



-SeaNews: 2017 yılının, Türk ve Dünya denizciliği açısından özellikle sizin segmentiniz tahtında, bir değerlendirmesini yapar misiniz? 2017 yılının en belirleyici olay(lar)ı sizce neydi?

-Kapt. Ufuk Teker: Dünya sigortacılığı açısından 2017 yılını değerlendirdiğimizde, çok iyi sonuçlar elde edildiğini söyleyemeyiz. Dünya üzerinde meydana gelen iklimsel değişikliklere bağlı olarak yaşanan felaketler, özellikle felaketlerin vurduğu bölgeler görrece olarak gelişmiş bölgeler ise, vurucu etkinin ve maliyetin yüksek olması kaçınılmaz olmaktadır.

Geçtiğimiz yılın en önemli sigorta hadisesi tartışmasız Amerika kıtasını peş sira vuran kasırgaları. Kasırgalar neticesinde ortaya çıkan tazminat maliyetlerini de inanılmaz boyutlara yükseltmiş durumdadır. Londra'da, İngiltere merkezli sigortacıların ilan ettiği bilgilere göre, 2017 yılında ortaya çıkan Harvey, Irma ve Maria kasırgaları ile bağlantılı hasarların toplam maliyeti, 100 milyar USD tutara ulaşmıştır. Lloyds ve dünya sigortacılarının risklerini paylaşan reasürör firmaların, hasarlı sebebi ile ödenen tazminatları, primlere artış olarak yansıtmasını beklemenin gerçekçi olacağını düşünmektedir. Özellikle kasırga bölgelerinde %10 ila %50 puan arasında prim artışı olduğu bilgilerini almış bulunmaktadır.

Reasürörler açısından, geçtiğimiz yıllarda fazla kapasite sebebi ile primlerin dünya çapında genellikle düşük seyrettiği bir dönemin tamamlanmak üzere olduğunu söyleyebiliriz. Reasürörlerin sağladıkları sigortalama kapasitelerinin maliyetlerini arttırap, sağlanan limitleri daraltmaya başlamasının arkasından, primlerin son kullanıcı primlerine artış olarak yansıyacağı açıktır.

Deniz sigortacılığının da dünya reasürans

piyasalarından bağımsız seyretmesini beklemek uygun olmayacağı. 2018 yılının başı itibarı ile, sigortacılık piyasalarında, bir daralma sürecinin ardından, yumuşak seyreden piyasanın artışı gözlemleneceğimizi maalesef öngörmektedir.

Londra piyasasına yakından baktığımızda ise, bir süredir zarar düzeyinde sonuçları olan bir sigorta şirketinin Londra ofisi üzerinden iş kabulünü sonlandırdığını görüyoruz. Diğer bir sendika ise yine tekne makine müşterilerinden yarısının yenilemesini yapmayıcağını ilan etti. Bütün bunlar, öngörülerimizi destekleyici ilk etkiler olarak değerlendirilebilir.

P&I pazarı ise şu aşamada iki farklı dinamiğin etkisi altındadır. Grup kulüpleri, hasar frekansının iyi gitmesi ve teknik sonuçlarının oldukça iyi seyretmesi sebebi ile, yüksek teknik karlılık yaratırlar. Bu teknik karlılık, finansal karlılık ile birleşerek, serbest rezervlerin rekor seviyelere yükselmesine sebebiyet vermiştir. Bilindiği üzere grup kulüpleri prim hesaplamalarını yaparken olsası hasar ve prim dengesini oluşturup, gerektiği durumda ek prim desteği talebinde bulunmaktadırlar. Karlı geçen bu gibi dönemlerden sonra ise, P&I kulüpler, üyelerine bir takım prim avantajları, iadeler veya tahsilat kolaylıklarını göstermektedirler. Reasürans primlerindeki artışlara rağmen P&I grup kulüpleri olumlu finansal durumlarının etkilerini en azından bu yenilemede de devam ettireceklerini ilan etmiş durumdadırlar. Grup kulüplerinin dünya tonajının %90 oranını temin altına almasına rağmen, içerisinde bulunduğu coğrafyada, Grup kulüpleri dışında Sabit Prim esaslı çalışan P&I sigortacıları da oldukça aktiftir. Doğu Akdeniz ve Karadeniz bölgesi ülkelerinde, ağırlıklı yerel tonaj ve koster operatörleri için en uygun sigortacılar olan sabit prim P&I sigortacıları da, reasürans piyasasındaki olumsuzluklardan doğrudan etkilenmektedir. Doğrusunu söylemek gerekirse bu yıl geçmiş dönemde hasarsız bir periyot

geçmiş armatörlerin, mevcut yılın şartları çerçevesinde, bir yenileme gerçekleştirmelerinin, nispeten başarılı olacağı kanaatindeyiz.

-2018 yılından bekłentileriniz nelerdir?

-Yukarıda belirttiğimiz, sigorta piyasasındaki gelişmelerin haricinde, giderek artan oranda, deniz taşımacılığı üzerinde çevresel hassasiyetlerin hem finansal hem de medya baskısı olarak artıracığı bir dönemin içerisinde doğu gidilmektedir. Hem kullanılan yakıt bakumından, hem de balast suları ile ilgili zorunlulukların devreye girmesi ile, armatörlerin önündeki en önemli ajandanın bunlar olacağı kanaatindeyiz. Bu hassasiyetler sonucunda, P&I sigortacıları üzerinde de, parellel sorumluluk artışı olacaktır. Birçok ülkenin taraf olduğu Nairobi Enkaz Kaldırma Sözleşmesi ve MLC Sözleşmelerinin, bu yıl itibarı ile, liman devletlerinin denetimlerini artıracığı için, hazırlık olunması gereken bir döneme girileceği görüşündeyiz. 2018 yılı, IMO aracılığı ile yayınlanan Sözleşmelerin adaptasyon ve etkileşimlerinin gözlemleneceği bir yıl olacaktır. Hem sigortacılar hem de armatörler için çok çalışılması gereken ve kurallara olabildiğince uyum sağlanması için gerekenlerin yapılacağı bir yıl olmalıdır.

Çevresel hassasiyetlerin artması ve MLC nin uygulama alanının genişlemesi P&I piyasasında armatör ile daha sık işbirliği yapılmasını gerektirecektir.

Navlun piyasası konusunda uzman olmamamıza rağmen, yatırımların artması yönünde sinyaller zayıf da olsa gözlenmekte ve yeni gemi alımı yapan armatörlerin bekłentilerinin nispeten iyi bir yıl bekłentisi temennisini en samimi duygular ile paylaşmaktadır. ■

Interview

2018 MARITIME OUTLOOK

CAPT. UFUK TEKER

TÜRK P&I GENEL MÜDÜRÜ | GENERAL MANAGER, TURKISH P&I

SeaNews: Could you make an assessment of the year 2017 from the point of view of Turkish and World shipping, especially considering your segment?

-Capt. Ufuk Teker: When we evaluate the year 2017 in terms of P&I markets, we can not say that very good results were obtained. Catastrophic events occurred due to the climatic changes on the earth by which the developed regions were hit increased the costs inevitably.

The most important insurance history of the past year was unquestionably the hurricane that hit the American continent. It has also raised the compensation costs incredibly incurred as a result of the hurricanes. In London, according to information announced by UK-based insurers, the total cost of damages related to Harvey, Irma and Maria hurricanes in 2017 reached \$ 100 billion. I think it would be realistic to expect from that reinsurance firms that share the risks of Lloyds and world insurers to reflect the compensation paid for damages as an increase in premiums. We have been informed that there is a premium increase of between 10% and 50%, especially in hurricane regions.

In terms of reinsurers, we can say that in the past few years, due to overcapacity, a period in which premiums were generally low worldwide is about to end. It is obvious that this will be reflected as an increase in end-user premiums, after the reinsurers have increased the costs of their insurance capacities and narrowed the limits provided.

It would not be appropriate to expect the marine insurance to be independent of world reinsurance markets. As of the beginning of 2018, following a recession, we

are unfortunately foreseeing an increase in insurance markets which were used to be soft.

When we look closely at the London market, we see that an insurance company which suffered from sustained loss, has stopped accepting applications through the London office. Another union announced that it would not renew half of the hull machinery customers. All of this can be regarded as the first support for our predictions.

P & I market is under the influence of two different dynamics at this stage. Group clubs have created high technical profitability, when the frequency of damage was good and the technical results were quite good. This technical profitability, combined with financial profitability, has caused the free reserves to rise to record levels. As it is known, group clubs make possible damage and premium balances when calculating their premiums and claim extra premium support if necessary. After such profitable periods, P & I clubs show a number of premium benefits, refunds or collection facilities to their members. Despite the increase in reinsurance premiums, the P & I group has declared that their clubs would continue to benefit from the positive financial situation at least in this renewal. Although P & I guarantees 90% of the world's tonnage of the Group clubs, P & I insurers based on Fixed Premium are also quite active in the geography in which we are located. Fixed premium P & I insurers, which are the most suitable insurers for predominantly local tonnage and coaster operators, are also directly affected by the negatives in the reinsurance market in Eastern Mediterranean and Black Sea countries. To be honest, we believe that shipowners who have undergone an undamaged period this past year will be relatively successful

in implementing a renewal within the framework of the current year's conditions.

-What are your expectations from 2018?

- Apart from the developments in the insurance market, which we have mentioned above, there is an increasing trend towards a period in which environmental sensitivities on maritime transport will increase both through financial and media elements. We believe that the most important issues in front of the shipowners will be these, with regard to the fuel used and the treatment of ballast water. As a result of these sensitivities, there will also be parallel liability surcharges on P & I insurers. We are of the opinion that the Nairobi Wreck Removal Convention and the MLC Convention, which were ratified by many countries, will cause the port state controls be more often to which we should be prepared for. The year 2018 will be a year in which the adaptations and interactions of the IMO-issued Conventions will be observed. For both insurers and shipowners, there must be a lot of work to be done in order to be able to adapt as much as possible to the rules and to work hard.

Increasing environmental sensitivities and expansion of the application area of MLC will require closer cooperation with the shipowner on the P & I market.

Although I am not an expert on the freight market, we are seeing weak signals in the direction of increasing investments, and we share wishes with the most sincere feelings of expectation of a relatively good year for shipowners making new ship purchases. ■