

VERSICHERUNGEN



Foto: Dreamstime/Ender Olgün

CONTAINERSCHIFF: Die Versicherer drehen trotz Krisenstimmung an der Preisschraube.

Gratwanderung für P&I Clubs Von Michael Hollmann

Die Reederei-Haftpflichtversicherer kündigen für Februar 2011 moderate Beitragssteigerungen an. Nach zwei „weichen“ Jahren zieht der Markt allmählich wieder an.

Als Gegenseitigkeitsvereine müssen die P&I Clubs, die die Haftpflichtdeckung der meisten Handelsschiffe übernehmen, immer die Interessen ihrer Mitglieder im Auge haben. Andererseits gibt es objektive Zwänge, die sie nicht ignorieren können. Auf keinen Fall dürfen sie ihre Kapitalausstattung vernachlässigen, wenn sie ihre Bonitätsnote nicht riskieren wollen. Da sind Zielkonflikte gelegentlich unausweichlich. So auch heute: Einerseits möchte man den Mitgliedern, die von der Krise gebeutelt sind, nicht noch höhere Kosten aufbrummen. Andererseits braucht man mehr Prämieinnahmen, um die steigenden Schadens- und Verwaltungskosten abzufedern.

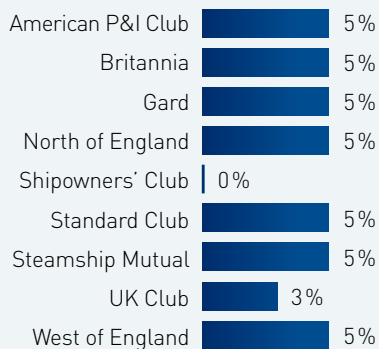
Die Beitragsanhebungen, die sich die Clubs für die Vertragserneuerung im Februar zum Ziel gesetzt haben, nehmen sich im Vergleich zu 2008 und 2009 zwar bescheiden aus. Seinerzeit stiegen die Prämien im zweistelligen Prozentbereich. Dennoch deutet sich ein etwas härterer Prämientrend an, der viele Reedereien angesichts der erneuten Ertragskrise beunruhigen dürfte. Sechs Clubs haben sich inzwischen mit einer Beitragssteigerung von 5% aus der Deckung getraut und damit ihr Beitragsziel aus dem Vor-

jahr weiter hochgeschraubt – darunter die Gesellschaften Gard, North P&I, Standard und Steamship Mutual. Gard und Steamship hatten die Prämien dieses Jahr noch stabil gehalten, North und Standard hatten leichte Erhöhungen von 3% und 3,5% angepeilt. Wegen der Turbulenzen an den Finanzmärkten sei zu erwarten, dass die Clubs allmählich wieder stärker an der Preisschraube drehen, hatte der britische P&I-Makler Tysers kürzlich in einem Report gewarnt. Grund:

Die Kapitalerträge, mit denen die Versicherer ein Zubrot verdienen, dürften durch die erneuten Verwerfungen an den Märkten unter Druck kommen. Damit würde es den Clubs schwerer fallen, Defizite im technischen Versicherungsgeschäft auszugleichen.

Beim Marktführer Gard hatten verstärkte Schaden und gesunkene Kapitalerträge den Halbjahresgewinn (per 20. August) bereits auf 6 Mio. US\$ zusammenschrumpfen lassen – einen Bruchteil des Vorjahresgewinns. Die kombinierte Schadenkostenquote lag bei 102% und damit in der Verlustzone. Fürs Gesamtjahr kalkuliert Gard sogar mit 105%. Daran sei zu erkennen, dass man das P&I-Geschäft vorübergehend gezielt subventioniere, um die Mitglieder zu entlasten. Damit die technischen Verluste nicht aus dem Ruder laufen, müsse der Club nun mit der Prämie gegensteuern, so Gard-Vorstandschef Claes Isacson.

P&I-Beitragsanhebungen zum 20. Februar 2012



Quelle: Circulars der P&I Clubs/Archiv Hollmann

In Kürze

North P&I wählt neuen Chairman.

Pratap Shirke, Direktor der Schiffsmanagementfirma ASP in Melbourne, wird Nachfolger von Albert Engelsman, Geschäftsführer der niederländischen Reederei Wagenborg. Zum Vize-Chairman von North wurde Lars Christensen, Senior Vice President der dänischen Reederei D/S Noden, gewählt.

Vorstand beim UK Club erweitert.

Auf der Jahreshauptversammlung in Athen wurden sieben neue Mitglieder in den Vorstand aufgenommen. Darunter auch der Chef der Reederei F. Laeisz, Nikolaus Schües.

Streitigkeiten nehmen zu. Angesichts des verschlechterten wirtschaftlichen Umfelds ist die Zahl der Streitfälle beim Schutzverein Deutscher Rehder in den ersten zehn Monaten auf 452 angestiegen. Im Vergleichszeitraum 2010 waren es 376. Gegenstand waren in den meisten Fällen Zeitfrachtverträge.

Jubiläum bei Hellenic War Risks.

Der griechische Gegenseitigkeitsverein für Kriegsrisiken feierte kürzlich sein 50jähriges Bestehen. Heute versichert der Club 70% der griechischen Flotte. Die Überschussreserven stiegen im Jubiläumsjahr auf über 68 Mio. US\$.

DSM

5,50	9,80	21,00	6,10	0,35	Burg. Brauh. Ing. (Fin)	6,80	6,75	195,00	111,55	34
32,60	5,55	10,80	15,00	1,3	Burg. Brauh. Ing. (Mal)	24,50	7,20	8,50	58,49	0
7,00	33,70	5,95	7,90	1	Burg. Brauh. Rav. (Sua)	1020,00	24,80	8,60	4,60	1
755,00	7,00	34,90	4,50	0,8	Burgbad Vz (0/g)	276,00	1020,00	28,50	6,75	1
6,00	755,00	7,00	29,50	6,01	BUS St (P/s)	9,85	276,00	1035,00	18,50	1
805,00	6,00	770,00	7,00	1	BUS Vz (6/g)	10,05	9,50	350,00	997,50	10

Seerechtsanwälte gründen neue Kanzlei

Acht Anwälte zweier internationaler Kanzleien in Hamburg kehren ihrem Arbeitgeber den Rücken, um eine neue Sozietät für Seehandelsrecht zu gründen.

Die Firma „Fleet Hamburg“ mit Dr. Christoph Hasche und Dharshini Bandara als Geschäftsführern ist am 1. Dezember gestartet. Hasche hat mit drei Kollegen das Hamburger Büro von Taylor Wessing verlassen – Bandara



Fotos: Fleet Hamburg

GESCHÄFTSFÜHRER: Dharshini Bandara und Dr. Christoph Hasche machen sich mit Kollegen als „Fleet Hamburg“ selbstständig.

stößt mit drei Kollegen von Ince & Co. dazu. Zum Team gehören weitere sehr bekannte Fachanwälte, u.a. Axel Salander (Ince & Co.) und Dr. Klaus Kostka (Taylor Wessing). Fleet Hamburg soll sich voll auf die Beratung von Reedereien und Befrachtern konzentrieren. „Diejenigen, denen wir unser Konzept schon vorstellen konnten, sowie deren P&I Clubs, haben sehr positiv re-

agiert“, so Bandara. Sie zählt zu den wenigen englischen Barristern, die in Deutschland tätig sind. Unter den Partnern gebe es noch einen Solicitor – eine dritte englische Juristin komme Anfang 2012 dazu. Damit kann die Sozietät Mandanten auch vor englischen Gerichten und Schiedsgerichten vertreten. Ein Großteil der Verträge in der Schifffahrt basiert auf englischem Recht.

Versicherungsteuer treibt Kosten hoch

Reedereien droht durch die Nacherhebung der Steuer auf Schiffsversicherungen ein Kostenschub.

Künftig müssen die Reeder auf Prämien für Kasko- und Kriegsrisikoversicherungen 3% und für alle anderen Risikodeckungen einschließlich P&I 19% Steuer zahlen. „Zurzeit gibt es dazu eine ganze Reihe von Prüfungen im maritimen Bereich. Der Bund will das Vollzugsdefizit beheben“, erklärt der Anwalt Dr. Detlev Laub von der Wirtschaftsprüfungsfirma TPW. Da die Schifffahrt es mit internationalen Risiken zu tun hat, war sie bislang bei der Anwendung der Steuer durchs Raster gefallen. Je nach Einzelfall sei sogar eine Nacherhebung durchs Bundeszentralamt für Steuern für fünf bis sechs Jahre möglich, warnt Laub. „Da kommen möglicherweise erhebliche Belastungen auf die Schiffsgesellschaften zu.“ Für ein kleines

Container-Feederschiff lagen laut der Opco-Studie der Prüfungsfirma Moore Stephens allein die P&I-Kosten im Vorjahr bei knapp 64.000 US\$. Die Versicherungsteuer allein darauf betrüge 12.160 US\$ pro Jahr. Von der Steuer würden auch Poolvereinbarungen erfasst, die versicherbare Schäden wie z.B. Charterausfälle betreffen.

Allerdings sei das Einzugsverfahren für die Beteiligten noch nicht geregelt. Steuerschuldner seien zwar die Versicherungsnehmer, die Beträge müssten aber nach Vereinnahmung von den Versicherern oder Maklern abgeführt werden. Viele maritime Versicherer im europäischen Ausland müssten ihre Prozesse erst entsprechend anpassen. Einige Gesellschaften hätten ihre Kunden aufgefordert, die Abwicklung selbst in die Hand zu nehmen. „Das ist alles ein Riesendurcheinander“, beklagt ein Bremer Reeder.

**Anzeige
1/3
Zeller**