



# P&I: over schepen en aansprakelijkheid

Scheepvaart is de smeerolie van de internationale handel: bij vrijwel elk gebruiksvoorwerp is internationale handel betrokken. Maar er gaat ook wel eens wat fout. Denk aan de brand op de Fremantle Highway (2023), de verloren containers van de MSC Zoe (2019) en de Evergiven (2021). Hier spelen verzekeringen een cruciale rol. Dit artikel gaat in op deze oude, maar ook relatief onbekende verzekeringsvorm.

## PROTECTION AND INDEMNITY (P&I)

Voor een rederij is de aansprakelijkheidsverzekering cruciaal. Dit wordt Protection and Indemnity genoemd, P&I. Deze verzekeringsvorm is al ruim 150 jaar oud, met grondleggers in het koffiehuis van Lloyds. De dekking van de P&I polis is identiek bij alle aanbieders en richt zich alleen op aansprakelijkheid: passagiers en bemanning; verlies en schade van lading; olievervuiling (zowel brandstof als lading); aanvaringen; en het opruimen van scheepswrakken. Tegenwoordig is een P&I verzekering voor een rederij een 'ticket-to-trade', omdat schepen zonder een dergelijke verzekering niet worden toegelaten in havens. De P&I polis wordt aangeduid als *blue card*. Er is ook een wereldwijd openbaar verzekeringsregister waarin kan worden gecontroleerd of schepen verzekerd zijn. Door de Russische inval in Oekraïne zijn sommige rederijen gesanctioneerd en kunnen sinds 2022 niet meer bij de bekende P&I Clubs verzekerd zijn. Hier is de zogeheten *dark fleet* ontstaan van schepen zonder bekende verzekering die in de westerse havens niet toegelaten worden. Deze schepen zijn echter toch nog actief en blijken met ship-to-ship overslag toch handel te drijven, ook al is het verboden.

Het containership MSC Zoe verloor in een storm in januari 2019 342 containers. De P&I dekking biedt de rederij dekking voor de geleden schade van verloren gegane lading en de milieuschade. Op de stranden van de Waddeneilanden zijn veel polyethyleen korrels aangespoeld die lastig te verwijderen bleken. Als het schip aan de grond gelopen was, had de P&I verzekering ook dekking geboden voor de schade aan de zeebodem bij het vlot trekken van het schip (denk aan de EverGiven in het Suezkanaal). Was hierbij olie vrijgekomen, dan was hier ook dekking voor geweest.

## TWAALF P&I CLUBS

Een scheepsramp zoals de Fremantle Highway en de MSC Zoe kan grote gevolgen hebben. Specifieke maritieme regels stellen dat een rederij tegenwoordig aansprakelijk is tot ca US\$ 8 miljard<sup>1</sup>. Een recente casus met enorme schadebedragen is de Costa Concordia uit 2012 die bij Toscane kapseide. De schattingen van de schade liggen tussen de US\$ 1.0 en 1.5 miljard. Een individuele verzekeraar kan deze gevolgen onmogelijk zelfstandig dragen. Daarom hebben de 12 P&I Clubs zich verenigd in de International Group of P&I Clubs (kortweg IG). De IG heeft drie taken:

1. Uniformering van verzekeringsvoorwaarden;
2. Pooling van schades tot US\$ 100 miljoen boven US\$ 10 miljoen;
3. Gezamenlijke herverzekeringsdekking voor schades tot US\$ 3.1 miljard.

De IG bestaat uit 12 P&I Clubs. Zij opereren wereldwijd en hebben een dekkend netwerk om te kunnen ondersteunen bij schades. Elke P&I Club heeft een echt onderling karakter: rederijen zijn er lid in plaats van klant en zij besturen de club via de ledenraad en het bestuur. Een

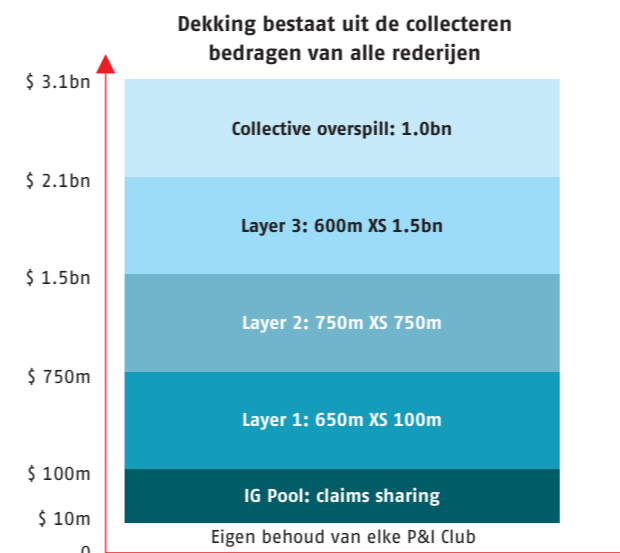


belangrijk risicomitigerende maatregel is de sturing van de premie. In goede jaren kan men premies teruggeven aan leden, maar er zijn ook mechanismen voor verplichte premiebijstortingen (*supplementary call*) in slechte jaren. Winstgevendheid staat niet voorop bij de P&I Clubs, er is dan ook veel dienstverlening aan klanten (zoals training en preventieadvies) en de *lessons learned* na grote incidenten worden onder de leden gedeeld.

De prijsstelling van P&I markt is erg aan fluctuaties onderhevig. Na jaren van dalingen is sinds 2019 een correctie aan de gang. Doordat schades vaak lang doorlopen hebben de meeste P&I Clubs nog te kampen met hoge combined ratios.

## INTERNATIONAL GROUP

De 12 P&I Clubs hebben zich verenigd in de IG om daarmee het risico van grote claims te beheersen. Elke Club heeft een US\$ 10 miljoen eigen behoud, waarvoor het zelfstandig herverzekeringsdekking kan inkopen. Schades tussen de US\$ 10 en US\$ 100 miljoen vallen in de IG Pool, waarin de IG Clubs claims met elkaar delen. Schades boven de US\$ 100m zijn herverzekerd tot US\$ 2.1 miljard in meerdere layers bij ruim 40 herverzekeraars. Voor olierampen geldt een maximale dekking van US\$ 1.0 miljard. Technisch gezien eindigt bij de US\$ 2.1 miljard de primaire dekking van de P&I polis. Daarboven hebben P&I Clubs de verplichting om bij alle leden geld in te zamelen op een best-effort basis. Dit wordt de overspill genoemd. Omdat dit ongewenst werd gevonden, is er additionele herverzekeringsdekking tot US\$ 3.1 miljard. Tussen de US\$ 3.1 miljard en US\$ 8 miljard geldt nog steeds de overspillconstructie.



Figuur: herverzekeringsprogramma van de International Group van P&I Clubs

## RISICO-INSCHATTING

Hoe maakt een P&I Club haar risico-inschatting voor grote, onverwachte claims waar nog onvoldoende data beschikbaar zijn? De actuariële technieken voor P&I zijn in essentie niet veel anders dan een WA-polis, maar er zijn veel minder datapunten in de staart. De ruim 150 jaar ervaring en de nauwe verbondenheid met de rederijen en de maritieme sector geeft elke P&I Club rijke kennis over de staat van een schip, de goederen die vervoerd worden en de situatie op zee en in de havens. Zowel schadebehandelaars als acceptanten zijn vaak technisch of juridisch geschoolde maritieme experts of ex-zeevaarders. Van oudsher bevatten claim portefeuilles veel *high frequency* schades die goed modelleerbaar waren. Met het groter worden van de rederijen en de hogere niveaus van het eigen risico voor de klant komt er steeds meer focus op de grote *low frequency* schades. De actuariële modellen zijn hierop gefocust. Met de kennis van de verschillende soorten schepen (zoals cruiseschip, containership of bulk carrier) kunnen scenario's worden doorgerekend om pricing te bepalen. Voor claim-ontwikkeling wordt onder meer geleund op de juridische expertise die rekening houdt met verschillende jurisdicties. Actuariële modellen worden als concurrentiegevoelig gezien en P&I Clubs zijn niet genegen om informatie te delen. De maritieme sector kenmerkt zich ook door grote invloed van tussenpersonen die ook kennis verzamelen en dit delen. Daarmee worden actuariële modellen verrijkt.

## TOT SLOT

De maritieme sector is van groot belang voor de wereldhandel, maar daar gaan ook grote risico's mee gepaard. Rederijen dekken dit af met een aansprakelijkheidsverzekering, de P&I. De twaalf P&I Clubs ondersteunen hiermee de wereldhandel waarvan wij allemaal profiteren. In Nederland zijn twee P&I verzekeraars gevestigd: de Europese dochter van de UK P&I Club als lid van de International Group en de kleinere Noord-Nederlandse P&I Club (NNPC). ■

1 – Deze specifieke IMO conventie stelt dat de totale aansprakelijkheid bij incidenten afhankelijk is van het totale tonnage van alle grote zeeschepen. Op dit moment is dat al enkele jaren vastgesteld op ca. US\$ 8 miljard.

Dr. ir. R. Doff is Chief Risk Officer van de UK P&I Club in Nederland en kerndocent risicomangement aan de Universiteit van Amsterdam.

