

# COSTA CONCORDIA KAZASININ SONUÇLARI

## RESULTS OF COSTA CONCORDIA ACCIDENT

Hacı KARA\*

**Özet:** Bu çalışmada Costa Concordia kazasının sonuçları incelenmektedir. Denize indirildiğinde tarihinin en büyük İtalyan yolcu gemisi olan Costa Concordia 13 Ocak 2012 tarihinde Toskana bölgesinde Isola del Giglio adası yakınlarındaki kayalıklara çarpmış ve kısa sürede yan yatarak kısmen batmıştır. Bu büyük kazanın çok farklı sonuçları bulunmaktadır. Bunlar: kazanın finansal piyasalara ve sigorta sektörüne etkileri, çevre zararı ve kurtarma ve batık çıkarma faaliyeti, kaza sonrası gemiadamları ve yolcular açılan tazminat davalarının getirdiği mali ve hukuki sorunlardır.

**Abstract:** This paper analyses the results of Costa Concordia accident. Costa Concordia, which at the time of her launch was the largest Italian cruise ship in history on January 13, 2012 hit the rocks near Isola del Giglio Island in Tuscany, and soon partly sank lying on her side. This major accident had arisen very different results. These include: the effects of the accident on the financial markets and the insurance industry, environmental damages, and salvage and wreck removal operations, financial and legal problems arising from compensation cases, brought by seafarers and passengers, following the accident.

### I) COSTA CONCORDIA KAZASI

Denize indirildiğinde tarihinin en büyük İtalyan yolcu gemisi olan Costa Concordia 13 Ocak 2012 tarihinde Toskana bölgesinde Isola del Giglio kayalarına 15.5 knot süratle çarpmış ve kısa sürede yan yatarak kısmen batmıştır<sup>1</sup>.

\* Yrd. Doç. Dr., Kırklareli Üniversitesi İ.İ.B.F. İşletme Bölümü Ticaret Hukuku Anabilim Dalı

<sup>1</sup> Kara Hacı, Costa Concordia Kazasının Sebepleri, Aktüeldeniz S. 32, Kasım 2012, s. 21-22

İnsanlık ve denizcilik tarihinde her zaman büyük bir felaket olarak hatırlanacak kazanın sonuçlarına geniş bir açıdan bakıldığında, çok çeşitli etkilerinin olduğu görülmektedir. Kazanın sebep olduğu sorunları özetleyecek olursak bunlar: kazanın gemi sahibi şirket hisselerinin değer kaybı ve diğer kruvaziyer şirketlerle ve yolcu taşımacılığı sektörüne olan etkileri gibi mali sonuçları, geminin tekne sigortası, koruma ve tazmin sigortası (P&I Insurance) ve mali mesuliyet sigortası bakımından sigorta sektörüne olan etkileri, kazanın çevresel etkileri ile kurtarma ve batık çıkarma faaliyetlerinin akıbeti ve kaza sonrası yaralanan ve ölenlerin kendileri ve yakınlarının açtıkları ya da açması muhtemel tazminat davaları önem arz etmektedir. Bu yazıda bu sonuçlar çok genel olarak incelenecektir.

## II) KAZANIN SONUÇLARI

### 1) Kazanın Finansal Piyasalara Etkileri

32 yolcunun hayatını kaybettiği, 64 kişinin de yaralandığı bu kaza bir insanlık trajedisidir olmasının ve denizcilik sektörüne uzun vadeli etkilerinin bulunmasının ötesinde bu felaketin, çok önemli mali sonuçları olmuştur. Batık sonrasında Pazartesi günü İngiliz borsaları açıldığında, Costa Cruises sahibi Carnival Corporation & Plc, hisselerinin piyasa değeri bir milyar İngiliz Sterlini kayıpla % 20 oranında düşmüş, günü % 17.04 kayıpla kapatmıştır. ABD piyasaları Martin Luther King tatilini izleyen Salı günü açıldığında ise hisse senetleri % 14,2 değer kaybetmiştir. Carnival'ın kendi mali analistleri kazanın 2012 kazancını 85 ile 95 milyon ABD Doları civarında etkileyeceğini, 30 Kasım'da bitecek mali yıl için 100 milyon dolardan fazla kar kaybına sebep olacağını varsaymaktadırlar. Uzmanlar kayıpların bir milyar ABD Doları'na ulaşacağını söylemektedir<sup>2</sup>. En az iki büyük finans grubu Carnival'ın kredi derecelendirmesini indirmiştir. Analistler felaketin, satışların en üst seviyeye ulaştığı Ocak ile Mart ayları arasındaki rezervasyonlara zarar verebileceği, şirketin kapasitesinin azalacağı ve davaların bir çığ gibi geleceği uyarısında bulunmuştur<sup>3</sup>.

<sup>2</sup> Marine insurers assess Costa Concordia loss. Reactions, 09535640, Jan2012

<sup>3</sup> Shawn J. Dake, A Short History Of The Costa Concordia, <http://maritimematters.com/2012/01/a-short-history-of-the-costa-concordia/>

Voyages of Discovery, Swan Hellenic and Hebridean Island Cruises şirketlerinin sahipleri felaketin satışlarda ani düşüşü ve yüksek indirimini tetiklediğini ifade etmişlerdir. Niche Cruise operatörü, All Leisure Group ise ortaya çıkan ek maliyetleri tam olarak inceleyeceklerini belirtmiştir. Ancak ortak görüş bu kazanın kruvaziyer turizmde satışları önemli ölçüde yavaşlattığı ve bunu canlandırmak için ciddi indirimlerin yapılması gerektiği yönündedir<sup>4</sup>.

Silversea Cruises'e göre, kazanın küçük gemili işletmeler üzerinde herhangi bir etkisi olmamıştır. İngiltere, İrlanda ve Ortadoğu için düzenlenen lüks hatların genel müdürü Mike Bonner, geminin karaya oturmasından sonra Silversea'nin gün içinde hemen bir düşüş beklediğini, ancak bazı müşterilerin güvenlikle ilgili birtakım sorgulamalarından sonra hiçbir iptal veya iş hacminde herhangi bir kriz yaşanmadığını ifade etmiştir<sup>5</sup>.

Yatırım bankacısı Jefferies International Ltd. göre, Hamilton, Bermuda merkezli Lancashire Holdings Ltd.'in büyük olasılıkla bu kaza dolayısıyla 20 milyon ile 30 milyon dolar kayıp açıklaması beklenmektedir<sup>6</sup>.

## 2) Sigorta Sektörüne Etkileri:

Bugüne kadar en büyük sigortalı zararı, kapsamlı kirlenme maliyetleri dahil olmak üzere yaklaşık 500 milyon ABD Doları'na mal olan 1989 tarihinde meydana gelen "*Exxon Valdez*" felaketidir. Costa Concordia şimdiden bu tutarı aşacak gibi görünmektedir. Zira, kazanın ardından sigortacılar toplamda 512 milyon ABD Doları bir maliyet beklediğini ifade etmişlerdir. Analistler ise sigortalı zararlarının 500 milyon ile 1 milyar dolar arasında olacağını tahmin etmektedirler<sup>7</sup>.

<sup>4</sup> Allard reports sales slowdown in wake of Costa Concordia disaster. Travel Weekly (UK), 4/19/2012, Sayı 2113

<sup>5</sup> Silversea says smaller cruise lines unaffected by Costa disaster, Travel Weekly (UK), 2/16/2012, Sayı 2104

<sup>6</sup> VEYSEY Sarah, Cruise ship disaster hits marine insurers. Business Insurance, 00076864, 1/30/2012, Cilt 46, Sayı 5

<sup>7</sup> Shawn J. Dake, A Short History Of The Costa Concordia, <http://maritimematters.com/2012/01/a-short-history-of-the-costa-concordia/>

Costa Concordia'nın sigorta poliçesinde gemi zararları için 30 milyon dolar, buna ilaveten, üçüncü şahıs mali mesuliyet sorumluluğu kapsamında da 10 milyon dolar muafiyet bulunmaktadır. Geminin tekne sigortacıları arasında; Trieste, İtalya merkezli Assicurazioni Genel S.p.A. ve Hamilton, Bermuda merkezli XL Group PLC vardır. Londra merkezli RSA Insurance Group P.L.C. 405 Euro (523.7 milyon Dolar) tutarında gemi tekne sigorta güvencesi sağlamaktadır.

Hannover Re Grup ve Münih Reasürans Co.'da kaza dolayısıyla zarara uğradığını doğrulamıştır<sup>8</sup>. Munich Re orta-çift haneli milyon Euro aralığında bir zarar beklediğini, Hannover Re ise gemi teknesinden yaklaşık 30 milyon Euro (38.8 milyon ABD Doları) kayıp beklediğini ve bununla ilgili sorumluluk kayıplarının ise henüz belirlenemediğini ifade etmiştir.

Standard P&I Kulübü açıklamasında; muafiyet kapsamı dışındaki ilk 8 milyon Dolar tutarındaki zararın, International Group of P&I Clubs'ın Londra ve uluslararası reasürans piyasalarında toplanmış reasürans programı aracılığıyla reasüre edildiğinden, bunun yukarıdaki kaybın Standart Kulübü ve International Group. arasında paylaşılacağını açıklamıştır<sup>9</sup>.

### 3) Çevre Zararı İle Kurtarma ve Batık Çıkarma Faaliyeti

Costa Concordia kazası sonrası yaşanan başka bir endişe gemide bulunan yaklaşık 2.400 metrik ton (705.900 galon veya 16.800 varil dolaylarında) fuel oil ve 200 metrik ton (58.800 galon veya 1.400 varil) mazotun akıbeti hususunda yaşanmıştır. Bu konuda kaza sonrasında gelen iyi haber, yakıtın denize dökülmemiş olmasıdır. Buna karşın, Costa Concordia'nın çok uluslu Santuario dei Cetacei (Akdeniz Deniz Memelileri Sığınağı), Toskana Takımadaları Ulusal Parkı ve İtalya anakara sahilleri boyunca yeralan birçok önemli bölgesel parklara yakın mesafedeki sınırlar içinde yatıyor olması önemli bir tehlike olarak görülmüştür. Zira, bu bölgeler çok ciddi potansiyel bir dökülme neticesinde kirlenme zararı tehdidi altında kalmıştır. Bu nedenle, her-

<sup>8</sup> IMO Current Awareness Bulletin, Volume XXIV - No. 5, May 2012, s. 5

<sup>9</sup> VEYSEY Sarah, Cruise ship disaster hits marine insurers. Business Insurance, 00076864, 1/30/2012, Cilt 46, Sayı 5

hangi bir fırtınada ağır deniz dalgalarından etkilenip hareket ederek yakıtın dökülmesini engellemek için geminin etrafına bariyerler yerleştirilmiştir.

Royal Boskalis Westminster NV'nin bir birimi olan Smit Salvage ve İtalyan NERI SpA Costa ile Concordia'nın yakıtını tahliye operasyonu için sözleşme imzalanmış ve yakıtın boşaltılması başarılı bir şekilde Mart ayında tamamlanmıştır<sup>10</sup>.

Batık geminin çıkarılması için yapılan ihale, İtalyan Micoperi ile bir ABD firması olan Titan Salvage ortaklığına verilmiştir. Micoperi ve Titan Salvage ortaklığına göre dört aşamadan oluşan kurtarma ve batık çıkarma bir yıl gibi uzun bir zaman alacak ve tahmini maliyeti yaklaşık 300 milyon Euro (397 milyon ABD Doları) olacaktır. 54,000 ton ağırlığındaki geminin çıkarılması ile 45.000 ton civarında hurda çelik elde edilmesi beklenmektedir<sup>11</sup>.

#### 4) Hukuki Sonuçları

##### A) Açılan Davalar

Cezai sonuçları açısından kaptan Schettino kaza sonrasında geminin batmasına ve adam öldürmeye sebep olmak ve gemisini terk gibi ciddi suçlarla itham edilerek tutuklanmıştır. Kaptanın yanı sıra birinci zabıt Ciro Ambrosio da tutuklanmıştır.

Hukuk davaları bakımından da Costa Concordia kazasından hemen sonra iki tazminat davası açılmıştır. Bu iki davadan biri 26 Ocak tarihinde Illinois'in kuzey bölgesi, ABD Bölge Mahkemesinde Peru'lu bir gemiadamı tarafından açılmıştır. Diğeri ise 27 Ocak tarihinde hayatta kalan altı yolcu tarafından birlikte Miami'de açılmıştır. Bu yolculardan ikisi Folarida, ikisi New York diğeri ikisi de Roma'da ikamet etmektedir. Davacı yolcular kayıp eşyalarının tazminini (bu eşyaların arasında listesi verilen mücevherler, kontakt lensler ve ipodlar da bu-

<sup>10</sup> Costa Concordia Environmental Scare, Oil Spill Intelligence Report, 19 Jan. 2012, Vol. 35, No: 5

<sup>11</sup> Keith Nuthall/Josephine McKenna, Costa Concordia hulk offers major scrap haul, metalbulletin.com, Titan Şirketi batık çıkarmada B planlarının olmadığını, önemli riskler bulunmasına karşın hazırlanan planın uygulanmasında iddialı olduklarını ifade etmiştir. IMO Current Awareness Bulletin, Volume XXIV - No. 5, May 2012, s. 3, <http://www.imo.org/knowledgecentre/currentawarenessbulletin/documents/cab%20187%20may%202012.pdf>

lunmaktadır), fiziksel yaralanmalar sonucunda oluşan zararların yanı sıra “*ciddi ruhsal rahatsızlık, zihinsel acı, yaşama zevki kaybı, önceden var olan rahatsızlıkların şiddetlenmesi, ücret kaybı ve kazanma gücünün kaybı*” gibi manevi zararlar için de tazminat talep etmişlerdir<sup>12</sup>.

Bu davalar daha birçok davanın yolda olduğunu da göstermiştir. Kredi kuruluşu Willis and Moody’s kaza dolayısıyla uğranılan hasarlara dair talep edilebilecek tazminat tutarının 1 milyar ABD Doları’na ulaşabileceğini öngörmektedir. Bu davalar ölüm ve fiziksel yaralanma, kayıp eşyanın tazmini ve kar kaybı gibi maddi tazminat ile manevi tazminatı içerebilecektir.

Gemi sahibi ve işleteni, Miami merkezli Carnival Corporation içinde yeralan Costa Crociere SPA, yara almadan kurtulan yolcuların kayıp bagajlarının ve yaşadıkları psikolojik travmanın telafisi için yolcu başına 11 bin Euro (14.460 ABD Doları) ödemeyi teklif etmiştir. Şirket ayrıca yolcuların seyir, seyahat ve sağlık giderlerini karşılayacağını da beyan etmiştir. Bu, atılan adımla Şirket açılması muhtemel davaların önüne geçmeyi, böylece altından kalkamayacak, tazminat taleplerini engellemeyi hedeflemektedir<sup>13</sup>. Gemide bulunan 450 Fransız yolcudan 180’i davadan vazgeçme karşılığında 11 bin Euro’luk tazminat teklifini kabul etmişler, 20’si ise ABD’de açılan davaya iştirak etmişlerdir<sup>14</sup>.

Nitekim, yukarıdaki davaların dışında California’da isimleri belirtmeyen iki yolcu adına Carnival Corporation’a karşı açılan davada; “*Kruvaziyer gemisindeki tasarım hatası ve yolcuların tahliyesinde geç kalındığı*” gerekçesi ile uğranılan zarar için 10 milyon ABD Doları tazminat talep edilmiştir<sup>15</sup>. Bu davalar, henüz ne yapacakları belirsiz olan diğer yolcular, mürettebat ve ailelerine izleyecekleri yol için de fikir verecektir.

<sup>12</sup> Jacobs, Deborah L., Swift Action Could Stem Tide Of Lawsuits From Costa Concordia Shipwreck, Forbes.com, 30/01/2012

<sup>13</sup> Jacobs, Deborah L., Swift Action Could Stem Tide Of Lawsuits From Costa Concordia Shipwreck, Forbes.com, 30/01/2012

<sup>14</sup> IMO Current Awareness Bulletin, Volume XXIV – No. 5, May 2012, s. 4, <http://www.imo.org/knowledgecentre/currentawarenessbulletin/documents/cab%20187%20may%202012.pdf>

<sup>15</sup> Costa Hit By \$10m Us Lawsuit Over Concordia. Travel Weekly (UK), 7/5/2012, Sayı 2124

Dava konusunda deniz hukuku uzmanları artılarını ve eksilerini düşünerek daha ihtiyatlı davranırken, bu dar alanda uzmanlığı olmayan bazı kişisel yaralanma avukatları ise mahkemeye gitmede aceleci görünmektedirler. Halbuki, ABD mahkemelerinde dava açmak çetin bir mücadeleyi gerektirmektedir. Çünkü Costa.sözleşmesine göre eğer seyir ABD limanlarına yapılmıyorsa, mağdur taraflar yalnızca İtalya Cenova’da dava açabilirler. Bu bakımdan bu iddiaların ABD’de dava konusu yapılması mümkünse de itiraz halinde mahkeme davaya İtalyan mahkemelerinin yetkili olduğuna karar verebilecektir. ABD’de açılan davalar bakımından bir kolaylık ise, taşıyanın asli sorumluluğu varsayıldığından, kruvaziyer yolcularının iddialarını kanıtlamak için karşı tarafın sorumluluğunu ispat etmek zorunda olmamalarıdır<sup>16</sup>.

### **B) Konunun Atina Sözleşmesi Bakımından Değerlendirilmesi**

Deniz taşımacılığında, eşya taşımının daima ön plana çıkması, yolcu taşıma konusunda milletlerarası birliğe ulaşılmasını geciktirmiştir. Geçen yüzyılın ilk yıllarında başlayan deniz yolu ile yolcu taşımacılığında birliğin sağlanmasına ilişkin çalışmalar aradan uzunca bir süre geçtikten sonra ancak 13/12/1974 tarihinde Atina’da kabul edilen “*Yolcuların ve Bagajının Deniz Yolu İle Taşınmasına ilişkin Sözleşme*” (Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea)’nin 28/04/1987 tarihinde yürürlüğe girmesi ile gerçekleşmiştir.

Atina Sözleşmesi yolcuların ölüm ve yaralanmaları ile bagajlarının ziyaından veya hasarından doğan zararlardan, taşıyanın sorumluluğunu düzenleyen bir rejim getirmektedir. Yolcunun uğradığı hasar veya zarardan taşıyanın sorumluluğu için bunun taşıma sırasında ve taşıyanın kusurundan kaynaklanması gerekmektedir. Sözleşmenin en önemli özelliği ise bir çok halde sorumluluğun her bir zarar türü için belirli bir miktar ile sınırlandırılmış olmasıdır. Yani, bu sözleşme hükümlerine göre ödenecek olan tazminatın miktarı, taşıyanın kazanın meydana gelmesinde kastı veya pervasızca tutumu ya da za-

<sup>16</sup> Jacobs, Deborah L., Swift Action Could Stem Tide Of Lawsuits From Costa Concordia Shipwreck, Forbes.com, 30/01/2012

rar doğması ihtimalini bildiği haller gibi istisnai bazı haller hariç yine Sözleşmede her bir zarar türü için maktu olarak tayin edilmiş belli bir bedelden ibarettir<sup>17</sup>.

Atina Sözleşmesinin hesaplama birimini Özel Çekme Hakkı ile değiştiren 13/11/1976 tarihli Protokol, 30/04/1989'da yürürlüğe girmiştir. Yolcunun ölümü ve yaralanması halinde her bir sefer başına taşıyanın sorumluluğu 46,666 Özel Çekme Hakkı Special Drawing Rights (SDR)<sup>18</sup> ile sınırlandırılmıştır<sup>19</sup>.

Bu miktarlar, Milletlerarası Denizcilik Teşkilatı (International Maritime Organization) tarafından 26 - 30/03/1990 tarihleri arasında düzenlenen Konferans sonrasında imzalanan ve Sözleşmenin bazı maddelerin tadilini de kapsayan daha ayrıntılı bir düzenlemeyi içeren yeni bir Protokol (Protocol of 1990 to amend the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea) ile arttırılmıştır. Ancak 1990 tarihli Protokol daha yürürlüğe girmeden 21/10/2002 - 01.11.2002 tarihleri arasında yine Milletlerarası Denizcilik Teşkilatı'nın girişimi ile toplanan bir diplomatik konferansta bu kuruluşun hazırladığı bir değişiklik protokolü tasarısı müzakere edilmiş

<sup>17</sup> 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu Gerekçesi, <http://www.tbmm.gov.tr/sirasayi/donem24/yil01/ss303.pdf>, Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea (PAL), [http://www.imo.org/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/Athens-Convention-relating-to-the-Carriage-of-Passengers-and-their-Luggage-by-Sea-\(PAL\).aspx](http://www.imo.org/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/Athens-Convention-relating-to-the-Carriage-of-Passengers-and-their-Luggage-by-Sea-(PAL).aspx)

<sup>18</sup> Atina Sözleşmesinin 13/12/1974 tarihinde kabul edilen ilk metninde, bu Sözleşme hükümlerine göre ödenecek tazminat bedellerinin tayininde kullanılacak olan hesaplama birimi olarak, 900 milyem ayarında ve 65.5 miligram ağırlığında altınının değerine tekabül eden "frank" tercih edilmiştir (7 ilâ 9 uncu maddeler). Ancak, 19/11/1976 tarihli Deniz Alacaklarının Sınırlandırılmasına ilişkin Londra Sözleşmesinin imzalanmasından önce yapılan Londra Konferansı'nı müteakiben 17-19/11/1976 tarihleri arasında yine Londra'da yapılan üç ayrı konferanstan biri, Atina Sözleşmesinin hesaplama birimi olan frank'ın değiştirilmesi amacıyla toplanmış ve bu Konferans sonrasında imzalanan 19/11/1976 tarihli Protokol (Protocol to the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea) ile Atina Sözleşmesinin hesaplama birimi olan "frankın" yerine, 19/11/1976 tarihli Deniz Alacaklarından Doğan Sorumluluğun Sınırlandırılmasına İlişkin Londra Sözleşmesinde de hesaplama birimi olarak kullanılan Özel Çekme Hakkı ikame edilmiştir. 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu Gerekçesi, <http://www.tbmm.gov.tr/sirasayi/donem24/yil01/ss303.pdf>

<sup>19</sup> Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea (PAL), [http://www.imo.org/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/Athens-Convention-relating-to-the-Carriage-of-Passengers-and-their-Luggage-by-Sea-\(PAL\).aspx](http://www.imo.org/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/Athens-Convention-relating-to-the-Carriage-of-Passengers-and-their-Luggage-by-Sea-(PAL).aspx)



ve sonuçta Konferansa katılan 71 devletin temsilcisi tarafından oybirliği ile 01/11/2002 tarihli bir Protokol (Protocol of 2002 to the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea) kabul edilmiştir.

2002 tarihli Atina Sözleşmesi, Sözleşme taraflarına sorumluluk sınırlarını; her bir olay bakımından yolcu başına 250.000 ÖÇH (SDR) veya her bir olay bakımından gemi başına 340.000 milyon ÖÇH (SDR) ile sınırlandırma konusunda rezerv koyma hakkı tanımakta ve taşıyanlara yolcuların ölümü ve yaralanmasından doğan sorumluluklarını sigorta ettirmeleri zorunluluğu öngörmektedir<sup>20</sup>.

Sözleşmenin kapsamını düzenleyen 2/1. maddeye göre: Bu Sözleşme herhangi bir uluslararası taşımaya:

- a) gemi, Sözleşme tarafı bir devletin bayrağını taşıyorsa veya bu Sözleşmeye taraf bir devlette kayıtlı ise veya
- b) taşıma sözleşmesi bu Sözleşmeye taraf bir devlette yapılmışsa veya
- c) taşıma sözleşmesine göre geminin hareket veya varış yeri, bu sözleşmeye taraf devlette bulunuyorsa uygulanacaktır.

ABD ve İtalya'da bu sözleşmeye taraf değildir<sup>21</sup>. Ayrıca, gemi Costa Crociere SPA adına İtalyan gemi siciline kayıtlıdır. Geminin tur programı ise Costa Concordia için; Civitavecchia, Savona, Marsilya, Barselona, Palma de Mallorca, Caligari, ve Palermo limanlarını kapsayacak şekilde düzenlenmiştir<sup>22</sup>. Bu itibarla, Sözleşmedeki düzenlemenin M. 2/1(a) ve (c) bakımından bu hukuk sistemlerine bir etkisi yoktur. Taşıma sözleşmesinin Sözleşmeye taraf bir devlette yapılmış

<sup>20</sup> Taşıyanın sorumluluğu:  
 - Kabin bagajının ziyayı ve hasarı nedeniyle sorumluluğu her bir yolcu ve taşıma başına 2.250 SDR,  
 - Araç içerisinde ya da üzerinde taşınan tüm bagajlar dahil araçların ziyayı ve hasarı için her bir araç ve taşıma başına 12.700 SDR,  
 - Diğer bagajların ziyayı ve hasarı için her bir yolcu ve taşıma başına 3.375 SDR ile sınırlıdır.

<sup>21</sup> <http://www.imo.org/About/Conventions/StatusOfConventions/Pages/Default.aspx>

<sup>22</sup> Kara Hacı, s. 21

olması halinde ise davanın açıldığı ülkenin milli yetki kurallarına göre Sözleşme hükümlerinin uygulanıp uygulanmayacağına karar verilebilecektir.

Atina Sözleşmesinin uygulanması halinde ise Sözleşmenin 16. maddesi gereğince, yolcunun ölümü veya yaralanması veya bagajının ziyaa veya hasara uğraması hallerinde açılacak bütün tazminat davaları iki yılda zaman aşımına uğrayacağından, bu süre içerisinde dava açılması zorunludur.

### 5) Kazanın Gemi Güvenliği İle İlgili Düzenlemelere Etkisi

Allianz Global'in nakliye güvenliği ile ilgili kurumsal son bir raporuna göre, teknoloji seviyesinde meydana gelen artış yeni milenyumun endüstrisi için eğitimin yeniden konumlandırılmasını zorunlu kılmaktadır. Denizcilerin eğitimi için oluşturulmuş uluslararası standartlar (STCW) bulunmasına karşın, eğitim sistemlerinin bazen tutarlı olmadığı ve mürettebatın yetkinliğine göre farklılıklar olması gerekmektedir. Nitekim, görevlerin ve gemilerde artan teknoloji düzeyinin karmaşıklığı, bazı nakliye şirketleri personelinin özel güvenlik prosedürleri için eğitilmesini ve özel köprüüstü ekipmanları bulundurulmasını gerektirmektedir<sup>23</sup>.

Nitekim, AB tarafından IMO Deniz Güvenliği Komitesi (IMO Maritime Safety Committee (MSC)'ne ISM Kodu'nun boşluklarını kapatmayı hedefleyen "İnsan Unsurunun Rolü" başlığı altında altı başlık halinde resmi başvuru yapılmıştır. AB, Titanik'e benzeyen Costa Concordia trajedisinin, güvenlikle ilgili ihtiyaç duyulan iyileştirmelerin yapılması için bir fırsat olarak görülmesi gerektiğini belirterek bu hususta öncülük yapmaktadır<sup>24</sup>.

### 6) Sonuç ve Değerlendirme

Costa Concordia kazası şimdiden büyük deniz felaketleri tarihinde ilk sıralara yerleşmiştir. Bu kadar büyük çaptaki bir gemi kazası

<sup>23</sup> Di Lieto Antonio, Costa Concordia Anatomy of an organisational accident, s. 17, <http://www.enav-international.com/wosmedia/273/costaconcordiaaatomyofanorganisationalaccident.pdf>

<sup>24</sup> IMO Current Awareness Bulletin, Volume XXIV - No. 5, May 2012, s. 10

sonrasında çok sayıda ihtilafın ortaya çıkması veya çıkmasının muhtemel olması kaçınılmaz bir sonuçtur.

Costa Concordia kazası sonrasında; kazaya sebep olanlarla ilgili açılan ceza davaları, yaralanan ve ölen gemiadamları ve yolcular ile gemide bulunan diğer kişilerce ya da bunların yakınları tarafından açılan veya açılacak olan maddi ve manevi tazminat davaları, kurtarma ve batık çıkarma, kazanın çevresel etkileri, zararların tekne ve makine sigortaları, üçüncü kişi mesuliyet sigortası ve koruma ve tazmin sigortası (P&I Insurance) kapsamında tazmini, kazanın mali etkileri gibi çok farklı türevlerde karşılaşılan sorunlardır. Bugüne kadar gerek Costa grubunun gerekse sigorta şirketlerinin olayı sulhen çözme yönünde olumlu yaklaşımı sayesinde kamuoyuna yansıdığı kadarıyla çok girift hukuki sorunlarla karşılaşılardan, krizin idare edildiği anlaşılmaktadır. Bunda kruvaziyer şirketinin güçlü bir mali yapısının olması ve güvence sağlayan sigorta şirketlerinin itibar edilir şirketler olması etken olmuştur. Ancak, süreç henüz tamamlanmış da değildir. Önümüzdeki günlerde gemi sahibi ve işleteni ile sigorta şirketlerinin uzunca bir süre daha hukuki sorunlarla uğraşacağı görülmektedir.

## KAYNAKLAR

- Allard reports sales slowdown in wake of Costa Concordia disaster. Travel Weekly (UK), 4/19/2012, Sayı 2113
- Di Lieto Antonio, Costa Concordia Anatomy of an organisational accident, s. 17, <http://www.enav-international.com/wosmedia/273/costaconcordiaanatomyofanorganisationalaccident.pdf>
- Costa Hit By \$10m Us Lawsuit Over Concordia. Travel Weekly (UK), 7/5/2012, Sayı 2124
- Costa Concordia Environmental Scare, Oil Spill Intelligence Report, 19 Jan. 2012, Vol. 35, No: 5
- Jacobs, Deborah L., Swift Action Could Stem Tide Of Lawsuits From Costa Concordia Shipwreck, Forbes.com, 30/01/2012

Kara Hacı, Costa Concordia Kazasının Sebepleri, Aktüeldeniz S. 32, Kasım 2012, s. 21-22

Keith Nuthall / Josephine McKenna, Costa Concordia hulk offers major scrap haul, metalbulletin.com

Marine insurers assess Costa Concordia loss. Reactions, 09535640, Jan2012

Silversea says smaller cruise lines unaffected by Costa disaster, Travel Weekly (UK), 2/16/2012, Sayı 2104

Shawn J. Dake, A Short History Of The Costa Concordia, <http://maritimematters.com/2012/01/a-short-history-of-the-costa-concordia/>

VEYSEY Sarah, Cruise ship disaster hits marine insurers. Business Insurance, 00076864, 1/30/2012, Cilt 46, Sayı 5

[http://en.wikipedia.org/wiki/Costa\\_Concordia\\_disaster](http://en.wikipedia.org/wiki/Costa_Concordia_disaster)

IMO Current Awareness Bulletin, Volume XXIV – No. 5, May 2012, <http://www.imo.org/knowledgecentre/currentawarenessbulletin/documents/cab%20187%20may%202012.pdf>