

DENİZ TİCARETİ VE SİGORTA HUKUKU
BİTİRME SINAVI SORULARI
(ÇİFT NUMARALI ÖĞRENCİLER – 14.5.2018)
SINAV SÜRESİ SAATTİR.
SORULARI SIRA İLE YANITLANDIRINIZ.
BAŞKA KÂĞIT VERİLMEZ.
BAŞARILAR DİLERİZ.

I. Tuzla’da faaliyet gösteren Pruva Tersanesi, merkezi İstanbul’da bulunan Bora Denizcilik Limited Şirketi ile 600 grostonluk bir kurtarma gemisi inşa etmek üzere anlaşmıştır.

1. Taraflar arasındaki sözleşmede her üç ayda bir 200.000 TL tutarında ödeme yapılacağı hususunda anlaşılmış, ancak Bora Denizcilik Limited Şirketi borcunu ödeyememiştir. Tersanenin alacağını teminat altına almak için sahip olduğu hukuki bir imkân var mıdır? Açıklayınız. (5 puan)

TTK m.1013 uyarınca, “Tersane sahibi, geminin yapımı ve onarımından doğan alacakları için, o yapı veya gemi üzerinde, bir ipotegİN tescilini isteme hakkına sahiptir”. Bu hüküm çerçevesinde, Pruva Tersanesi sahibi, gemi / yapı üzerinde, lehine ipotek hakkı tescilini talep edebilecektir.

2. Kurtarma gemisinin inşası tamamlandıktan sonra;

a. Türk Uluslararası Gemi Sicili’ne tescil edilmesi mümkün müdür? Kısaca açıklayınız. (5 puan)

TUGSK uyarınca, Türkiye’de Türk mevzuatına göre kurulmuş ticaret şirketlerine ait olan (TUGSK m.5) ve yurt içinde inşa edilen özel maksatlı gemiler tonaj sınırı aranmaksızın (TUGSK m.4/1(b)) Türk Uluslararası Gemi Sicili’ne tescil edilebilirler. Bora Denizcilik Limited Şirketi, Türkiye’de Türk mevzuatına göre kurulmuş bir ticaret şirketi olup, olayda tescili söz konusu olan kurtarma gemisi, “yurt içinde inşa edilen” özel maksatlı – özel yapılı bir gemidir. Bu nedenle, olaydaki kurtarma gemisinin inşası tamamlandıktan sonra Türk Uluslararası Gemi Sicili’ne tescili mümkündür.

b. Geminin Türk Uluslararası Gemi Sicili’ne tescil edildikten sonra, merkezi Norveç’te bulunan bir denizcilik şirketine satılması ve mülkiyetinin devredilmesi halinde Norveç’e yapacağı seferde Türk bayrağı çekip çekemeyeceğini açıklayınız. (10 puan)

Kurtarma gemisinin, Norveç’te bulunan bir denizcilik şirketine satılması ve mülkiyetinin devredilmesi neticesinde, Türk bayrağı çekme hakkı kaybedilecek ise de (TTK m.942/1,c.1), TTK m.942/1,c.son’a göre, Bakanlık en çok altı ay için daha geminin Türk Bayrağı çekmesine izin verebilecektir. Bu nedenle, olayda, gemiye Türk bayrağı çekilmesi, ancak Bakanlık izni ile ve 6 ay süre ile sınırlı olmak üzere mümkündür.

II. İstanbul Boğazı'ndan geçmekte olan Panama bayraklı Lady Mary gemisi, kaptanın hatalı manevrası sebebiyle tarihi bir yalıya çarparak yalının ve içindeki sanat eserlerinin hasar görmesine neden olmuştur. Yapılan araştırmada, gemi kaptanının İstanbul Boğazı'ndan ilk kez geçtiği; Boğaz'ın sert dönüşleri hakkında yeterli bilgiye sahip bulunmadığı; buna rağmen gemiye danışman kılavuz almadığı tespit edilmiştir.

1. Lady Mary gemisi donatanının yalının hasar görmesinden kaynaklanan zararlardan hangi hükümler uyarınca sorumlu tutulabileceğini açıklayınız. (5 puan)

TTK m.1062 uyarınca, "Donatan, gemi adamlarının, zorunlu danışman kılavuzun veya isteğe bağlı kılavuzun görevlerini yerine getirirken işledikleri kusur sonucunda üçüncü kişilere verdiği zararlardan sorumlu olacaktır. Olayda, "gemi adamı" olan kaptan, "hukuka aykırı" ve "kusurlu" fiili ile "üçüncü kişilere zarar vermiş" olup, ortaya çıkan zarar ile gemi adamının kusurlu ve hukuka aykırı fiili arasında "nedensellik bağı" bulunmaktadır. Bu nedenle, olay bakımından değerlendirildiğinde, Lady Mary gemisi donatanı, yalının hasar görmesinden ileri gelen zararlardan TTK m.1062 çerçevesinde sorumlu olacaktır. Ayrıca, donatanın TBK m.66'daki adam çalıştırmanın sorumluluğuna ilişkin düzenleme çerçevesinde sorumlu tutulması da mümkündür.

2. Geminin danışman kılavuz alması ve gemi kaptanının danışman kılavuzun talimatlarını aynen uygulamasına rağmen, çarpmanın meydana gelmiş olması ihtimalinde, donatan zararın meydana gelmesinde hem kendisinin hem de gemi kaptanının kusurunun bulunmadığını ileri sürerek sorumluluktan kurtulabilir mi? Açıklayınız. (10 puan)

TTK m.1062 uyarınca, donatan, gemi adamlarının, zorunlu danışman kılavuzun veya isteğe bağlı kılavuzun görevlerini yerine getirirken işledikleri kusur sonucunda üçüncü kişilere verdiği zararlardan sorumludur. Bu nedenle, gemiye danışman kılavuz alınması ihtimalinde donatan, kaptanın ve kendisinin kusuru bulunmasa dahi, danışman kılavuzun hukuka aykırı ve kusurlu fiilleri ile üçüncü kişilere verdiği zararlardan olacaktır.

3. Çarpmadan sonra geminin hareketsiz kalması ve sürüklenmeye başlaması nedeniyle Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü'ne ait kurtarma gemileri duruma müdahale ederek gemiyi emniyet altına almıştır. Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü'nün kurtarma ücreti talebinin kanuni bir teminatı var mıdır? Kısaca açıklayınız. (5 puan)

TTK m.1320/1(c) uyarınca, "kurtarma ücreti", gemi alacaklısı hakkı veren alacaklar arasında yer almakta olup, 1320 nci maddenin birinci fıkrasının (a) ilâ (e) bentlerinde yazılı gemi alacaklılarının sahip olduğu kanuni rehin hakkı, gemi üzerinde tescil edilmiş veya edilmemiş olan bütün kanuni ve akdî rehin haklarıyla aynı yükümlülüklerden önce gelir. Bu nedenle, olayda, Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü, hak kazandığı kurtarma ücreti için gemi üzerinde gemi alacaklısı hakkına sahip olacaktır.

III. A, B ile yaptığı sözleşme ile B'ye ait 2 adet jeneratörü Rusya'nın Rostov Limanı'ndan İstanbul'a taşımayı taahhüt etmiştir. A, daha sonra jeneratörlerin Rostov'dan İstanbul'a taşınması için C ile bir sözleşme akdetmiş ve jeneratörler C'ye ait gemiye yüklenmiştir. Düzenlenen konişmentoda "Her biri 26.000 kg ağırlığında iki adet jeneratör yüklendi" kaydı yer almaktadır. Varma limanında gönderilen G, her iki jeneratörün de hasarlı olduğunu tespit etmiştir. Yapılan incelemede hasarın, jeneratörlerin ambardaki platforma yeterli şekilde sabitlenmemesinden dolayı yolculuk sırasında kayarak ambar duvarına çarpmaları sonucunda meydana geldiği anlaşılmıştır.

1. A, B ve C arasındaki sözleşmelerin türünü ve tarafların sıfatlarını belirtiniz. (5 puan)

A ile B arasında alt navlun sözleşmesi akdedilmiştir. A alt taşıyan, B ise alt taşıyandır. A ile C arasında ise asıl navlun sözleşmesi akdedilmiştir. C asıl taşıyan, A ise asıl taşıyandır. C aynı zamanda fiili taşıyandır.

2. A ve C'nin zarardan sorumlu tutulup tutulamayacağını açıklayınız. (10 puan)

Zarar jeneratörlerin yeterli şekilde sabitlenmemesinden ileri gelmiştir. TTK m. 1178/1 uyarınca taşıyan navlun sözleşmesinin ifasında, özellikle eşyanın yükletilmesi, istifi, elden geçirilmesi, taşınması, korunması, gözetimi ve boşaltılmasında tedbirli bir taşıyandan beklenen dikkat ve özeni göstermekle yükümlüdür. Sözleşme ile aksi kararlaştırılmadığından jeneratörlerin istifi ve sabitlenmesi işi taşıyana aittir. Şu hâlde fiili taşıyan sıfatıyla C, sabitlemenin yetersizliğinden ileri gelen zarardan sorumludur (TTK m. 1191/2). Akdi taşıyan, fiili taşıyanın ve onun taşıma borcunun ifasında kullandığı, görevi ve yetkisi sınırı içinde hareket eden adamlarının fiil ve ihmallerinden de sorumludur (TTK m. 1191/1). Akdi ve fiili taşıyan aynı zarardan sorumlu oldukları takdirde ve ölçüde sorumlulukları müteselsildir (TTK m. 1191/4). Şu halde A ve C meydana gelen zarardan müteselsilen sorumludur.

3. A'nın zarardan sorumlu olduğu varsayımında, tazmin borcunun sınırlı olup olmadığını, sınırlı ise üst sınırını belirtiniz. (5 puan)

Eşyanın cinsi ve değeri yüklemeyen önce yükleten tarafından bildirilmiş ve denizde taşıma senedine yazılmış olmadıkça eşyanın uğradığı ziya veya hasar nedeniyle taşıyan, hangi sınır daha yüksek ise o sınırın uygulanması kaydıyla, koli ve ünite başına 666,67 ÖÇH veya ziyaya ya da hasara uğrayan eşyanın brüt ağırlığının kilogramı başına 2 ÖÇH ile sınırlı olarak sorumludur. Olayda, konişmentoda eşyanın cinsi belirtilmiş ancak değeri belirtilmemiştir. Bu nedenle A'nın sorumluluğu daha yüksek sınır olan eşyanın brüt ağırlığının kilogramı başına 2 ÖÇH ile sınırlıdır.

IV. A, S Sigorta Şirketi ile maliki olduğu otomobili için kasko ve karayolları motorlu araçlar zorunlu mali sorumluluk sigortası sözleşmesi akdetmiştir. Ekonomik sıkıntı içinde bulunan A, zorunlu mali sorumluluk sigortası sözleşmesine ait primin ilk taksitini ödemiş ise de, taraflar aralarında anlaşarak kasko sigortası sözleşmesine "prim borcunun poliçenin tesliminden itibaren işleyecek 2. ayın sonunda muaccel olacağı; primin ilk taksitinin bu tarihte ödenmemesi halinde sigortacının ihtarda bulunmaksızın sigorta sözleşmesini feshetme hakkına sahip olacağı" yönünde bir kayıt koymuşlardır.

1. Kasko sigortası sözleşmesinde yer alan ve sigorta ettirenin temerrüde düşmesi halinde sigortacıya "ihtara gerek olmaksızın sözleşmeyi feshetme hakkı" veren hüküm geçerli midir? Değerlendiriniz. (5 puan)

Sözleşmeye süresiz feshe ilişkin şart koyularak prim ödeme borcunun kesin vadeli bir borç haline getirilmesi sigorta ettirenin aleyhinedir. TTK'daki koruyucu hükümler (TTK m.1452) sigorta ettiren aleyhine değiştirilemeyeceği gibi, sözleşmeye koyulan bu hüküm, ayrıca TKHK m.6 uyarınca "haksız şart" teşkil edecektir. Bu nedenle, sözleşmede yer verilen, "sigortacının ihtara gerek olmaksızın sözleşmeden cayma hakkına sahip olduğuna" ilişkin hüküm geçerli olmayacaktır.

2. A, otomobili ile trafikte seyir halinde iken karşı yönden gelen bir şehirlerarası yolcu otobüsü ile çarpışmış, çarpmanın etkisiyle devrilen otobüsteki iki yolcu yaralanmış ve bir yolcu yaşamını yitirmiştir. Kaza sırasında otobüste bulunan yolcuların B Sigorta Şirketi ile akdedilen karayolu yolcu taşımacılığı koltuk ferdi kaza sigortası ile teminat altına alınmış oldukları varsayımında;

a. Olayda akdedilen karayolu yolcu taşımacılığı koltuk ferdi kaza sigortası sözleşmesini doktrindeki ve Türk Ticaret Kanunu'ndaki ayırımı esas alarak sınıflandırınız. (10 puan)

TTK m.1507 uyarınca, kaza sigortası, belli bir prim karşılığında, sigortalının uğrayacağı kaza sonucu ölüm, geçici veya sürekli engellilik ya da işgöremezlik hâlleri için sigorta teminatı sağlamaktadır. TTK m.1508'de ise, sigortacının, aksi kararlaştırılmamışsa, poliçede yazılı bedelden başka, sigortalının yaptığı tedavi giderlerini de ödemekle yükümlü olduğu hüküm altına alınmıştır. (Ayrıca bkz. Karayolu Yolcu Taşımacılığı Koltuk Ferdi Kaza Sigortası Genel Şartları, A.3.1 –A.3.3) Buna göre, kaza sigortaları, poliçede yazılı ölüm ve sakatlık teminatları bakımından meblağ sigortası; "tedavi masrafları" teminatı bakımından ise, zarar sigortası niteliğini taşımaktadır. Bu nedenle, kaza sigortasının bir türü olan karayolu yolcu taşımacılığı koltuk ferdi kaza sigortası bakımından da aynı açıklamalar geçerli olacaktır.

Karayolu yolcu taşımacılığı koltuk ferdi kaza sigortası, TTK'daki ayırma göre ise, "can sigortaları" üst başlığı altındaki "kaza sigortaları" kapsamında yer almaktadır.

b. Kazanın B Sigorta Şirketine hangi süre içinde bildirilmesi gereklidir? Sigorta şirketine zamanında bilgi verilmemesinin hukuki sonuçları nelerdir? Açıklayınız. (5 puan)

TTK m.1446 uyarınca, sigorta ettiren, rizikonun gerçekleştiğini öğrenince durumu gecikmeksizin sigortacıya bildirmekle yükümlü olup, rizikonun gerçekleştiğine ilişkin bildirimden hiç yapılmaması veya geç yapılması, ödenecek tazminatta veya bedelde artışa neden olmuşsa, kusurun ağırlığına göre, tazminattan veya bedelden indirim yoluna gidilecektir.

3. Kaza sonrasında yapılan bilirkişi incelemesinde otomobil sürücüsü A'nın tam kusurlu olduğunun tespit edildiği varsayımında, koltuk ferdi kaza sigortası sözleşmesi kapsamında yaşamını yitiren yolcunun mirasçılarına, poliçede "ölüm teminatı" olarak yazılı tutarı ödeyen B Sigorta Şirketinin, A'ya rücu etmesi mümkün müdür? Açıklayınız. (10 puan)

Karayolu Yolcu Taşımacılığı Koltuk Ferdi Kaza Sigortası, poliçede yazılı "ölüm teminatı" bakımından meblağ sigortası niteliği taşımaktadır. Meblağ sigortalarında zenginleşme yasağı söz konusu olmadığından, TTK m.1472'deki halefiyet hükmünün uygulanması mümkün değildir. Bu nedenle, B Sigorta Şirketinin A'ya rücu etmesi mümkün değildir.

4. Yolcu otobüsü malikinin, otobüste meydana gelen hasarlar için A tarafından akdedilen karayolu motorlu araçlar zorunlu mali sorumluluk sigortası kapsamında S Sigorta Şirketine başvurması ve S Sigorta Şirketinin, kazadan bir ay önce iflas etmiş olması nedeniyle sigorta tazminatını ödeyememiş olması ihtimalinde, malikin otobüste meydana gelen hasarların tazmini için başvurabileceği başka bir yöntem var mıdır? Kısaca açıklayınız. (10 puan)

Karayolu yolcu taşımacılığı koltuk ferdi kaza sigortası, Güvence Hesabı kapsamındaki sigorta sözleşmelerinden olup, Güvence Hesabı Yönetmeliği m.9/1 (ç) uyarınca, sigorta şirketinin malî bünye zaafiyeti nedeniyle sürekli olarak bütün branşlarda ruhsatlarının

iptal edilmesi ya da iflası halinde ödemekle yükümlü olduğu maddi ve bedensel zararlar için Güvence Hesabına başvurulması mümkündür. Bu nedenle, olayda, S Sigorta Şirketinden sigorta tazminatını elde edemeyen malik, otobüste meydana gelen hasarların tazmini için Güvence Hesabına başvurabilecektir.