

1987 LİZBON KURALLARI

ÇEVİREN: S. Didem ALGANTÜRK LIGHT* / O. Sabri DURAK*

ÖZET

Denizde çatma hukuku, müşterek avarya kurumunun tarihsel gelişimine nazaran oldukça yeni bir müessesedir. Ancak buna rağmen çatma hukuku uluslararası alanda hızlı bir gelişim göstermiştir. Uluslararası alanda birleştirme çalışmaları Çatma ile İlgili Bazı Kuralların Birleştirilmesi Hakkındaki 23.9.1910 tarihli Brüksel Konvansiyonu, Çatma Konusunda Hukuki Yetki İle İlgili Bazı Kuralların Birleştirilmesi Hakkındaki 10 Mayıs 1952 tarihli Brüksel Konvansiyonu ve Denizde Çatmayı Önleme Uluslararası Kuralları ile sağlanmaya çalışılmıştır. Bunların dışında, çalışmamızda Türkçe çevirisi yapılan 1987 Lizbon Kuralları çatmadan doğan tazminat taleplerinde, talep sahibinin zıya ve zararının tespiti ve takdirine ilişkin kurallara yer verilmektedir. 1987 Lizbon Kuralları, York Anvers Kuralları gibi bir konvansiyon niteliğinde olmayıp, ilgililerin sözleşmelere veya konişmentolara bir şart olarak konulmaları tavsiye edilen kurallardır ve uygulanması isteğe bağlıdır.

Anahtar Kelimeler : 1987 Lizbon Kuralları, Türkçe Çevirisi

ABSTRACT

The Law concerning collision at sea is a relatively new institution, rather than the general average law, which has a long history. However, despite emerging recently, collision law has shown rapid progress in the field of international law. In the international arena, studies of the unification of rules are known as International Convention for the Unification of Certain Rules of Law with Respect to Collision between Vessels, dated 23.9.1910, International Convention on Certain Rules Concerning Civil Jurisdiction in Matters of Collision dated 10.05.1952, Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972 (COLREG). Other than these, 1987 Lisbon Rules which has been translated into Turkish in this study, are available for adoption in cases where damages are claimed following a collision and apply to the assessment of the loss and damages. The 1987 Lisbon Rules, like York Antwerp Rules, are not in the nature of a convention and can be used as a part of contracts or a bill of landings. It is optional to use these Rules or not.

Keywords; Lisbon Rules 1987, Turkish Translation

* Doç. Dr., İstanbul Ticaret Üniversitesi Hukuk Fakültesi Öğretim Üyesi.

* Arş. Gör., İstanbul Teknik Üniversitesi Denizcilik Fakültesi.

1987 LİZBON KURALLARI

1987 LISBON RULES

Tanımlar

Definitions

Bu Kurallarda, belirtilen deyimler aşağıdaki manaları ifade ederler;

In these Rules, the following words are used with the meaning set out below

“Gemi”, seyrüsefer kabiliyetine sahip olsun ya da olmasın, bir çatmaya dahil olan herhangi bir gemi, araç, makine, vinç ya da platform anlamındadır.

“Vessel” means any ship, craft, machine, rig or platform whether capable of navigation or not, which is involved in a collision.

“Çatma”, fiilen bir temas gerçekleşmesi dahi, iki ya da daha fazla geminin dahil olduğu ve zıya veya zarara yol açan herhangi kaza anlamındadır.

“Collision” Means any accident involving two or more vessels which causes loss or damage even if no actual contact has taken place.

“Talep Sahibi”, bir çatma sonucunda zıya veya zarar (ölüm ve bedensel zarar hariç) nedeniyle tazminat ilgilisi olan herhangi bir gerçek kişi, tüzel kişi veya hükmi şahıs anlamındadır.

“Claimant” means any person, corporate body or legal entity to whom damages are due in respect of loss or damage (excluding death and personal injury) as a result of a collision.

“Zarar”, talep sahibine ödenecek maddi tazminat anlamındadır.

“Damages” means the financial compensation payable to the Claimant.

“Tam zıya”, geminin fiilen tamamen kullanılmaz hale gelmesi ya da geminin uğradığı hasarı önlemek için yapılacak masrafın ve tamir masrafının geminin çatma anındaki piyasa değerini aşması anlamındadır.

“Total Loss” means an actual total loss of the vessel or such damage to the vessel that the cost of saving and repairing her would exceed her market value at the time of the collision.

“Mal”, yük, eşya ve bir gemide güverte-de bulunan herhangi bir emtia anlamındadır.

“Porperty” means cargo, goods and other thing on board a vessel.

“Navlun”, malın veya yolcuların gemi ile taşınması veya geminin kullanımı karşılığı ödenecek ücret anlamındadır.

“Freight” means the remuneration payable for the carriage by the vessel of property or passengers or for the use of the vessel.

“Alıkonulma”, talep sahibinin geminin kullanımını mahrum kaldığı zaman dilimi anlamındadır.

“Detention” means the period of time during which the Claimant is deprived of the use of the vessel.

Kural A

Bu Kurallar, bir çatmayı takiben zararın tazmininin talep edildiği hallerin kabulü için kullanılabilir. Kuralların kabul edilmesi, sorumluluğun ikrarı anlamına gelmez.

RULE A

These Rules are available for adoption in cases where damages are claimed following a collision. Their adoption does not imply an admission of liability.

Kural B

Bir gemi çatmaya dahil olduğu zaman, bu Kurallar tazminatın takdirinde uygulanır. Bu Kurallar, sorumluluğun tayinini genişletmez ve sorumluluğu sınırlandırma haklarını etkilemez.

RULE B

When a vessel is involved in a collision, these Rules shall apply to the assessment of the damages. These Rules shall not extend to the determination of liability or affect rights of limitation of liability.

Kural C

Numaralı kuralların uygulanmasına tabi olarak, talep sahibi yalnızca çatmanın makul olarak kabul edilebilir, doğrudan ve yakın sonucu olan zararları tazmin ettirmek hakkını haizdir.

RULE C

Subject to the application of the numbered rules the Claimant shall be entitled to recover only such damages as may reasonably be considered to be the direct and immediate consequence of the collision.

Kural D

Kural C ve numaralı Kuralların uygulanmasına tabi olarak, tazminat, talep sahibine, çatma gerçekleşmiş olmasaydı sahip olacağı ekonomik durumun aynısını sağlayacaktır.

RULE D

Subject to the application of Rule C and of the numbered Rules, damages shall place the Claimant in the same financial position as he would have occupied had the collision not occurred.

Kural E

Bu kurallar uyarınca, talep sahibi uğranılan ziya veya zararı ispatla yükümlüdür. Talep sahibinin makul özeni göstermiş olsaydı ziya veya zararı önleyebileceği ya da azaltabileceği kanıtlandığı ölçüde,

RULE E

The burden of proving the loss or damage sustained in accordance with these Rules shall be upon the Claimant. Damages shall not be recoverable to the extent that the person

aleyhine talepte bulunulan kişiden tazminat alınamaz.

against whom the claim is made is able to show that the Claimant could have avoided or mitigated the loss or damage by the exercise of reasonable diligence.

Kural I

Tam Zıya

1. Geminin tam zıya halinde, talep sahibi, çatma tarihinde benzer bir geminin piyasadaki satın alma maliyetine eşit bir tazminat isteme hakkına sahiptir. Piyasada benzer bir geminin bulunmaması halinde, talep sahibi, geminin, tipi, yaşı, durumu, işletme niteliği ve ilgili diğer etkenler hesaplanarak çatma tarihindeki değerini tazminat olarak alma hakkına sahip olacaktır.

2. Tam zıya halinde alınacak tazminat ayrıca;

(a) Kurtarma, müşterek avarya ve çatma sonucu ortaya çıkan makul masraf ve harcamalara ilişkin ödemeleri,

(b) Talep sahibinin yasal olarak sorumlu olduğu ve çatma dışında sözleşme, kanun ya da diğer hukuki yükümlülükler bakımından üçüncü kişilere yapılan ödemeleri,

(c) Yukarıda Kural 1'e uygun olarak tespit edilen ve gemi değerine dahil olmayan safi navlun ücreti, yakıt değeri ve çatma neticesinde zayı olan gemi donanımına ilişkin ödemeyi,

RULE I

Total loss

1. In the event of a vessel being a total loss, the Claimant shall be entitled to damages equal to the cost of purchasing a similar vessel in the market at the date of the collision. Where no similar vessel is available, the Claimant shall be entitled to recover as damages the value of the vessel at the date of the collision calculated by reference to the type, age, condition, nature of operation of the vessel and any other relevant factors.

2. Damages recoverable in the event of a total loss shall also include:

(a) Reimbursement of salvage, general average and other charges and expenses reasonably incurred as a result of the collision.

(b) Reimbursement of sums for which the Claimant has become legally liable and has paid to third parties in respect of such liability, arising out of the collision by reason of contractual, statutory or other legal obligations.

(c) Reimbursement for the net freight lost and the value of bunkers and ship's gear lost as a result of the collision and not included in the value of the vessel ascertained in accordance with Rule 1 above.

(d) Yukarıda c paragrafı uyarınca navlunun kaybından doğan taleplere ilişkin ödenmeye tabi olarak, gemi fiilen değiştirilsin ya da değiştirilmesin ikame geminin bulunması için gereken makul sürede geminin kullanımından yoksun kalması nedeniyle doğan tazminatı kapsar. Söz konusu tazminat Kural II'ye uygun olarak, talep sahibinin, Kural IV uyarınca anılan sürede elde edebileceği faiz mahsup edilerek hesaplanır.

(d) Subject to reimbursement for any claim for loss of freight under paragraph (c) above, compensation for the loss of use of the vessel for the period reasonably necessary to find a replacement whether the vessel is actually replaced or not. Such compensation to be calculated in accordance with Rule II, less any interest which the Claimant may be entitled to receive under Rule IV in respect of the said period.

Kural II

Geminin Uğradığı Zarar

1. Bu kurallarda tanımlandığı üzere, geminin zarara uğradığı fakat tam zıyanın söz konusu olmadığı hallerde, talep sahibi aşağıdaki kalemleri zarar olarak tazmin ettirme hakkını kazanacaktır :

(a) Uygulanmış geçici makul tamir masrafları ve daimi makul tamir masrafları,

Bu tamirler, sayılanlarla sınırlı olmamak üzere gerekli her türlü havuzlama ve gazın boşaltılması veya yakıt tankının temizlenme masraflarını, liman ücretlerini, denetleme ve klas sürveylerini, söz konusu tamirlerin yürütüleceği süre içerisindeki havuzlama aidatı ve/veya depo ücretini kapsayacaktır.

Bununla birlikte, çatma zararı tamirinin yürütülmesi donatanın, geminin denize elverişliliğine ilişkin yapacağı zaruri iş ile veya başkaca bir olaydan kaynaklanan zaruri tamir ile veya ertelenmiş olarak yürütülen mutad bir havuzlama ile aynı zamanda gerçekleşirse, sayılanlarla sınırlı olmamak kaydıyla zarar, havuzlama aidatlarını, depo ücretini ve/veya yalnızca çatma zararının tamiri neticesi olarak

RULE II

Damage to vessel

1. In the event of a vessel being damaged but not being a total loss as defined in these Rules, the Claimant shall be entitled to recover as damages:

(a) The cost of temporary repairs reasonably effected, and the reasonable cost of permanent repairs.

The cost of those repairs shall include but not be limited to the cost of any necessary drydocking, gasfreeing or tank cleaning, port charges, supervision and classification surveys, together with drydock dues and/or wharfage, for the time occupied in carrying out such repairs.

However, when the collision damage repairs are carried out in conjunction with Owners' work which is essential to the seaworthiness of the vessel or with essential repair work arising out of another incident or are deferred to and carried out at a routine docking, the damages shall include but not be limited to drydock dues, wharfage

uzayan zaman dilimine ilişkin dayalı masrafları kapsayacaktır.

(b) Kurtarma, müşterek avarya ve çatma sonucu ortaya çıkan makul masraf ve harcamalara ilişkin ödemeleri,

(c) Talep sahibinin yasal olarak sorumlu olduğu ve çatma dışında sözleşme, kanun ya da diğer hukuki yükümlülükler bakımından üçüncü kişilere yapılan ödemeleri,

(d) Çatma sonucunda doğan ve Kural II 1 (a) tahtında tamir masraflarına dahil olmayan safi navlun kaybı ve yakıt ve gemi donanımı ikame masrafları için yapılan ödemeleri,

2. Alınan tazminat ayrıca aşağıdakileri de kapsayacaktır :

(a) Navlun kaybı için ileri sürülen herhangi bir talebe ilişkin Kural II 1 (d) tahtında yapılan ödemeye tabi olarak, çatmadan kaynaklanan safi kazanç kaybına ilişkin tazminat. Bu tazminat, alıkonulma boyunca geminin kaybettiği gayri safi kazançlar tespit edilerek ve geminin kazancına veya aynı ticari işte karşılaştırılabilir bir geminin kazancı referans gösterilerek ve sonra gayrisafi kazançtan, gayrisafi kazanç elde etmek için normal koşullarda yapılmış olması gereken işletme maliyetleri, ödenecek kiralar, mürettebat ve yakıt maliyetleri, liman masrafları ve sigorta indirildikten sonra takdir edilecektir.

and/or other time-based charges only to the extent that the period to which such charges relate has been extended by reason of the collision damage repairs.

(b) Reimbursement of salvage, general average and other charges and expenses reasonably incurred as a result of the collision.

(c) Reimbursement of sums, for which the Claimant has become legally liable and has paid to third parties in respect of such liability, arising out of the collision by reason of contractual, statutory or other legal obligations.

(d) Reimbursement for the net freight lost and the cost of replacing bunkers and vessel's gear lost as a result of the collision and not included in the cost of repairs under Rule II 1(a).

2. Damages recoverable shall also include:

(a) Subject to reimbursement for any claim for loss of freight under Rule II 1(d), compensation for the net loss of earnings arising from the collision. This compensation shall be assessed by establishing the gross earnings of the vessel lost during detention, calculated by reference to the vessel's earnings or by reference to the earnings of comparable vessels in the same trade and then deducting from the gross earnings the operating costs which would normally have been incurred in order to achieve the gross earnings, such as hire payable, crew and bunker costs, port disbursements

and insurance.

(b) Kural II 1 tahtında yer alanlardan başkaca alıkonulma boyunca gerçekleşen işletme maliyetleri ve masrafları.

(b) Operating costs and expenses actually incurred during detention, other than those included under Rule II 1

3. Kural II 2'nin yorumunda, aşağıdaki özel hükümler de uygulanacaktır.

3. In the interpretation of Rule II 2, the following particular provisions will also apply:

(a) Alıkonulma, bir sefer charter partisinin ifası sırasında gerçekleşirse ve söz konusu alıkonulma, charterpartinin feshini gerektirmezse, tazminat, alıkonulmadan önceki iki ve sonraki iki seferdeki ortalama safi kazanç uygulanmak suretiyle hesaplanacaktır.

(a) When detention occurs during the performance of a voyage charterparty and such detention does not entail cancellation of the charterparty, compensation shall be calculated by applying the average net earnings on the two voyages prior to and the two voyages subsequent to the detention.

Önceki iki ve sonraki iki sefere başvurma imkanı yoksa, ilgili diğer seferlerdeki safi kazançlar ya da ilgili diğer seferlerin bulunmadığı hallerde, çatmanın gerçekleştiği sefer tazminata esas alınacaktır. Söz konusu alıkonulmanın sonucu olarak, charterparti feshedilmiş ve navlun kazanılmamış ise, tazminat, safi navlun kaybını da içerecektir.

When no reference to two prior and two subsequent voyages is possible, the net earnings on other relevant voyages or if there are no other relevant voyages on the voyage during which the collision took place shall form the basis of compensation.

If in consequence of such detention the charterparty is cancelled, and freight remains unearned compensation shall include the net freight lost.

(b) Alıkonulma, geminin düzenli hat hizmetinde işletildiği sırada meydana gelirse, alıkonulma için tazminat aşağıdaki gibi takdir edilecektir:

(b) When detention occurs while the vessel is being operated on a liner service, compensation for detention shall be assessed as follows:

i. Alıkonulma, çatma anında geminin seferini ifa ettiği sürede meydana gelmiş ise, bu sefer için günlük safi kazanç, çatma meydana gelmemişesine seferin süreceği zaman için hesaplanarak alıkonulmaya uygulanır.

i. when detention occurs during the voyage which the vessel is performing at the time of the collision by applying to the detention the net daily earnings for that voyage, computed for the time the voyage would have taken had the collision not occurred,

ii. Alıkonulma, çatma anında geminin seferini ifa ettiği süre dışında meydana gelmiş ise, önceki iki ve sonraki iki seferdeki ortalama safi kazanç alıkonulmaya uygulanır. Önceki iki ve sonraki iki sefere başvurunun mümkün olmadığı hallerde, hesaplamanın esası, ilgili diğer seferlerdeki safi kazanç olacaktır. Eğer ilgili diğer bir sefer yoksa, tazminat benzer bir ticari işi ifa eden benzer bir geminin safi kazancına başvurularak takdir edilecektir.

(c) Alıkonulma, geminin bir zaman charteri sözleşmesi tahtında çalıştığı sırada gerçekleşirse, tazminat alıkonulma boyunca safi kira kaybını içerecektir. Eğer bu alıkonulmanın sonucu olarak, charter sözleşmesi fesh edilirse, tazminat charter sözleşmesinin ifa edilmeyen kısmı için bu sürede gerçek safi kazançlar için indirim yapıldıktan sonra, ödenmesi gereken safi kirayı içerecektir.

4.Çatma zararı tamirinin yürütülmesi donatanın geminin denize elverişliliğine ilişkin yapacağı zaruri iş ile veya başkaca bir olaydan kaynaklanan zaruri tamir ile veya ertelenmiş olarak yürütülen mutad bir havuzlama ile aynı zamanda gerçekleşirse, tazminat sadece çatma zararının tamiri nedeniyle tamir süresince uzayan alıkonulmasından doğan zararı kapsayacaktır.

ii. when detention occurs other than during the voyage which the vessel is performing at the time of the collision, by applying to the detention the average net earnings on the two voyages prior to and the two voyages subsequent to the detention. When reference to two prior and two subsequent voyages is not possible, the basis of the computation will be the net earnings on other relevant voyages. If there are no other relevant voyages the compensation will be assessed by reference to the net earnings of a similar vessel operating in a similar trade.

(c) When detention occurs while the vessel is performing under a time charter, compensation shall include the net loss of hire during the detention. If in consequence of such detention the charterparty is cancelled, compensation shall include the net hire which would have been paid during the unperformed portion of the charter, allowance being made for any actual net earnings during that portion.

4. When collision damage repairs are carried out in conjunction with Owners' work which is essential to the seaworthiness of the vessel or with essential repair work arising out of another incident or are deferred to and carried out at a routine docking, damages shall include compensation for detention only to the extent that the period under repair is extended by reason of the collision damage repairs.

Kural III**Gemideki Mal**

1. Talep sahibi, çatma sonucunda malın zıyı veya zararı halinde tazminat alma hakkına sahip olacaktır.

2. Malın ticari kıymetinin olduğu hallerde, zarar aşağıdakilere göre hesaplanacaktır:

(a) Malın zıyı halinde, talep sahibi, tasarruf ettiği masraflar düşülerek, malın varma limanında varmış olması gereken zamandaki piyasa değerinin ödenmesini talep hakkına sahip olacaktır.

Piyasa değeri tayin edilemiyorsa, gemiye yüklenen malın değeri buna ek olarak navlun ücreti ve talep sahibi tarafından ödenmişse sigorta maliyeti ile yukarıdaki usule göre hesaplanan malın değerinin %10' undan fazla olmamak kaydıyla belirlenecek kâr oranı, malın değeri olacaktır.

(b) Eğer söz konusu mal zarara uğradıysa, talep sahibi, malın varma yerinde sağlam durumdaki değeri ile zarara uğramış durumdaki değeri arasındaki farka eşit bir tazminatı talep hakkına sahip olacaktır.

Söz konusu malın uğradığı fiziksel zarar, çatmayı takiben yolculuğun uzamasından kaynaklanmış ise, tazminat aynı esaslara göre tespit edilecektir. Bununla beraber azalma, seferin uzadığı dönemde piyasadaki düşüşlerden kaynaklanıyorsa tazminat hakkı olmayacaktır.

3. Talep sahibi, diğer malların da varlığı halinde:

(a) Malın zayı olması veya tamirinin mümkün olmaması halinde, malın bed-

RULE III**Property on board**

1. The Claimant shall be entitled to recover damages when property has been lost or damaged in consequence of the collision.

2. In the case of property having a commercial value such damages shall be calculated as follows:

(a) If such property is lost, the Claimant shall be entitled to reimbursement of the market value at the port of destination at the time when it should have arrived, less any expenses saved.

When such market value cannot be determined, the value of the property shall be the shipped value plus freight and the cost of insurance if incurred by the Claimant, plus a margin for profit assessed at no more than 10% of the value of the property calculated as above.

(b) If such property is damaged, the Claimant shall be entitled to damages equal to the difference between the value of the property in sound condition at destination and its value in damaged condition.

Where physical damage to such property arises from the prolongation of the voyage following the collision, the compensation shall be fixed on the same basis. However, where the loss arises from a fall in the market during such prolongation there shall be no right to damages.

3. In the case of any other property the Claimant shall be entitled to re-

lini ya da onun makul ikame maliyetlerini,

(b) Malın zarara uğraması ve tamir edilebilmesi halinde, malın bedelini ya da makul ikame maliyetlerini aşmamak kaydıyla makul tamir masraflarını,

talep etme hakkına sahip olacaktır.

cover:

(a) Where the property has been lost or is irreparable: its value or the reasonable cost of its replacement;

(b) Where the property is damaged and can be repaired: the reasonable cost of repairs, but not exceeding its value or the reasonable cost of its replacement.

Kural IV

Faiz

1. Anaparaya ek olarak, tazminat üzerinden faiz istenebilir.

2. Kural I/1 tahtında yapılan talepler için faiz, çatma tarihinden ödeme tarihine kadar işleyecektir. Diğer bütün talepler için faiz, ziyanın kabul edildiği ya da masrafın doğduğu tarihten ödeme tarihine kadar işleyecektir.

3. Kural V altındaki hallerde, tazminat Özel Çekme Hakkı (ÖÇH) üzerinden hesaplanır, faiz oranı, faizin işlediği zaman diliminde, üç aylık ortalama Londra ÖÇH bağlantılı mevduat faizi oranı olacak; aksi takdirde, faiz oranı yılda yüzde on olacaktır.

RULE IV

Interest

1. Interest on damages is recoverable in addition to the principal sum.

2. For claims under Rule I 1, interest shall run from the date of the collision to the date of payment.

For all other claims, interest shall run from the date the loss was sustained or the expense was incurred to the date of payment.

3. Where under Rule V the damages are to be calculated in Special Drawing Rights (SDR), the rate of interest shall be the average London rate for three months SDR linked deposits in the period that interest runs; otherwise the rate of interest shall be ten per cent per annum.

Kural V

Para Birimi

Taraflar, tazminatın hesaplanmasına dair belirli bir para biriminin uygulanmasını kararlaştırmadıkça, aşağıdaki usul kabul edilecektir;

- Kayıp ve giderler, bunlar hangi para biriminden ise, kayıp ve giderlerin gerçekleştiği günde cari olan döviz

RULE V

Currency

Unless the parties have agreed to apply a specific currency in the calculation of their damages the following procedure shall be adopted:

- losses or expenses shall be converted from the currency in which they are incurred into Special

kuru üzerinden ÖÇH'ye dönüştürülecektir.

- Nihai miktar ÖÇH olarak hesaplanacak ve bakiye, talep sahibine onun seçtiği para birimi ile ödeme tarihinde cari olan döviz kuru üzerinden ödenecektir.
- Para birimi için kayıt altına alınmış resmi bir ÖÇH döviz kuru olmayan hallerde, ÖÇH'ne ve ÖÇH'den yapılan dönüşümler, Birleşik Devletler dolarına başvurmak suretiyle gerçekleştirilecektir.

Drawing Rights (SDR) at the rate of exchange prevailing on the day the losses or expenses were incurred;

- the final amounts due shall be calculated in SDR and the balance due shall be paid to the Claimant in the currency of his choice at the rate of exchange prevailing on the date of payment;
- where no official SDR exchange rate is quoted for the currency, conversions to and from SDR shall be made by reference to U.S. dollars.