

## Det skal kunne betale sig at tage risici

Seniorafdelingen i Danske Risikorådgivere var på besøg hos Maersk, hvor Head of Risk Management Lars Henneberg indviede os i nogle af de risici, man arbejder med i Maersk. Lars lagde ikke skjul på, at forsikring fylder en hel del, når vi taler risiko i de brancher Maersk driver forretning i.

*Af Jeanne Sneftrup Jensen, JS Kommunikation*

Ansvaret for 90.000 ansatte og 500 egne fartøjer betyder, at der er mange potentielle risici Maersk skal forholde sig til og derfor sikre er dækket ind, hvis og når en ulykke indtræffer. Derfor arbejder man med en centraliseret tilgang, hvor man har godt styr på sine risici.

Derfor oprettede man i 2012 en intern afdeling for risiko, hvor der arbejdes med skadeforebyggelse, rapportering og selvforsikring. Og det har vist sig at være en god forretning.

### De Totale Risikoomkostninger

De totale risikoomkostninger måles årligt, så man er opmærksom på, om det kan betale sig at beholde risici internt. Der har fra 2011 til 2015 været store gevinster for Maersk i at være selvforsikret. Fra 2011 til 2015 har Maersk reduceret sine samlede årlige præmier til eksterne forsikringselskaber med ca. USD 150 millioner.

*” Hvis man kan få optimeret og bruge de værktøjer, som skal til for at få nedbragt omkostningerne, er der virkelig noget at hente. Og ved selv at beholde risici, får man skabt et incitament til at gøre alt, hvad man kan for at forebygge og minimere risici, fortæller Lars Henneberg.*

Der er stor fokus på at forstå, hvorfor skaderne sker, så man kan vurdere om risici skal beholdes internt eller forsikres. Derfor bliver alle skader indberettet i et rapporteringssystem, så man kan bruge informationen til at klarlægge en given skade og forebygge, at en ny sker. Man arbejder også med skadestatistik og måler på fremskridt og effekt af de tiltag, der bliver indført, herunder hvordan performance kan forbedres, og hvordan risikoprofilen kan forbedres overfor eget forsikringselskab.

Til at hjælpe med at beholde risici i eget regi bruger man en 'fronter' (et eksternt forsikringselskab), som genforsikrer risici i Maersk's eget forsikringselskab. Man benytter sig af en fronter, da man har besluttet primært at bruge ressourcer på selve kerneforretningen i Maersk og ikke ønsker at drifte et forsikringselskab.

### Kombinationen af uheldige omstændigheder skaber storskader

Lars Henneberg fortæller om nogle af de store skader man har haft i Maersk, og hvilke omkostninger der har været forbundet med dem. Blandt andet fortæller han om en flydende platform, man havde liggende i England, som rev sig løs og ødelagde alle pipelines, hvilket bl.a. betød at skibet skulle på værft. Det kostede flere hundrede millioner US dollars millioner bare på den skade. Årsagen til at platformen kunne rive sig løs var ikke et bestemt forhold men en række forskellige forhold, herunder at ankerkæden havde et svagt led og at det automatiske positioneringssystem, der skulle holde skibet på positionen, ikke fungerede, som det skulle.

Lars Henneberg fortalte også om Emma Maersk, hvor hovedmotoren blev beskadiget, da der var kommet 18 meter saltvand ind i maskinrummet. Denne skade kostede Maersk's eget forsikringsselskab et to-cifret million beløb i US dollars.

Derudover er skade på cargo en stor udgift, men man dækker sig ind via de kontrakter man laver med kunderne, så man ikke risikerer at stå med et uforholdsmæssigt stort skadeansvar. Man er også dækket via Protection and Indemnity insurance(P&I), som er nødvendig for overhovedet at få lov til at lægge til kaj i mange lande. P&I dækker en del af de skader, man måtte forvolde i havnen.

*” Det er ikke vores opgave at forhindre forretning, men vi skal være bekendt med risikoen og være forberedt på fremtiden. Hvis du ikke forbereder dig – forbereder du dig på at fejle, siger Lars Henneberg*

*Vi mener grundlæggende, det ofte kan betale sig at tage risici, så længe vi kender dem og kan styre dem, afsluttede Lars Henneberg dette meget spændende oplæg.*

Danske Risikorådgiveres seniorklub siger tak for et par spændende timer, hvor vi blev klogere på de enorme summer man i Maersk opererer med.