



DEHUKAMDER

DEHUKAM DENİZ HUKUKU DERGİSİ
DEHUKAM JOURNAL OF THE SEA AND MARITIME LAW

DEHUKAMDER - Cilt: 5 / Sayı: 2 / Yıl: 2022, ss. 105-147

GEMİLERİN SAVAŞ NEDENİYLE LİMANDA ALIKONULMASI İLE İLGİLİ SİGORTA HUKUKU SORUNLARI*

*INSURANCE LAW ISSUES ON WAR-RELATED DETAINMENT OF SHIPS IN
PORTS*

Prof. Dr. Samim Ünan**

ÖZ

Deniz sigortalarında savaş rizikoları önemli bir yer tutmaktadır. Çalışmamızda temel olarak tekne ve makine sigortaları ele alınmakla birlikte, belirtmek gerekir ki hem tekne ve makine hem de yük sigortalarında savaş rizikoları mutlak bir şekilde sigorta koruması dışında bırakılmaktadır.

Savaş ve grev teminatları ayrı klozlar çerçevesinde temin edilmektedir. Ülkemizde gemilere ilişkin sigorta koruması “Tekne Sigortası Genel Şartları” ve ayrıca sözleşmede kararlaştırılan İngiliz klozları çerçevesinde sağlanmaktadır.

Günümüzde, Ukrayna limanlarında mahsur kalan gemilerin savaşan devletlerin her ikisi tarafından da buna zorlanmış olup olmadığı şu an için kesin bir şekilde bilinmemekle birlikte, donatanların açıklamalarından Ukrayna'nın gemilere limandan ayrılma izni

* Araştırma Makalesi, Geliş Tarihi: 21.08.2023 / Kabul Tarihi: 23.08.2023.

Beyanlar

Telif Hakkı: Makalenin her türlü yayın, basım, çoğaltma ve dağıtım hakkı, DEHUKAMDER'e (Ankara Üniversitesi Deniz Hukuku Ulusal Araştırma Merkezi Deniz Hukuku Dergisi) aittir. Makalenin bilimsel, etik ve hukuki sorumluluğu yazarlara aittir.

Etik Beyanı: Yazar/yazarlar, bu çalışmanın/makalenin hazırlanması aşamasında etik kurallara uygun olduğunu beyan ederler.

Katkı Oranı: Yazar/yazarlar, söz konusu çalışmanın hazırlanmasında yazarların katkı oranlarının aşağıda gösterildiği şekilde olduğunu beyan ederler:

Prof. Dr. Samim ÜNAN %100

Çatışma Beyanı: Yazar/yazarlar işbu çalışma hazırlanırken, herhangi bir çıkar çatışmasının bulunmadığını beyan eder.

Varsa Destek ve Teşekkür Beyanı: Bulunmamaktadır.

** Piri Reis Üniversitesi Lisansüstü Eğitim Enstitüsü Özel Hukuk Anabilim Dalı Başkanı; Piri Reis Üniversitesi Hukuk Fakültesi Deniz Hukuku Anabilim Başkanı, (asunan@pirireis.edu.tr) (ORCID: 0000-0002-5915-6582).



vermediği anlaşılmaktadır. Bundan başka, limanlardan en az birinde, denize çıkışın ayrıca mayınlama ve mavna batırılarak da fiilen engellenmiş olduğu bilgisi mevcuttur. Bu veriler ışığında değerlendirme yaptığımız çalışmamızda şu sonuçlar ortaya çıkmaktadır: (1) Mahsur kalan gemilerin donatanları savaş rizikosu teminatı almış değilse, sigorta koruması devre dışıdır. Yalnızca savaş teminatı alınmış bulunan donatanlar IWSC Hulls-Time madde 3 (*detainment* = alıkoyma) uyarınca sigorta korumasından yararlanabileceklerdir. (2) London Blocking and Trapping Clause ile koruma altına alınan donatanlar daha geniş bir sigorta güvencesine sahip olacaklardır.

Anahtar Kelimeler: •Sigorta Hukuku •Deniz Sigortaları •Gemi •Savaş Rizikoları •Gemilerin Alıkonulması

ABSTRACT

War risks are an important part of the marine insurance. In our study, although we mainly focus on hull and machinery insurance, it should be noted that war risks are excluded under both hull and machinery and cargo insurances.

War and strike risks are covered by separate clauses. Under Turkish law, hull and machinery cover is provided subject to “General Terms for Hull and Macinery Insurance” and English clauses are also incorporated into the insurance contract.

Although it is not known if the ships stuck in the Ukrainian ports, were forced by either Russia or Ukraine to remain there, it is understood from the statements of the Ukrainian Navy that Ukraine did not allow the ships to leave their ports. Moreover, there is information that access to the sea from the ports was actually prevented by mines and the sinking of barges at least in one location. In our study, the following are scrutinized: (1) If the owners of the stranded ships do not have war risk cover, there is no insurance protection. Only ships with war cover shall benefit from cover by the conditions provided under IWSC Hulls-Time clause 3 (detainment). (2) Owners protected by the London Blocking and Trapping Clause will have wider cover.

Keywords: •Insurance Law •Marine Insurances •Ship •War Risks •Detainment of Ships

GİRİŞ

Karadeniz uzun süredir bir “Türk Gölü” veya “Türk iç denizi” olma özelliğini taşımamaktadır. 6 Ağustos 1696 günü Rusların Azak kalesini ele geçirerek Azak Denizi’ne çıkmaları Karadeniz’e inme politikasının ilk başarısıdır. 1683 yılında Viyana’da yenilgiye uğrayan Osmanlı ordusu 1697 yılında bu sefer Avusturya ordusuna karşı “Zenta felâketi” olarak bilinen yenilgiye maruz kaldı ve bunun sonucunda Karlofça’da Avusturya, Venedik ve Lehistan ile anlaşma yapmaya razı oldu. Rusya Karlofça anlaşmasına taraf olmamıştı. Bunun üzerine Ruslarla ayrı bir anlaşma yapılması gündeme geldi ve buna ilişkin görüşmelerin İstanbul’da olması kararlaştırıldı. Rus heyeti İstanbul’a gelmek üzere Krepost adlı gemiyle (bir kısım savaş gemileri eşliğinde) Azak’tan yola çıktılar. O



zamana dek İstanbul'a görüşmelerde bulunmak üzere hep kara yoluyla geliyorlardı. Fakat bu sefer durum farklıydı ve Ruslar artık Karadeniz'de bayrak göstermek istemekte idiler. Rus heyetini taşıyan gemi donanma eşliğinde Kerç'e ulaştınca Osmanlılar onları karayoluna yönlendirmeye çalışmışlarsa da Rus heyeti başkanı deniz yolunda ısrar ettiğinden Osmanlılar buna onay verdiler ve böylece ilk kez Karadeniz'de bir Rus gemisi sefere çıkmış oldu.

Bugün Karadeniz Türkiye ve Rusya yanında çok sayıda başka devletin de kıyıdaş olduğu ve bunlar arasında çekişmelerin, çatışmaların yaşandığı bir denizdir. Son olarak Rusya ile Ukrayna arasında (2022 yılı şubat ayında başlayan) savaş halen sürmektedir.

Bu savaşın başlangıcında Ukrayna'ya ait limanlarda bulunan bazı ticaret gemileri (bunların bir kısmı Türkiye'nin aracı olduğu Tahıl Koridoru Anlaşması sayesinde yola çıkabilmiş olmakla birlikte) o limanlardan ayrılamamışlardır. Limanlarda gemilerin hareketsiz kalması durumu bir yılı aşkın bir süreden bu yana devam etmektedir. Bu çalışmada esas olarak bu gemilerle ilgili sigorta hukuku sorunları (söz konusu gemilere Türk sigorta şirketleri tarafından Türk hukukuna tabi olarak sigorta koruması sağlanmış olması bağlamında) ele alınacaktır.

I. DENİZ SİGORTALARINA UYGULANACAK YASA HÜKÜMLERİ

Birçok ülkede deniz sigortaları kara sigortalarından daha önce yasal düzenlemeye konu olmuştur. Osmanlı Devleti'nde de benzer bir gelişme olduğu görülmektedir. Türkiye Cumhuriyeti'nde ilk yasal düzenleme (kara ticareti ilişkin ilk kısmı 1926 yılında çıkarılmış olan) Ticaret Kanunu'nun (1929 yılında kabul edilen "deniz ticareti" hakkındaki ikinci kitabının "deniz yolculuğu rizikolarına karşı sigorta" başlıklı onuncu faslındaki) 1319 ilâ 1441inci maddelerinde yer almıştır.

Bunu 1956 tarihli (önceki) Türk Ticaret Kanunu izlemiştir. 1956 tarihli (önceki) TTK'nın "sigorta hukukuna" ayrılan beşinci kitabındaki dördüncü fasıl "Denizcilik Rizikolarına Karşı Sigortalar" başlığını taşımakta ve 1339 ilâ 1459 maddelerinde bu sigortaları düzenlemiş bulunmakta idi.

2011 tarihli (şu an yürürlükte bulunan) Türk Ticaret Kanunu ise deniz sigortaları ile ilgili olarak "*non discrimination*" (ayırım gözetmeme) ilkesini benimsemiş ve bu sigortalar hakkında özel bir düzenleme getirmemiştir. Deniz sigortaları hakkında ülkemizde 2011 tarihli TTK'nın sigorta hukuku başlıklı altıncı



kitabında yer alan (türü ne olursa olsun bütün sigortalar bakımından geçerli) genel hükümler ve zarar sigortasına ilişkin düzenleme (duruma göre mal sigortası veya sorumluluk sigortası hükümleri) uygulanacaktır.

Deniz sigortalarına ilişkin özel yasal düzenlemenin son TTK'nın yürürlüğe girmesi sonucunda toprağa verilmiş olması fikrimizce zamansız bir kayıp olmuştur. Çünkü

- Deniz sigortaları ayrı bir düzenlemeye konu olmayınca, bütün emredici hükümlerin (yasadaki hükümlerin yaklaşık dörtte üçü emredicidir) bu sigortalar hakkında da uygulanması zorunlu hale gelmektedir.
- Oysa, deniz sigortalarında sigorta sözleşmesi hakkında öngörülmuş bulunan emredici hükümlerin uygulanmaması, tarafların sözleşme özgürlüğü çerçevesinde aralarındaki sigorta ilişkisini diledikleri gibi düzenlemelerine imkân tanınması lâzımdır.
- Öte yandan ülkemizde yasal düzenlemeye gerek bırakmayan çok ayrıntılı sigorta genel şartları yürürlükte değildir. Gemi sigortaları ile yük sigortaları alanında sigorta teminatının kapsamı ve sigorta ilişkisinde geçerli olacak bazı kurallar sigorta sözleşmesine İngiliz klozları eklenerek belirlenmektedir. Ancak İngiliz klozları sigorta sözleşmesine ilişkin birçok hususu düzenleme alanı dışında bırakmaktadır. Öte yandan İngiltere'de, İngiliz hukukuna tabi klozlardaki boşluklar İngiliz Deniz Sigortaları Kanunu'ndaki (MIA) hükümler uygulanarak doldurulmaktadır. Bizde ise boşluğu dolduracak özel yasa hükmü yoktur. Genel nitelikli yasa hükümleri ise çoğu durumda yetersiz kalmaktadır.
- Almanya'da ise karşımıza daha değişik bir görünüm çıkmaktadır. Tıpkı bizde şu anda olduğu gibi, Almanya'da da deniz sigortalarını düzenleyen özel hükümler (artık) bulunmamaktadır¹. Özel düzenlemeye gerek görülmemesinin nedeni Almanya'da çok ayrıntılı sigorta genel şartlarının kullanılıyor olmasıdır. Öte yandan VVG § 209, (bir tür sigorta olduğu kabul edilen reasüransın ve) deniz sigortalarının sigorta sözleşmesine ilişkin yasa (VVG) hükümlerine tabi olmayacağını öngörmüştür. Böylece deniz sigortaları VVG'nin (az sayıdaki) emredici kurallarına tabi kılınmadığı gibi, sigorta sözleşmesine ilişkin yedek hukuk kurallarının da uygulama alanı dışına çıkarılmış ve sigortacı ile

¹ Alman Ticaret Kanunu'ndaki (HGB) deniz sigortalarına ilişkin hükümler 2008'de yürürlükten kaldırılmıştır.



sigorta ettirenlerin (bütün sözleşmelerde uygulanması söz konusu olan genel emredici kurallar saklı olmak koşuluyla) serbest kalmaları sağlanmıştır.

- Görüldüğü gibi Almanya’da deniz sigortaları konusunda özel düzenlemeye gerek duyulmamasını haklı gösteren iki ana nedenin her ikisi de şu an için bizde mevcut değildir.

II. SAVAŞ RİZİKOSU - DENİZ RİZİKOSU AYRIMI

Deniz sigortalarına ilişkin olarak en başta yapmamız gereken saptamalardan biri de bu sigortalarda savaş rizikosunun oldukça önemli bir yer tutmakta oluşudur.

Gemi ve yük sigortalarında savaş rizikoları mutlak bir şekilde sigorta koruması dışında bırakılmaktadır. Savaş ve grev teminatları ayrı klozlar çerçevesinde verilmektedir².

Ülkemizde gemilere ilişkin sigorta koruması Tekne Sigortası Genel Şartları ve ayrıca sözleşmede kararlaştırılan İngiliz klozları çerçevesinde sağlanmaktadır. Sigortacılık Kanunu m. 11 fk. 4 sigorta sözleşmelerinin ana içeriğinin kamu otoritesi tarafından onaylanan ve sigorta şirketlerince aynı şekilde uygulanacak olan genel şartlara uygun olarak düzenleneceğini; bununla birlikte, sigorta sözleşmelerinde işin özelliğine uygun özel koşullara yer verilebileceğini öngörmektedir. Bu hükümde her ne kadar “sigorta genel şartlarının onaylanacağından” söz edilmişse de uygulama yasanın kabulünden önceye uzanan çok uzun bir zamandır onaylama değil doğrudan kamu otoritesi tarafından kaleme alınma ve yürürlüğe konulma biçimindedir. Sigorta şirketleri, Sigortacılık Kanunu m. 11 fk. 4 hükmünü dikkate alarak gemileri sigorta ederken sigorta sözleşmesini öncelikle Tekne Sigortası Genel Şartlarını sözleşme

² Kırım savaşı sırasında, fırtına nedeniyle Sivastopol’daki topların menzili içine düşen ve kıyıdan açılan top ateşi ile batırılan bir Fransız ticaret gemisi savaş rizikosunu devlete ait bir sigorta şirketine, deniz tehlikelerini ise bir özel sigorta şirketine sigorta ettirmişti. Olayda her iki sigortacı da ödeme yükümlülüğünü reddetmiş ve bu nedenle donatan batan gemisi için sigorta korumasından yoksun kalmıştı. Savaş rizikolarını temin eden sigortacı geminin deniz tehlikesi sonucu (fırtına dolayısıyla kıyı toplarının ateş menzili içine girilmiş olması dolayısıyla) batmış sayılması gerektiğini, deniz tehlikelerini (savaş dışı rizikoları) temin eden sigortacı da açılan top ateşinin savaş rizikosu oluşturduğunu ileri sürmüşlerdi. Savaş rizikolarını temin eden sigortacıya karşı açılan dava yönetsel yargıda, diğer rizikoları temin eden sigortacıya karşı açılan dava da adli yargıda (sigortacının savunması doğrultusunda) olumsuz sonuçlanmıştı. Daha sonra bu gibi bir “çifte ret” durumuna mahal vermemek için Fransız hukukunda yeni bir düzenlemeye gidilmesi söz konusu olmuştu.



içeriğine dahil ederek düzenlenmektedirler. Yapılan sigorta sözleşmesine İngiliz klozları “özel şart” olarak eklenmektedir.

Tekne Sigortası Genel Şartlarının “Sigorta Teminatının Kapsamı” başlıklı A.3 maddesi şu hükmü içermektedir:

Bu sigorta, rizikonun gerçekleşmesi sonucu gemi veya diğer deniz ve göl araçlarının yahut bunlara ilişkin diğer menfaatlerin uğrayacağı ziya ve hasarı, ayrıca teminata dahil edilmişse sorumluluk tazminatını yahut bunlarla ilgili masrafları kapsar. Ziya veya hasar yahut sorumluluk tazminatı ile bunlara ilişkin masrafların kapsam ve içeriği, teminata dahil ve istisna edilen rizikolar, bu poliçeye eklenen özel şartlarla belirlenir.

Bu hükmün ilk cümlesi çok geniş bir anlatımla “ziya veya hasar” için sigorta teminatı sağlandığını belirtmektedir. İkinci cümle ise ziya veya hasarın kapsam ve içeriğinin ve teminata dahil edilmiş ve teminat dışında bırakılmış olan rizikoların (sigorta sözleşmesine eklenen) özel şartlarda belirleneceğini öngörmüştür. Bu durumda eğer özel şart kararlaştırılmış olmazsa, sigortacı ilk cümle uyarınca “adeta sınırsız” sigorta koruması sağlamış sayılabilecektir. Böyle bir yoruma zemin hazırlamamak üzere hemen daima İngiliz klozları sözleşmeye eklenmektedir.

III. SAVAŞ RİZİKOLARI TEMİNATI

Savaş rizikolarına karşı teminat elde etmek üzere sıklıkla kullanılan (poliçelere özel şart olarak eklenen) “Institute War and Strikes Clauses Hulls-Time” (IWSC-Hulls) metnine göre gemilerin aşağıdaki nedenlerle veya aşağıda sayılan kişilerin eylemleri sonucunda tam veya kısmi hasara uğraması rizikosu sigorta koruması altına alınmaktadır:

- Savaş, iç savaş, ihtilal, isyan, ayaklanma veya bunlardan doğan iç kargaşa; savaştan güçlerden biri tarafından veya savaştan bir güce karşı gerçekleştirilen düşmanca eylemler
- Zapt, el koyma, tutuklama veya alıkoyma veya bunların sonuçları; zapt, el koyma, tutuklama veya alıkoyma girişimleri
- Terk edilmiş mayın, torpil veya diğer terk edilmiş savaş silahları
- Grev yapan veya lokavta tabi tutulan çalışanlar yahut çalışma hayatı huzursuzlukları, kargaşalıklara veya halk hareketlerine katılanlar
- Teröristler veya kötü niyetli yahut politik güdü ile hareket eden kişiler
- Müsadere veya kamulaştırma



Konumuzla doğrudan ilgili bulunan “*Detainment*” (alıkoyma) başlıklı IWSC Hulls m. 3 şöyledir:

Gemi zapta tabi tutulmuş, müsadere edilmiş, kamulaştırılmış veya engellenmiş, tutuklanmış, alıkonulmuş veya gemiye el konulmuş ise ve sigorta ettiren bu nedenle geminin serbest kullanımını aralıksız hesaplanacak 12 aylık bir süre boyunca yitirmiş bulunuyorsa, gemiyi hükmen zayı olmuş saymak bakımından gerekli olan sigorta ettirenin yeniden elde etme olasılığı söz konusu olmaksızın geminin zilyetliğinden yoksun kalması koşulu gerçekleşmiş kabul olunur.

Yine incelememiz açısından önem taşıyan (uygulamada özellikle İngiliz piyasasında kullanıldığı ancak Türk sigortacıların da zaman zaman sigorta sözleşmelerine eklemeyi uygun buldukları görülen) “London Blocking And Trapping Addendum” (Londra Engelleme Eki) şöyledir:

Geminin bir liman, kanal, su yolu veya başka bir yerden açık denize çıkışı aralıksız hesaplanacak 12 aylık bir süre boyunca çıkış yolunun o büyüklükteki ve su çekimindeki bütün gemilere kapatılması nedeniyle mümkün olmazsa, bu hal, yolun kapatılması bir savaş benzeri eylemden veya ulusal savunma eyleminden ileri gelmiş olmak koşuluyla, Institute War and Strikes Clause 1/10/83 m.3’teki “alıkoyma” deyiminin kapsamına dahil sayılacaktır.

Ukrayna limanlarında mahsur kalan gemilerin savaştan devletlerin her ikisi tarafından da buna zorlanmış olup olmadığı şu an için kesin bir şekilde bilinmemekle birlikte, donatanların açıklamalarından Ukrayna’nın gemilere limandan ayrılma izni vermediği anlaşılmaktadır. Bundan başka, limanlardan en az birinde, denize çıkışı ayrıca mayınlama ve mavna batırılarak da fiilen engellenmiş olduğu bilgisi mevcuttur.

Bu veriler ışığında değerlendirme yaparsak şu sonuçlar söz konusu olmaktadır:

Mahsur kalan gemilerin donatanları savaş rizikosu teminatı almış değillerse, sigorta koruması devre dışıdır.

Yalnızca savaş teminatı alınmış bulunan donatanlar IWSC Hulls-Time madde 3 (*detainment* = alıkoyma) uyarınca sigorta korumasından yararlanabileceklerdir.

Ayrıca London Blocking and Trapping Clause ile koruma altına alınan donatanlar daha geniş bir sigorta güvencesine sahip olacaklardır.

Aşağıda son iki olasılığı inceleyeceğiz.



1. IWSC Hulls-Time Uyarınca Temin Edilen Donatanlar

IWSC Hulls-Time (diğerleri yanında) zapt, el koyma, tutuklama, engelleme, alıkoyma, kamulaştırma ve müsadere hallerinin sigorta teminatı kapsamında olacağını öngörmektedir. Bu sayılanların her birinin hangi olasılığa ilişkin bulunduğunu aşağıdaki gibi özetleyebiliriz:

Zapt, savaşan devletlerden biri tarafından geminin zor kullanılarak veya zor kullanma tehdidi altında ele geçirilmesidir. Zapt eyleminden amaç, geminin (düşmana yardım etmesi, harp kaçağı olarak belirlenen malları diğer savaşan tarafa taşıması veya düşman gemisi olması gibi nedenlerle) donatanının elinden alınarak, sonuçta müsadere edilmesidir. Müsadere (gemi üzerindeki mülkiyetin devlete geçmesi) bir müsadere mahkemesi kararıyla söz konusu olacaktır³. Ancak zapt rizikosu, zapt edenin gemi üzerinde zilyetliği elde etmesiyle gerçekleşmiş sayılır. Bunun bir yargı kararıyla onaylanması lüzumlu değildir. Zapt çoğu zaman (sonraki aşamada müsadere söz konusu olmuşsa) tam hasar (ziya) ile sonuçlanır. Ancak bu zorunlu değildir. Geminin daha sonra (bir nedenle) serbest kalması durumunda (en fazla) kısmi hasarın varlığı kabul edilecektir⁴.

El koyma daha geniş bir kavramdır⁵. Bu olasılıkta da gemi zorla ele geçirilmektedir. Fakat bunu savaşan devletlerden birinin yapması şart değildir. Öte yandan, el koyma gemide bulunanlarla veya gemi ilgilileriyle (mesela malik) iş birliği içinde veya bunların göz yummasıyla da gerçekleştirilmiş olabilir. El koyanların amacının geminin maliki durumuna gelmek olması da gerekmez. Geminin ele geçirilmesi anında el koyma rizikosu meydana gelmiş olur. El koyma hukuka uygun da olabilir⁶. Öte yandan, kısa süreli el koyma eylemleri de

³ İkinci Dünya Savaşı sürerken çıkarılan 3894 sayılı Denizde Zapt ve Müsadere Kanunu (RG. 18.7.1940/4564) bu hususta ayrıntılı hükümler içermektedir.

⁴ Bu konuda geniş açıklamalar ve İngiliz hukukundaki durum için bkz. Miller, *Marine War Risks* (B. 2, Lloyd's of London Press 1994) 85 vd. özellikle 107-108.

⁵ Kavram hakkında bkz. Miller, 109 vd. özellikle 128-129.

⁶ Cory isimli gemi 1785 yılında Ostend'den Sunderland'a doğru yola çıktıktan sonra, kaptan rotayı önemli miktarda içki kaçakçılığı gerçekleştirmek amacıyla Shields kıyısına çevirmiştir. Gümrük görevlileri tarafından el konulan gemi, donatanın yüksek tutarda ödeme yapması sayesinde müsadere edilmemiştir. Sigortacı, gemi donatanının açtığı davada savunma olarak sigorta teminatının yalnızca geminin hukuka uygun ticaret için kullanılırken kaptanın ihaneti (barratry) halinde işleyeceğini; olayda ise geminin hukuka aykırı ticari etkinliğe kaktığını ileri sürmüştür. Yargı kararı ise donatan lehine olmuştur. Lord Kenyon "gemi donatanının hukuka aykırı kişisel bir davranışı söz konusu olmadığından sigorta korumasından yararlanacağına karar vermiştir (Miller, 111-112).



el koyma rizikosunu kapsamındadır. Zapt için aranan zor kullanma veya bu yolda tehdiye başvurma koşulu, (el koymanın hukuka uygun olduğu durumlar dışında) el koyma için de aranır. El koyma zapttan farklı olarak genellikle geminin el koyanlardan geri alınması olasılığını içerdiğinden, (fiili veya hükmi) tam hasar (zıya) olasılığı düşüktür. Gemideki yolcular gemiye el koyma eylemini gerçekleştirebilirlerse de kaptan ve gemi adamları bakımından bu sonuç mümkün değildir⁷.

Tutuklama, engelleme ve alıkoyma⁸ arasında aslında kayda değer bir fark yoktur. Bunların her üçünde de hukuka uygun olan veya olmayan yollarla sigorta konusu geminin olağan koşullarda gerçekleştirme hakkına sahip bulunduğu bir davranışı gerçekleştirmesinin engellenmesi söz konusudur. Geminin üzerinde mülkiyet hakkı elde etme veya geminin denetimini ele geçirme niyeti aranmaz. Bununla birlikte eğer geminin denetimi ele geçirilirse, duruma göre zapt veya el koyma halinden de söz edilebilir. Tutuklama (arrest) deyimini daha çok yargı kararı sonucu geminin hareketsiz bırakılması anlamında kullanılmaktadır. Gemi, bir hukuk kuralına dayanarak veya gerekli bir iznin verilmesinden kaçınılarak yahut bir limana girmesine veya bir limandan çıkmasına ambargo konularak veya izlenmek istenen rota yasaklanarak da engellenmiş olabilir. Bir savaş nedeniyle geminin bir limanda mahsur kalması durumu da kamu makamlarının tutumlarına bakılmaksızın engelleme olarak görülebilecektir. Zapt ve el koymada olduğu gibi, tutuklama, engelleme ve alıkoymada da zor kullanılması gerekebilir fakat rizikonun gerçekleşmesi bakımından bu şart değildir. Nitekim hukuka uygun engelleme/ alıkoymalarda, hukuk kurallarına uymak esas olduğundan zora başvurmak çoğu halde hiç söz konusu olmayabilecektir. Başlangıçta hukuka uygun el koydukları düşünülen ve istemleri yerine getirilen kişilerin daha sonra hukuka aykırı davranmış oldukları anlaşılırsa, bu halde de engelleme/ alıkoyma rizikosunu gerçekleştirmiş sayılabilir. Alıkoyma çoğu halde geminin “hükmi tam hasara” uğramasıyla sonuçlanır. Ancak hükmi tam hasar koşulları gerçekleşmediği bir sırada geminin serbest kalması söz konusu olursa, uzun bekleme sonucunda geminin karinasının zedelenmesi yoluyla kısmi hasar da meydana gelmiş olabilecektir.

İngiliz hukukunda (geminin alıkonulmuş olması nedeniyle) hükmi tam hasar, donatanın gemisini makul bir süre içinde geri alma olasılığının bulunmaması

⁷ Kaptan ve gemi adamlarının kendilerine emanet edilmiş olan gemiye el koymaları büyük olasılıkla “barratry” (ihanet) olarak değerlendirilecektir.

⁸ Bu kavramlar hakkında bkz. Miller, 131 vd. özellikle 135-136.



halinde gerçekleşmiş sayılmaktadır (MIA m. 60 (2) (ii)). Bunun hangi anda söz konusu olacağı hususunda ise sigortacı aleyhine resmi prosedürün başlatılması (veya sigortacının terk bildirimini kabul etmemesi üzerine sigorta ettiren donatanın resmi prosedürü başlatmış sayılması) anı esas alınmaktadır.

Hükmi tam ziya halinde Türk hukukunda uygulanacak hüküm (artık) bulunmamaktadır. 1956 tarihli önceki TTK deniz sigortalarını düzenlerken bu hususta açık hükümlere yer vermişti. Bunlardan konumuz bakımından önemli bazıları aşağıdaki gibidir:

III - Bırakma:

1. Şartları:

Madde 1420 – Sigortalı aşağıdaki hallerde sigorta edilen şey üzerinde haiz olduğu hakları devrederek sigorta bedelinin tamamının ödenmesini isteyebilir:

1. Gemi aşağıdaki maddeler hükmünce gaip sayılırsa;

2. Gemi veya malların ambargo edilmiş, muharip bir devlet tarafından müsadere olunmuş veya başka suretle bir amme tasarrufiyle alıkonulmuş yahut deniz haydutları tarafından zaptedilmiş olması sebebiyle sigortanın mevzuu olan şey tehlikeye maruz bulunur ve bu olaylar;

A) Akdeniz, Karadeniz ve Azak denizinin bütün limanları veya kısımları da dahil olmak üzere bir Avrupa limanında veya Avrupa denizinde vaki olmuşsa altı ay;

B) Ümit ve Horn burunlarının berisinde olmak üzere başka sularda vaki olmuşsa dokuz ay;

C) Bu burunlardan birinin ötesinde olmak üzere başka sularda vaki olmuşsa 12 ay;

geçtiği halde gemi ve mallar serbest bırakılmamış olursa.

Bu müddetler kazanın 1377 nci madde gereğince sigortacıya sigortalı tarafından bildirildiği günden itibaren hesap olunur.

3. Bırakma müddeti:

a) Umumi olarak:

Madde 1423 – Bırakma beyanının sigortacıya bırakma müddeti içinde vasıl olması lazımdır.

1420 nci maddenin birinci bendinde yazılı gaiplik halinde varma limanı bir Avrupa limanı ise ve aynı maddenin ikinci bendinde yazılı olaylardan, birinin vukuu halinde olay Akdeniz'in, Karadeniz'in ve Azak denizinin bütün liman veya kısımları da dahil olmak üzere bir Avrupa limanında



veya bir Avrupa denizinde vaki olmuşsa bırakma süresi altı ay ve bütün diğer hallerde dokuz aydır. Bu süre 1420 ve 1421 inci maddelerde yazılı müddetlerin bitmesiyle işlemeye başlar.

4. Bırakma beyanı:

a) Sıhhat şartları:

Madde 1425 – Bırakma beyanının muteber olması için kayıtsız ve şartsız yapılması ve sigorta edilmiş şeyin kaza sırasında deniz rizikolarına maruz bulundukça tamamına taallük etmesi lazımdır.

Sigorta tam değer üzerinden yapılmamışsa sigortalı sigorta edilmiş şeyin ancak mütenasip kısmını bırakmak mecburiyetindedir.

Bırakma beyanından cayılmaz.

5. Hükümleri:

a) Bırakılan şey üzerindeki hakların sigortacıya geçmesi:

Madde 1427 – Sigortalının bırakılan şey üzerinde haiz olduğu bütün haklar bırakma beyanı ile sigortacıya geçer.

Bırakılan şeyi bırakma beyanı sırasında takyit eden aynı haklar sebebiyle sigortalı sigortacıya teminat göstermeye mecburdur; meğer ki bu aynı haklar sigorta mukavelesine göre sigortacının mesul olduğu rizikolardan doğmuş olsun.

2011 tarihli (yürürlükteki) TTK, yukarıda da belirttiğimiz gibi deniz sigortaları hakkında hüküm içermemektedir. Tekne Sigortası Genel Şartları'nda da hükmi tam zıya hakkında herhangi bir hüküm bulunmamaktadır. Özel şart olarak sözleşmeye eklenen ITC Hulls veya IWSC Hulls-Time metinlerinde de hükmi tam zıyanın hangi hallerde söz konusu olacağı ve hangi kurallara tabi bulunacağı (çok sınırlı bazı hususlar dışında) belirtilmemektedir⁹. ITC Hulls ve IWSC Hulls-Time'da hükmi tam zıya konusunda ilişkin ayrıntılı düzenleme olmamasının nedeni, (sigorta ilişkisinin İngiliz hukukuna tabi olacağı düşüncesiyle) bu metinlerin düzenlemediği hallerde MIA hükümlerinin uygulanacak olmasıdır.

⁹ ITC Hulls 1995 yalnızca hükmi tam zıya halinin var olup olmadığının belirlenmesinde geminin onarılmış değerinin dikkate alınacağını, onarım maliyetinin (ve geminin yeniden elde edilme maliyetinin) sigorta değerinden yüksek olması gerektiğini ve bu belirlenirken, tek bir kaza veya aynı kazadan kaynaklanan sonuçlarla ilgili maliyetin belirleyici olacağını öngörmüştür (m. 19). IWSC Hulls-Time ise yalnızca (m. 3) gemiyi hükmen zayı olmuş saymak bakımından gerekli olan gemi üzerindeki zilyetliğin yeniden elde etme olasılığı söz konusu olmaksızın yitirilmesi koşulunun, zilyetlikten yoksunluk 12 ay sürmüş bulunduğu takdirde gerçekleşmiş sayılacağını vurgulamaktadır (m. 3).



MIA'nın ilgili hükümleri ise şu şekildedir:

MIA m. 56 Kısmi veya tam hasar

- (1) Hasar kısmi veya tam olabilir. Tam hasar olmayan hasar kısmi hasardır.
- (2) Tam hasar, fiili tam ziya veya hükmi tam ziya olabilir.
- (3) Sigorta poliçesinden farklı bir maksat çıkarılmıyorsa, tam ziya hali için yaptırılmış olan bir sigorta hem fiili tam ziya halini hem de hükmi tam ziya halini kapsar

MIA m. 60 Hükmi tam ziya

- (2) Özellikle,
 - (i) sigorta ettiren sigorta kapsamındaki bir riziko nedeniyle geminin zilyetliğinden yoksun kalmışsa ve
 - (a) gemiyi geri alması olası görünmüyorsa veya
 - (b) geminin geri alınması, geri alınma tarihinde geminin değerini aşacaksa hükmi tam ziya hali mevcut sayılır.

MIA m. 61 Hükmi tam ziyanın sonucu

Hükmi tam ziya halinde sigorta ettiren hasarı hükmi tam ziya yerine kısmi hasar da sayabilir veya sigorta konusu gemiyi sigortacıya bırakarak hasarı fiili tam ziya sayabilir.

MIA m. 62 Bırakma bildirimini

- (1) Bu madde hükümlerine tabi olmak kaydıyla, sigorta ettiren gemiyi sigortacıya bırakmak istediğinde bırakma bildiriminde bulunmak zorundadır. Bunu yapmazsa, hasar ancak kısmi hasar sayılabilir.
- (2) Bırakma bildirimini (yazılı veya sözlü olarak veya kısmen yazılı kısmen de sözlü olarak) sigorta ettirenin gemi üzerindeki sigorta konusu çıkarımı koşulsuz şekilde sigortacıya bırakma niyetini ortaya koyan herhangi bir biçimde yapılabilir.
- (3) Bırakma bildirimini hasar hakkında güvenilir bilgi edinilmesi üzerine makul özenle yapılmalıdır. Bununla birlikte, edinilen bilginin doğruluğu kuşkulu ise, sigorta ettiren makul bir araştırma süresinden yararlanma hakkına sahiptir
- (4) Bırakma bildirimini geçerli şekilde yapılmışsa, sigorta ettirenin hakları, sigortacının bırakmayı reddetmesi nedeniyle olumsuz etkilenmez.



- (5) Bırakma açık veya sigortacının davranışıyla örtülü şekilde kabul edilebilir. Ancak sigortacının bırakma bildirimini sonrasında suskunluğu kabul olarak değerlendirilmez.
- (6) Bırakma bildirimini kabul edilince, artık geri alınamaz. Bırakma bildirimini kabulü, bildirim yeterli olduğunun ve hasardan sorumluluğun kabul edildiği anlamına gelir.

MIA m. 63 Bırakmanın sonucu

- (1) Geçerli bir bırakma halinde sigortacı sigorta konusu gemiden geriye ne kalmışsa sigorta ettirenin onun üzerindeki çıkarını ve gemi üzerindeki aynı haklarını kendi üzerine alma hakkını kazanır.

Şu anda Türkiye’de yukarıdaki gibi bir düzenleme yürürlükte değilse de 1956 tarihli (önceki) TTK dönemindeki uygulama¹⁰ ve genel dünya uygulaması göz önünde tutularak benzer kuralların (gerektiğinde hâkimin hukuk yaratma yetkisi çerçevesinde) benimsenmesi uygun olur.

Sonuç olarak donatanların sigortacılara gemiyi “bırakma” bildiriminde bulunmaları (mülkiyetini devretmeyi kabul ve taahhüt etmeleri) halinde¹¹, sigortacı bırakmayı kabul etmese (ve geminin mülkiyetini devralmasa) dahi sigorta ettirenin “hükmi tam zıya” (CTL = Constructive Total Loss) uygulanması istemi haklılık kazanacaktır.

IWSC Hulls-Time m. 3 (alıkoyma) geminin hükmi tam hasara uğramış sayılması ile ilgili özel bir düzenleme içermektedir. Buna göre, sigorta ettiren alıkoyma nedeniyle geminin serbest kullanımını aralıksız hesaplanacak 12 aylık bir süre boyunca yitirmiş bulunuyorsa, hükmi tam zıya için aranan “yeniden elde etme olasılığı söz konusu olmaksızın geminin zilyetliğinden yoksun kalma” şartı gerçekleşmiş sayılacaktır. Ukrayna limanlarında gemilerin mahsur kalması (alıkonması) Şubat 2022 içinde söz konusu olmuş ve IWSC Hulls-Time m. 3’teki 12 aylık süre dolmasına rağmen gemiler serbest kalmamışlardır. Bu durum

¹⁰ Belirtelim ki 1929 tarihli Ticaret Kanunu (1926 tarihli Ticaret Kanunu’na eklenen Deniz Ticareti hakkındaki 2nci Kitap) zamanında da sigorta ettiren, geminin bir savaşan devlet tarafından alıkonması olasılığında, belirli bir süre içinde serbest kalma söz konusu olmazsa, gemiye ilişkin haklarını devrederek (bırakma) sigortacıdan sigorta bedelinin bütününe ödenmesini isteyebilmekte idi (m. 1402).

¹¹ Bırakmanın zamanla anlamsız hale geldiği ve sigortacıların hiçbir geminin mülkiyetini devralmaya yanaşmadıkları; bu nedenle bu “bırakma” kurumunun artık yasalardan çıkarılması gerektiği hususunda bkz. Miller, 27.31-27.33.



karşısında bazı donatanlar savaş rizikolarını temin eden sigortacılarına başvurarak sigorta bedelinin ödenmesini istemişlerdir.

Bu bağlamda ayrıca kısaca değerlendirilmesi gereken hususlar şunlardır:

- Limanların bazılarında buz sebebiyle limandan çıkış en azından (römorkörle buzlar arasından yol açılması gibi) ek bazı koşullarla mümkün olmaktadır. Bu durum acaba sigortacıya yönelik istemi nasıl etkileyecektir?

IWSC Hulls-Time m. 3'te öngörülen "alıkoymanın 12 ay aralıksız sürmesi koşulu" acaba bu süre içinde geminin başka nedenlerle de limandan ayrılmasının söz konusu olmadığı günler/haftalar söz konusu olmuşsa yine de gerçekleşmiş sayılacak mıdır? Kanımızca, o günler/haftalar boyunca alıkoyma nedeniyle geminin limandan ayrılması zaten söz konusu olmayacak idiyse, sürenin kesintisiz işlemeye devam edeceğini kabul etmek doğru olur.

- Sigortanın alıkoyma başlangıcında yürürlükte olması yeterli midir? Yoksa alıkoymayı izleyen 12 ay boyunca da sigorta teminatı alınmış olmalı mıdır¹²?

Hükmi tam hasar rizikonun gerçekleşmesinin sonucudur. Riziko ise alıkoyma anında gerçekleşmeye başlamıştır. Fikrimizce zararın sebebi niteliğindeki olgunun sigorta süresi içinde meydana gelmesi sigorta korumasından yararlanmak için yeterlidir. Bu gerekçeyle, sigortanın 12 aylık süre boyunca da aralıksız yaptırılmış olmasının gerekmediği sonucuna varıyoruz.

- Alıkoyma başlangıcından bu yana yapılan bakım-tutum ve gemi adamları için yapılan harcamalar sigortacıdan ayrıca istenebilir mi?

Rizikonun alıkoyma başlangıcında gerçekleşmeye başladığı kabul edildiğinde, buna bağlı zararların önlenmesi için sigorta ettiren tarafından alınan makul önlemlerin gerektirdiği harcamalar TTK 1448(3) uyarınca (ve ayrıca IWSC Hulls-Time teminatının IHC Time teminatına eklendiği varsayımında, ITC

¹² Jonathan Gilman&Mark Templeman&Claire Blanchard&Philippa Hopkins&Neil Hart&David Walsh, Arnould, Law of Marine Insurance and Average, (B. 20, Sweet & Maxwell 2021) (Arnould), 29-35 vd.



Hulls'taki “*duty of assured*” (*sue and labour*) maddesi uyarınca¹³ sigortacının sorumluluğunda olacaktır.

Ancak belirtmek gerekir ki bu husus tartışmalara çok elverişlidir. İngiliz hukukundaki gelişme kısaca şu şekilde özetlenebilir¹⁴:

- Alıkoyulma sırasında yapılan gemi adamları ile ilgili giderlerin koruma-kurtarma masrafı sayılarak sigortacı tarafından ödenebilmesi için bunların olağandışı nitelik taşıması (donatan tarafından taşıma sözleşmesi çerçevesinde üstlendiği yükümlülükler uyarınca yapılması gereken masraf olmaması) gereklidir.
- İlk zamanlarda navlun sözleşmesinin temelini çökmesi (ifasının tarafların kusuru olmaksızın imkânsızlaşması veya artık beklenemez hale gelmesi)¹⁵ bağlamında değerlendirme yapılmaktaydı. Geminin alıkonulmuş olmasının kural olarak navlun sözleşmesinin son bulmasına veya en azından bir süre askıya alınmasına yol açtığı ve alıkonulan gemi veya yükün iyi halde muhafazası için yapılan gemi adamlarının ücret ve kumanyalarına ilişkin giderlerin yolculuğun olağan giderleri arasında sayılmayacağı ve alıkoymaya yol açmış bulunmayan gemi tarafına bunların sigortacı tarafından ödenmesi gerektiği düşünülüyordu.
- Buna karşılık, alıkoymanın navlun sözleşmesinin son bulmasına yol açmadığı hallerde, donatanın taşıtana karşı gemi adamlarının hizmetlerini sağlama yükümlülüğü altında olacağı ve gemi adamlarına ilişkin giderlerin de yolculuğun olağan giderleri arasında sayılacağı ve sigortacıdan istenemeyeceği fikri hakimdi.
- Son zamanlarda ise, navlun sözleşmesinin temelini çökmüş olup olmadığına bakarak sonucu belirlemenin yerinde bir çözüm olmadığı görüşü ağırlık kazanmıştır. Bu görüş aşağıdaki hususlara dayanmaktadır:
 - o Masrafların yapıldığı anda yürürlükte olan (temeli çökmemiş) bir navlun sözleşmesi mevcutsa, olağan işletme giderlerinin sigortacıdan istenemeyeceği hususunda duraksama yoktur. Donatan, tercihe göre bu giderleri

¹³ Tekne Sigortası Genel Şartları B.1 ise yalnızca sigorta ettirenin önlem almakla yükümlü olduğunu belirtmekte, bu önlemlerin masraflarının sigortacı tarafından karşılanacağına ilişkin hüküm içermemektedir.

¹⁴ Bkz. Arnould, 25-30.

¹⁵ İngiliz hukukunda bu durum “frustration” (boşa çıkma) deyiimiyle anlatılmaktadır.



- Sözleşmesel yükümlülükleri kapsamında bunları zaten karşılamak zorunda olduğu gerekçesiyle, veya
 - Geminin kullanım olanağının yitirilmesi yüzünden bunları gemiden elde edilecek kazançtan karşılamaya imkân bulunamaması halinde gemiye gelen zararın değil, donatanın uğradığı zararın söz konusu olacağı gerekçesiyle sigortacıdan talep edemeyecektir.
- Asıl sorun navlun sözleşmesinin temelini çökmüş olması halinde ortaya çıkmaktadır. Arnould'ya göre¹⁶, geminin o sırada herhangi bir navlun sözleşmesi yükümlülüğü altında olmaması kendiliğinden olağan işletme giderlerinin koruma- kurtarma görevi (sue and labour) kapsamında sigortacı tarafından ödenmesini sağlamaz. Şu ayırımların yapılması yerinde olur:
- Koruma-kurtarma görevi kapsamında sigortacıdan ödeme alınabilmesi için gemi alıkonulmuş olduğu sırada donatanın gemi adamlarını gemide bulundurması, geminin tekrar serbest hale gelmesini sağlamaya (veya bunu kolaylaştırmaya) veya sigorta kapsamındaki hallerin devam eden etkisi yüzünden hükmi tam ziya (constructive total loss-CTL) durumunun ortaya çıkmasını engellemeye yönelik olmalıdır.
 - Koruma-kurtarma görevi kapsamında sigortacının sorumluluğunun doğabileceği bir diğer olasılık ise, geminin tekrar serbest kaldıktan sonra onarım görme gereksiniminin ortaya çıkacak olması halidir. Gemi adamlarının gemide bulundurulması, geminin bakım ve tutumunu ve gemi makinelerinin çalıştırılmasını sağlayarak onarıma gerek bırakmayacak ve bunun maliyeti olası onarımın maliyetinden daha düşük olacak ise, sigortacı gemi adamları için yapılan masrafları karşılamakla yükümlü tutulabilecektir.
 - Geminin alıkonulduğu limandan en kısa zamanda ayrılmasını (savaşan devletlerin alanından uzaklaşmasını) sağlamak amacıyla minimum sayıda (iskelet mürettebat= squeueleton crew) gemi adamı bulundurmak yerine yola elverişliliği sağlayacak sayıda gemi adamı bulundurmak koruma-kurtarma kapsamında görülebilir. Bu takdirde, iskelet mürettebatın maliyetini aşan kısım sigortacı tarafından karşılanmalıdır.

¹⁶ Arnould, 25-31.



Türk hukuku bakımından değerlendirme yaptığımızda şunlar söylenebilir:

Ukrayna'da savaşın kısa süre içinde bitmeyeceği dikkate alınarak yalnızca iskelet mürettebat bulundurulması lazım geldiği kabul edilebilir. Buna göre yola elverişlilik için gereken (tam) sayıda gemi adamı bulundurulması «makul gider» sayılmayacaktır. Bu da alıkoymanın devam ettiği süre boyunca gemide bulundurulan bütün gemi adamlarının ücretlerinin koruma önlemi kapsamında sayılmasını engelleyecektir.

Bununla birlikte, tahıl ambargosunun yakın zamanda kalkmasının beklendiği dönemler söz konusu olmuşsa, bu olgu kanıtlanmak koşuluyla bu dönemlere ilişkin olarak gemi adamlarına ödenen ücretler ve yapılan diğer masraflar korum-kurtarma görevi kapsamında düşünülebilir.

Geminin limanda alıkonmuş olduğu süre boyunca yapılan bazı masrafların koruma-kurtarma kapsamında değerlendirilmesi gerektiği belirlenirse, o takdirde tekne poliçesine ekli özel şartlarda yer alan “sue & labour” (duty of assured) klotunun aşağıdaki hükümlerinin göz önünde bulundurulması lazım gelecektir.

ITC Hulls Sue & labour

11.1. Herhangi zarar veya kaza halinde, bu sigorta kapsamında tazmin edilebilecek bir zararı önlemek ya da en aza indirmek amacı ile makul önlemler almak sigortalı ve onun adamları ve temsilcilerinin görevidir.

11.2.sigortacılar, sigortalı ve onun adamları veya temsilcilerinin aldıkları ...önlemler için yaptıkları uygun ve makul masraflara katılır. Müşterek avarya , kurtarma masrafları [11.5 Klotu ile sağlananlar hariç], 10.5 Klotu'nda belirtilen özel tazminat ve masraflar ile çatışmaya ilişkin savunma veya dava masrafları sue & labour klotu kapsamında tazmin edilmez.

11.4. Sigortacı, sue & labour klotuna uygun biçimde yapılan masrafları,

- söz konusu masrafların poliçede yazılı sigorta bedelinin geminin poliçede gösterilen değerine veya
- (masrafa neden olan olay sırasında geminin sağlam değeri poliçede gösterilen değerini aşıyorsa), sigorta bedelinin geminin sağlam haldeki değerine

olan oranına göre karşılar (eksik sigorta oranında indirim)

Sigortacılar tazminat talebini tam zıya olarak kabul etmiş ve sigorta edilen gemi de kurtarılmışsa, sue & labour masrafları



- kurtarılan şeyin değerini aşmadıkça, yukarıdaki (eksik sigortaya ilişkin) hüküm uygulanmaz,
- aşarsa, o zaman, masrafın sadece bu değeri aşan kısmına uygulanır.

11.5. İçinde yük veya başka mallar bulunan gemi için sue & labour masrafları yapılmış olmasına karşın gemiye ilişkin tam ziya talebi kabul edilmiş olduğunda

- Kurtarılan bir değer yoksa, veya
- masraflar kurtarılan şeylerin değerini aşmışsa,

Sigortacı tarafından duruma göre

- masrafların makul olarak gemi için yapılmış sayılabilecek kısmı,
- ya da kurtarılan şeylerin değerini aşan masraflardan gemi payına düşen kısım

(10.5 Klozu'nda belirtilen özel tazminat ve masraflar hariç) karşılanacaktır. Eksik sigorta varsa, ödenecek miktar eksik sigorta oranında azaltılacaktır.

11.6. Sue & labour klozu uyarınca ödenecek tutar, sigorta sözleşmesi uyarınca ödenecek tazminata ektir. Ancak hiçbir halde geminin sigorta bedelini aşamaz.

Sue & labour klozu uyarınca koruma önlemi masrafları geminin tam hasara (total loss) uğraması halinde de ödenmektedir. Ancak ödenecek tutardan eksik sigorta varsa indirim yapılabilecektir. (Eksik sigorta sue & labour hakkındaki ITC Hulls 11.4 uyarınca, tam hasar olasılığında yalnızca kurtarılan değeri aşan masraf kısmı hakkında söz konusu olacaktır).

TTK 1448(3) de (sigorta ettiren/sigortalı lehine emredici olarak) benzer hüküm içermektedir:

- (3) Sigortacı sigorta ettirenin (zararı önleme ve azaltma görevi çerçevesinde) yaptığı makul giderleri, bunlar faydasız kalmış olsalar bile, sigorta tazminatından veya bedelinden ayrı olarak tazmin etmekle yükümlüdür. Eksik sigortanın yapıldığı hâllerde 1462nci madde hükmü kıyas yoluyla uygulanır.

Sue & labour klozunun yukarıdaki hükümleri uyarınca sigorta konusu gemi CTL olarak işlem gördüğünde, donatan tarafından başvuru koruma-kurtarma önlemleri sayesinde elde edilmiş olan yarar sigortacının bu önlemlere ilişkin ödeme yükümlülüğünü belirleyecektir. Masraflar için sigorta ettirene ödenecek



olan tutar, elde edilen yararı aşmayacaktır Ayrıca eğer eksik sigorta varsa, masraflar da bu eksik sigorta oranında karşılanacaktır¹⁷.

Bu çalışmanın kaleme alındığı sırada (9 Mayıs 2023) Ukrayna limanlarında mahsur kalan bazı gemilerin piyasa değerleri (geminin niteliklerine göre değişmekle birlikte) çok düşüktür.

Meselâ alıkoyma anında değeri 7 milyon USD olan 20 yaşındaki bir gemi için (“as is where is”) sadece 100.000 USD fiyat önerilmektedir. Bu gemi 5 milyon USD’a sigorta edilmişse ve alıkoyma süresince gemi için 250.000 USD sue & labour (koruma-kurtarma) masrafı yapılmışsa sigortacı acaba ne ödeyecektir? Kurtarılan geminin değeri şu an için 100.000 USD olduğuna göre, sue & labour masraflarının 100.000 USD’yi aşan kısmı için eksik sigorta uygulanabilecek ve bu kısım için $150.000 \times 5/7 = 107.000$ USD ve toplamda 207.000 USD koruma kurtarma gideri ödenmesi gerekecektir.

2. London Blocking and Trapping Addendum ile Temin Edilen Donatanlar

Ukrayna’da limanlarda mahsur gemilerin bazılarına ilişkin sigorta sözleşmelerinde IWSC Hulls-Time’a ek olarak London Blocking and Trapping Addendum’un da mevcut bulunduğu görülmektedir. Bu kloz ile sigorta ettiren donatan IWSC Hulls-Time m. 3’teki “alıkoyma tanımının genişletilmesi sayesinde” ek koruma elde etmiş olmaktadır. Eğer gemi bir savaş benzeri eylem veya ulusal savunma eylemi sonucunda bir liman, kanal, su yolu veya başka bir yerden açık denize çıkış yolunun aralıksız 12 ay boyunca (o büyüklükteki ve su çekimindeki bütün gemilere kapatılması nedeniyle) çıkamazsa bu hal Institute War and Strikes Clause 1/10/83 m. 3’teki “alıkoyma” deyiminin kapsamında sayılacaktır.

Ukrayna’da bazı gemilerin limandan açık denize çıkış için kullanılmak zorunda olduğu su yolunun mavnaların batırılması ve mayın döşenmesi sonucunda kapatıldığı bildirilmektedir. Bunun bir savunma önlemi olması durumunda, limandan çıkış için herhangi bir resmi engelleme söz konusu olmasa dahi alıkoyma klozunun uygulama koşulları gerçekleşmiş kabul edilecektir.

¹⁷ Eksik sigorta uygulaması hakkında ITC Hulls’taki Sue & labour klozu şunu öngörmektedir: Sigortacı tarafından ödenecek koruma-kurtarma masrafları, poliçedeki sigorta bedelinin geminin poliçede gösterilen değerine olan oranına göre ödenecektir. Fakat masrafa neden olan olay sırasında geminin sağlam değeri poliçede belirtilen gemi değerinden fazla ise, sigortacı koruma-kurtarma masraflarını, sigorta bedelinin geminin sağlam haldeki değerine olan oranına göre karşılayacaktır.



SONUÇ

Ülkemizde deniz sigortalarına uygulanacak kuralların gözden geçirilmesi kanımızca zorunludur. Bu hususta iki yöntem izlenebilir. Bunlardan ilki deniz sigortalarının yasada bütün gereksinimleri karşılayacak şekilde yeniden ve emredici olmayan bir şekilde düzenlenmesidir. İkincisi ise yasada özel ve ayrıntılı bir düzenleme yapılmaksızın, deniz sigortalarının sigorta sözleşmesini düzenleyen yasa hükümlerine değil Türk Borçlar Kanunu'nun bütün sözleşmeler hakkında geçerli olan genel hükümlerine tabi olacağına öngörülmesi ve buna ek olarak ayrıntılı sigorta genel şartları oluşturulmasıdır. Şu an yürürlükte bulunan kurallar uyarınca deniz sigortaları Türk Ticaret Kanunu'nun genel hükümlerine ve zarar sigortalarına ilişkin hükümlerine tabi bulunmaktadır. Bu nedenle yasadaki bütün emredici hükümlerin deniz sigortalarına da uygulanması gerekmektedir. Öte yandan uygulamada özel şart olarak kullanılan İngiliz kizoları bütün gereksinimlere cevap vermediği ve Türk genel şartları da yüzeysel olduğu için, uygulamada boşluklar (uygulanacak kural eksikliği) ortaya çıkmaktadır.

Ukrayna-Rusya arasındaki silahlı çatışma sırasında Ukrayna limanlarında mahsur kalan (Türk sigortacılar tarafından Türk hukukuna tabi sigorta sözleşmeleri ile sigorta koruması altına alınmış) gemiler bu duruma örnektir. Bu gemiler, limanda alıkonulma 12 ayı geçtiği zaman, İngiliz kizoları çerçevesinde hükmi tam (zıya) hasar (Constructive Total Loss = CTL) ödemesine hak kazanabilmektedir. Fakat, hükmi tam (zıya) hasar yasada düzenlenmediği için bunun anlamı, koşul ve sonuçları hakkında belirsizlik yaşanmaktadır. Oysa İngiliz kizolarının içerdiği boşluklar (İngiltere'de) yasa (Marine Insurance Act) hükümleri ile doldurulmaktadır. Ancak sigorta Türk hukukuna tabi olduğu zaman, bizde deniz sigortalarına özgü özel bir yasal düzenleme bulunmadığı için, boşluğun nasıl doldurulacağı sorununu çözüme kavuşturmak lazım gelmektedir. Kanımızca boşluk önceki yasalarımızda ve halen MIA'daki (dünyada yaygın uygulamaya sahip) kurallarla doldurulmalıdır.

Sigorta sözleşmesine eklenen İngiliz kizoları, sadece CTL'in süre koşulunun (alıkoyma 12 ayı bulursa) yerine gelmiş olacağını belirtmektedir. Buna karşılık CTL'in ne demek olduğu, sigorta ettirenin bu haktan yararlanmak için kısmi hasar veya tam hasar arasında yapması gereken seçimi hangi prosedüre göre yapması gerektiği, gemi mülkiyetini (sigortacı istediği takdirde) sigortacıya bırakma lüzumu gibi temel hususlar hakkında bu kizolarda düzenleme yoktur.



Gemileri 12 aydan fazla bir süreyle savaş ortamı nedeniyle limanda mahsur kalan sigorta ettiren donatanların CTL (poliçedeki sigorta bedelinin ödenmesi) talepleri yanında, bu bekleme süresinde yaptıkları masrafları da (mesela gemi adamlarına ödenen ücretler, yağ ve yakıt alımları/tüketimleri, kumanya giderleri ve diğer giderler) koruma -kurtarma görevine ilişkin sözleşmesel hüküm (sue & labour = duty of the assured maddesi) (veya TTK 1448 uyarınca) isteme hakkının olup olmadığı da ayrı bir tartışma konusudur. Belirli koşullarla bu istemin de sigortacıya yöneltilebileceği, özellikle İngiliz öğretisi ve yargı kararları doğrultusunda kabul edilebilecektir.

KAYNAKÇA

Gilman J & Templeman M & Blanchard C & Hopkins P & Hart N & Walsh D, Arnould, *Law of Marine Insurance and Average*, (B. 20, Sweet & Maxwell 2021)

Miller, *Marine War Risks* (B. 2, Lloyd's of London Press 1994)



DEHUKAMDER

DEHUKAM DENİZ HUKUKU DERGİSİ
DEHUKAM JOURNAL OF THE SEA AND MARITIME LAW

DEHUKAMDER - Volume: 5 / Issue: 2 / Year: 2022, pp. 105-147

-Çeviri / Translation-

INSURANCE LAW ISSUES ON WAR-RELATED DETAINMENT OF SHIPS IN PORTS*

GEMİLERİN SAVAŞ NEDENİYLE LİMANDA ALIKONULMASI İLE İLGİLİ SİGORTA HUKUKU SORUNLARI

Prof. Dr. A. Samim Ünán**

ABSTRACT

War risks are an important part of the marine insurance. In our study, although we mainly focus on hull and machinery insurance, it should be noted that war risks are excluded under both hull and machinery and cargo insurances.

War and strike risks are covered by separate clauses. Under Turkish law, hull and machinery cover is provided subject to “General Terms for Hull and Machinery Insurance” and English clauses are also incorporated into the insurance contract.

Although it is not known if the ships stuck in the Ukrainian ports, were forced by either Russia or Ukraine to remain there, it is understood from the statements of the Ukrainian Navy that Ukraine did not allow the ships to leave their ports. Moreover, there is information that access to the sea from the ports was actually prevented by mines and

* Research Article, Received: 21.08.2023 / Accepted: 23.08.2023.

Copyright: All kinds of publication, printing, reproduction and distribution rights of the article belong to DEHUKAMDER (Ankara University National Center for the Sea and Maritime Law Journal of the Sea and Maritime Law). The scientific, ethical and legal responsibility of the article belongs to the authors.

Ethical Statement: The author(s) declare that the preparation of this article is in accordance with ethical rules.

Contribution Rate: The contribution rates of the authors to this article are as shown below:

Prof. Samim Ünán %100

Conflict of Interest Declaration: The author(s) have no conflict of interest to declare.

Declaration of Support and Acknowledgement: None.

** Piri Reis University Graduate Education Institute, Head of Private Law Department; Piri Reis University Faculty of Law, Head of Maritime Law Department (asunan@pirireis.edu.tr) (ORCID: 0000-0002-5915-6582)



the sinking of barges at least in one location. In our study, the following are scrutinized: (1) If the owners of the stranded ships do not have war risk cover, there is no insurance protection. Only ships with war cover shall benefit from cover by the conditions provided under IWSC Hulls-Time clause 3 (detainment). (2) Owners protected by the London Blocking and Trapping Clause will have wider cover.

Keywords: •Insurance Law •Marine Insurances •Ship •War Risks •Detainment of Ships

ÖZ

Deniz sigortalarında savaş rizikoları önemli bir yer tutmaktadır. Çalışmamızda temel olarak tekne ve makine sigortaları ele alınmakla birlikte, belirtmek gerekir ki hem tekne ve makine hem de yük sigortalarında savaş rizikoları mutlak bir şekilde sigorta koruması dışında bırakılmaktadır.

Savaş ve grev teminatları ayrı klozlar çerçevesinde temin edilmektedir. Ülkemizde gemilere ilişkin sigorta koruması “Tekne Sigortası Genel Şartları” ve ayrıca sözleşmede kararlaştırılan İngiliz klozları çerçevesinde sağlanmaktadır.

Günümüzde, Ukrayna limanlarında mahsur kalan gemilerin savaşan devletlerin her ikisi tarafından da buna zorlanmış olup olmadığı şu an için kesin bir şekilde bilinmemekle birlikte, donatanların açıklamalarından Ukrayna'nın gemilere limandan ayrılma izni vermediği anlaşılmaktadır. Bundan başka, limanlardan en az birinde, denize çıkışın ayrıca mayınlama ve mavna batırılarak da fiilen engellenmiş olduğu bilgisi mevcuttur. Bu veriler ışığında değerlendirme yaptığımız çalışmamızda şu sonuçlar ortaya çıkmaktadır: (1) Mahsur kalan gemilerin donatanları savaş rizikosunu teminatı almış değillerse, sigorta koruması devre dışıdır. Yalnızca savaş teminatı alınmış bulunan donatanlar IWSC Hulls-Time madde 3 (*detainment* = alıkoyma) uyarınca sigorta korumasından yararlanabileceklerdir. (2) London Blocking and Trapping Clause ile koruma altına alınan donatanlar daha geniş bir sigorta güvencesine sahip olacaklardır.

Anahtar Kelimeler: •Sigorta Hukuku •Deniz Sigortaları •Gemi •Savaş Rizikoları •Gemilerin Alıkonulması

INTRODUCTION

The Black Sea has not been a “Turkish Lake” or “Turkish inland sea” for a long time. On August 6, 1696, the Russians captured the Azov fortress and entered the Sea of Azov, which was the first success of their policy of descending to the Black Sea shores. The Ottoman army was defeated in Vienna in 1683, and in 1697, this time suffered a defeat against the Austrian army, known as the “Zenta catastrophe”. As a result of this, the Ottoman army agreed to sign a treaty with Austria, Venice and Poland in Karlowitz. Russia was not a party to that treaty. This led to make a separate agreement with the Russians, and it was decided that the negotiations regarding this deal would take place in Istanbul. The Russian delegation sailed from Azov on a ship called Krepost (accompanied by some



warships) to arrive in Istanbul. Until then, they had always come to Istanbul by land for negotiations. But this time the situation was different, and the Russians wanted to show the flag in the Black Sea. When the ship carrying the Russian delegation reached Kerch accompanied by the navy, the Ottomans tried to direct them to the overland route, but since the head of the Russian delegation insisted on the sea route, the Ottomans approved it, and thus the first time a Russian ship sailed on the Black Sea.

Today, the Black Sea is a sea in which many other states are riparian besides Türkiye and Russia, and there are conflicts and disputes between them. Most recently, the war between Russia and Ukraine (which started in February 2022) is still ongoing.

At the beginning of this war, some merchant ships that were in Ukrainian ports (although some of them were able to depart thanks to the Grain Corridor Agreement brokered by Türkiye) could not leave those ports. The situation of immobilized ships in ports has been going on for more than a year. In this study, insurance law issues related to these ships (within the context of the fact that these ships are provided with insurance protection by Turkish insurance companies in accordance with Turkish law) will be discussed.

I. PROVISIONS OF LAW APPLICABLE TO MARINE INSURANCES

In many countries, marine insurances have been the subject of legal regulation before non-marine insurances. A similar development is also observed in the Ottoman Empire.

In the Republic of Türkiye, the first legal regulation about marine insurances took place in the second book of the (first) Commercial Code of the Republic related to maritime trade adopted in 1929 (articles 1319 to 1441). The tenth chapter of that second book was entitled “insurance against risks of the maritime voyage”. The first part of that first Commercial Code relating to land trade was enacted earlier in 1926.

This was followed by the (second) Turkish Commercial Code dated 1956 (which replaced the first Commercial Code). In the TCC dated 1956, the fourth chapter in the fifth book of it was entitled “Insurances against Maritime Risks” and regulated these insurances under articles 1339 to 1459.

The Turkish Commercial Code dated 2011 (currently in force) makes no difference between marine and non-marine insurances and has refrained from



adopting a special regulation about marine insurances. (We may ironically say that the new Commercial Code has adopted the principle of “non-discrimination”). The result is that the general provisions contained in the sixth book of the TCC dated 2011 entitled “insurance law” (applicable to all insurances regardless of their type) and the rules about loss insurances (property insurance or liability insurance provisions depending on the situation) will be applied in our country with respect to marine insurances,

In our opinion, the fact that the special legal regulation on marine insurances was buried as a result of the entry into force of the last TCC it is an untimely loss. Because

- Since marine insurances are not the subject of a separate regulation and there is no rule exempting them from mandatory provisions of the TCC, all the statutory rules mandatorily applicable to insurance contracts are applied about these insurances as well. (At this point it is worth reminding that about three-quarters of the provisions in the TCC Book 6 have mandatory character).
- However, in marine insurances, the mandatory provisions applicable to the insurance contract should not come into play (as those insurances relate to “large risks” and there is no special need to protect the policyholders or insureds) and the parties should be allowed to regulate their insurance relationship as they wish in accordance with the freedom of contract principle.
- On the other hand, we don't have in our country detailed insurance general terms and conditions which would remove the need to have recourse to the (dispositive) legal regulation. In the field of ship (hull) insurance and cargo insurance, the content of insurance coverage and some contractual rules that will shape the insurance relationship are determined by adding British (Institute) clauses to the insurance contract. However, British clauses leave many issues related to the insurance contract outside their scope of regulation. On the other hand, in the UK, the gaps (i.e matters not dealt with) in the clauses subject to British law are filled by applying the provisions of the British Marine Insurance Act (MIA). As for our country, there is no special legal provision to fill the gap. Besides, the general principles of the law are insufficient in most cases.
- In Germany, on the other hand, the situation is different. Just like in our country currently, there are no special provisions regulating marine



insurances in Germany anymore¹. The reason why there is no need for special regulations is that very detailed insurance general conditions are used in Germany. On the other hand, VVG § 209 stipulates that marine insurance (and reinsurance, which is considered to be a type of insurance) are not subject to the provisions of the law on the insurance contract (VVG). Thus, not only are marine insurances not subject to the (few) mandatory rules of the VVG, but they are also excluded from the scope of application of the dispositive law rules on the insurance contract. As a result, insurers and policyholders have been allowed to contract freely (provided that the general mandatory rules that apply to all contracts are respected).

- As can be seen, both of the two main reasons that justify the abolition of the special regulations on marine insurances in Germany are currently not available in our country.

II. DISTINCTION BETWEEN WAR RISKS AND MARINE RISKS

One of the first and foremost observations to be made regarding marine insurances is that in these insurances the risk of war occupies an important place.

In ship and cargo insurance, war risks are excluded from the insurance protection in an absolute manner. Insurance cover in respect of war risks and strike risks are provided within the framework of separate clauses².

In our country, insurance protection for ships is provided within the framework of the General Terms and Conditions of Hull Insurance and also the British (Institute) clauses agreed in the contract. Article 11 paragraph 4 of the Turkish Insurance Activities Control Law (no.5684) stipulates that “the main content of

¹ The provisions on marine insurances in the German Commercial Code (HGB) were repealed in 2008.

² During the Crimean War, a French Merchant ship, which fell within the range of the cannons at Sevastopol due to a storm was sunk by shelling from the shore. The shipowner had insured the war risk with a state-owned insurance company, and the marine perils with a private insurance company. In the incident, both insurers refused to pay and therefore the shipowner was deprived of insurance protection for his sunken ship. The insurer covering war risks argued that the ship should be deemed to have sunk as a result of a maritime peril (the ship had entered the firing range of coastal guns due to the storm), and the insurer covering maritime perils (non-war risks) argued that the cannon fire constituted a war risk. The claim filed against the insurer covering war risks was rejected by the administrative jurisdiction, and the lawsuit filed against the insurer covering maritime perils was rejected by the judicial jurisdiction (in line with the insurer’s defence). Later on, in order to avoid such a “double rejection” situation, a new regulation was introduced in French law.



the insurance contracts will be drafted in line with the general conditions approved by the public authority and applied by insurance companies in the same manner; however, special terms and conditions may be included in insurance contracts in accordance with the nature of the business". Although it is mentioned in this provision that the "general terms and conditions of insurance will be approved", the practice for a very long time, dating back to before the adoption of the law, has been not to approve the general terms and conditions, but to draft and put them into force directly by the public authority. Insurance companies, taking into account the provision of Article 11 paragraph 4 of the Turkish Insurance Activities Control Law, while insuring ships, primarily prepare the hull insurance contracts by including the General Terms and Conditions of Hull Insurance. British (Institute) clauses are added to that contract as "special conditions".

Article A.3 headed "Content of the Insurance Coverage" of the General Terms and Conditions of Hull Insurance contains the following provision:

This insurance covers the loss of or damage to the ship or other sea or inland crafts or to other related interests as a result of the materialization of the risk, as well as liability indemnity or related expenses if included in the coverage. The scope and content of the loss or damage or liability indemnity and related expenses, and the risks included and excluded from the coverage are determined by the special conditions attached to this policy.

The first sentence of this provision states in very broad terms that insurance coverage is provided for "loss or damage". The second sentence stipulates that the scope and content of the loss or damage and the risks included and excluded from the coverage shall be determined in special conditions (attached to the insurance contract). In this case, if no special conditions are agreed upon, the insurer may be deemed to have provided "virtually unlimited" insurance protection in accordance with the first sentence. In order to avoid such an interpretation, British (Institute) clauses are almost always added to the contract.

III. WAR RISKS COVERAGE

According to the text "Institute War and Strikes Clauses Hulls-Time" (IWSC-Hulls), which is frequently used to obtain coverage against war risks (added to policies as a special condition), the risk of loss or damage to the ship as a result of the following reasons or as a result of the actions of the following persons listed below is brought under insurance protection:



- War, civil war, revolution, rebellion, insurrection, or internal turmoil arising from them; hostile acts committed by or against a belligerent power
- Seizure, confiscation, arrest or detention, or their consequences; attempts to seize, confiscate, arrest or detain
- Abandoned mines, torpedoes, or other abandoned weapons of war
- Employees on strike or subjected to lockout, or those who participate in labour unrest, riots or popular movements
- Terrorists or persons acting with malicious intent or political motivation
- Confiscation or expropriation

Article 3 of the IWSC Hulls on “*Detainment*”, which is directly related to the issue dealt with in this paper, reads as follows:

If the ship is subject to seizure, confiscated, expropriated or blocked, arrested, detained, or seized, and the insured has therefore lost the free use of the ship for a period of 12 months to be calculated continuously, the condition of deprivation of possession of the ship without the possibility of the insured regaining possession of the ship, which is necessary for the ship to be deemed to be forfeited, is considered fulfilled.

The “London Blocking and Trapping Addendum” which is also important for our paper (it is observed that it is used especially in the British market in practice, but Turkish insurers also find it appropriate to add it to insurance contracts at times), is as follows:

It is hereby agreed that the inability of the vessel to sail from any port, canal, waterway or other place to the high seas for a continuous period of 12 months as a result of the closure of the connecting channel to all vessels of such size or draft is within the term "restraint" appearing in Clause 3 of the Institute War and Strikes Clauses - Hullsprovided that such closure has arisen through the blockage of the waterway by a warlike act, or act of national defence.

Although it is not known for certain whether the ships stranded in Ukrainian ports were forced to do so by one of the belligerents, it is understood from the statements of the shipowners that Ukraine did not allow the ships to leave its ports. Furthermore, there is (unconfirmed) information that in at least one of the ports, access to the sea has also been effectively prevented by mining and barge sinking.

If we make an evaluation in the light of this information, we may come to the following conclusions:



If the owners of the stranded ships have not received war risk coverage, the insurance protection is ineffective.

Only those shipowners for whom war risks coverages have been obtained may be entitled to insurance protection in accordance with Article 3 (detainment) of IWSC Hulls-Time.

In addition, the shipowners who are protected by the London Blocking and Trapping Clause will have wider insurance coverage (i.e. considered deserving protection under less strict onus of proof).

We will examine the last two possibilities below.

1. Shipowners Provided Insurance Protection in Accordance with IWSC Hulls-Time

IWSC Hulls-Time provides that the cases of capture, seizure, confiscation, arrest, blocking, detention, expropriation, and confiscation (among others) will be covered. We can summarize the probability of each of these as follows:

Capture is the confiscation of a ship by one of the belligerent states by force or under threat of force. The purpose of the capture is that the ship (for reasons such as helping the enemy, transporting goods determined as contraband of war to the other belligerent party, or being an enemy ship) be taken from its owner and ultimately confiscated. The confiscation (transfer of ownership over the ship to the state) will be subject to a confiscation (prize) court judgment³. However, the risk of capture is considered to have been materialized when the power exercising the capture obtains the possession of the ship. This needs not to be confirmed by a judicial decision. Most of the time, the capture (if confiscation follows at the next stage, as normally expected) results in the total loss of the ship. However, there may be also cases of partial loss. If the ship is released later (for any reason) it will be question of only partial loss⁴.

Seizure is a broader concept⁵. In this case, the ship is also possessed by force. But it does not necessarily have to be carried out by one of the belligerent states.

³ The Law No. 3894 on Capture and Confiscation at Sea (OG. 18.7.1940/4564) enacted during the Second World War contains detailed provisions on this context.

⁴ For extensive explanations on this issue and the situation in British law, see Miller, *Marine War Risks* (2nd edition, Lloyd's of London Press 1994) 85 et seq. especially 107-108.

⁵ On the concept, see Miller 109 et seq. especially 128-129.



On the other hand, the seizure may also be carried out in cooperation with those on board or those related to the ship (e.g. the owner) or with their consent. The aim of the seizure needs not to become the owner. The risk of seizure is materialised upon taking possession of the ship. Seizure may also be lawful⁶. On the other hand, short-term seizure actions are also considered within the seizure risk. The use of force or threats required for capture are also required for seizure (except in cases where the seizure is lawful). Unlike capture, since it usually ends in the recovery of the ship, the probability of actual total or constructive total loss is low in cases of seizure. Although the passengers on board can perform the act of seizing, seizure by the master and the seamen is not (legally) possible⁷.

There is actually no significant difference between arrest, restraint and detention⁸. All three of them involve prevention, by lawful or unlawful means, of the insured ship from performing a behaviour that it is entitled to perform under ordinary circumstances. The intention to obtain a property right over the ship or to take control of the ship is not required. However, if the control of the ship is also achieved, the action taken may amount to capture or seizure depending on the situation. The term “arrest” is mostly used in the sense of immobilization of the ship as a result of a judicial decision. The ship may also be prevented on the basis of a rule of law or by refraining from the issuance of the necessary permission to sail, by placing an embargo on entering or leaving a port, or by prohibiting the route to be followed. The situation where a ship is stranded in a port due to war will also be considered an obstruction, regardless of the conduct of the public authorities. As in capture and seizure, it may be question to resort to the use of force also in arrest, restraint or detainment, but this is not necessary in terms of the materialization of the risk. As a matter of fact, since compliance with the rules of law is essential in lawful restraint or detainment, the use of force may not be necessary in most cases. If it is believed

⁶ After the ship *Cory* sailed from Ostend to Sunderland in 1785, the captain set the route to the Shields coast in order to smuggle a significant amount of liquor. The ship seized by the customs officials was not confiscated due to paying a high amount by the owner. The insurer, as a defence to the shipowner’s action, claimed that the insurance coverage would only operate in the event of the captain's barratry while the ship was being used for lawful commerce, in this case, the ship was engaged in unlawful commercial activity. The judicial decision was in favour of the shipowner. Lord Kenyon decided that the shipowner would benefit from insurance protection since there was no unlawful personal behaviour of the shipowner (Miller 111-112).

⁷ The seizure of the ship by the master and seamen is likely to be regarded as “barratry” (treason) since the ship is entrusted to their care.

⁸ On these concepts, see Miller 131 et seq. especially 135-136.



that the perpetrators were acting lawfully and their demands are complied with, the risk of restraint or detainment would be considered materialized even if it is revealed later that they acted unlawfully. Detention in most cases results in the ship becoming a “constructive total loss”. However, if the ship is released at a time when the conditions for constructive total loss have not been fulfilled yet, partial loss may also have occurred by way of damage to the hull of the ship as a result of the long waiting.

In British law, the constructive total loss (by reason of the detention of the ship) will be considered to have occurred where the shipowner has no prospect of recovering his ship within a reasonable period of time (Art. 60 (2) (ii) MIA). As for the moment when this happens, the moment when the official procedure is initiated against the insurer (or when the policyholder (shipowner) is deemed to have initiated the official procedure upon the failure of the insurer to accept the notice of abandonment) is taken as the basis.

There is no provision (anymore) to be applied in Turkish law in the event of a constructive total loss. The previous TCC dated 1956 included explicit provisions in this respect while regulating marine insurance. Some of these provisions that are important in terms of our topic can be cited as follows:

III - Release:

1. Conditions:

Article 1420 –The insured may request the full payment of the insurance sum by transferring the rights he has over the subject matter insured in the following cases:

1.If the ship is deemed to be lost in accordance with the provisions of the following articles;

2.The subject matter of the insurance is exposed to danger by reason of the ship or goods being embargoed, confiscated by a belligerent state, or otherwise detained by public authorities or seized by maritime pirates, and

A) Six months have elapsed if the incident has occurred in a European port or in the European sea, including all ports or parts of the Mediterranean, Black Sea, and Azov Sea;

B) Nine months have elapsed if the incident happened in other waters beyond the Cape of Good Hope and Horn;

C) 12 months have elapsed if the incident occurred in other waters beyond one of these capes;

Without the release of the ship and goods



These periods are calculated from the day the accident is notified to the insurer by the insured in accordance with Article 1377.

3. Releasing period:

a) In general:

Article 1423 - The declaration of release must be submitted to the insurer within the period of release.

If the port of arrival in the event of the disappearance referred to in the first paragraph of Article 1420 is a European port and if, in the event of one of the events referred to in the second paragraph of the same Article, the event took place in a European port or in a European sea, including all ports or parts of the Mediterranean, Black Sea and Sea of Azov, the release period is six months and in all other cases nine months. This period shall commence to operate with the expiration of the periods specified in Articles 1420 and 1421.

4. Declaration of Abandonment

a) Validity conditions:

Article 1425 – In order to be valid, the declaration of abandonment must be made unconditionally and in respect of the entire subject matter insured as it was exposed to maritime perils at the time of the accident.

In case of underinsurance the insured is obliged to abandon the subject matter insured only proportionately.

Withdrawal from the declaration of abandonment is not allowed.

5. Effects:

a) Transfer of rights over the subject matter insured abandoned to the insurer:

Article 1427 – All rights that the insured has over the abandoned property pass to the insurer upon the declaration of abandonment.

The insured is obliged to provide security to the insurer in respect of the proprietary (real) rights encumbering the subject matter insured abandoned to the insurer (unless those rights are engendered by a peril insured against).

As mentioned above, the TCC dated 2011 (in force) does not contain any provisions on marine insurances. The Turkish General Terms and Conditions of Hull Insurances do not contain any provisions about the constructive total loss (CTL). The ITC Hulls or IWSC Hulls-Time texts, which are added to the contract as special conditions, also do not specify in which cases the CTL will be in question and which rules it will be subject to (except for some very limited



considerations)⁹. The reason why there are no detailed regulations about the CTL in ITC Hulls and IWSC Hulls-Time is that the relevant MIA provisions will be applied where these clauses are silent (considering that the insurance relationship is governed by UK law).

The relevant provisions of the MIA are as follows:

MIA Art. 56 Partial and total loss.

(1) A loss may be either total or partial. Any loss other than a total loss, as hereinafter defined, is a partial loss.

(2) A total loss may be either an actual total loss, or a constructive total loss.

(3) Unless a different intention appears from the terms of the policy, an insurance against total loss includes a constructive, as well as an actual, total loss.

MIA Art. 60 Constructive total loss defined.

(2) In particular, there is a constructive total loss

(i) Where the assured is deprived of the possession of his ship or goods by a peril insured against, and

(a) it is unlikely that he can recover the ship or goods, as the case may be, or

(b) the cost of recovering the ship,..... would exceed her value when recovered;

MIA Art. 61 Effect of constructive total loss.

Where there is a constructive total loss the assured may either treat the loss as a partial loss, or abandon the subject-matter insured to the insurer and treat the loss as if it were an actual total loss.

MIA Art. 62 Notice of abandonment.

(1) Subject to the provisions of this section, where the assured elects to abandon the subject-matter insured to the insurer, he must give notice

⁹ ITC Hulls 1995 provides that only the repaired value of the ship shall be taken into account when ascertaining whether there has been a constructive total loss, the cost of repair (and the cost of recovering the ship) should be higher than the insurance value, and for determining the insurance value only the cost relating to a single accident or sequencing of damages arising from the same accident shall be taken into account (Art. 19) whereas the IWSC Hulls-Time only emphasize that the condition for the loss of possession of the ship without any prospect of regaining it, which is necessary in terms of considering the ship as a CTL (Art. 3), will be considered to have occurred if the deprivation of possession has lasted for 12 months (Art. 3).



of abandonment. If he fails to do so the loss can only be treated as a partial loss.

- (2) Notice of abandonment may be given in writing, or by word of mouth, or partly in writing and partly by word of mouth, and may be given in any terms which indicate the intention of the assured to abandon his insured interest in the subject-matter insured unconditionally to the insurer.
- (3) Notice of abandonment must be given with reasonable diligence after the receipt of reliable information of the loss, but where the information is of a doubtful character the assured is entitled to a reasonable time to make inquiry.
- (4) Where notice of abandonment is properly given, the rights of the assured are not prejudiced by the fact that the insurer refuses to accept the abandonment.
- (5) The acceptance of an abandonment may be either express or implied from the conduct of the insurer. The mere silence of the insurer after notice is not an acceptance.
- (6) Where notice of abandonment is accepted the abandonment is irrevocable. The acceptance of the notice conclusively admits liability for the loss and the sufficiency of the notice.

MIA Art. 63 Effect of abandonment.

- (1) Where there is a valid abandonment, the insurer is entitled to take over the interest of the assured in whatever may remain of the subject-matter insured, and all proprietary rights incidental thereto.

Even though such regulation as the above is not in force in Türkiye, it would be appropriate to adopt similar rules (within the framework of the judge's authority to create law when necessary i.e when there is a legislative gap) by taking into consideration the rules and the practice during the (previous) TCC dated 1956¹⁰ and the general (current) world practice.

Consequently, if the shipowners notify the insurers of the “abandonment” of the ship (and agree and commit to transfer the ownership)¹¹, the shipowners’ request

¹⁰ It should be noted that under the Commercial Code of 1929 (2nd Book on Maritime Trade added to the Commercial Code of 1926), in the event that the ship was detained by a belligerent state, the insured could request the insurer to pay the entire sum insured by assigning his rights on the ship if the ship was not released within a certain period of time (Art. 1402).

¹¹ On the point that abandonment has become meaningless over time and the insurers are not willing to take over the ownership of any ship anymore; thus, the “abandonment” institution should now be removed from the law, see. Miller, 27.31-27.33.



with regards to the CTL will deploy its effects even if the insurers refuse the abandonment (and do not take over the ownership of the ship).

Article 3 of the IWSC Hulls-Time (detention) contains a special regulation regarding the CTL: If the insured has lost the free use of the ship because of a detention that lasts at least 12 months (to be calculated continuously), the condition of “deprivation of the possession of the ship without the possibility of recovery” required for CTL will be deemed to be fulfilled. The detention of ships in Ukrainian ports begun in February 2022 and the ships were not released despite the expiry of the 12- month period under Article 3 of IWSC Hulls-Time. Based on this, some shipowners applied to their war risk insurers and demanded payment of the insurance amount.

Within this context, the issues that should be evaluated briefly are as follows:

- In some harbours, depart from the harbour due to ice is depending on some additional conditions (such as opening a passage through the ice by tug). How will this situation affect the claim against the insurer?

The answer to that question will depend on whether the “condition that the detention lasts for 12 months without interruption” stipulated in Article 3 of IWSC Hulls-Time will still be considered to be fulfilled if there have been days/weeks during this period when it is out of the question for the ship to leave the port for other reasons? In our opinion, if the ship could not leave the port due to the detention during those days/weeks, it would be correct to accept that the 12 month period would continue to operate uninterruptedly.

- Is it sufficient that the insurance be in force at the beginning of the detention? Or should the insurance coverage having been maintained in force during 12 months following the beginning of the detention¹²?

The CTL is the result of the materialisation of the risk. The risk started to occur at the time of detention. In our opinion, if the occurrence of the event that is the cause of the damage falls within the insurance period this is sufficient to benefit

¹² Jonathan Gilman/Mark Templeman/Claire Blanchard/Philippa Hopkins/Neil Hart/David Walsh, Arnould, *Law of Marine Insurance and Average*, (20th edition, Sweet & Maxwell 2021) (Arnould), 29-35 et seq.



from insurance protection. For this reason, we conclude that it is not necessary for the insurance to be taken out continuously during the 12-month period.

- Can the expenses incurred since the beginning of the detention for maintenance of the ship and for seafarers (crew) be claimed separately from the insurer?

Assuming that the risk begins to occur at the beginning of the detention, the expenses relating to reasonable measures taken by the policyholder in order to prevent (insured) losses are to be paid by the insurer in accordance with TCC 1448(3). In case the IWSC Hulls-Time cover is added to the IHC Time cover, the expenses relating to the preventive measures would be reimbursed by the insurers pursuant to the “*duty of assured*” (*sue and labour*) clause¹³.

However, it should be noted that this issue is very controversial. The development in British Law can be briefly summarised as follows¹⁴:

- In order for the expenses related to the seafarers incurred during detention to be considered as preventive measure expenses (and consequently to be paid by the insurer), it is necessary that they are of an unusual nature (they should not be incurred pursuant to the obligations undertaken by the shipowner within the framework of the contract of carriage).
- In the early days, the related evaluation was carried out in the context of the frustration (collapse of the basis) of the carriage contract by trying to determine whether its execution has become impossible or can no longer be expected from the innocent parties. It was considered that the detention of the ship, as a rule, would have led to the termination or at least suspension of the contract of carriage and that the crew wages and expenses incurred for the maintenance of the detained ship or cargo in good condition would not be considered as ordinary expenses of the voyage and that they should be paid by the insurer to the ship party who did not cause the detention.

¹³ Turkish General Terms and Conditions of Hull Insurance B.1, on the other hand, only states that the policyholder is obliged to take preventive measures, and does not include a provision stating that the insurer will cover the costs of these measures. The gap is to be filled by statutory provision (TCC 1448).

¹⁴ See Arnould, 25-30.



- On the other hand, in cases where the detention did not lead to the termination of the contract of carriage, the prevailing view was that the shipowners would (still) be under the obligation towards the cargo interests to ensure the provision of services that must be rendered by the crew and the expenses related to the crew (wages etc.) would be considered as ordinary expenses of the voyage and could not be claimed from the insurer.
- Recently, the opinion that “determining the result by looking at whether the basis of the contract of carriage has collapsed is not an appropriate solution” has gained weight. This opinion is based on the following considerations:
 - o If there is a contract of carriage in force at the time the expenses are incurred (the basis of which has not collapsed), there is no hesitation that ordinary operating expenses cannot be requested from the insurer.
 - Primo, the shipowner cannot claim these expenses as he is already obliged to pay them pursuant to his contractual obligations.
 - Secundo, in the event that there is no possibility to cover those expenses from the profit to be obtained from the ship (due to the inability to use the ship because of the detention), the shipowner will not be allowed neither to claim from the insurer because the loss in question is suffered directly by the owner and there isn’t any damage caused to the ship.
- The main problem arises when the basis of the contract of carriage has collapsed (i.e. in case of frustration). According to Arnould¹⁵, the fact that the ship was not under any contractual obligation at the relevant time does not automatically speak for the payment of ordinary operating expenses by the insurer under the duty to take preventive measures (sue and labour). It is appropriate to make the following distinctions:
 - o In order to receive payment from the insurer within the scope of the duty to take preventive measures, the shipowner’s keeping the crew on board while the ship is detained must be intended to ensure (or facilitate) the release of the ship (from detention) or

¹⁵ Arnould, 25-31.



- to prevent the occurrence of a constructive total loss (CTL) due to the ongoing impact of the situations covered by the insurance.
- The insurer's liability may arise within the scope of the duty to take preventive measures where the ship will need to be repaired after her release. If the presence of the crew on board will ensure that the ship is maintained properly, kept in good condition and the machinery is regularly and sufficiently operated, provided that the cost of the said initiative is lower than the cost of any eventual repair, the insurer may be held liable to cover the expenses incurred for the crew.
 - In case the maintenance of the ship can be achieved with a limited number of crew on board (skeleton crew), if the shipowner in order to ensure that the ship is able to leave the port where she is detained as soon as possible (sailing away from the area controlled by belligerent states), keeps on board a number of crew members sufficient to secure the voyage worthiness this may be considered a measure within the scope of the duty to take preventive measures. In this case, the part exceeding the cost of the skeleton crew would be covered by the insurer.

In terms of Turkish law, the following can be said:

Considering that the war in Ukraine will not end in a short time, it can be thought that only skeleton crew should be kept. Accordingly, the presence of the (full) number of seafarers required for sea (voyage) worthiness may not be considered a "reasonable expense". This approach would have the consequence that the wages of all seamen who are kept on board during the period of detention will not be counted as part of the preventive measure.

However, if there were periods when the grain embargo was expected to be lifted in the near future, the wages paid to all the crew members and other expenses incurred in relation to these periods may be considered within the scope of the duty to have recourse to preventive measures, provided that the existence of the mentioned eventuality is proven.

If it is determined that some expenses incurred during the time the vessel is detained in port should be considered within the scope of the preventive measures duty, then the following provisions of the "sue & labour" (duty of



assured) clause contained in the special conditions attached to the hull policy should be taken into consideration.

ITC Hulls Sue & labour (1.11.95)

11.1 In case of any loss or misfortune it is the duty of the Assured and their servants and agents to take such measures as may be reasonable for the purpose of averting or minimising a loss which would be recoverable under this insurance.

11.2The Underwriters will contribute to charges properly and reasonably incurred by the Assured their servants or agents for such measures. General average, salvage charges (except as provided for in Clause 11.5), special compensation and expenses as referred to in Clause 10.5 and collision defence or attack costs are not recoverable under this Clause 11.

11.4 When expenses are incurred pursuant to this Clause 11 the liability under this insurance shall not exceed the proportion of such expenses that the amount insured hereunder bears to the value of the Vessel as stated herein, or to the sound value of the Vessel at the time of the occurrence giving rise to the expenditure if the sound value exceeds that value. Where the Underwriters have admitted a claim for total loss and property insured by this insurance is saved, the foregoing provisions shall not apply unless the expenses of suing and labouring exceed the value of such property saved and then shall apply only to the amount of the expenses which is in excess of such value.

11.5 When a claim for total loss of the Vessel is admitted under this insurance and expenses have been reasonably incurred in saving or attempting to save the Vessel and other property and there are no proceeds, or the expenses exceed the proceeds, then this insurance shall bear its pro rata share of such proportion of the expenses, or of the expenses in excess of the proceeds, as the case may be, as may reasonably be regarded as having been incurred in respect of the Vessel, excluding all special compensation and expenses as referred to in Clause 10.5; but if the Vessel be insured for less than its sound value at the time of the occurrence giving rise to the expenditure, the amount recoverable under this clause shall be reduced in proportion to the under-insurance.

11.6 The sum recoverable under this Clause 11 shall be in addition to the loss otherwise recoverable under this insurance but shall in no circumstances exceed the amount insured under this insurance in respect of the Vessel.

According to the Sue & labour clause, the costs of preventive measures are also payable in case of total loss. However, if there is under-insurance the amount payable may be reduced. (Pursuant to ITC Hulls 11.4 in the event of a total loss,



the under-insurance reduction will be made only in respect of the expenses exceeding the salvaged value).

TCC 1448(3) also includes a similar provision (having mandatory character in favour of the policyholder/insured):

(3) The insurer must indemnify the policyholder for reasonable expenses made pursuant to paragraph (1) in addition to the indemnity or the fixed sum to be paid even where these expenses were found to be useless. In the case of underinsurance, Article 1462 shall apply by way of analogy.

When the insured ship is treated as a CTL in accordance with the above provisions of the Sue & labour clause, the benefit obtained by means of the preventive measures taken by the shipowners will determine the insurer's obligation to in respect of these measures. The amount to be paid to the insured for the expenses will not exceed the benefit obtained, and if there is underinsurance, the expenses will also be covered proportionately to the underinsurance rate ¹⁶.

At the time of writing of this study (May 9, 2023), the market values of some ships stranded in Ukrainian ports were very low (although they vary depending on the qualities of the ship).

For example, for a 20-year-old ship having a value of 7 million USD at the time when the detention has begun, now only 100,000 USD is proposed (on the basis "as is where is"). If this ship was insured for 5 million USD and 250,000 USD sue & labour (preventive measures) expenses have been incurred for the ship during the detention, what will the insurer pay? Since the value of the ship is currently USD 100,000, the underinsurance reduction will be applied only for the part of sue & labour expenses exceeding USD 100,000. Expenses to be covered by the insurer for this part will be: $150,000 \times 5/7 = \text{USD } 107,000$ and finally a total of USD 207,000 will be reimbursed as preventive measures expenses.

¹⁶ With regards to the underinsurance the sue & labour clause in the ITC Hulls provides that the expenses incurred for preventive measures payable by the insurer are reduced proportionally taking into account the ratio of the sum insured in the policy to the value of the ship as shown in the policy. However, if at the time of the event giving rise to the expenses the value of the ship in sound condition is greater than the value of the ship stated in the policy, the insurer shall pay the expenses related to preventive measures by taking into account to the ratio of the sum insured to the value of the ship in sound condition.



2. Shipowners Provided by London Blocking and Trapping Addendum

It is observed that in addition to IWSC Hulls-Time, the London Blocking and Trapping Addendum is also inserted in insurance contracts relating to some of the ships stranded in Ukrainian ports. With this clause, the policyholders obtain additional protection “by virtue of the extension of the definition of detention” in Article 3 of IWSC Hulls-Time.

Pursuant to this Addendum if a ship cannot leave a port, canal, waterway, or other open sea exit route for 12 consecutive months without interruption as a result of an act of war or an act of national defence, this situation will be considered within the scope of the term “detention” in Article 3 of the Institute War and Strikes Clause.

In Ukraine, it is reported that the waterway that some ships have to use to depart from the port to the open sea has been closed as a result of the sinking of barges and laying mines. If this is a defensive measure, the conditions for the application of the detention clause will be deemed to have been fulfilled, even if there is no official decision that restricts the departure from the port.

CONCLUSION

In our opinion, it is imperative to review the rules applicable to marine insurance in our country. Two methods can be followed in this respect. The first one of these is the re-regulation of marine insurance in a non-mandatory way to meet all the requirements in the law. The second one is to stipulate that marine insurance shall be subject to the general provisions of the Turkish Code of Obligations applicable to all contracts, not to the provisions of the law regulating the insurance contract, without making a special and detailed regulation in the law, and in addition to this, to provide detailed insurance general conditions. In accordance with the rules currently in force, marine insurances are subject to the general provisions of the Turkish Commercial Code and the provisions related to loss (indemnity) insurances. Consequently, all the mandatory provisions are applicable to marine insurances. On the other hand, since the British (Institute) clauses used as special conditions in practice do not meet all the needs and the Turkish general conditions are superficial, gaps (lack of rules to apply) arise in practice.

An example of this situation is the ships (insured by Turkish insurers through insurance contracts subject to Turkish law) stranded in Ukrainian ports during



the armed conflict between Ukraine and Russia. These ships may be entitled to Constructive Total Loss (CTL) payment under the British (Institute) clauses when the 12 months of detention in port have passed. However, since the constructive total loss is not regulated in Turkish law, there is uncertainty about the meaning, conditions, and consequences of the CTL. On the other hand, in the UK, the gaps contained in the British (Institute) clauses are filled by the provisions of the Marine Insurance Act. However, when insurance is governed by Turkish law, it is necessary to solve the problem of how to fill the gap, since we do not have a special legal regulation about marine insurances. In our opinion, the gap should be filled with the rules in our previous laws (that the judge may apply by virtue of his power to create legal rules when there is a lack in the legislation) and also the rules in the MIA (which have widespread application in the world).

The British (Institute) clauses annexed to the insurance contract only state that the time condition of the CTL (if the retention period is 12 months) will be fulfilled in case of detention lasting more than 12 months. However, these clauses do not regulate the basic issues such as the meaning and the consequences of the CTL, the procedure by which the insured must choose between partial damage or total damage in order to benefit from this right, and the necessity to abandon the ship to the insurer (if the insurer agrees).

It is also a matter of debate whether the insured owners, whose ships are stranded in the port for more than 12 months due to the war, have the right to claim the expenses they incurred during this waiting period (for example, wages paid to crew members, oil and fuel purchases/consumption, food and other expenses) as preventive measures expenses in accordance with the sue & labour clause (or in accordance with TCC 1448) in addition to their CTL claim (payment of the insurance sum mentioned in the policy). In line with the British doctrine and judicial decisions, it may be accepted that this claim may also be directed to the insurer under certain conditions.

BIBLIOGRAPHY

Gilman J/Templeman M/Blanchard C/Hopkins P/Hart N/Walsh D, Arnould, *Law of Marine Insurance and Average*, (20th edition, Sweet & Maxwell 2021)

Miller, *Marine War Risks* (2nd edition, Lloyd's of London Press 1994)