



8 juni 2011

Traditiegetrouw worden elk jaar in de loop van de maand juni de marktstatistieken, zeg maar de globale technische resultaten van de transportverzekeringssector voorgesteld.

Niet zonder enige trots wijst de RvB van de ABAM/BVT op het aantal nieuwe leden dat vanaf 1 jan 2010 hun intrede binnen de vereniging hebben gedaan. Terecht kan gesteld worden dat voortaan alle verzekeringsmaatschappijen en gevolmachtigden agenten die in België effectief maritieme en transportverzekeringen aanbieden, door ABAM/BVT vertegenwoordigd worden. Dit leidt niet alleen tot het verder samenbrengen van de nodige know-how en marktervaring maar het betekent ook een verbetering van de accuraatheid van het geleverde cijfermateriaal.

De technische resultaten zelf geven evenwel geen reden tot groot gejuich.

Het kalenderjaar 2010 sluit af met een totaal premie incasso van 253,8 Mio €. Abstractie gemaakt van de premie ingebracht door nieuwe leden, is er een lichte groei van ongeveer net geen 5%. De totale schadelast tov de netto premie (dwz de bruto premie min de makelaarscommissie en de gekende acquisitiekosten) bedraagt evenwel 96,56%. Indien zou rekening gehouden worden met een aantal verborgen kosten (zoals de steeds toenemende kostprijs voor rapportering, controle en compliance) is het duidelijk dat wij geconfronteerd zijn met een licht verlies, in het beste geval met een L/R van net geen 100%, derhalve geen verlies noch winst. In ieder geval zijn de resultaten niet van die aard om de forse verliezen die geleden werden in het kalenderjaar 2009 (met een L/R van 115%) goed te maken.



Wanneer de resultaten meer in detail worden geanalyseerd doen de maritieme en transportverzekeraars doorgaans beroep op het begrip “onderschrijvingsjaar”. Hetgeen betekent dat de schadelast wordt gealloceerd op het jaar waarin de premie is geïnd.

In de Cargo bedraagt de L/R over het onderschrijvingsjaar 2010, na amper 12 maanden, reeds 98,20%. Dit betekent dat het jaar 2010 na volledige afhandeling zal geconfronteerd zijn met een L/R van minimaal 130%. Deze trend van verslechtering was reeds merkbaar in de voorgaande jaren. Een reden hiervoor is het fenomeen dat over de ganse markt, ook internationaal, vast te stellen is: de frequentie van het aantal schadegevallen daalt weliswaar, doch de belangrijkheid ervan neemt toe. Vooral in het vervoer over zee, worden de verzekeraars geconfronteerd met een groot aantal belangrijke schadegevallen in averij-grosse en piraterij.

Onze Belgische markt doet het hierbij niet beter dan de internationale markt. Inderdaad, volgens de statistieken verstrekt door IUMI (International Union of Marine Insurers) die de maritieme en de transportverzekeraars uit een 40-tal landen waaronder de meest belangrijke markten vertegenwoordigt, blijken de onderschrijvingsjaren 2009 en 2010 eveneens af te stevenen op een technisch verlies en dit voor de eerste maal vanaf het jaar 2000.

Voor de toekomst voorspelt IUMI trouwens op korte termijn geen verbetering en wijst daarenboven op het toenemende risico van cumulatie ten gevolge van grotere concentraties van waarden op dezelfde plaats. Beeldt u zich eens een brand in op een containerschip van de nieuwe generatie met minstens 15.000 TEU aan boordOok de diefstal in al zijn vormen is een groot probleem.



Toch kan gezegd worden dat in het jaar 2010 inzake premievolume er een “halt” is toegeroepen geweest aan de vermindering van het globale premievolume door het feit dat de sputterende wereldeconomie opnieuw aan een voorzichtig herstel toe is.

Inzake CMR dat een eerder kleiner marktaandeel vertegenwoordigt blijven de resultaten bevredigend. In deze tak stellen we evenwel ook vast dat de resultaten van het onderschrijvingsjaar 2010 na 12 maanden merkelijk hoger zijn dan hetgeen we gewoon waren sinds de laatste 5 jaar. Deze tak is evenwel zeer kwetsbaar en het is slechts door de enorme inspanningen die geleverd zijn door verzekeraars en makelaars, voornamelijk op het vlak van diefstalpreventie, dat de zeer slechte resultaten uit de jaren 90 tot het verleden horen. Waakzaamheid blijft evenwel noodzakelijk.

Inzake de Zeecasco stellen wij vast dat een aantal leden opnieuw de weg gevonden hebben naar deze tak. Op internationaal vlak is onze markt geen hoofdrolspeler. Wanneer we ten rade gaan bij de globale resultaten verstrekt door IUMI zijn ook hier de vooruitzichten niet fraai. Het aantal gevallen van Total loss is wereldwijd drastisch teruggevallen doch de zogenaamde Major Claims nemen gestaag toe oa ten gevolge van de verhoogde reparatiekosten.

Verzekeraars dienen zich ook te hoeden voor het gevaar dat de waarde van de schepen en dus ook de verzekerde waarde ten gevolge van de economische crisis sinds 2008 constant naar beneden gaan. In 2009 was er zelfs een gemiddelde daling van 15% en in 2010 een daling van meer dan 9%. Het is duidelijk dat een vermindering van de verzekerde waarde een onmiddellijke impact hebben op het premievolume dat in dezelfde mate dreigt te verminderen.



Inzake de Binnenvaart Casco moeten de verzekeraars zoals steeds, dubbel voorzichtig te zijn. De L/R na 12 maanden flirt immers reeds met de 100% grens en heeft het hoogste peil bereikt sinds de laatste 5 jaar. Te verwachten valt dat het onderschrijvingsjaar 2010 zal afsluiten met een L/R van minimaal 130%.

Globaal kan gesteld worden dat het jaar 2010 voor de Belgische maritieme transportverzekeraars een kleine verhoging van totale premie inkomen heeft gegeven. Hetgeen duidelijk het gevolg is van het economisch herstel. Toch is enig optimisme hierbij voorbarig daar grote verzekeringscontracten nog steeds geconfronteerd worden met een teruglopende premievolume veroorzaakt enerzijds door een nog steeds niet volledig herstel van de normale omzetcijfers, anderzijds door een te grote toegeeflijkheid van verzekeraars bij hernieuwingbesprekingen en bij het bepalen van de premievoeten.

Voor de toestand in de Cargo baart ons zorgen. Zonder evenwel een klaagzang aan te heffen dat zou getuigen van al te veel pessimisme in de toekomst, doen verzekeraars er goed aan om de discipline van de gezonde onderschrijving niet uit het oog te verliezen.

Het spreekt voor zich dat ook de makelaars hierin een zeer grote rol kunnen spelen.

Ten slotte nog even dit: op het internationale forum speelt onze Belgische verzekeringsmarkt bij de Cargo onderschrijving een belangrijke rol en bekleedt hierbij de 13^{de} plaats bij IUMI.



Het is duidelijk dat een groot gedeelte van de premievolume onderschreven in België internationaal getint is en derhalve niets te maken heeft met Belgische belangen in de strikte betekenis van het woord. De aantrekkingskracht van onze Cargomarkt o.a. door ons product bij uitstek, de Goederenverzekeringpolis van Antwerpen, de schitterende serviceverlening door makelaars en verzekeraars, dient behouden te blijven. De innovatieve handelsgeest die kenmerkend is voor onze transportverzekeringmarkt mag niet verloren gaan en zal ons wapenen tegen de concurrentie van buitenlandse markten.

De Raad van Bestuur
BVT/ABAM 2011-2012

Jan Appels
Voorzitter

Jacques Petit
Ondervoorzitter