



Aret Taşçıyan

aret.tasciyan@turkpandi.com

Yükselen limitler ve tırmanan primler

Yıllardır, Tekne&Makina Sigorta primlerinin, normalerin altında seyrettiğinden bahsedip dururuz. Bu durum, navlun piyasalarının artık dayanılamayacak bir düzeye düştüğü bu dönemde, umarım armatörlere bir nebze de olsa yardımcı olabiliyordur. Ancak, düşük sigorta maliyetleri maalesef böyle devam etmeyecek, piyasadaki kapasite bir şekilde daralacak ve primler tekrar yükselmeye başlayacaktır. Ümidim, bu değişimin navlunların yaşanabilir bir düzeye ulaşmasından önce gerçekleşmesidir.

Birçok ortamda değişik vesileler ile, sigorta primleri ile navlun piyasalarının birbirleri ile bir ilişkisi olmadığından bahsetmişimdir. Navlunların düşmesi veya yükselmesi ile sigorta primlerinin düşüp yükselmesi tamamen farklı olaylara ve verilere dayanır. Navlun hareketleri Dünya Ticaret hacmi ve arzda olan gemi adeti ve tonajı ile ilgili iken, sigorta primleri ise sigorta piyasasına yatırılan sermaye kapasitesi ve hasar oranları

ile doğrudan ilgilidir. Sigorta sektöründe, sermaye kapasitesi ne kadar yüksek olursa o kadar çok rekabet var demektir ve bu nedenle de hasarların çoğalmasına rağmen mevcut rekabet yüzünden primlerde bir artış görememekteyiz. İşte son 8 yılda sigorta piyasalarında yaşanan prim düşüşlerinin ana nedeni budur.

Deniz Sigortaları'nda bençe Tekne & Makina Sigortası'ndan daha önemli olan Pandl Sigorta sektörü var. Pandl

sektörü nev-i şahsına münhasır bir sigorta turu olduğundan, prim hareketlerini bugüne dek kendi kontrolü altında tutabilmiş ve tekne sigortalarındaki düşüşler bu sektörde bu yıla kadar yaşanmamıştır. Ancak, 2015 sonları ve 2016'nın ilk günlerinde başta enerji sektöründe hissedilen prim düşüşleri kendini Pandl sektöründe de göstermiş ve bu yıl tahakkuk eden genel artışlar bir iki kulüp haricinde yüzde 0 ile yüzde 2.5 düzeylerinde kal-

mıştır. Tekne sigortalarında kapasite bolluğu devam ettiği sürece rekabetçi ortam da sürecektir, ancak beni korkutan bir unsur Pandl sektöründeki yumuşaklığın uzun sürmeyeceğidir.

Şu an itibarı ile denizde vuku bulabilecek en kötü facianın teoride International Group'a maliyeti 8 milyar dolar sınırını aşmıştır. Sigorta edilen filonun 1.07 milyar Gross Ton'a ulaştığını ve gittikçe de arttığını düşünecek olursak bu maliyet de orantılı olarak artmaya devam edecektir. Sorumluluk limitlerinin yükselmesi hasar miktarlarının ve olasılıklarının da artması demek olduğundan, sigortalılar için iyi bir haber değildir. Bu boyutta bir hasarın gerçekleşme olasılığı çok uzak dahi olsa vukubulduğu an Costa Concordia hasarının kat kat üzerinde olacak ve armatörlerin ödemek zorunda kalacağı ek katastrof primlerini bir çoğu ödeyemeyecektir.

Basit bir örnekle, 8 milyar dolar civarındaki bir hasarın reasurorler üzerindeki etkisi 3 milyar dolar ve armatörlere isabet eden hisse ise 5 milyar dolar civarında olacaktır. Bu GT başına yaklaşık 5 dolar demektir. Yani, bir milyon GT'luk bir filoya sahip olan armatörün ödemek zorunda kalacağı ek prim 5 milyon dolar olacaktır. Günümüz piyasasında gemilerin günlük giderlerini karşılamakta güçlük çeken armatörlerin bu denli bir sorumlulukla karşı karşıya gelebileceklerini düşünmek dahi istemiyorum. Bu rakamları basit bir aritmetik hesaba dayanarak veriyorum, Pandl Sigortalarında "overspill cash call" olarak bilinen katastrof aidatının hesaplanması tabii ki bu şekilde salt Gross Ton bazında yapılmamaktadır. Armatörlerin katastrof hasarlara katkıları her bir geminin sorumluluk limitinin 2.5 katı ile sınırlıdır. Gemilerin sorumluluk limitleri ise Deniz Hasarları'nda Sorumlulukları

Sınırlama Konvansiyonu' tarafından (International Convention on Limitation of Maritime Claims 1976 - LLMC) tespit ve tarif edilmiştir. LLMC gemilerin sorumluluklarını Gross Ton üzerinden SDR (Special Drawing Rights) bazında bir rakam ile kısıtlar. International Group tarafından sigorta edilen filonun büyüklüğü 20 Şubat 2015 rakamlarına göre 1.07 milyar GT'ye ulaşmıştır. Bu rakam 2003'ten bu yana iki misli büyümüştür. Bu da bir katastrof esnasında Dünya Ticaret Filosu'nun hasara katkısının ne denli arttığının en iyi örneğidir.

Kulüpler, deniz sektörünün sorumluluk sigortacısı olduklarından, böyle bir durumda armatörlerin yükleneceği mali sorumlulukları asgariye indirebilmek için her türlü tedbiri almış durumdadırlar. Her bir International Group (IG) kulübü ilk 9 milyon dolara kadar olan hasarları bünyesinde tutar (bu rakam 20 Şubat 2016 tarihinden itibaren 10 milyon dolara yükseltilmiştir) 9 milyon dolar ile 80 milyon dolar arasındaki hasarları IG Kulüpleri kendi aralarında kurmuş oldukları özel bir reasurans sistemi ile reasüre ederler. 80 milyonu aşan hasarları ise IG, bünyesindeki kulüpleri temsilen, tek bir reasurans anlaşması tahtında (bu tek kalemde yapılan Dünya'nın en büyük reasurans anlaşması olarak bilinir), Uluslararası reasurans piyasalarında teminat altına alır. Bu reasurans anlaşması kulüplere 3.080 milyar dolara kadar bir korunma sağlar. İşte bu rakamı aşan her bir hasar için "Over spill Cash Call" dediğimiz sistem ile armatörler devreye girecek ve hasarın geri kalan kısmını LLMC kuralları çerçevesinde ödenmesine yardımcı olacaklardır.

Hiç de iç açıcı olmayan günümüz ortamında bu denli konular ile canınızı sıkıttığım için özür dilerim ama birilerinin de bu gerçekleri anlatması lazım, değil mi?



Advancing Safety Driven by Innovation

Building on a rich legacy in marine and offshore classification, ABS is driving the next generation of safety standards.

We make the world a safer place, and nothing is more important.



Safety | Service | Solutions