



Heinrich Elbracht

Elbracht – Newsletter zum Jahresbeginn 2025

Liebe Kunden und Geschäftsfreunde,

ein turbulentes und mitunter etwas bedrückendes Jahr 2024 ist zu Ende gegangen und wie in jedem Jahr werfen wir einen Blick zurück und auch ein Stück voraus in das kommende (Versicherungs-)Jahr.

Neben der weiterhin schwierigen Lage im Nahen Osten und dem Roten Meer, die mit immer neuen Angriffen seitens der Huthi Rebellen Schlagzeilen gemacht hat, war es vor allem ein Ereignis, das die (See-)Versicherungsbranche hart getroffen hat und dessen Auswirkungen noch lange nachhalten werden: Der Zusammensturz der Francis Scott Key Bridge in Baltimore nach einer Allision des unter Singapur-Flagge fahrenden Container-Schiffs „Dali“ im März 2024. Der Gesamtschaden wird letztendlich im Milliardenbereich liegen – inwiefern Haftungsbegrenzungsübereinkommen greifen werden oder nicht, ist eine Frage, die Rechtsexperten werden klären müssen.

Den Großteil des Transportschadens werden die P&I Clubs und deren Rückversicherer tragen, neben dem Britannia P&I Club, bei dem dieses Schiff eingedeckt war, eben auch die anderen IG Clubs und letztlich ihre Mitglieder.

Analysten prognostizieren jedenfalls, dass sich der Dali-Schaden zu einem der größten (wenigstens in der Seeversicherungs-Sparte) der Geschichte entwickeln könnte.

Auch im Bereich der Kümo Tonnage kam es zu wesentlichen Schadensbelastungen. Die Wrackbeseitigung des Frachters Verity nahe Helgoland mit dem Zerschneiden des Wracks in zwei Teile erwies sich als komplex und teuer. Tragischerweise kamen sieben Besatzungsmitglieder nach der Kollision mit dem Schiff „Polesie“ ums Leben.

Gute Nachrichten gibt es vom Lloyds Markt – gegenüber einem Vorjahres-Verlust von GBP 0,8 Mrd. schlug der Vorsteuergewinn im Jahr 2023 mit GBP 10,7 Mrd. zu Buche. Die kombinierte Schaden-Kosten-Quote verbesserte sich von knapp 92 % auf 84%. Die Investment Ergebnisse steigerten sich erheblich auf ein Plus von GBP 5,3 Mrd.

Der Lloyds Markt als Anbieter für Seeversicherungen ist ein Stück weit zurückgekehrt und - nicht überraschend - führt dies zu einer Verschlechterung der Umsatzzahlen des deutschen Marktes. Gerade Führungsgeschäft ist in Deutschland erheblich abgewandert, was auch beim Verein Hanseatischer Transportversicherer nicht ohne Folge bleibt. Die Anzahl der in der Kasko-Schadenbearbeitung betreuten Schiffe ist merklich zurück gegangen. Genaue Zahlen werden voraussichtlich beim Neujahrsempfang am 24.01. bekannt gegeben.



Heinrich Ehrhardt

Bei den International Group P&I Clubs hingegen läuft das Geschäft. So meldete der Steamship Mutual einen kräftigen Überschuss von USD 110 Mio. für das Jahr 2023/24, der UK P&I Club wartet mit einem Netto-Gewinn von USD 53 Mio. für denselben Versicherungszeitraum auf. Neben SKULD meldet auch Marktführer GARD das beste Ergebnis seiner Geschichte. Während SKULD mit USD 126 Mio. aufwartet, liegt der Überschuss bei GARD bei stattlichen USD 236 Mio.

Selbst der deutlich kleinere P&I Club Shipowners, der sich auf kleinere und Spezial-Tonnage fokussiert, erzielte USD 69,5 Mio. Gewinn nach einem Verlust von USD 65,6 Mio. im Vorjahr.

Dass der Branchenprimus GARD weiterhin nicht schläft, ist daran zu erkennen, dass er bedeutende Marktanteile durch den Zukauf der Marine & Energy Sparte des Mitbewerbers CODAN für einen Kaufpreis von USD 163 Mio. (= 11% des Eigenkapitals von GARD) hinzugewinnt. Das Prämienvolumen des dänischen Versicherers in Höhe von rund USD 180 Mio. verteilt sich ungefähr hälftig auf die Bereiche Seekasko und Offshore-Windenergie. Mit dieser Übernahme konnte GARD sein Portefeuille um rund 15% erweitern.

Zu den guten Ergebnissen der P&I Clubs des letzten Jahres hat neben den moderaten Schadenszahlen der letzten 2 Jahre insbesondere auch die Renaissance des Kapitalmarktes und die hohen Anlagegewinne der Clubs beigetragen. Im laufenden Jahr 2024/2025 hat sich das teilweise geändert. Zwar sprudeln die Kapitalerträge weiter, aber die Schadenszahlen, insbesondere bei den Großschäden, drehen wieder bei und lassen die Loss Ratios mehrerer Clubs über 100% springen.

Aus diesem Grund fordern alle P&I Clubs bis auf Shipowners auch in diesem Jahr wieder Erhöhungen, die aber im Vergleich zu den letzten Jahren moderater ausfallen. Die guten Ergebnisse des letzten Jahres werden von einigen Clubs durch Prämienrückgaben honoriert.

Bei SKULD liegt das technische Resultat des aktuellen Jahres nach 9 Monaten bei einem Minus von USD 34 Mio., was einer Combined Ratio von 108% entspricht. Durch Investitionsgewinne von 5,7% konnten die ersten 9 Monate des Jahres aber mit einem Überschuss von USD 40 Mio. abgeschlossen werden. Als Zielsetzung für das anstehende P&I Renewal gibt SKULD eine Gesamterhöhung um 5% an. Aufgrund des starken letzten Geschäftsjahres wird der Club mit der 1. Rate des kommenden P&I Jahres eine Rückerstattung von 5% der Nettoprämie an seine Mitglieder auszahlen.

GARD hält auch in diesem Jahr am Prinzip des Vorab-Abzugs (Owner's general discount) fest, den der Club im 16. Jahr in Folge gewährt. Für 2024/2025 wird er wie im letzten Jahr bei 10% des ETC (Estimated Total Calls) liegen. Erhöhungen des ETC wird es aber auch bei GARD in Höhe von 4% geben, um die steigenden Kosten und die Inflation aufzufangen.



Heinrich Elbracht

Auch die Rückversicherungsprämien der International Group (IG) der P&I Clubs stehen seit Mitte Dezember fest und sorgen für keine Überraschung. Die allseits erwarteten Erhöhungen sind eingetreten. Insbesondere das eingangs erwähnte Unglück der „Dali“ in Baltimore hat die Rückversicherungsprämien im Segment der Container-Schiffe um stattliche 23,6% nach oben schießen lassen. Die Erhöhungen der anderen Schiffstypen fallen moderater aus, im Dry Cargo Bereich liegen sie bei 3,3% und bei 8,9% für Clean Tankers sowie 1,5% bei Rohöltankern.

Die Struktur des Rückversicherungsprogramm der IG bleibt bei einem Schadenslimit von USD 3,1 Mrd. weitgehend unverändert. Der Eigenbehalt des einbringenden Clubs bleibt bei USD 10 Mio. und bis zu einem Schadensbetrag von USD 100 mio. übernimmt danach der Pool der IG Clubs, bevor darüber hinaus die Rückversicherungsmechanismen greifen.

Abschließend freuen wir uns, Ihnen mitzuteilen, dass unser langjähriger Leiter der Kundenbetreuung, Christian Kockentiedt, seit dem 01.01.2025 unsere Geschäftsführung verstärkt. Herr Kockentiedt ist Volljurist und hat nach dem Studium der Rechtswissenschaften in Bochum und Oslo sowie Referendariat in Dortmund mit Wahlstation an der Deutschen Botschaft in Vilnius/Litauen langjährig der Versicherungs- und Rechtsabteilung der Reederei Intersee in Haren/Ems als Unternehmensjurist/Syndikusanwalt angehört, bevor er 2016 zum Elbracht Team stieß.

Wir wünschen Ihnen für das Jahr 2025 trotz der unruhigen Zeiten gute Geschäfte, einen kühlen Kopf und die nötige Ruhe, vor allem aber Gesundheit und Zeit mit den Menschen, die Ihnen lieb und teuer sind.

Dr. Dirk Terbeek

Bernd Terbeek

Christian Kockentiedt

Heinrich Elbracht
ASSEKURANZMAKLER
Promenade am Alten Binnenhafen 6
26721 Emden

GmbH & Co. KG
Sitz in Emden - Amtsgericht
Registergericht Aurich - HRA-Nr. 100122



TELEFON +49(0) 49 21 89 08 - 0
TELEFAX +49(0) 49 21 89 08 - 28
ONLINE info@heinrich-elbracht.de
www.heinrich-elbracht.de

GESCHÄFTSFÜHRER
Dr. Dirk Terbeek, Bernd Terbeek, Christian Kockentiedt
Versicherungsmakler mit Erlaubnis
nach § 34d Abs. 1 GewO

NACH GESCHÄFTSCHLUSS
SERVICENUMMER: 0 172 4 13 87 16