



DENİZLERDEKİ SAVAŞ RİSKLERİNİN DEVLET REASÜRANSI*

GOVERNMENTAL REINSURANCE OF MARINE WAR RISKS

Dr. Öğr. Üyesi Hakan Koçak**

ÖZ

Deniz sigortalarında savaş riskleri genellikle teminat kapsamının dışında tutulmakta ve bu risklere ayrı poliçelerle teminat sağlanmaktadır. Ancak savaş risklerinin özel niteliği gereği uygulamada, bu risklere karşı sigorta ve reasürans teminatı bulunmasında güçlükler yaşanabilmektedir. Ayrıca, savaş risklerine karşı sigorta ve reasürans teminatı sağlayan sigortacı sayısı sınırlıdır. Bu durum, savaşın yanında ekonomik kriz, kıtlık veya kitlesel göç gibi diğer büyük sorunların doğmasına neden olabilir. Bu nedenle, uygulamada savaş risklerine karşı devletler tarafından sigorta ve reasürans teminatı sağlandığı görülmektedir.

Bu makalede, denizlerdeki savaş risklerine karşı devletlerin reasürans teminatı sağlaması incelenmektedir. Bu kapsamda, devletlerin teminat sağlamaya yetkili organı, teminat sağlamanın usulü, teminat sağlanan risklerin kapsamı, prim borcu gibi sözleşmede özellik arz eden hususlar, uluslararası uygulamalar dikkate alınarak açıklanmaktadır. Ayrıca ilgili hususlarda Türk hukukunda mevcut durum değerlendirilmekte ve uluslararası uygulamalar dikkate alınarak önerilerde bulunulmaktadır.

* Araştırma Makalesi, Geliş Tarihi: 06.02.2024 / Kabul Tarihi: 31.05.2024.

Beyanlar

Telif Hakkı: Makalenin her türlü yayım, 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.

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

Varsa Destek ve Teşekkür Beyanı: Bulunmamaktadır.

** Dr. Öğretim Üyesi, Ticaret Hukuku Anabilim Dalı, Hukuk Fakültesi, Ankara Sosyal Bilimler Üniversitesi; Ankara Üniversitesi Deniz Hukuku Ulusal Araştırma Merkezi (DEHUKAM) Uzman Araştırmacısı (hakan.kocak@asbu.edu.tr) (ORCID: 0000-0002-9591-028X).



Anahtar Kelimeler: •Savaş Riskleri •Devlet Reasüransı •Deniz Sigortaları •Özel Riskler Yönetim Merkezi (ÖRYM) •Reasürans Primi

ABSTRACT

War risks are generally excluded from the cover in marine insurances and these risks are covered by separate policies. Due to the peculiar characteristics of war risks, difficulties may arise for insurance and reinsurance coverage against these risks in practice. In addition, the number of underwriters providing insurance and reinsurance cover against war risks is fairly limited. This may cause other major problems such as financial problems, famine or mass migration in addition to war. Therefore, it is observed that insurance and reinsurance coverage against war risks is provided by the governments in practice.

This article reviews the governmental reinsurance of marine war risks. To this extent, issues such as the authorised body of the governments to issue reinsurance, the procedure of providing reinsurance, the scope of the risks covered, and payment of premiums are explained by considering international practices. Also, the current status of Turkish law on the related issues is reviewed and some suggestions are presented by considering international practices.

Keywords: •War Risks •Governmental Reinsurance •Marine Policies •Special Risks Management Centre (SRMC) •Reinsurance Premium

GİRİŞ

Savaşların neden olduğu hasar kapasitesinin sanayileşme döneminin etkisiyle artması¹ ve hasar miktarının politik duruma göre ciddi değişiklik göstermesi² savaş risklerinin (*war risks*) denizcilik risklerinden (*perils of seas*) ayrı sigortalanması ihtiyacını doğurmuştur³. Bu kapsamda, deniz sigortalarında savaş risklerini hariç tutan kayıtlara yer verilmeye başlanmıştır⁴. 1898 yılından itibaren

¹ Michael Davey, James Davey ve Oliver Caplin, *Miller's Marine War Risks* (B. 4, Informa 2020) 3.

² Eric Danoff, 'Marine Insurance for Loss or Damage Caused by Terrorism or Political Violence' (2003) 16(1) *University of San Francisco Maritime Law Journal* 65; Harry L. Hæhl Jr., 'Hull Policy: Coverages and Exclusions Frequently Employed: F.C. and S., War Risk, S.R. and C.C., Automatic Termination, Cancellation' (1966-1967) 41(2) *Tulane Law Review* 278.

³ N. Geoffrey Hudson, Tim Madge ve Keith Sturges, *Marine Insurance Clauses* (B. 5, Informa 2012) 337; C., 'War Risks in Marine Insurance' (1947) 10(2) *The Modern Law Review* 211; Anonim, 'War Damage Insurance' (1942) 51(7) *The Yale Law Journal* 1160-1161; Melisa Konfidan, 'Savaş Rizikolarının Deniz Tehlikelerinden Ayırt Edilmesi' iç İsmail Demir (ed), *Ukrayna Rusya Savaşı'nın Deniz Sigortalarına Etkisi Konferansı Tam Metin Bildiri Kitabı* (DEHUKAM 2024) 40; Elif Çağla Çelik Partal, *Tekne Sigortalarında Teminatın Rizikolar Bakımından Kapsamı* (Seçkin 2021) 190.

⁴ Hudson, Madge ve Sturges (n 3) 337; Anonim, 'Allocation of Risk between Marine and War Insurer' (1942) 51(4) *The Yale Law Journal* 674, dipnot (dn) 1; UNCTAD, *Legal and Documentary Aspects of the Marine Insurance Contract* (TD/B/C.4/ISL/27/Rev.1, 1982) 17-



İngiliz hukukunda⁵ ve uluslararası uygulamada⁶ genel kabul, savaş risklerinin deniz sigortalarının teminat kapsamının dışında tutulması ve ayrı bir poliçeyle⁷ sigortalanması yönünde olmuştur⁸. Muafiyet kayıtlarının kapsamı ve muafiyet kapsamında görülen risklerin tanımı zaman içinde değişikliğe uğramış olmakla

18 <https://unctad.org/system/files/official-document/tdbc4ISL27Rev.1_en.pdf> s.e.t. 01.02.2024; Baird Webel, 'Insurance, Cyberattacks, and War in Ukraine' (2022) Congressional Research Service IN11914 <<https://crsreports.congress.gov/product/pdf/IN/IN11914/2>> s.e.t. 01.02.2024. Söz konusu muafiyet kayıtlarının 18. yüzyıldan itibaren kullanılmaya başlandığı yönünde bkz Haehl (n 2) 288;

<<https://www.xindemarinenews.com/topic/ewuguanxiyuhangyunmaoyi/2023/0524/48007.html>> s.e.t. 01.02.2024. Aynı yönde ayrıca bkz Kathy D. Izell, 'Aviation Law - Insurance - Neither War Risk Nor Other Standard Terms Denoting Civil Disturbance within the Exclusionary Clauses of All Risks Policies Encompass the Destruction of an Aircraft by Hijackers' (1975) 5(1) Georgia Journal of International and Comparative Law 278; Robert B. Billings, 'Of War Clauses' (1952) 12 Insurance Law Journal 804; *Ionides v The Universal Marine Insurance Co* (1863) 14 CB (NS) 259 <<https://vlex.co.uk/vid/ionides-v-the-universal-806579481>> s.e.t. 01.02.2024.

- ⁵ Savaş risklerinin ayrı bir poliçe ile teminat altına alınması ilk kez 1895 yılında *London Assurance Company* tarafından *Committee of Lloyd's*'a önerilmiş ancak bu öneri kabul edilmemiştir. 15.06.1898 tarihinde ise *Lloyd's General Meeting* tarafından savaş risklerine denizcilik risklerinden ayrı sigorta teminatı sağlanması kabul edilmiştir, bkz Barış Soyer, *Marine Insurance Fraud* (Informa 2014) 200, dn 47; Susan Hodges, *Cases and Materials on Marine Insurance* (Cavendish Publishing Limited 1999) 557; Davey, Davey ve Caplin (n 1) 3, 4.
- ⁶ Uluslararası uygulamada savaş risklerine karşı sigorta teminatının büyük bir oranı İngiltere piyasası tarafından sağlanmaktadır. İngiltere piyasasında savaş risklerine karşı sağlanan kapasitenin çok büyük olduğu, ABD, Almanya, Norveç ve Japonya gibi ülkelere ilgili riskler yönünden reasürans teminatı sağlandığı yönünde ayrıca bkz Davey, Davey ve Caplin (n 1) 10-11.
- ⁷ Tarafların özel olarak öngörmeleri hâlinde deniz sigorta sözleşmelerinde de savaş risklerine karşı teminat sağlanabileceği yönünde bkz Danoff (n 2) 74; Davey, Davey ve Caplin (n 1) 4-5; Zehra Şeker, *Deniz Yoluyla Yük Taşınmasında Sigorta Himayesinin Kapsamı* (Beta 2001) 133 Melisa Konfidan, *Deniz Araçları Sorumluluk Sigortası Sözleşmesi* (On İki Levha 2023) 180, 215. Bu konuda örnek olay için ayrıca bkz *Ope Shipping Ltd v Allstate Ins Co* 687 F2d 639, 1983 AMC 22 (2d Cir 1982) <<https://casetext.com/case/ope-shipping-ltd-v-allstate-ins-co-inc>> s.e.t. 01.02.2024.
- ⁸ Robert Merkin, *Marine Insurance Legislation* (B. 4, Informa 2010) 71.



birlikte⁹, bu kayıtlar genel olarak “*free of capture and seizure / F.C.&S.*”¹⁰ veya “*war risks exclusion*”¹¹ kavramları ile ifade edilmektedir¹².

Günümüzde genel uygulama savaş risklerinin deniz sigorta sözleşmelerinin kapsamı dışında tutulması ve bu risklere özel şartlar içeren ayrı poliçelerle teminat sağlanmasıdır¹³. Ancak savaş risklerinin özel niteliği gereği uygulamada, bu risklere karşı sigorta ve reasürans teminatı bulunmasında güçlükler yaşanabilmektedir¹⁴. Diğer bir ifadeyle, sigorta ve reasürans şirketleri bu risklere karşı teminat sağlamaktan kaçınılabilmektedir¹⁵. Günümüz uygulamasında savaş risklerine karşı sigorta ve reasürans teminatı sağlayan

⁹ Davey, Davey ve Caplin (n 1) 4, 5; Hudson, Madge ve Sturges (n 3) 338; Şeker (n 7) 173; Çelik Partial (n 3) 192; <<https://www.xindemarineneews.com/topic/ewuguanxiyuhangyunmaoyi/2023/0524/48007.html>> s.e.t. 01.02.2024.

¹⁰ Davey, Davey ve Caplin (n 1) 3-4; Hudson, Madge ve Sturges (n 3) 337; UNCTAD (n 4) 17-18; Anonim, ‘Allocation of Risk’ (n 4) 674, dn 1; Şeker (n 7) 172.

¹¹ Danoff (n 2) 65.

¹² Uygulamada kullanılan örnek sözleşme şartı için bkz American Club, ‘Protection and Indemnity Rules’ madde (m) 3.1 <<https://www.american-club.com/page/rules>> s.e.t. 01.02.2024.

¹³ Davey, Davey ve Caplin (n 1) 11; Merkin (n 8) 71; Konfidan (n 3) 43; Şeker (n 7) 133; Raymond P. Hayden ve Sanford E. Balick, ‘Marine Insurance: Varieties, Combinations, and Coverages’ (1991-1992) 66(2-3) Tulane Law Review 316; Güneş Karol Işıklar, *2002 Atina Sözleşmesi Çerçevesinde Deniz Yolu ile Yolcu Taşımlarında Zorunlu Sorumluluk Sigortası* (On İki Levha 2018) 205, 207. Savaş risklerine yönelik sigorta teminatında esas alınan sigorta özel şartlarına *Institute Cargo Strikes Clauses* (01.01.2009); *Institute Cargo War Clauses* (01.01.2009); *Institute Cargo War Clauses* (01.01.1982); *War and Strikes Time Clauses Freight* (1.11.1995); *War and Strikes Voyage Clauses Freight* (01.11.1995) örnek gösterilebilir. İlgili sigorta özel şartlarına ulaşmak için bkz Howard Bennett, *The Law of Marine Insurance* (B. 2, Oxford University Press 2007) 885 ve devamı (vd); Merkin (n 8) 288 vd; Hudson, Madge ve Sturges (n 3) 339 vd.

¹⁴ Bu yönde güncel örnekler için bkz Maria Repko, ‘A war risks insurance mechanism for Ukraine’ (CEPR, 23.08.2023) <<https://cepr.org/voxeu/columns/war-risks-insurance-mechanism-ukraine>> s.e.t. 01.02.2024; Ben Dyson, ‘Global Insurers Curb Exposures as They Assess Israel-Hamas War Impact’ *S&P Global* (06.11.2023) <<https://www.spglobal.com/marketintelligence/en/news-insights/latest-news-headlines/global-insurers-curb-exposures-as-they-assess-israel-hamas-war-impact-78197583>> s.e.t. 01.02.2024.

¹⁵ Danoff (n 2) 67; Merkin (n 8) 137.



sigortacı¹⁶ sayısı sınırlıdır¹⁷. Savaş riskleri yönünden hem sigortacı sayısının hem de teminat kapasitesinin sınırlı olması¹⁸ nedeniyle teminat sağlanmasında sorunlar yaşanabilir¹⁹. Bu durum, savaşın yanında ekonomik kriz, kıtlık veya kitlesel göç gibi diğer büyük sorunların doğmasına neden olabilir²⁰. Bu nedenle, uygulamada savaş risklerine karşı devletler tarafından sigorta ve reasürans teminatı sağlandığı görülmektedir²¹.

-
- ¹⁶ Uygulamada sigorta şirketleri tek başına savaş risklerine teminat sağlayabildiği gibi birden fazla sigorta şirketi karşılıklı sigorta veya havuz yöntemiyle bu risklere teminat verebilmektedir. Karşılıklı sigorta/havuz örnekleri için bkz American Cargo War Risk Reinsurance Exchange <<https://www.nytimes.com/1939/06/12/archives/war-risk-exchange-established-here-aim-is-to-provide-reinsurance.html>> s.e.t. 01.02.2024; The Hellenic Mutual War Risks Club <<https://www.hellenicwarrisks.com>> s.e.t. 01.02.2024; The Norwegian Shipowners' Mutual War Risks Insurance Association <<https://www.warrisk.no>> s.e.t. 01.02.2024; Hong Kong China War Risk Syndicate <<https://www.xindemarinenews.com/guona/1237.html>> s.e.t. 01.02.2024. Aynı yönde ayrıca bkz Helen M. Benzie, 'War and Terrorism Risk Insurance' (2004) 18(2) St. John's Journal of Legal Commentary 431; Davey, Davey ve Caplin (n 1) 12; Bennett (n 13) 403, Numara (Nr) 13.01.
- ¹⁷ Davey, Davey ve Caplin (n 1) 10; Colin Ferris 'Marine War Risks' (1994) 2(11) International Insurance Law Review 428.
- ¹⁸ Öğretide bir görüşe göre, İngiltere piyasası dünyadaki tüm deniz araçlarına savaş riski yönünden teminat sağlayabilecek bir kapasite hacmine sahiptir, bkz Davey, Davey ve Caplin (n 1) 10, 13.
- ¹⁹ Politik nedenlerle serbest piyasadandan sigorta ve reasürans teminatı alınmasında güçlükler olabileceği yönünde örnek olarak ayrıca bkz UK Export Control Joint Unit, 'Russia Sanctions: Guidance' <<https://www.gov.uk/government/publications/russia-sanctions-guidance/russia-sanctions-guidance>> s.e.t. 01.02.2024; Lloyd's Market Association The Joint War Committee, 'JW2022-011 Russia-related Vessel Exclusion' <<https://www.lmalloyds.com/lma/jointwar>> s.e.t. 01.02.2024; Council Regulation (EU) 2022/328 of 25 February 2022 amending Regulation (EU) No 833/2014 concerning restrictive measures in view of Russia's actions destabilising the situation in Ukraine [2022] OJ L 49, m 3/c <<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=celex%3A32022R0328>> s.e.t. 01.02.2024.
- ²⁰ Bu yönde örnek olarak bkz 'BM'den Uyarı: Karadeniz Tahıl Anlaşmasının Sona Ermesi Nedeniyle Çok Sayıda Kişi Ölebilir' *Euronews* (21.07.2023) <<https://tr.euronews.com/2023/07/21/bmden-uyari-karadeniz-tahil-anlasmasinin-sona-ermesi-nedeniyle-cok-sayida-kisi-olebilir>> s.e.t. 01.02.2024; Mustafa Çalkaya ve Zeynep Canlı, 'Gıda Güvenliği ve Fiyat Artışlarına Karşı "Tahıl Koridoru"nda Süre Uzatımı Hassasiyeti' *Anadolu Ajansı* (Ankara, 19.10.2022) <<https://www.aa.com.tr/tr/ekonomi/gida-guvenligi-ve-fiyat-artislarina-karsi-tahil-koridorunda-sure-uzatimi-hassasiyeti/2715115>> s.e.t. 01.02.2024; 'Japan Asks Its Insurers to Retain Marine War Cover for LNG Shippers in Russian Waters' *Reuters* (Tokyo, 28.12.2022) <<https://www.reuters.com/business/finance/japan-govt-asks-insurers-retain-marine-war-insurance-lng-shippers-russian-waters-2022-12-27/>> s.e.t. 01.02.2024.
- ²¹ Savaş risklerine karşı teminat sağlayan özel sigorta şirketlerinin de devletin reasürans desteğine ihtiyaç duyduğu yönünde bkz Bennett (n 13) 487, Nr 16.14. Devletlerin bu uygulamalarında özel sektör tarafından gelen taleplerin etkili olduğu yönünde ayrıca bkz



Bu makalede, denizlerdeki savaş risklerine karşı devletler tarafından reasürans teminatı sağlanması incelenmektedir. Bu kapsamda, devletlerin teminat sağlamaya yetkili organı, teminat sağlamanın usulü, teminat sağlanan risklerin kapsamı, prim borcu gibi sözleşmede özellik arz eden hususlar, uluslararası uygulamalar dikkate alınarak açıklanmaktadır. Ayrıca ilgili hususlarda Türk hukukunda mevcut durum değerlendirilmekte ve uluslararası uygulamalar dikkate alınarak önerilerde bulunmaktadır.

I. DEVLET REASÜRANSI

1. Genel Olarak

Tespit edildiği kadarıyla devletler tarafından savaş risklerine karşı reasürans teminatı sağlanması ilk kez Birinci Dünya Savaşı için gündeme gelmiştir. Birinci Dünya Savaşı sürecinde, denizlerdeki savaş risklerine karşı hem savaşan hem de tarafsız devletlerce reasürans teminatı sağlanmıştır²². Örneğin, 1913 yılında İngiltere’de özel sigorta şirketlerinin savaş risklerine teminat sağlayabilecek yapıya ve kapasiteye sahip olmaması nedeniyle devlet, *London Group* ile sözleşme yaparak denizlerdeki savaş risklerine yönelik teminat miktarı yönünden %80 oranında reasürans desteği vermiştir²³. Benzer şekilde, Amerika Birleşik Devletleri’nde (ABD), devletin denizlerdeki savaş risklerine yönelik sigorta teminatı sağlaması amacıyla 1914 tarihli *War Risks Insurance Act* kabul edilmiştir²⁴.

‘Israel’s Maritime Industry Asks The Government to Aid With Jump in War Insurance’ *Marine Insight* (03.11.2023) <<https://www.marineinsight.com/shipping-news/israels-maritime-industry-asks-the-government-to-aid-with-jump-in-war-insurance/>> s.e.t. 01.02.2024; Jonathan Saul ve Ari Rabinovitch, ‘Israel’s Ship Industry Urges Government to Help With Jump in War Insurance’ *Reuters* (Jerusalem, 02.11.2023) <<https://www.reuters.com/world/middle-east/israels-ship-industry-urges-government-help-with-jump-war-insurance-2023-11-02/>> s.e.t. 01.02.2024; Shoko Oda ve Tsuyoshi Inajima, ‘Japanese Shipping Firm Seeks Government Support for Russia Insurance Risk’ *Bloomberg* (23.03.2023) <<https://www.insurancejournal.com/news/international/2023/03/23/713501.htm>> s.e.t. 01.02.2024.

²² Haehl (n 2) 283.

²³ Davey, Davey ve Caplin (n 1) 275; Benzie (n 16) 429.

²⁴ *The War Risks Insurance Act of 38 Stat 711* (1914) <<https://govtrackus.s3.amazonaws.com/legislink/pdf/stat/38/STATUTE-38-Pg711.pdf>> s.e.t. 01.02.2024. Ayrıca bkz Herbert A. Kuvın, ‘The Implication of Governmental Insurance of Catastrophe Risks’ (1956) 61(1) *Dickinson Law Review* 52; Webel (n 4).

İkinci Dünya Savaşı için ve sonrasındaki süreçte devletlerin denizlerdeki savaş risklerine karşı reasürans teminatı sağlaması iki şekilde gerçekleşmiştir. İlk olarak, devletler bu hususta özel kanunlar düzenleyerek reasürans teminatı sağlama yoluna gitmişlerdir. Örneğin, İngiltere’de İkinci Dünya Savaşı’na yönelik 1939 tarihli *War Insurance Act*²⁵, İkinci Dünya Savaşı sonrasında ise halen yürürlükte olan 1952 tarihli *Marine and Aviation Insurance (War Risks) Act*²⁶ kanunları kabul edilmiştir²⁷. Günümüzde, İngiltere’nin dışında kanuni düzenlemelerle savaş risklerine karşı devlet tarafından reasürans teminatı sağlayan ülkelere ABD, Almanya, Danimarka, Fransa, İspanya, İsrail, Kanada ve Norveç örnek gösterilebilir²⁸. Ancak, bu ülkelerin sağladığı reasürans teminatının usulü ve taraflara getirilen hak ve borçların kapsamı açısından bir yeknesaklıktan bahsedilemez²⁹. Diğer bir ifadeyle, her ülke kendi ihtiyaçlarına ve koşullarına göre bir reasürans teminat modeli öngörmüştür.

Türk hukukunda denizlerdeki savaş risklerine karşı devletin reasürans teminatı sağlaması ilk kez, 5684 sayılı Kanun madde (m) 33/A ile düzenlenmiştir³⁰. Bu düzenleme, aynı zamanda bu hususta yürürlükte olan tek mevzuattır. Buna karşılık, düzenlemede yalnızca savaş risklerine karşı reasürans teminatı sağlama imkanı ile yetkili kişi ve kuruma ilişkin hususlar öngörülmüş; teminata yönelik önem arz eden diğer hususlar yetkili Bakan tarafından çıkartılacak ikincil düzenlemelere bırakılmıştır. Mevzuatta belirtilen önemli hususlara yönelik ikincil bir düzenleme ise henüz kabul edilmemiştir³¹. Denizlerdeki savaş

²⁵ *Restriction of Advertisement (War Risks Insurance) Act* 1939 <<https://www.legislation.gov.uk/ukpga/Geo6/2-3/120>> s.e.t. 01.02.2024. İkinci Dünya Savaşı’nda ABD’nin denizlerdeki savaş risklerine karşı reasürans teminatı sağlamasına yönelik 54 Stat 689 (1940) tarihli yasanın 1939 tarihli *War Insurance Act* dikkate alınarak kabul edildiği yönünde ayrıca bkz Kuvin (n 24) 53; Benzie (n 16) 431.

²⁶ *Marine And Aviation Insurance (War Risks) Act* 1952 <<https://www.legislation.gov.uk/ukpga/Geo6and1Eliz2/15-16/57>> s.e.t. 01.02.2024.

²⁷ Denizlerdeki savaş risklerine karşı reasürans teminatı sağlanması yönünden İngiltere’de dikkate alınması gereken diğer mevzuat için ayrıca bkz *Reinsurance (Acts of Terrorism) Act* 1993 <<https://www.legislation.gov.uk/ukpga/1993/18>> s.e.t. 01.02.2024.

²⁸ Graydon S. Staring, ‘Insurance and Reinsurance of Marine Interests in the New Age of Terrorism’ (2003) 77(5-6) Tulane Law Review 1395; Thomas E. Galyean, ‘Acts of Terrorism and Combat by Irregular Forces - An Insurance War Risk’ (1974) 4(2) California Western International Law Journal 316; Davey, Davey ve Caplin (n 1) 10, 281, 289; Repko (n 14).

²⁹ Davey, Davey ve Caplin (n 1) 271, 281. Ayrıca bkz *Standard Oil Co of New Jersey v United States*, 340 US 54, 71 (1950) <<https://supreme.justia.com/cases/federal/us/340/54/>> s.e.t. 01.02.2024.

³⁰ Düzenleme ilk kez 6215 sayılı Kanun m 25 ile kabul edilmiştir, bkz RG 12.04.2011/27903.

³¹ Kanaatimizce, denizlerdeki savaş risklerine devlet sigortası ve reasüransı verilmesi hususu, 5684 sayılı Kanun yerine özel bir kanunla veya İngiltere’deki 1952 tarihli *War Risk Act*’de



risklerine karşı reasürans teminatı yönünden takip edilebilecek uluslararası yeknesak bir uygulama bulunmamaktadır. Bu nedenle, Türk hukukunda bu hususun kapsamlı bir şekilde düzenlenmesinde fayda bulunmaktadır. Ayrıca, Türkiye'nin jeopolitik koşulları da bu hususta kapsamlı bir düzenlemenin yapılmasını gerekli kılmaktadır.

Devletlerin denizlerdeki savaş risklerine karşı reasürans teminatı sağlamak için başvurduğu bir diğer yöntem, bu teminatın devletler tarafından kurulan uluslararası örgütler yoluyla sağlanmasıdır. Örneğin, NATO, NATO üyesi ülkelere bağlı sivil gemilere yönelik denizlerdeki savaş risklerine karşı sigorta ve reasürans teminatı sağlamaktadır³². Uluslararası örgütler, savaş risklerine karşı somut olayın şartlarına göre bir karar veya anlaşma yoluyla da reasürans teminatı sağlayabilmektedir. Örneğin, Rusya-Ukrayna Savaşı nedeniyle Avrupa Komisyonu, bazı devletler ve özel şirketlerle beraber bir konsorsiyum altında reasürans teminatı sağlamıştır³³.

2. Yetkili Kurum

A. Karşılaştırmalı Hukukta

Savaş risklerine karşı reasürans teminatı sağlanması hususunda önde gelen ülkelerden biri İngiltere'dir³⁴. İngiltere'de devletin denizlerdeki savaş risklerine karşı reasürans teminatı sağlamasına yönelik yürürlükte olan kanun 1952 tarihli *Marine and Aviation Insurance (War Risks) Act*'dir. 1952 tarihli *War Risks Act* m 1'e göre, Ticaret Kurulu (*Board of Trade*)³⁵ veya Ticaret Bakanı (*Secretary of State for Business and Trade*)³⁶, Hazine'nin (*HM Treasury*) onayıyla reasürans teminatı sağlamaya yetkilidir. Bu kapsamda, 1954 yılından beri İngiltere devleti,

olduğu gibi sivil havacılık savaş riskleri ile birlikte 4911 sayılı Kanunla daha kapsamlı bir şekilde düzenlenmesi daha uygun olurdu.

³² NATO, 'The Alliance's New Strategic Concept (1991)' Nr 43 <https://www.nato.int/cps/en/natohq/official_texts_23847.htm> s.e.t. 01.02.2024; Davey, Davey ve Caplin (n 1) 281.

³³ Repko (n 14).

³⁴ Davey, Davey ve Caplin (n 1) 10.

³⁵ Kanunun ilk kabul edildiği metinde reasürans teminatı sağlamak için Ulaştırma Bakanlığı (*Minister of Transport*) yetkilendirilmişti, bkz <<https://www.legislation.gov.uk/ukpga/Geo6and1Eliz2/15-16/57/enacted>> s.e.t. 01.02.2024.

³⁶ Ticaret Bakanı, bu yetkisini Ticaret Kurulu adına kullanmaktadır, bkz The Secretary of State for Trade and Industry Order 1970, SI 1970/1537, m 2/1-(a) <<https://www.legislation.gov.uk/uksi/1970/1537/article/2/made#article-2-1>> s.e.t. 01.02.2024.



reasürans anlaşmaları yaparak sigorta şirketlerine ve sigorta havuzlarına reasürans teminatı sağlamaktadır³⁷. Yapılan en son ve yürürlükteki anlaşma 18.02.1988 tarihinde on farklı sigorta havuzu (*British Mutual War Risk Associations*) ile imzalanmıştır³⁸.

Savaş risklerine devlet tarafından reasürans³⁹ sağlanması yönünden dikkate alınması gereken bir diğer ülke ABD'dir. ABD'de bu hususta esas düzenleme⁴⁰ 46 USCA § 539'dur⁴¹. 46 USCA § 53902'ye göre, Başkan tarafından yetkilendirilmesi şartıyla⁴² Ulaştırma Bakanlığı (*Secretary of Transportation*) reasürans teminatı sağlayabilmektedir. Ulaştırma Bakanlığı, bu işlemlerin icrası için bünyesinde yer alan *Department of Transportation, Maritime Administration (MARAD)*'i yetkilendirmiştir⁴³. MARAD, esasen İkinci Dünya

³⁷ Bennett (n 13) 488, Nr 16.15.

³⁸ Bennett (n 13) 488, Nr 16.15; Davey, Davey ve Caplin (n 1) 275. Reasürans Anlaşması 20.02.1988 tarihinde hüküm ve sonuçlarını doğurmaya başlamıştır, bkz Davey, Davey ve Caplin (n 1) 278; Department for Transport, 'The Marine and Aviation Insurance (War Risks) Fund Account's Annual Report for 2022 to 2023' 1 <<https://www.gov.uk/government/publications/marine-and-aviation-insurance-war-risks-fund-account-annual-report-2022-to-2023>> s.e.t. 01.02.2024.

³⁹ ABD'de denizlerdeki savaş riskine karşı devlet tarafından sigorta teminatı sağlanması ayrıca 46 CFR § 308'de de düzenlenmektedir. Bu düzenlemede teminat sağlamaya yetkili kurum *Maritime Administrator, Department of Transportation, Maritime Administration (MARAD)*'dir, bkz <<https://www.ecfr.gov/current/title-46/chapter-II/subchapter-G/part-308>> s.e.t. 01.02.2024.

⁴⁰ Denizlerdeki savaş riskine karşı devlet tarafından sigorta ve reasürans teminatı sağlanmasına yönelik ilgili diğer mevzuat için ayrıca bkz *Terrorism Risk Insurance Act of 2002*, Pub L No 107-297, 114 Stat 1542 <<https://www.govinfo.gov/app/details/PLAW-107publ297/summary>> s.e.t. 01.02.2024; 46 CFR § 308-309 (n 39).

⁴¹ Düzenleme önceden 46 App USCA § 1281 olarak adlandırılmıştır, bkz <<https://uscode.house.gov/view.xhtml?path=/prelim/@title46/subtitle5/partC/chapter539&edition=prelim>> s.e.t. 01.02.2024.

⁴² Örnek yetkilendirme kararı için bkz President's Memorandum for the Secretary of State, Secretary of Transportation (12.12.2001) <<http://www.whitehouse.gov/news/releases/2001/12/20011214-9.html>> s.e.t. 01.02.2024. Ayrıca bkz Davey, Davey ve Caplin (n 1) 289; Benzie (n 16) 433.

⁴³ Webel (n 4). Ayrıca bkz 46 CFR § 308.1 (n 39).



Savaşı'ndan günümüze kadar çeşitli düzenlemelerde⁴⁴ farklı bakanlıklara⁴⁵ yetki verilse de, ABD'de denizlerdeki savaş risklerine karşı sigorta ve reasürans teminatı sağlama işlerini yürüten kurumdur⁴⁶.

B. Uluslararası Uygulamada

Savaş riskleri niteliği veya kapsamı gereği birden fazla ülkeyi etkileyebilir. Bu durumda, bu risklere sağlanacak reasürans teminatı birden fazla ülke tarafından veya bu ülkelerin kurduğu bir uluslararası örgüt tarafından üstlenilebilmektedir⁴⁷. Uygulamada bu duruma NATO'nun üye ülkelere ait veya bu ülkelerle ilişkili sivil ve askeri gemilere yönelik savaş risklerine karşı sigorta ve reasürans teminatı sağlama örneği gösterilebilir. NATO tarafından sağlanacak reasürans koruması için yetkili birim NATO bünyesinde faaliyet gösteren NATO *Interallied Insurance Organisation* (IIO) kurumudur⁴⁸. NATO IIO, karşılıklı sigorta niteliğinde olup teminat sağlayan kişiler NATO üyesi devletlerdir⁴⁹.

C. Türk Hukukunda

Türk hukukunda denizlerdeki savaş risklerine karşı reasürans teminatı, 5684 sayılı Kanun m 33/A kapsamında üç kişi tarafından sağlanabilir. İlk olarak, bu

⁴⁴ Bkz *Merchant Marine Act* 1936, 49 Stat 1985
<<https://www.govinfo.gov/content/pkg/COMPS-1543/pdf/COMPS-1543.pdf>> s.e.t.
01.02.2024; 54 Stat 689 (1940)
<[https://www.westlaw.com/Document/102d04af0d4d411d8a42600065b696d43/View/FullText.html?transitionType=Default&contextData=\(sc.Default\)&VR=3.0&RS=cblt1.0](https://www.westlaw.com/Document/102d04af0d4d411d8a42600065b696d43/View/FullText.html?transitionType=Default&contextData=(sc.Default)&VR=3.0&RS=cblt1.0)> s.e.t.
01.02.2024. Ayrıca bkz The White House, "HR 1073 Marine War Risk Insurance Extension" (17.10.1976) <<https://www.fordlibrarymuseum.gov/library/document/0055/1669656.pdf>> s.e.t. 01.02.2024.

⁴⁵ Örneğin, 49 Stat 1985 ve 54 Stat 689 numaralı kanunlarda denizlerdeki savaş risklerine karşı sigorta ve reasürans teminatı verme yetkisi Başkan'ın onayıyla Ticaret Bakanlığına (*Secretary of Commerce*) verilmiştir, bkz Haehl (n 2) 284-285.

⁴⁶ Haehl (n 2) 283-285; Ayrıca bkz
<<https://www.fordlibrarymuseum.gov/library/document/0055/1669656.pdf>> s.e.t.
01.02.2024; <<https://www.govinfo.gov/content/pkg/FR-2023-08-14/pdf/2023-17326.pdf>> s.e.t. 01.02.2024.

⁴⁷ Repko (n 14).

⁴⁸ Andrzej Jacuch, 'Civil Transport in NATO' (2019) 15(1) National Security Studies 281, doi:10.37055/sbn/132162; Davey, Davey ve Caplin (n 1) 281. Ayrıca bkz NATO, 'Aspects of NATO-Civil Emergency Planning' 3
<https://archives.nato.int/uploads/r/null/1/3/137753/0190_Aspects_of_NATO-Civil_Emergency_Planning_ENG.pdf> s.e.t. 01.02.2024.

⁴⁹ Jacuch (n 48) 281.

rizikolara karşı Özel Riskler Yönetim Merkezi (ÖRYM) teminat sağlayabilir⁵⁰. Ancak ÖRYM'nin denizlerdeki savaş risklerine karşı teminat sağlayabilmesi için bu risklerin 5684 sayılı Kanun m 33/A-2'ye göre ÖRYM'nin faaliyet alanı kapsamına alınması gerekmektedir. Bunun için, Sigortacılık ve Özel Emeklilik Düzenleme ve Denetleme Kurumunun (SEDDK) önerisi üzerine Bakanlık⁵¹ tarafından, ÖRYM'nin denizlerdeki savaş risklerine karşı yapılan sigorta sözleşmelerine reasürans desteği verebileceği öngörülmelidir⁵². Bakanlığın kararı sonrasında, ÖRYM denizlerdeki savaş risklerine karşı reasürans desteği vermeye yetkili hâle gelmektedir.

ÖRYM'nin savaş risklerine karşı reasürans teminatı sağlama yetkisinin kim tarafından kullanılacağı hususunda tereddüt ortaya çıkabilir. 5684 sayılı Kanun m 33/A-8'de belirli bir durum için⁵³ ÖRYM adına reasürans teminatı vermeye Cumhurbaşkanı yetkili kılındığı için, ÖRYM'nin ilgili fıkra dışındaki hususlarda vereceği reasürans teminatlarında da Cumhurbaşkanı'nın yetkili olduğu ileri sürülebilir. Üstelik, 5684 sayılı Kanun m 33/A-2'deki

“kapsama alınan risklere ilişkin olarak Devlet tarafından prim veya reasürans desteği verilir verilmeyeceği, verilecek ise kapsamı, reasürans Devlet desteğinin bir bedel karşılığında temin edilip edilmeyeceği hususları Sigortacılık ve Özel Emeklilik Düzenleme ve Denetleme Kurumunun teklifi ve Bakanlığın uygun görüşü üzerine Cumhurbaşkanı kararı ile belirlenir.”

ifadesinden ÖRYM adına reasürans desteği vermeye Cumhurbaşkanı'nın yetkili olduğu çıkarımı yapılabilir. Ayrıca savaş hâli ve deniz ulaşım araçları özelinde ÖRYM'nin sağlayacağı reasürans desteği için Bakan'ın yetkili olduğu da düşünülebilir. Çünkü 5684 sayılı Kanun m 33/A-10'da bu hususta özel bir

⁵⁰ 5684 sayılı Kanun m 33/A-1'e göre, ÖRYM, “yurt içinden veya uluslararası piyasalardan sigorta veya reasürans teminatı bulunamayan ya da teminat sağlanmasında güçlük bulunan riskler, nükleer riskler gibi özellik arz eden riskler ile sigorta edilmesinde kamu yararı bulunan riskler için teminat sağlama, sigorta veya reasürans havuzları kurma veya kurulmasını koordine etme, sigorta ve reasürans şirketleri arasında işbirliği yapılmasını sağlama, oluşturulacak havuz, organizasyon veya işbirliği mekanizmalarının yürütülebilmesi amacıyla” kurulmuştur.

⁵¹ Yetkili Bakanlık, 5684 sayılı Kanun m 2/1-(c)'ye göre Hazine Müsteşarlığının bağlı olduğu Bakanlık olup günümüzde Hazine ve Maliye Bakanlığdır.

⁵² ÖRYM'ye bu hususta genel bir yetki verilmemiştir. ÖRYM'nin faaliyet alanı ve yetkisi, bir riziko yönünden uygulamada teminat sağlama ihtiyacı doğduğunda, bu rizikoyla ve belirli bir süreyle sınırlı olarak belirlenmektedir.

⁵³ 5684 sayılı Kanun m 33/A-8: “Kamu yararı açısından gerek görülmesi hâlinde sigortacılık ilkeleri gözetilerek Cumhurbaşkanı kararı ile Özel Riskler Yönetim Merkezi, Doğal Afet Sigortaları Kurumuna ve Tarım Sigortaları Havuzuna reasürans teminatı verebilir.”



hüküm bulunmaktadır. Bu hükme göre, “... savaş hâli ... ve benzeri olağanüstü durumlarda, ... sivil hava ve deniz ulaşım araçları için, Hazine ve Maliye Bakanlığınca sigorta veya reasürans teminatı sağlanmasına karar vermeye Hazine ve Maliye Bakanı yetkilidir.” Bu hüküm, ÖRYM’nin kurulmasına ve faaliyette bulunmasına ilişkin hükümle aynı maddede düzenlendiği için savaş hâlinde sivil deniz ulaşım araçları özelinde reasürans teminatı sağlamaya Bakan’ın yetkili olduğu kabul edilebilir. Ancak kanaatimizce, ÖRYM’nin farklı bir tüzel kişiliğe sahip olması, ÖRYM’nin karar vermeye yetkili bir yönetim organının olması nedeniyle 5684 sayılı m 33/A-8,10 hükümleri dar yorumlanmalıdır⁵⁴. Buna göre, Özel Riskler Yönetim Merkezi Çalışma Usul ve Esasları Yönetmeliği (Yönetmelik)⁵⁵ doğrultusunda reasürans teminatı vermeye yetkili organ olarak ÖRYM Yönetim Kurulu kabul edilmelidir. 5684 sayılı m 33/A-8,10 hükümleri ise, ÖRYM’nin reasürans teminatından bağımsız ve bu teminatlardan farklı birer teminat sağlama hükmü olarak değerlendirilmelidir.

Savaş risklerine karşı reasürans teminatı sağlayabilecek bir diğer kişi Cumhurbaşkanı’dır. 5684 sayılı Kanun m 33/A-2’ye göre, ÖRYM’nin faaliyet kapsamına alınan risklere ilişkin olarak Devlet tarafından reasürans teminatı sağlanabilir. Reasürans teminatının kapsamına SEDDK’nın teklifi ve Bakanlığın uygun görüşü üzerine Cumhurbaşkanı karar vermektedir. Öncelikle, bu hükme göre reasürans teminatı verilen kişi, Devlet tüzel kişiliğinden ayrı bir tüzel kişiliğe sahip ÖRYM’dir. Bu teminatı Devlet, ÖRYM’ye sağlamaktadır. Reasürans teminatı sağlanmasının ön koşulu, ilgili rizikonun ÖRYM’nin faaliyet alanına girmesidir. Buna göre, ÖRYM’nin faaliyet alanına giren bir hususta sağladığı veya sağlayacağı sigorta ve reasürans teminatı için, Devlet Cumhurbaşkanı kararıyla ÖRYM’ye reasürans teminatı sağlayabilmektedir. ÖRYM’nin savaş risklerine karşı sağladığı veya sağlayacağı teminat reasürans niteliğindeyse, Devletin ÖRYM’ye sağlayacağı teminat retrosesyon olarak nitelendirilecektir.

Savaş risklerine karşı reasürans teminatı sağlayabilecek bir diğer kişi Bakan’dır. 5684 sayılı Kanun m 33/A-10’a göre, terör, savaş hâli, doğal afetler veya benzer olağanüstü durumlarda, sivil deniz ulaşım araçları için reasürans teminatı sağlanamaması ve Cumhurbaşkanlığının gerekli görmesi hâlinde Bakan reasürans teminatı sağlanmasına karar verebilmektedir. Bakan’ın teminat

⁵⁴ İlgili hüküm, 5363 sayılı Kanun m 16 ve 6305 sayılı Kanun m 8 hükümleriyle birlikte değerlendirilmelidir, sırasıyla bkz RG 21.06.2005/25852, 18.05.2012/28296.

⁵⁵ RG 27.10.2021/31641.

sağlayacağı kişiler yönünden maddede bir sınırlandırma bulunmamaktadır. Buna göre, Bakan, denizlerdeki savaş risklerine karşı sigorta veya reasürans teminatı sağlayan ÖRYM'ye de reasürans teminatı sağlayabilir. Bu durumda, 5684 sayılı Kanun m 33/A'da ÖRYM'ye Devlet tarafından sağlanacak reasürans desteği konusunda iki farklı yöntem olduğu söylenebilir. Ancak Bakan tarafından sağlanacak reasürans desteği 5684 sayılı Kanun m 33/A-10'da belirlenen risklerle ve menfaatle sınırlıdır. Cumhurbaşkanı tarafından ÖRYM'ye sağlanacak reasürans desteğinin kapsamı ise ÖRYM'nin tüm faaliyet alanıdır. Diğer bir ifadeyle, Cumhurbaşkanı tarafından sağlanacak reasürans teminatı daha geniş bir kapsama sahip olabilir.

5684 sayılı Kanun m 33/A-10'da Bakan tarafından sağlanacak sigorta ve reasürans teminatına ilişkin hüküm m 33/A'nın ilk kez 5684 sayılı Kanuna eklendiği 6215 sayılı Kanun'la kabul edilmiştir. Bu yöntemin kabul edildiği zaman, bu risklere teminat sağlamak amacıyla faaliyet yürüten ÖRYM kurulmamıştı. Daha sonra kanun değişikliğiyle ÖRYM kurulsun da bu hüküm 5684 sayılı Kanun m 33/A-10'da muhafaza edilmiştir. Kanaatimizce, 5684 sayılı Kanun m 33/A-10 hükmü, 5684 sayılı Kanun m 33/A hükmünün amacı doğrultusunda ikincil ve istisnai bir hüküm olarak dikkate alınmalıdır. Çünkü, Bakan'ın sigorta ve reasürans teminatı sağlayabileceği hâller, bu amaç için aynı maddede kurulmuş ÖRYM'nin kuruluş amacı kapsamında kalmaktadır. Üstelik, Yönetmelik m 4/3'e göre, ÖRYM'nin reasürans teminatı sağlamaya yetkili organı olan yönetim kurulu üyelerinin tamamı, 5684 sayılı Kanun m 33/A-10'daki yetkiye sahip Bakan tarafından atanmaktadır. Bu nedenle, 5684 sayılı Kanun m 33/A-10 hükmü ancak ÖRYM tarafından sigorta veya reasürans teminatı sağlanamadığı durumlarda uygulama alanı bulmalıdır.

Türk hukukunda deniz ulaşım araçları yönünden savaş risklerine karşı reasürans desteği sağlanması, 2022 yılında başlayan Rusya-Ukrayna Savaşında gündeme gelmiştir. Özellikle savaşan ülkelerin bazı tahıl ürünlerinde küresel ölçekte üretim payına sahip olması nedeniyle savaşın bu ürünlere ilişkin küresel arz-talep dengesini bozmasını önlemek amacıyla 22.07.2022 tarihinde Türkiye'nin ve Birleşmiş Milletler'in arabuluculuğunda Rusya ve Ukrayna "Tahıl Koridoru Anlaşması" imzalamıştır⁵⁶. Bu anlaşma kapsamında taşımacılık yapacak deniz ulaşım araçlarının savaş risklerine karşı sigortalanması ve reasürans teminatının

⁵⁶ Tahıl Koridoru Anlaşması, tarafların Anlaşma süresini uzatmaması üzerine 18.07.2023 tarihinde sona ermiştir, bkz 'Tahıl Koridoru Anlaşması: Erdoğan - Putin görüşmesinden ne bekleniyor?' *Euronews* (03.09.2023) <<https://tr.euronews.com/2023/09/03/tahil-koridoru-anlasmasi-erdogan-putin-gorusmesinden-ne-bekleniyor>> s.e.t. 01.02.2024.



sağlanması gerekmiştir. Uygulamada bu ihtiyacı karşılamak amacıyla 5684 sayılı Kanun m 33/A-10 kapsamında Bakan tarafından teminat verilmiştir⁵⁷. Diğer bir ifadeyle, 5684 sayılı Kanun m 33/A kapsamında deniz ulaşım araçlarına yönelik savaş risklerine karşı reasürans teminatı verilirken istisnai nitelik taşıması gerektiğini düşündüğümüz yöntem benimsenmiştir. Buna karşılık, Bakan tarafından sağlanan teminata ilişkin işlemlerin yürütülmesi için ÖRYM görevlendirilmiştir⁵⁸. Bu görevlendirme işlemi, 5684 sayılı Kanun m 33/A-10 hükmünün istisnai nitelikte olması gerektiğine ilişkin yukarıda açıkladığımız kanaatimizi teyit etmektedir. Kanaatimizce, Tahıl Koridoru Anlaşması kapsamında reasürans desteğinin doğrudan ÖRYM tarafından verilmesi, 5684 sayılı Kanun m 33/A hükmünün amacına daha uygun olurdu. ÖRYM'nin sağlayacağı teminatlara ilişkin reasürans ihtiyacının doğması hâlinde ise, Bakan veya Cumhurbaşkanı tarafından reasürans desteği verilebilirdi. Bölgede savaş risklerinin hâlen devam etmesi nedeniyle⁵⁹ önerdiğimiz yöntemin benimsenmesi mümkündür.

3. Reasüransın Kapsamı

A. Reasürans Bedeli

Reasürans sözleşmelerinde sigorta şirketi, sigorta sözleşmesi nedeniyle üstlendiği sorumluluğun tamamı veya bir kısmı için reasürans teminatı alabilmektedir. Benzer şekilde, reasürans şirketleri de sigorta şirketlerine sorumluluklarının tamamı yönünden reasürans teminatı sağlayabildikleri gibi, sigorta şirketinin saklama payı olarak sorumluluğunun bir kısmını kendisinde bulundurmasını bekleyebilmektedirler⁶⁰. Devletlerin savaş risklerine karşı sağlayacağı reasürans teminatı konusunda her iki yaklaşımın da benimsendiği

⁵⁷ Bkz 'Özel Risk: Rusya - Ukrayna Krizi' *Özel Riskler Yönetim Merkezi* <<https://orym.com.tr/ozel-risk-rusya-ukrayna-krizi>> s.e.t. 01.02.2024.

⁵⁸ Her ne kadar Bakan, reasürans işlemlerine ilişkin risk yönetimi hususunda ÖRYM'yi yetkilendirmiş olsa da 5684 sayılı Kanun m 33/A-3 ve Yönetmelik m 13 vd hükümlerine göre ÖRYM'nin de faaliyetine ilişkin işler, "teknik işletici" sıfatına sahip bir kamu sigorta veya reasürans şirketi tarafından yerine getirilmektedir.

⁵⁹ Örnek olarak bkz 'Rus Savaş Gemisi, Karadeniz'de Şükrü Okan İsimli Kargo Gemisine Ateş Açtı' *Euronews* (14.08.2023) <<https://tr.euronews.com/2023/08/14/rus-savas-gemisi-karadenizde-sukru-okan-ismli-kargo-gemisine-ates-acti>> s.e.t. 01.02.2024; Fatih Ulaş 'Karadeniz'de Mayın Tehlikesine Karşı "Üçlü Girişim" Mutabakatı Yarın İstanbul'da İmzalanacak' *Anadolu Ajansı* (İstanbul, 10.01.2024) <<https://www.aa.com.tr/tr/gundem/karadenizde-mayin-tehlikesine-karsi-uclu-girisim-mutabakati-yarin-istanbulda-imzalanacak/3104657>> s.e.t. 01.02.2024.

⁶⁰ Ayrıntılı bilgi için bkz Hakan Koçak, *Reasürans Sözleşmeleri* (Seçkin 2023) 82, 107.

görülmektedir. Örneğin, İngiltere’de devletin savaş risklerine karşı sağladığı reasürans teminat oranı %75 ile %100 arasında değişiklik göstermiştir⁶¹. 1988 tarihli son Reasürans Anlaşmasında ise teminat oranı kural olarak %95’tir⁶². Buna karşılık, ABD’de devletin sağlayacağı reasürans teminatının miktarı veya oranı yönünden mevzuatta ve yetkilendirme kararlarında bir sınır bulunmamaktadır. Benzer şekilde, NATO IIO tarafından sağlanacak reasürans teminatı yönünden de bir miktar veya oran sınırının olup olmadığı tespit edilememiştir.

Türk hukukunda devletin denizlerdeki savaş risklerine karşı sağlayacağı reasürans teminatının miktarı veya oranı yönünden 5684 sayılı Kanunda bir sınır bulunmamaktadır. 5684 sayılı Kanun m 33/A-10’da teminatın kapsamına ve limitine ilişkin usul ve esasların Bakan tarafından belirleneceği öngörülse de, bu hususta henüz bir düzenleme yapılmamıştır. Kanaatimizce, Bakan veya Cumhurbaşkanı tarafından ÖRYM’ye verilecek reasürans teminatı yönünden %100’lük bir oran kabul edilebilir. Diğer bir ifadeyle, ÖRYM ile Bakan veya Cumhurbaşkanı arasındaki reasürans sözleşmesinde *front* kaydına yer verilebilir. Bunun dışında, ÖRYM ve Bakan tarafından özel sigorta şirketlerine denizlerdeki savaş riskleri yönünden bir reasürans teminatı sağlanacak olursa, İngiltere’deki⁶³ gibi belli bir oranın saklama payı olarak belirlenmesinde fayda bulunmaktadır.

B. Sigorta Sözleşmesindeki Menfaat Yönünden

Deniz sigortalarının kapsamı, genellikle sigortalanan menfaatin niteliğine sınırlandırılmakta ve deniz sigortası sözleşmeleri uygulamada bu sınırlandırmaya göre özel olarak adlandırılmaktadır. Örneğin, geminin hasar veya zıyana karşı “tekne ve makine sigortası”, gemiden kaynaklanan üçüncü kişilerin uğrayacağı zararlara karşı “kulüp sigortası – deniz araçları sorumluluk sigortası”, gemi ile taşınan eşyaya gelecek zararlara karşı “yük sigortası” sözleşmesi yapılmaktadır⁶⁴. Uluslararası uygulamada deniz ticaretinde yaygın

⁶¹ Davey, Davey ve Caplin (n 1) 272.

⁶² Bennett (n 13) 488, Nr 16.15; Davey, Davey ve Caplin (n 1) 276. Sağlanan teminat limitlerinin günümüzde artırılması gerektiği yönünde ayrıca bkz Davey, Davey ve Caplin (n 1) 275.

⁶³ Bkz Davey, Davey ve Caplin (n 1) 272; Department for Transport, ‘The Marine and Aviation Insurance (War Risks) Fund Account’s Annual Report for 2022 to 2023’ 1 <<https://www.gov.uk/government/publications/marine-and-aviation-insurance-war-risks-fund-account-annual-report-2022-to-2023>> s.e.t. 01.02.2024.

⁶⁴ Söz konusu sigorta sözleşmelerine ilişkin ayrıntılı bilgi için bkz Şeker (n 7) 54 vd; Konfidan (n 7) 9 vd; Çelik Partal (n 3) 49 vd; Hikmet Cem Congar, *Taahhütçünün Sorumluluğu ve Deniz Sigortaları (Yük, Tekne ve P&I Kulüp Sigortaları)* (B. 2, Seçkin 2023) 201 vd; S. Didem Algantürk Light, *Deniz Sigorta Hukukunda Kulüp Sigortası (Protection and Indemnity*



olarak yapılan bu tür sigorta sözleşmeleri için sigorta özel şartı niteliğine sahip standart formlar kullanılmaktadır⁶⁵. Benzer bir yaklaşımın, denizlerdeki savaş risklerine karşı sağlanacak sigorta sözleşmeleri için de geçerli olduğu söylenebilir. Sigortalanan menfaatin niteliğine göre, savaş risklerine karşı yapılacak sigorta sözleşmeleri için uluslararası uygulamada sigorta özel şartları bulunmaktadır. Bu sözleşme şartlarına, İngiliz Enstitü Savaş ve Grev Klozları örnek gösterilebilir⁶⁶. Savaş risklerine karşı sağlanacak sigorta sözleşmesinin kapsamı aynı zamanda reasürans sözleşmesinin de kapsamını etkilemektedir. Örneğin, sigorta şirketi yalnızca tekne ve makine sigortası kapsamında teminat sağlamışsa, reasürans sözleşmesinin kapsamı sigortacının bu konudaki sorumluluğuyla sınırlıdır. Bu durumda, gemideki yüke karşı bir zarar meydana geldiğinde, bu zarardan sigortacı sorumlu olmayacağı için reasürörün sorumluluğundan da bahsedilemeyecektir.

Kanaatimizce, devletin denizlerdeki savaş risklerine karşı sağlayacağı reasürans teminatı yalnızca tekne ve makine sigortaları ile sınırlı olmamalıdır. Reasürans teminatı, geminin seyri ve ticari faaliyetlerin devamı için gerekli tüm deniz sigortalarını kapsayacak şekilde sağlanabilmelidir. Bu durumda, reasürans teminatına konu olabilecek sigorta sözleşmesi türleri yönünden bir sınır öngörülmemesi somut ihtiyaçların karşılanması açısından faydalı olacaktır. Ayrıca, hem sigorta şirketinin hem de devletin ortaya çıkan zararlardan sorumluluğunun doğup doğmadığının tespit edilmesi yönünden sigorta sözleşmelerine ilişkin ayrıntılı genel şartların hazırlanmasında fayda bulunmaktadır.

Türk hukukunda 5684 sayılı Kanun m 33/A-10'a göre Bakan tarafından sağlanacak devlet reasüransının kapsamı yönünden ilgili hükmün değerlendirilmesine ihtiyaç duyulmaktadır. 5684 sayılı Kanun m 33/A-10'a

Insurance) (P & I) (B. 2, Arıkan 2006) 23 vd; Serdar Acar, Kulüp Sigortası Protection & Indemnity (Vedat 2008) 7 vd. Anılan sigorta sözleşmelerindeki teminatların ve risklerin aynı sözleşmeye konu edilebileceği yönünde ayrıca bkz Konfidan (n 7) 18.

⁶⁵ Söz konusu standart formların “sigorta özel şartı” niteliğine sahip olduğu yönünde bkz Konfidan (n 7) 85. Sigorta özel şartlarının “genel işlem koşulu” niteliğine sahip olabileceği yönünde ayrıca bkz Şeker (n 7) 21; Konfidan (n 7) 81, dn 285, 85.

⁶⁶ Sigortalanan menfaatin veya riskin türüne göre Enstitü klozları da kendi içinde *Institute Strikes Clauses (Cargo) (01.01.2009)*, *Institute War Clauses (Cargo) (01.01.2009)*, *War and Strikes Time Clauses Freight (01.11.1995)*, *War and Strikes Voyage Clauses Freight (01.11.1995)* şeklinde adlandırılmaktadır. İlgili sözleşme şartlarına erişmek için bkz Merkin (n 8) 288 vd. NATO tarafından sağlanan sigorta ve reasürans teminatlarında, teminat sağlanan dönemde uygulamada kullanılan sigorta özel şartlarının esas alındığı yönünde ayrıca bkz Davey, Davey ve Caplin (n 1) 283.

göre, Bakan, “sivil ...deniz ulaşım araçları için” sigorta ve reasürans teminatı sağlamaya yetkilidir. Maddenin lafzından, Bakan’ın deniz sigortaları yönünden yalnızca tekne ve makine sigortası veya bu sigortaya ilişkin reasürans teminatı sağlayacağı anlaşılabilir. Ancak kanaatimizce, hükmün deniz sigortalarının bir türü ile sınırlı yorumlanmaması kanunun amacına daha uygundur. Ayrıca, 5684 sayılı Kanun m 33/A-2’ye göre ÖRYM’nin faaliyet alanı belirlenirken bu hususun dikkate alınmasında fayda bulunmaktadır. Diğer bir ifadeyle, ÖRYM’nin denizlerdeki savaş risklerine karşı sigorta ve reasürans teminatı vermesine ilişkin bir yetkilendirme kararı söz konusu olduğunda, deniz sigortaları yönünden bir sınırlandırma yapılmaksızın yetkilendirilmesi isabetli olacaktır.

Devletlerin denizlerdeki savaş risklerine yönelik sigorta ve reasürans teminatındaki bir diğer sınır, bu teminatlara konu deniz ulaşım araçları yönündendir. İngiltere’de, 1952 tarihli *War Risks Act* m 1.1’e göre, devlet reasüransı kural olarak İngiliz gemileri⁶⁷ için sağlanan sigorta sözleşmeleriyle sınırlıdır. Ancak, aynı hükme göre, İngiltere’nin dahil olduğu bir savaş veya çatışma hâlinde reasürans teminatı yönünden sigortaya konu geminin İngiliz gemisi olması aranmamaktadır. Benzer şekilde, ABD’de, devlet reasüransı verilebilmesi yönünden gemilerin tâbiyetine ilişkin sınırlandırma bulunmaktadır. Ancak ABD’de gemilerin tâbiyeti sınırlandırmada daha esnek bir ölçüt olarak dikkate alınmıştır. 46 CFR § 308.1-2’ye göre, hükümlerde belirlenen şartları taşıması hâlinde yabancı gemilerin de sigorta teminatı alabilmesi ve ilgili sigorta teminatına karşı devlet reasüransı sağlanması mümkündür. Son olarak, NATO tarafından sağlanacak sigorta ve reasürans teminatları yönünden de gemilerin NATO bünyesindeki *Defense Shipping Authority*’de kayıtlı olması gerekmektedir⁶⁸.

Türk hukukunda devlet reasüransı yönünden teminata ilişkin gemilerin tâbiyetine yönelik bir sınır bulunmamaktadır. 5684 sayılı Kanun m 33/A-10’da reasürans ve sigorta teminatları yönünden “sivil deniz ulaşım araçları” ifadesi kullanılmaktadır⁶⁹. Kanundaki bu ifade Bakan’a geniş bir yetki sağlamaktadır.

⁶⁷ 1952 tarihli *War Risks Act* m 10.2’ye göre, Hindistan ve İrlanda gemileri de kanun kapsamında “İngiliz gemisi” olarak dikkate alınmaktadır. Söz konusu Kanun’da İngiliz gemisi kavramına ilişkin tanıma yer verilmemesi nedeniyle Kanun’un kapsamı yönünden ortaya çıkabilecek sorunlara ilişkin öğretilerdeki görüş ve eleştiri için ayrıca bkz Davey, Davey ve Caplin (n 1) 273, 275.

⁶⁸ Jacuch (n 48) 281.

⁶⁹ Türk hukukunda, yasal düzenlemelerde “deniz ulaşım aracı” kavramının dışında, “gemi”, “deniz aracı” ve “su aracı” ifadelerine yer verilmektedir. Kanaatimizce, “deniz ulaşım aracı”



Örneğin, Kanun kapsamında Bakan gemi niteliğinde olup olmadığı tartışmalı olan petrol platformları gibi araçlara yönelik de reasürans teminatı sağlayabilir. Kanaatimizce, hem 5684 sayılı Kanun m 33/A-10 kapsamında belirlenecek usul ve esaslar yönünden hem de ÖRYM'nin faaliyet alanı yönünden⁷⁰ bu hususta detaylı bir düzenleme yapılmasında fayda bulunmaktadır. Bu kapsamda, teminat sağlanıp sağlanmaması ve prim miktarı yönünden, deniz ulaşım aracının gemi olup olmaması, deniz ulaşım aracının Türk tâbiyetinde olup olmaması, Türkiye'nin savaşa taraf olup olmaması ve teminat sağlanacak deniz ulaşım aracının tâbiyetindeki ülkenin savaşa taraf olup olmaması özellikle dikkate alınmalıdır. Ayrıca, hazırlanacak ikincil düzenlemeler yönünden ABD 46 CFR § 308.1-2 ve İngiltere *War Risks Act* düzenlemelerinin dikkate alınmasında fayda bulunmaktadır.

C. Savaş Riskleri Yönünden

a. Genel Olarak

Uluslararası uygulamada savaş risklerinin ayrı sigortalanması yaklaşımı benimsenmeden önce, savaşa ilişkin bir riske sigorta sağlanıp sağlanmadığı ilgili riskin sigorta sözleşmesindeki muafiyet kaydında yer alıp almamasına göre belirlenmekteydi⁷¹. Bu durumun yarattığı sorunları⁷² çözmek adına benimsenen yaklaşımlardan biri muafiyet kayıtlarına paralel savaş risklerini teminat altına alan özel poliçe şartlarının geliştirilmesi olmuştur⁷³. Hem muafiyet kayıtlarında

kavramının diğer kavramları kapsayacak şekilde geniş yorumlanması, düzenlemenin amacı yönünden daha uygundur. Söz konusu kavramların kullanıldığı mevzuat örnekleri, kavramların kapsamı ve hukuki niteliği ile bu konuda farklı kavramların kullanılmasına yönelik eleştiriler için ayrıca bkz Konfıdan (n 7) 6 vd; Emine Yazıcıoğlu, 'Deniz Aracı İşleteninin Akit Dışı Sorumluluğu' iç Sema Uçakhan Güleç ve Necdet Basa (eds), *Akit Dışı Kusursuz Sorumlulukta Bedensel Zararlar* (TBB 2018) 140 vd; Cüneyt Süznel, 'Türk Mevzuatında Gemi Tanımı' iç Baki İlkay Engin (ed), *Rona Serozan'a Armağan*, vol 2 (On İki Levha 2010) 1641 vd.

⁷⁰ 5684 sayılı Kanun m 33/A-2'ye göre belirlenecek yetki kararında m 33/A-10'da olduğu gibi "deniz ulaşım araçları" ifadesine yer verilebilir. Bu sayede, örneğin gemi niteliğinde olup olmadığı tartışmalı olan petrol platformları gibi araçlara yönelik de ÖRYM reasürans teminatı sağlayabilir.

⁷¹ Haehl (n 2) 280; Çelik Partal (n 3) 191. Uygulamada, savaş riski poliçelerinde teminat altına alınan risklerin kapsamına ilişkin deniz sigortalarındaki muafiyet kayıtlarına atıf yapılarak sözleşme yapılabildiği yönünde ayrıca bkz *DTV War Clauses* 1977 m 1.1, Erdewin Pinckernelie (çev), *German General Rules of Marine Insurance (ADS)* (B. 4, Walter De Gruyter 1977) 55.

⁷² Haehl (n 2) 277; Çelik Partal (n 3) 191.

⁷³ Haehl (n 2) 280. Bu hususta da, teminat boşluklarının oluşabileceği, özellikle, teminatların farklı sigortacılar tarafından sağlanması hâlinde teminat boşluğunun ortaya çıkma ihtimalinin

hem de savaş risklerine ilişkin sigorta özel şartlarında zaman içinde günün ihtiyaçlarını karşılamak veya belirsizlikleri gidermek adına güncellemeler yapılmıştır⁷⁴. Bu kapsamda, iç savaş, isyan, devrim, ayaklanma gibi halk hareketlerinin savaş risklerinin kapsamına dahil edilmesi örnek gösterilebilir⁷⁵.

Deniz sigortalarında genel yaklaşım savaş risklerinin kapsam dışı tutulması olmakla birlikte, bu hususta mutlak bir sınırın ve yeknesak bir uygulamanın olduğundan bahsedilemez⁷⁶. Örneğin, kullanılan muafiyet kayıtları genel olarak *F.C.&S.* kayıtları olarak nitelendirilse de, uygulamada bir dönem “*Strike, riots ve civil commotions / S.R.&C.C.*” adıyla da bazı savaş risklerinin muaf tutulduğu görülmektedir⁷⁷. Ayrıca, deniz sigorta sözleşmelerinde de bazı savaş risklerine teminat sağlandığı görülmektedir⁷⁸. Örneğin, geminin bir limandan çıkışına ve seyahatine yönelik kamusal bir müdahale riski deniz sigorta sözleşmelerinde de “*London Blocking and Trapping Addendum*” kaydıyla teminat altına alınabilmektedir⁷⁹.

Denizlerdeki savaş risklerinin sigortalanmasında genel yaklaşım, sigorta sözleşmelerine sigorta özel şartı niteliğindeki standart formların dahil edilmesidir. Uygulamada, bu hususta sigortalanın menfaatin niteliğine göre hazırlanmış birçok sigorta özel şartları bulunmaktadır. Örneğin, tekne ve makine

arttığı belirtilmektedir. Bu nedenle, sigorta poliçelerindeki muaf tutulan riskler ile savaş risklerinde teminat sağlanan riskler arasında bir uyum olması, sigortalıların koruma altında olmaları ve çifte sigortalıların önlenmesi açısından önem arz eder, bkz Samim Ünan, ‘Gemilerin Savaş Nedeniyle Limanda Alıkonulması ile İlgili Sigorta Hukuku Sorunları’ (2022) 5(2) DEHUKAMDER 131, dn 2; Danoff (n 2) 67; Hudson, Madge ve Sturges (n 3) 46. Bu yönde örnek için ayrıca bkz *DTV War Clauses 1977* m 1.1, Pinckernelie (n 71) 55.

⁷⁴ Detaylı bilgi ve savaş riskleri kapsamına alınan veya kapsam dışına çıkartılan risk örnekleri yönünden bkz Hudson, Madge ve Sturges (n 3) 338; Davey, Davey ve Caplin (n 1) 4; Haehel (n 2) 290.

⁷⁵ Davey, Davey ve Caplin (n 1) 4.

⁷⁶ Staring (n 28) 1389; Alfred Sieveking (çev), *General Rules of Marine Insurance 1919* (B. 3, Cram, De Gruyter 1965) 64, 70.

⁷⁷ Bazı risk türlerinin *F.C.&S.* ile *S.R.&C.C.* kayıtlarından hangisi kapsamında değerlendirileceğinin belirsiz olduğu, bu hususta tartışmaların bulunduğu yönünde bkz Danoff (n 2) 72. Bu hususta örnek uyumsuzluk için ayrıca bkz *Frupac Int'l Corp v Fireman's Fund Ins Co*, 1990 WL 204380 (ED Pa Dec 11, 1990) <[https://www.westlaw.com/Document/197c9de7055d311d9a99c85a9e6023ffa/View/FullText.html?transitionType=Default&contextData=\(sc.Default\)&VR=3.0&RS=cb1t1.0](https://www.westlaw.com/Document/197c9de7055d311d9a99c85a9e6023ffa/View/FullText.html?transitionType=Default&contextData=(sc.Default)&VR=3.0&RS=cb1t1.0)> s.e.t. 01.02.2024.

⁷⁸ Hudson, Madge ve Sturges (n 3) 371; Danoff (n 2) 74. Bu konuda örnek uyumsuzluk için ayrıca bkz *Ope Shipping Ltd v Allstate Ins Co* (n 7).

⁷⁹ Ünan (n 73) 133, 146.



sigortalara ilişkin savaş riski sigorta özel şartları⁸⁰ ile yük sigortalara ilişkin savaş riski sigorta özel şartları farklıdır⁸¹. Ayrıca, yük sigortaları yönünden taşıma konusu eşyanın niteliğine göre hazırlanmış sigorta özel şartları da bulunmaktadır⁸². Sigorta ve reasürans şirketleri genellikle bu sigorta özel şartlarını esas alarak teminat sağlamaktadır⁸³. Ancak söz konusu sigorta özel şartlarında savaş risklerinin belirtilmesi yönünden yeknesak bir yaklaşım söz konusu değildir. Bazı sigorta özel şartlarında savaş riskleri grev risklerini de kapsayacak şekilde belirtilirken⁸⁴, bazı sigorta sözleşmeleri yönünden savaş riskleri ve grev riskleri için ayrı sigorta özel şartları bulunmaktadır⁸⁵. Bu durum, sigortalanan menfaate ilişkin savaş risklerinden doğan bir zararın sigorta kapsamı dışında olması anlamına gelebilmektedir. Benzer şekilde, sigortalanan menfaate yönelik her biri farklı savaş risklerine teminat sağlayan birden fazla sigorta sözleşmesi söz konusu ise sorumluluğun hangi sigorta sözleşmesi kapsamında olacağını tespit etmek gerekmektedir. Çünkü bu hususlar savaş sigortalara karşı reasürans teminatı sağlanması hâlinde, reasürörün sorumluluğunu etkilemektedir. Ayrıca, devletin reasürans teminatı sağlama yetkisi ulusal düzenlemelerde yalnızca “savaş riskleriyle” sınırlı tutulabilmektedir⁸⁶.

⁸⁰ *Institute War and Strikes Clauses, Hulls-Time* (01.11.95), Bennett (n 13) 943.

⁸¹ *Institute War Clauses (Cargo)* (01.01.2009), *Institute Strikes Clauses (Cargo)* (01.01.2009), Merkin (n 8) 288 vd. Diğer sigortalanan menfaate yönelik savaş riski sigorta özel şartları için ayrıca bkz The Swedish Club, ‘Protection & Indemnity Insurance 2023/2024 - Excess War P&I Cover’ (14.02.2023) <<https://www.swedishclub.com/news/circulars/p-and-i-circulars/protection-and-indemnity-insurance-2023-2024-excess-war-p-and-i-cover>> s.e.t. 01.02.2024; NorthStandard UK, ‘War Risks Rules 2024/25’ <<https://north-standard-staging.s3.eu-west-2.amazonaws.com/wp-content/uploads/2024/01/15103555/War-Rule-Book-2024-25.pdf>> s.e.t. 01.02.2024; Gard ‘Rules 2023’ 99 vd <https://www.gard.no/Content/34791373/cache=20231104092203/MemberCircular_14_2022.pdf> s.e.t. 01.02.2024.

⁸² *Institute War Clauses (FOSEA Trades)* (01.07.1985); *Institute Strikes Clauses (Coal)* (01.10.1982); *Institute Strikes Clauses (Frozen Food)* (01.01.1986); *Institute Strikes Clauses (Frozen Meat)* (01.01.1986), Hudson, Madge ve Sturges (n 3) 356.

⁸³ Davey, Davey ve Caplin (n 1) 11.

⁸⁴ Örnek olarak bkz *Institute War and Strikes Clauses, Hulls-Time* (01.11.1995), Bennett (n 13) 943.

⁸⁵ Bennett (n 13) 403, Nr 13.01; Hodges (n 5) 557. Örnek olarak ayrıca bkz *Institute War Clauses (Cargo)* (01.01.2009), *Institute Strikes Clauses (Cargo)* (01.01.2009), Merkin (n 8) 288 vd; *DTV Strike Riots and Civil Commotions Clauses 1973*, *DTV War Clauses 1977*, Pinckernelie (n 71) 53, 55.

⁸⁶ Merkin (n 8) 138.



Uygulamada, çifte sigortanın önlenmesi ve rizikonun gerçekleşmesi hâlinde, hangi sigortacının sorumluluğuna başvurulacağını tespit edilebilmesi için hukuki düzenlemelerin dışında kapsamlı sigorta özel şartlarının bulunduğu görülmektedir⁸⁷. Türk hukukunda da, gerçekleşen bir zararın hangi sigorta sözleşmesi kapsamında kalacağını tespit edilebilmesi için hangi risklerin savaş riski olacağını belirlenmesi ve bu risklerin kapsamına ilişkin hukuki düzenlemelerin ve genel şartların kabul edilmesi gerekmektedir.

b. Risk Türleri

Savaş risklerinin her birinin kapsamını incelemek ayrı bir makalenin, bütün savaş risklerinin kapsamını birlikte incelemek ise ayrı bir monografinin konusu olabilir. Bu nedenle, başlık altında, hangi risklerin uygulamada savaş riski olarak değerlendirildiğini belirtmekle ve Türk hukukunda kabul edilebilecek ikincil düzenlemeler ve genel şartlar yönünden önem arz eden hususların üzerinde durmakla yetinilmiştir.

Savaş riskleri kapsamında belirtilmesi gereken ilk risk kuşkusuz savaş hâlidir. Savaş hâli, Türk Dil Kurumuna (TDK) göre, “*devletlerin diplomatik ilişkilerini keserek giriştikleri silahlı mücadele; harp*” şeklinde tanımlanmaktadır⁸⁸. Uluslararası literatürde de savaş kavramının tanımına ilişkin çeşitli ifadeler bulunmaktadır. Ancak uygulamada savaş hâli bu tanımlarla sınırlı değerlendirilmemektedir. Diğer bir ifadeyle, savaş riskinin kapsamı geniş yorumlanmaktadır⁸⁹. Benzer şekilde, sigorta ve reasürans işlemleri yönünden uluslararası hukuk literatüründe yer alan savaş kavramına ilişkin tanım ve sınırlamalar bağlayıcılık arz etmemektedir⁹⁰. Örneğin, savaş hâlinin kabulü için

⁸⁷ Davey, Davey ve Caplin (n 1) 275. Örnek olarak ayrıca bkz The Nordic Association of Marine Insurers (CEFOR), ‘The Nordic Marine Insurance Plan of 2013 Version 2023’ <<https://www.nordicplan.org/the-plan/>> s.e.t. 01.02.2024; United Kingdom Mutual War Risks Association Limited, ‘Rules 2023’ <<https://www.ukwarrisks.com/news-resources/rules/>> s.e.t. 01.02.2024; Steamship Mutual Underwriting Association Limited, ‘War Risks and Kidnap & Ransom’ <<https://www.steamshipmutual.com/underwriting/warrisk/>> s.e.t. 01.02.2024; The Standard Club UK Ltd, ‘War Risks Rulebook 2023/24’ <<https://www.standard-club.com/rules/our-rules/>> s.e.t. 01.02.2024.

⁸⁸ <<https://sozluk.gov.tr/>> s.e.t. 01.02.2024.

⁸⁹ Galyean (n 28) 321; Davey, Davey ve Caplin (n 1) 35, 39 vd; Haehl (n 2) 289-290; Şeker (n 7) 143; Çelik Partal (n 3) 196. İngiliz Hukukunda 1952 tarihli Kanun m 10’da yer alan tanımın ihtiyaçları karşılamadığı için güncellenmesi gerektiği yönünde ayrıca bkz Davey, Davey ve Caplin (n 1) 274. ABD hukukunda bu yaklaşımın benimsenmediği yönünde ayrıca bkz Haehl (n 2) 289-290.

⁹⁰ Davey, Davey ve Caplin (n 1) 35; Bennett (n 13) 410, Nr 13.18, 411, dn 43; Şeker (n 7) 140-141.



çatışmaların tanınan iki egemen devlet arasında olup olmadığına⁹¹, egemen güçlerin *de facto* nitelik taşıyıp taşımadığına, resmi bir savaş ilânının olup olmadığına⁹², savaşın bir seferberlik niteliği taşıyıp taşımadığına⁹³ bakılmamaktadır. Ayrıca, TDK'nın tanımında belirtilen diplomatik ilişkilerin kesilmesi ifadesine karşın, uluslararası uygulamada diplomatik ilişkilerin kesilmesi de savaşın varlığı için bir şart olarak görülmemektedir⁹⁴.

Zarara sebep olan olayın savaş hâli mi yoksa diğer savaş risklerinden biri mi olduğunu tespit etmek kimi durumlarda güçlük arz etmektedir⁹⁵. Bunlardan ilki, iç savaş hâlidir. Geçmişte iç savaşın savaş hâlinin kapsamına dahil olup olmayacağı hususunda tartışmalar olsa da, günümüzde iç savaş, aksi sözleşmede açıkça öngörülmedikçe bir savaş hâli olarak kabul edilmektedir⁹⁶. Bir diğer durum ise, savaş benzeri operasyonlardır (*warlike operations*). Esasen savaş hâli

⁹¹ Davey, Davey ve Caplin (n 1) 34-35; Şeker (n 7) 141. *Hamdi & Ibrahim Mango Co v Reliance Ins Co*, 291 F2d 437, 442 (2d Cir 1961) <<https://casetext.com/case/hamdi-ibrahim-mango-ltd-v-reliance-ins>> s.e.t. 01.02.2024. Savaşın, *de jure* veya *de facto* devletler arasında olması gerektiği; bir devletin bir terör örgütü veya milis grupları ile çatışmalarının “savaş / war” riski değil “savaş benzeri operasyonlar / *warlike operation*” riski kapsamında değerlendirileceği yönünde sırasıyla bkz Izell (n 4) 278; Galyean (n 28) 327.

⁹² M. Fehmi Ülgener, ‘Savaş ve Terörizm Deniz Sigortası ve Deniz Ticareti Hukuku Üzerindeki Etkileri I’ (ULGENER LC/LO) 3 <https://www.ulgener.com/dosya/16.Savas_Ve_Terorizm_Deniz_Sigortasi_Ve_Deniz_Ticaret_Hukuku_Uzerindeki_Etkileri_1.pdf> s.e.t. 01.02.2024; Hudson, Madge ve Sturges (n 3) 340; Danoff (n 2) 65, dn 5; Bennett (n 13) 411, Nr 13.22; Galyean (n 28) 320; Konfidan (n 3) 44. Örnek uyuşmazlıklar için ayrıca bkz *Kawasaki Kisen Kabushiki Kaisha of Kobe v Bantham Steamship Co Ltd* (No 2) [1939] 2 KB 544 <[https://www.westlaw.com/Document/1D1C1AFC0E42711DA8FC2A0F0355337E9/View/FullText.html?transitionType=Default&contextData=\(sc.Default\)&VR=3.0&RS=cblt1.0](https://www.westlaw.com/Document/1D1C1AFC0E42711DA8FC2A0F0355337E9/View/FullText.html?transitionType=Default&contextData=(sc.Default)&VR=3.0&RS=cblt1.0)> s.e.t. 01.02.2024; *New York Life Ins Co v Bennion*, 158 F2d 260 (CA 10 1946) <[https://www.westlaw.com/Document/161091a23549f11d997e0acd5cbb90d3f/View/FullText.html?transitionType=Default&contextData=\(sc.Default\)&VR=3.0&RS=cblt1.0](https://www.westlaw.com/Document/161091a23549f11d997e0acd5cbb90d3f/View/FullText.html?transitionType=Default&contextData=(sc.Default)&VR=3.0&RS=cblt1.0)> s.e.t. 01.02.2024; *Pesquerias y Secaderos de Bacalao de Espana SA v Beer* [1949] 1 All ER 845 <[https://www.westlaw.com/Document/11E2B2620E42811DA8FC2A0F0355337E9/View/FullText.html?transitionType=Default&contextData=\(sc.Default\)&VR=3.0&RS=cblt1.0](https://www.westlaw.com/Document/11E2B2620E42811DA8FC2A0F0355337E9/View/FullText.html?transitionType=Default&contextData=(sc.Default)&VR=3.0&RS=cblt1.0)> s.e.t. 01.02.2024.

⁹³ Noleen John, Charles Weston-Simons ve Laura Hodgson, *Insurance Law Handbook* (B. 5, Bloomsbury Professional 2022) 340; Ülgener (n 92) 3.

⁹⁴ Hudson, Madge ve Sturges (n 3) 340.

⁹⁵ Yakın tarihli örnek bir uyuşmazlık için bkz *CMA CGM SA v Beteiligungs-Kommandügesellschaft MS ‘Northern Pioneer’ & Ors* [2002] EWCA Civ 1878 <<https://www.casemine.com/judgement/uk/5b46f1f52c94e0775e7ef15d>> s.e.t. 01.02.2024.

⁹⁶ Bennett (n 13) 413, Nr 13.26; Davey, Davey ve Caplin (n 1) 45. Örnek uyuşmazlık açısından bkz *Pesquerias y Secaderos de Bacalao de Espana SA v Beer* (n 92). İç savaş riskinin tanımlanması ve kapsamının belirlenmesinin güç olduğu yönünde ayrıca bkz Davey, Davey ve Caplin (n 1) 52.



ile savaş benzeri operasyon arasında kapsama ilişkin bir sınır çizmek mümkün değildir⁹⁷. Ancak uygulamada, bir devletin bir terör örgütüne veya milis kuvvetlerine karşı eylemleri savaş benzeri operasyon olarak nitelendirilmektedir⁹⁸. Benzer şekilde, bir devletin, kendisine karşı saldırmayan/düşmanca davranmayan bir ülkenin sivillerine karşı eylemleri de savaş benzeri operasyon kapsamında değerlendirilmektedir⁹⁹. Savaşlarda kullanılan hammaddelerin taşınmasına ilişkin durumlarda ortaya çıkan zararın savaş benzeri operasyon kapsamında görülüp görülmeyeceği hususunda ise uygulamada farklı yönde kararlar bulunmaktadır¹⁰⁰. Günümüzde, savaş benzeri operasyon riskinin kapsamına ilişkin uygulamada bazı hususlarda belirlilik sağlanmış olsa da¹⁰¹, bu riskin kapsamına yönelik tartışmalar güncelliğini korumaktadır¹⁰². Örneğin, günümüzde savaş riski poliçelerinde özel olarak belirtilmekle birlikte terör saldırılarının¹⁰³ savaş benzeri operasyon kapsamında değerlendirilip değerlendirilmeyeceği çözülmüş bir problem değildir¹⁰⁴. Benzer şekilde, günümüzde kullanılmaya başlanan otonom gemilere yönelik gerçekleştirilecek siber saldırılar sonucu ortaya çıkan zararların savaş riski kapsamında görülüp görülmeyeceği, savaş riski kapsamında ise poliçede belirtilen risklerden hangisinin kapsamında değerlendirileceği tartışmalıdır¹⁰⁵.

⁹⁷ Bennett (n 13) 413, Nr 13.25.

⁹⁸ Galyean (n 28) 327.

⁹⁹ Galyean (n 28) 328-329.

¹⁰⁰ Bennett (n 13) 405-406, Nr 13.06, 13.10, 408-409, Nr 13.14, 13.15; Anonim, 'Allocation of Risk' (n 4) 676; Bu konuda örnek uyuşmazlıklar için ayrıca bkz *Yorkshire Dale Steamship Company Limited v Minister of War Transport* [1942] UKHL J0519-1 <<https://vlex.co.uk/vid/yorkshire-dale-steamship-company-793151861>> s.e.t. 01.02.2024.

¹⁰¹ Davey, Davey ve Caplin (n 1) 31, 34; Haehl (n 2) 298.

¹⁰² Örnek uyuşmazlıklar için ayrıca bkz *Pan American World Airways Inc v Aetna Cas & Sur Co*, 368 F Supp 1098 (SDNY 1973) <<https://law.justia.com/cases/federal/district-courts/FSupp/368/1098/1803062/>> s.e.t. 01.02.2024; *Flota Mercante Dominicana v American Mfrs Mut Ins Co*, 272 F Supp 540 (SDNY 1967) <<https://casetext.com/case/flota-mercante-dominicana-v-am-mfrs-mut-ins>> s.e.t. 01.02.2024; *Costain-Blankevoort (UK) Dredging Co v Davenport 'Nassau Bay'* [1979] 1 Lloyd's Rep 395 <<https://vlex.co.uk/vid/costain-blankevoort-u-k-804090521>> s.e.t. 01.02.2024.

¹⁰³ Riskin niteliği ve kapsamına ilişkin detaylı bilgi için ayrıca bkz Staring (n 28) 1395; Galyean (n 28) 337-339; Danoff (n 2) 76; Izell (n 4) 282-283; Konfidan (n 7) 214, dn 438.

¹⁰⁴ Galyean (n 28) 331-332; Staring (n 28) 1391-1392. Terör risklerinin yük sigortalarında grev riskine ilişkin poliçe kapsamında değerlendirildiği yönünde bkz Hudson, Madge ve Sturges (n 3) 339. Bu konuda, sivil havacılık sigortalarına ilişkin verilmiş deniz sigortaları açısından da dikkate alınabilecek örnek bir uyuşmazlık için bkz *Pan American World Airways Inc v Aetna Cas & Sur Co* (n 102).

¹⁰⁵ Aynı yönde bkz Webel (n 4).



Türk hukukunda denizlerdeki savaş risklerinin teminat altına alınması yönünden 5684 sayılı Kanun m 33/A-10'da savaş hâli ve terör riski açıkça belirtilmektedir. 5684 sayılı Kanun m 33/A-2 kapsamında ÖRYM'ye yetki verilmesi söz konusu olduğunda savaş hâlinin belirtilmesi gereklidir. Kanaatimizce, savaş hâlinin kapsamı Türk hukuku açısından da geniş yorumlanmalıdır. Ayrıca, hazırlanacak ikincil düzenlemelerde yukarıda bahsedilen, savaş benzeri operasyon, siber risk ve terör riskinin savaş hâli ile ilişkisi yönünden hukuki öngörülebilirlik sağlayacak düzenlemelere yer verilmesi faydalı olacaktır.

Savaş riskleri kapsamında yaygın kabul gören¹⁰⁶ bir diğer risk türü, terk edilmiş mühimmatların (*derelict mines*) verdiği zararlarıdır¹⁰⁷. Bunun yanı sıra, günümüzde devrim (*revolution*), isyan (*rebellion*), ayaklanma (*insurrection*) gibi halk hareketleri¹⁰⁸, geminin yakalanması, gemiye el koyulması veya geminin kamulaştırılması (*capture, seizure, arrest, restraint, detainment, confiscation or expropriation*)¹⁰⁹ ve baratarıya (*barratry*) riskleri¹¹⁰ de savaş riskleri kapsamında değerlendirilmektedir. Buna karşılık, geçmişte savaş riskleri kapsamında belirtilmekle birlikte, gasp edilmiş güç (*usurped power*) riski günümüzde savaş riskleri arasında değerlendirilmemektedir¹¹¹.

¹⁰⁶ Savaş risklerinin sigortalanmasına yönelik önceki sigorta özel şartlarından MAR formunda ve önceki Institute War Clauses kayıtlarında terk edilmiş mühimmatların açıkça teminat kapsamında öngörülmediği, 1979 öncesinde terk edilmiş mühimmatların denizcilik riski mi yoksa savaş riski mi olarak kabul edileceği hususunda tartışmaların bulunduğu yönünde bkz Davey, Davey ve Caplin (n 1) 119-120; Ayşegül Buğra Şar, 'Allianz Insurance Plc v. The University of Exeter [2023] EWHC 630 (TCC) Kararı Uyarınca 'Savaş' Rizikosuna İlişkin Değerlendirmeler' iç İsmail Demir (ed), *Ukrayna Rusya Savaşı'nın Deniz Sigortalarına Etkisi Konferansı Tam Metin Bildiri Kitabı* (DEHUKAM 2024) 174 vd. Bu hususta örnek uyumsuzluk için ayrıca bkz *Costain-Blankevoort (UK) Dredging Co v Davenport 'Nassau Bay'* (n 102).

¹⁰⁷ Davey, Davey ve Caplin (n 1) 119. Örnek için ayrıca bkz *Institute War Clauses (Cargo)* (01.01.2009), Merkin (n 8) 293 vd.

¹⁰⁸ Danoff (n 2) 67. Söz konusu risklerin niteliklerinin aynı olduğu, bir diğerinden kapsam itibarıyla farklılık arz ettiği yönünde bkz Ülgener (n 92) 5, dn 11; Bennett (n 13) 417, Nr 13.35; Davey, Davey ve Caplin (n 1) 64. Alman hukukunda *Supplementary Clauses to the General Rules of Marine Insurance (MIR) for Cargo (1947)* kayıtlarında halk hareketlerinin savaş teminatının kapsamı dışında tutulduğu yönünde bkz Sieveking (n 76) 64, 70.

¹⁰⁹ Davey, Davey ve Caplin (n 1) 70 vd; Şeker (n 7) 145 vd.

¹¹⁰ Hudson, Madge ve Sturges (n 3) 118.

¹¹¹ Davey, Davey ve Caplin (n 1) 63; Bennett (n 13) 415, Nr 13.32-13.34. Türk hukukunda savaş riskleri tanımlanırken ve kapsamı belirlenirken bu riskin de dikkate alınması gerektiği kanaatindeyiz.



Savaş riski olup olmadığı yönünden kategorik bir ayırım yapmanın en zor olduğu risk türü deniz haydutluğudur (*piracy*)¹¹². 1937 yılına kadar denizcilik riskleri kapsamında görülen deniz haydutluğu¹¹³, bu tarihten 1983 yılına kadar savaş riskleri kapsamında değerlendirilmiştir¹¹⁴. 1983'ten itibaren tekrar denizcilik riski olarak kabul edilen deniz haydutluğu, deniz haydutluğu olaylarının artması nedeniyle 2005 yılından itibaren tekrar savaş riskleri kapsamında değerlendirilmeye başlanmıştır¹¹⁵. Günümüzde deniz haydutluğunun hem denizcilik riskini konu edinen sigorta sözleşmelerinde¹¹⁶, hem de savaş riskini konu edinen sigorta sözleşmelerinde¹¹⁷ bulunduğu görülmektedir.

Son olarak, bazı riskler savaş riski niteliğinde de olsa, rizikonun çok büyük olması nedeniyle uygulamada savaş riskine ilişkin poliçelerin kapsamı dışında

¹¹² Riskin unsurlarına ve niteliğine ilişkin detaylı bilgi için bkz Özlem Gürses, *Marine Insurance Law* (Routledge 2015), 176; Davey, Davey ve Caplin (n 1) 177; Danoff (n 2) 69; Staring (n 28) 1388; Şeker (n 7) 153, 156. Örnek kararlar için ayrıca bkz *Republic of Bolivia v Indemnity Mutual Marine Assurance Company Ltd* [1909] 1 KB 785 <<https://www.uniset.ca/other/cs5/19091KB785.html>> s.e.t. 01.02.2024. *Banque Monetaca & Carystuiaki v Motor Union Insurance Company Ltd* [1923] 14 Ll L Rep 48 <<https://www.i-law.com/ilaw/doc/view.htm?id=138314>> s.e.t. 01.02.2024.

¹¹³ Haehl (n 2) 311; Davey, Davey ve Caplin (n 1) 164; Çelik Partal (n 3) 120. İspanya iç savaş sonrası rizikonun hangi saikle gerçekleştirildiği konusundaki belirsizlikler nedeniyle deniz haydutluğunun savaş riski kapsamında değerlendirilmesi yönünde bir yaklaşım benimsendiği yönünde bkz Soyer (n 5) 201; Hudson, Madge ve Sturges (n 3) 367.

¹¹⁴ Hudson, Madge ve Sturges (n 3) 109, 367-368; Çelik Partal (n 3) 121.

¹¹⁵ Hudson, Madge ve Sturges (n 3) 109, 170, 368. Ayrıca bkz The International Underwriting Association, 'Violent Theft Piracy And Barratry Exclusion 011195' JH2005/047 (17.10.2005) <https://www.iaa.co.uk/IUA_Member/Clauses/eLibrary/Clauses_Summary.aspx?DocumentKey=277B3702-D76C-48B6-8FAB-C93E0A90C1EC> s.e.t. 01.02.2024; <<https://icc-ccs.org/piracy-reporting-centre/live-piracy-report>> s.e.t. 01.02.2024.

¹¹⁶ Örnek olarak bkz *Institute Time Clauses – Hulls* (01.11.1995) m 6.1.5; *International Hull Clauses* (01.11.2003) m 2.1.5; *Institute Time Clauses Freight* (01.11.95) m 7.1.5; *Institute Fishing Vessels Clauses* (20.07.1987) m 6.1.5; *Institute Yacht Clauses* (01.11.1985) m 9.1.4; *Institute Cargo Clauses (A)* (01.01.2009) m 6.2, Hudson, Madge ve Sturges (n 3) 92 vd. Uygulamada standart sigorta sözleşmesi kapsamında olmayan durumlarda tarafların özel olarak anlaşarak (*kidnap & ransom clauses*) deniz haydutluğunun teminat kapsamına alınamadığı yönünde ayrıca bkz Hudson, Madge ve Sturges (n 3) 371; *Herculito Maritime Ltd and others v Gunvor International BV and others* [2024] UKSC 2 <<https://caselaw.nationalarchives.gov.uk/uksc/2024/2/>> s.e.t. 01.02.2024.

¹¹⁷ Hudson, Madge ve Sturges (n 3) 375-376; Çelik Partal (n 3) 121. Örnek olarak ayrıca bkz *American Institute Hull War and Strikes Clauses* (29.09.2009), Hudson, Madge ve Sturges (n 3) 375; CEFOR (n 87) m 2.9.



tutulmaktadır¹¹⁸. Bu kapsamda, nükleer silah kullanılması¹¹⁹ ve Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyi daimi üye devletleri arasında çıkabilecek savaşlardan doğan zararlar, savaş riski poliçelerinin kapsamı dışında tutulmaktadır¹²⁰.

c. Riskin Kapsamına ve Hasarın Özgülenmesine İlişkin Yorum Sorunları

Sigortalanan menfaate yönelik bir zarar meydana geldiğinde zararı hangi riskin doğurduğu veya riziko ile zarar arasındaki nedensellik bağının derecesi sigortacının sorumlu olup olmamasını veya hangi sigortacının sorumlu olduğunu belirler. Uygulamada, bir zarar meydana geldiğinde, bu zararın deniz sigortaları ile savaş sigortalarından hangisinin kapsamında değerlendirileceği kimi durumlarda güçlük arz edebilmektedir¹²¹. Bu durumlardan ilki, zararın nasıl gerçekleştiğinin tespit edilememesidir¹²². Örneğin, ABD’de İkinci Dünya Savaşı sırasında gerçekleşen zararların denizcilik risklerinden mi savaş risklerinden mi doğduğunun tespiti güç olduğu için yaklaşık dört yüz hasar dosyası bir anlaşma yapılmak suretiyle çözülebilmiştir¹²³. Bir diğer durum, somut olaydaki zarara sebep olan olayın nasıl gerçekleştiği tespit edilebilmekle birlikte, bu olayın hangi

¹¹⁸ Savaş risklerine ilişkin poliçelerde teminat kapsamı dışında tutulan hallerin (*Institute War Clauses (Cargo)* (01.01.2009) m 3.7) de özel olarak taraflarca teminat kapsamına alınabildiği yönünde örnek için bkz *Institute Additional Expenses Clauses (Cargo - War Risks)* (01.07.1985), Hudson, Madge ve Sturges (n 3) 356.

¹¹⁹ Uygulamada, *Institute War Clauses (Cargo)* (01.01.2009) şartlarında nükleer silahların düşmanca, saldırganca kullanılması teminat kapsamı dışında tutulurken, *Institute Strikes Clauses (Cargo)* (01.01.2009) şartlarında nükleer silahların kullanılmasında teminat kapsamı dışında tutulmaktadır, bkz Davey, Davey ve Caplin (n 1) 22, 25.

¹²⁰ Örnek olarak bkz *Institute War and Strikes Clauses Hulls* m 5.1.1; *Institute War and Strikes Clauses Freight* m 4.1.1, *Institute War and Strikes Clauses Containers* m 5.1.2, *Institute War and Strikes Clauses Cargo Stored Afloat* (01.05.2016) m 3.9, Davey, Davey ve Caplin (n 1) 26. 1951 tarihli Ottawa Anlaşması’na göre, NATO üyelerinden birine karşı yapılan saldırı diğer NATO üye devletlerine de yapılmış sayılmaktadır (6375 sayılı Kanun, RG 20.03.1954/8663). Bu nedenle, NATO üyesi bir devlet ile Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyi daimi üye devletlerinden NATO üyesi olmayan bir devlet arasında savaş çıkması hâlinde, bu riskin poliçe kapsamında olup olmadığının belirlenmesinde fayda bulunmaktadır. Bu durum, günümüzde Ukrayna’nın NATO’ya üye olması durumunda özellikle önem arz etmektedir.

¹²¹ Trine-Lise Wilhelmsen, ‘Marine Insurance Cover for Detainment of Vessels by A Foreign State - The Team Tango Case’ iç D. Rhidian Thomas (ed), *The Modern Law Of Marine Insurance*, Vol 5 (Informa 2023) 190, 211; Konfidan (n 3) 38, 51; Danoff (n 2) 71; Haehl (n 2) 280-281, dn 19; C. (n 3) 213-214; Izell (n 4) 283-284; Hodges (n 5) 559; Merkin (n 8) 72.

¹²² Davey, Davey ve Caplin (n 1) 251; Merkin (n 8) 83.

¹²³ Bkz Overall War-Marine Risk Settlement Agreement, 1945 AMC 1014 <<https://advance.lexis.com/api/permalink/f818e211-cb64-43e8-b3c0-7436f7637fc0/?context=1516831>> s.e.t. 01.02.2024; Haehl (n 2) 284, dn 40-41.

risk kapsamında değerlendirileceğinin tartışmalı olmasıdır. Poliçelerde teminat kapsamına alınan veya muaf tutulan bir riskin kapsamı bakımından ifade edilmiş şekli önem arz edebilmektedir. Örneğin, poliçede riskin belirtildiği yerde kullanılan noktalama işaretleri dahi kapsam yönünden belirleyici olabilmektedir¹²⁴. Ayrıca, zaman içinde bir riskin kapsamı ve riski tanımlamaya yönelik ifadelerin yorumu değişebilmektedir¹²⁵. Bunun yanı sıra, zararın gerçekleştiği olayda, savaş riski için gerekli unsurların bulunmadığı gerekçesiyle, zararın deniz sigortaları kapsamında kalacağı kabul edilebilmektedir¹²⁶. Son olarak, uygulamada bazı durumların denizcilik riskleri ile savaş riskleri arasında hangisinin kapsamında değerlendirileceği tartışmalıdır¹²⁷. Örneğin, bir gemiye yönelik gümrük veya çevre mevzuatından kaynaklanan idari bir karar veya bir yargı kararına dayanarak yapılan müdahalenin savaş riski teminatının kapsamı dışında mı görüleceği¹²⁸ yoksa savaş riski teminatı kapsamında alıkoyma riskini mi oluşturduğu somut olayın şartlarına göre değişebilmektedir¹²⁹.

Hasarın savaş riskleri poliçesi ile denizcilik riskleri poliçesi arasında hangisinin kapsamında kalacağı yönünden önem arz eden bir diğer husus riziko ile hasar arasındaki nedensellik bağıdır¹³⁰. Bu konuda ilk sorun, nedensellik bağının

¹²⁴ Davey, Davey ve Caplin (n 1) 5. Hangi eylemlerin terör riski olarak nitelendirileceğinin idari bir kararla tespit edileceği, bu idari kararın kesin olduğu ve yargı yoluna başvurulamayacağı yönünde örnek için bkz Staring (n 28) 1392.

¹²⁵ Davey, Davey ve Caplin (n 1) 31, 125; Haehl (n 2) 293.

¹²⁶ Davey, Davey ve Caplin (n 1) 68; Anonim, 'Allocation of Risk' (n 4) 674 vd; Hodges (n 5) 560; Bennett (n 13) 405, Nr 13.06. Bu hususta örnek uyumsuzluk için ayrıca bkz *Yorkshire Dale Steamship Company Limited v Minister of War Transport* (n 100); *Panamanian Oriental Steamship Corporation v Wright* [1970] 2 Lloyd's Rep 365 <<https://vlex.co.uk/vid/panamanian-oriental-steamship-corporation-793152841>> s.e.t. 01.02.2024.

¹²⁷ Bennett (n 13) 449, Nr 14.29, 481, Nr 15.79.

¹²⁸ İlgili riskler uygulamada teminat kapsamı dışında tutulmaktadır. Örnek olarak bkz *DTV War Clauses 1977* m 1.2, Pinckernelie (n 71) 55.

¹²⁹ Davey, Davey ve Caplin (n 1) XV; Merkin (n 8) 72; Wilhelmsen (n 121) 189 vd. Bu konuda örnek uyumsuzluklar için ayrıca bkz *Panamanian Oriental Steamship Corporation v Wright* (n 126); *Incorporated General Insurances Ltd v AR Shooter T/A Shooter's Fisheries 'Morning Star'* [1987] 1 Lloyd's Rep 401 <<https://www.i-law.com/ilaw/doc/view.htm?id=150642>> s.e.t. 01.02.2024; *Melinda Holdings SA v Hellenic Mutual War Risks Association (Bermuda) Ltd* [2011] 2 Lloyd's Rep 141 <<https://vlex.co.uk/vid/melinda-holdings-sa-v-793973477>> s.e.t. 01.02.2024.

¹³⁰ Ayrıntılı bilgi için bkz Danoff (n 2) 81; UNCTAD (n 4) 24; Merkin (n 8) 72; Galyean (n 28) 319; Gürses (n 112) 149 vd; Şeker (n 7) 214 vd; Konfidan (n 7) 233 vd; M. Fehmi Ülgener, *Deniz Sigortacısının Sorumluluğu -Causa Proxima-* (Der 2021) 17 vd.



derecesi yönünden uluslararası uygulamada bir yeknesaklığın bulunmamasıdır¹³¹. Bir diğer husus ise, hem denizcilik riskleri hem de savaş riskleri birlikte bir zararın ortaya çıkmasına sebep olabilir¹³². Diğer bir ifadeyle, rizikolar ile zarar arasında ortak illiyet bağı bulunabilir. Uygulamada savaş risklerine ilişkin poliçelerde genel yaklaşım, sigortacının sorumluluğunun doğrudan savaş riskinden kaynaklanan zararlarla sınırlı tutulmasıdır¹³³. Ancak ortak illiyet hâlinde, savaş riskine teminat sağlayan sigortacının sorumlu olacağını ve bunun şartlarını öngören sigorta özel şartları da bulunmaktadır¹³⁴.

4. Primin Belirlenmesi

Denizlerdeki savaş risklerine sağlanacak sigorta ve reasürans teminatına karşılık talep edilecek prim miktarı, teminatın coğrafi kapsamına göre değişiklik gösterebilmektedir. Uygulamada teminat verilirken, savaş risklerinin yüksek olduğu bölgeler¹³⁵ yönünden ek prim talep edilebilmektedir¹³⁶. Geminin, bu bölgelerden geçmesi veya bu bölgelerde bulunması hâlinde, savaş risklerine karşı teminattan yararlanabilmesi için ek primin ödenmesi gerekmektedir¹³⁷. İlgili bölgelerin tespiti sözleşme kurulduktan sonra da yapılabilmektedir; bu durumda sigorta ettirene ek prim ödemesi veya fesih yönünden bir süre tanınmaktadır¹³⁸. Ayrıca savaş riski poliçelerinde prim yönünden azami sınırların öngörülmesi de mümkündür¹³⁹.

¹³¹ Davey, Davey ve Caplin (n 1) 141; Haehl (n 2) 289-290; Ülgener (n 130) 32-33; Samim Ünan, 'Some Problems Related to Causation in Turkish Insurance Law' iç Ayşegül Buğra (ed), *Causation in Insurance* (On İki Levha 2018) 71, 75. Ayrıca bkz *Standard Oil Co of New Jersey v United States* (n 29).

¹³² Wilhelmsen (n 121) 201, 206; Şeker (n 7) 215, 218.

¹³³ Merkin (n 8) 73; Konfidan (n 3) 47; Şeker (n 7) 223.

¹³⁴ Bkz CEFOR (n 87) m 2.14.

¹³⁵ Söz konusu bölgeler, uygulamada sigortacılar veya sigortacıların oluşturduğu birlikler tarafından tespit edilebilmektedir. Örnek olarak bkz <<https://www.lmalloyds.com/lma/jointwar>>, <<https://www.nepia.com/circulars/class-3-war-risks-additional-premium-areas-3/>>, <<https://www.swrm.sg/high-risk-areas/>>, <<https://www.ukwarrisks.com/ap-areas/>>; <https://watchlists.ihsmarket.com/watchlists-viewer>> s.e.t. 01.02.2024.

¹³⁶ Davey, Davey ve Caplin (n 1) 14-15.

¹³⁷ Bkz Munich Re Syndicate Limited, 'Cargo War and Strikes Update' (20.10.2023) <<https://www.munichre.com/syndicate457/en/news-insights/Insights/cargo-war-and-strikes-risk-update-oct23.html>> s.e.t. 01.02.2024.

¹³⁸ Davey, Davey ve Caplin (n 1) 14.

¹³⁹ Örnek olarak bkz 46 CFR § 308.200 (n 39).



Savaş risklerine karşı devlet reasüransı yönünden primsiz veya şarta bağlı prim karşılığında teminat sağlanabilmektedir. ABD’de, 10 USCA § 2645’e göre, Savunma Bakanlığı’na ait gemiler yönünden savaş risklerine karşı Ulaştırma Bakanlığı primsiz sigorta ve reasürans teminatı sağlayabilmektedir¹⁴⁰. İngiltere’de ise, 1988 tarihli Reasürans Anlaşması m 12-14’e göre, prim ödenmesine yönelik bir bildirim yapılmadıkça sözleşmeye taraf sigorta şirketleri prim ödemekle yükümlü değildir¹⁴¹. 1988 tarihli Reasürans Anlaşması m 13’e göre, reasürans teminatı gerektiren Krallık düşman risklerinin (*Queen’s Enemy Risks*) ortaya çıkması durumunda Ticaret Bakanı sözleşmeye taraf olan kişilere belli bir bölgeyle sınırlı ise özel prim bildiriminde (*special premium notice*)¹⁴², riskin küresel ölçekte olması hâlinde genel prim bildiriminde (*general premium notice*) bulunmaktadır¹⁴³. 1988 tarihli Reasürans Anlaşması m 15-17’ye göre, prim miktarını Ticaret Bakanı belirleme yetkisine sahiptir¹⁴⁴. Ancak prim miktarı belirlenirken sözleşmeye taraf sigortacıların görüşlerinin alınması gerekmektedir¹⁴⁵.

Türk hukukunda, 5684 sayılı Kanun m 33/A-2 kapsamında Cumhurbaşkanı veya 5684 sayılı Kanun m 33/A-10 kapsamında Bakan denizlerdeki savaş risklerine karşı primsiz devlet reasüransı sağlayabilir. Çünkü ilgili fıkralarda reasüransın bir prim¹⁴⁶ karşılığında veya prim alınmaksızın sağlanabileceği açıkça düzenlenmektedir. Teminatın bir prim karşılığında sağlanmasına karar verilmesi hâlinde prim miktarı, teminatı sağlayan kişi tarafından belirlenmektedir. Devlet reasüransının ÖRYM tarafından sağlanması hâlinde prim miktarı ÖRYM Yönetim Kurulu tarafından belirlenmektedir.

¹⁴⁰ Bkz <<https://www.law.cornell.edu/uscode/text/10/2645>> s.e.t. 01.02.2024.

¹⁴¹ Bennett (n 13) 488, Nr 16.15; Davey, Davey ve Caplin (n 1) 277.

¹⁴² Günümüze kadar Kore Savaşı (1950-1953), Süveyş Krizi (1956) ve Falkland Savaşı (1982) sırasında ilgili bölgeler yönünden özel prim bildirimleri yapılmıştır, Bennett (n 13) 488, dn 22.

¹⁴³ Bennett (n 13) 488, Nr 16.15. Uygulamada henüz genel prim bildiriminde bulunulmadığı yönünde ayrıca bkz Davey, Davey ve Caplin (n 1) 279.

¹⁴⁴ Tespit edilebildiği kadarıyla, 2003 yılından günümüze kadar Anlaşma kapsamında prim talebinde bulunulmamıştır, bkz Department for Transport, ‘Marine and Aviation Insurance (War Risks) Fund Account: Annual Report’ (2003-2023) <[https://www.gov.uk/government/collections/dft-annual-reports-and-accounts#marine-and-aviation-insurance-\(war-risks\)-fund](https://www.gov.uk/government/collections/dft-annual-reports-and-accounts#marine-and-aviation-insurance-(war-risks)-fund)> s.e.t. 01.02.2024.

¹⁴⁵ Davey, Davey ve Caplin (n 1) 277.

¹⁴⁶ Reasürans teminatının 5684 sayılı Kanun m 33/A-2’de “bir bedel karşılığında temin edilip edilmeyeceği”, m 33/A-10’da ise “karşılığında bir bedel alınıp alınmayacağı” öngörülmektedir. Kanaatimizce kanunda bedel ifadesi yerine prim kavramı kullanılmış olsaydı daha isabetli olurdu.



5. Reasüransa İlişkin Özellik Arz Eden Diğer Hususlar

Reasürans sözleşmelerinde yaygın olarak kullanılan bazı kayıtlar savaş risklerine ilişkin devlet reasüransı için de önem arz etmektedir. Bunlardan ilki, kontrol kayıtlarıdır. Reasürans sözleşmelerindeki kontrol kayıtlarına göre, sigorta şirketi sigorta teminatı sağlarken veya taraf olduğu sigorta sözleşmelerine ilişkin hukuki işlemlerde bulunurken reasürörün onayını almak veya talimatlarına göre hareket etmek zorundadır¹⁴⁷. Savaş risklerine ilişkin devlet reasüransı yönünden de uygulamada kontrol kayıtlarına yer verildiği görülmektedir. Örneğin, İngiltere’de 1988 tarihli Reasürans Anlaşması m 1-3 ve m 18-21’e göre, sigorta şirketlerinin savaş risklerine karşı Anlaşma kapsamına girecek bir sigorta teminatı vermeden önce Bakan’ın onayını alması gerekmektedir¹⁴⁸. Kontrol kayıtlarına karşılık, ulusal düzenlemelerde veya reasürans sözleşmelerinde sigorta şirketinin sigortalısının doğrudan reasüröre başvurabileceği öngörülebilmektedir (*cut-through*). Örneğin, İngiltere’de 1952 tarihli *War Risk Act* m 4’e göre, sigorta şirketinin sigortalısı, devlet reasüransı kapsamına giren tazminat talepleri için belli koşullar altında doğrudan Ticaret Kuruluna başvurabilmektedir¹⁴⁹.

Savaş risklerine karşı devlet reasüransı sözleşmelerinde yer verilebilecek bir diğer husus, geminin hükmi tam zıyaıdır (*constructive total loss*). Geminin alıkonulması gibi bir savaş riski nedeniyle belli bir süre kullanılamaması hâlinde hükmi tam zıyaın gerçekleştiği kabul edilebilmektedir¹⁵⁰. Uluslararası uygulamada, İngiliz hukukunda hükmi tam zıya için on iki aylık bir süre öngörülürken¹⁵¹, Alman hukukunda altı aylık süre kabul edilmektedir¹⁵². İskandinav ülkelerinde ise 2019’a kadar on iki aylık süre kabul edilirken, 2019’da yapılan değişikliklerle bu süre altı aya indirilmiş; 2023 yılında Ukrayna-Rusya Savaşının etkisiyle tekrar on iki aylık süre kabul edilmiştir¹⁵³. Türk hukukunda, hükmi tam zıya hâlinde yürürlükteki mevzuatta bir hüküm bulunmadığı, uyuşmazlık hâlinde hâkimin mülga mevzuat ve uluslararası

¹⁴⁷ Detaylı bilgi için bkz Koçak (n 60) 121, 185 vd.

¹⁴⁸ Davey, Davey ve Caplin (n 1) 278. Bakan’ın sigorta şirketlerinin teminat sağlaması yönünden genel bir onay verebileceği yönünde ayrıca bkz Bennett (n 13) 488, Nr 16.15.

¹⁴⁹ Aynı yönde bkz Merkin (n 8) 140.

¹⁵⁰ Davey, Davey ve Caplin (n 1) 151. Örnek uyuşmazlık için ayrıca bkz *Owners of the Bamburi v Compton (The Bamburi)* [1982] 1 Lloyd’s Rep 312 <<https://www.ilaw.com/ilaw/doc/view.htm?id=148111>> s.e.t. 01.02.2024.

¹⁵¹ Davey, Davey ve Caplin (n 1) 114, 230.

¹⁵² *German General Rules of Marine Insurance (ADS)* m 73, 121, Pinckernelie (n 71) 30, 39.

¹⁵³ Bkz CEFOR (n 87) m 15.11.



uygulamayı dikkate alarak hukuk yaratma yoluyla sorunu çözebileceği ifade edilmektedir¹⁵⁴.

Son olarak, denizlerdeki savaş risklerine karşı devlet reasüransı sözleşmelerinde, prim ve tazminat ödemeleri yönünden esas alınacak para biriminin¹⁵⁵, tarafların birbirlerine yapacağı beyan ve fesih bildirimlerine ilişkin şekil şartlarının¹⁵⁶, uyumsuzluk halinde uyumsuzluğun tahkim¹⁵⁷ yoluyla çözülüp çözülemeyeceğinin belirlenmesinde fayda bulunmaktadır.

SONUÇ

Savaşlara dair mutlak bir hakikat varsa, arkalarında dolu mezarlar ve boş heykeller miras bırakmasıdır. Sigorta ve reasürans işlemleri, savaşları ve geriye bıraktığı mirası önleyemez. Ancak, savaşların doğurduğu sosyo-ekonomik sorunları azaltmak ve ortaya çıkan maddi zararın giderilmesini sağlamak için önemli bir işlev görebilir. Bu işlevin gerçekleşmesi, uygulamada büyük ölçüde devletlerin ilgili teminatları sağlamasına bağlıdır.

Denizlerdeki savaş risklerine yönelik devlet reasüransı verilmesine ilişkin önem arz eden ilk husus, teminatın verilmesinde uzman bir birimin veya kurumun yetkilendirilmesidir. Karşılaştırmalı hukukta, devlet reasüransı yönünden devlet başkanına veya bakana yetki verilse de, teminat verilmesi işlemlerinin uzman bir kurum tarafından yerine getirildiği görülmektedir. Türk hukukunda da aynı yaklaşımla, savaş risklerine devlet reasüransı verilmesi işlerinin ÖRYM tarafından yerine getirilmesinin isabetli olacağı kanaatindeyiz. Bu kapsamda, 5684 sayılı Kanun m 33/A-2'ye göre ÖRYM'nin faaliyet alanına denizlerdeki savaş riskleri de dahil edilmelidir.

¹⁵⁴ Ünan (n 73) 139, 147.

¹⁵⁵ Örneğin, İngiltere'de 1988 tarihli Reasürans Anlaşması m 9-11'e göre, *non-Queen's Enemy Risks* kapsamına giren savaş riskleri için farklı para birimleri ile reasürans teminatı verilebilmektedir. Ancak savaş döneminde reasürans teminatı yalnızca İngiliz Sterlini esas alınarak verilebilmekte ve daha önce farklı para birimleri üzerinden verilen teminatlara ilişkin borçların İngiliz Sterlinine çevrilerek ifa edileceği öngörülmektedir, bkz Davey, Davey ve Caplin (n 1) 277.

¹⁵⁶ Örneğin Alman *DTV War Clauses 1977* m 4.2'ye göre, devletin sağladığı teminata ilişkin resmi gazete aracılığı ile fesih bildiriminde bulunabilmektedir. Fesih beyanının etkisini doğuracağı tarih yönünden ise uygulamada 2 veya 7 günlük süreler bulunmaktadır, bkz Pinckernelie (n 71) 53, 57; Davey, Davey ve Caplin (n 1) 22, 278; CEFOR (n 87) m 15.8.

¹⁵⁷ Örneğin, İngiltere'de 1988 tarihli Reasürans Anlaşması m 31'e göre, gemilerin sigorta değerini aşan uyumsuzluklar tahkim yoluyla çözülebilmekte, diğer uyumsuzluklar için kural olarak dava yoluna gidilmektedir, bkz Davey, Davey ve Caplin (n 1) 278.



Denizlerdeki savaş risklerine yönelik devlet reasüransı açısından önem arz eden diğer husus, savaş risklerinin kapsamının ve hangi risklerin savaş riski kapsamında olduğunun belirlenmesidir. Bunun yanı sıra, teminatın kapsamının, koşullarının, tarafların hak ve yükümlülüklerinin de öngörülebilir olması gerekmektedir. Uluslararası uygulamada savaş risklerinin kapsamı, hangi risklerin savaş riskleri arasında değerlendirileceği ve tarafların sözleşmeden doğan hak ve yükümlülükleri konularında yeknesak bir uygulamadan söz edilemez. Ayrıca Türkiye'nin jeopolitik koşulları bu hususta kapsamlı bir düzenlemenin bulunmasını gerekli kılmaktadır. Bu nedenle, Türk hukukunda, hangi risklerin savaş riskleri kapsamında değerlendirileceği, teminat verilmesinin şartları ve tarafların hak ve yükümlülükleri yönünden düzenleme yapılmalıdır. Söz konusu hükümlerin bir kısmı kanunla düzenlenebileceği gibi, bir kısmı ikincil düzenlemelerde veya genel şart şeklinde de öngörülebilir. Kanunla düzenlenmesi gereken hususların 5684 sayılı Kanun'da düzenlenmesi yerine, özel bir kanunla veya 4911 sayılı Kanunun yeniden düzenlenmesi yoluyla yapılmasının sistematik açıdan daha isabetli olacağı kanaatindeyiz. Söz konusu mevzuat hazırlık sürecinde karşılaştırmalı hukuktaki düzenlemeler ile yaygın olarak kullanılan sigorta özel şartlarının dikkate alınmasında fayda bulunmaktadır.

KAYNAKÇA

Eserler

Acar S, *Kulüp Sigortası Protection & Indemnity* (Vedat 2008)

Algantürk Light SD, *Deniz Sigorta Hukukunda Kulüp Sigortası (Protection and Indemnity Insurance) (P & I)* (B. 2, Arıkan 2006)

Anonim, 'Allocation of Risk between Marine and War Insurer' (1942) 51(4) *The Yale Law Journal* 674

Anonim, 'War Damage Insurance' (1942) 51(7) *The Yale Law Journal* 1160

Bennett H, *The Law of Marine Insurance* (B. 2, Oxford University Press 2007)

Benzie HM, 'War and Terrorism Risk Insurance' (2004) 18(2) *St. John's Journal of Legal Commentary* 427

Billings RB, 'Of War Clauses' (1952) 12 *Insurance Law Journal* 793

Buğra Şar A, 'Allianz Insurance Plc v. The University of Exeter [2023] EWHC 630 (TCC) Kararı Uyarınca 'Savaş' Rizikosuna İlişkin Değerlendirmeler' iç



- İsmail Demir (ed), *Ukrayna Rusya Savaşı'nın Deniz Sigortalarına Etkisi Konferansı Tam Metin Bildiri Kitabı* (DEHUKAM 2024) 165
- Congar HC, *Taşıyıcının Sorumluluğu ve Deniz Sigortaları (Yük, Tekne ve P&I Kulüp Sigortaları)* (B. 2, Seçkin 2023)
- Çelik Partal EÇ, *Tekne Sigortalarında Teminatın Rizikolar Bakımından Kapsamı* (Seçkin 2021)
- Danoff E, 'Marine Insurance for Loss or Damage Caused by Terrorism or Political Violence' (2003) 16(1) *University of San Francisco Maritime Law Journal* 61
- Davey M, Davey J ve Caplin O, *Miller's Marine War Risks* (B. 4, Informa 2020)
- Department for Transport, 'Marine and Aviation Insurance (War Risks) Fund Account: Annual Report' (2003-2023)
<[https://www.gov.uk/government/collections/dft-annual-reports-and-accounts#marine-and-aviation-insurance-\(war-risks\)-fund](https://www.gov.uk/government/collections/dft-annual-reports-and-accounts#marine-and-aviation-insurance-(war-risks)-fund)> s.e.t. 01.02.2024
- Department for Transport, 'The Marine and Aviation Insurance (War Risks) Fund Account's Annual Report for 2022 to 2023'
<<https://www.gov.uk/government/publications/marine-and-aviation-insurance-war-risks-fund-account-annual-report-2022-to-2023>> s.e.t. 01.02.2024
- Dyson B, 'Global Insurers Curb Exposures as They Assess Israel-Hamas War Impact' *S&P Global* (06.11.2023)
<<https://www.spglobal.com/marketintelligence/en/news-insights/latest-news-headlines/global-insurers-curb-exposures-as-they-assess-israel-hamas-war-impact-78197583>> s.e.t. 01.02.2024
- Ferris C, 'Marine War Risks' (1994) 2(11) *International Insurance Law Review* 428
- Galyean TE, 'Acts of Terrorism and Combat by Irregular Forces - An Insurance War Risk' (1974) 4(2) *California Western International Law Journal* 315
- Grunfeld C, 'War Risks in Marine Insurance' (1947) 10(2) *The Modern Law Review* 211
- Haehl Jr. HL, 'Hull Policy: Coverages and Exclusions Frequently Employed: F.C. and S., War Risk, S.R. and C.C., Automatic Termination, Cancellation' (1966-1967) 41(2) *Tulane Law Review* 277



Hayden RP ve Balick SE, 'Marine Insurance: Varieties, Combinations, and Coverages' (1991-1992) 66(2-3) Tulane Law Review 311

Hodges S, *Cases and Materials on Marine Insurance* (Cavendish Publishing Limited 1999)

Hudson NG, Madge T ve Sturges K, *Marine Insurance Clauses* (B. 5, Informa 2012)

İşıklar GK, *2002 Atina Sözleşmesi Çerçevesinde Deniz Yolu ile Yolcu Taşımalarında Zorunlu Sorumluluk Sigortası* (On İki Levha 2018)

Izell KD, 'Aviation Law - Insurance - Neither War Risk Nor Other Standard Terms Denoting Civil Disturbance within the Exclusionary Clauses of All Risks Policies Encompass the Destruction of an Aircraft by Hijackers' (1975) 5(1) Georgia Journal of International and Comparative Law 277

Jacuch A, 'Civil Transport in NATO' (2019) 15(1) National Security Studies 275-286. doi:10.37055/sbn/132162

John N, Weston Simons C ve Hodgson L, *Insurance Law Handbook* (B. 5, Bloomsbury Professional 2022)

Koçak H, *Reasürans Sözleşmeleri* (Seçkin 2023)

Konfidan M, 'Savaş Rizikolarının Deniz Tehlikelerinden Ayırt Edilmesi' iç İsmail Demir (ed), *Ukrayna Rusya Savaşı'nın Deniz Sigortalarına Etkisi Konferansı Tam Metin Bildiri Kitabı* (DEHUKAM 2024) 37

Konfidan M, *Deniz Araçları Sorumluluk Sigortası Sözleşmesi* (On İki Levha 2023)

Kuvin HA, 'The Implication of Governmental Insurance of Catastrophe Risks' (1956) 61(1) Dickinson Law Review 45

Merkin R, *Marine Insurance Legislation* (B. 4, Informa 2010)

NATO, 'Aspects of NATO-Civil Emergency Planning' <https://archives.nato.int/uploads/r/null/1/3/137753/0190_Aspects_of_NATO-Civil_Emergency_Planning_ENG.pdf> s.e.t. 01.02.2024

Özlem Gürses, *Marine Insurance Law* (Routledge 2015)

Pinckernelie E (çev), *German General Rules of Marine Insurance (ADS)* (B. 4, Walter De Gruyter 1977)



Repko M, 'A war risks insurance mechanism for Ukraine' (CEPR, 23.08.2023) <<https://cepr.org/voxeu/columns/war-risks-insurance-mechanism-ukraine>> s.e.t. 01.02.2024

Sievekink A (çev), *General Rules of Marine Insurance 1919* (B. 3, Cram, De Gruyter 1965)

Soyer B, *Marine Insurance Fraud* (Informa 2014)

Staring GS, 'Insurance and Reinsurance of Marine Interests in the New Age of Terrorism' (2003) 77(5-6) *Tulane Law Review* 1371

Süzel C, 'Türk Mevzuatında Gemi Tanımı' iç Baki İlkay Engin (ed), *Rona Serozan'a Armağan*, vol 2 (On İki Levha 2010) 1615

Şeker Z, *Deniz Yoluyla Yük Taşınmasında Sigorta Himayesinin Kapsamı* (Beta 2001)

UNCTAD, *Legal and Documentary Aspects of the Marine Insurance Contract* (TD/B/C.4/ISL/27/Rev.1, 1982) <https://unctad.org/system/files/official-document/tdbc4ISL27Rev.1_en.pdf> s.e.t. 01.02.2024

Ülgener MF, 'Savaş ve Terörizm Deniz Sigortası ve Deniz Ticareti Hukuku Üzerindeki Etkileri I' (ULGENER LC/LO) <https://www.ulgener.com/dosya/16.Savas_Ve_Terorizm_Deniz_Sigortasi_Ve_Deniz_Ticareti_Hukuku_Uzerindeki_Etkileri_1.pdf> s.e.t. 01.02.2024

Ülgener MF, *Deniz Sigortacısının Sorumluluğu -Causa Proxima-* (Der 2021)

Ünan S, 'Gemilerin Savaş Nedeniyle Limanda Alıkonulması ile İlgili Sigorta Hukuku Sorunları' (2022) 5(2) *DEHUKAMDER* 105

Ünan S, 'Some Problems Related to Causation in Turkish Insurance Law' iç Ayşegül Buğra (ed), *Causation in Insurance* (On İki Levha 2018) 71

Webel B, 'Insurance, Cyberattacks, and War in Ukraine' (2022) Congressional Research Service IN11914 <<https://crsreports.congress.gov/product/pdf/IN/IN11914/2>> s.e.t. 01.02.2024

Wilhelmsen TL, 'Marine Insurance Cover for Detainment of Vessels by A Foreign State - The Team Tango Case' iç D. Rhidian Thomas (ed), *The Modern Law Of Marine Insurance*, Vol 5 (Informa 2023) 189



Yazıcıoğlu E, 'Deniz Aracı İşleteninin Akit Dışı Sorumluluğu' iç Sema Uçakhan Güleş ve Necdet Basa (eds), *Akit Dışı Kusursuz Sorumlulukta Bedensel Zararlar* (TBB 2018) 140

Yargı Kararları

Banque Monetaca & Carystuiaki v Motor Union Insurance Company Ltd [1923] 14 Ll L Rep 48 <<https://www.i-law.com/ilaw/doc/view.htm?id=138314>> s.e.t. 01.02.2024

CMA CGM SA v Beteiligungs-Kommanditgesellschaft MS 'Northern Pioneer' & Ors [2002] EWCA Civ 1878 <<https://www.casemine.com/judgement/uk/5b46f1f52c94e0775e7ef15d>> s.e.t. 01.02.2024

Costain-Blankevoort (UK) Dredging Co v Davenport 'Nassau Bay' [1979] 1 Lloyd's Rep 395 <<https://vlex.co.uk/vid/costain-blankevoort-u-k-804090521>> s.e.t. 01.02.2024

Flota Mercante Dominicana v American Mfrs Mut Ins Co, 272 F Supp 540 (SDNY 1967) <<https://casetext.com/case/flota-mercante-dominicana-v-am-frs-mut-ins>> s.e.t. 01.02.2024

Frupac Int'l Corp v Fireman's Fund Ins Co, 1990 WL 204380 (ED Pa Dec 11, 1990) <[https://www.westlaw.com/Document/I97c9de7055d311d9a99c85a9e6023ffa/View/FullText.html?transitionType=Default&contextData=\(sc.Default\)&VR=3.0&RS=cb1.0](https://www.westlaw.com/Document/I97c9de7055d311d9a99c85a9e6023ffa/View/FullText.html?transitionType=Default&contextData=(sc.Default)&VR=3.0&RS=cb1.0)> s.e.t. 01.02.2024

Hamdi & Ibrahim Mango Co v Reliance Ins Co, 291 F2d 437, 442 (2d Cir 1961) <<https://casetext.com/case/hamdi-ibrahim-mango-ltd-v-reliance-ins>> s.e.t. 01.02.2024

Herculito Maritime Ltd and others v Gunvor International BV and others [2024] UKSC 2 <<https://caselaw.nationalarchives.gov.uk/uksc/2024/2>> s.e.t. 01.02.2024

Incorporated General Insurances Ltd v AR Shooter T/A Shooter's Fisheries 'Morning Star' [1987] 1 Lloyd's Rep 401 <<https://www.i-law.com/ilaw/doc/view.htm?id=150642>> s.e.t. 01.02.2024

Ionides v The Universal Marine Insurance Co (1863) 14 CB (NS) 259 <<https://vlex.co.uk/vid/ionides-v-the-universal-806579481>> s.e.t. 01.02.2024

Kawasaki Kisen Kabushiki Kaisha of Kobe v Bantham Steamship Co Ltd (No 2) [1939] 2 KB 544
<[https://www.westlaw.com/Document/ID1C1AFC0E42711DA8FC2A0F0355337E9/View/FullText.html?transitionType=Default&contextData=\(sc.Default\)&VR=3.0&RS=cblt1.0](https://www.westlaw.com/Document/ID1C1AFC0E42711DA8FC2A0F0355337E9/View/FullText.html?transitionType=Default&contextData=(sc.Default)&VR=3.0&RS=cblt1.0)> s.e.t. 01.02.2024

Melinda Holdings SA v Hellenic Mutual War Risks Association (Bermuda) Ltd [2011] 2 Lloyd's Rep 141 <<https://vlex.co.uk/vid/melinda-holdings-sa-v-793973477>> s.e.t. 01.02.2024

New York Life Ins Co v Bennion, 158 F2d 260 (CA 10 1946)
<[https://www.westlaw.com/Document/I61091a23549f11d997e0acd5cbb90d3f/View/FullText.html?transitionType=Default&contextData=\(sc.Default\)&VR=3.0&RS=cblt1.0](https://www.westlaw.com/Document/I61091a23549f11d997e0acd5cbb90d3f/View/FullText.html?transitionType=Default&contextData=(sc.Default)&VR=3.0&RS=cblt1.0)> s.e.t. 01.02.2024

Ope Shipping Ltd v Allstate Ins Co 687 F2d 639, 1983 AMC 22 (2d Cir 1982)
<<https://casetext.com/case/ope-shipping-ltd-v-allstate-ins-co-inc>> s.e.t. 01.02.2024

Owners of the Bamburi v Compton (The Bamburi) [1982] 1 Lloyd's Rep 312
<<https://www.i-law.com/ilaw/doc/view.htm?id=148111>> s.e.t. 01.02.2024

Pan American World Airways Inc v Aetna Cas & Sur Co, 368 F Supp 1098 (SDNY 1973) <<https://law.justia.com/cases/federal/district-courts/FSupp/368/1098/1803062/>> s.e.t. 01.02.2024

Panamanian Oriental Steamship Corporation v Wright [1970] 2 Lloyd's Rep 365 <<https://vlex.co.uk/vid/panamanian-oriental-steamship-corporation-793152841>> s.e.t. 01.02.2024

Pesqueras y Secaderos de Bacalao de Espana SA v Beer [1949] 1 All ER 845
<[https://www.westlaw.com/Document/I1E2B2620E42811DA8FC2A0F0355337E9/View/FullText.html?transitionType=Default&contextData=\(sc.Default\)&VR=3.0&RS=cblt1.0](https://www.westlaw.com/Document/I1E2B2620E42811DA8FC2A0F0355337E9/View/FullText.html?transitionType=Default&contextData=(sc.Default)&VR=3.0&RS=cblt1.0)> s.e.t. 01.02.2024

Republic of Bolivia v Indemnity Mutual Marine Assurance Company Ltd [1909] 1 KB 785 <<https://www.uniset.ca/other/cs5/19091KB785.html>> s.e.t. 01.02.2024

Standard Oil Co of New Jersey v United States, 340 US 54, 71 (1950)
<<https://supreme.justia.com/cases/federal/us/340/54/>> s.e.t. 01.02.2024



Yorkshire Dale Steamship Company Limited v Minister of War Transport [1942]

UKHL J0519-1 <<https://vlex.co.uk/vid/yorkshire-dale-steamship-company-793151861>> s.e.t. 01.02.2024



DEHUKAMDER

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

DEHUKAMDER - Volume: 6 / Issue: 2 / Year: 2023, pp. 101-175

-Çeviri / Translation-

GOVERNMENTAL REINSURANCE OF MARINE WAR RISKS*

DENİZLERDEKİ SAVAŞ RİSKLERİNİN DEVLET REASÜRANSI

Asst. Prof. Hakan Koçak**

ABSTRACT

War risks are generally excluded from the cover in marine insurances and these risks are covered by separate policies. Due to the peculiar characteristics of war risks, difficulties may arise for insurance and reinsurance coverage against these risks in practice. In addition, the number of underwriters providing insurance and reinsurance cover against war risks is fairly limited. This may cause other major problems such as financial problems, famine or mass migration in addition to war. Therefore, it is observed that insurance and reinsurance coverage against war risks is provided by the governments in practice.

This article reviews the governmental reinsurance of marine war risks. To this extent, issues such as the authorised body of the governments to issue reinsurance, the procedure of providing reinsurance, the scope of the risks covered, and payment of premiums are explained by considering international practices. Also, the current status of Turkish law on the related issues is reviewed and some suggestions are presented by considering international practices.

* Research Article, Received: 06.02.2024 / Accepted: 31.05.2024.

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.

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

Declaration of Support and Acknowledgement: None.

** Asst. Prof. Dr., Department of Commercial Law, Faculty of Law, Social Sciences University of Ankara; Senior Researcher at Ankara University National Center for the Sea and Maritime Law (hakan.kocak@asbu.edu.tr) (ORCID: 0000-0002-9591-028X).



Keywords: •War Risks •Governmental Reinsurance •Marine Policies •Special Risks Management Centre (SRMC) •Reinsurance Premium

ÖZ

Deniz sigortalarında savaş riskleri genellikle teminat kapsamının dışında tutulmakta ve bu risklere ayrı poliçelerle teminat sağlanmaktadır. Ancak savaş risklerinin özel niteliği gereği uygulamada, bu risklere karşı sigorta ve reasürans teminatı bulunmasında güçlükler yaşanabilmektedir. Ayrıca, savaş risklerine karşı sigorta ve reasürans teminatı sağlayan sigortacı sayısı sınırlıdır. Bu durum, savaşın yanında ekonomik kriz, kıtlık veya kitlesel göç gibi diğer büyük sorunların doğmasına neden olabilir. Bu nedenle, uygulamada savaş risklerine karşı devletler tarafından sigorta ve reasürans teminatı sağlandığı görülmektedir.

Bu makalede, denizlerdeki savaş risklerine karşı devletlerin reasürans teminatı sağlaması incelenmektedir. Bu kapsamda, devletlerin teminat sağlamaya yetkili organı, teminat sağlamanın usulü, teminat sağlanan risklerin kapsamı, prim borcu gibi sözleşmede özellik arz eden hususlar, uluslararası uygulamalar dikkate alınarak açıklanmaktadır. Ayrıca ilgili hususlarda Türk hukukunda mevcut durum değerlendirilmekte ve uluslararası uygulamalar dikkate alınarak önerilerde bulunulmaktadır.

Anahtar Kelimeler: •Savaş Riskleri •Devlet Reasüransı •Deniz Sigortaları •Özel Riskler Yönetim Merkezi (ÖRYM) •Reasürans Primi

INTRODUCTION

The fact that the damage capacity caused by wars increased due to the industrialization¹ and the amount of damage varied significantly depending on the political situation² led to the need to insure *war risks* separately from the *perils of sea*³. Therefore, marine insurance policies began to include war risks

¹ Michael Davey, James Davey and Oliver Caplin, *Miller's Marine War Risks* (4th edn, Informa 2020) 3.

² Eric Danoff, 'Marine Insurance for Loss or Damage Caused by Terrorism or Political Violence' (2003) 16(1) *University of San Francisco Maritime Law Journal* 65; Harry L. Haehl Jr., 'Hull Policy: Coverages and Exclusions Frequently Employed: F.C. and S., War Risk, S.R. and C.C., Automatic Termination, Cancellation' (1966-1967) 41(2) *Tulane Law Review* 278.

³ N. Geoffrey Hudson, Tim Madge ve Keith Sturges, *Marine Insurance Clauses* (5th edn, Informa 2012) 337; C., 'War Risks in Marine Insurance' (1947) 10(2) *The Modern Law Review* 211; Anonymous, 'War Damage Insurance' (1942) 51(7) *The Yale Law Journal* 1160-1161; Melisa Konfidan, 'Savaş Rizikolarının Deniz Tehlikelerinden Ayırt Edilmesi' in İsmail Demir (ed), *Ukrayna Rusya Savaşı'nın Deniz Sigortalarına Etkisi Konferansı Tam Metin Bildiri Kitabı* (DEHUKAM 2024) 40; Elif Çağla Çelik Partal, *Tekne Sigortalarında Teminatın Rizikolar Bakımından Kapsamı* (Seçkin 2021) 190.

exclusions⁴. Since 1898, the common practice in English law⁵ and international practice⁶ has been that war risks should be excluded from the coverage of marine insurance⁷ and insured under a separate policy⁸. Although the scope of the exclusion clauses and the definition of the risks subject to the exclusion have

-
- ⁴ Hudson, Madge and Sturges (n 3) 337; Anonymous, 'Allocation of Risk between Marine and War Insurer' (1942) 51(4) *The Yale Law Journal* 674, fn 1; UNCTAD, *Legal and Documentary Aspects of the Marine Insurance Contract* (TD/B/C.4/ISL/27/Rev.1, 1982) 17-18 <https://unctad.org/system/files/official-document/tdbc4ISL27Rev.1_en.pdf> accessed 01.02.2024; Baird Webel, 'Insurance, Cyberattacks, and War in Ukraine' (2022) Congressional Research Service IN11914 <<https://crsreports.congress.gov/product/pdf/IN/IN11914/2>> accessed 01.02.2024. That these exemption records started to be used from the 18th century onwards see Haehl (n 2) 288; <<https://www.xindemarineneews.com/topic/ewuguanxiyuhangyunmaoyi/2023/0524/48007.html>> accessed 01.02.2024. in the same direction also see Kathy D. Izell, 'Aviation Law - Insurance - Neither War Risk Nor Other Standard Terms Denoting Civil Disturbance within the Exclusionary Clauses of All Risks Policies Encompass the Destruction of an Aircraft by Hijackers' (1975) 5(1) *Georgia Journal of International and Comparative Law* 278; Robert B. Billings, 'Of War Clauses' (1952) 12 *Insurance Law Journal* 804; *Ionides v The Universal Marine Insurance Co* (1863) 14 CB (NS) 259 <<https://vlex.co.uk/vid/ionides-v-the-universal-806579481>> accessed 01.02.2024.
- ⁵ It was first proposed to *the Committee of Lloyd's* in 1895 by the *London Assurance Company* to cover war risks under a separate policy, but this proposal was not accepted. On 15.06.1898, *Lloyd's General Meeting* accepted to provide insurance coverage for war risks separately from perils of sea, see Barış Soyer, *Marine Insurance Fraud* (Informa 2014) 200, fn 47; Susan Hodges, *Cases and Materials on Marine Insurance* (Cavendish Publishing Limited 1999) 557; Davey, Davey and Caplin (n 1) 3, 4.
- ⁶ In international practice, the UK market provides the majority of the insurance coverage against war risks. The capacity provided against war risks in the UK market is substantial and reinsurance coverage is provided to countries such as the USA, Germany, Norway, and Japan for the related risks, see Davey, Davey and Caplin (n 1) 10-11.
- ⁷ If the parties explicitly determine, marine insurance policies may also provide coverage against war risks, see Danoff (n 2) 74; Davey, Davey and Caplin (n 1) 4-5; Zehra Şeker, *Deniz Yoluyla Yük Taşınmasında Sigorta Himayesinin Kapsamı* (Beta 2001) 133 Melisa Konfidan, *Deniz Araçları Sorumluluk Sigortası Sözleşmesi* (On İki Levha 2023) 180, 215. For a sample case on this issue also see *Ope Shipping Ltd v Allstate Ins Co* 687 F2d 639, 1983 AMC 22 (2d Cir 1982) <<https://casetext.com/case/ope-shipping-ltd-v-allstate-ins-co-inc>> accessed 01.02.2024.
- ⁸ Robert Merkin, *Marine Insurance Legislation* (4th edn, Informa 2010) 71.



changed over time⁹, these clauses¹⁰ are generally referred to as “*free of capture and seizure / F.C.&S.*”¹¹ or “*war risks exclusion*”¹².

Today, the general practice is to exclude war risks from the scope of marine insurance contracts and to provide coverage for these risks under separate policies with special conditions¹³. However, due to the special nature of war risks, in practice, there may be difficulties in obtaining insurance and reinsurance coverage against these risks¹⁴. In other words, insurance and reinsurance companies may abstain from providing coverage against these risks¹⁵. In today's practice, the number of insurers providing insurance and reinsurance coverage

⁹ Davey, Davey and Caplin (n 1) 4, 5; Hudson, Madge and Sturges (n 3) 338; Şeker (n 7) 173; Çelik Partial (n 3) 192; <<https://www.xindemarineneews.com/topic/ewuguanxiyuhangyunmaoyi/2023/0524/48007.html>> accessed 01.02.2024.

¹⁰ For a sample contract term used in practice see American Club, ‘Protection and Indemnity Rules’ cl 3.1 <<https://www.american-club.com/page/rules>> accessed 01.02.2024.

¹¹ Davey, Davey ve Caplin (n 1) 3-4; Hudson, Madge ve Sturges (n 3) 337; UNCTAD (n 4) 17-18; Anonymous, ‘Allocation of Risk’ (n 4) 674, fn 1; Şeker (n 7) 172.

¹² Danoff (n 2) 65.

¹³ Davey, Davey and Caplin (n 1) 11; Merkin (n 8) 71; Konfidan (n 3) 43; Şeker (n 7) 133; Raymond P. Hayden and Sanford E. Balick, ‘Marine Insurance: Varieties, Combinations, and Coverages’ (1991-1992) 66(2-3) *Tulane Law Review* 316; Güneş Karol Işıklar, *2002 Atina Sözleşmesi Çerçevesinde Deniz Yolu ile Yolcu Taşımlarında Zorunlu Sorumluluk Sigortası* (On İki Levha 2018) 205, 207. *Institute Cargo Strikes Clauses* (01.01.2009); *Institute Cargo War Clauses* (01.01.2009); *Institute Cargo War Clauses* (01.01.1982); *War and Strikes Time Clauses Freight* (1.11.1995); *War and Strikes Voyage Clauses Freight* (01.11.1995) can be given as examples for the insurance special conditions for war risks. To access the relevant insurance special conditions, see Howard Bennett, *The Law of Marine Insurance* (2nd edn, Oxford University Press 2007) 885ff; Merkin (n 8) 288ff; Hudson, Madge and Sturges (n 3) 339ff.

¹⁴ For recent examples, see Maria Repko, ‘A war risks insurance mechanism for Ukraine’ (CEPR, 23.08.2023) <<https://cepr.org/voxeu/columns/war-risks-insurance-mechanism-ukraine>> accessed 01.02.2024; Ben Dyson, ‘Global Insurers Curb Exposures as They Assess Israel-Hamas War Impact’ *S&P Global* (06.11.2023) <<https://www.spglobal.com/marketintelligence/en/news-insights/latest-news-headlines/global-insurers-curb-exposures-as-they-assess-israel-hamas-war-impact-78197583>> accessed 01.02.2024.

¹⁵ Danoff (n 2) 67; Merkin (n 8) 137.



against war risks¹⁶ is limited¹⁷. In terms of war risks, there may be problems in providing coverage¹⁸ due to the limited number of insurers and insurance capacity¹⁹. In addition to war, this may lead to other major problems such as economic crisis, famine, or mass migration²⁰. For this reason, in practice, insurance and reinsurance coverage is provided by governments against war risks²¹.

-
- ¹⁶ In practice, insurance companies can provide coverage for war risks individually or through mutual insurance or pooling methods. For examples of mutual insurance/pooling see American Cargo War Risk Reinsurance Exchange <<https://www.nytimes.com/1939/06/12/archives/war-risk-exchange-established-here-aim-is-to-provide-reinsurance.html>> accessed 01.02.2024; The Hellenic Mutual War Risks Club <<https://www.hellenicwarrisks.com>> accessed 01.02.2024; The Norwegian Shipowners' Mutual War Risks Insurance Association <<https://www.warrisk.no>> accessed 01.02.2024; Hong Kong China War Risk Syndicate <<https://www.xindemarinenews.com/guona/1237.html>> accessed 01.02.2024. For the same direction also see Helen M. Benzie, 'War and Terrorism Risk Insurance' (2004) 18(2) St. John's Journal of Legal Commentary 431; Davey, Davey and Caplin (n 1) 12; Bennett (n 13) 403, para 13.01.
- ¹⁷ Davey, Davey and Caplin (n 1) 10; Colin Ferris 'Marine War Risks' (1994) 2(11) International Insurance Law Review 428.
- ¹⁸ According to one argument in the literature, the UK market has the capacity to provide war risk coverage for all vessels all over the world, see Davey, Davey and Caplin (n 1) 10, 13.
- ¹⁹ As an example that there may be difficulties in obtaining insurance and reinsurance coverage from the market for political reasons see UK Export Control Joint Unit, 'Russia Sanctions: Guidance' <<https://www.gov.uk/government/publications/russia-sanctions-guidance/russia-sanctions-guidance>> accessed 01.02.2024; Lloyd's Market Association The Joint War Committee, 'JW2022-011 Russia-related Vessel Exclusion' <<https://www.lmalloyds.com/lma/jointwar>> accessed 01.02.2024; Council Regulation (EU) 2022/328 of 25 February 2022 amending Regulation (EU) No 833/2014 concerning restrictive measures in view of Russia's actions destabilising the situation in Ukraine [2022] OJ L 49, art 3/c <<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=celex%3A32022R0328>> accessed 01.02.2024.
- ²⁰ On this direction as example see 'BM'den Uyarı: Karadeniz Tahıl Anlaşmasının Sona Ermesi Nedeniyle Çok Sayıda Kişi Ölebilir' *Euronews* (21.07.2023) <<https://tr.euronews.com/2023/07/21/bmden-uyari-karadeniz-tahil-anlasmasin-in-sona-ermesi-nedeniyle-cok-sayida-kisi-olebilir>> accessed 01.02.2024; Mustafa Çalkaya and Zeynep Canlı, 'Gıda Güvenliği ve Fiyat Artışlarına Karşı "Tahıl Koridoru"nda Süre Uzatımı Hassasiyeti' *Anadolu Ajansı* (Ankara, 19.10.2022) <<https://www.aa.com.tr/tr/ekonomi/gida-guvenligi-ve-fiyat-artislarina-karsi-tahil-koridorunda-sure-uzatimi-hassasiyeti/2715115>> accessed 01.02.2024; 'Japan Asks Its Insurers to Retain Marine War Cover for LNG Shippers in Russian Waters' *Reuters* (Tokyo, 28.12.2022) <<https://www.reuters.com/business/finance/japan-govt-asks-insurers-retain-marine-war-insurance-lng-shippers-russian-waters-2022-12-27/>> accessed 01.02.2024.
- ²¹ Private insurance companies that provide coverage against war risks also need reinsurance support from the state see Bennett (n 13) 487, para 16.14. On the effect of the private sector's demands on the government's reinsurance support, see also 'Israel's Maritime Industry Asks The Government to Aid With Jump in War Insurance' *Marine Insight* (03.11.2023)



In this article, the subject of governmental reinsurance against marine war risks is examined. Within this context, issues such as the competent authority to provide coverage, the procedure for providing coverage, the scope of the risks covered, and the premium obligation are explained by considering international practices. In addition, the current situation in Turkish law on relevant issues is evaluated and suggestions are made taking into account international practices.

I. GOVERNMENTAL REINSURANCE

1. In General

As far as can be ascertained, governmental reinsurance against war risks was first considered for the First World War. During the First World War, both belligerent and neutral states provided reinsurance coverage against marine war risks²². For example, in 1913, since private insurance companies in the United Kingdom did not have the sufficient structure and capacity to provide coverage for war risks, the UK Governments contracted with the *London Group* and provided 80% reinsurance support in terms of the amount of coverage for marine war risks²³. Similarly, in the United States of America (USA), the *War Risks Insurance Act* of 1914 was enacted to provide insurance coverage for marine war risks²⁴.

During and after the Second World War, governmental reinsurance of marine war risks has been provided in two ways. Firstly, states have resorted to providing reinsurance coverage by regulating special laws on this issue. For

<<https://www.marineinsight.com/shipping-news/israels-maritime-industry-asks-the-government-to-aid-with-jump-in-war-insurance/>> accessed 01.02.2024; Jonathan Saul ve Ari Rabinovitch, 'Israel's Ship Industry Urges Government to Help With Jump in War Insurance' Reuters (Jerusalem, 02.11.2023) <<https://www.reuters.com/world/middle-east/israels-ship-industry-urges-government-help-with-jump-war-insurance-2023-11-02/>> accessed 01.02.2024; Shoko Oda ve Tsuyoshi Inajima, 'Japanese Shipping Firm Seeks Government Support for Russia Insurance Risk' *Bloomberg* (23.03.2023) <<https://www.insurancejournal.com/news/international/2023/03/23/713501.htm>> accessed 01.02.2024.

²² Haehl (n 2) 283.

²³ Davey, Davey and Caplin (n 1) 275; Benzie (n 16) 429.

²⁴ *The War Risks Insurance Act of 38 Stat 711* (1914) <<https://govtrack.us.s3.amazonaws.com/legislink/pdf/stat/38/STATUTE-38-Pg711.pdf>> accessed 01.02.2024. Also see Herbert A. Kuvin, 'The Implication of Governmental Insurance of Catastrophe Risks' (1956) 61(1) *Dickinson Law Review* 52; Webel (n 4).

example, in England, the *War Insurance Act* of 1939²⁵ for the Second World War and the *Marine and Aviation Insurance (War Risks) Act* of 1952²⁶, which has still been in force after the Second World War, were adopted²⁷. Today, apart from the UK, the USA, Germany, Denmark, France, Spain, Israel, Canada, Norway, Germany, Denmark, France, Spain, Israel, Canada, and Norway are examples of countries with legal regulations that provide governmental reinsurance against war risks²⁸. However, there is no uniformity in terms of the procedure of reinsurance provided by these countries and the scope of the rights and obligations imposed on the parties²⁹. In other words, each country has adopted a different reinsurance model according to its own needs and conditions.

In Turkish law, the provision of governmental reinsurance against marine war risks is regulated for the first time under Article 33/A of Law No. 5684³⁰. This regulation is also the only provision in force in this respect. On the other hand, the regulation stipulates only the possibility of providing reinsurance coverage against war risks and matters related to the competent authority; other important issues related to the coverage are left to secondary regulations to be adopted by the competent Minister. A secondary regulation on the important issues specified in the legislation has not been adopted yet³¹. There is no uniform international

²⁵ *Restriction of Advertisement (War Risks Insurance) Act* 1939 <<https://www.legislation.gov.uk/ukpga/Geo6/2-3/120>> accessed 01.02.2024. That the law of 54 Stat 689 (1940) to provide reinsurance coverage for the United States against marine war risks during the Second World War was adopted in consideration of the War Insurance Act of 1939 also see Kuvin (n 24) 53; Benzie (n 16) 431.

²⁶ *Marine And Aviation Insurance (War Risks) Act* 1952 <<https://www.legislation.gov.uk/ukpga/Geo6and1Eliz2/15-16/57>> accessed 01.02.2024.

²⁷ For another applicable law in the UK in terms of reinsurance coverage against marine war risks, see also *Reinsurance (Acts of Terrorism) Act* 1993 <<https://www.legislation.gov.uk/ukpga/1993/18>> accessed 01.02.2024.

²⁸ Graydon S. Staring, 'Insurance and Reinsurance of Marine Interests in the New Age of Terrorism' (2003) 77(5-6) *Tulane Law Review* 1395; Thomas E. Galyean, 'Acts of Terrorism and Combat by Irregular Forces - An Insurance War Risk' (1974) 4(2) *California Western International Law Journal* 316; Davey, *Davey ve Caplin* (n 1) 10, 281, 289; Repko (n 14).

²⁹ Davey, *Davey and Caplin* (n 1) 271, 281. Also see *Standard Oil Co of New Jersey v United States*, 340 US 54, 71 (1950) <<https://supreme.justia.com/cases/federal/us/340/54/>> accessed 01.02.2024.

³⁰ This provision was enacted for the first time with Article 25 of Law No. 6215, see OG 12.04.2011/27903.

³¹ In our opinion, it would have been more appropriate to regulate the issue of governmental insurance and reinsurance for marine war risks more comprehensively by a special law instead of Law No. 5684, or by Law No. 4911 together with civil aviation war risks, as in the *War Risk Act* of 1952 in the UK.



practice to be followed in terms of reinsurance coverage against marine war risks. Therefore, it would be beneficial to regulate this issue comprehensively in Turkish law. Moreover, Türkiye's geopolitical conditions also necessitate such a comprehensive regulation.

Another method used to provide reinsurance against marine war risks is to provide such coverage through international organizations established by states. For example, NATO provides insurance and reinsurance coverage against marine war risks for civilian vessels of NATO member states³². International organizations may also offer reinsurance coverage against war risks through a decision or agreement depending on the circumstances of the concrete event. For example, due to the Russian-Ukrainian War, the European Commission provided reinsurance coverage under a consortium with some states and private companies³³.

2. Competent Authority

A. In Comparative Law

One of the leading countries in the provision of reinsurance coverage against war risks is the UK³⁴. In the UK, the law in force for the state to provide reinsurance coverage against marine war risks is the *Marine and Aviation Insurance (War Risks) Act* of 1952. According to Article 1 of the *War Risks Act* of 1952, the *Board of Trade*³⁵ or the *Secretary of State for Business and Trade*³⁶ is authorized to provide reinsurance coverage with the approval of *HM Treasury*. In this context, since 1954, the UK government has been providing reinsurance coverage to insurance companies and insurance pools through reinsurance

³² NATO, 'The Alliance's New Strategic Concept (1991)' para 43 <https://www.nato.int/cps/en/natohq/official_texts_23847.htm> accessed 01.02.2024; Davey, Davey ve Caplin (n 1) 281.

³³ Repko (n 14).

³⁴ Davey, Davey and Caplin (n 1) 10.

³⁵ In the original text of the law, the Minister of Transport was authorized to provide reinsurance coverage, see <<https://www.legislation.gov.uk/ukpga/Geo6and1Eliz2/15-16/57/enacted>> accessed 01.02.2024.

³⁶ The Minister of Trade exercises this authority on behalf of the Board of Trade, see *The Secretary of State for Trade and Industry Order* 1970, SI 1970/1537, art 2/1-(a) <<https://www.legislation.gov.uk/uksi/1970/1537/article/2/made#article-2-1>> accessed 01.02.2024.

treaties³⁷. The most recent and current agreement was signed on 18.02.1988 with ten different insurance pools (*British Mutual War Risk Associations*)³⁸.

Another country that should be taken into consideration in terms of governmental reinsurance of war risks³⁹ is the USA. In the USA, the main regulation in this regard⁴⁰ is 46 USCA § 539⁴¹. According to 46 USCA § 53902, the Secretary of Transportation may provide reinsurance coverage, provided that the President authorizes it⁴². The *Secretary of Transportation* has authorized the *Department of Transportation, Maritime Administration (MARAD)* to execute these transactions⁴³. Although MARAD has been authorized to different ministries⁴⁴ in various regulations⁴⁵ since the Second World War, it is essentially the

³⁷ Bennett (n 13) 488, para 16.15.

³⁸ Bennett (n 13) 488, para 16.15; Davey, Davey and Caplin (n 1) 275. The Reinsurance Agreement started to take effect on 20.02.1988, see Davey, Davey and Caplin (n 1) 278; Department for Transport, ‘The Marine and Aviation Insurance (War Risks) Fund Account’s Annual Report for 2022 to 2023’ 1 <<https://www.gov.uk/government/publications/marine-and-aviation-insurance-war-risks-fund-account-annual-report-2022-to-2023>> accessed 01.02.2024.

³⁹ In the USA, the insurance coverage against the marine war risks by the government is also regulated in 46 CFR § 308. In this regulation, the Maritime Administrator, Department of Transportation, Maritime Administration (MARAD) is authorized to provide coverage, see <<https://www.ecfr.gov/current/title-46/chapter-II/subchapter-G/part-308>> accessed 01.02.2024.

⁴⁰ For another applicable law in the USA in terms of insurance and reinsurance coverage against marine war risks, see also *Terrorism Risk Insurance Act of 2002*, Pub L No 107-297, 114 Stat 1542 <<https://www.govinfo.gov/app/details/PLAW-107publ297/summary>> accessed 01.02.2024; 46 CFR § 308-309 (n 39).

⁴¹ The regulation was formerly called 46 App USCA § 1281, see <<https://uscode.house.gov/view.xhtml?path=/prelim@title46/subtitle5/partC/chapter539&edition=prelim>> accessed 01.02.2024.

⁴² For a sample authorization decision see President’s Memorandum for the Secretary of State, Secretary of Transportation (12.12.2001) <<http://www.whitehouse.gov/news/releases/2001/12/20011214-9.html>> accessed 01.02.2024. Also see Davey, Davey and Caplin (n 1) 289; Benzie (n 16) 433.

⁴³ Webel (n 4). Also see 46 CFR § 308.1 (n 39).

⁴⁴ For example, 49 Stat 1985 and 54 Stat 689 authorize the *Secretary of Commerce*, with the approval of the President, to provide insurance and reinsurance coverage against marine war risks, see Haehl (n 2) 284-285.

⁴⁵ See *Merchant Marine Act* 1936, 49 Stat 1985 <<https://www.govinfo.gov/content/pkg/COMPS-1543/pdf/COMPS-1543.pdf>> accessed 01.02.2024; 54 Stat 689 (1940) <[https://www.westlaw.com/Document/I02d04af0d4d411d8a42600065b696d43/View/FullText.html?transitionType=Default&contextData=\(sc.Default\)&VR=3.0&RS=cblt1.0](https://www.westlaw.com/Document/I02d04af0d4d411d8a42600065b696d43/View/FullText.html?transitionType=Default&contextData=(sc.Default)&VR=3.0&RS=cblt1.0)> accessed 01.02.2024. Also see The White House, ‘HR 1073 Marine War Risk Insurance Extension’



institution that carries out the insurance and reinsurance coverage against marine war risks in the USA⁴⁶.

B. In International Practice

War risks may affect more than one country due to their nature or scope. In this case, reinsurance coverage for these risks can be undertaken by more than one country or by an international organization established by these countries⁴⁷. In practice, this can be exemplified by the fact that NATO provides insurance and reinsurance coverage against war risks for civilian and military ships belonging to or associated with its member countries. The authorized unit for the reinsurance protection to be provided by NATO is the NATO *Interallied Insurance Organization* (IIO)⁴⁸, which operates within NATO. NATO IIO is a form of mutual insurance and NATO member states are the insurers⁴⁹.

C. In Turkish Law

Under Turkish law, reinsurance coverage against marine war risks can be provided by three parties under Article 33/A of Law No. 5684. Firstly, the Special Risks Management Centre (SRMC) may provide coverage against these risks⁵⁰. However, for the SRMC to provide coverage against marine war risks, these risks must be included within the scope of the SRMC's field of activity according to Article 33/A-2 of Law No. 5684. For this purpose, upon the

(17.10.1976) <<https://www.fordlibrarymuseum.gov/library/document/0055/1669656.pdf>> accessed 01.02.2024.

⁴⁶ Haehl (n 2) 283-285; Also see <<https://www.fordlibrarymuseum.gov/library/document/0055/1669656.pdf>> accessed 01.02.2024; <<https://www.govinfo.gov/content/pkg/FR-2023-08-14/pdf/2023-17326.pdf>> accessed 01.02.2024.

⁴⁷ Repko (n 14).

⁴⁸ Andrzej Jacuch, 'Civil Transport in NATO' (2019) 15(1) National Security Studies 281, doi:10.37055/sbn/132162; Davey, Davey and Caplin (n 1) 281. Also see NATO, 'Aspects of NATO-Civil Emergency Planning' 3 <https://archives.nato.int/uploads/r/null/1/3/137753/0190_Aspects_of_NATO-Civil_Emergency_Planning_ENG.pdf> accessed 01.02.2024.

⁴⁹ Jacuch (n 48) 281.

⁵⁰ According to Article 33/A-1 of Law No. 5684, SRMC is established "for the purpose of providing coverage for risks for which insurance or reinsurance coverage cannot be obtained from domestic or international markets or for which it is difficult to obtain coverage, for special risks such as nuclear risks, and for risks for which there is a public interest to be insured, to establish or coordinate the establishment of insurance or reinsurance pools, to ensure cooperation between insurance and reinsurance companies, and to carry out the pool, organisation or cooperation mechanisms to be established."

proposal of the Insurance and Private Pension Regulatory and Supervisory Authority (IPPRSA), the Ministry⁵¹ should stipulate that the SRMC may provide reinsurance support for insurance contracts against marine war risks⁵². Following the decision of the Ministry, the SRMC becomes authorized to provide reinsurance support against marine war risks.

There may be hesitation as to who will exercise the authority of the SRMC to provide reinsurance coverage against war risks. Since Article 33/A-8 of Law No. 5684 authorizes the President of the Republic to provide reinsurance coverage on behalf of the SRMC for a specific situation⁵³, it may be argued that the President of the Republic is also authorized for the reinsurance coverage to be provided by the SRMC for matters other than the relevant paragraph. Moreover, from the statement of Article 33/A-2 of Law No. 5684,

“Whether or not premium or reinsurance support will be provided by the State for the covered risks, and if so, the scope thereof, and whether or not the reinsurance State support will be provided in return for a price, shall be determined by the Presidential Decree upon the proposal of the Insurance and Private Pension Regulation and Supervision Agency and the approval of the Ministry.”

it can be inferred that the President is authorized to grant reinsurance support on behalf of the SRMC. In addition, it may also be considered that the Minister is authorized for the reinsurance support to be provided by the SRMC in case of war and marine transportation vehicles. This is because there is a special provision in Article 33/A-10 of Law No. 5684. According to this provision, “... *the Minister of Treasury and Finance is authorized to decide on the provision of insurance or reinsurance coverage by the Ministry of Treasury and Finance for civil air and maritime transportation vehicles ... in case of war ... and similar extraordinary circumstances.*” Since this provision is regulated in the same article with the provision on the establishment and operation of the SRMC, it can be assumed that the Minister is authorized to provide reinsurance coverage for

⁵¹ The Authorized Ministry is the Ministry to which the Undersecretariat of Treasury is affiliated, according to Law No. 5684 art 2/1-(c), and today it is the Ministry of Treasury and Finance.

⁵² SRMC has not been given any general authority in this regard. SRMC’s field of activity and authority are determined when there is a need to provide coverage in practice for a risk, limited to this risk and for a certain period.

⁵³ Article 33/A-8 of Law No. 5684: “*If it is considered necessary for public interest, the Special Risks Management Centre may provide reinsurance coverage to the Natural Catastrophe Insurance Pool and the Agricultural Insurance Pool by the decision of the President of the Republic, taking into account underwriting principles.*”



civilian maritime transportation vehicles in case of war. However, in our opinion, the provisions of Article 33/A-8,10 of Law No. 5684 should be interpreted narrowly due to the fact that SRMC has a different legal entity and that SRMC has a management body authorized to make decisions⁵⁴. Accordingly, the Board of Directors of SRMC should be accepted as the body authorized to grant reinsurance coverage in accordance with the Regulation on Operating Procedures and Principles of the Special Risks Management Centre (Regulation)⁵⁵. Article 33/A-8,10 of Law No. 5684, on the other hand, should be interpreted as a provision on the provision of collateral that is independent from and different from the reinsurance collateral of SRMC.

Another person who can provide reinsurance coverage against war risks is the President of the Republic. According to the Article 33/A-2 of Law No. 5684, reinsurance coverage may be provided by the State for the risks included in the scope of activities of the SRMC. The scope of the reinsurance coverage is decided by the President upon the proposal of the IPPRSA and the approval of the Ministry. First of all, the person to whom reinsurance coverage is provided according to this provision is the SRMC, which has a legal entity separate from the State legal entity. The State provides this guarantee to the SRMC. The prerequisite for the provision of reinsurance coverage is that the relevant risk falls within the field of activity of the SRMC. Accordingly, the State may provide reinsurance coverage to the SRMC for the insurance and reinsurance coverage provided or to be provided by the SRMC for a matter falling within its field of activity, upon the decision of the President of the Republic. If the coverage provided or to be provided by the SRMC against war risks is in the nature of reinsurance, the coverage to be provided by the State to the SRMC will be considered as retrocession.

Another person who can provide reinsurance coverage against war risks is the Minister. According to the Article 33/A-10 of Law No. 5684, the Minister may decide to provide reinsurance coverage in the event that reinsurance coverage cannot be provided for civilian marine transportation vehicles in cases of terrorism, war, natural disasters, or similar extraordinary circumstances, and if the Presidency deems it necessary. There is no limitation in the article in terms of the persons to whom the Minister may provide coverage. Accordingly, the

⁵⁴ The relevant provisions should be evaluated together with the provisions of Article 16 of Law No. 5363 and Article 8 of Law No. 6305, respectively see OG 21.06.2005/25852, 18.05.2012/28296.

⁵⁵ OG 27.10.2021/31641.



Minister may also provide reinsurance coverage to the SRMC that provides insurance or reinsurance coverage against marine war risks. In this case, it can be said that there are two different methods regarding the reinsurance support to be provided by the State to the SRMC under Article 33/A of Law No. 5684. However, the reinsurance support to be provided by the Minister is limited to the risks and benefits specified in Article 33/A-10 of Law No. 5684. On the other hand, the scope of the reinsurance support to be provided by the President of the Republic to the SRMC is the entire field of activity of the SRMC. In other words, the reinsurance coverage to be provided by the President may have a broader scope.

Article 33/A-10 of Law No. 5684 on insurance and reinsurance coverage to be provided by the Minister was adopted by Law No. 6215, which added Article 33/A to Law No. 5684 for the first time. At the time of the adoption of this method, the SRMC, which operates to provide coverage for these risks, had not been established. Although a SRMC was established with a later amendment, this provision was retained in Article 33/A-10 of Law No. 5684. In our opinion, Article 33/A-10 of Law No. 5684 should be considered as a secondary and exceptional provision in line with the purpose of Article 33/A of Law No. 5684. This is because the cases where the Minister may provide insurance and reinsurance coverage fall within the scope of the purpose of the establishment of the SRMC established for this purpose in the same article. Moreover, according to Article 4/3 of the Regulation, all members of the board of directors, which is the authorized body of SRMC to provide reinsurance coverage, are appointed by the Minister, who has the authority under Article 33/A-10 of Law No. 5684. Therefore, Article 33/A-10 of Law No. 5684 should only be applicable in cases where the SRMC is unable to provide insurance or reinsurance coverage.

In Turkish law, the provision of reinsurance support against war risks in terms of maritime transportation vehicles came to the agenda during the Russia-Ukraine War that started in 2022. Russia and Ukraine signed the “Grain Corridor Agreement” on 22.07.2022 under the mediation of Türkiye and the United Nations to prevent the war from disrupting the global supply-demand balance for these products, especially since the warring countries have a global production share in some grain products⁵⁶. Within the scope of this agreement, it

⁵⁶ The Grain Corridor Agreement expired on 18.07.2023 after the parties did not extend the term of the Agreement, see 'Grain Corridor Agreement: What to expect from Erdogan - Putin meeting?' *Euronews* (03.09.2023) <<https://tr.euronews.com/2023/09/03/tahil-koridoru-anlasmasi-erdogan-putin-gorusmesinden-ne-bekleniyor>> accessed 01.02.2024.



was necessary to insure the maritime transportation vehicles to be transported against war risks and to provide reinsurance coverage. In practice, in order to meet this need, the Minister provided coverage under Article 33/A-10 of Law No. 5684⁵⁷. In other words, while providing reinsurance coverage against war risks for maritime transportation vehicles within the scope of Article 33/A of Law No. 5684, the method, which we believe should be exceptional, has been adopted. On the other hand, the SRMC has been assigned to execute the transactions related to the coverage provided by the Minister⁵⁸. This assignment confirms our above-mentioned opinion that Article 33/A-10 of Law No. 5684 should be of an exceptional nature. In our opinion, it would be more in line with the purpose of Article 33/A of Law No. 5684 if the reinsurance support under the Grain Corridor Agreement was directly provided by the SRMC. In the event that a reinsurance need arises for the guarantees to be provided by the SLM, reinsurance support could have been provided by the Minister or the President. Due to the ongoing war risks in the region⁵⁹, it is possible to adopt the method we suggest.

3. Scope of Reinsurance

A. Reinsured Amount

In reinsurance contracts, the insurance company may obtain reinsurance coverage for all or part of the liability it has assumed due to the insurance contract. Similarly, reinsurers may provide reinsurance to insurers in respect of their entire liability, or they may expect the insurance company to retain a portion of its liability as a retention⁶⁰. It is observed that both approaches are adopted with respect to governmental reinsurance against war risks. For example, in the

⁵⁷ See 'Special risk: Russia - Ukraine Crisis' *Special Risks Management Centre* <<https://orym.com.tr/ozel-risk-rusya-ukrayna-krizi>> accessed 01.02.2024.

⁵⁸ Although the Minister has authorized the SRMC for the risk management of reinsurance transactions, pursuant to Article 33/A-3 of Law No. 5684 and Article 13ff of the Regulation, the tasks related to the activities of the SRMC are carried out by a public insurance or reinsurance company with the title of "technical operator".

⁵⁹ As example see 'Russian warship opened fire on cargo ship Şükrü Okan in the Black Sea' *Euronews* (14.08.2023) <<https://tr.euronews.com/2023/08/14/rus-savas-gemisi-karadenizde-sukru-okan-isimli-kargo-gemisine-ates-acti>> accessed 01.02.2024; Fatih Ulaş "Trilateral Initiative' Memorandum on Mine Danger in the Black Sea to be signed tomorrow in Istanbul' *Anadolu Agency* (İstanbul, 10.01.2024) <<https://www.aa.com.tr/tr/gundem/karadenizde-mayin-tehlikesine-karsi-uclu-girisim-mutabakati-yarin-istanbulda-imzalanacak/3104657>> accessed 01.02.2024.

⁶⁰ For detailed information see Hakan Koçak, *Reasürans Sözleşmeleri* (Seçkin 2023) 82, 107.

UK, the proportion of reinsurance coverage provided by the state against war risks has varied between 75% and 100%⁶¹. In the 1988 Final Reinsurance Agreement, the coverage rate is 95% as a rule⁶². On the other hand, in the US, there is no limitation in the legislation and authorization decisions on the amount or proportion of reinsurance coverage to be provided by the state. Similarly, it could not be determined whether there is an amount or rate limit for the reinsurance coverage to be provided by NATO IIO.

In Turkish law, the amount or proportion of reinsurance coverage against marine war risks provided by the Government is not limited under Law No. 5684. Although Article 33/A-10 of Law No. 5684 stipulates that the procedures and principles regarding the scope and limit of the coverage shall be determined by the Minister, no regulation has yet been made in this regard. In our opinion, a rate of 100% may be accepted in terms of the reinsurance coverage to be provided to the SRMC by the Minister or the President. In other words, a *front* clause may be included in the reinsurance agreement between the SRMC and the Minister or the President. Apart from this, if the SRMC and the Minister provide reinsurance coverage to private insurance companies for marine war risks, it would be beneficial to set a retention as in the UK⁶³.

B. Insured Interest in the Primary Insurance Contract

The scope of marine insurance is generally limited to the nature of the insured interest and marine insurance contracts are specially named according to this limitation in practice. For example, “hull and machinery insurance” is contracted against damage or loss of the ship, “Protection and Indemnity” is contracted against damages to third parties arising from the ship, and “cargo insurance” is contracted against damages to the goods carried by the ship⁶⁴. In international

⁶¹ Davey, Davey and Caplin (n 1) 272.

⁶² Bennett (n 13) 488, para 16.15; Davey, Davey and Caplin (n 1) 276. It is also suggested that the coverage limits should be increased, see Davey, Davey and Caplin (n 1) 275.

⁶³ See Davey, Davey and Caplin (n 1) 272; Department for Transport, ‘The Marine and Aviation Insurance (War Risks) Fund Account’s Annual Report for 2022 to 2023’ 1 <<https://www.gov.uk/government/publications/marine-and-aviation-insurance-war-risks-fund-account-annual-report-2022-to-2023>> accessed 01.02.2024.

⁶⁴ For detailed information on these insurance contract types see Şeker (n 7) 54ff; Konfidan (n 7) 9ff; Çelik Partal (n 3) 49ff; Hikmet Cem Congar, *Taşıyıcının Sorumluluğu ve Deniz Sigortaları (Yük, Tekne ve P&I Kulüp Sigortaları)* (2nd edn, Seçkin 2023) 201ff; S. Didem Algantürk Light, *Deniz Sigorta Hukukunda Kulüp Sigortası (Protection and Indemnity Insurance) (P & I)* (2nd edn, Arıkan 2006) 23ff; Serdar Acar, *Kulüp Sigortası Protection & Indemnity* (Vedat



practice, standard rules are used for these types of insurance contracts, which are widely used in marine trade⁶⁵. It can be said that a similar approach applies to insurance contracts against marine war risks. Depending on the nature of the insured interest, there are insurance special conditions in international practice for insurance contracts to be concluded against war risks. The British Institute War and Strike Clauses are an example of these contractual terms⁶⁶. The scope of the insurance contract against war risks also affects the scope of the reinsurance contract. For example, if the insurance company has provided coverage only for hull and machinery insurance, the scope of the reinsurance contract is limited to the insurer's liability in this respect. In this case, in the event of damage to the cargo on board, the reinsurer will not be liable since the insurer will not be liable for this damage.

In our opinion, the governmental reinsurance against marine war risks should not be limited to hull and machinery insurance. Reinsurance coverage should be provided to cover all marine insurances required for the voyage of the ship and the continuation of commercial activities. In this case, it would be beneficial to meet the concrete needs by not stipulating a limit in terms of the types of insurance contracts that may be subject to reinsurance coverage. In addition, it would be beneficial to prepare detailed general terms and conditions for insurance contracts in order to determine whether both the insurance company and the government are liable for the resulting losses.

In Turkish law, there is a need to evaluate the relevant provision in terms of the scope of governmental reinsurance to be provided by the Minister according to Article 33/A-10 of Law No. 5684. According to Article 33/A-10 of Law No. 5684, the Minister is authorized to provide insurance and reinsurance coverage for “*civilian ... maritime transportation vehicles*”. From the wording of the Article, it may be understood that the Minister will only provide hull and

2008) 7ff. The coverages and risks in the aforementioned insurance contracts may be subject to the same contract also, see Konfidan (n 7) 18.

⁶⁵ These standard forms have the character of “special conditions of insurance” see Konfidan (n 7) 85. Special terms and conditions of insurance may have the characteristics of “general terms and conditions” also see Şeker (n 7) 21; Konfidan (n 7) 81, fn 285, 85.

⁶⁶ Depending on the type of insured interest or risk, Institute clauses are also named as *Institute Strikes Clauses* (Cargo) (01.01.2009), *Institute War Clauses* (Cargo) (01.01.2009), *War and Strikes Time Clauses Freight* (01.11.1995), *War and Strikes Voyage Clauses Freight* (01.11.1995). To access the relevant contract terms, see Merkin (n 8) 288ff. The insurance and reinsurance coverage provided by NATO is based on the insurance special conditions used in practice during the period of coverage, see Davey, Davey and Caplin (n 1) 283.

machinery insurance or reinsurance coverage in respect of marine insurance. However, in our opinion, it is more in line with the purpose of the law not to limit the provision to one type of marine insurance. Furthermore, it would be beneficial to take this issue into consideration when determining the field of activity of the SRMC pursuant to Article 33/A-2 of Law No. 5684. In other words, in the event of an authorization decision regarding the authorization of the SRMC to provide insurance and reinsurance coverage against marine war risks, it would be appropriate to authorize the SRMC without any limitation in terms of marine insurance.

Another limitation in the governmental insurance and reinsurance coverage against marine war risks is in terms of maritime transportation vehicles subject to such coverage. In the UK, according to Article 1.1 of the *War Risks Act* of 1952, governmental reinsurance is limited to insurance contracts for British ships⁶⁷. However, according to the same provision, in the event of a war or conflict in which the UK is involved, it is not required that the ship subject to reinsurance coverage be a British ship. Similarly, in the USA, there are limitations regarding the nationality of ships in terms of providing governmental reinsurance. However, in the USA, the nationality of the vessels is considered as a more flexible criterion in the limitation. According to 46 CFR § 308.1-2, it is possible for foreign ships to obtain insurance coverage and to provide governmental reinsurance against the relevant insurance coverage if they meet the conditions specified in the provisions. Finally, in terms of insurance and reinsurance coverage to be provided by NATO, ships must be registered with the *Defense Shipping Authority* within NATO⁶⁸.

In Turkish law, there is no limit on the nationality of the vessels in terms of governmental reinsurance. Article 33/A-10 of Law No. 5684 uses the term “civilian maritime transportation vehicles” in terms of reinsurance and insurance coverage⁶⁹. This statement in the Act provides the Minister with a broad

⁶⁷ According to Article 10.2 of the *War Risks Act* of 1952, Indian and Irish ships are also considered as “British ships” within the scope of the Act. For the opinions and criticisms in the literature regarding the problems that may arise in terms of the scope of the Law due to the absence of a definition of the British ship in the aforementioned Law, see Davey, Davey and Caplin (n 1) 273, 275.

⁶⁸ Jacuch (n 48) 281.

⁶⁹ In Turkish law, in addition to the concept of “maritime transportation vehicles”, the terms “ship”, “sea vessel” and “watercraft” are used in legal regulations. In our opinion, a broad interpretation of the concept of “maritime transportation vehicles” to cover other concepts is more appropriate in terms of the purpose of the regulation. For legislative examples of the use



authority. For example, within the scope of the Law, the Minister may also provide reinsurance coverage for vehicles such as oil platforms, which are controversial whether they qualify as ships or not. In our opinion, it would be beneficial to make a detailed regulation in this regard, both in terms of the procedures and principles to be determined under Article 33/A-10 of Law No. 5684 and in terms of the field of activity of the SRMC⁷⁰. In this context, whether the maritime transportation vehicles is a ship or not, whether the maritime transportation vehicles is of Turkish nationality or not, whether Türkiye is a party to the war or not, and whether the country of nationality of the maritime transportation vehicles to be covered is a party to the war or not should be taken into consideration in terms of whether the coverage is provided or not and the amount of premium. In addition, it would be beneficial to consider the USA 46 CFR § 308.1-2 and UK *War Risks Act* regulations in terms of secondary regulations to be prepared.

C. War Risks

a. In General

Prior to the approach of separate insurance of war risks was adopted in international practice, whether insurance was provided for a war-related risk was determined by whether the relevant risk was included in the exemption record in the insurance contract⁷¹. One of the approaches adopted to resolve the problems created by this situation⁷² was the development of special policy terms providing coverage for war risks in parallel with the exemption clauses⁷³. Both the

of these terms, the scope and legal nature of the terms, and criticisms of the use of different terms in this regard, also see Konfıdan (n 7) 6ff; Emine Yazıcıoğlu, 'Deniz Aracı İşleteninin Akit Dışı Sorumluluğu' in Sema Uçakhan Güleç ve Necdet Basa (eds), *Akit Dışı Kusursuz Sorumlulukta Bedensel Zararlar* (TBB 2018) 140ff; Cüneyt Süzel, 'Türk Mevzuatında Gemi Tanımı' in Baki İlkey Engin (ed), *Rona Serozan'a Armağan*, vol 2 (On İki Levha 2010) 1641ff.

⁷⁰ In the authorisation decision to be determined in accordance with Article 33/A-2 of Law No. 5684, the expression "maritime transportation vehicles" may be included as in Article 33/A-10. In this way, the SRMC may also provide reinsurance coverage for vehicles such as oil platforms, which are controversial whether they qualify as ships or not.

⁷¹ Haehl (n 2) 280; Çelik Partal (n 3) 191. In practice, contracts may be concluded by referring to the exemption clauses in marine insurance policies regarding the scope of risks covered in war risk policies, also see *DTV War Clauses 1977* cl 1.1, Erdewin Pinckernelie (tr), *German General Rules of Marine Insurance (ADS)* (4th edn, Walter De Gruyter 1977) 55.

⁷² Haehl (n 2) 277; Çelik Partal (n 3) 191.

⁷³ Haehl (n 2) 280. In this regard, it is stated that coverage gaps may occur, and the possibility of a coverage gap increases, especially if the coverage is provided by different insurers. Therefore, it is important that there is a harmony between the exempted risks in insurance

exemption registers and the special conditions of insurance for war risks have been updated over time to meet the needs of the day or to resolve uncertainties⁷⁴. In this context, the inclusion of popular movements such as civil war, rebellion, revolution and uprising in the scope of war risks can be given as an example⁷⁵.

Although the general approach in marine insurance is to exclude war risks, it cannot be said that there is an absolute limit and a uniform practice in this regard⁷⁶. For example, although the exemption registers used are generally characterized as *F.C.&S.* registers, it is observed that some war risks were exempted under the name of “*Strike, riots and civil commotions / S.R.&C.C.*” for a period in practice⁷⁷. In addition, maritime insurance contracts also provide coverage for certain war risks⁷⁸. For instance, the risk of public interference with the departure of a ship from a port and its voyage can also be covered in marine insurance contracts under the “*London Blocking and Trapping Addendum*”⁷⁹.

The general approach in the insurance of marine war risks is to include standard forms as insurance special conditions in the insurance contracts. In practice, there are many special terms of insurance prepared according to the nature of the insured interest. For example, the special conditions of war risk insurance for hull and machinery insurance⁸⁰ are different from the special conditions of war

policies and the risks covered in war risks in order to protect the insured and prevent double insurance, see Samim Ünan, ‘Gemilerin Savaş Nedeniyle Limanda Alikonulması ile İlgili Sigorta Hukuku Sorunları’ (2022) 5(2) DEHUKAMDER 131, fn 2; Danoff (n 2) 67; Hudson, Madge and Sturges (n 3) 46. For an example about this also see *DTV War Clauses 1977* cl 1.1, Pinckernelie (n 71) 55.

⁷⁴ For detailed information and examples of risks included or excluded from the scope of war risks see Hudson, Madge and Sturges (n 3) 338; Davey, Davey and Caplin (n 1) 4; Haehl (n 2) 290.

⁷⁵ Davey, Davey and Caplin (n 1) 4.

⁷⁶ Staring (n 28) 1389; Alfred Sieveking (tr), *General Rules of Marine Insurance 1919* (3rd edn Cram, De Gruyter 1965) 64, 70.

⁷⁷ That it is unclear which of the *F.C.&S.* and *S.R.&C.C.* registries some types of risks should be considered under, and that there is controversy on this issue see Danoff (n 2) 72. For a sample dispute in this regard also see *Frupac Int’l Corp v Fireman’s Fund Ins Co*, 1990 WL 204380 (ED Pa Dec 11, 1990) <[https://www.westlaw.com/Document/197c9de7055d311d9a99c85a9e6023ffa/View/FullText.html?transitionType=Default&contextData=\(sc.Default\)&VR=3.0&RS=cb1t.1.0](https://www.westlaw.com/Document/197c9de7055d311d9a99c85a9e6023ffa/View/FullText.html?transitionType=Default&contextData=(sc.Default)&VR=3.0&RS=cb1t.1.0)> accessed 01.02.2024.

⁷⁸ Hudson, Madge and Sturges (n 3) 371; Danoff (n 2) 74. For a sample dispute on this issue also see *Ope Shipping Ltd v Allstate Ins Co* (n 7).

⁷⁹ Ünan (n 73) 133, 146.

⁸⁰ *Institute War and Strikes Clauses, Hulls-Time* (01.11.95), Bennett (n 13) 943.



risk insurance for cargo insurance⁸¹. In addition, there are also insurance special conditions for cargo insurance, which are prepared according to the nature of the goods subject to transportation⁸². Insurance and reinsurance companies generally provide coverage based on these special conditions of insurance⁸³. However, there is no uniform approach in terms of specifying the war risks in these special conditions of insurance. While in some insurance special conditions war risks are stated to include strike risks⁸⁴, in some insurance contracts there are separate insurance special conditions for war risks and strike risks⁸⁵. This may mean that a loss arising from war risks related to the insured interest is not covered by the insurance. Similarly, if there is more than one insurance contract for the insured interest, each of which provides coverage for different war risks, it is necessary to determine under which insurance contract the liability will be covered. This is because these issues affect the liability of the reinsurer in case reinsurance coverage is provided against war insurance. Moreover, the power of the state to provide reinsurance coverage may be limited to “war risks” in national regulations⁸⁶.

In practice, it is seen that there are comprehensive insurance special conditions, apart from legal regulations, in order to prevent double insurance and to determine which insurer's liability will be applied in case of a risk⁸⁷. In Turkish

⁸¹ *Institute War Clauses (Cargo)* (01.01.2009), *Institute Strikes Clauses (Cargo)* (01.01.2009), Merkin (n 8) 288ff. For special conditions of war risk insurance for other insured interests also see The Swedish Club, ‘Protection & Indemnity Insurance 2023/2024 - Excess War P&I Cover’ (14.02.2023) <<https://www.swedishclub.com/news/circulars/p-and-i-circulars/protection-and-indemnity-insurance-2023-2024-excess-war-p-and-i-cover>> accessed 01.02.2024; NorthStandard UK, ‘War Risks Rules 2024/25’ <<https://north-standard-staging.s3.eu-west-2.amazonaws.com/wp-content/uploads/2024/01/15103555/War-Rule-Book-2024-25.pdf>> accessed 01.02.2024; Gard ‘Rules 2023’ 99ff <https://www.gard.no/Content/34791373/cache=20231104092203/MemberCircular_14_2022.pdf> accessed 01.02.2024.

⁸² *Institute War Clauses (FOSFA Trades)* (01.07.1985); *Institute Strikes Clauses (Coal)* (01.10.1982); *Institute Strikes Clauses (Frozen Food)* (01.01.1986); *Institute Strikes Clauses (Frozen Meat)* (01.01.1986), Hudson, Madge ve Sturges (n 3) 356.

⁸³ Davey, Davey and Caplin (n 1) 11.

⁸⁴ As example see *Institute War and Strikes Clauses, Hulls-Time* (01.11.1995), Bennett (n 13) 943.

⁸⁵ Bennett (n 13) 403, para 13.01; Hodges (n 5) 557. As example also see *Institute War Clauses (Cargo)* (01.01.2009), *Institute Strikes Clauses (Cargo)* (01.01.2009), Merkin (n 8) 288ff; *DTV Strike Riots and Civil Commotions Clauses 1973*, *DTV War Clauses 1977*, Pinckernelie (n 71) 53, 55.

⁸⁶ Merkin (n 8) 138.

⁸⁷ Davey, Davey and Caplin (n 1) 275. As example also see The Nordic Association of Marine Insurers (CEFOR), ‘The Nordic Marine Insurance Plan of 2013 Version 2023’

law, in order to determine which insurance contract will cover an incurred loss, it is necessary to determine which risks are considered as war risks and to adopt legal regulations and general terms and conditions regarding the scope of these risks.

b. Types of Risk

Analysing the scope of each of the war risks could be the subject of a separate article, and analysing the scope of all war risks together could be the subject of a separate monograph. Therefore, under this heading, it is only sufficient to indicate which risks are considered war risks in practice and to emphasise the important issues in terms of secondary regulations and general terms and conditions that may be accepted under Turkish law.

The first risk to be mentioned within the scope of war risks is undoubtedly the state of war. According to the Turkish Language Institution (TLI), a state of war is defined as “*an armed struggle undertaken by states by severing diplomatic relations; war*”⁸⁸. There are also various expressions in the international literature regarding the definition of the concept of war. However, in practice, the state of war is not limited to these definitions. In other words, the scope of war risk is interpreted broadly⁸⁹. Similarly, in terms of insurance and reinsurance transactions, the definitions, and limitations of the concept of war in the international legal literature are not binding⁹⁰. For example, for the acceptance of a state of war, it is not considered whether the conflict is between two

<<https://www.nordicplan.org/the-plan/>> accessed 01.02.2024; United Kingdom Mutual War Risks Association Limited, ‘Rules 2023’ <<https://www.ukwarrisks.com/news-resources/rules/>> accessed 01.02.2024; Steamship Mutual Underwriting Association Limited, ‘War Risks and Kidnap & Ransom’ <<https://www.steamshipmutual.com/underwriting/warrisk>> accessed 01.02.2024; The Standard Club UK Ltd, ‘War Risks Rulebook 2023/24’ <<https://www.standard-club.com/rules/our-rules/>> accessed 01.02.2024.

⁸⁸ <<https://sozluk.gov.tr/>> accessed 01.02.2024.

⁸⁹ Galyean (n 28) 321; Davey, Davey and Caplin (n 1) 35, 39ff; Haehl (n 2) 289-290; Şeker (n 7) 143; Çelik Partal (n 3) 196. On the necessity of updating the definition in Article 10 of the 1952 Law as it does not meet the needs, also see Davey, Davey and Caplin (n 1) 274. This approach is not adopted in US law, also see Haehl (n 2) 289-290.

⁹⁰ Davey, Davey and Caplin (n 1) 35; Bennett (n 13) 410, para 13.18, 411, fn 43; Şeker (n 7) 140-141.



recognized sovereign states⁹¹, whether the sovereign powers are *de facto* or not⁹², whether there is an official declaration of war or not⁹³, whether the war has the character of mobilization or not. Furthermore, despite the term “cessation of diplomatic relations” in the TLI definition, in international practice, the cessation of diplomatic relations is not considered a condition for the existence of war⁹⁴.

In some cases, it is difficult to determine whether the event causing the damage is a state of war or one of the other war risks⁹⁵. The first of these is civil war. Although there have been debates in the past as to whether civil war should be included within the scope of a state of war, civil war is now recognized as a state of war unless otherwise expressly provided for in the convention⁹⁶. Another situation is *warlike operations*. In fact, it is not possible to draw a line between

⁹¹ Davey, Davey and Caplin (n 1) 34-35; Şeker (n 7) 141. *Hamdi & Ibrahim Mango Co v Reliance Ins Co*, 291 F2d 437, 442 (2d Cir 1961) <<https://casetext.com/case/hamdi-ibrahim-mango-ltd-v-reliance-ins>> accessed 01.02.2024. War must be between *de jure* or *de facto* states; the conflicts of a state with a terrorist organization or militia groups will be evaluated within the scope of the risk of “*warlike operations*” rather than the risk of “*war*” respectively see Izell (n 4) 278; Galyean (n 28) 327.

⁹² M. Fehmi Ülgener, ‘Savaş ve Terörizm Deniz Sigortası ve Deniz Ticareti Hukuku Üzerindeki Etkileri I’ (ULGENER LC/LO) 3 <https://www.ulgener.com/dosya/16.Savas_Ve_Terorizm_Deniz_Sigortasi_Ve_Deniz_Ticaret_Hukuku_Uzerindeki_Etkileri_1.pdf> accessed 01.02.2024; Hudson, Madge ve Sturges (n 3) 340; Danoff (n 2) 65, fn 5; Bennett (n 13) 411, para 13.22; Galyean (n 28) 320; Konfidan (n 3) 44. For sample disputes also see *Kawasaki Kisen Kabushiki Kaisha of Kobe v Bantham Steamship Co Ltd (No 2)* [1939] 2 KB 544 <[https://www.westlaw.com/Document/ID1C1AFC0E42711DA8FC2A0F0355337E9/View/FullText.html?transitionType=Default&contextData=\(sc.Default\)&VR=3.0&RS=cblt1.0](https://www.westlaw.com/Document/ID1C1AFC0E42711DA8FC2A0F0355337E9/View/FullText.html?transitionType=Default&contextData=(sc.Default)&VR=3.0&RS=cblt1.0)> accessed 01.02.2024; *New York Life Ins Co v Bennion*, 158 F2d 260 (CA 10 1946) <[https://www.westlaw.com/Document/161091a23549f11d997e0acd5cbb90d3f/View/FullText.html?transitionType=Default&contextData=\(sc.Default\)&VR=3.0&RS=cblt1.0](https://www.westlaw.com/Document/161091a23549f11d997e0acd5cbb90d3f/View/FullText.html?transitionType=Default&contextData=(sc.Default)&VR=3.0&RS=cblt1.0)> accessed 01.02.2024; *Pesquerias y Secaderos de Bacalao de Espana SA v Beer* [1949] 1 All ER 845 <[https://www.westlaw.com/Document/11E2B2620E42811DA8FC2A0F0355337E9/View/FullText.html?transitionType=Default&contextData=\(sc.Default\)&VR=3.0&RS=cblt1.0](https://www.westlaw.com/Document/11E2B2620E42811DA8FC2A0F0355337E9/View/FullText.html?transitionType=Default&contextData=(sc.Default)&VR=3.0&RS=cblt1.0)> accessed 01.02.2024.

⁹³ Noleen John, Charles Weston-Simons and Laura Hodgson, *Insurance Law Handbook* (5th edn, Bloomsbury Professional 2022) 340; Ülgener (n 92) 3.

⁹⁴ Hudson, Madge and Sturges (n 3) 340.

⁹⁵ For a recent example of a dispute see *CMA CGM SA v Beteiligungs-Kommanditgesellschaft MS ‘Northern Pioneer’ & Ors* [2002] EWCA Civ 1878 <<https://www.casemine.com/judgement/uk/5b46f1f52c94e0775e7ef15d>> accessed 01.02.2024.

⁹⁶ Bennett (n 13) 413, para 13.26; Davey, Davey and Caplin (n 1) 45. In terms of the sample dispute see *Pesquerias y Secaderos de Bacalao de Espana SA v Beer* (n 92). The risk of civil war is difficult to define and difficult to quantify see Davey, Davey and Caplin (n 1) 52.

a state of war and a warlike operation in terms of scope⁹⁷. However, in practice, a state's actions against a terrorist organization or militia forces are considered warlike operations⁹⁸. Similarly, the actions of a state against the civilians of a country that has not attacked or acted hostile towards it are also considered as war-like operations⁹⁹. There are different decisions in practice as to whether the damages arising from the transportation of raw materials used in wars will be considered within the scope of a war-like operation¹⁰⁰. Today, although there has been some clarity in practice regarding the scope of the war-like operation risk¹⁰¹, the scope of this risk remains controversial¹⁰². For example, it is not a solved problem whether terrorist attacks¹⁰³ should be considered within the scope of war-like operations, although it is specifically stated in war risk policies today¹⁰⁴. Similarly, it is controversial whether damages arising from cyber-attacks on autonomous ships, which are being used today, should be considered within the scope of war risk, and if so, which of the risks specified in the policy should be considered within the scope of war risk¹⁰⁵.

In Turkish law, the state of war and the risk of terrorism are clearly stated in Article 33/A-10 of Law No. 5684 in terms of guaranteeing marine war risks. In the scope of Article 33/A-2 of Law No. 5684 requires the specification of the

⁹⁷ Bennett (n 13) 413, para 13.25.

⁹⁸ Galyean (n 28) 327.

⁹⁹ Galyean (n 28) 328-329.

¹⁰⁰ Bennett (n 13) 405-406, paras 13.06, 13.10, 408-409, paras 13.14, 13.15; Anonymous, 'Allocation of Risk' (n 4) 676; For sample disputes on this subject also see *Yorkshire Dale Steamship Company Limited v Minister of War Transport* [1942] UKHL J0519-1 <<https://vlex.co.uk/vid/yorkshire-dale-steamship-company-793151861>> accessed 01.02.2024.

¹⁰¹ Davey, Davey and Caplin (n 1) 31, 34; Haehl (n 2) 298.

¹⁰² For sample disputes on this subject also see *Pan American World Airways Inc v Aetna Cas & Sur Co*, 368 F Supp 1098 (SDNY 1973) <<https://law.justia.com/cases/federal/district-courts/FSupp/368/1098/1803062/>> accessed 01.02.2024; *Flota Mercante Dominicana v American Mfrs Mut Ins Co*, 272 F Supp 540 (SDNY 1967) <<https://casetext.com/case/flota-mercante-dominicana-v-am-mfrs-mut-ins>> accessed 01.02.2024; *Costain-Blankevoort (UK) Dredging Co v Davenport 'Nassau Bay'* [1979] 1 Lloyd's Rep 395 <<https://vlex.co.uk/vid/costain-blankevoort-u-k-804090521>> accessed 01.02.2024.

¹⁰³ For detailed information on the nature and scope of the risk also see Staring (n 28) 1395; Galyean (n 28) 337-339; Danoff (n 2) 76; Izell (n 4) 282-283; Konfidan (n 7) 214, fn 438.

¹⁰⁴ Galyean (n 28) 331-332; Staring (n 28) 1391-1392. That terrorism risks are evaluated within the scope of the strike risk policy in cargo insurances see Hudson, Madge and Sturges (n 3) 339. For an example of a dispute regarding civil aviation insurance that can also be taken into consideration in terms of marine insurance see *Pan American World Airways Inc v Aetna Cas & Sur Co* (n 102).

¹⁰⁵ For the same purpose see Webel (n 4).



state of war when it comes to authorizing the SRMC. In our opinion, the scope of the state of war should be interpreted broadly under Turkish law. In addition, it would be beneficial to include regulations that will provide legal predictability in the secondary regulations to be prepared in terms of the relationship between the aforementioned war-like operation, cyber risk, and terrorism risk with the state of war.

Another type of risk that is widely accepted¹⁰⁶ within the scope of war risks is the damage caused by *derelict mines*¹⁰⁷. In addition, today, popular movements¹⁰⁸ such as *revolution, rebellion, insurrection, capture, seizure, arrest, restraint, detention, confiscation, or expropriation*¹⁰⁹, and *barratry*¹¹⁰ are also considered as war risks. On the other hand, the risk of *usurped power* is not considered as a war risk today, although it was included in the scope of war risks in the past¹¹¹.

Piracy is the most difficult type of risk to make a categorical distinction as to whether it is a war risk or not¹¹². Until 1937, piracy was considered a peril of

¹⁰⁶ In the MAR form, one of the previous special conditions of insurance for the insurance of war risks, and in the previous Institute War Clauses, derelict mines were not explicitly stated within the scope of coverage, and there was a debate as to whether derelict mines were to be considered as perils of sea or war risks before 1979, see Davey, Davey and Caplin (n 1) 119-120; Ayşegül Buğra Şar, ‘Allianz Insurance Plc v. The University of Exeter [2023] EWHC 630 (TCC) Kararı Uyarınca ‘Savaş’ Rizikosuna İlişkin Değerlendirmeler’ in İsmail Demir (ed), *Ukrayna Rusya Savaşı'nın Deniz Sigortalarına Etkisi Konferansı Tam Metin Bildiri Kitabı* (DEHUKAM 2024) 174ff. For a sample dispute in this regard, also see *Costain-Blankevoort (UK) Dredging Co v Davenport ‘Nassau Bay’* (n 102).

¹⁰⁷ Davey, Davey and Caplin (n 1) 119. For the example also see *Institute War Clauses (Cargo)* (01.01.2009), Merkin (n 8) 293ff.

¹⁰⁸ Danoff (n 2) 67. That the characteristics of these risks are the same and that they differ from one another in terms of scope see Ülgener (n 92) 5, fn 11; Bennett (n 13) 417, para 13.35; Davey, Davey and Caplin (n 1) 64. In German law, *Supplementary Clauses to the General Rules of Marine Insurance (MIR) for Cargo (1947)* records that public movements are excluded from the scope of war coverage see Sieveking (n 76) 64, 70.

¹⁰⁹ Davey, Davey and Caplin (n 1) 70ff; Şeker (n 7) 145ff.

¹¹⁰ Hudson, Madge and Sturges (n 3) 118.

¹¹¹ Davey, Davey and Caplin (n 1) 63; Bennett (n 13) 415, paras 13.32-13.34. In our opinion, that this risk should be taken into account when defining the war risks and determining its scope in Turkish law.

¹¹² For detailed information on the elements and nature of the risk see Özlem Gürses, *Marine Insurance Law* (Routledge 2015), 176; Davey, Davey and Caplin (n 1) 177; Danoff (n 2) 69; Staring (n 28) 1388; Şeker (n 7) 153, 156. For the example decisions also see *Republic of Bolivia v Indemnity Mutual Marine Assurance Company Ltd* [1909] 1 KB 785 <<https://www.uniset.ca/other/cs5/19091KB785.html>> accessed 01.02.2024. *Banque*

sea¹¹³, but from then until 1983 it was considered a war risk¹¹⁴. Since 1983, it has been considered as a peril of sea again, and since 2005, due to the increase in piracy incidents, it has started to be evaluated within the scope of war risks again¹¹⁵. Today, it is seen that piracy is included both in insurance contracts that cover perils of sea¹¹⁶ and in insurance contracts that cover war risks¹¹⁷.

Finally, some risks, even if they are war risks, are excluded from the scope of war risk policies in practice due to the enormity of the risk¹¹⁸. In this context, the use of nuclear weapons¹¹⁹ and losses arising from wars between the permanent

Monetaca & Carystuiaki v Motor Union Insurance Company Ltd [1923] 14 Ll L Rep 48 <<https://www.i-law.com/ilaw/doc/view.htm?id=138314>> accessed 01.02.2024.

- ¹¹³ Haehl (n 2) 311; Davey, Davey and Caplin (n 1) 164; Çelik Partal (n 3) 120. Following the Spanish civil war, an approach was adopted to consider maritime banditry within the scope of war risk due to uncertainties about the motive of the risk see Soyer (n 5) 201; Hudson, Madge ve Sturges (n 3) 367.
- ¹¹⁴ Hudson, Madge and Sturges (n 3) 109, 367-368; Çelik Partal (n 3) 121.
- ¹¹⁵ Hudson, Madge and Sturges (n 3) 109, 170, 368. Also see The International Underwriting Association, ‘Violent Theft Piracy And Barratry Exclusion 011195’ JH2005/047 (17.10.2005) <https://www.iaa.co.uk/IUA_Member/Clauses/eLibrary/Clauses_Summary.aspx?DocumentKey=277B3702-D76C-48B6-8FAB-C93E0A90C1EC> accessed 01.02.2024; <<https://icc-ccs.org/piracy-reporting-centre/live-piracy-report>> accessed 01.02.2024.
- ¹¹⁶ As example see *Institute Time Clauses – Hulls* (01.11.1995) cl 6.1.5; *International Hull Clauses* (01.11.2003) cl 2.1.5; *Institute Time Clauses Freight* (01.11.95) cl 7.1.5; *Institute Fishing Vessels Clauses* (20.07.1987) cl 6.1.5; *Institute Yacht Clauses* (01.11.1985) cl 9.1.4; *Institute Cargo Clauses (A)* (01.01.2009) cl 6.2, Hudson, Madge and Sturges (n 3) 92ff. In practice, in cases that are not covered by the standard insurance contract, the parties may specifically agree (kidnap & ransom clauses) to include maritime banditry within the scope of coverage also see Hudson, Madge and Sturges (n 3) 371; *Herculito Maritime Ltd and others v Gunvor International BV and others* [2024] UKSC 2 <<https://caselaw.nationalarchives.gov.uk/uksc/2024/2/>> accessed 01.02.2024.
- ¹¹⁷ Hudson, Madge and Sturges (n 3) 375-376; Çelik Partal (n 3) 121. As example also see *American Institute Hull War and Strikes Clauses* (29.09.2009), Hudson, Madge and Sturges (n 3) 375; CEFOR (n 87) cl 2.9.
- ¹¹⁸ For an example of circumstances that are excluded from coverage in war risks policies (*Institute War Clauses (Cargo)* (01.01.2009) cl 3.7) can also be specifically covered by the parties, see *Institute Additional Expenses Clauses (Cargo - War Risks)* (01.07.1985), Hudson, Madge and Sturges (n 3) 356.
- ¹¹⁹ In practice, under the *Institute War Clauses (Cargo)* (01.01.2009), hostile, aggressive use of nuclear weapons is excluded from coverage, while under the *Institute Strikes Clauses (Cargo)* (01.01.2009), the use of nuclear weapons is excluded from coverage, see Davey, Davey and Caplin (n 1) 22, 25.



member states of the United Nations Security Council are excluded from the scope of war risk policies¹²⁰.

c. Contract Interpretation and Allocation of Loss

In the event of a loss to the insured interest, the risk giving rise to the loss or the degree of causal link between the risk and the loss determines whether or not the insurer is liable or which insurer is liable. In practice, when a loss occurs, it may be difficult in some cases to determine which of the marine and war insurance should cover the loss¹²¹. The first of these situations is the inability to determine how the loss occurred¹²². For example, it was difficult to determine whether the losses incurred during the Second World War in the United States arose from perils of sea or war risks, so approximately four hundred damage files were resolved through an agreement¹²³. Another situation is that, although it is possible to determine how the event that caused the damage in the concrete case occurred, it is controversial within which risk this event should be evaluated. The way in which a risk is expressed in the policy may be important in terms of the scope of a covered or exempted risk. For example, even the punctuation marks used where the risk is mentioned in the policy may be determinative in terms of scope¹²⁴. Moreover, the scope of risk and the interpretation of the wording used to describe the risk may change over time¹²⁵. In addition, it may be accepted that the loss will remain within the scope of marine insurance on the grounds that the

¹²⁰ As example see *Institute War and Strikes Clauses Hulls* cl 5.1.1; *Institute War and Strikes Clauses Freight* cl 4.1.1, *Institute War and Strikes Clauses Containers* cl 5.1.2, *Institute War and Strikes Clauses Cargo Stored Afloat* (01.05.2016) cl 3.9, Davey, Davey and Caplin (n 1) 26. According to the 1951 Ottawa Treaty, an attack against a NATO member state is deemed to be an attack against other NATO member states (Law No. 6375, OG 20.03.1954/8663). Therefore, in the event of a war between a NATO member state and a non-NATO member state that is a permanent member of the United Nations Security Council, it is useful to specify whether this risk is covered by the policy. This is particularly important today in the case of Ukraine's membership of NATO.

¹²¹ Trine-Lise Wilhelmsen, 'Marine Insurance Cover for Detainment of Vessels by A Foreign State - The Team Tango Case' in D. Rhidian Thomas (ed), *The Modern Law Of Marine Insurance*, Vol 5 (Informa 2023) 190, 211; Konfidan (n 3) 38, 51; Danoff (n 2) 71; Haehl (n 2) 280-281, fn 19; C. (n 3) 213-214; Izell (n 4) 283-284; Hodges (n 5) 559; Merkin (n 8) 72.

¹²² Davey, Davey and Caplin (n 1) 251; Merkin (n 8) 83.

¹²³ See Overall War-Marine Risk Settlement Agreement, 1945 AMC 1014 <<https://advance.lexis.com/api/permalink/f818e211-cb64-43e8-b3c0-7436f7637fc0/?context=1516831>> accessed 01.02.2024; Haehl (n 2) 284, fns 40-41.

¹²⁴ Davey, Davey and Caplin (n 1) 5. For an example of an administrative decision determining which acts are considered terrorist risks, this administrative decision is final and cannot be appealed to the judiciary see Staring (n 28) 1392.

¹²⁵ Davey, Davey and Caplin (n 1) 31, 125; Haehl (n 2) 293.

elements required for war risk are not present in the event of the loss¹²⁶. Finally, in practice, it is controversial as to which of the maritime risks and war risks should be considered in certain situations¹²⁷. For example, whether an interference with a ship based on an administrative decision arising from customs or environmental legislation or a judicial decision is considered outside the scope of war risk coverage¹²⁸ or constitutes a risk of detention within the scope of war risk coverage depends on the circumstances of the concrete case¹²⁹.

Another important issue in terms of the coverage of the damage between the war risks policy and the marine policy is the causation between the risk and the damage¹³⁰. The first problem in this regard is that there is no uniformity in international practice as to the degree of causal link¹³¹. Another issue is that both perils of sea and war risks may together cause a loss¹³². In other words, there may be a common causal link between the risks and the loss. In practice, the general approach in war risk policies is to limit the insurer's liability to the damages arising directly from the war risk¹³³. However, there are also insurance special

¹²⁶ Davey, Davey and Caplin (n 1) 68; Anonymous, 'Allocation of Risk' (n 4) 674ff; Hodges (n 5) 560; Bennett (n 13) 405, para 13.06. For a sample dispute in this regard also see *Yorkshire Dale Steamship Company Limited v Minister of War Transport* (n 100); *Panamanian Oriental Steamship Corporation v Wright* [1970] 2 Lloyd's Rep 365 <<https://vlex.co.uk/vid/panamanian-oriental-steamship-corporation-793152841>> accessed 01.02.2024.

¹²⁷ Bennett (n 13) 449, para 14.29, 481, para 15.79.

¹²⁸ Related risks are excluded from the scope of coverage in practice. As example see *DTV War Clauses 1977* cl 1.2, Pinckernelie (n 71) 55.

¹²⁹ Davey, Davey and Caplin (n 1) XV; Merkin (n 8) 72; Wilhelmsen (n 121) 189ff. For a sample dispute in this regard also see *Panamanian Oriental Steamship Corporation v Wright* (n 126); *Incorporated General Insurances Ltd v AR Shooter T/A Shooter's Fisheries 'Morning Star'* [1987] 1 Lloyd's Rep 401 <<https://www.i-law.com/ilaw/doc/view.htm?id=150642>> accessed 01.02.2024; *Melinda Holdings SA v Hellenic Mutual War Risks Association (Bermuda) Ltd* [2011] 2 Lloyd's Rep 141 <<https://vlex.co.uk/vid/melinda-holdings-sa-v-793973477>> accessed 01.02.2024.

¹³⁰ For detailed information see Danoff (n 2) 81; UNCTAD (n 4) 24; Merkin (n 8) 72; Galyean (n 28) 319; Gürses (n 112) 149ff; Şeker (n 7) 214ff; Konfidan (n 7) 233ff; M. Fehmi Ülgener, *Deniz Sigortacısının Sorumluluğu -Causa Proxima-* (Der 2021) 17ff.

¹³¹ Davey, Davey and Caplin (n 1) 141; Haehl (n 2) 289-290; Ülgener (n 130) 32-33; Samim Ünan, 'Some Problems Related to Causation in Turkish Insurance Law' Ayşegül Buğra (ed), *Causation in Insurance* (On İki Levha 2018) 71, 75. Also see *Standard Oil Co of New Jersey v United States* (n 29).

¹³² Wilhelmsen (n 121) 201, 206; Şeker (n 7) 215, 218.

¹³³ Merkin (n 8) 73; Konfidan (n 3) 47; Şeker (n 7) 223.



conditions that stipulate that the insurer providing coverage for war risks shall be liable in case of common causation and the conditions thereof¹³⁴.

4. Determination of Premium

The amount of premium to be charged for insurance and reinsurance coverage for marine war risks may vary depending on the geographical scope of the coverage. In practice, while providing coverage, additional premiums may be demanded¹³⁵ for regions where war risks are high¹³⁶. If the ship passes through or is present in these regions, an additional premium must be paid in order to benefit from the coverage against war risks¹³⁷. The determination of the relevant regions can also be made after the conclusion of the contract; in this case, the insured is given a period of time to pay the additional premium or to terminate the contract¹³⁸. It is also possible to stipulate maximum limits in terms of premium in war risk policies¹³⁹.

In terms of governmental reinsurance, coverage can be provided against war risks without premium or in exchange for a conditional premium. In the USA, according to 10 USCA § 2645, the Department of Transportation may provide insurance and reinsurance coverage against war risks for ships belonging to the Department of Defense without premium¹⁴⁰. In the UK, according to Articles 12-14 of the Reinsurance Act 1988, insurance companies are not obliged to pay premiums unless a notice for the payment of premiums is given¹⁴¹. According to Article 13 of the Reinsurance Act 1988, in the event of *Queen's Enemy Risks* requiring reinsurance coverage, the Minister of Commerce shall give a *special*

¹³⁴ See CEFOR (n 87) cl 2.14.

¹³⁵ Davey, Davey and Caplin (n 1) 14-15.

¹³⁶ In practice, these regions may be determined by insurers or associations of insurers. For example see <<https://www.lmalloyds.com/lma/jointwar>>, <<https://www.nepia.com/circulars/class-3-war-risks-additional-premium-areas-3/>>, <<https://www.swrm.sg/high-risk-areas/>>, <<https://www.ukwaririsks.com/ap-areas/>>, <<https://watchlists.ihsmarkit.com/watchlists-viewer>> accessed 01.02.2024.

¹³⁷ See Munich Re Syndicate Limited, 'Cargo War and Strikes Update' (20.10.2023) <<https://www.munichre.com/syndicate457/en/news-insights/Insights/cargo-war-and-strikes-risk-update-oct23.html>> accessed 01.02.2024.

¹³⁸ Davey, Davey and Caplin (n 1) 14.

¹³⁹ As example see 46 CFR § 308.200 (n 39).

¹⁴⁰ See <<https://www.law.cornell.edu/uscode/text/10/2645>> accessed 01.02.2024.

¹⁴¹ Bennett (n 13) 488, para 16.15; Davey, Davey and Caplin (n 1) 277.

*premium notice*¹⁴² to the contracting parties if the risk is limited to a certain region, or a *general premium notice*¹⁴³ if the risk is on a global scale. According to Article 15-17 of the 1988 Reinsurance Agreement, the Minister of Commerce is authorized to determine the amount of premium¹⁴⁴. However, while determining the amount of premium, the opinions of the insurers party to the contract should be taken¹⁴⁵.

Under Turkish law, the President of the Republic under Article 33/A-2 of Law No. 5684 or the Minister under Article 33/A-10 of Law No. 5684 may provide premium-free governmental reinsurance against marine war risks. This is because the relevant paragraphs clearly stipulate that reinsurance may be provided in return for a premium¹⁴⁶ or without a premium. If it is decided to provide coverage in return for a premium, the amount of the premium is determined by the person providing the coverage. If the governmental reinsurance is provided by the SRMC, the amount of premium is determined by the Board of Directors of the SRMC.

5. Other Matters Related to Reinsurance

Some records commonly used in reinsurance contracts are also important for governmental reinsurance of war risks. The first of these is the control records. According to the control records in reinsurance contracts, the insurance company is obliged to obtain the approval of the reinsurer or act in accordance with its instructions while providing insurance coverage or engaging in legal transactions related to the insurance contracts to which it is a party¹⁴⁷. It is observed that

¹⁴² To date, during the Korean War (1950-1953), the Suez Crisis (1956) and the Falklands War (1982), special premium notifications were made for the relevant regions, see Bennett (n 13) 488, fn 22.

¹⁴³ Bennett (n 13) 488, para 16.15. In practice, general premium notifications have not yet been made, also see Davey, Davey and Caplin (n 1) 279.

¹⁴⁴ As far as can be ascertained, no premium claims have been made under the Agreement since 2003, see Department for Transport, 'Marine and Aviation Insurance (War Risks) Fund Account: Annual Report' (2003-2023) <[https://www.gov.uk/government/collections/dft-annual-reports-and-accounts#marine-and-aviation-insurance-\(war-risks\)-fund](https://www.gov.uk/government/collections/dft-annual-reports-and-accounts#marine-and-aviation-insurance-(war-risks)-fund)> accessed 01.02.2024.

¹⁴⁵ Davey, Davey and Caplin (n 1) 277.

¹⁴⁶ Article 33/A-2 of Law No. 5684 stipulates whether the reinsurance coverage "may be provided in return for a charge" and Article 33/A-10 stipulates "whether a charge is received in return". In our opinion, it would have been more appropriate if the term "premium" had been used instead of the term "charge".

¹⁴⁷ For detailed information see Koçak (n 60) 121, 185ff.



control registers are also used in practice with respect to governmental reinsurance of war risks. For example, in the UK, according to Articles 1-3 and 18-21 of the Reinsurance Agreement of 1988, insurers are required to obtain the approval of the Minister before providing insurance coverage against war risks that would fall within the scope of the Agreement¹⁴⁸. In contrast to control registers, national regulations or reinsurance contracts may provide that the insured of the insurance company may apply directly to the reinsurer (*cut-through*). For instance, in the UK, according to Article 4 of the *War Risk Act* of 1952, the insured of the insurance company may apply directly to the Board of Trade for claims covered by governmental reinsurance under certain conditions¹⁴⁹.

Another issue that may be included in governmental reinsurance contracts against war risks is the *constructive total loss* of the ship. In the event that the ship cannot be used for a certain period of time due to a war risk such as detention, it may be accepted that a constructive total loss has occurred¹⁵⁰. In international practice, English law provides a twelve-month period for constructive total loss¹⁵¹, while German law recognizes a six-month period¹⁵². In the Scandinavian countries, while a twelve-month period was accepted until 2019, this period was reduced to six months with the amendment made in 2019; in 2023, due to the impact of the Ukraine-Russia War, the twelve-month period was accepted again¹⁵³. In Turkish law, it is stated that there is no provision in the legislation in force in case of total loss, and in case of dispute, the judge may solve the problem by creating law by taking into account the abrogated legislation and international practice¹⁵⁴.

Finally, in governmental reinsurance contracts against marine war risks, it would be beneficial to determine the currency¹⁵⁵ to be taken as the basis for premium

¹⁴⁸ Davey, Davey and Caplin (n 1) 278. Regarding the Minister may give a general approval for insurance companies to provide coverage Bennett also see (n 13) 488, para 16.15.

¹⁴⁹ For the same content see Merkin (n 8) 140.

¹⁵⁰ Davey, Davey and Caplin (n 1) 151. For a sample dispute, also see *Owners of the Bamburi v Compton (The Bamburi)* [1982] 1 Lloyd's Rep 312 <<https://www.i-law.com/ilaw/doc/view.htm?id=148111>> accessed 01.02.2024.

¹⁵¹ Davey, Davey and Caplin (n 1) 114, 230.

¹⁵² *German General Rules of Marine Insurance (ADS)* cls 73, 121, Pinckernelie (n 71) 30, 39.

¹⁵³ See CEFOR (n 87) cl 15.11.

¹⁵⁴ Ünán (n 73) 139, 147.

¹⁵⁵ For example, according to Articles 9-11 of the 1988 Reinsurance Treaty in the UK, reinsurance coverage can be provided in different currencies for war risks covered by *non-Queen's Enemy*

and indemnity payments, the form requirements regarding the declarations and termination notices¹⁵⁶ to be made by the parties to each other, and whether the dispute can be resolved through arbitration¹⁵⁷ in case of dispute.

CONCLUSION

There is an absolute truth to the legacy of wars: full graves and empty statues. Insurance and reinsurance can neither prevent wars nor their legacy left behind. However, they can serve an important function in mitigating the socio-economic problems and compensating the material damage caused by wars. In practice, the realisation of this function largely depends on governments to provide the relevant coverage.

The first important issue regarding the granting of sovereign reinsurance for marine war risks is the authorization of a specialized unit or institution to grant the coverage. In comparative law, although the head of state or a minister may be authorized in terms of governmental reinsurance, it is observed that the granting of coverage is carried out by a specialized institution. With the same approach in Turkish law, we believe that it would be appropriate for the SRMC to be authorized to grant governmental reinsurance for war risks. In this context, according to Article 33/A-2 of Law No. 5684, marine war risks should also be included in the scope of activities of the SRMC.

Another important issue in terms of governmental reinsurance of marine war risks is defining the scope of war risks and which risks are classified as war risks. In addition, the scope, conditions, rights, and obligations of the parties should be predictable. In international practice, there is no uniform practice on the scope of war risks, which risks are to be considered as war risks, and the contractual

Risks. However, during wartime, reinsurance coverage can only be granted in British Pounds Sterling, and it is stipulated that the debts related to the guarantees previously granted in other currencies shall be settled by converting them into British Pounds Sterling, see Davey, Davey and Caplin (n 1) 277.

¹⁵⁶ For example, according to Article 4.2 of the German *DTV War Clauses* 1977, a notice of termination may be given through the official gazette regarding the security provided by the state. In terms of the effective date of the notice of termination, there are periods of 2 or 7 days in practice, see Pinckernelie (n 71) 53, 57; Davey, Davey and Caplin (n 1) 22, 278; CEFOR (n 87) cl 15.8.

¹⁵⁷ For example, in the UK, according to Article 31 of the Reinsurance Treaty of 1988, disputes exceeding the insurance value of ships can be resolved through arbitration, while for other disputes, litigation is the rule, see Davey, Davey and Caplin (n 1) 278.



rights and obligations of the parties. Moreover, Türkiye's geopolitical conditions necessitate a comprehensive regulation in this regard.

Therefore, Turkish law should regulate which risks are to be considered as war risks, the conditions for the provision of coverage, and the rights and obligations of the parties. Some of these provisions may be regulated by law, while others may be stipulated in secondary regulations or as general terms and conditions. In our opinion, it would be systematically more appropriate to regulate the matters that should be regulated by law through a special act or through the reorganization of Law No. 4911, instead of regulating them under Law No. 5684. It would be beneficial to take into account the regulations in comparative law and the common practice on insurance special terms and conditions during the legislative process.

BIBLIOGRAPHY

- Acar S, *Kulüp Sigortası Protection & Indemnity* (Vedat 2008)
- Algantürk Light SD, *Deniz Sigorta Hukukunda Kulüp Sigortası* (Protection and Indemnity Insurance) (P & I) (2nd edn, Arıkan 2006)
- Anonymous, 'Allocation of Risk between Marine and War Insurer' (1942) 51(4) *The Yale Law Journal* 674
- Anonymous, 'War Damage Insurance' (1942) 51(7) *The Yale Law Journal* 1160
- Bennett H, *The Law of Marine Insurance* (2nd edn, Oxford University Press 2007)
- Benzie HM, 'War and Terrorism Risk Insurance' (2004) 18(2) *St. John's Journal of Legal Commentary* 427
- Billings RB, 'Of War Clauses' (1952) 12 *Insurance Law Journal* 793
- Buğra Şar A, 'Allianz Insurance Plc v. The University of Exeter [2023] EWHC 630 (TCC) Kararı Uyarınca 'Savaş' Rizikosuna İlişkin Değerlendirmeler' in İsmail Demir (ed), *Ukrayna Rusya Savaşı'nın Deniz Sigortalarına Etkisi Konferansı Tam Metin Bildiri Kitabı* (DEHUKAM 2024) 165
- Congar HC, *Taşıyıcının Sorumluluğu ve Deniz Sigortaları* (Yük, Tekne ve P&I Kulüp Sigortaları) (2nd edn, Seçkin 2023)
- Çelik Partal EÇ, *Tekne Sigortalarında Teminatın Rizikolar Bakımından Kapsamı* (Seçkin 2021)

Danoff E, 'Marine Insurance for Loss or Damage Caused by Terrorism or Political Violence' (2003) 16(1) University of San Francisco Maritime Law Journal 61

Davey M, Davey J and Caplin O, *Miller's Marine War Risks* (4th edn, Informa 2020)

Department for Transport, 'Marine and Aviation Insurance (War Risks) Fund Account: Annual Report' (2003-2023) <[https://www.gov.uk/government/collections/dft-annual-reports-and-accounts#marine-and-aviation-insurance-\(war-risks\)-fund](https://www.gov.uk/government/collections/dft-annual-reports-and-accounts#marine-and-aviation-insurance-(war-risks)-fund)> accessed 01.02.2024

Department for Transport, 'The Marine and Aviation Insurance (War Risks) Fund Account's Annual Report for 2022 to 2023' <<https://www.gov.uk/government/publications/marine-and-aviation-insurance-war-risks-fund-account-annual-report-2022-to-2023>> accessed 01.02.2024

Dyson B, 'Global Insurers Curb Exposures as They Assess Israel-Hamas War Impact' S&P Global (06.11.2023) <<https://www.spglobal.com/marketintelligence/en/news-insights/latest-news-headlines/global-insurers-curb-exposures-as-they-assess-israel-hamas-war-impact-78197583>> accessed 01.02.2024

Ferris C, 'Marine War Risks' (1994) 2(11) International Insurance Law Review 428

Galyean TE, 'Acts of Terrorism and Combat by Irregular Forces - An Insurance War Risk' (1974) 4(2) California Western International Law Journal 315

Grunfeld C, 'War Risks in Marine Insurance' (1947) 10(2) The Modern Law Review 211

Haehl Jr. HL, 'Hull Policy: Coverages and Exclusions Frequently Employed: F.C. and S., War Risk, S.R. and C.C., Automatic Termination, Cancellation' (1966-1967) 41(2) Tulane Law Review 277

Hayden RP and Balick S E, 'Marine Insurance: Varieties, Combinations, and Coverages' (1991-1992) 66(2-3) Tulane Law Review 311

Hodges S, *Cases and Materials on Marine Insurance* (Cavendish Publishing Limited 1999)



- Hudson NG, Madge T and Sturges K, *Marine Insurance Clauses* (5th edn, Informa 2012)
- Işıklar GK, *2002 Atina Sözleşmesi Çerçevesinde Deniz Yolu ile Yolcu Taşımalarında Zorunlu Sorumluluk Sigortası* (On İki Levha 2018)
- Izell K D, 'Aviation Law - Insurance - Neither War Risk Nor Other Standard Terms Denoting Civil Disturbance within the Exclusionary Clauses of All Risks Policies Encompass the Destruction of an Aircraft by Hijackers' (1975) 5(1) *Georgia Journal of International and Comparative Law* 277
- Jacuch A, 'Civil Transport in NATO' (2019) 15(1) *National Security Studies* 275-286. doi:10.37055/sbn/132162
- John N, Weston Simons C and Hodgson L, *Insurance Law Handbook* (5th edn, Bloomsbury Professional 2022)
- Koçak H, *Reasürans Sözleşmeleri* (Seçkin 2023)
- Konfidan M, 'Savaş Rizikolarının Deniz Tehlikelerinden Ayırt Edilmesi' in İsmail Demir (ed), *Ukrayna Rusya Savaşı'nın Deniz Sigortalarına Etkisi Konferansı Tam Metin Bildiri Kitabı* (DEHUKAM 2024) 37
- Konfidan M, *Deniz Araçları Sorumluluk Sigortası Sözleşmesi* (On İki Levha 2023)
- Kuvin HA, 'The Implication of Governmental Insurance of Catastrophe Risks' (1956) 61(1) *Dickinson Law Review* 45
- Merkin R, *Marine Insurance Legislation* (4th edn, Informa 2010)
- NATO, 'Aspects of NATO-Civil Emergency Planning' <https://archives.nato.int/uploads/r/null/1/3/137753/0190_Aspects_of_NATO-Civil_Emergency_Planning_ENG.pdf> accessed 01.02.2024
- Özlem Gürses, *Marine Insurance Law* (Routledge 2015)
- Pinckernelie E (tr), *German General Rules of Marine Insurance (ADS)* (4th edn, Walter De Gruyter 1977)
- Repko M, 'A war risks insurance mechanism for Ukraine' (CEPR, 23.08.2023) <<https://cepr.org/voxeu/columns/war-risks-insurance-mechanism-ukraine>> accessed 01.02.2024
- Sieveking A (tr), *General Rules of Marine Insurance 1919* (3rd edn, Cram, De Gruyter 1965)



- Soyer B, *Marine Insurance Fraud* (Informa 2014)
- Staring GS, ‘Insurance and Reinsurance of Marine Interests in the New Age of Terrorism’ (2003) 77(5-6) *Tulane Law Review* 1371
- Süzel C, ‘Türk Mevzuatında Gemi Tanımı’ in Baki İlkay Engin (ed), *Rona Serozan’a Armağan*, vol 2 (On İki Levha 2010) 1615
- Şeker Z, *Deniz Yoluyla Yük Taşınmasında Sigorta Himayesinin Kapsamı* (Beta 2001)
- UNCTAD, Legal and Documentary Aspects of the Marine Insurance Contract (TD/B/C.4/ISL/27/Rev.1, 1982) <https://unctad.org/system/files/official-document/tdbc4ISL27Rev.1_en.pdf> accessed 01.02.2024
- Ülgener MF, ‘Savaş ve Terörizm Deniz Sigortası ve Deniz Ticareti Hukuku Üzerindeki Etkileri I’ (ULGENER LC/LO) <https://www.ulgener.com/dosya/16.Savas_Ve_Terorizm_Deniz_Sigortasi_Ve_Deniz_Ticareti_Hukuku_Uzerindeki_Etkileri_1.pdf> accessed 01.02.2024
- Ülgener MF, *Deniz Sigortacısının Sorumluluğu -Causa Proxima-* (Der 2021).
- Ünan S, ‘Gemilerin Savaş Nedeniyle Limanda Alıkonulması ile İlgili Sigorta Hukuku Sorunları’ (2022) 5(2) *DEHUKAMDER* 105
- Ünan S, ‘Some Problems Related to Causation in Turkish Insurance Law’ in Ayşegül Buğra (ed), *Causation in Insurance* (On İki Levha 2018) 71
- Webel B, ‘Insurance, Cyberattacks, and War in Ukraine’ (2022) Congressional Research Service IN11914 <<https://crsreports.congress.gov/product/pdf/IN/IN11914/2>> accessed 01.02.2024
- Wilhelmsen TL, ‘Marine Insurance Cover for Detainment of Vessels by A Foreign State - The Team Tango Case’ in D. Rhidian Thomas (ed), *The Modern Law of Marine Insurance*, Vol 5 (Informa 2023) 189
- Yazıcıoğlu E, ‘Deniz Aracı İşleteninin Akit Dışı Sorumluluğu’ in Sema Uçakhan Güleş ve Necdet Basa (eds), *Akit Dışı Kusursuz Sorumlulukta Bedensel Zararlar* (TBB 2018) 140

**Cases**

Banque Monetaca & Carystuiaki v Motor Union Insurance Company Ltd [1923] 14 Ll L Rep 48 <<https://www.i-law.com/ilaw/doc/view.htm?id=138314>> accessed 01.02.2024

CMA CGM SA v Beteiligungs-Kommanditgesellschaft MS 'Northern Pioneer' & Ors [2002] EWCA Civ 1878 <<https://www.casemine.com/judgement/uk/5b46f1f52c94e0775e7ef15d>> accessed 01.02.2024

Costain-Blankevoort (UK) Dredging Co v Davenport 'Nassau Bay' [1979] 1 Lloyd's Rep 395 <<https://vlex.co.uk/vid/costain-blankevoort-u-k-804090521>> accessed 01.02.2024

Flota Mercante Dominicana v American Mfrs Mut Ins Co, 272 F Supp 540 (SDNY 1967) <<https://casetext.com/case/flota-mercante-dominicana-v-am-mfrs-mut-ins>> accessed 01.02.2024

Frupac Int'l Corp v Fireman's Fund Ins Co, 1990 WL 204380 (ED Pa Dec 11, 1990) <[https://www.westlaw.com/Document/I97c9de7055d311d9a99c85a9e6023ffa/View/FullText.html?transitionType=Default&contextData=\(sc.Default\)&VR=3.0&RS=cblt1.0](https://www.westlaw.com/Document/I97c9de7055d311d9a99c85a9e6023ffa/View/FullText.html?transitionType=Default&contextData=(sc.Default)&VR=3.0&RS=cblt1.0)> accessed 01.02.2024

Hamdi & Ibrahim Mango Co v Reliance Ins Co, 291 F2d 437, 442 (2d Cir 1961) <<https://casetext.com/case/hamdi-ibrahim-mango-ltd-v-reliance-ins>> accessed 01.02.2024

Herculito Maritime Ltd and others v Gunvor International BV and others [2024] UKSC 2 <<https://caselaw.nationalarchives.gov.uk/uksc/2024/2/>> accessed 01.02.2024

Incorporated General Insurances Ltd v AR Shooter T/A Shooter's Fisheries 'Morning Star' [1987] 1 Lloyd's Rep 401 <<https://www.i-law.com/ilaw/doc/view.htm?id=150642>> accessed 01.02.2024

Ionides v The Universal Marine Insurance Co (1863) 14 CB (NS) 259 <<https://vlex.co.uk/vid/ionides-v-the-universal-806579481>> accessed 01.02.2024

Kawasaki Kisen Kabushiki Kaisha of Kobe v Bantham Steamship Co Ltd (No 2) [1939] 2 KB 544 <<https://www.westlaw.com/Document/ID1C1AFC0E42711DA8FC2A0F03>>

55337E9/View/FullText.html?transitionType=Default&contextData=(sc.Default)&VR=3.0&RS=cblt1.0> accessed 01.02.2024

Melinda Holdings SA v Hellenic Mutual War Risks Association (Bermuda) Ltd [2011] 2 Lloyd's Rep 141 <<https://vlex.co.uk/vid/melinda-holdings-sa-v-793973477>> accessed 01.02.2024

New York Life Ins Co v Bennion, 158 F2d 260 (CA 10 1946) <[https://www.westlaw.com/Document/I61091a23549f11d997e0acd5cbb90d3f/View/FullText.html?transitionType=Default&contextData=\(sc.Default\)&VR=3.0&RS=cblt1.0](https://www.westlaw.com/Document/I61091a23549f11d997e0acd5cbb90d3f/View/FullText.html?transitionType=Default&contextData=(sc.Default)&VR=3.0&RS=cblt1.0)> accessed 01.02.2024

Ope Shipping Ltd v Allstate Ins Co 687 F2d 639, 1983 AMC 22 (2d Cir 1982) <<https://casetext.com/case/ope-shipping-ltd-v-allstate-ins-co-inc>> accessed 01.02.2024

Owners of the Bamburi v Compton (The Bamburi) [1982] 1 Lloyd's Rep 312 <<https://www.i-law.com/ilaw/doc/view.htm?id=148111>> accessed 01.02.2024

Pan American World Airways Inc v Aetna Cas & Sur Co, 368 F Supp 1098 (SDNY 1973) <<https://law.justia.com/cases/federal/district-courts/FSupp/368/1098/1803062/>> accessed 01.02.2024

Panamanian Oriental Steamship Corporation v Wright [1970] 2 Lloyd's Rep 365 <<https://vlex.co.uk/vid/panamanian-oriental-steamship-corporation-793152841>> accessed 01.02.2024

Pesquerias y Secaderos de Bacalao de Espana SA v Beer [1949] 1 All ER 845 <[https://www.westlaw.com/Document/I1E2B2620E42811DA8FC2A0F0355337E9/View/FullText.html?transitionType=Default&contextData=\(sc.Default\)&VR=3.0&RS=cblt1.0](https://www.westlaw.com/Document/I1E2B2620E42811DA8FC2A0F0355337E9/View/FullText.html?transitionType=Default&contextData=(sc.Default)&VR=3.0&RS=cblt1.0)> accessed 01.02.2024

Republic of Bolivia v Indemnity Mutual Marine Assurance Company Ltd [1909] 1 KB 785 <<https://www.uniset.ca/other/cs5/19091KB785.html>> accessed 01.02.2024

Standard Oil Co of New Jersey v United States, 340 US 54, 71 (1950) <<https://supreme.justia.com/cases/federal/us/340/54/>> accessed 01.02.2024

Yorkshire Dale Steamship Company Limited v Minister of War Transport [1942] UKHL J0519-1 <<https://vlex.co.uk/vid/yorkshire-dale-steamship-company-793151861>> accessed 01.02.2024