

# Rückversicherung im Umfeld maritimer Großrisiken

Andreas Ristelhuber, Forum Maritimes Wirtschaftsrecht, Hamburg, 5. Mai 2014

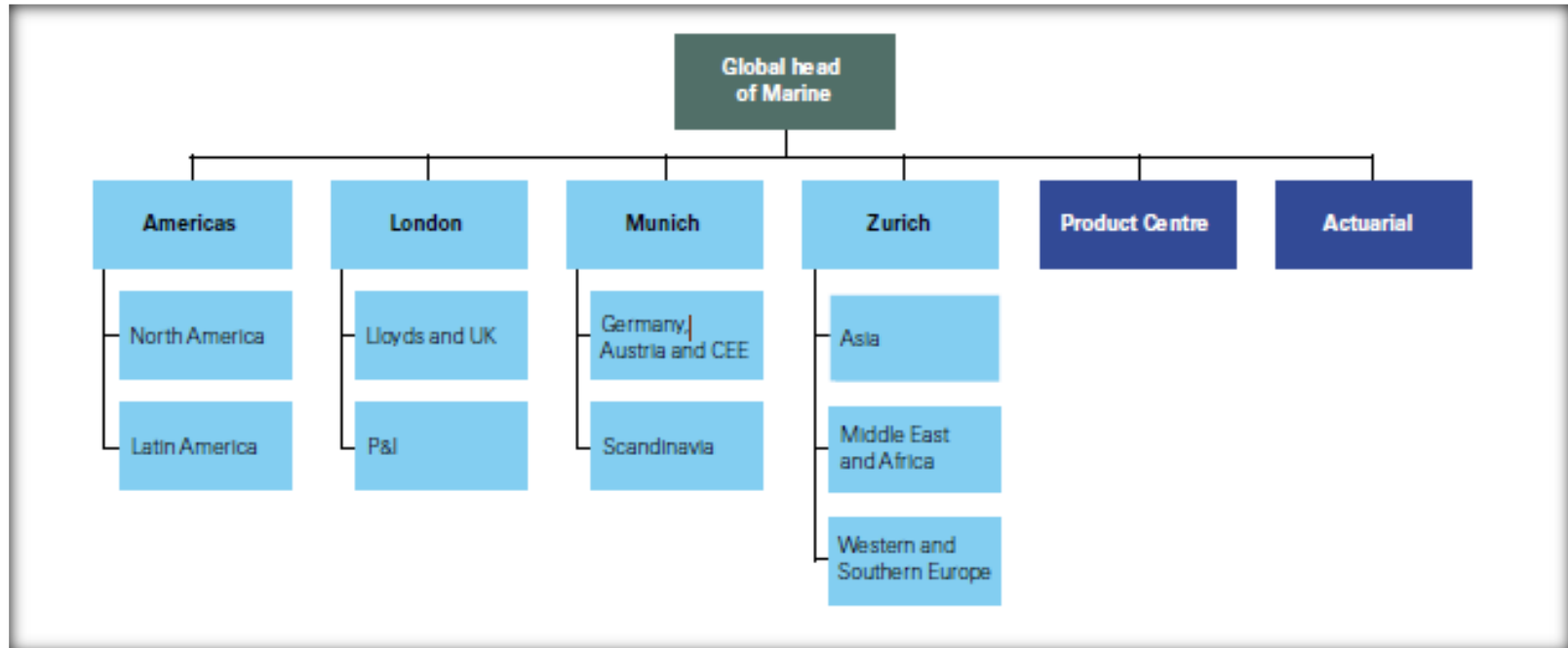
SWISS RE  
**150**  
YEARS

# Inhaltsverzeichnis / Agenda

- Swiss Re Global Marine
- Maritime Großrisiken
- Maritime Großschäden
- Struktur des Risikotransfers von Großrisiken
- Zeichnungsfreiheit und Transparenz im RV Verhältnis
- Schadenmanagement im RV Verhältnis
- Fazit

# Rückversicherung im Umfeld maritimer Großrisiken

Swiss Re Global Marine



# Rückversicherung im Umfeld maritimer Großrisiken

Swiss Re Global Marine – Publikationen auf [www.swissre.com](http://www.swissre.com)



## SWISS RE MARINE REINSURANCE

Swiss Re provides reinsurance coverage for all major Marine and Energy Offshore classes. With specialised Marine professionals from over 15 countries working in the global marine team, the company offers its services from 5 different locations around the world. This Swiss Re Marine Reinsurance publication summarises our capability in this field of business.



## MARINE FACULTATIVE EXCESS OF LOSS

Swiss Re's latest report in the Technical publishing series is a hands-on guide to how Marine underwriters can benefit from using facultative excess of loss techniques. While widely tested and implemented in Property insurance, fac excess of loss is not commonly used in this line of business beyond the US, Scandinavian and UK markets.



## SAFE HAVENS REVISITED - AN UPDATE OF SWISS RE'S CARGO ACCUMULATION MODEL

This fact sheet updates and augments the publication "Safe havens: Measuring natural catastrophe exposure to cargo traded through ports," published 2010. Since then, our cargo accumulation model has seen a substantial increase in the number of ports covered, the inclusion of airports as significant cargo aggregation points, and the consideration of seasonality.



## 4/2013 NAVIGATING RECENT DEVELOPMENTS IN MARINE AND AIRLINE INSURANCE

Over the past decade, global marine and aviation insurance premiums have roughly doubled and are estimated at USD 44 billion in 2012. Though only about 2% of global non-life premiums, transport insurance plays a crucial role in global economic development.



## SHIPPING THREATENED BY PIRACY: WHO PICKS UP THE BILL?

For shipping to flow between Asia Pacific and Europe, a route which accounts for 50% of global trade, ships must travel through the world's two most piracy-prone regions. This publication looks at what can be done to manage these growing risks in the face of changing laws, inconsistent underwriting approaches and rising costs.

# Rückversicherung im Umfeld maritimer Großrisiken

Swiss Re Global Marine

## Wissenswertes zur (Marine) – Rückversicherung (RV)

- es gibt 'fakultative' (pro Risiko) und 'obligatorische' (pro Bestand)
- es gibt proportionale und (mehrheitlich) nicht proportionale RV
- Verträge sind oft nicht in der Muttersprache der Parteien verfasst
- die Parteien entstammen unterschiedlichen Rechtskreisen
- die Parteien unterwerfen sich fremdem (Zivil)Recht ('Choice of Law' ) - sogar fremdem Hoheits(Ordnungs)recht (-> US Handelsverbote)!
- der Vertrag unterliegt der Schiedsgerichtsbarkeit ('Arbitration Clause')
- es gibt keine (wenig) 'Musterbedingungen' (GDV - unverbindl. Empfehlungen)
- die Parteien streiten sich nicht (wenig)

**“It seems that contracts of re-insurance are working out perfectly satisfactory”**

Monachos, A. Re-insurance in English Private International Law, in The Journal of Business Law 1972, page 206



# Rückversicherung im Umfeld maritimer Großrisiken

## Maritime Großrisiken – Häfen und Küsten

### Examples of Damage



### Millionenbrand in der Marina Punat

Revier | 22.12.2012 - 12:52:43



Bei einem Großbrand in der Marina Punat auf der kroatischen Insel Krk gingen in der Nacht zum 22. Dezember 2012 insgesamt 20 Schiffe in Flammen auf. Sachschaden mindestens zwei Millionen Euro.



Ob auch Personen zu Schaden gekommen sind, steht derzeit noch nicht fest. Das Großfeuer in der Marina Punat auf Krk, das die allgegenwärtige Diskussion um die Steuerproblematik für ausländische Eigner in Kroatien zumindest für einen Moment in den Hintergrund drängt, brach vermutlich am frühen Samstagmorgen um 05.30 Uhr an Steg D3 aus. Gegen 06.00 h erschütterten erste schwere Explosionen die Region Punat. Die betroffenen Schiffe befanden sich nicht im Wasser, sondern an einem Landliegeplatz.

SeaHelp-Mitarbeiter Yasin Buweden, der selbst in Punat wohnt, steckt der Schreck noch in den Gliedern: „Gegen 6.00 h wurde ich durch eine laute Explosion geweckt und bekam unmittelbar danach einen Anruf, dass in der Marina ein Brand ausgebrochen sei. Als ich vor Ort war, hatte das Feuer schon auf 20 Boote übergreifen, immer wieder angefacht durch die starke Bora, die zu diesem Zeitpunkt herrschte.“

Im Einsatz waren neben dem Marinapersonal die Feuerwehr Krk sowie einige Rettungsfahrzeuge. Ob es jedoch zu Personenschäden kam oder die Fahrzeuge nur vorsorglich zum Brandort beordert wurden, steht zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht fest.



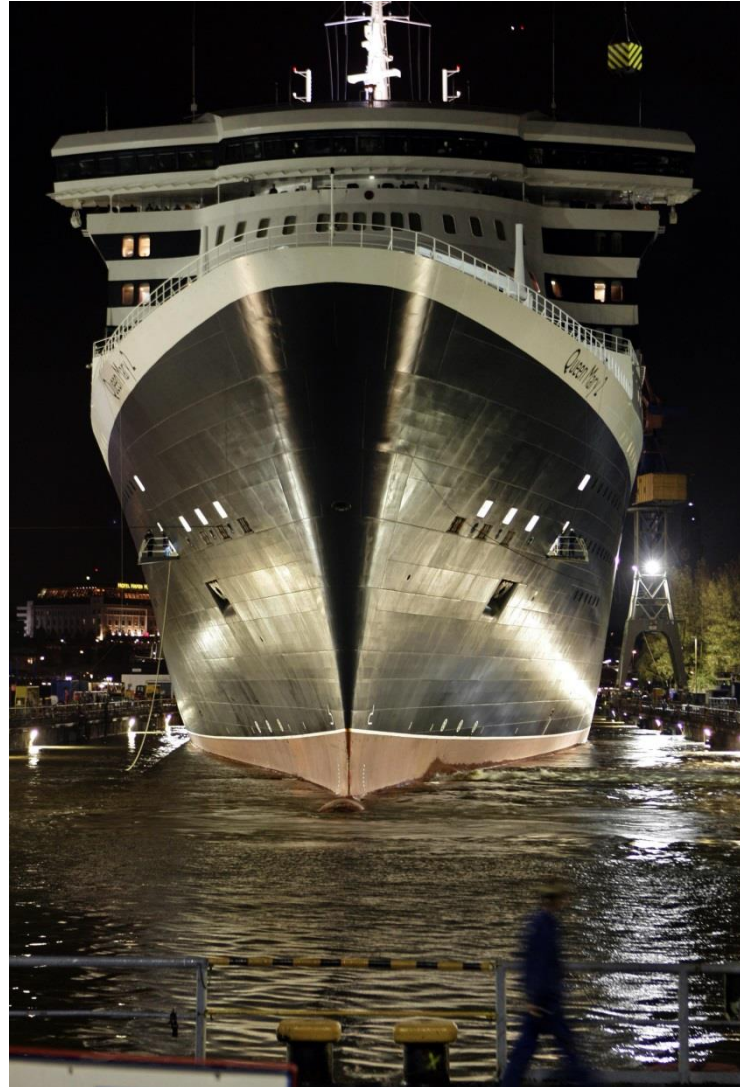
# Rückversicherung im Umfeld maritimer Großrisiken

Maritime Großrisiken – Häfen und Küsten



# Rückversicherung im Umfeld maritimer Großrisiken

Maritime Großrisiken – Einzelrisiken > USD 1 Mrd.





# Rückversicherung im Umfeld maritimer Großrisiken

Maritime Großrisiken – Einzelrisiken > USD 1 Mrd.



# Rückversicherung im Umfeld maritimer Großrisiken

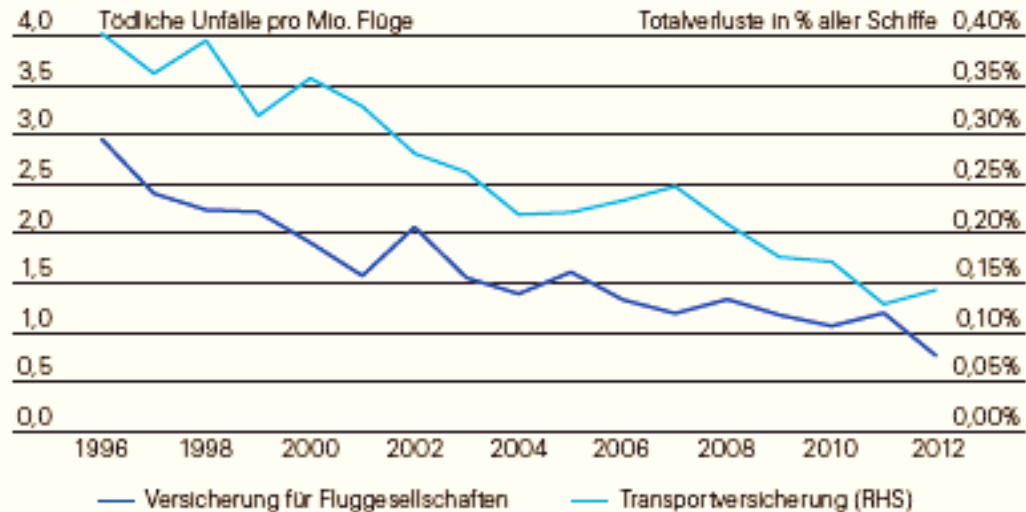
Maritime Großrisiken - Einzelrisiken > USD 1 Mrd.

Eisbrecher / Militärschiffe / Containerschiffe



# Rückversicherung im Umfeld maritimer Großrisiken

## Maritime Großschäden



Hinweis: (i) Tödliche Unfälle pro Mio. Flüge. Unfälle und Entführungen von Firmenjets und Transportflugzeugen der Armee sind in diesen Zahlen nicht berücksichtigt. (ii) Schiffsunfälle mit Totalverlust in % der Flottenschiffe mit mehr als 500 Bruttotonnen weltweit.

Quellen: Clarkson Research Services, Flight Safety Foundation, World Bank und Berechnungen von Swiss Re Economic Research & Consulting

## Wo liegt das Problem?

# Rückversicherung im Umfeld maritimer Großrisiken

## Maritime Großschäden





# Rückversicherung im Umfeld maritimer Großrisiken

## Maritime Großschäden

Tabelle 4  
Die 20 teuersten Versicherungsschäden 2010

Versicherter<sup>3</sup>

Schaden (in USD m)	Opfer <sup>4</sup>	Datum (Beginn)	Ereignis	Land
8000	562	27.02.2010	Erdbeben (M <sub>w</sub> 8,8) mit Tsunami, über 200 Nachbeben	Chile
4453	0	04.09.2010	Erdbeben (M <sub>w</sub> 7,0), über 300 Nachbeben	Neuseeland
2754	64	27.02.2010	Wintersturm Xynthia, Wind bis zu 160 km/h	Frankreich, Deutschland, Belgien et al.
2165	–	04.10.2010	Gewitter, Tornados, Hagel, Überschwemmungen	USA
2050	1	23.12.2010	Überschwemmungen durch heftige Regenfälle, tropischer Zyklon Tasha	Australien
2000	–	12.05.2010	Stürme, Wind bis zu 120 km/h, Hagel	USA
1231	–	13.03.2010	Sturm, Wind bis zu 120 km/h, heftige Regenfälle; Überschwemmungen	USA
1079	–	22.03.2010	Sturm, Wind bis zu 120 km/h, Hagel, Regen; Schlammlawinen	Australien
1070	–	06.03.2010	Stürme, Hagel, Regen; Überschwemmungen	Australien
1000	11	20.04.2010	Explosion der Bohrinself Deepwater Horizon	Golf von Mexiko, USA
820	30	30.04.2010	Überschwemmungen durch heftige Regenfälle, Stürme	USA
818	25	15.06.2010	Überschwemmungen durch heftige Regenfälle	Frankreich
785	5	20.07.2010	Stürme, Überschwemmungen, Hagel, Tornado	USA
761	2 490	29.05.2010	Überschwemmungen, Schlammlawinen durch heftigen Monsunregen	China
695	20	10.06.2010	Stürme, Wind bis zu 97 km/h, Hagel, heftige Regenfälle, Überschwemmungen	USA
620	20	17.06.2010	Gewitter, heftige Regenfälle, Überschwemmungen	USA
610	5	10.05.2010	Tornados, Hagel	USA
600	–	09.02.2010	Wintersturm, Wind bis zu 80 km/h, Schnee	USA
591	18	06.08.2010	Überschwemmungen durch heftige Regenfälle	Deutschland, Tschechien et al.
> 500	–	12.07.2010	Hagel, heftige Regenfälle	Kanada

Deepwater Horizon  
inzw. > USD 1 Mrd.

Quelle: Swiss Re Economic Research & Consulting

# Rückversicherung im Umfeld maritimer Großrisiken

## Maritime Großschäden

Tabelle 5  
Die 20 teuersten Versicherungsschäden 2011

Vers. Schaden <sup>12</sup> (in Mio. USD)	Opfer <sup>13</sup>	Datum (Beginn)	Ereignis	Land
35 000	19 184	11.03.2011	Erdbeben (M <sub>w</sub> 9,0) mit Tsunami; Nachbeben	Japan
12 000	813	27.07.2011	Überschwemmung durch starken Monsunregen	Thailand
12 000	181	22.02.2011	Erdbeben (M <sub>w</sub> 6,3), Nachbeben	Neuseeland
7 300	354	22.04.2011	Schwere Stürme, Tornados	USA (Alabama et al.)
7 050	155	20.05.2011	Schwere Stürme, Tornados	USA (Missouri et al.)
5 300	55	22.08.2011	Hurrikan Irene, Starkregen, grossflächige Überschwemmung	USA et al.
2 255	22	09.01.2011	Überschwemmungen durch heftige Regenfälle	Australien
2 000	1	13.06.2011	Erdbeben (M <sub>w</sub> 5,2 und M <sub>w</sub> 6,0)	Neuseeland
2 000	9	03.04.2011	Gewitter, Wind bis zu 210 km/h, Hagel, Tornados	USA
1 510	–	08.04.2011	Gewitter, Wind bis zu 275 km/h, Tornados, Hagel	USA
1 400	46	14.04.2011	Stürme, Wind bis zu 260 km/h, >240 Tornados	USA
1 364	1	02.02.2011	Tropischer Zyklon Yasi, Winde bis 240 km/h	Australien
1 300	3	16.06.2011	Stürme, Wind bis zu 113 km/h; Überschwemmungen, Hagel, Tornados	USA
1 213	13	20.09.2011	Taifun Roke	Japan
1 018	36	31.01.2011	Wintersturm Groundhog Day Blizzard, starke Schneefälle	USA
k.A. <sup>14</sup>	–	06.01.2011	Brand in Ölsandanlage	Kanada
k.A. <sup>14</sup>	–	04.02.2011	Produktions- und Lagerschiff Gryphon Alpha bei Sturm beschädigt	Nordsee, Grossbritannien
980	2	10.07.2011	Stürme, Wind bis zu 130 km/h; Überschwemmungen, Tornados, Hagel	USA
950	–	18.08.2011	Stürme, Wind bis zu 148 km/h; Tornados, Hagel, Überschwemmungen	USA
830	–	19.04.2011	Gewitter, Hagel, > 100 Tornados	USA

Gryphon Alpha, inzw. > USD 1 Mrd.

Quelle: Swiss Re Economic Research & Consulting

# Rückversicherung im Umfeld maritimer Großrisiken

## Maritime Großschäden

Costa Concordia  
noch ohne P&I,  
inzw. > USD 1  
Mrd.

Tabelle 4  
Die 20 teuersten Versicherungsschäden 2012

Vers. Schaden <sup>19</sup> (in Mio. USD)	Opfer <sup>20</sup>	Datum (Beginn)	Ereignis	Land
35 000 <sup>21</sup>	237	24.10.2012	Hurrikan Sandy	USA et al.
11 000 <sup>22</sup>	123	15.07.2012	Dürre im Corn Belt	USA
2 500	42	02.03.2012	Schwere Stürme, Tornados	USA
2 500	1	28.04.2012	Gewitter, grosse Hagelkörner, Tornados, heftige Regenfälle	USA
2 000	28	28.06.2012	Derecho (Sturm), Wind bis zu 146 km/h, Tornados, Hagel	USA
1 700	–	25.05.2012	Gewitter, Hagel, Tornados	USA
1 622	26	Mai 2012	Erdbeben (M <sub>w</sub> 5,9 und M <sub>w</sub> 5,7), Nachbeben	Italien
1 600 <sup>23</sup>	40	26.08.2012	Hurrikan Isaac	USA et al.
1 000	–	06.06.2012	Gewitter, schwerer Hagel, Tornados	USA
950	–	11.06.2012	Gewitter, schwerer Hagel, Tornados	USA
910	6	13.04.2012	Gewitter, >100 Tornados, Hagel, Überschwemmungen (Wichita)	USA
841	4	03.04.2012	Stürme, Wind bis zu 150 km/h	Japan
813	1	Juni 2012	Überschwemmungen durch heftige Regenfälle (zwei Ereignisse)	Grossbritannien
813	4	23.11.2012	Überschwemmungen durch heftige Regenfälle	Grossbritannien
775	–	02.04.2012	Gewitter, Tornados, Hagel, heftige Regenfälle	USA
532	–	12.08.2012	Hagel	Kanada
515	32	13.01.2012	Kreuzfahrtschiff Costa Concordia kentert nach Auflaufen auf Felsen	Italien
450	2	24.06.2012	Brand im Waldo Canyon; 346 Häuser zerstört	USA
443	5	04.01.2012	Orkan Andrea	Deutschland et al.
k.A. <sup>24</sup>	2	31.03.2012	Explosion in Chemiebetrieb	Deutschland

Quelle: Swiss Re Economic Research & Consulting

# Rückversicherung im Umfeld maritimer Großrisiken

## Maritime Großschäden

In drei aufeinander folgenden Jahren (2010 bis 2012) entfielen die weltweit jeweils größten Einzelschäden auf maritime Risiken;

Jeder Einzelschaden erreicht(e) eine Höhe von über USD 1 Mrd.;

Während die Frequenz von Totalverlusten abnimmt, bauen sich immer höhere Einzelwerte und Schäden auf: 'low frequency – high severity';

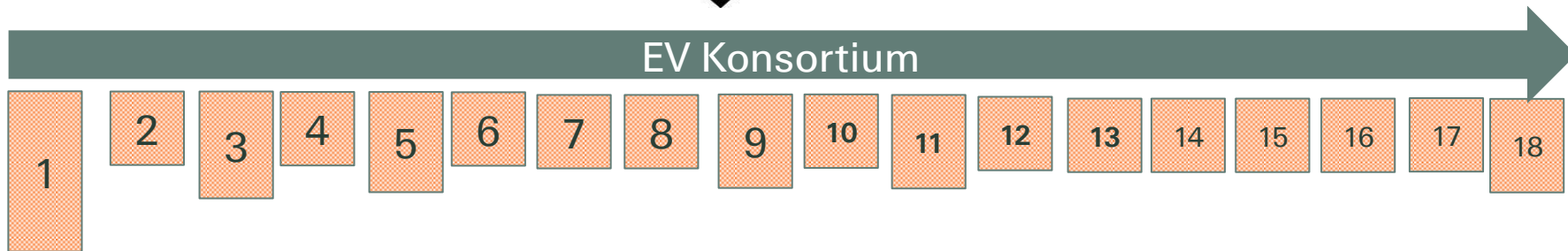
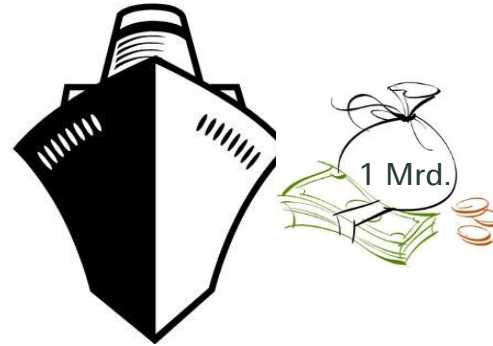
Rückversicherer maritimer Risiken stehen vor der Herausforderung, immer höhere Einzelrisiken in die Bücher zu nehmen, wohingegen die Rückversicherungsabgaben in der Breite eher abnehmen (erhöhte Volatilität);

Was bedeutet dies für die Rückversicherungsverträge?



# Rückversicherung im Umfeld maritimer Großrisiken

## Struktur des Risikotransfers 1

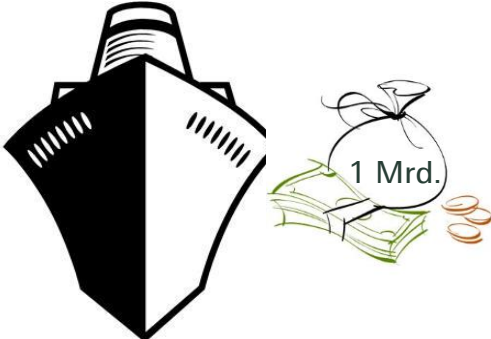


Mehrere Konsortien sind – insb. in der Versicherung maritimer Großrisiken – üblich.

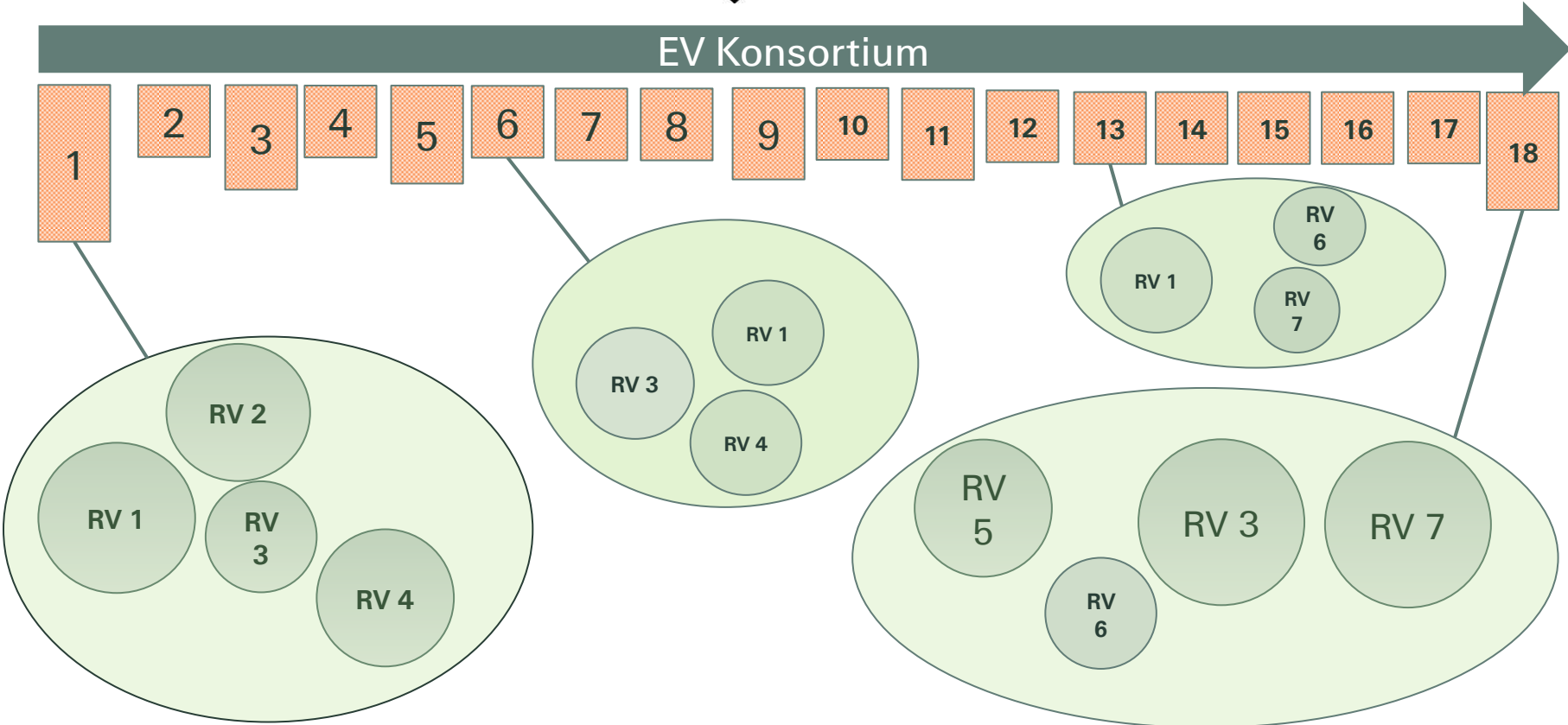
Insbesondere sog. 'primary' und 'XS' Policen für ein und dasselbe Großrisiko sind (leider) zu finden.

# Rückversicherung im Umfeld maritimer Großrisiken

## Struktur des Risikotransfers 2

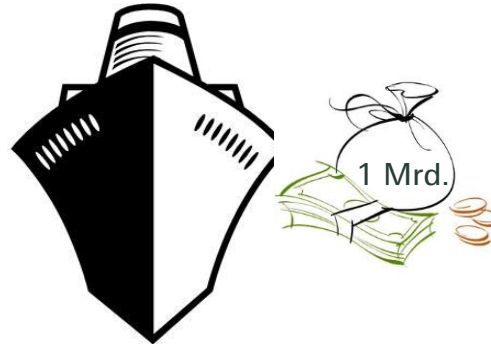


obl. RV Konsortium

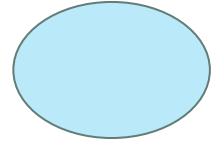


# Rückversicherung im Umfeld maritimer Großrisiken

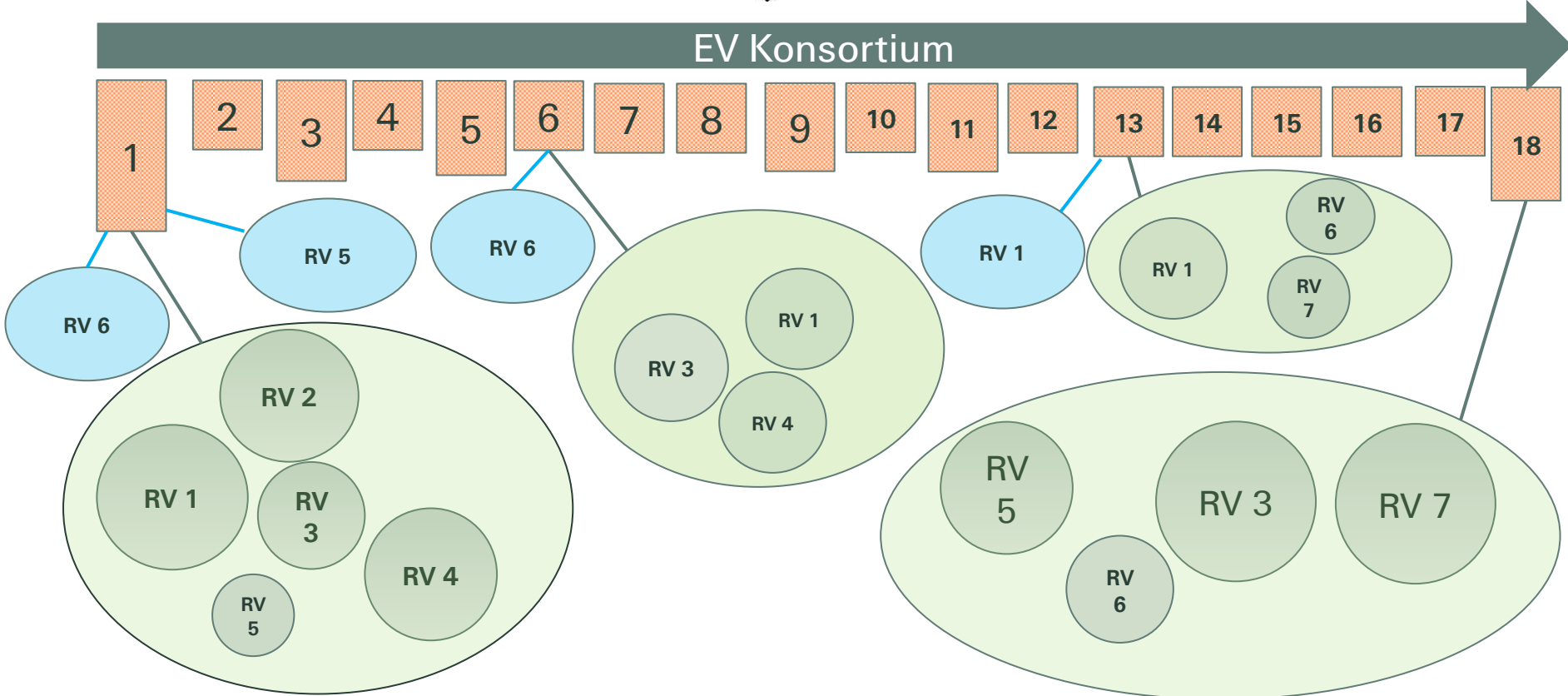
## Struktur des Risikotransfers 3



obl. RV Konsortium



fak. Rückversicherer



# Rückversicherung im Umfeld maritimer Großrisiken

## Zeichnungsfreiheit und Transparenz

### Obligatory Reinsurance

<sup>1</sup> In return for a reinsurance premium the Reinsurer agrees to indemnify the Reinsured in respect of each loss occurrence covered under this Agreement, in the manner and within the limits stated in this Agreement.

<sup>2</sup> This Agreement shall apply automatically and without exception to all *Policies* within the scope of this Agreement.

### Underwriting Policy

<sup>1</sup> The Reinsured shall inform the Reinsurer of any material changes in its established underwriting policy in respect of the lines of business to which this Agreement applies. Should the Reinsured fail to inform the Reinsurer, the Reinsurer shall not be liable for any losses occurring under *Policies* affected by such change.

Der Erstversicherer genießt weitgehende Zeichnungsfreiheiten.

Eine Abstimmung mit den Rückversicherern zur Zeichnung von Großrisiken würde die Transparenz erhöhen.



# Rückversicherung im Umfeld maritimer Großrisiken

Zeichnungsfreiheit und Transparenz

Eine Abstimmung mit den Rückversicherern zur Zeichnung von Großrisiken würde die Transparenz erhöhen.

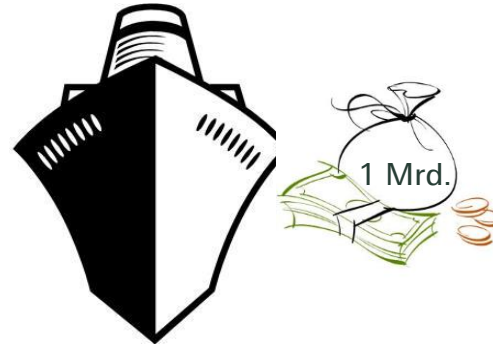
Beispiel P&I (Costa Concordia!)

*With reference to your participation in the above captioned account, we attach for your information the Reassureds final participation on the International Group of P&I clubs programme for 2014/15.*

*We would ask you to update your files accordingly.*

# Rückversicherung im Umfeld maritimer Großrisiken

Schadenmanagement im RV Vertrag



EV Konsortium – verbunden z.B. über Ziff. 19 DTV ADS 2009



**Der führende Versicherer** gilt als von den Mitversicherern bevollmächtigt,

mit dem Versicherungsnehmer Vereinbarungen zu treffen; ausgenommen hiervon sind jedoch Erhöhungen von Versicherungssummen über die höchste Versicherungssumme des Vertrages hinaus sowie Verlängerungen der Laufzeit der Versicherung,

Hypothekenklauseln zu zeichnen,

Verpfändungsanzeigen entgegenzunehmen,

den Abandon (Ziff. 42) zu erklären,

**den Schaden zu regulieren,**

Sicherheitsleistungen gemäß Ziff. 32 zu übernehmen. Der führende Versicherer ist berechtigt, aber nicht verpflichtet, solche Sicherheitsleistungen nicht nur für seinen Anteil, sondern auch für die Anteile der Mitversicherer zu übernehmen. **In diesem Fall sind die Mitversicherer verpflichtet, für ihre Anteile gegenüber dem führenden Versicherer Sicherheitsleistungen in gleicher Form zu übernehmen,** wie dieser sie selbst übernommen hat.

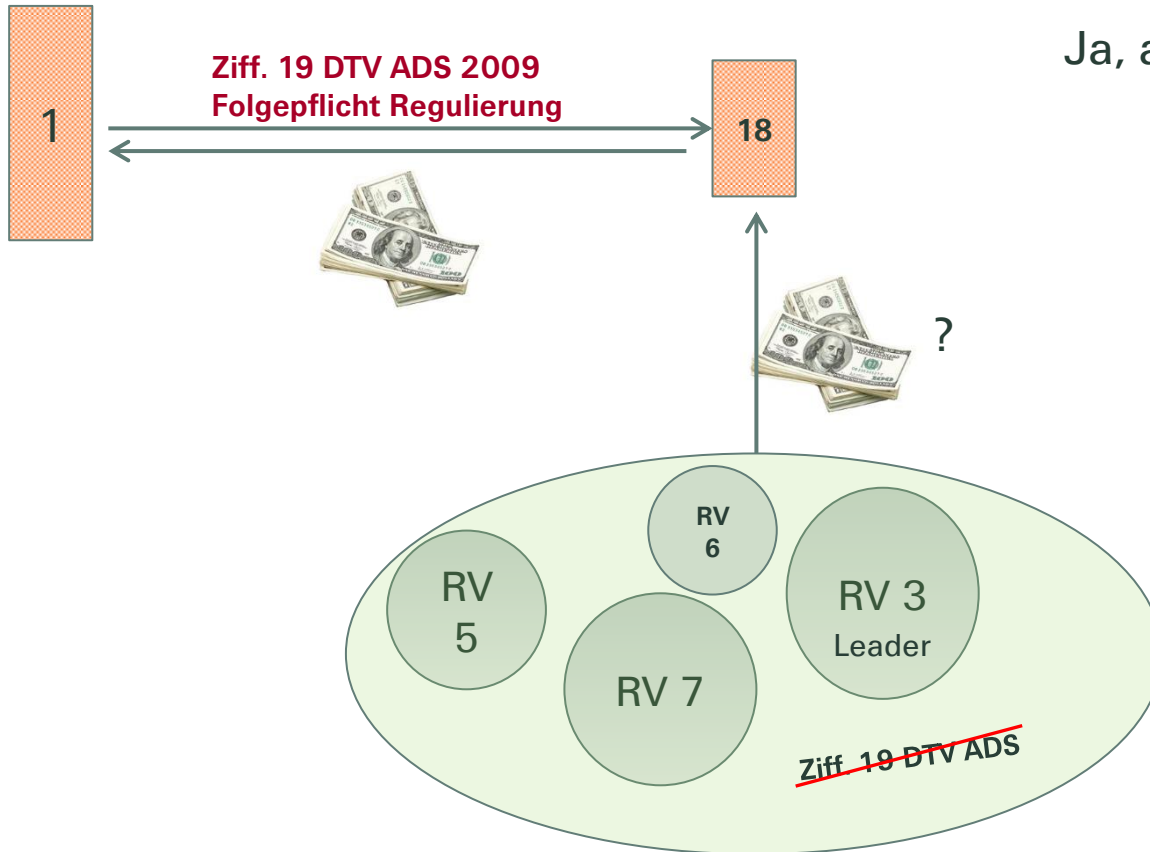
.....  
.....



# Rückversicherung im Umfeld maritimer Großrisiken

Schadenmanagement im RV Vertrag

Leader



Folgepflicht der Rückversicherer?

Ja, aber:

Es gibt i.d.R. keinen Claims Leader im RV Konsortium;

Rückversicherer arbeiten vermehrt mit Claims Co-Operation oder sogar (bei Großrisiken) Claims Control Klauseln;

# Rückversicherung im Umfeld maritimer Großrisiken

## Schadenmanagement im RV Vertrag

### Beispiele für Klauseln

#### Claims Co-operation-Klausel

Ungeachtet etwaiger anders lautender Bestimmungen in diesem Vertrag haftet/haften der/die Rückversicherer gemäß diesem Vertrag nur, wenn der Zedent auf Anfrage mit dem Rückversicherer/den Rückversicherern oder dessen/deren Bevollmächtigten bei der Ermittlung, Nachprüfung und Regulierung der dem Rückversicherer gemäß Artikel 10 Abs. 2 der allgemeinen Bestimmungen mitgeteilten Ansprüche **zusammenarbeitet.**

#### Claim Settlement

<sup>1</sup> Claims shall be settled by the Reinsured.

<sup>2</sup> As regards the settlement of any claim or loss occurrence in excess of the amount set out in the SPECIAL CONDITIONS, it is a condition precedent to the Reinsurer's liability that, upon the Reinsurer's request, the Reinsured shall **cooperate** with the Reinsurer or any other person designated by the Reinsurer in a timely manner.

#### Claims Control Clause

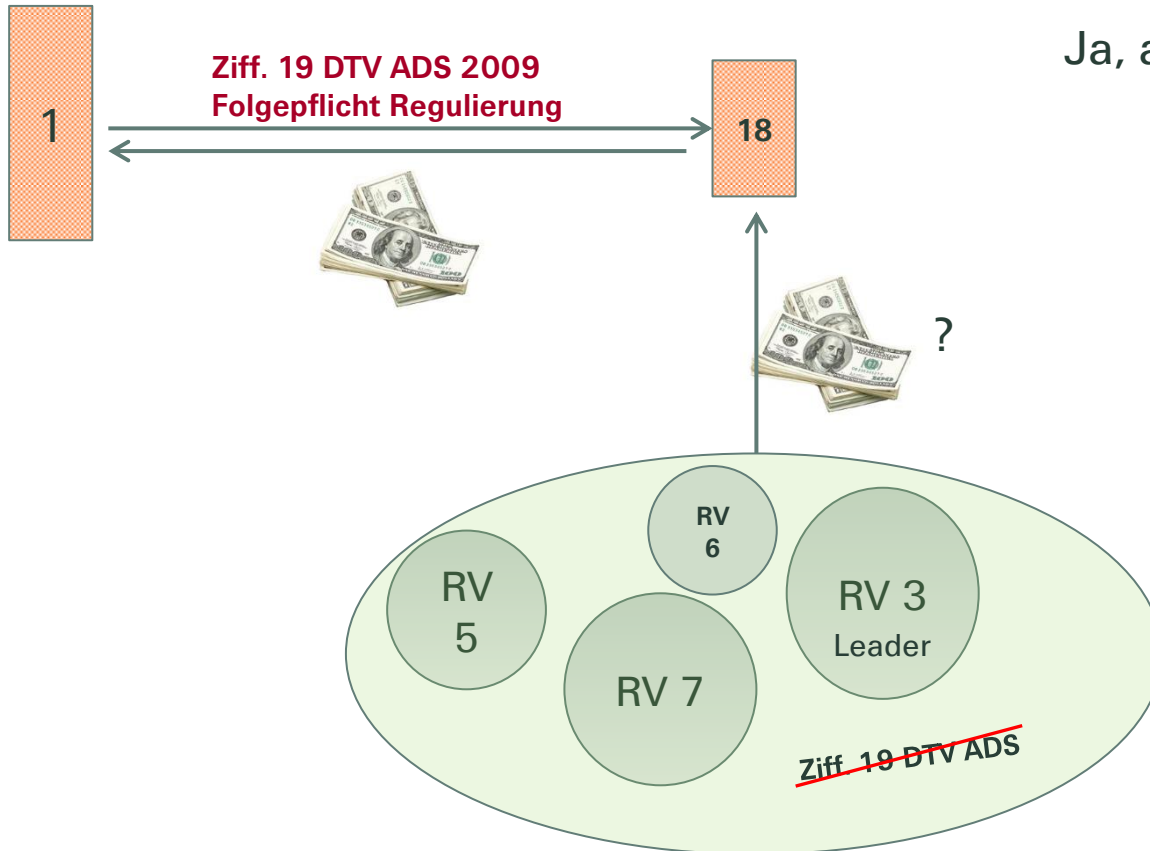
The Reinsurer shall **take full control** of the investigation adjustment and settlement of any claim, loss or occurrence relating to the business covered under this Agreement and any settlement agreed by the Reinsurer shall be binding on the Reinsured.



# Rückversicherung im Umfeld maritimer Großrisiken

Schadenmanagement im RV Vertrag

Leader



## Folgepflicht der Rückversicherer?

Ja, aber:

Es gibt i.d.R. keinen Claims Leader im RV Konsortium;

Rückversicherer arbeiten vermehrt mit Claims Co-Operation oder sogar (bei Großrisiken) Claims Control Klauseln;

Der Inhalt dieser RV Klauseln muss sich aber konform zu den Folgepflichten im EV Konsortium verhalten;

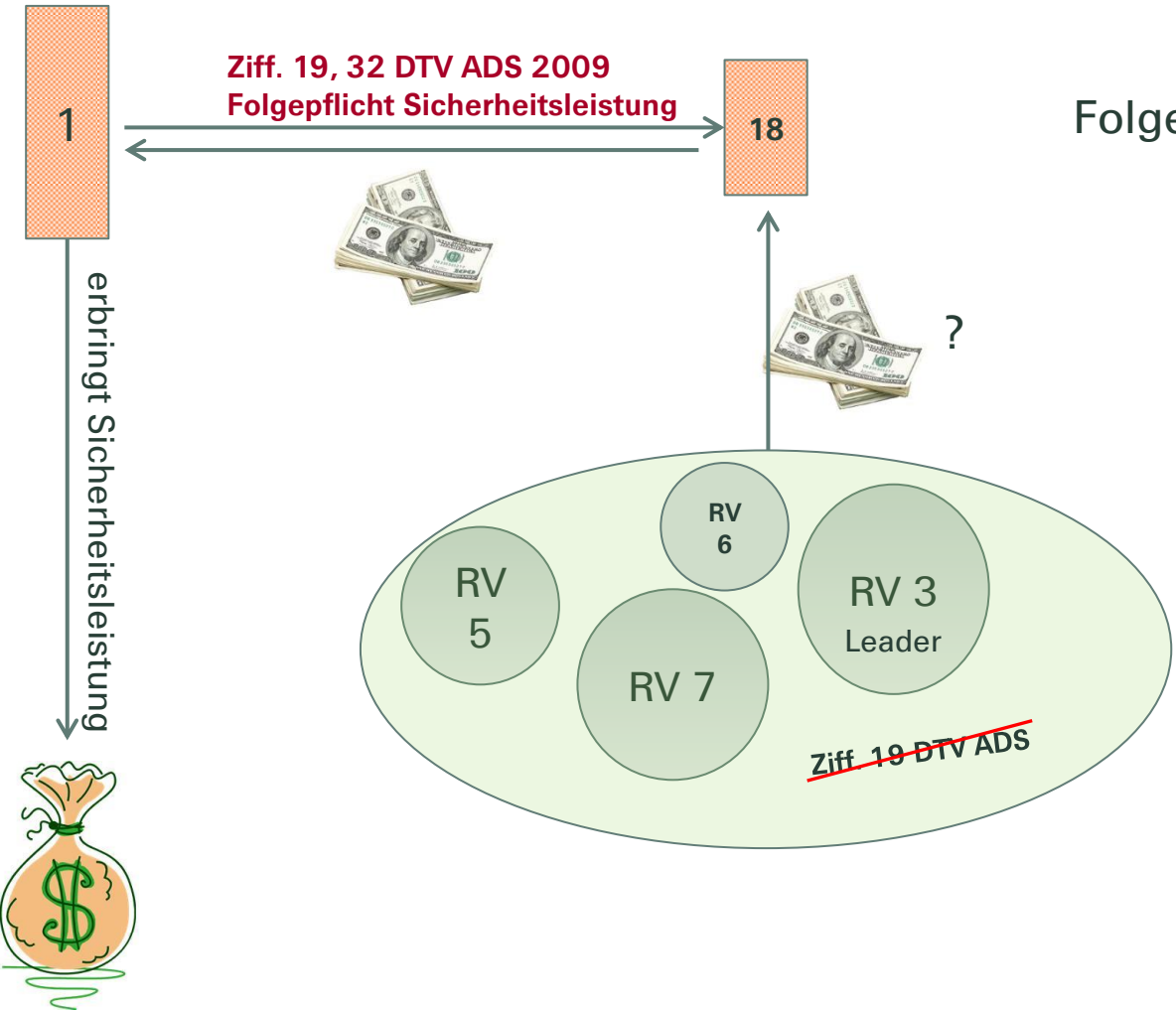
Gerade für Großrisiken müssen die Kooperationsregeln im RV Vertrag exakt definiert und für die EV erfüllbar sein.

**Emergency Plan!**

# Rückversicherung im Umfeld maritimer Großrisiken

Schadenmanagement im RV Vertrag

Leader



Folgepflicht der Rückversicherer?

# Rückversicherung im Umfeld maritimer Großrisiken

Schadenmanagement im RV Vertrag

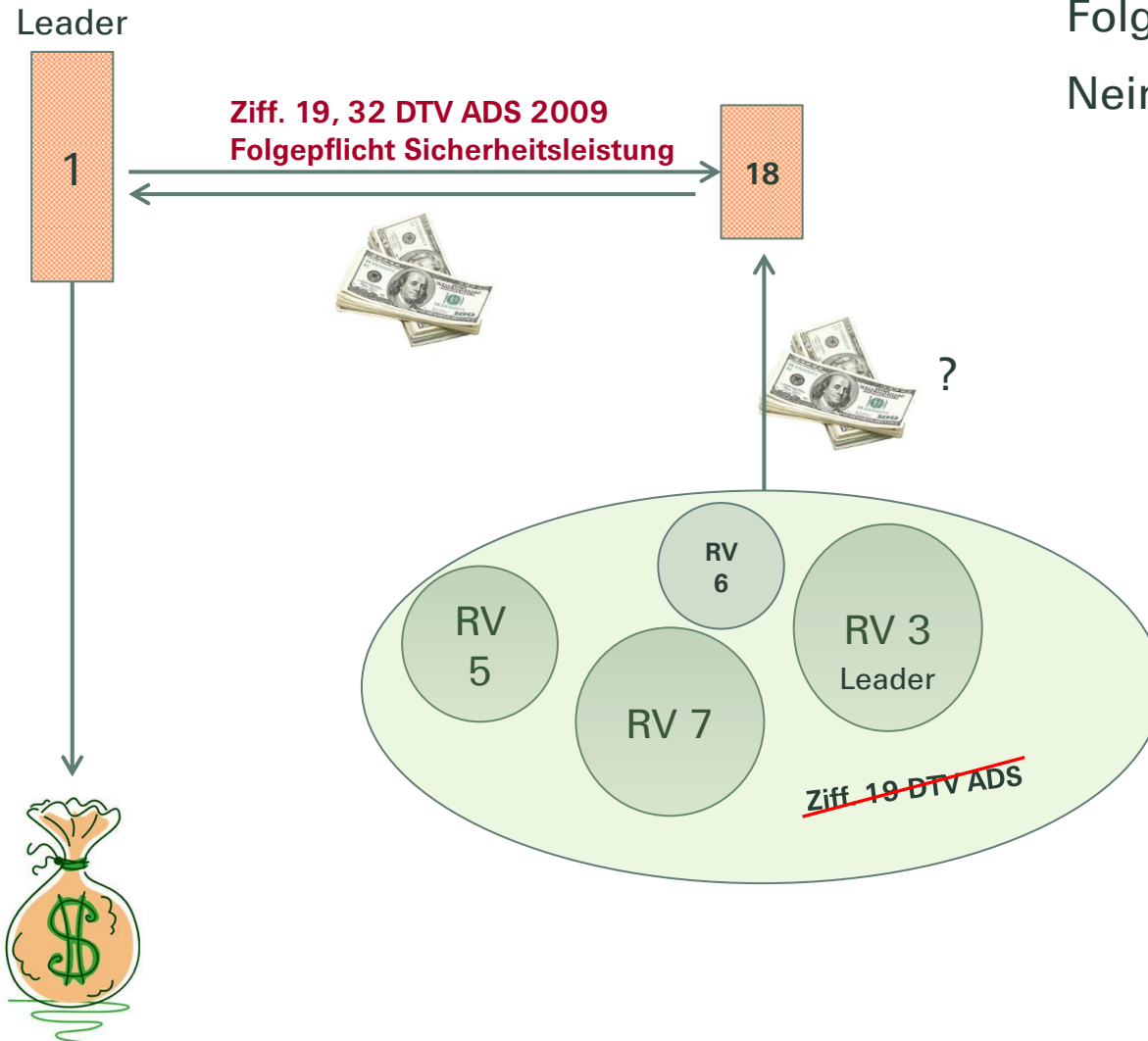
## NET LOSS CLAUSE

The Reinsurers shall pay to the Reassured the amount of Net Loss sustained by the Reassured, together with the amounts of Adjustment Expenses, Prejudgement Interest or Delayed Damages, general average charges, salvage charges and charges resulting from measures taken to avert or minimise the loss, **costs\*** of providing security and costs and charges resulting from preservation of the subject matter insured.

\*aber eben nicht die Sicherheitsleistung selbst

# Rückversicherung im Umfeld maritimer Großrisiken

Schadenmanagement im RV Vertrag



Folgepflicht der Rückversicherer?

Nein, denn:

der Rückversicherer trägt nur seinen Anteil am 'ultimate net loss';

die Sicherheitsleistung ist Bestandteil des Regulierungsprozesses, nicht aber des Schadens selbst;

Die Beteiligung der Rückversicherer an Sicherheitsleistungen bedarf der ausdrücklichen Vereinbarung;

## Fazit

Maritime Großrisiken bedeuten für Transport – Erst – und Rückversicherer Wachstumschancen.

Angesichts immer größerer Einzelwerte müssen Erst – und Rückversicherer die Transparenz im Risikotransfer verbessern. Der Rückversicherer kann sonst seine Kapazitäten nicht steuern.

Wenn der Rückversicherer Einfluss auf die Regulierung von Großschäden nehmen will, muss er dies im Einklang mit einschlägigen Führungsklauseln tun. Idealerweise besteht ein 'Emergency Plan'.

Die Erfüllung von Nebenpflichten, die nicht Teil des 'ultimate net losses' sind (z.B. die Stellung von Sicherheiten), gehören regelmäßig nicht zum Leistungskatalog des Rückversicherers. Je nach wirtschaftlicher Bedeutung (Großrisiken) bedarf es gesonderter Regelungen.



# Danke für Ihre Aufmerksamkeit!



# Rechtlicher Hinweis

©2014 Swiss Re. Alle Rechte vorbehalten. Ohne die vorherige schriftliche Erlaubnis von Swiss Re ist es nicht gestattet, diese Präsentation zu verändern, abgeleitete Werke zu erstellen, oder sie auf andere Art für kommerzielle oder öffentliche Zwecke zu nutzen.

Die hierin enthaltenen Informationen und Aussagen sind zum Zeitpunkt der Präsentation aktuell, können sich jedoch verändern, ohne dass Swiss Re verpflichtet wäre, dies öffentlich bekannt zu geben. Obwohl die verwendeten Informationen aus zuverlässigen Quellen stammen, kann Swiss Re für die Richtigkeit und Vollständigkeit der Angaben keine Gewähr übernehmen. Jegliche Haftung für deren Richtigkeit und Vollständigkeit sowie für Schäden, die sich aus der Verwendung der in dieser Präsentation enthaltenen Informationen ergeben könnten, wird hiermit ausdrücklich ausgeschlossen. Unter keinen Umständen haftet Swiss Re oder eine ihrer Gruppengesellschaften für Vermögens- oder Folgeschäden, die in Zusammenhang mit dieser Präsentation stehen.