

Milli Reasürans T.A.Ş.
adına sahibi
CAHİT NOMER

İnceleme Kurulu
BAŞKAN
Barbaros YALÇIN
ÜYE

Hüseyin YUNAK
ÜYE

Candan EVREN
ÜYE

Ali N. YÜCEL
ÜYE

Feridun ÖZÜNAL

Yazı İşleri Müdürü
Y. Kemâl ÇUHACI

İnceleme Kurulu Sekreteri
Gonca GÜNiŞİK

Basın Yayın Koordinatörü
Deniz GÜNEY

Dizgi
Gonca GÜNiŞİK

Kapak Dizaynı
UMUT SİLE

Renk Ayırımı
OLUŞUR GRAFİK

Baskı
CEYMA MATBAASI

Merkez
Teşvikiye Cad.43/57
34368 Teşvikiye / İstanbul

Tel : 0-212-231 47 30 / 3 hat

E-mail : reasuror@millire.com

Internet : <http://www.millire.com>

3 ayda bir yayımlanır.

**Dergide yer alan yazıların
içeriğinden yazı sahipleri
sorumludur.**

İÇİNDEKİLER

Başyazı	3
Yeni Nakliyat Tekne Klozları	4
Kara Para Aklama ve Sigortacılık Sektörü	15
Yabancı Basından Haberler	19

Reasürör Gözüyle

Sadece Londra gibi dünyanın önde gelen sigorta piyasası tarafından değil, uluslararası piyasalarda da genel olarak kabul görmüş Enstitü Nakliyat Tekne (Süre) Klozları, en son olarak 1.11.1995 tarihinde değiştirilmiş, ancak değiştirilmiş hali, Enstitü Klozlarının, piyasanın ihtiyaçlarını karşılayamaması nedeniyle Amerikan ve Norveç Klozları karşısındaki rekabet şansını bir hayli kaybetmesine neden olmuştur. Bu sayımızda, 1.11.2002 tarihli düzenlemeyle Uluslararası Tekne Klozları adı altında sigortalıların kullanımına sunulan yeni Tekne Klozları hakkında, Sayın Hüseyin Yunak tarafından yapılmış ve bu branşta çalışanlar için faydalı olacağına inandığımız ayrıntılı ve karşılaştırmalı bir çalışma yer almaktadır.

Dünya ekonomisiyle belli bir ölçüde bütünleşmiş, büyük veya küçük tüm ülkelerin en önemli sorunlarından biri olan, yasadışı yollardan kazanılan para konusu, özellikle gelişmiş ülkeler için, kara paranın aklanması olarak adlandırılan başka bir soruna daha neden olmaktadır. Gerçekten de, Amerika Birleşik Devletleri gibi son derece gelişmiş ekonomiler başta olmak üzere, dünyanın bir çok ülkesinde kara paranın, özellikle bankalar kanalıyla olduğu gibi çeşitli yollarla aklanması uzun bir süredir bilinmekte ve bu soruna karşı çözümler üretilmeye çalışılırken, sigortacılık sektörü de bu olumsuz durumdan payını almış ve kara paranın aklanmaya çalışıldığı bir sektör olmaya başlamıştır. Ülkemiz sigortacılık sektörü için henüz önemli bir sorun olmayan kara para aklama ile sigortacılık sektörü arasındaki ilişki Sayın Kemal Çuhacı tarafından incelenmeye çalışılmıştır.

Dergimizin Yabancı Basından Haberler bölümünde ise, okuyucularımızın ilgisini çekeceğini umduğumuz, Amerika Birleşik Devletleri'nde her yıl verilen Stella Ödülü'ne aday davalar hakkında kısaca bilgiler verilmekte, bunun yanı sıra, dünya sigortacılığında 2001 yılına ilişkin bir değerlendirme ve Munich Re tarafından yayınlanmış 2002 yılında meydana gelen felâket olayları hakkındaki bir rapor yer almaktadır.

Yeni Nakliyat Tekne Klotları

Tekne sigortaları poliçe koşullarında tekdüzeliği sağlamak amacıyla ilk olarak 1888 yılında oluşturulan ve o tarihten bu yana piyasanın gereksinimleri paralelinde belirli tarihlerde değişikliğe uğrayarak günümüze kadar ulaşan Enstitü Süre Klotları (Institute Time Clauses)*, son olarak 1.11.2002 tarihi itibarıyla Lloyd's kurumu bünyesindeki Ortak Tekne Komitesi (Joint Hull Committee) tarafından yeniden düzenlenerek bu kez Uluslararası Tekne Klotları (International Hull Clauses) adı altında Nakliyat Tekne sigortaları piyasasının kullanımına sunulmuştur.

1.11.2002 tarihli düzenlemeden önce Enstitü Süre Klotları'nda yapılan son değişiklik 1.11.1995 tarihinde gerçekleştirilmiştir. 1.11.1995 ITCH (*), özellikle hasar ve tazminat konularında sigortalı aleyhine

hükümler içerdiği için eleştirilme uğramış ve bu durum, birçok donatanı, gemilerini ya bir önceki 1.10.1983 tarihli ITCH ile ya da Amerikan Enstitü Klotları veya Norveç tekne sigortası koşullarıyla sigortalatmaya yönlendirmiştir.

Yeni 1.11.2002 IHC ile, sigorta teminatına açıklık getirilmesi, bütün dünyada genel kabul görece sözleşme koşulları tesisi ve böylece Londra piyasasının Nakliyat-Tekne sigortalarındaki liderliğinin pekiştirilmesi amaçlanmaktadır. Öte yandan, talep halinde, 1.10.1983 ya da 1.11.1995 klotlarının da kullanılmağa devam edebileceği anlaşılmaktadır.

- 1.11.2002 IHC;
- A) Ana Sigorta Koşulları
(Principal Insuring Clauses)
- B) Ek Klotlar
(Additional Clauses)
- C) Hasara İlişkin Hükümler
(Claims Provisions)

adlı üç ana bölümden ve toplam 53 klotdan oluşmaktadır.

Birinci bölümde 33, ikinci bölümde 11, son bölümde de 9

klot bulunmaktadır. Klot metinleri yakından incelendiğinde, bazı klotlarda 1.11.1995 ITCH'daki metnin aynen ya da çok ufak farklılıklarla bulunduğu, bazılarının ise önemli değişiklikler geçirdiği görülmektedir. Yeni olarak nitelendirilebilecek klotların bir bölümünün ise, daha önce teminat belgelerinde (cover notes) yer aldıkları, bu son düzenlemeyle de yeni klot takımı içine sokuldukları anlaşılmaktadır.

Bu çalışmada, yukarıda anılan bölümler teker teker ele alınarak, 1.11.1995 ITCH'a göre hangi hususların değiştirildiği ya da yeni olarak klot takımına dahil edildiği ortaya konulmaya çalışılacaktır:

A) Ana Sigorta Koşulları **(Principal Insuring Clauses)**

1- Genel (General)

Bu klot, sigorta sözleşmesinin kapsamını ve tâbi olduğu hukuksal düzenlemeyi belirlemekte ve dört alt-klotdan

* Yazıda, yerden tasarruf amacıyla, Institute Time Clauses-Hulls için ITCH, International Hull Clauses için de IHC kısaltmaları kullanılmaktadır.

oluşmaktadır:

a) İlgili sigorta sözleşmesine birinci bölüm, ikinci bölümün 34-39 no'lu klostarı ile üçüncü bölüm hükümleri uygulanacaktır. İkinci bölümdeki 40-44 no'lu klostar ise ancak sigortacıların yazılı kabulü ile uygulanabilecektir.

b) Sigorta sözleşmesi, İngiliz hukuk ve uygulamasına tâbi olacaktır.

c) Sigorta sözleşmesi, aksi kararlaştırılmadıkça, İngiliz Yüksek Adalet Mahkemesi (English High Court of Justice) özel yargılama yetkisine (exclusive jurisdiction) tâbi olacaktır.

d) İlgili sigorta sözleşmesinin herhangi bir hükmünün bâtil veya yürürlüğe konulamaz olması, sözleşmenin diğer hükümlerinin geçerliliğini etkilemeyecektir.

2- Tehlikeler (Perils)

1.11.1995 ITCH'deki 6 no'lu kloz ile aynı yapıya sahip bu klozun birinci bölümünde, 1.11.1995 ITCH 6.1.8'deki yük, yakıtın yanısıra kumanya veya yedek parçalar (stores or parts) da ilâve edilmiştir. Ayrıca 1.11.95 ITCH'de 6.2.5.'de yer alan "hava taşıtı, helikopter ya da benzeri nesnelere veya bunlardan düşen nesnelere" klozun birinci bölümüne taşınmış ve burada sayılanlara "uydular" da eklenmiştir.

Klozun ikinci bölümünde ise, üç önemli değişiklik görülmektedir: Bunlardan birinci-

si, patlayan kazanın ya da kırılan şaftın onarım veya yenileme masraflarının teminat dışı olduğunun 2.2.1. bölümünde açıkça ifade edilmesidir. İkinci değişiklik, gizli kusura ilişkin 2.2.2. bölümünün kloz metnine dahil edilmesidir. Bu bölümde, tekne veya makinelerdeki herhangi bir gizli kusurun neden olduğu zararın, söz konusu gizli kusurun giderilmesi masraflarını aşan kısmının teminat kapsamında olduğu ifade edilmektedir. Üçüncü değişiklik ise, son kısımdaki, gerekli özenni göstermesi gerekenler arasından, 1.11.1995 ITCH metninde yer alan ve büyük eleştirilere uğrayan "görevliler (superintendents) ve karadaki yönetim" in çıkartılmasıdır.

3- Kiralanmış Donanım (Leased Equipment)

Bu yeni klozda, sigortalıya ait olmayan, ancak kiralanarak gemiye yerleştirilen donanım ve aletlerin teminat dahilindeki bir rizikonun gerçekleşmesinden ileri gelen zıya ve hasarları sigorta kapsamına alınmaktadır.

4- Çıkartılan Parçalar (Parts Taken Off)

Bu kloz da yeni olup, gemiden herhangi bir nedenle çıkartılan parçalar için, temin edilen rizikolar itibarıyla, sigorta koruması sağlamaktadır. Teminat, 60 günlük bir süreyle ve sigorta değerinin %5'i ile

sınırlı bulunmaktadır.

5- Kirlenme Tehlikesi (Pollution Hazard)

1.11.1995 ITCH'deki 7 no'lu klozun aynısıdır.

6- 3/4 Çatma Sorumluluğu (3/4ths Collision Liability)

Yeni metin, 1.11.1995 ITCH'deki 8 no'lu klozunkine ile hemen hemen aynı olup önemli sayılabilecek tek değişiklik, 6.3. bölümünde yer alan "adli masraflar/dava masrafları" teminatının sigorta değerinin %25'i ile sınırlandırılmasıdır.

Bu klozun, 52 no'lu Rücular klozu ile birlikte değerlendirilmesi uygun olacaktır.

7- Kardeş Gemi (Sistership)

1.11.1995 ITCH'deki 9 no'lu kloz ile aynı metne sahiptir.

8- Müşterek Avarya ve Kurtarma (General Average and Salvage)

1.11.1995 ITCH'deki 10 no'lu klozla karşılaştırıldığında, yeni metinde iki değişiklik göze çarpmaktadır:

a) 1.11.1995 ITCH'in 10.3. maddesinde, 1994 tarihli York-Anvers Kuralları hükümlerine gönderme yapılırken, "XI(d), XX ve XXI'inci kuralların hariç" olduğu ifade edilmekte, buna karşılık

1.11.2002 IHC'nin 8.3. maddesinde sadece XX. ve XXI'inci kurallar hariç tutulmaktadır.

b) 8.5. no'lu klozun neleri hariç tutmayacağı belirtilirken, 8.6.2. klozu ile, "navlun sözleşmesinin, dispeçin, 1994 tarihli York-Anvers Kuralları'na göre yapılmasını öngörmesi halinde, 1994 tarihli York-Anvers Kuralları'nın XI(d) Kuralı uyarınca yapılacak müşterek avarya masrafı" da bu hariç tutulmayacak kalemler arasında sayılmaktadır.

9- Sigortalının Görevi/Dava ve Say (Duty of the Assured/Sue & Labour)

1.11.1995 ITCH'da yer alan ve aynı adı taşıyan 11 no'lu klozla karşılaştırıldığında, iki kloz metni arasında kayda değer bir farklılık görülmemektedir.

10- Seyrüsefer Hükümleri (Navigation Provisions)

Bu kloz, dört ayrı alt-klozdan oluşmaktadır:

a) 10.1. no'lu alt-kloz, geminin, sigorta sözleşmesinin yük, faaliyet türü ya da sefer sahasına ilişkin hükümlerini ihlâl edecek biçimde denize açılmayacağını ve kullanılmayacağını belirtmektedir.

b) 10.2. no'lu alt-kloz, 1.11.1995 ITCH'in 1.1. maddesindeki hükümleri yansıtmaktadır.

c) 10.3. no'lu alt-kloz, sigor-

talının, yerel hukuk ve uygulama uyarınca kabul durumunda olmadıkça, kılavuz, römorkör vb'nin sorumluluğunu sınırlayan ya da ortadan kaldıran kılavuzluk veya mutad çekme sözleşmelerini kabul etmeyeceğini hükme bağlamaktadır.

d) 10.4. no'lu alt-klozda, geminin, denizde, bir liman aracı dışındaki bir gemiye/gemiden yük yükleme veya boşaltma işleminde (limbo) kullanılmayacağı ifade edilmektedir.

Bu klozu, aşağıdaki 11 no'lu kloz hükümleri ile birlikte değerlendirmek gerekmektedir.

11- Seyrüsefer Hükümlerinin İhlâli (Breach of Navigation Provisions)

10 no'lu kloz hükümlerinden herhangi birinin ihlâli halinde, sigortacılar, ihlâl dönemi sırasındaki bir kaza ya da olaydan ileri gelen zıya, hasar, sorumluluk ya da masraftan dolayı sorumlu olmayacaktır, meğer ki böylesi bir ihlâlden haberdar olur olmaz sigortacılara bildirimde bulunmuş ve teminat koşullarında değişiklik ve ek prim talebi kabul edilmiş olsun.

Böylece, artık daha önce olduğu gibi bir yükümlülük/taahhüt (warranty) ihlâlinden değil, bir hüküm (provision) ihlâlinden söz edilmekte ve bu ihlâl yükümlülük ihlâlindeki gibi sigorta sözleşmesinin geçersiz (void) olmasına yol

açmamakta, sadece teminat, ihlâl süresince askıya alınmaktadır.

12- Devam (Continuation)

1.11.1995 ITCH'in aynı adı taşıyan 2 no'lu klozunda "sigortacılara sigorta sözleşmesinin bitiminden önce haber verme" koşulu yer alırken, 1.11.2002 IHC'da bu koşul, "sigortacılara mümkün olan en kısa sürede haber verme" biçiminde düzenlenmiştir.

13- Sınıflandırma ve ISM* (Classification and ISM)

Bu kloz, 1.11.1995 ITCH'in 4 ve 5 no'lu klozlarında yer alan bazı hükümleri içermekte ve bunların yanısıra şu yeni hususlara da yer vermektedir:

- Donatan ya da geminin işletilmesini yüklenenler, 1974 tarihli Denizde Can Güvenliği Uluslararası Konvansiyonu (SOLAS: International Convention for the Safety of Life at Sea)'nun IX. bölümünde öngörülen, geçerli bir gemi Uyum Belgesi (Document of Compliance) bulduracaklardır (13.1.4. no'lu kloz).

- Geminin, yine söz konusu Konvansiyonun aynı bölümünde öngörülen, geçerli bir Güvenlik Yönetimi Sertifikası (Safety Management Certificate) bulnacaktır (13.1.5. no'lu kloz).

Şunu da eklemek gerekir ki, klozun başında, bu klozun, si-

* ISM: International Safety Management

gorta sözleşmesinin diğer hükümlerine göre üstün nitelik taşıyacağı belirtilmektedir.

14- Yönetim (Management)

Bu klozun da başında, sigorta sözleşmesinin diğer hükümlerine göre üstün nitelik taşıyacağı belirtilmektedir.

14.1. alt-klozu, 1.11.1995 ITCH'in 5.2. maddesi ile paralel hükümler içermektedir.

14.2. alt-klozu ise, 1.11.1995 ITCH'in 1.5. no'lu klozundan farklı olarak, sigortacılar yazılı olarak aksini kabul etmedikçe, geminin (yükü ya da yüksüz olarak) sökülme veya sökülme üzere satılmak niyetiyle denize açılması halinde sigorta teminatının otomatik olarak sona ereceğini ifade etmekte, eski klozda tazminata esas alınması öngörülen "hurda değer" kavramına yer vermemektedir.

14.3. alt-klozu, 1.11.1995 ITCH'in 5 no'lu klozunun son paragrafındaki ifadeyi yansıtmaktadır.

14.4. no'lu alt-kloz ise, yeni bir düzenlemeyle, şu hükümlere yer vermektedir:

Sigortalı, donatan ve yöneticiler, sigortanın başlangıcında ve devamı süresince;

- geminin bayrak devletinin (flag state) inşaat, uyarılma, donanım, işletme vb.'ne ilişkin yasal zorunluluklarını,

- Sınıflandırma Kuruluşunun kaza ve gemideki kusurların bildirimine ilişkin istemlerini yerine getirmekle yükümlüdürler.

Bu yükümlülüklerin ihlali ha-

linde, sigortacının bu ihlale bağlanabilecek zıya hasar, sorumluluk veya masraf için sorumluluğu ortadan kalkmaktadır.

15- Tenzilî Muafiyetler (Deductibles)

15.1. no'lu alt-kloz, 1.11.1995 ITCH'daki 12.1. no'lu alt-kloz ile paralel nitelikte olup, tenzilî muafiyet uygulamasının 3 no'lu Kiralanmış Donanım, 4 no'lu Çıkarılan Parçalar, 5 no'lu Kirlenme Tehlikesi klozları ile -teminata dahil edilmele- ri halinde- 40 no'lu 4/4 Çatma Sorumluluğu, 41 no'lu Sabit ve Yüzer Nesnelere, 43 no'lu Müşterek Avarya'yı Kapsama ve 44 no'lu Ek Tehlikeler klozlarından ileri gelen hasar taleplerine de uygulanacağı açıklıkla ifade edilmektedir.

15.2. no'lu alt-kloz ise, 1.11.1995 tarih ve 294 sayılı Enstitü Makine Hasarı Ek Tenzilî Muafiyeti Klozu (Institute Machinery Damage Additional Deductible Clause) ile aynı içeriğe sahiptir. Bu alt-klozun ifadesinden, isteğe bağlı olduğu ve uygulanabilmesi için bir makine ek muafiyeti rakamı belirlenmesi gereği anlaşılmaktadır.

15.3. no'lu alt-kloz, 1.11.1995 ITCH'daki 12.1. alt-klozunun son cümlesini, 15.4. no'lu alt-kloz ise, yine aynı kloz takımıdaki 12.2.no'lu alt-klozu yansıtmaktadır.

15.5. no'lu alt-kloz yeni bir hüküm olup, denizdeki bir başka gemiye/gemiden yapı-

lacak her bir hafifletme, yükleme, boşaltma işleminde meydana gelecek zarara ilişkin hasar taleplerinin tek bir kazaya bağlı olarak değerlendirileceğini belirlemektedir.

16- Eski İçin Yeni (New For Old)

1.11.1995 ITCH'daki 14 no'lu kloz ile içerik açısından bir fark bulunmamaktadır.

17- Karinenin Bakımı (Bottom Treatment)

1.11.1995 ITCH'daki 15 no'lu kloz ile aynıdır.

18- Ücret ve Bakım (Wages & Maintenance)

1.11.1995 ITCH'daki 16 no'lu kloz ile aynıdır.

19- Acente Komisyonu (Agency Commission)

1.11.1995 ITCH'daki 17 no'lu kloz ile aynıdır.

20- Tamir Edilmemiş Hasar (Unrepaired Damage)

1.11.1995 ITCH'daki 18 no'lu kloz ile aynıdır.

21- Hükmi Tam Zıya (Constructive Total Loss)

1.11.1995 ITCH'daki aynı adı taşıyan 19 no'lu kloza kıyasla önemli bir değişiklik, Hükmi Tam Zıyaı belirlerken tamir

masraflarının, sigorta değerinin %100'ü yerine %80'i ile karşılaştırılması olmaktadır. Başka bir deyişle, Hükmî Tam Zıyaa gidebilmek için, tamir masraflarının sigorta değerinin %80'ini aşması yeterli olacaktır.

22- Navlundan Vazgeçme (Freight Waiver)

1.11.1995 ITCH'daki 20 no'lu klotzla aynı içeriğe sahiptir.

23- Devir (Assignment)

1.11.1995 ITCH'daki 21 no'lu klotz ile aynıdır.

24- Masraflar Yükümlülüğü (Disbursements Warranty)

1.11.1995 ITCH'daki 22 no'lu klotz ile aynı içeriğe sahiptir.

25- İptal İadeleri (Cancelling Returns)

1.11.1995 ITCH'ın 23 no'lu klotzunda, poliçenin iptalinden doğan prim iadeleri ile teknenin yatmasından ileri gelen prim iadeleri bir arada değerlendirilirken, yeni klotz takımında, yatma iadeleri, sigortacıların yazılı kabulüne bağlanmaktadır (bkz. 42 no'lu klotz).

26- Ayrı Sigortalar (Separate Insurances)

Şimdiye kadar, birden fazla geminin güvence altına alındığı, filolara ilişkin teminat bel-

gelerinde (cover note) yer alan bu klotz, artık klotz takımının bir parçası olmuştur.

Klotzda, birden fazla geminin sigortası halinde, sigortalı her bir teknenin ayrı bir poliçe altında sigortalanmış gibi kabul edileceği belirtilmektedir.

27- Münferit Sorumluluk (Several Liability)

Londra piyasasında daha önce de standart bir biçimde kullanılan bu yeni klotzda ise, teminatı sağlayan sigortacıların zincirleme değil, münferit olarak sorumlu oldukları ve yükümlülüğünü tamamen ya da kısmen yerine getirmeyen bir sigortacının payı için diğer pay sahibi sigortacıların bir sorumluluğu olmayacağı hükmü yer almaktadır.

28- Bağlı Şirketler (Affiliated Companies)

Yeni bir klotz olup, sigortalı geminin sigortalıya bağlı bir şirket tarafından kiralanması ve teminat kapsamındaki bir tehlikenin gerçekleşmesi sonucu hasarlanması halinde, tekne sigortacılarının söz konusu gemi kiracılarına karşı olan rücu/halefiyet haklarından -gemi kiracısının sorumluluk sigortasından yararlanma hali dışında- feragat edeceklerini hükme bağlamaktadır.

Aşağıda yer alan 29 ilâ 33 no'lu klotzlar üstün nitelikte olup kendileriyle çelişen diğer poliçe hükümlerine göre önce-

lik taşımaktadırlar.

29- Savaş İstisnası (War Exclusion)

1.11.1995 ITCH'daki 24 no'lu klotzla aynı hükümleri içermektedir.

30- Grev İstisnası (Strikes Exclusion)

1.11.1995 ITCH'daki 25 no'lu klotzla aynı hükümleri içermektedir.

31- Kötü Niyetli Hareketler İstisnası (Malicious Acts Exclusion)

1.11.1995 ITCH'daki 26 no'lu klotzla aynı hükümleri içermektedir.

32- Radyoaktif Bulaşma İstisnası (Radioactive Contamination Exclusion)

Klotzun ilk üç bölümü, 1.11.1995 ITCH'ın 27 no'lu klotzuyla aynı olup, yeni olan dördüncü bölümde, "herhangi bir radyoaktif maddenin radyoaktif, toksik, patlayıcı veya diğer tehlikeli ya da bulaşıcı özellikleri" nin doğrudan doğruya ya da dolaylı olarak neden olduğu veya katkıda bulunduğu zıya, hasar, sorumluluk ve masraf teminat dışında bırakılmaktadır. Ancak, bu istisnanın, ticari, ziraî, tıbbî, bilimsel veya diğer benzeri barışçı amaçlarla hazırlanan, taşınan, depolanan veya kullanılan -nükleer yakıt dışındaki-

radioaktif izotopları kapsamadığı da klozda belirtilen bir diğer husustur.

33- Kimyasal, Biyolojik, Biokimyasal, Elektromanyetik Silâhlar ve Sanal Saldırısı İstisnası (Chemical, Biological, Bio-Chemical, Electromagnetic Weapons & Cyber Attack Exclusion)

Gemiciliği tehdit eden çağdaş tehlikeleri yansıtan bu istisna klozunda;

a) herhangi bir kimyasal, biyolojik, biokimyasal veya elektromanyetik silahın,

b) herhangi bir bilgisayar, bilgisayar sistemi, bilgisayar yazılım programı, bilgisayar virüsü veya işlemi ya da başka herhangi bir elektronik sistemin, zarar verme aracı olarak kullanımı veya işletiminin, doğrudan ya da dolaylı olarak neden olduğu veya katkıda bulunduğu zıya, hasar, sorumluluk veya masrafın teminat dışı olduğu ifade edilmektedir.

B) Ek Klozlar **(Additional Clauses)**

34- Seyrüsefer Limitleri **(Navigating Limits)**

1.11.1995 ITCH'da bulunmayan bu klozun içeriği, 35 no'lu kloza gönderme yapan 34.4 no'lu Bering Denizi bölümü dışında, 1.7.1976 tarihli

Institute Warranties ile aynıdır ve kloz hükümleri artık yükümlülük/taahhüt (warranty) niteliği taşımamaktadır.

35- Bering Denizi Geçışı **(Bering Sea Transit)**

Yeni olan bu klozda, geminin Uzakdoğu'ya gidip gelirken, Bering Denizi'nde, ancak güncellenmiş hidrografik haritalar bulundurarak, belirli yerlerden giriş-çıkış yaparak ve klozda sayılan, işler vaziyette donanıma ve bunları işletecek personele sahip olmak koşuluyla seyrüseferde bulunabileceği belirtilmektedir.

36- Yeniden Çalıştırma **Koşulu (Recommissioning** **Condition)**

Bu kloz da yeni olup, geminin ardışık 180 günü aşan bir yatma döneminden sonra yatma yerinden kendi gücüyle ayrılabilmesi veya seyrüseferde bulunması için sigortalının, Sınıflandırma Kuruluşu ya da sigortacıların uygun gördüğü bir ekspere gemiyi inceletmesini ve önerilen onarım ve hususların yerine getirilmesini, sigortacıların sorumluluğunun başlamasına ön koşul olarak öngörmektedir.

37- Helikopter Kullanılması **(Helicopter Engagement)**

Gemiden ve/veya gemiye personel, kumanya ve donanım taşınmasında helikopter kulla-

nilmasını, Uluslararası Gemicilik Odası (International Chamber of Shipping)'nin "Helikopter/Gemi Operasyonları Rehberi (Guide to Helicopter/Ship Operations)" nde yer alan tavsiye ve prosedürlere uyum gösterilmesi koşuluna bağlayan yeni bir klozdur.

38- Prim Ödeme **(Premium Payment)**

1.11.1995 ITCH kapsamında bulunmayan bu yeni klozda, başlıca aşağıdaki hususlara yer verilmiştir:

- Klozda öncelikle, primin peşin ya da taksitle ödenme durumları düzenlenmektedir (38.1.alt-klozu).

- 38.2.alt-klozunda, primin tümünün ya da taksitlerin öngörülen tarihlerde ödenmemesi durumunda, sigortacıların broker aracılığıyla sigortalıya yazılı bildirimde bulunarak sigorta sözleşmesini feshetme hakları bulunduğu belirtilmektedir.

- 38.3.alt-klozunda, sigortacıların broker aracılığıyla sigortalıya asgarî 15 günlük süre vererek fesih ihbarında bulunmaları, ödenmeyen prim veya taksitin bu süre içinde ödenmesi halinde anılan fesih ihbarının kendiliğinden ortadan kalkması, ödemenin yapılmaması halinde ise bu sürenin sonunda sigortanın otomatikman sona ermesi öngörülmektedir.

- 38.4.alt-klozunda, fesih halinde, sigortacıların, sorumlu oldukları süre için oransal (pro rata) olarak prime hak kazanacakları, ancak sigorta sona ermeden tazminata yol açacak bir zıya, hasar, sorumluluk veya masraf doğuran olayın meydana gelmesi halinde, primin tümünün sigortacılara ödenmesi gerekeceği belirtilmektedir.

- 38.5.alt-klozunda, aksi kararlaştırılmadıkça, lider konumundaki sigortacının, bu klozdan doğan haklarını, gerek kendisi gerekse verilen teminata iştirak eden diğer sigortacılar adına kullanabileceği, öte yandan teminata iştirak eden her bir sigortacının da, bu klozdan doğan haklarını kendi adına kullanmakta serbest olduğu ifade edilmektedir.

Öte yandan, birçok ülkenin yasalarında sigorta priminin ödenmesine ilişkin hükümler mevcut bulunduğundan, bu klozun standart bir biçimde uluslararası alanda kullanılması pek olası gözükmemektedir.

39- Sözleşmeler/Üçüncü Kişilerin Hakları Yasası 1999 (Contracts/Rights of Third Parties Act 1999)

Bu yeni klozla, kurtarılmadıkça, sigorta priminin ödenmesine ilişkin hükümler mevcut bulunduğundan, bu klozun standart bir biçimde uluslararası alanda kullanılması pek olası gözükmemektedir.

yasanın buna olanak veren hükümlerinin geçersiz olması sağlanmaktadır.

40- 4/4 Çatma Sorumluluğu (4/4ths Collision Liability)

Yeni ve isteğe bağlı olan bu klozda, sigortacıların yazılı olarak kabul etmeleri halinde, Çatma Sorumluluğu'na ilişkin 6 no'lu klozdaki "3/4'ü" ifadelerinin kaldırılacağı belirtilmektedir. Böylece, anılan klozda 3/4 ile sınırlı olarak verilen çatma sorumluluğu, 4/4'e çevrilerek genişletilmiş olmaktadır.

41- Sabit ve Yüzer Nesnelere (Fixed and Floating Objects)

Bu klozla sigortalıya, isteğe bağlı olarak, sabit ve yüzer nesnelere verilecek zarardan doğan sorumluluğunu teminat kapsamına almak amacıyla, 6 no'lu 3/4 Çatma Sorumluluğu'na ilişkin kloz ile 7 no'lu Kardeş Gemi klozunu değiştirme olanağı sağlanmaktadır. Böylece, standart tekne poliçesinde teminat dışında kalan sabit ve yüzer nesnelere verilecek zarardan ileri gelen sorumluluğu teminata dahil etme olanağı doğmaktadır.

42- Yatma İadeleri (Returns For Lay-Up)

Birinci bölümde yer alan 25 no'lu İptal İadeleri klozu ile birlikte değerlendirildiğinde, yatma iadelerinin, artık Sigor-

tacıların yazılı kabulü ile mümkün olabilen ve standart teminat dışında, isteğe bağlı bir hüküm olduğu daha iyi görülmektedir. Yeni kloz metninden, yatma iadesinin, bundan böyle sadece "tamirsiz yatma"lar için söz konusu olacağı da anlaşılmaktadır.

43- Müşterek Avarya'yı Kapsama (General Average Absorption)

Bu klozla, belirli bir tutarın altında kalan müşterek avarya olaylarında (küçük müşterek avarya), yük vb. diğer menfaatlere başvurmaksızın müşterek avaryanın tümünün tekne sigortacısı tarafından karşılanması ve böylece gereksiz işlemlerden kurtulunması amaçlanmaktadır.

Kloz metninde, sigortacıların yazılı kabulü, anılan tutarın ne olacağının belirlenmesi ve yapılacak tazminat ödemesinin 15 no'lu kloz çerçevesinde tenzilî muafiyete tâbi olacağı öngörülmektedir.

44- Ek Tehlikeler (Additional Perils)

Bu kloz, büyük ölçüde, 1.11.1995 ITCH ile birlikte kullanılmakta olan 1.11.1995 tarih ve 294 sayılı Institute Additional Perils Clauses-Hulls'ın içeriğini yansıtmaktadır.

Klozda, sigortacıların yazılı kabulü koşuluyla, sigorta konusuna zarar vermeleri halinde

patlayan kazan veya kırılan şaftın tamir ya da ikame masrafları ile gizli kusurun giderilmesine ilişkin masraflar ve herhangi bir kaza ya da ihmal (negligence), yetersizlik (incompetence) veya yanlış karar (error of judgment) sonucu geminin uğrayacağı zıya ya da hasar teminata dahil edilmektedir.

Klozda, ayrıca, bu tür bir zıya ya da hasarın sigortalı, donatan veya idarecilerin gerekli özeni göstermemesinden ileri gelmemesi koşulu getirilmekte ve gemide pay sahibi olan kaptan, zabıt, mürettebat veya kılavuzların, bu bağlamda donatan sayılmayacakları ifade edilmektedir.

Diğer taraftan, bu klozu, temin edilen rizikolara ilişkin 2.2.1 ve 2.2.2 klozları ile birlikte değerlendirmenin uygun olacağını belirtmekte yarar var.

C- Hasara İlişkin Hükümler **(Claims Provisions)**

45- Lider Sigortacı **(Leading Underwriters)**

Bu yeni kloz, birden fazla sigortacının söz konusu olduğu durumlarda, lider konumundaki sigortacı ile diğer sigortacılar arasındaki ilişkileri düzenlemektedir.

Klozda, bütün müşterek sigortacıların, lider konumundaki sigortacının, prim ödeme ve

hasar eksperisi, dispeçör atama, teminat sağlama, hasarın takibi, rücu hakkının kullanılması, lütuf (ex-gratia) ödemeleri dışındaki tazminat ödemeleri vb. hususlarda, payları oranında, kendi adlarına hareket edebileceğini kabul ettikleri ifade edilmektedir. Lider sigortacı tarafından bu çerçevede katlanılacak masraflar ve karşılaşılabilecek sorumluluklar da, payları oranında, müşterek sigortacılar tarafından karşılanmaktadır.

Klozda, ayrıca, lider konumundaki sigortacı ile diğer sigortacılar arasındaki bu anlaşmanın İngiliz Yüksek Adalet Mahkemesi özel yargılama yetkisine ve İngiliz hukuk ve uygulamasına tâbi olacağı belirtilmektedir.

46- Hasarların Bildirimi **(Notice of Claims)**

Bu klozla, 1.11.1995 ITCH'daki 13.1 no'lu klozda yer alan hususlara paralel hükümler getirilmektedir.

Kloz incelendiğinde, aşağıdaki noktalarda farklı hükümlere yer verildiği görülmektedir:

- 1.11.1995 ITCH'da yer alan "sigortalı, donatan veya yöneticiler zıya veya hasardan haberdar olduğu ya da haberdar olması gereken tarihten hemen sonra ..." ifadesi yerini "sigortalı, donatan veya yöneticilerin kaza veya olaydan haberdar oldukları tarihten en kısa süre sonra ..." ifadesine bırakmıştır.

- 1.11.1995 ITCH'da "oniki ay" olan sigortacıya bildirim süresi, yeni metinde "180 gün" olarak belirlenmiştir.

47- Teklif Hükümleri **(Tender Provisions)**

Dört bölümden oluşan bu kloz, 1.11.1995'deki 13.2, 13.3 ve 13.4 alt-klozları ile aynı hükümleri içermektedir.

48- Sigortalının Görevleri **(Duties of the Assured)**

Bu klozda, Azami İyi Niyet prensibi çerçevesinde, sigortalının görevleri sayılmaktadır.

Klozun birinci bölümünde, sigortalının, masrafları kendisine ait olmak üzere, sigortacının makul talebi üzerine bütün belge ve bilgileri sağlamakla yükümlü olduğu belirtilmektedir.

İkinci bölümde ise, sigortalının, sigortacı veya temsilcisine, "sigortalının görevlisi, eski görevlisi veya temsilcisi ya da herhangi bir üçüncü şahısla görüşme, sigorta konusunun ekspertizi, geminin sınıflandırma kuruluşu kayıtlarının incelenmesi" de dahil olmak üzere her konuda yardımcı olması öngörülmektedir.

Klozun son bölümünde, sigortacının sorumluluğunun doğabilmesi için, sigortalının hiçbir zaman, bilerek ya da tedbirsizce (recklessly), sigortacıyı hasar talebinin değerlendirilmesi veya tazminatın

ödenmesinde sahte kanıt sunarak yanlış yönlendirmeyeceği ya da buna kalkışmayacağı ve hasar talebinin sağlıklı değerlendirilmesine ilişkin önem taşıyan herhangi bir hususu sigortacıdan saklamayacağı koşulu getirilmektedir.

49- Sigortacının Hasar Taleplerine İlişkin Sorumlulukları (Duties of Underwriters In Relation To Claims)

Büyük ölçüde mevcut piyasa uygulamasını yansıtan bu yeni klozda şu hususlar yer almaktadır:

- Lider konumundaki sigortacı, tazminat talebine yol açabilecek bir kazanın veya olayın bildirim üzerine, hasarın nedeni ve miktarı, gerekli onarım ve bunun maliyeti hakkında kendisine bilgi verecek bir eksper (surveyor) görevlendirebilir, sigortalıya tazminat talebinin hazırlanmasında yardımcı olacak bağımsız bir dispeçör (average adjuster) ün atanmasını onayabilir (49.1.).

- Bu atamaların yapılmasıyla birlikte, sigortacılar, poliçe çerçevesinde bir tazminat talebi doğmuş olsun ya da olmasın, eksper ve dispeçörün ücretlerini ödemekle yükümlü olurlar. Sigortacıların dispeçörün ücretinin ödenmesine ilişkin sorumluluğu, sigortacıların ödeme yapması, tazminat talebini reddetmesi ya da tazminat talebinin 15 no'lu klozdaki muafiyetlerin altında kalacağı-

nın anlaşılması ile sona erer (49.2.).

- Söz konusu atamaların yapılması, hasarın tazminat kapsamında olduğunun kabulü ya da sigortacıların diğer haklarından vazgeçmeleri anlamına gelmemektedir (49.3).

- Eksperin raporları, gecikmeksizin sigortalıya ve atanmış olan dispeçöre verilecektir (49.4.).

- Lider konumundaki sigortacı, herhangi bir aşamada, atanmış dispeçörden durum raporu hazırlanmasını talep etme hakkına sahiptir (49.5.).

- Lider konumundaki sigortacı, atanmış dispeçörün önerisi ya da -böyle bir atama yoksa- sigortalının talebi üzerine avans ödemesi yapma hususunu değerlendirmek durumundadır (49.6.).

- Lider konumundaki sigortacı, atanmış dispeçörün nihaî raporunu ya da -dispeçör ataması yoksa- sigortacıların teminata ve miktara ilişkin sorumluluklarını belirlemelerini sağlayacak biçimde bütün belgeleri tamamlanmış tazminat talebini almasından itibaren 28 gün içinde karar verme durumundadır. Lider sigortacının karara varabilmek için ek belge veya bilgi istemesi halinde, söz konusu kararın, anılan ek belge veya bilgilerin verilmesini ya da bunların temin edilemeyeceğine ilişkin tatminkâr bir açıklamanın yapılmasını izleyen makul bir süre içinde alınması gerekmektedir (49.7.).

50- Teminat Sağlanması (Provision of Security)

Yeni olan bu kloza göre, sigorta sözleşmesi çerçevesinde teminat kapsamında olduğu ilerleri sürülen bir tazminat talebine yol açan bir kaza ya da olay nedeniyle sigortalının, geminin tutuklanmasını önlemek veya serbest bırakılmasını sağlamak amacıyla, üçüncü kişilere teminat sağlamak zorunda kalması durumunda, sigortacılar, sigortalı adına teminat ya da lider sigortacı tarafından belirlenecek bir karşı teminat (counter-security) sağlayarak sigortalıya yardımcı olma hususunu değerlendirmek durumundadırlar. Bu bağlamda, söz konusu teminat ya da karşı teminat tutarı geminin sigortalı değerini aşmayacak, -lider sigortacı tarafından talep edilmesi halinde- sigortalı tarafından kabul edilebilir bir karşı teminat sağlanacak, sigorta sözleşmesi çerçevesinde menfaat sahibi olabilecek ipotek alacaklısı vb.'nin yazılı onayı temin edilecek ve -lider sigortacı tarafından talep edilmesi halinde- 15 no'lu klozda anılan tenzilî muafiyet miktarları sigortalı tarafından sigortacıya ödenecektir.

Klozda, ayrıca, şu hükümler yer almaktadır:

- Sigortacılar tarafından teminat ya da karşı teminat sağlanması, teminat talebine yol açan kaza veya olayın sigorta kapsamında olduğunun kabulü ya da sigortacıların

haklarından vazgeçmeleri anlamına gelmemektedir (50.2.).

- Sigortacılar tarafından teminat ve karşı teminata ilişkin olarak yapılan ödemeler, sigortacıların bu çerçevedeki sorumluluğunu ödeme miktarı kadar azaltmaktadır (50.3.).

- Teminat talebine yol açan kaza ya da olayın sigorta kapsamında olmaması veya 15 no'lu klozdaki tenzilî muafiyetlerin altında olması halinde, sigortacılar tarafından bu bağlamda yapılan ödemeler sigortalı tarafından derhal iade edilecektir (50.4.).

- Teminat talebine yol açan kaza ya da olayın sigorta kapsamına girmesi ve 15 no'lu klozdaki tenzilî muafiyet tutarlarını da aşması halinde, teminat veya karşı teminat sağlanırken yapılan makul masraflar tazminat talebine dahil edilebilecektir (50.5.).

51- Hasarın Ödenmesi (Payment of Claims)

Hasar, herhangi bir devir (assignment) ile ilgili hükümlere tâbi olarak, hasara ilişkin lehdara (loss payee), böyle bir lehdar kararlaştırılmamışsa sigortalıya ya da bunların yazılı olarak bildirecekleri kişiye ödenir. Ödeme, ödenen miktar tutarınca, sigortacıların sigorta sözleşmesinden doğan yükümlülüğünü sona erdirir.

52- Rücular (Recoveries)

1906 tarihli Marine Insurance

Act'in 79. maddesine göre, Halefiyet ve Hakların Devri, tazminatın ödenmesi ile mümkün olabilmektedir. Bu klozla, sigortalının üçüncü kişilere karşı olan haklarının daha hasar olur olmaz korunmaya başlanması için gerekli önlemlerin alınması ve sigortacıların da bu nedenle yapılacak masraflara katkıda bulunmaları amaçlanmaktadır.

Klozun birinci bölümünde (52.1.), sigortalının, sigortacıların ödeme yapmış veya yapmayı kabul etmiş olup olmadığına bakılmaksızın, en kısa sürede üçüncü kişilerden olası rücu imkânlarını araştırmak, gerektiğinde üçüncü kişilere karşı dava açmak ve teminat talep etmek, lider konumundaki sigortacıyı ve varsa atanmış dispeçörü rücu beklentisinden ve üçüncü kişilere açılan dâvalardan haberdar etmek ve bu bağlamda lider sigortacıyla iş birliği yapmak amacıyla makul adımları atacağı ifade edilmek-

tedir.

Klozun ikinci bölümünde (52.2.), sigortacıların, sigortalının bu çerçevede yapacağı makul masrafları, hasarın sigortalı olması nispetinde, ödeyecekleri hükme bağlanmaktadır.

Klozun üçüncü bölümünde (52.3.) ise, rücu sonucu elde edilenlerin sigortacılar ile sigortalı arasında nasıl paylaşılacağı açıklığa kavuşturulmaktadır. Buna göre, önce rücu amacıyla yapılan makul masraflar rücu sonucu elde edilen tutardan düşülür ve masrafı yapan tarafa iade edilir. Daha sonra, kalan kısım sigortacılar ve sigortalı arasında sigortasız/sigortalı hasar nispetinde paylaşılır. Bu bağlamda, 15 no'lu klozdaki tenzilî muafiyete ilişkin hasar bölümü de sigortasız hasar olarak değerlendirilecektir. Uygulamayı sayısal bir örnekle somutlaştırmakta yarar var:

Hususi avarya tamir masrafı	:	100.000
Police tenzilî muafiyeti	:	(-) 10.000
Tazminat Ödemesi	:	90.000
Rücu sonucu elde edilen	:	50.000
Sigortacının payı :	$\frac{90.000}{100.000} \times 50.000 =$	45.000
Sigortalının payı :	$\frac{10.000}{100.000} \times 50.000 =$	5.000

Bu uygulamanın, 1.11.1995 ITCH'nin 12.3. no'lu klotunda ifade edilen ve rücu yoluyla elde edilenlerin, ödedikleri tazminat tutarına kadar ve herhangi bir oranlamaya gitmek-sizin öncelikle sigortacıların hakkı olduğunu öngören eski uygulamadan farklı ve sigortalıyı rücu hakkının takibinde teşvik edici bir yaklaşım olduğunu vurgulamak doğru olacaktır. Gerçekten de, eski uygulamada, sayısal örnekte rücu sonucu elde edilen 50.000'in tümü sigortacıların hakkı olurken, yeni uygulamada bu rakam sigortacı (45.000) ve sigortalı (5.000) arasında paylaşılmaktadır.

Klotun son bölümünde (52.4.) ise, poliçe teminatının

6 no'lu 3/4 Çatma Sorumluluğu klotu ile verilmemesi halinde, çatma olaylarında sigortacılar rücu sonucu düşecek olanın, 6.2.1. no'lu klotda ayrıntıları belirlenen "karşılıklı sorumluluk (cross-liabilities)" esasından belirleneceği ifade edilmektedir.

53- Anlaşmazlığın Çözümü (Dispute Resolution)

Bu yeni klotda, 1.3. no'lu klotun öncelik taşıyan hükümlerine tâbi olmak kaydıyla, sigortalı ile sigortacılar arasındaki anlaşmazlıkların, görüşme ile sulh yoluyla çözülmesi halinde, tarafların talebi üzerine, arabuluculuk (mediation) ya da başka bir al-

ternatif anlaşmazlık çözümü yöntemiyle halledilmesi yoluna gidilebileceği, izlenecek yol hakkında anlaşma sağlanamaması halinde ise cari CEDR (Centre for Effective Dispute Resolution) Solve model prosedürü ile uyumlu olarak işlem yapılacağı belirtilmektedir.

Son olarak, 1.11.2002 IHC takımının beraberinde yeni tartışmaları getireceğini ve buna bağlı olarak 2003 yılı içinde bazı yeni değişiklik ve eklemelerin gündeme gelebileceğini belirtmek gerekir.

Hüseyin Yunak
Millî Reasürans T.A.Ş.

Kara Para Aklama ve Sigortacılık Sektörü

Uzun bir zamandır gelişmiş Batılı ülke ekonomileri için önemli bir sorun olan kara para aklama faaliyetleri, 11 Eylül 2001 tarihinde, New York Dünya Ticaret Merkezi'ne yapılan terörist saldırıdan sonra daha da önem kazanmış, sadece o ülkelerin mali sistemlerini değil, güvenliklerini de tehdit edici boyutlara gelmiştir.

Gerçekten de, özellikle A.B.D. ve Batı Avrupa ülkeleri başta olmak üzere dünyanın bir çok ülkesi için son zamanlarda çok ciddi bir sorun haline gelen terörist faaliyetlerin en büyük dayanağı, yasadışı yollardan kazanılarak uluslararası mali sisteme aktarılan kaynaklar olmaktadır. İlgili devletlerin istihbarat örgütleri ve diğer resmî kuruluşları için kara paranın kaynaklarını ve nasıl aklandığını araştırmak, bir yerde, terör örgütlerinin finans kaynaklarını araştırmak haline gelmiştir. 11 Eylül'den sonra mercek altına alınan terör örgütlerinin perde gerisindeki destekleyicileri arasında, uluslararası mali sistem içerisinde faaliyet gösteren ve büyük bir ihtimalle kara para aklama işinde kullanılan yasal kuruluşların da bulunması, bu durumu açıkça ortaya koymaktadır.

Kara para aklama faaliyetleri, Uluslararası Para Fonu'nun tahminlerine göre tüm dünya brüt millî hasılasının %2 ilâ %5'i oranında veya yılda 600 milyar ilâ 1.5 trilyon ABD Doları tutarında bir hacimde gerçekleşmektedir.

Silah, içki ve uyuşturucu kaçakçılığı, insan ticareti ve diğer yasa dışı yoldan kazanılmış paranın, nereden ve nasıl kazanıldığının gizlenerek yasal sistemlere aktarılması süreci olarak tanımlanabilen kara para aklama faaliyetleri, Uluslararası Para Fonu'nun (IMF) tahminlerine göre tüm dünya brüt milli hasılasının %2 ilâ %5'i oranında veya yılda 600

milyar ilâ 1.5 trilyon Amerikan Doları tutarında bir hacimde gerçekleşmektedir. Örneğin, Amerika Birleşik Devletleri ve Avrupa'da sadece uyuşturucu işinde, yılda kazanılan 122 milyar Doların 85 milyar Doları aklanarak mali sisteme girmektedir. Genellikle bankalar gibi finans kuruluşlarının kullanıldığı bu tür işlemlerde, gayrimenkul ve pahalı sanat eserleri alımı, kumarhaneler, hayır kurumları ve sigorta şirketleri de kullanılmakta; kara para sahipleri, özellikle mali kontrol sistemlerinin yeterince gelişmediği ülkelerde bankalar ve şirketler kurarak aklama sistemini daha da genişletmektedirler.

Kara Para Nasıl Aklanmaktadır ?

Bilinen yöntemlerde, kara para aklama süreci üç aşamada gerçekleşmektedir:

1) Kara paranın yasal sistem içerisine plase edilmesi (Placement): Genellikle bir takım kişiler ve kuruluşlar adına küçük hesaplar açtırılarak veya halihazırdaki, yasalara uygun

hesaplara para yatırılarak, kara para, yasal finansal sisteme dahil edilmektedir. Bunun dışında, kara paranın, ilgili ülkenin para birimine çevrilerek sisteme aktarılması da diğer bir yöntem olmaktadır.

2) Paranın sisteme yayılması (Layering): Bu aşamada, paranın sisteme giriş yaptığı noktalardan olabildiğince uzaklaşması ve çeşitli işlemlerle, muhasebe açısından izini kaybettirmesi amaçlanmaktadır. Örneğin, bir ülkede açılan hesaptaki para, aynı ülkede veya çeşitli ülkelerde açılmış ya da daha önceden var olan hesaplara aktarılmakta, bu işlem bir çok kereler yapılarak yasal mali sistem içerisinde dolaştırılmaktadır. Ayrıca, bu hesaplardaki paralarla hisse senedi, tahvil gibi değerli kağıtlar alınarak paranın sistem içerisine yayılması gerçekleştirilmektedir.

3) Paranın yasal sistemle bütünleşmesi (Integration): Son aşamada, yasal yollardan kazanılmış gibi işlem gören aklanmış paranın, yasal yollardan kazanılmış para ile ayırde-dilmesi mümkün olamamaktadır. Kara para, artık, bulunduğu ülkedeki sistem içerisinde her tür faaliyette kullanılarak, yasal kazançlar sağlamak ve bulunduğu ülkenin kanunlarına göre vergilendirilmektedir.

Kara paranın, bankacılık sistemi kullanılarak aklanmasına tipik bir örnek oluşturan yukarıdaki işlemler, değişik sektörler kanalıyla da yapıla-

bilmekte, örneğin gayrimenkul ve pahalı sanat eserlerinin satın alınması, kumar ve her türlü şans oyunları ve sigorta işlemleri kara paranın yasal sisteme giriş yaptığı ve aklanarak yasal sermayeye dönüştüğü bazı diğer alanlar olabilmektedir.

Vatikan'daki rahip ve kardinallerin dahi kara para işlerine girmiş olmaları, bu olayın ne derece ciddi bir sorun olduğunu göstermesi bakımından son derece ilginç bir örnektir.

Kara para aklama işi ya da yasadışı yollardan kazanılmış paraların yasal hale getirilmesi amacıyla mali sisteme aktarılması, doğal olarak, uluslararası mali sistemlerin önemli merkezleri olan gelişmiş ekonomilerde yapılmaktadır. A.B.D., Kanada, Batı Avrupa ülkeleri, Rusya, Hong-Kong, hattâ Hristiyan Katolik dünyasının merkezi Vatikan kara paranın aklandığı yerler olmaktadır. Zaman zaman din dışı konularla da gündeme gelen Vatikan'daki rahip ve kardinallerin (Vatikan Devleti Dışişleri Bakanı Kardinal Sodano, sigorta sahtekârlığı ve kara para aklama faaliyetlerinde Vatikan Bankası'nı kullanarak önemli rol oynamıştır) dahi kara para işlerine girmiş olmaları, bu olayın ne derece ciddi bir sorun olduğunu göstermesi ba-

kımından son derece ilginç bir örnektir.

Dünyanın kara para aklama cennetlerinden biri olan ve yılda 17 milyar dolar (2001 rakamlarıyla) kara paranın aklandığı Kanada'da, bilinen aklama araçlarının yanısıra posta havaleleri dahi kullanılmakta, bu küçük hacimli işlemlerde kullanılan kişilerin, farkında olmadan, kara para aklama faaliyetlerine yardımcı oldukları ileri sürülmektedir.

Bir diğer gelişmiş ülke olan Rusya'da da, Sovyetler Birliğinin yıkılmasından sonra oldukça etkili olmaya başlayan Mafya dolayısıyla milyarlarca dolar kara paranın kazanıldığı ve bu paraların, 1990'lı yıllar boyunca, özellikle Bank of New York kanalıyla uluslararası mali sisteme aktararak aklandığı ve bir çok önde gelen kişinin, para aklama işlemlerine karışmış olduğu öne sürülmektedir. Nitekim, bu bankanın Başkan Yardımcısı Lucy Edwards, kara para aklama ve diğer yasadışı mali işlerde suçlu olduğunu itiraf etmiştir.

Sigortacılık Sektörü, Kara Para Aklama Faaliyetlerinde Nasıl Kullanılmaktadır ?

Sigortacılık sektörü, bugüne kadar, kara para aklama işlemlerinde, yukarıda adı geçen diğer faaliyet alanları ölçüsünde kullanılmamış olsa da, kara para hacminin tüm dünyada her geçen gün artmakta oluşu,

bu sektörün de, bu tür işlemlerde giderek daha fazla kullanılmasına neden olmuştur. Kara para ile bağlantılı olmaksızın, çok eski tarihlerden beri söz konusu olan sahte hasarlar, hiç şüphesiz ki, kara para aklayıcıları için sigortacılığın en cazip tarafı olmaktadır. Sadece İngiltere'de, kasko ve yangın paket poliçelerine ilişkin hasarlarda yapılan sahtekârlığın yılda 1.6 milyar Dolar düzeyinde olduğu göz önüne alınırsa, sigortacılık sektörünün kara para aklamada ne ölçüde potansiyele sahip olduğu daha net bir şekilde ortaya çıkmaktadır.

Örneğin, sigorta bedelinin, çeşitli sahte işlemlerle gerçek bedelinden yüksek gösterilmesi, sigorta konusunun birden fazla sigorta şirketine sigorta ettirilmesi, kasıtlı hasar meydana getirilmesi, sigortasız hasarların sigortalı gibi gösterilmesi gibi hasar meydana geldikten sonra yapılan yolsuzluklar, kara para aklayıcılarının kullanmakta olduğu bir kaç aklama yöntemi olmaktadır. Böylece, kara para ile edinilmiş olan her türlü mal ve eşya hasara uğratarak yasal paraya çevrilmektedir.

Sigortacılık sektörü, sahte hasarların yanısıra, özellikle hayat sigorta poliçeleri ve emeklilik programları vasıtasıyla da kara para aklama faaliyetlerinde kullanılabilir. Örneğin, yüksek sigorta bedeli olan kısa süreli vefat poliçeleri, sahte ölüm belgeleri

düzenlenerek rahatlıkla yasal paraya çevrilebilmektedir. Bunun yanısıra, yüksek prim ödemeli ve belli bir süre sonra paraya çevrilebilen hayat poliçeleri, oldukça yüksek miktarda tek prim ödeyerek alınmış emeklilik programları kara paranın aklamasında kullanılan diğer ürünler olmaktadır.

Sadece İngiltere'de, kasko ve yangın paket poliçelerine ilişkin hasarlarda yapılan sahtekârlığın yılda 1.6 milyar Dolar düzeyinde olduğu göz önüne alınırsa, sigortacılık sektörünün kara para aklamada ne ölçüde potansiyele sahip olduğu daha net bir şekilde ortaya çıkmaktadır.

Alınan Önlemler

Amerika Birleşik Devletleri, Avrupa Birliği ülkeleri, Rusya Federasyonu ve bir çok ülke, mevcut yasalarını yeniden gözden geçirerek veya yeni yasalar çıkararak kara para aklama faaliyetlerine karşı etkili önlemler almaya çalışmaktadırlar. Bu önlemler, yasadışı yollardan kazanılmış paraların yasal mali sisteme gir-

mesi muhtemel tüm sektörler için olmakla birlikte, özellikle, bankalar başta olmak üzere tüm finans kuruluşlarını daha çok ilgilendirmektedir.

Kara para aklama konusu üzerinde ciddiyetle duran Amerika Birleşik Devletleri (Patriot Act) ve Avrupa Birliği ülkeleri (1991 tarihli ve Mali Sistemin kara para aklama amacıyla kullanılmasını önlemek üzere çıkarılmış 1. Direktif ve Haziran 2003 tarihinde yürürlüğe girmesi beklenen, aynı amaçlı 2. Direktif. Bu konuda İngiltere, mevcut Direktifi yeterli görmeyip ayrı bir yasa -Crime Bill- ile soruna karşı önlem almaya çalışmaktadır), yapmış oldukları yasal düzenlemelerde, her şirketin kara para ile mücadelede yönelik bir politika belirlemesi ve kara para bağlantılı olabilecek işlemleri tespit edebilecek bilgi işlem ve muhasebe programları geliştirmesini şart koşturmuştur. Ayrıca, şüpheli işlemlerin resmi yetkililere rapor edilmesini sağlamak amacıyla, her şirket içerisinde bir kişi veya birimin bu konuda eğitilmesi öngörülmektedir.

Sigorta şirketlerinin, kara parayı önlemeye yönelik yapması gereken işlemler, henüz poliçe kesme aşamasında başlamaktadır. Öncelikle, adına sigorta poliçesi düzenlenen kişinin kimliği açıkça tespit edilmeli, (know your customer) diğer bir deyişle bu kişinin kim olduğu, şirket tarafından kesin olarak bilinmelidir. Sigorta

poliçesinin, bir tüzel kişilik adına düzenlenmesi durumunda da, bu kuruluşa ilişkin detaylı bilgilerin elde edilmesi gerekmektedir. Teklif veren kişinin yerleşik olduğu veya işinin bulunduğu ülkenin, kara para aklama faaliyetlerine karşı yeterli önlem almayan ülkeler arasında olması durumu, sigorta şirketinin daha dikkatli olmasını gerektirmektedir.

Sigorta işleminin kuşku uyandırması durumunda, ilgili işlemin rapor edilmesi gerekmektedir. Örneğin, sigorta konusunun veya yapılmakta olan işin teklif veren kişi tarafından ayrıntılarıyla bilinmiyor olması, poliçe primlerinin, ilgili kişinin kazancıyla orantısız bir şekilde yüksek olması (özellikle hayat sigorta poliçeleri açısından), belli bir miktarı aşan primlerin peşin olarak, sigor-

talı dışında bir kişi veya yurt dışından ödeniyor olması, işlemin şüpheli olarak değerlendirilmesi için yeterli olmaktadır.

Poliçe süresi içinde de, özellikle hayat poliçeleri bakımından, örneğin poliçenin vade dolmadan iptal edilmesi (paraya çevrilmesi), üçüncü kişilere devredilmesi sigorta şirketi açısından şüpheli olarak değerlendirilmesi gereken işlemler olmaktadır.

Daha önce de belirtildiği gibi, sigortacılık sektörü, kara para aklama faaliyetleri için, özellikle hasar ödemeleri itibarıyla cazip olmaktadır. Birden fazla sigorta şirketinden tazminat alma gibi yolsuzlukların önlenmesi konusundaki mevcut düzenlemelerin gerektirdiği işlemlerin yanı sıra, özellikle yüksek bedelli poliçelerin ha-

sarlarında sigorta şirketlerinin dikkatli olması gerekmektedir.

Sigorta şirketlerinin kara para aklama faaliyetlerinde kullanılması, doğal olarak, yasaların öngördüğü şekilde cezalandırılmalarına yol açmaktadır. Ancak, bir şirket için asıl cezalandırıcı olan, şirket adının kara para aklama faaliyetiyle birlikte anılmasıdır. Bu nedenle, sigorta şirketlerinin, henüz poliçeyi düzenleme aşamasında şüpheli bulunduğu her türlü işlemi resmî yetkililere haber vermesi, kara para aklama faaliyetlerinin önlenmesinde büyük önem taşımaktadır.

Kemal ÇUHACI
Millî Reasürans T.A.Ş.

Yabancı Basından HABERLER

Stella Ödülleri

81 yaşındaki Stella Liebeck, McDonalds restoranlarından birinde, üzerine döktüğü kahvenin gerekenden sıcak olması nedeniyle restoran sahibini dava etmiş ve Mahkeme, ilginç bir şekilde, Bayan Stella Liebeck'e tazminat ödenmesine karar vermiştir. Bu olaydan sonra Amerika Birleşik Devletleri'nde, her yıl, Stella adına yarışma düzenlenmekte ve davacısı için tazminat ödenmesine karar verilen en ilginç davalar arasından bir tanesine ödül verilmektedir. Bu yılın Ödül'e aday davaları şunlardır:

1) Texas'ta yaşayan Bayan Kathleen Robertson, bir mobilya mağazasında, henüz yürümeye başladığı halde oradan oraya koşturan küçük bir çocuğa takılarak düşüyor ve ayak bileğini kırıyor. Mobilya mağazasını dava eden Bayan Robertson, 780.000 Dolar tazminata hak kazanırken, mahkemenin kararı, mobilya mağazası sahibi için büyük bir sürpriz oluyor, çünkü içeride

koşturup duran küçük çocuk Bayan Robertson'un oğlu!

2) Los Angeles'da yaşayan 19 yaşındaki Carl Truman, komşusunun, arabası ile ellerini ezmesi üzerine açmış olduğu davada, kendisine, Mahkeme tarafından, hastane masraflarının yanısıra, 74.000 Dolar tazminat ödenmesine karar veriliyor. Carl Truman, komşusuna ait arabanın jant kapaklarını çalmaya çalışırken, direksiyonda birinin oturduğunu farketmiyor...

3) Pennsylvania'da yaşayan Terrence Dickson, soyduktan sonra garajı kullanarak çıkmaya çalıştığı evden, garajın otomatik kapısının bozuk olması nedeniyle bir türlü çıkamıyor. Garaj ile ev arasındaki kapı da kilitli olduğu için tekrar eve dönmesi de mümkün olmuyor. Soymuş olduğu evin sahiplerinin tatilde olması nedeniyle 8 gün boyunca garajda kilitli bir halde, bir kasa Pepsi Cola ve kuru köpek maması yiyerek yaşamaya çalışan

Terrence Dickson, kendisinin bunalıma girmesine neden olan ev sahiplerini dava ediyor ve mahkeme, ev sahiplerinin, Dickson'a 500.000 Dolar tazminat ödemesine karar veriyor.

4) Arkansas Eyaletinin Little Rock kasabasında yaşayan Jerry Williams, komşusunun bahçesinde zincire bağlı olan köpek tarafından ısırıldığı için komşusunu dava ediyor ve mahkeme, hastane masraflarının ödenmesine ve 14.500 Dolar tazminata hükmediyor. Jerry Williams'ın, elindeki tabanca ile köpeğe küçük saçmalar atarak onu kızdırmış olması, tazminatın, istenenden daha az olmasında hafifletici bir neden olsa gerek...

5) Philadelphia'da bir restoran, restoran içerisinde kayarak düşen ve kuyruk sokumu kemiğini kıran müşterisi Bayan Amber Carson'a, Mahkeme tarafından 113.500 Dolar tazminat ödemeye mahkum ediliyor. Sebebi ise, erkek arkadaşı ile tartıştığı sırada meşrubat

şişesini erkek arkadaşına fırlatan Bayan Carson'un, 30 saniye sonra aynı şişenin üstüne basıp düşmesi...

6) Delaware, Claymont'da yaşayan Bayan Kara Walton, komşu kasabadaki bir gece klubüne, 3.5 Dolarlık giriş ücretini ödememek için tuvalet penceresinden girmeye kalkıyor, ancak pencereden zemine düşüp öndeki iki dişi kırılıyor. Bu olaydan gece klübünü sorumlu tutan ve dava açan Bayan Kara Walton'a Mahkeme, gece klübü

tarafından 12.000 Dolar tazminat ve hastane masraflarının ödenmesine karar veriyor.

7) Bu yılın davaları arasında birincilik ödülüne en yakın aday, Oklahoma'dan Merv Grazinski'nin davası. Kendisi için bir motor karavan satın alan Bay Grazinski, evine dönerken, otoyolda arabayı saatte 70 mil hızda otomatik pilota bağlayarak, yolculuğun keyfini çıkarmak için olsa gerek, kahve yapmak için arka tarafa geçiyor. Bu arada, motor karavan, sürp-

riz olmayan bir şekilde yoldan çıkarak devriliyor. Bay Grazinski, karavanın kullanıcı el kitabında bunu yapmaması gerektiği yolunda bir uyarı bulunmadığı için üretici firmayı dava ediyor ve 1.750.000 Dolar tazminat ve yeni bir karavan almaya hak kazanıyor. Bundan ders alan üretici firma, Bay Grazinski gibi bir ileri zekâlının (!) (orijinal metinde moron olarak tanımlanıyor) karavan satın alma ihtimaline karşı kullanıcı el kitabını değiştirmeye karar veriyor.

Munich Re Tarafından Yayınlanan 2002 Yılında Meydana Gelen Felâket Olaylarına İlişkin Rapor

2001 yılında, 35 milyar Dolar düzeyinde gerçekleşen doğal felâketlerin maliyeti, büyük ölçüde Avrupa'da meydana gelen sel felâketlerine bağlı olarak, 2002 yılında 55 milyar Dolar düzeyine yükselmiştir.

Ağustos 1324 tarihinden bugüne kadar, Avrupa'da asırlar boyu meydana gelmiş olan sel felâketlerinin en büyüğü 2002 yılında gerçekleşmiş ve 3 milyar Doları sigortalı olmak üzere 18.5 milyar Dolar ekonomik hasara neden olmuştur.

Doğal felâketler, 2002 yılında, adet itibariyle de artış kaydetmiş, 1990'lı yıllar boyunca yıllık ortalama 650 olan olay adedi, 2002 yılında 700 olaya yükselmiş ve bu olayların yaklaşık 500 kadarı sel ve fırtına olarak meydana gelmiştir.

Genel olarak, 2002 yılında meydana gelen doğal felâketler, normal sınırlar içerisinde kalmış olmakla birlikte, Munich Re, son yıllarda, özellikle iklim bağlantılı felâket olaylarındaki ani yükselişlere ve

kümüül artışlarına dikkat çekmektedir. Şirket, bunun yanı sıra, Amerika Birleşik Devletleri'nin Pasifik Okyanusu kıyılarındaki sel ve Avustralya'daki kuraklık ve bunun sonucu çalı, orman yangınlarından etkilenerek gelişen yeni bir El Nino konusunda uyarılarda bulunmaktadır.

**Insurance Day
2 Ocak 2003**

Dünya Sigortacılığında 2001 Yılı'nın Genel Değerlendirmesi

Dünya piyasalarında, 2001 yılında gerçekleşen prim üretimi, mali piyasalardaki dalgalanmalardan ve büyük hasarlardan son derece olumsuz bir şekilde etkilenmiştir. 2 trilyon 408 milyar Dolar'a (enflasyona göre ayarlanmış) yükselmiş olan toplam prim üretimi, geçen yıla göre sadece %1 gibi bir artış kaydedebilmiştir ve bu oran, 2000 yılında gerçekleşen %6.8 artış oranının bir hayli gerisinde kalmıştır.

2001 yılında, Hayat branşında gerçekleşen prim üretimi, önceki yıla göre %1.8 azalma göstermiş, piyasalar açısından çok zor geçen son 10 yıllık dönem itibariyle, tüm dünyada %5.4 gibi en yüksek prim artış oranına ulaşabilmiş Hayat-dışı şirketlerin sonuçları ise, bu dönemde yaşanan felâket hasarları ve yatırım gelirlerindeki azalma nedeniyle olumsuz etkilenmiştir.

Swiss Re tarafından, 156 ülkeden, 2001 yılı itibariyle elde edilen bilgilere dayanılarak yapılan çalışmaya göre, tüm dünyadaki sigorta prim hacminin %90'ını üreten sanayileşmiş ülkeler, hakimiyetlerini sürdürmeye devam etmektedirler.

Mali Piyasalardaki Sorunlar

2000 yılından beri, hisse senedi piyasalarındaki olumsuz gelişmeler, Hayat branşında gerçekleşen artışların sona ermesindeki en büyük neden olmuştur. Gelir sigortaları ve emeklilik programları, daha önceki yıllarda olduğu gibi, 2001 yılında da, devlet kontrolündeki emeklilik programlarını iyileştirmeye yönelik reformlardan olumlu bir şekilde etkilenmeye devam etmiş, ancak, mali araçlarla bağlantılı yeni ürünler için aynı olumlu gelişme söz konusu olamamıştır.

Yatırım riskinin sigortalı tarafından üstlenildiği bu tür poliçelere, mali piyasaların canlı olduğu sıralarda bir hayli rağbet gösterilmiş iken, bu tür poliçelerin mali piyasalardaki olumsuz gelişmelere bağlı olarak cazibesini yitirmesiyle birlikte sigortalılar, garantili getirisi olan ürünlere yönelmeye başlamışlardır.

Hayat branşı itibariyle tüm dünyadaki prim hacmi 1 trilyon 439 milyar Dolar düzeyinde gerçekleşmiştir. Hayat sigorta şirketlerinin bilançoları, yatırımlarını iptal etmek zorunda kalmaları ve yatırım

yapmış oldukları menkullerin getirisinin yeterli olmamasından kaynaklanan değer kaybı nedeniyle olumsuz şekilde etkilenmiştir. Bunun yanı sıra, getirisi sigortalıya garanti edilmiş poliçeler için yapılan ödemeler ile şirketler tarafından hisse senedi piyasalarında yapılmış yatırımların getirisi arasındaki fark çok azalmış, hemen hemen kapanmıştır. Bu nedenle, bazı sigorta şirketleri, yükümlülüklerini karşılamak üzere yapmış oldukları yatırımlardan yeterli kazanç elde edememişlerdir.

Hayat branşı, özellikle;

- sigorta şirketlerinin, hisse senedi piyasalarına büyük oranda yatırım yapmış olduğu ülkelerde,
- sigortalı için getirisi garanti edilmiş poliçelerin, yüksek piyasa payına sahip olduğu ülkelerde,
- sigortalı için garanti edilmiş faiz oranlarının, sermaye piyasalarına göre yüksek olduğu ülkelerde,
- hayat sigorta piyasalarının doymuş olduğu ülkelerde daha fazla etkilenmiştir.

Amerika Birleşik Devletleri'nde, hayat şirketlerinin genel hesapları içerisindeki hisse senedi bağlantılı işlerinin payı

%4 gibi düşük bir oranda gerçekleştiği için, mali piyasalar-daki dalgalanmalardan fazla etkilenmemişlerdir. 2001 yılında, Avrupa'da faaliyet gösteren hayat şirketlerinin hisse senedi piyasalarındaki yatırımlarının oranı daha yüksek olduğu için mali piyasalardaki düşüşten olumsuz şekilde etkilenmişlerdir.

Japonya'daki hayat şirketleri de, sigortalılarına garanti etmiş oldukları getirinin, kendi yatırım gelirlerinden sürekli olarak daha yüksek düzeyde gerçekleşmiş olması nedeniyle aynı sorunla mücadele etmek durumunda kalmışlardır.

Hayat-dışı Branşlarda Kârlılık Durumu

Son 10 yıllık dönem içerisinde Hayat-dışı branşlardaki büyüme oranı %5.4 düzeyinde gerçekleşmiştir ve toplam prim miktarı, 2001 yılında 969 milyar Dolar'a ulaşmıştır. Ancak, 2000 yılında, sigorta ve reasürans kapasitelerindeki daralmanın daha da artmış olması, 10 yıllık dönem içerisindeki gelişmeleri olumsuz şekilde etkilemiştir. Yatırım gelirlerinde azalma, fiyat artışlarına neden olmuşsa da, büyük hasarların meydana gelmiş olması ve rezervlerin güçlendirilmesine yönelik kaynak ayrılması nedeniyle, 2001 yılının teknik sonuçları tatmin edici olmaktan uzaktır.

1990'lı yılların sonlarına doğru, ortalamanın üzerinde

gerçekleşen yatırım gelirleri ile teknik zararları telâfi etmek imkân dahilinde iken, 2001 yılında mali piyasalarda meydana gelen dalgalanmalar nedeniyle yatırım gelirleri ve kârlarda bir azalma meydana gelmiştir. Yatırım gelirlerindeki bu azalmalar, aynı şekilde, hayat şirketleri için de sorun yaratmaya başlamıştır. Şirketlerin özsermayelerinde, bütün bu gelişmeler dolayısıyla meydana gelen belirgin azalmalar, ödeme yeterliliklerinde (solvency margin), hâlihazırda da devam etmekte olan daralmalara yol açmıştır. Hayat-dışı sigorta ve reasürans şirketlerinin bilançolarında, 2000 yılı sonu ile 2002 Eylül ayı arasındaki dönem itibariyle, sadece hisse senedi getirilerine bağlı olarak 140 milyar Dolar tutarında bir sermaye azalması meydana gelmiştir ve bu rakam, Dünya Ticaret Merkezi'ne yapılan saldırının neden olduğu hasarlardan öncesi için söz konusudur. Hayat-dışı şirketlerin toplam kaybı, öz sermayelerinin %25'i oranındadır.

Amerika Birleşik Devletleri'nde faaliyet gösteren Hayat-dışı sigorta şirketlerinin ödemiş olduğu hasar tutarı, 2001 yılında en yüksek düzeyine ulaşmıştır. Avrupa'da ise, çok yüksek prim artışlarına rağmen, artış oranı %6 olarak gerçekleşmiştir ve bu oran, kârlılık seviyesinden bir hayli aşağıdadır. Japonya'daki Hayat-dışı şirketlerin prim üreti-

minde ise, beş yıldan beri sürmekte olan düşüş devam etmektedir ve 2001 yılındaki azalma %1.2 oranında gerçekleşmiştir.

Sigorta Piyasalarında Gelişmiş Ülkeler Hakimiyeti

Gelişmiş ülkeler ekonomilerinin, dünya sigortacılık faaliyetlerindeki kesin hakimiyeti devam etmektedir. 2001 yılı itibariyle, Kuzey Amerika ülkeleri, 949 milyar Dolar prim hacmi ile birinci sırada, 740 milyar Dolar ile Batı Avrupa ülkeleri ikinci sırada, 446 milyar Dolar ile Japonya üçüncü sırada gelmektedir. Sanayileşmiş ülkelerde, gayri safi millî hasıla içerisindeki (insurance penetration) hayat primi payı %5.4, hayat-dışı prim payı %3.6; kişi başına düşen prim harcaması bakımından ise, Hayat branşında 1396 Dolar, Hayat-dışı branşlarda 919 Dolar'dır.

Gelişmekte olan ülkelerin ekonomileri, dünya brüt hasılasının %23'üne sahip ve dünya nüfusunun %85'inden fazlasını oluşturmakta iken, bu gruba giren ülkelerin sigortacılık sektörleri, 2001 yılında, tüm dünya sigorta priminin ancak %10'unu üretebilmişlerdir. Gelişmekte olan piyasalarda, hayat priminin gayri safi brüt milli hasıla içerisindeki payı %2, Hayat-dışı branşların payı ise %1.4 oranında gerçekleşmiş; kişi başına düşen sigorta harcaması itibariyle ise Hayat

branşında 27 Dolar, Hayat-dışı branşlarda 19 Dolar olmuştur. Ancak, gelişmekte olan piyasalar, Tablo'da da görüldüğü gibi, yüksek büyüme oranları ve brüt millî hasıllarındaki yüksek elastikiyet nedeniyle gelişmiş ülkeler piyasalarına göre daha yüksek prim artışı gerçekleştirebilmişlerdir.

Gelişmiş ülkelerin, hâlihazırındaki ekonomik durumları esas alındığı takdirde, mevcut sonuçlar, muhtemelen, 2002 yılında da devam edecektir. Prim artışları, tüm ülkelerde teknik sonuçları olumlu yönde etkilemiş olsa da, yatırım gelirleri beklenenin çok altında olmaya devam etmektedir.

Hayat branşındaki prim artışının, 1990'lı yıllardaki artış düzeyine ulaşması ihtimal dahilinde değildir. Fiyat artışlarının devam ettiği Hayat-dışı branşlarda ise, kârlılık düzeyi, yatırım gelirleriyle yakından ilişkili olsa da asıl önemli olan mali piyasalardaki gelişmelerdir.

TABLO: Dünya Prim Üretimi - 2001

	Prim Milyar \$	Piyasa Payı (%)	GSMH Payı (%)	Enflasyona Göre Ayarlanmış Büyüme	
				2000-2001	1992-2000
Dünya	2.408,3	100	7,8	1,0	4,1
<u>Sanayileşmiş Ülkeler</u>	2.170,5	90,1	9,0	0,2	3,7
Kuzey Amerika	949,3	39,4	8,8	2,2	3,2
Japonya	445,8	18,5	11,1	0,8	0,3
Batı Avrupa	739,7	30,7	8,3	-2,4	6,6
Okyanusya	35,7	1,5	8,6	-1,9	6,6
<u>Gelişmekte Olan Piyasalar</u>	237,8	9,9	3,4	8,2	8,9
Güney-Doğu Asya	138,5	5,8	4,4	8,3	9,5
G.Amerika-Karayipler	41,2	1,7	2,2	6,7	7,7
Afrika	24,6	1,0	4,5	4,1	9,0
Merkez-Doğu Avrupa	22,7	0,9	2,8	15,3	5,6
O.Doğu-Merkez Asya	10,8	0,4	1,6	12,2	8,3