 tengeri mérföldre (nm) is. A Covid- súlyosbíthatja a kalózkodást is, mivel a jelenség összefügg a háttérben húzódó társadalmi, politikai és gazdasági problémákkal, amelyek ugyancsak tovább mélyülhetnek. A korábbi csomópontokon – mint például Szomáliában – újra fellángolhat a probléma.

[A jelentés](#) arra is kitér, hogy a világ négy legnagyobb hajózási társasága közül már mindegyiket érte kibertámadás. A geopolitikai konfliktusok egyre inkább a virtuális térbe kerülnek át, így féltő, hogy a kritikus tengeri infrastruktúra, például egy nagyobb kikötő vagy hajózási útvonal is célponttá válhat. A kiberbiztonsági kockázatokkal kapcsolatos növekvő tudatosság és szabályozás eredményeként a hajózási társaságok egyre gyakrabban kötnek biztosítást kiberbiztonsági kockázatokra, noha ez egyelőre főleg a szárazföldi tevékenységeket érinti.

Környezetvédelmi kitekintés

Ahogy a [klímaváltozás](#) kezelésére irányuló nemzetközi erőfeszítések egyre nagyobb lendületet kapnak, a hajózási iparágra is növekvő nyomás nehezedik az ilyen jellegű törekvések fokozása érdekében. *„Hatalmas kutatás-fejlesztési beruházásokra van szükség ahhoz, hogy az ágazat teljesítse az előírt célkitűzéseket. A jelenlegi flottákkal és technológiával a hajózási ágazat még a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet által 2050-ig kitűzött 50 százalékos kibocsátáscsökkenést sem fogja elérni, nem beszélve azokról a még nagyratörőbb célkitűzésekről, amelyekről az egyes országok kormányai jelenleg tárgyalnak”* – teszi hozzá Khanna.

A tavalyi évben a hajókban használt üzemanyag megengedett kéntartalma jelentősen lecsökkent. Az IMO 2020-ként ismert korlátozástól [77 százalékos](#) csökkenést várnak a hajókban használt káros kén-dioxid (SO₂) kibocsátása terén. A biztosítótársaságokhoz több, gépekkel kapcsolatos kárigény is érkezett azokkal a gáztisztító berendezésekkel kapcsolatban, amelyek eltávolítják a kén-dioxidot a hagyományos üzemanyagot használó hajók által kibocsátott gázokból.

Itt történt a legtöbb veszteség és incidens

A jelentés szerint a dél-kínai, indokínai, indonéziai és Fülöp-szigeteki tengeri régió vezet az elmúlt évtizedben történt veszteségek terén (összesen 224 hajó volt érintett). Ennek hátterében az élénk helyi és nemzetközi kereskedelem, a zsúfolt kikötők és a forgalmas tengeri folyosók, valamint az előregedett flották és a szélsőséges időjárási körülmények állnak. Együttesen a dél-kínai, indokínai, indonéziai és Fülöp-szigeteki, a kelet-földközi-tengeri és fekete-tengeri, valamint a japán, koreai és észak-kínai tengeri régiókhoz köthető az elmúlt tíz évben történt 876 hajózási káreseményből 437, vagyis közel a fele. A Brit-szigetek, az Északi-tenger, a La Manche csatorna és a Vizcayai-öböl régiójában 2020-ban történt a legtöbb bejelentett incidens (579), noha ez a mutató évről évre csökkenést mutat. Végezetül a tavalyi év legszerencsétlenebbül járt hajói a Greek Island és a RoRo nevű kompok voltak, melyek kanadai felségvizeken hat különböző incidensben voltak érintettek.

Allianz: Történelmi mélypontra süllyedtek a hajózási veszteségek