

Büyüyen Türk filosu P&I kulüplerinin hedefinde

Son yıllarda hızla büyüye- rek taşıma kapasitesi 30 milyon dwt'yi aşan Türk sahipli gemi filosu, uluslararası P&I piyasasında ilgi odağı haline geldi. Dünya deniz ticaret filosu- nun yüzde 95'ine P&I sigortası hizmeti sunan 13 International Group (IG) üyesi P&I kulübü, Türkiye'deki faaliyetlerini ve çalışmalarını artırarak gelişen pazardan pay alma konusunda önemli adımlar atıyorlar

IG üyesi kulüplerin yanında 2014 yılında kurulan yerli sigorta kurumu Turk P&I kulübü de geçen kısa sürede başarılı çalışmalarla dikkat çekiyor. Bu ayki dosya konumuz çerçevesinde Türkiye'deki P&I sektörünün önemli oyuncularının yöneticileriyle röportajlar gerçekleştirdik.

Denizcilik sektörü 2008 yılından bu yana, farklı şiddetlerde devam eden krizle mücadele ediyor. 2008 yılı ve öncesi ile karşılaştırıldığında özellikle kuru yük piyasasında dramatik şekilde düşen navlun fiyatları armatörleri zor durumda bırakırken, sefer yapan bir geminin ana gider kalemleri olan yakıt fiyatları, personel ve sigorta giderleri de sürekli artıyor. Gemilerin günlük işletme maliyetinin karşılama konusunda sıkıntı yaşayan armatör ve gemi operatörleri P&I sigorta primlerindeki artışların durması konusunda da beklenti içinde. Ancak son yıllarda artan tazminat ve hasar önleme masrafları kulüplerin giderlerini önemli ölçüde artırdı. Bunun yanında; kulüplerin kredibilite reytingi ve likiditesi her zaman belirli bir miktarın üstünde olması zorunluluğu ve bunların uluslararası derecelendirme kuruluşları tarafından sıkı denetimlere maruz kalması P&I kulüplerinin üzerindeki baskıyı artırarak elini kolunu bağıyor.

"P&I sigorta primlerinde artış durmalı"

P&I sektörünü Türkiye'de en yakından bilen uzman isimlerin başında gelen Aret Taşçıyan, armatörlerin ve gemi operatörlerinin P&I sigorta sektöründen beklentileri ve sektörün yakın geleceği konusunda dikkat çekici değerlendirmelerde bulundu. Kuruluşundan bu yana Türk P&I Sigorta'nın Yönetim Kurulu Başkanlığını da yürüten Aret Taşçıyan "Armatörlerin ve kiracıların çok zor koşullarda ayakta kalmaya çalıştığını görüyoruz. 2013 yılının başından bu yana sektörün şartları



na da göz önünde bulundurarak P&I sigorta primlerine zam yapılmaması gerektiğini her platformda dile getiriyorum. Bu yılın ağustos ayı sonuna kadar olan verileri değerlendirdiğimizde birkaç olay dışında çok büyük gemi kazaları ve hasarlar meydana gelmedi. Eğer bu şekilde devam ederse önümüzdeki şubat ayında yenilenecek P&I poliçelerinde primlerin artmaması gerekiyor. P&I sektörü her zaman armatörlerin ve operatörlerin yanında oldu ve bunu tekrar göstermesi gerekiyor. Geçen yılda IG üyesi 13 P&I kulübünden 3'ü hiç zam yapmamıştı. Bu yıl onları diğerlerinin de takip etmesini bekliyorum.

Tüm denizcilik filusunda başlayıp da hâlâ kuru yük segmentini etkileyen krizin 8 yıldır içerisindeyiz. Armatörler gemilerini ceplerinden finanse ederek çalıştırdıkları bu dönemde, tekne ve makine sigortaları hariç, tüm sigorta kalemlerinde her yıl artışlar yaşandığını görüyoruz. 2015 yılında IG üyesi kulüplerin sigorta primlerinde önceki yıla göre yüzde 2,5 ile 6,5 arasında artışlar gerçekleşti. Armatörler bir fırtınanın içinden geçerken gemiyi su üstünde tutmaya çalışıyor, P&I kulüplerden de kendisine yardımcı olmasını bekliyor.

Kulüplerin özellikle 2012-2013 yılında yaşanan büyük hasarlı kazalardan fazlasıyla etkilenecek zam yapmak zorunda kaldığını ifade eden Taşçıyan, "2014 yılından bu yana P&I kapsamındaki hasarlarda azalmalar görülüyor, ancak P&I kulüpleri reyting baskısı altında rezervlerini güçlü tutmak zorunda kalıyorlar" diyerek kulüplerin sigorta risklerini daha dikkatli değerlendirmesi gerektiğini belirtti.

"Geçmiş yıllarda Costa Concordia ve Yeni Zelanda'da karaya oturan Rena konteyner gemisi gibi büyük hasarlı kazalar kulüplerin



Aret Taşçıyan

giderlerini büyük ölçüde artırdı. 2012-2013 yıllarında çok büyük 10 civarında kaza meydana gelmesi ve sadece Costa Concordia gemisinin hasarının 1,5 milyar dolara ulaşması P&I kulüplerini rezervlerini güçlü tutma konusunda endişeye sevk etti. Eskiden yaşanan kazalar sigorta şirketlerini bu kadar etkilemediğinden tarihin en büyük giderleri bu dönemde meydana geldi. Kulüpler Avrupa Birliği ve uluslararası kuruluşlar tarafından sürekli denetime tabi tutulduğundan rezervlerini belirli bir seviyenin üstünde tutmaları zorunlu. Eğer rezervleri sınırlandırılacak olursa lisans iptaline kadar gidecek büyük cezalarla karşılaşabilirler.

Ancak son iki yılda dünya deniz ticaretindeki durgunluk, uluslararası konvensyonların sıkı denetimlere, işletme kalitesinin yükselmesi gibi faktörlerin etkisiyle büyük kazalar meydana gelmedi. P&I kulüplerinin de artık hasar kaydı iyi, işletme kalitesi yüksek armatörlere, en azından

primlerde genel artış uygulamayarak desteklemesi gerekiyor."

"Armatör kulüple ilişkisini İtalyan evliliği gibi düşünmeli"

Armatörlerin P&I kulüp seçerken uzun dönemli düşünmesi gerektiğini vurgulayan Taşçıyan "Kulüplerle ilişkiyi İtalyan evliliği gibi düşünüp iyi planlamak gerekiyor" dedi.

IG üyesi bir P&I kulübe üye olan armatörün primlerin yüksekliliğinden dolayı başka bir kulübe geçmesinin hem armatör hem de kulüp açısından birçok cezai müeyyidesi var. Armatör primlerin yüksekliliğinden dolayı bir kulüpten ayrıldığında yeni kulübünde ilk yıl eski kulübün şartlarıyla prim ödemek zorunda. Ayrıca son üç yıllık primin yüzde 15'i ile 40'ı arasında bir aylık tazminatı ödemesi gerekiyor. Bu sebeple IG üyesi bir kulüpten diğerine geçmek pek kolay değil.

P&I primi belirlenirken hasar kaydı, işletme kalitesi, riskli bölgeye yapılan seferler ya da taşınan yüklerin riski önem taşıyor. Örneğin savaş veya çatışma olan bir bölgeye yapılan seferlerde ödenen bir haftalık savaş riski sigortası primi bazen bir yıllık primin üstünde olabiliyor. Bu sebeple çalışılacak P&I kulübü belirlerken ilk yıl sigorta priminin bir miktar az veya fazla olması çok önemli değil. Çünkü ertesi yıl yapılacak zamlarla o küçük avantaj kaybedilebilir. Ülkeyi iyi tanıyan, sefer yapacağınız yerleri bilen, karşılıklı güven ve iyi niyet ortamı olan kulüpleri tercih etmek uzun süreli sağlıklı bir ilişki için daha doğru. İnsan faktörünü çok önemli olduğu denizcilik sektöründe şahsi iyi ilişkileriniz olan bir kulüp bir geminin tutulması durumunda

hızlıca vereceği bir teminat mektubu ile sizi büyük bir zarardan kurtarabilir. Zamanın kıymetinin çok önemli olduğu bir çağda 3-4 günlük gecikme bile büyük maddi kayıplara yol açabilir.

P&I sigortası kargo hasarları, karaya oturma, kazalardaki deniz ve çevre kirliliği, çatışmalarda karşı gemiye verilen zararlar, iskele, rıhtım, terminal gibi duran cisimlere verilen hasarları koruma ve tazmin altına alıyor ancak P&I kulüplerin armatörle olan ilişkilerinde çok önemli bir danışmanlık hizmetleri de bulunuyor. Yeni bir gemi alındığında kulüpler Savunma birimleri vasıtasıyla danışman olarak size gerekli hukuki desteği de sağlayabiliyor.

Ayrıca bankalar düşük reytinge sahip kulüplerle çalışan armatörlere kredi vermede zorluk çıkardığından seçilen P&I kulübün yüksek rezervlere sahip olması önemli."

Türk P&I kulübün önü açık

Son olarak Türk P&I Sigorta'nın kısa sürede gösterdiği başarıya değinen Aret Taşçıyan, "Norveç, Yunanistan gibi birçok Avrupa ülkesinden onay aldık. Bu demek oluyor ki bizim sigortaladığımız gemiler o ülkelere sefer yapabilir" dedi.

Sadece iç pazara hizmet veren sabit primli bir kulüp olmamıza rağmen farklı ülkelerden onay almak bizim için önemli. Bunlar bizim hizmet kalitemizin ve sigorta tecrübemizin ne kadar iyi bir noktada olduğunu gösteriyor. Türk Ticaret Kanunu'na göre Türkiye'de müşterek P&I sigortası yapılamıyor. Buna rağmen vizyonumuz tüm dünyaya hizmet veren global bir kulüp olmak. Bunu da, iyi niyetli çalışmamızın yanı sıra devletten ve sektörden de alacağımız destekle daha hızlı başarabiliriz."