

Sajtóközlemény

Biztonságosabbá vált a hajózás, az éghajlatváltozás, a kiberkockázatok azonban újabb veszélyt jelentenek

- Az Allianz 2018. évi biztonsági és hajózási jelentése szerint az elmúlt 10 évben 38 százalékkal csökkent a hajózási balesetek száma, 2017-ben összesen 94 nagyhajó veszett oda világszerte.
- Minden negyedik balesetet a rossz időjárás okozza, de az emberi mulasztás is jelentős tényező. Az új Bermuda-háromszögnek is nevezett dél-kínai és délkelet-ázsiai vizeken éri a legtöbb szerencsétlenség a hajókat: 2017-ben itt történt a balesetek egy harmada.
- Az önjáró hajók és az éghajlatváltozás újabb kockázatokat jelentenek. A kiberbiztonsági események és a technológiai hibák további káreseményekhez vezethetnek a biztosítók szerint.

Az elmúlt évtizedben több mint egyharmaddal csökkent a nagyhajókat érintő káresemények száma — derül ki [az Allianz Global Corporate & Specialty \(AGSC\) 2018. évi biztonsági és hajózási jelentéséből](#). A Sanchi olajszállító tartályhajó ütközése és a NotPetya vírus kikötői logisztikára gyakorolt hatása azonban arra figyelmeztetnek, hogy a hajózási ágazatot több hagyományos és újonnan megjelenő kockázat is próbára teszi.

2017-ben összesen 94 hajózási káreseményről számoltak be világszerte, éves viszonylatban ez 4 százalékos visszaesést jelent (98). A tájfunok Ázsiában és a hurrikánok az Egyesült Államokban több mint 20 hajó vesztét okozták a jelentés szerint, amely a bruttó 100 tonnataralom feletti bejelentett hajózási káreseményeket veszi górcső alá.

„Az elmúlt évben folytatódott a tendencia és csökkent a káresemények gyakorisága és súlyossága. A hajók jobb kialakításának, a kockázatkezelési politikának, valamint a biztonsági szabályozásoknak köszönhetően a biztosítási kárigények aránylag kedvezően alakultak – állítja Baptiste Ossena, az AGSC hajókért és hajózásért felelős globális termékvezetője. – Egyre elterjedtebb az új technológiák fedélzeti alkalmazása, így arra számítunk, hogy a jövőben változni fognak a tengeri káresemények körülményei. A hagyományos káresemények, például az ütközés és a megfeneklés mellett növekedni fog az inkább technikai jellegű, azaz kiberbiztonsági események vagy technológiai hibák miatti kárigények száma.”

A hajózási ágazat számos új kockázattal szembesül: az egyre nagyobb méretű, akár az Empire State Building magasságánál hosszabb hajók például tűzbiztonsági és roncschasznosítási problémákat vetnek fel. A változó éghajlat pedig új útvonalkockázatokat teremt, a Jeges-tengeren, valamint az észak-atlanti vizeken a gyorsan változó körülmények jelentenek veszélyt. A kibocsátások csökkentése miatt a környezetvédelmi ellenőrzés is egyre nagyobb teret nyer, ez azonban új technikai kockázatokkal és egyben gépsérülési eseményekkel fenyegeti az ágazatot.

A hajózási szállítványozók továbbra is az egyre elterjedtebbé váló fedélzeti automatizálás előnyeit és kockázatait mérlegelik. A kiberkockázatok veszélyeit jól mutatja, hogy a NotPetya vírus általi kibertámadás késéseket okozott a rakományok leszállításában és mintegy 80 kikötőben eredményezett torlódásokat.

Veszélyes vizek, péntek 13-a és a legpechesebb hajó

A dél-kínai, indokínai, indonéziai és Fülöp-szigeteki tengeri régiókban fordult elő a hajózási káresemények közel egy harmada (30) 2017-ben. Ez éves szinten 25 százalékos növekedést jelent, amelynek oka a vietnami vizeken történő eseményekben keresendő. Az új Bermuda-háromszöggént is emlegetett térség a káresemények fő globális gócpontjává vált az elmúlt évtizedben, ahol az időjárás, a nagy tengeri forgalom és a helyi útvonalak nem megfelelő biztonsági előírásai vezettek legtöbbször bajhoz. 2017 novemberében egyedül a Damrey tájfun hat káreseményéért volt felelős.

Ázsia után a Földközi-tenger keleti, illetve a Fekete-tenger térsége a második legnagyobb gócpont (17), amelyet a Brit-szigetek követ (8). Az [AGCS elemzése](#) szerint éves szinten 29 százalékos növekedés volt megfigyelhető az Északi-sarkkörrel jelentett hajózási káresemények számában (71).

A tengereken odavesztett hajóknak több mint felét (53) teherszállító hajók tették ki 2017-ben. A jelentés szerint a halász- és utasszállító hajókat érintő káresemények éves összehasonlításban csökkentek. Bruttó tonnatartalom alapján a 10 legnagyobb bejelentett káreseményben öt ömlesztettáru-szállító hajó volt érintett. Továbbra is az elsüllyedés a leggyakoribb oka a globális káreseményeknek: 2017-ben 61 hajó süllyedt el. A második leggyakoribb ok a megfeneklés (13), ezt követi a gépek meghibásodása, illetve tönkremenetele (8).

Az elemzésből az is kiderül, hogy a péntek a legveszélyesebb nap a tengeren: az elmúlt évtizedben az összesen 1129-ből 175 káresemény ezen a napon következett be. Péntek 13-a pedig valóban nem számít szerencsésnek: 2012-ben három hajó veszett oda ezen a napon, köztük az eddigi legnagyobb hajóbiztosítási káreseményt jelentő Costa Concordia. A tavalyi év legpechesebb hajója a kelet-mediterrán és a fekete-tengeri térségben közlekedő utasszállító komp volt, amely 12 hónap alatt hétszer szenvedett balesetet.

Az emberi mulasztás még mindig jelentős probléma. Az adatok segíthetnek.

A biztonság javulása ellenére a hajózási ágazat több végzetes balesetnek is tanúja volt az elmúlt évtizedben. A Sanchi olajszállító tartályhajó 2018. januárban ütközött, az El Faro pedig 2016 év végén veszett oda végi a Joaquin hurrikánban. Ezekben a balesetekben az emberi tényező is gyakran szerepet játszik. Becslések szerint a hajózási balesetek 75–96 százaléka emberi mulasztásra vezethető vissza¹. Az AGCS által elemzett, 1,6 milliárd USA-dollárba kerülő 15 000 tengeri felelősségbiztosítási kárigény 75 százalékának a hátterében is ez áll².

„A hajózási ágazat rengeteg adatot állít elő, viszont a valós idejű megállapításokhoz és riasztásokhoz jobban is felhasználhatná azokat, – állítja Rahul Khanna kapitány, az AGCS tengeri kockázati tanácsadó részlegének globális igazgatója. „Az adatok nonstop elemzésével új információkhoz juthatunk a legénység magatartására és a balesetveszélyes helyzetekre vonatkozóan, amelyek segítségével trendeket határozhatunk meg. A hajózási ágazat tanult a múlt káreseményeiből, azonban a katasztrófák megelőzésében a prediktív elemzés segíthet”
- véli Khanna.

¹ AGCS, Biztonság és hajózás 1912 és 2012 között – a Titanictól a Costa Concordiáig

² AGCS, Globális kárigény-áttekintés: fókuszban a felelősségbiztosítás, 2017

Komolyabban veszik a kiberveszélyt

Korábban a hajózási ágazat nem fordított figyelmet a kiberbiztonságra, azonban a NotPetya vírus általi támadás komoly intő jel volt arra, hogy az üzemeltetőknek az ilyen eseményekkel is számolniuk kell.

„A fedélzeten alkalmazott technológia elterjedésével több a lehetséges kockázat is – állítja Khanna. Ezzel egyidejűleg az új uniós jogszabályok értelmében a nagy kikötőknek és a tengeri közlekedési szolgáltatóknak jelenteniük kell minden kiberbiztonsági eseményt, valamint pénzbírsággal is számolniuk kell, ha ezt nem teszik meg. – magyarázza Khanna.

A jelentésben vizsgált további kockázatok:

Folytatódik a konténerszállító hajókon kiütött tűzzel kapcsolatos küzdelem: 50 év alatt közel 1500 százalékkal nőtt a konténerszállítási kapacitás, azonban tűzoltási kapacitás nem változott. Emiatt több tengeri tüzeset is történt az elmúlt években.

Az éghajlatváltozás új kockázatokat jelent az útvonal szempontjából: Az éghajlatváltozás hatással van a hajózást érintő jégveszélyre: új kereskedelmi utak nyílnak meg bizonyos térségekben, míg máshol megnő a jégveszély – több mint 1000 jéghegy sodródott tavaly az észak-atlanti hajózási útvonalakra,³ megnövelve ezzel az ütközés veszélyét. Az északi-tengeri útvonalon rekordmennyiségű rakományt szállítottak 2017-ben.

Gondot okoznak a kibocsátási szabályok: Becslések szerint a hajózási ágazat kibocsátási szintje megegyezik Németországéval. Az ágazat kötelezettséget vállalt, hogy hosszú távon 50 százalékkal csökkenti az összes kibocsátást, és 2020-ig visszafogja a kén-oxid-kibocsátást. Az ágazat e célok eléréséhez a technikától várja a megoldást, ugyanakkor a hajtóművekkel és a bioüzemanyagok tartályban való szállításával, valamint az üzemeltetők képzésével kapcsolatosan felmerülhetnek kockázatok.

Önjáró hajók és drónok: Valószínű, hogy a jogi, biztonsági és kiberbiztonsági kérdések egyelőre korlátokat szabnak a legénység nélküli hajók elterjedésének. Az emberihiba-tényező még mindig jelen lesz a döntéshozatali algoritmusokban és a parti megfigyelőbázisokon. A drónok és a merülő szerkezetek jelentős mértékben javíthatják a hajózás biztonságát és a kockázatkezelést. A jövőben felhasználásuk kiterjedhet a szennyezettség felmérésére, a szállítmányt tartalmazó tartályok ellenőrzésére, a kalózok nyomon követésére, megfeneklés esetén pedig a hajótest állapotának kiértékelésére.

Sajtókapcsolat

München:	Heidi Polke-	+49 89 3800 14303	heidi.polke@allianz.com
Markmann			
London:	Michael Burns	+44 203 451 3549	michael.burns@allianz.com
New York:	Sabrina Glavan	+1 646 472 1510	sabrina.glavan@agcs.allianz.com
Szingapúr:	Wendy Koh	+65 6395 3796	wendy.koh@allianz.com

³ Az USA parti őrségének nemzetközi jégfigyelő járőrszolgálat (US Coast Guard International Ice Patrol)

Az Allianz Global Corporate & Specialty-ról

Az Allianz Global Corporate & Specialty (AGCS) az Allianz Csoport globális vállalati és szakirányú üzletága. Az AGCS a speciális területek, az alternatív kockázatátruházás és a vállalati üzleti folyamatok teljes skáláját lefedő biztosítási és kockázati tanácsadó szolgáltatásokat kínál ügyfeleinek, ideértve olyan területeket, mint a hajózás, a légi közlekedés (az űrközlekedést is ideértve), az energiatermelés, a mérnöki területek, a szórakoztatóipar és a pénzügyi területek (ideértve a vezetői felelősségbiztosítást is), valamint a felelősség- és vagyonszolgáltatás (ideértve a nemzetközi biztosítási programokat is).

Az AGCS a világ 34 országában rendelkezik saját csapattal, és több mint 210 országban van jelen az Allianz Csoport hálózatán és partnerein keresztül. 70 ország közel 4700 munkatársát foglalkoztatja. Az AGCS a Fortune Global 500-as listáján szereplő vállalatok több mint háromnegyedének nyújt biztosítási megoldásokat. 2017-ben globálisan bruttó 7,4 milliárd euró díjbevételt ért el.

Az AGCS SE kockázati besorolása a Standard & Poor's hitelminősítőnél AA, míg az A.M. Best hitelminősítőnél A+.

További információért látogasson el a www.agcs.allianz.com weboldalra vagy kövessen minket az [@AGCS_Insurance](https://twitter.com/AGCS_Insurance) Twitter-profilon, valamint a [LinkedIn](https://www.linkedin.com/company/allianz-agcs) és a [Google+](https://www.google.com/) platformon.

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 sugalltaktól. 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 halálozási szintek és trendek; (v) perzisztenciaszintek; (vi) hitel-visszafizetési késedelmek mértéke; (vii) kamatlábak; (viii) devizaárfolyamok, közte az EUR/USD árfolyam; (ix) 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 integráció hatása; (xiii) átszervezési intézkedések és (xiv) általános versenytényezők, minden esetben lokális, regionális, országos és/vagy globális szinten. Az ilyen tényezők közül többnek az előfordulása valószínűbb vagy határozottabb lehet terroristák tevékenysége és azok következményei eredményeképpen.

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