



hoşgeldiniz

turkpandi.com

Donatanın Hukuki Sorumluluğunda Esas Alınan Uluslararası Düzenleme ve Limitasyonlara P&I Sigortası Perspektifinden Bakış

**İstanbul Deniz Ticaret Odası
29.05.2018**

**Ufuk TEKER
Genel Müdür
Türk P&I Sigorta AŞ.**

Tazminat Konuları Neler Olabilir?



Çevresel Etkiler (hava, kara ve deniz)

Kirliliğin yayılmasını önleyici tedbirler ve temizlik operasyonları

Ekonomik kayıplar, balıkçılık, limanlar ,
turizm



Ölüm veya yaralanma



Sahillerde temizlik operasyonları

Deniz canlılarına ve ekolojiye verilen
zararlar

IMO'nun Sorumluluk ve Tazminat Rejimine İlişkin Sözleşmeleri

- **(CLC), 1969** (Petrol Kirliliğinden Doğan Zararın Hukuki Sorumluluğu ile İlgili Uluslararası Sözleşme)
- **(FUND 1992)** (1992 Petrol Kirliliği Zararının Tazmini İçin Bir Uluslararası Fonun Kurulması İle İlgili Uluslararası Sözleşme)
- **(NUCLEAR), 1971** (Nükleer Maddelerin Denizden Taşınmasında Hukuki Sorumlulukla İlgili Sözleşme, 1971)
- **(PAL), 1974** (1974 Tarihli Yolcuların Ve Bagajlarının Deniz Yoluyla Taşınması Hakkında Atina Sözleşmesi)
- **(LLMC), 1976** (Deniz Alacaklarına Karşı Mesuliyetin Sınırlandırılması Hakkında 1976 Tarihli Milletlerarası Sözleşme)
- **(HNS), 1996** (1996 Tehlikeli ve Zararlı Maddelerin Deniz Yoluyla Taşınmasından Kaynaklanan Zararın Tazmini ve Sorumluluğu Hakkında Uluslararası Sözleşme ve 2010 Protokolü)
- **Bunkers 2001** (2001 Gemi Yakıtlarından Kaynaklanan Petrol Kirliliği Zararının Hukuki Sorumluluğu Hakkında Uluslararası Sözleşme)
- **Nairobi 2007** (Enkaz Kaldırmaya İlişkin Uluslararası Nairobi Sözleşmesi, 2007)

Büyük Meblağlı Hasarların Uluslararası Düzenlemelere Etkisi

- Özellikle deniz kirliliğinin önlenmesi ve ortaya çıkan zararların tazmini için **sorumluluk rejimleri** oluşturulmuştur.
- Bu hasar tipinin büyüklüğü, maliyeti, doğurduğu sonuçların geniş ve uluslararası etki bırakıyor olması nedeniyle Uluslararası Denizcilik Örgütü(IMO) son yıllarda bir takım kurallar ihdas etmiş, zararların karşılanması için **mali güvenceler(sigorta zorunluluğu ve uluslararası fonlar)** oluşturulmuştur.
- Bu konvansiyonların amacı kirlenmenin ekonomik sonuçlarını gemicilik endüstrisi ile petrol endüstrisi arasında paylaşmaktır.
- Deniz kirliliğine ilişkin tazminat rejiminde **“Kusursuz fakat sınırlı sorumluluk”** ilkesi hâkimdir.

IMO'nun Denizde Kirliliğin Önlenmesi Amacıyla Oluşturduğu Konvansiyonlar

- **Intervention 1969** (1969 Petrol Kirliliği Kazalarına Açık Denizlerde Müdahale Edilmesi Hakkında Uluslararası Sözleşme)
- **LC, 1972 (ve 1996 Londra Protokolü)** (Atıkların ve Diğer Maddelerin Denize Boşaltılması Yoluyla Deniz Kirliliğinin Önlenmesi Hakkında Sözleşme, 1972)
- **OPRC 1990** (1990 Tarihli Petrol Kirliliğine Karşı Hazırlıklı Olma, Müdahale ve İşbirliği ile İlgili Uluslararası Sözleşme)
- **OPRC-HNS Protocol, 2000** (2000 Tarihli Tehlikeli ve Zararlı Maddelerle Kirlenme Olaylarına Karşı Hazırlıklı Olma, Müdahale ve İşbirliği Protokolü)
- **AFS, 2001** (2001 Gemilerdeki Zararlı Organik Tutunma Önleyici Sistemlerin Kontrolüne İlişkin Uluslararası Sözleşme)
- **BWM 2004** (2004 Gemi Balast Suyu ve Sedimanlarının Kontrolü ve Yönetimi Hakkında Uluslararası Sözleşme)
- **Hong Kong SRC 2009** (2009 Gemilerin Emniyetli ve Çevreye Duyarlı Geri Dönüşümü Hakkında Hong Kong Uluslararası Sözleşmesi)

Konvansiyonların Oluşturulması Süreci

- Çevre hukukunun milâdı Torrey Canyon (1967) felâketi İngiltere ve Fransa sahillerini etkilemiştir.
- CLC 69 ve FC 71 takip etmiş ve bu yolla (“71 Fonu”) kurulmuştur.
- **MARPOL 73** kabul edilmiştir.
- Türkiye’de Independenta (1979) adlı tanker 1 ay söndürülememiş, denize 95 bin ton petrol denize dökülmüştür.
- Nassia (1994) hadisesinde İstanbul Boğazına 25.000 ton petrol dökülmüş, yangın 1 haftada söndürülmüştür.
- Ülkemiz **2001** yılında hem **CLC 92** Sözleşmesine, hem **FUND 1992** protokolüne taraf olmuştur. (CLC 92- Resmi Gazete: 26.04.2018 / FUND 1992- Resmi Gazete 18.07.2001)

CLC 92 Rejimi- Uygulama Alanı

- (a) Taraf devletlerden birinin karasuları dâhil ülkesinde, münhasır ekonomik bölgesinde veya bitişik bölgesinde neden olunan Kirlenme Zararı
- (b) Söz konusu zararın önlenmesi veya en aza indirilmesi için, her nerede alınmış olursa olsun önleyici tedbirler.
- «Kirlenme Zararı» bir taraf devletin yukarıda sayılan bölgelerinde gerçekleşmemişse, bu zarar CLC 92 kapsamına girmez.
- Konvansiyona uygun bir «GEMİ» yoksa veya petrol bu gemiden başka bir yerden dökülmüşse veya zarar CLC 92'ye uygun bir petrolden başka bir maddeden kaynaklanmışsa bu zararlar CLC 92'nin kapsamı dışındadır.

CLC Kapsamındaki Kirlenme Zararları

- 1- Mülkiyet zararları (*property damages*).
 - 2- Zarara bağlı dolaylı kayıp (*consequential loss*).
 - 3- Saf ekonomik kayıp (*pure economic loss*).
 - 4- Çevre zararları (*environmental damage*)
- CLC Konvansiyonu'nun 3.maddesinde, gemi malikin sorumluluktan kurtulabileceği haller sayılmıştır. Örneğin; **kirliliğin savaş, düşmanlık, tabiat hadisesi sonucu olduğu haller, yetkili makamın ihmali ve yanlış hareketinin zararı doğurduğu durumlar kapsam dışıdır.**

CLC 92 (Petrol Kirliliğinden Doğan Zararın Hukukî Sorumluluğu ile İlgili Uluslararası Sözleşme) Limitleri

Gemi Tonajı	Mali Güvencenin Limiti
5000 GRT' yi geçmeyen gemiler için	4.51 MİLYON SDR
5001 GRT' den 140.000 GRT'ye kadar	4.51 MİLYON SDR + 631 SDR (beher ton başına)
140.000 GRT üzeri gemiler için	89.77 MİLYON SDR (limit)

1 SDR ~ 1.4 US\$

CLC – Mali güvence zorunluluğu

- CLC 92, m.7/1'e göre, konvansiyona taraf devletlerde tescilli olup **2000 tondan** fazla petrol taşıyan bir Geminin Maliki, konvansiyondaki limitleri karşılayacak bir sigorta veya banka garantisi veya bir uluslararası tazmin fonundan verilmiş bir sertifika gibi bir diğer mali güvence bulundurmak zorundadır.
- Taraf devletler sicillerine kayıtlı olan gemiler için bu zorunluluğun yerine getirildiğini gösteren sertifikalar verirler ve kendi sularına giren veya çıkan Gemilerin böyle bir sertifikaya sahip olup olmadıklarını denetlerler.
- Böylece, CLC 92'ye taraf olmayan devletlerin bayraklarını taşıyan Gemilerin Malikleri de, taraf devletlerle ticari ilişkide bulunabilmek için öngörülen mali güvenceye sahip olmak durumunda kalır.
- P&I sigortacılarından alınan (*Blue Card*) Bayrak Devletine ibraz edilir ve bunun karşılığında ondan CLC sertifikası alınır.

FC 92 (Fon Sözleşmesi) Amacı ve Kapsamı

- FC 92, CLC 92'nin yetersiz kaldığı büyüklükteki kirlenme zararlarının tazminini amaçlamaktadır (m.2).
- CLC 92'ye taraf olduğu halde FC 92'ye taraf olmayan devletler, FC 92 ile sağlanan korumanın dışındadır.
- FC 92, şu hallerden biri nedeniyle tazmin edilememiş olan zararlar için tazminat ödenmesini öngörmektedir (m.4/1)
 - ❑ *Gemi maliki CLC 92'deki sorumluluktan kurtulma sebeplerinden yararlanmışsa, veya*
 - ❑ *Gemi Maliki CLC 92 altındaki borçlarını yerine getirmekte mali açıdan yeterli değil ve sigortası da tazminat taleplerini kapsamıyor veya yetersizse, veya*
 - ❑ *Kirlenme Zararı Gemi Malikinin CLC 92'deki sınırlı sorumluluk limitlerini aşıyorsa.*
- Tazminatın ödenmeyeceği haller ise 4/2 maddesinde sayılmaktadır.

FC 92 Tahtında Tazminatın Ödenmediği Haller – Madde 4/2

- ☐ Kirlenme Zararı FC 92'ye taraf olmayan bir devlette meydana gelmişse, veya
 - ☐ 92 Fonu, Kirlenme Zararının bir savaş, düşmanlık, iç savaş, ayaklanma hareketinin sonucu olduğunu ya da bir savaş gemisi veya ticarî olmayan bir devlet gemisinden dökülen Petrolün buna sebep olduğunu ispat ederse, veya
 - ☐ Talep sahibi Kirlenme Zararının bir veya daha fazla Geminin karıştığı bir olayın sonucu olduğunu ispatlayamazsa.
-
- FC 92 limiti 135 milyon SDR'den **203 milyon SDR'ye** çıkarılmıştır.

HNS Konvansiyonu

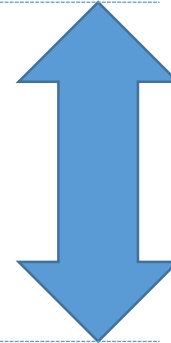
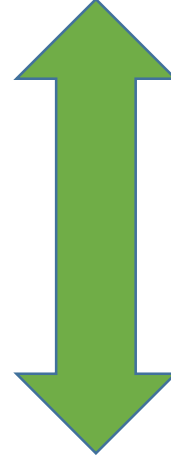
- 2010 HNS Konvansiyonu CLC ve IOPC Fon kapsamında olmayan tehlikeli ve zararlı maddelerin taşınmasından kaynaklı kirlilik vakıalarında, çevrenin temizlenmesi ve zararların tazmin edilmesi amacıyla oluşturulmuştur.
- LLMC limitlerinin üzerine çıkan zararlarda, oluşturulan bir fon eliyle zararlar karşılanacaktır.
- CLC ve IOPC fon kapsamında olmayan petroller de bu konvansiyon kapsamındadır.
- 2010 HNS Konvansiyonunun yürürlüğe girmesi için en az 12 devlet tarafından imzalanması koşulu bulunmaktadır. **Türkiye** bu sözleşmeyi imzalayan **8 devletten** birisidir.

HNS TAZMİNAT LİMİTLERİ

Gemi maliki ve FON'un
toplam limiti maksimum
250 Milyon SDR

HNS Fonu
(2. kademe)

Gemi Maliki
(1. kademe)



250 milyon SDR
(~ 350 milyon US\$)

Dökme : 150 milyon SDR
(~210 milyon US\$)
Paketli : 135 Milyon SDR
(~190 milyon US\$)

Dökme : **100 milyon SDR**
(~140 milyon US\$)
Paketli : **115 Milyon SDR**
(~160 milyon US\$)

10 milyon SDR
(~14 milyon US\$)

1 SDR ~ 1.4 US\$

STOPIA/TOPIA

- 2006 yılında P&I sigortacılarını temsilen IG ile IOPC Fonları (92 Fonu ve İlave Fon) arasında bir memorandum (MOU) imzalanmıştır^[56].
- **STOPIA 2006** (*Small Tanker Oil Pollution Indemnification Agreement*) ve **TOPIA 2006** (*Tanker Oil Pollution Indemnification Agreement*) adlı iki sözleşmeye dayalı bir düzen getirilmiştir.
- P&I sigortacıları, MOU ile üyeleri olan tanker maliklerinin bu sözleşmelere taraf olmasını sağlamayı üstlenmektedir.

STOPIA

- **STOPIA**, 29.548 GT'den küçük tanker maliklerinin CLC 92'ye göre 4.510.000 SDR'den başlayarak sınırlı sorumluluk limitlerini, **20 milyon SDR'ye** yükseltmektedir.
- Tanker maliki, kirlenme mağdurlarına karşı yine CLC 92'deki limitlerle sınırlı olarak sorumludur; mağdurların bunu aşan kısım için yine 92 Fonu'na başvurmaları gerekir.
- Sözleşmeye, IG üyesi olan bir P&I sigortacısına giren ve Havuz Sözleşmesi yoluyla reasüröre edilen bütün küçük tankerler başvurulabilir.
- P&I Sigortacısı, petrol dökülmesi veya dökülme tehlikesi üzerine önleyici tedbirler alınmasını üyelerine tavsiye eder.

TOPIA

- TOPIA da aynı esasa dayalıdır.
- «İlave Fon Protokolü» ile Kirlenme Zararları için **750 milyon SDR** limitli bir tazminat mekanizması kurulmuştur.
- TOPIA, İlave Fon'un ödediği tazminatın %50'sini gemi maliki (ve onun P&I kulübü) tarafından tazmin edilmesini öngörmektedir.
- Böylece, kirlenme zararlarının tazmini için mağdurları koruyan etkili bir tazminat rejimi kurmak ve bu tazminatı da gemicilik ile petrol endüstrileri arasında eşit bir şekilde paylaşdırmak amaçlanmıştır.

LLMC 76 Sözleşmesi ve 96 Protokolü

- Türkiye LLMC 76 Sözleşmesine 1980 yılında taraf olmuştur. Ardından 96 Protokolünde getirilen değişiklikleri ise 2010 yılında kabul ederek uygulamaya başlamıştır. LLMC 96 Protokolünün ulusal mevzuatımızda referans alındığı “Deniz Alacaklarına İlişkin Gemilerin Sigortalandırılması Ve Denetlenmesi Hakkında Yönetmelik” 14/11/2010 tarih ve 27759 sayılı Resmi Gazetede yayımlanmış olup, **1 Temmuz 2011** tarihinde yürürlüğe girmiştir.
- Söz konusu yönetmeliğin amacı; Türk deniz yetki alanında bulunan liman tesislerine gelen veya bu liman tesislerinden ayrılan **300 GT ve üzeri tüm gemilerin deniz alacaklarına ilişkin sigortalandırılması (P&I sigortası ile) ile ilgili yükümlülükler** ve bu kapsamda denetimlerine ilişkin usul ve esaslarının belirlenmesidir.

“Deniz Alacaklarına İlişkin Gemilerin Sigortalandırılması Ve Denetlenmesi Hakkında Yönetmelik” ve Amacı

- Bu yönetmelik ile liman tesislerimize uğrak yapan **300 GT** ve üzeri tüm gemilerin, 1976 Konvansiyonu ve 1996 Protokolü çerçevesinde deniz alacaklarını kapsayan geçerli bir **koruma ve tazmin sigortasına** sahip olmaları zorunlu hale getirilmiştir.
- Söz konusu sözleşmenin donatanın sorumluluğunu sınırlandıran" 3. Maddesine, 2012 yılında gerçekleştirilen 99. IMO LEG (Uluslararası Denizcilik Örgütü Hukuk Komitesi) toplantısında değişiklikler getirilmiş (Resolution LEG 5.(99) ve 8 Haziran 2015 tarihinden itibaren geçerli olmak üzere donatanın hukuki sorumluluk limitleri arttırılmıştır.

LLMC Protokolü Uyarınca Ölüm veya Yaralanmadan İleri Gelen Alacaklar için Limitler (I)

2000 GRT' yi geçmeyen gemiler için	Eski limit: 2.00 Milyon SDR Yeni limit: 3.02 Milyon SDR
2001 GRT' den 30.000 GRT' ye kadar yukarıdaki bedele ilave olarak 2000 ton üzeri beher ton başına	Eski limit: 800 SDR Yeni limit: 1208 SDR
30.001 GRT' den 70.000 GRT' ye kadar yukarıdaki bedele ilave olarak 30.000 ton üzeri beher ton başına	Eski limit: 600 SDR Yeni Limit: 906 SDR
70.000 GRT ve üzeri yukarıdaki bedele ilave olarak 70.000 GRT üzeri beher ton başına	Eski limit: 400 SDR Yeni limit: 604 SDR

LLMC Protokolü Uyarınca Diğer Hasarlardan İleri Gelen Alacaklar için Limitler (II)

2000 GRT' yi geçmeyen gemiler için	Eski limit: 1.00 Milyon SDR Yeni limit: 1.51 Milyon SDR
2001 GRT' den 30.000 GRT' ye kadar yukarıdaki bedele ilave olarak 2000 ton üzeri beher ton başına	Eski limit: 400 SDR Yeni limit: 604 SDR
30.001 GRT' den 70.000 GRT' ye kadar yukarıdaki bedele ilave olarak 30.000 ton üzeri beher ton başına	Eski limit: 300 SDR Yeni Limit: 453 SDR
70.000 GRT ve üzeri yukarıdaki bedele ilave olarak 70.000 GRT üzeri beher ton başına	Eski limit: 200 SDR Yeni limit: 302 SDR

1974 Tarihli Yolcuların Ve Bagajlarının Deniz Yoluyla Taşınması Hakkında Atina Sözleşmesi (PAL 1974)

- ❑ 1976 LLMC Konvansiyonu tahtında öngörülen limitasyonların uygulanacağı hasar tipleri 2'ye ayrılır;
 - **Ölüm ve yaralanma** (Cismani zararlara ilişkin talepler)
 - **Eşyaya ilişkin talepler** (Diğer gemilere, eşyaya yahut limana verilen zarar)
- ❑ Sözleşmeye göre, donatan ve kurtaranlar sorumluluklarını “Şahsi fiil ya da ihmal, yahut pervasızca böyle bir sonucun oluşabileceğini öngörmeye rağmen zarara sebebiyet veren şekilde davranılmış olduğunun ispat edildiği haller dışında” limitlendirebileceklerdir.
- ❑ Türk Ticaret Kanunu (TTK) / Deniz Yoluyla Yolcu Taşıma Sözleşmesi 1247 – 1271. Maddeler
 - **TTK** hazırlanırken, 1974 Atina Sözleşmesinin yerine, **“2002 tarihli Yolcuların ve Bagajının Deniz Yolu İle Taşınmasına İlişkin Protokol”** esas alınmıştır.

ATİNA Protokolünde Donatanın Sorumluluk Limitleri

YOLCU ÖLÜM VEYA YARALANMADAN İLERİ GELEN ALACAKLAR HAKKINDA

Her bir yolcu başına limit	250.000 SDR
Her bir yolcu başına azami limit	400.000 SDR

DiĞER TAZMİNAT LİMİTLERİ

Kabin Bagajı	Limit
Yolcunun zilyetliğine geçmiş eşya için limit	2250 SDR
Diğer Bagaj	
Taşıyanın zilyetliğinde olan eşya için limit	3375 SDR
Araçlar için limit	12.700 SDR
Değerli Eşya	
Taşıyanın zilyetliğinde ve beyan edilmiş olması durumunda limiti	3.375 SDR

Türk Ticaret Kanunu (TTK)

Deniz Yoluyla Yolcu Taşıma Sözleşmesi 1247 – 1271. Maddeler (I)

❑ Zorunlu sigorta-TTK madde 1259

- On ikiden fazla yolcu taşımak için ruhsat almış bir gemi ile yolcu taşındığı takdirde, taşımanın tamamını veya bir kısmını üstlenen veya gerçekleştiren bütün taşıyanlar, yolcuların ölümünden veya yaralanmalarından doğabilecek sorumluluklarına karşı sigorta yaptırmakla yükümlüdürler. Zorunlu sigorta bedelinin tavanı her kaza için kişi başına 250.000 SDR (Özel Çekme Hakkından) az olamaz.
- Birinci fıkradaki şartları yerine getirmeyen geminin yola çıkmasına izin verilmez.

Türk Ticaret Kanunu (TTK)

Deniz Yoluyla Yolcu Taşıma Sözleşmesi 1247 – 1271. Maddeler (II)

- ❑ **“Taşıyanın sorumluluğu”** Taşıyan, yolcunun gemi kazası yüzünden ölmesi veya yaralanmasından doğan zarardan sorumludur.
- Taşıyanın sorumluluğu, zarar gören yolcu başına her **bir gemi kazası** için **250.000 SDR (Özel Çekme Hakkı)** ile sınırlıdır.
 - Kazanın savaş, terör, iç savaş, isyan veya istisnai nitelikte, kaçınılamaz ve engellenmesi mümkün olmayan nitelikteki bir doğa olayından veya tamamıyla bir üçüncü kişinin onu meydana getirmek kastıyla gerçekleştirdiği bir fiil veya ihmalden kaynaklandığını ispatlayan taşıyan, sorumluluktan kurtulur.
 - Taşıyan kusurlu ise, yolcunun yukarıdaki miktarı aşan zararından da sorumlu olur; **kusurlu olmadığını ispat yükü taşıyana aittir.**

Türk Ticaret Kanunu (TTK)

Deniz Yoluyla Yolcu Taşıma Sözleşmesi 1247 – 1271. Maddeler (III)

□Taşıma süresi- Madde 1258

- **MADDE 1258–** (1) Bu Bölüm hükümlerinin uygulanmasında taşıma süresi;
- a) Yolcu ve kabin bagajı bakımından, yolcunun bir yolcu salonunda, rıhtımda, iskelede veya diğer herhangi bir liman tesisinde bulunduğu süre hariç, yolcunun veya kabin bagajının **gemide bulunduğu** veya **gemiye alındığı** veya **gemiden çıkartıldığı** süreyi ya da ücretinin taşıma ücreti kapsamında olması ya da kullanılan aracın taşıyan tarafından yolcunun emrine verilmiş bulunması şartıyla, bunların karadan gemiye veya gemiden karaya götürölmeleri amacıyla su üzerinde yapılan ek taşıma süresini,

Türk Ticaret Kanunu (TTK)

Deniz Yoluyla Yolcu Taşıma Sözleşmesi 1247 – 1271. Maddeler (IV)

□ Bedensel zarardan doğan sorumluluğun sınırı-TTK madde 1262

- Yolcunun ölümü veya yaralanmasından dolayı taşıyanın 1256 ncı madde gereğince sorumluluğu, hiçbir hâlde, **her olay için yolcu başına 400.000 SDR (Özel Çekme Hakkını) geçemez;**
- 1256 ncı maddenin birinci fıkrasının ikinci cümlesi hükmü saklıdır. Tazminat, irat şeklinde belirlenirse, ödenecek tazminatın anapara değerinin toplamı bu miktarı aşamaz.

Denizyoluyla Eşya Taşınmasında Taşıyanın Sorumluluk Sınırları

Konvansiyon	Kilogram Başına Sorumluluk Limiti (SDR)	Birim Başına Sorumluluk Limiti (SDR)	Gecikme Durumunda Sorumluluk Limiti
Hague-Visby Kuralları	2	666	—
Hamburg Kuralları	2,5	835	Geciken yük için ödenen navlunun 2.5 katı (toplam ödenen navlun miktarını geçmez)
Rotterdam Kuralları	3	875	Hamburg Kuralları ile aynı

TTK' da Denizyoluyla Eşya Taşınmasında Taşıyanın Sorumluluk Sınırları

- **TTK 1186–(1)** Eşyanın uğradığı veya eşyaya ilişkin her türlü ziya veya hasar nedeniyle taşıyan, her hâlde, hangi sınır daha yüksek ise o sınırın uygulanması kaydıyla, koli veya **ünite başına 666,67 Özel Çekme Hakkına** veya ziyaa ya da hasara uğrayan eşyanın gayri safî ağırlığının **her bir kilogramı için 2 Özel Çekme Hakkını** karşılayan tutarı aşan zarar için sorumlu olmaz; meğerki, eşyanın cinsi ve değeri, yüklemeden önce yükleten tarafından bildirilmiş ve denizde taşıma senedine yazılmış olsun.
- **TTK 1186 (6)** Taşıyanın, taşıma süresinin aşılmasından doğan sorumluluğu, geciken eşya için ödenecek **navlunun iki buçuk katı** ile sınırlıdır; şu kadar ki, bu tutar, navlun sözleşmesine göre ödenecek toplam navlun miktarından fazla olamaz.
- **TTK 1178–(2)** Taşıyan, eşyanın ziyayı veya hasarından yahut **geç tesliminden** doğan zararlardan, ziya, hasar veya teslimde gecikmenin, eşyanın taşıyanın hâkimiyetinde bulunduğu sırada meydana gelmiş olması şartıyla sorumludur.

Konvansiyonların Hadise Bazında Uygulanmasına Bir Örnek



- Petrol Tankeri **AGIA ZONI II (1597 GT)** 10 Eylül 2017 tarihinde Pire Limanı/Yunanistan'da demirdeyken batmıştır.
- Tankerde battığı sırada 2.194 ton ağır yakıt ve 370 ton deniz motorini mevcuttu.
- Henüz net olmayan bir miktarda (*tahminlere göre 700 m³*) yakıt Salamina Adaları, Pire ve Atina Sahillerinde kirlilik oluşturmuştur.

AGIA ZONI II Hadisesi



➤ Sahillerdeki marinalarda bağlı bulunan yaklaşık 300 lüks yat kirlilikten etkilenmiştir.

✓ **CLC limit** SDR 4.51 milyon (€5.41 milyon)

✓ **CLC + Fon limiti** SDR 203 milyon (€244.38 milyon)

10 Nisan 2018 İtibariyle Agia Zoni II Hadisesine İlişkin Yapılan Talepler

Talep Tipi	Zarar Tutarı (€)		Zarar Tutarı (US\$)		Ödenen Hasar (€)	
	Talep Sayısı	Tutarı	Talep Sayısı	Tutarı	Talep Sayısı	Tutarı
Temizlik	13	35.678.961	-	-	-	-
Çevresel Denetim	2	75.451	-	-	2	75.451
Balıkçılık	12	1.497.138	-	-	-	-
Mal Zararları	6	307.486	-	-	1	1.302
Turizm	22	1.836.683	1	175.000	1	27.093
Diğer Talepler	1	90.000	-	-	-	-
TOPLAM	56	39.485.719 €	1	\$ 175.000	4	103.846 €

**** Talepler halen toplanmaktadır, turizm sektörünün ilkbahar ve yaz ayları için talepleri gelebilir. Sahil ve kıyılarda yapılan temizlik işlemlerine dair temizlik masrafları henüz talep edilmemiştir.**

AGIA ZONI II - Sorumluluk limitleri

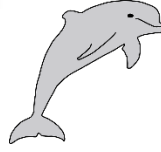
- Yunanistan bahsi geçen konvansiyonlardan 1992 CLC and the 1992 Fund konvansiyonlarına taraftır.
- The International Oil Pollution Compensation Funds (IOPC Funds) resmi sitesindeki verilere göre; Agia Zoni II tankerinin tonajı 1.597 GT olup, 1992 CLC konvansiyonu uyarınca, 5.000GT altı için öngörülen limitasyon uygulanacaktır, bu durumda sorumluluk **4.51milyon SDR** ile sınırlı olacaktır.
- Sigorta şirketi Lodestar'ın poliçesi 5 milyon Euro'ya kadar ancak Blue Card tanzim edilmiş olduğundan, konvansiyonun limitasyonu uygulanacaktır.

HNS Konvansiyonu ile İlgili Örnek Hadise

❖ 20,000GT kimyasal madde taşıyan bir tankerin patlaması hadisesi

- 23 mürettebatın yangın dolayısıyla vefat ettiği,
- Balıkçıların etkilendiği ve tazminat taleplerinin olduğu,
- Toplamda 61.1 milyon Dolarlık bir zararın meydana geldiğini düşünelim.
- Böyle bir durumda ölüm ve yaralanma ve LLMC limitlerine ilişkin fondan nasıl yararlanılacak?

HASAR / ZARAR KALEMLERİ



HASAR TİPİ

Gemide meydana gelen
yangın nedeniyle ölen
gemi adamları

Kirliliğe Müdahale
Personeli
üzerindeki sağlık
tehditleri

Deniz canlıları
üzerindeki
zehirli etki

Av Yasağı

Halkın Bölgeden
Tahliye Masrafları

Temizlik
Masrafları

TOPLAM

TAHMINİ

MASRAFLAR

5 milyonUS\$

100.000.US\$

8 milyonUS\$

15 milyonUS\$

3 milyonUS\$

30 milyonUS\$

61.1 milyonUS\$

LİMİTLER

HASAR KALEMİ	LLMC LİMİTİ	HNS LİMİTİ DONATAN	HNS LİMİTİ HNS FONU
Ölüm ve Kişisel Yaralanma	24.76 milyon SDR 34.66 milyon US\$	37 milyon SDR 51.8 milyon US\$	250 milyon SDR 350 milyon US\$ (donatanın limiti dahil)
Diğer Zararlar (Temizlik ve temizliği önleyici tedbirler dahil)	12.38 milyon SDR 17.33 milyon US\$		

1 SDR ~ 1.4 US\$



teşekkür ederiz

turkpandi.com