


**T.C.**

**İSTANBUL KEMERBURGAZ ÜNİVERSİTESİ**

**Sosyal Bilimler Enstitüsü**

**Uluslararası Ticaret Hukuku**

**Yüksek Lisans Programı**

# LİMAN İŞLETMELERİNİN YÜKLEME-BOŞALTMA, DEPOLAMA, KILAVUZLUK VE RÖMORKAJ HİZMETLERİNİN İFASINDAN DOĞAN HUKUKİ SORUMLULUĞU

**Erdi KONUR**

**Yüksek Lisans Tezi**

**Tez Danışmanı:**

**Prof. Dr. Hasan PULAŞLI**

**İSTANBUL, 2016**

# LİMAN İŞLETMELERİNİN YÜKLEME-BOŞALTMA, DEPOLAMA, KILAVUZLUK VE RÖMORKAJ HİZMETLERİNİN İFASINDAN DOĞAN HUKUKİ SORUMLULUĞU

**Erdi KONUR**
**Marmara Üniversitesi, 2011**

**T.C.**
**İstanbul Kemerburgaz Üniversitesi**
**Sosyal Bilimler Enstitüsü**
**Uluslararası Ticaret Hukuku Yüksek Lisans Programı'na sunulmuştur.**

Bu çalışma tarafımca incelenmiş olup, kapsam ve kalite açısından Yüksek Lisans tezi olmaya yeterli bulunmuştur.

Prof. Dr. Hasan PULAŞLI
Danışman

İnceleme Komitesi Üyeleri (İlk isim jüri başkanı ve tez danışmanına aittir.)

| | | |
|---|---|---|
| Prof. Dr. Hasan PULAŞLI | (Jüri) | |
| Yrd. Doç. Dr. Türkay ÖZDEMİR | (Jüri) | |
| Yrd. Doç. Dr. İrem ARAL ELDELEKLİOĞLU | (Jüri) | |

Bu çalışma bir Yüksek Lisans tezinin tüm gerekli şartlarını taşımaktadır.

Yrd. Doç. Dr. Umut Yenitoçak
Anabilim Dalı Başkanı

Prof. Dr. Hasan Pulaşlı
Bölüm Başkanı

Yrd. Doç. Dr. A. Bahadır Kaynak
Enstitü Müdürü

[Üniversite] onayı 26/07/2016

Bu dokümandaki tüm bilgilerin akademik kural ve etiğe bağlı kalınarak yazıldığını ve tez yazım kuralları kapsamında bu çalışmada bulunan ve orijinal olmayan bütün bilgi ve materyallerin referanslandırıldığını temin ederim.

Erdi KONUR



# ÖZET

## LİMAN İŞLETMELERİNİN YÜKLEME-BOŞALTMA, DEPOLAMA, KILAVUZLUK VE RÖMORKAJ HİZMETLERİNİN İFASINDAN DOĞAN HUKUKİ SORUMLULUĞU

**YÜKSEK LİSANS TEZİ**

**Erdi KONUR**

**Tez Danışmanı: Prof. Dr. Hasan PULAŞLI**

Liman İşletmelerinin Yükleme-Boşaltma, Depolama, Kılavuzluk ve Römorkaj Hizmetlerinin İfasından Doğan Hukuki Sorumluluğu adlı çalışmamızda, ülkemiz için çok büyük bir öneme sahip olan, uluslararası ticaretin önemli aktörlerinden olan ve dolayısıyla ülkenin ekonomik yapısı üzerinde doğrudan etkili olan liman işletmelerinin verdikleri temel hizmetler ile bu hizmetlerin ifası sırasındaki hukuki statüleri, yükümlülükleri ve sorumlulukları ele alınmıştır.

Bu kapsamda çalışmamızın ilk bölümünde limanların tarihsel gelişimi ve liman çeşitleri üzerinde durulmuştur. İkinci bölümde liman işletmeleri tarafından verilen temel hizmetler olan yükleme-boşaltma, depolama, kılavuzluk ve römorkaj hizmetlerinin teknik özellikleri belirtilmiştir. Üçüncü bölümünde liman işletmelerinin yükleme-boşaltma, depolama, kılavuzluk ve römorkaj hizmetlerinin ifası sırasında akdettiği sözleşmeler ile liman müşterilerine karşı bu sözleşmelerin ifasından doğan hukuki yükümlülük ve sorumlulukları üzerinde durulmuştur. Dördüncü bölümünde liman işletmelerinin, yükleme-boşaltma, depolama, kılavuzluk ve römorkaj hizmetlerinin ifası sırasında zarar verdiği üçüncü kişilere karşı sorumluluğu ile taşıyanın yardımcısı sıfatını haiz olduğu hallerde liman işletmelerinin taşıyanın sahip olduğu sorumluluktan kurtulma ve sınırlı sorumluluk imkanlarından yararlanma hakkına sahip olup olmadıkları konusu incelenmiştir. Beşinci bölümünde ise, liman işletmelerinin liman hizmet tarifelerini belirlerken göz önüne alması gereken hukuki sınırlamalar tespit edilmiştir.

Çalışmamızın sonuç bölümünde ise, yapılan inceleme ve değerlendirmeler sonucunda konuyla ilgili elde ettiğimiz tespitlere yer verilmiştir.



**Anahtar Kelimeler:** Liman İşletmeleri, Hukuki Sorumluluk, Liman Hizmetleri, Liman Hizmet Tarifesi, Yükleme-Boşaltma Sözleşmesi, Ardiye Sözleşmesi, Pilotaj Sözleşmesi, Römorkaj Sözleşmesi, Liman İşletmesinin Yükümlülükleri

## ABSRACT

### LEGAL RESPONSIBILITIES OF PORT OPERATORS ARISING FROM THE PROVISION OF STEVEDORING, WAREHOUSING, PILOTAGE AND TOWAGE SERVICES

**MASTERS THESIS**

**Erdi KONUR**

**Thesis Advisor: Prof. Dr. Hasan PULAŞLI**

In our study named Legal Responsibilities of Port Operators Arising from the Provision of Stevedoring, Warehousing, Pilotage and Towage Services, the services provided by port operators— who are vital to our country and among the greatest actors in international trade and therefore have a direct impact on the country's economic structure—and their legal status, obligations and responsibilities arising during the provision of these services are discussed.

In this capacity, the emphasis has been placed on ports' historical development and types of ports in the first section of our study. In the second section, technical aspects of stevedoring, warehousing, pilotage and towage services, which are the fundamental services provided by port operators have been discussed. In the third section, the emphasis has been laid on the contracts drawn by port operators during the provision of stevedoring, warehousing, pilotage and towage services and the operators' responsibilities and obligations to their customers that arise during the provision of these services. In the fourth section, the liability of port operators to third parties that have been harmed during the provision of stevedoring, warehousing, pilotage and towage services and the issue of whether the port operators hold the right to be excluded from the carrier's unlimited liability and has the right to seek the benefit of limited liability in cases where it is vested with the title of carrier's assistant. In the fifth section, the legal restrictions on port operators' during the determination of port service rates.

In the conclusion section of our study, our findings following our research and evaluation on the subject are discussed.



**Keywords:** Port Operators, Legal Liability, Port Services, Port Service Rate, Stevedoring Contract, Warehousing Contract, Pilotage Contract, Towage Contract, Obligations of the Port Operator

## KISALTMALAR LİSTESİ

**Bkz.** : Bakınız

**E.** : Esas

**eBK** : Eski Borçlar Kanunu

**eTTK** : Eski Türk Ticaret Kanunu

**f.** : Fıkra

**FIO** : Free in and out

**FIOT** : Free in and out, trimmed

**FIOS** : Free in and out, stowed

**FIOST:** Free in and out, stowed, trimmed

**GRT** : Gross Registered Tonnage

**H.D.** : Yargıtay Hukuk Dairesi

**HK** : Hamburg Kuralları

**ISPS** : International Ship And Port Security

**K** : Karar

**KHK** : Kanun Hükmünde Kararname

**LK** : Lahey Kuralları

**LVK** : Lahey/Visby Kuralları

**ÖÇH** : Özel Çekme Hakkı

**RKHK:** Rekabetin Korunması Hakkında Kanun

**s.** : Sayfa

**TBK** : Türk Borçlar Kanunu

**TCDD** : Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demir Yolları

**TDİ** : Türkiye Denizcilik İşletmeleri Anonim Şirketi

**TDK** : Türk Dil Kurumu

**TTK** : Türk Ticaret Kanunu

**VK** : Visby Kuralları

**H.G.K.:** Yargıtay Hukuk Genel Kurulu

**İ.B.G.K.:** Yargıtay İçtihadı Birleştirme Genel Kurulu

# İÇİNDEKİLER

Tez Onay Sayfası……i
Yemin Metni...……ii
ÖZET……...……iii
ABSRACT……...iv
KISALTMALAR…….v
İÇİNDEKİLER……vi
KISALTMALAR LİSTESİ..... v
İÇİNDEKİLER ..... vi
GİRİŞ ..... 1
BİRİNCİ BÖLÜM ..... 5
LİMANLAR..... 5
1.1. Limanların Tarihsel Gelişimi ..... 5
1.2. Tarihi Süreçte Limanların Gelişimi ve Sınıflandırılması ..... 6
1.3. Liman Tanımı ..... 8
1.4. Limanların Genel Olarak Sınıflandırılması ..... 10
1.3.1. Oluşum Şekillerine Göre Limanlar..... 10
1.3.2. İşlevleri ve Kullanılış Amaçlarına Göre Limanlar ..... 11
1.3.3. Verdikleri Hizmete Göre Limanlar..... 11
1.3.4. Elleçledikleri Yükün Türüne Göre Limanlar..... 12
1.3.5. Sahiplerine Göre Limanlar ..... 12
1.3.6. Yönetim Biçimlerine Göre Limanlar:..... 13
İKİNCİ BÖLÜM..... 15
LİMAN İŞLETMELERİ TARAFINDAN VERİLEN HİZMETLER ..... 15
2.1. Genel Olarak..... 15
2.2. Yükleme ve Boşaltma Hizmeti..... 16
2.2.1. Yükleme ve Boşaltma Metotları..... 17
2.2.2. Yükün Niteliklerine Göre Yükleme-Boşaltma İşinde Kullanılan Ekipmanlar ..... 18
2.3. Depolama (Ardiye) Hizmeti..... 20
2.4. Kılavuzluk ve Romörkaj Hizmetleri ..... 22
2.4.1. Genel Olarak Kılavuzluk ve Römorkaj ..... 22
2.4.1.1. Kılavuzluk..... 22
2.4.1.2 Römorkaj..... 23
2.4.2. Liman Kılavuzluk ve Römorkajı ..... 24
2.4.2.1. Liman Kılavuzluğu ..... 24

2.4.2.2. Liman Römorkajı ..... 25
ÜÇÜNCÜ BÖLÜM ..... 27
LİMAN İŞLETMELERİNİN, YÜKLEME-BOŞALTMA, DEPOLAMA, KILAVUZLUK VE RÖMORKAJ HİZMETLERİNİN İFASI SIRASINDA AKDETTİĞİ SÖZLEŞMELER İLE LİMAN MÜŞTERİLERİNE KARŞI BU SÖZLEŞMELERİN İFASINDAN DOĞAN HUKUKİ YÜKÜMLÜLÜK VE SORUMLULUKLARI ..... 27
3.1. Genel Olarak ..... 27
3.2. İki Tarafa Borç Yükleyen Sözleşmelerde Borcun İfa Edilmemesinin Sonuçları ..... 28
3.2.1. Genel Olarak Borcun İfa Edilmemesi Kavramı ..... 28
3.2.2. Borcun Hiç İfa Edilmemesi ..... 28
3.2.2.1. Genel Olarak ..... 29
3.2.2.2. İmkansızlık ..... 29
3.2.2.3. Alacaklının Temerrüdü ..... 29
3.2.2.4. Borçlunun Temerrüdü ..... 31
3.2.3. Borcun Gereği Gibi İfa Edilmemesi ..... 39
3.2.4. Borcun Hiç veya Gereği Gibi İfa Edilmemesi Halinde Borçlunun Sorumluluğu ..... 39
3.2.4.1. Genel Olarak ..... 39
3.2.4.2. Aynen İfa ..... 40
3.2.4.3. Tazminat ..... 42
3.2.4.4. Sözleşmeden Dönme veya Fesih ..... 44
4.4.4.5. Yardımcı Kişinin Fiilinden Sorumluluk ..... 44
3.3. Yükleme-Boşaltma Sözleşmesi ..... 45
3.2.1. Sözleşmenin Hukuki Niteliği ..... 45
3.2.2. Liman İşletmesinin Yükümlülük ve Sorumlulukları ..... 50
3.2.2.1. İşi Sadakat ve Özenle Yapma ..... 50
3.2.2.2. İşi Kendisi Yapma veya Kendi Yönetimi Altında Yaptırma ..... 54
3.2.2.3. Araç-Gereç ve Malzeme Sağlama ..... 55
3.2.2.4. İhbarda (Bildirimde) Bulunma ..... 56
3.2.2.5. İşe Zamanında Başlama ve Devam Etme ..... 57
3.2.2.6. Ayıba Karşı Tekeffül ..... 58
3.2.3. Zamanaşımı ..... 60
3.3. Depolama Sözleşmesi ..... 61
3.3.1. Sözleşmenin Hukuki Niteliği ..... 61
3.3.2. Liman İşletmelerinin Yükümlülük ve Sorumlulukları ..... 64

3.3.2.1. Eşyayı Kabul Yükümlülüğü ..... 64
3.3.2.2. Eşyayı Muhafaza Yükümlülüğü ..... 65
3.3.2.3. Özen Yükümlülüğü ..... 65
3.3.2.4. Muayene ve İhbar Yükümlülüğü ..... 67
3.3.2.5. Saklatanın Ardiyeye Girişine Müsaade Etme Yükümlülüğü ..... 68
3.3.2.6. İade Yükümlülüğü ..... 69
3.3.3. Zamanaşımı ..... 70
3.4. Kılavuzluk ve Römorkaj Sözleşmeleri ..... 71
3.4.1. Kılavuzluk ve Römorkaj Sözleşmelerinin Hukuki Niteliği ..... 71
3.4.1.1. Kılavuzluk Sözleşmesinin Hukuki Niteliği ..... 71
3.4.1.2. Römorkaj Sözleşmesinin Hukuki Niteliği ..... 73
3.4.2. Liman İşletmelerinin Yükümlülük ve Sorumlulukları ..... 74
3.4.2.1. Özen Yükümlülüğü ..... 75
4.4.2.2. Sadakat Yükümlülüğü ..... 77
4.4.2.3. Şahsen İfa Yükümlülüğü ..... 78
3.4.3. Liman İşletmelerinin Kılavuzluk Hizmetlerinde Sınırlı Sorumluluğu ..... 79
3.4.4. Zamanaşımı ..... 81
3.5. Liman İşletmelerinin, "Uluslararası Ticarette Taşıma Terminali İşleticilerinin Sorumluluğu Hakkında Birleşmiş Milletler Sözleşmesi" Kapsamında Sorumluluğu ..... 81
DÖRDÜNCÜ BÖLÜM ..... 84
LİMAN İŞLETMELERİNİN, YÜKLEME-BOŞALTMA, DEPOLAMA, KILAVUZLUK VE RÖMORKAJ HİZMETLERİNİN İFASI SIRASINDA ZARAR VERDİĞİ ÜÇÜNCÜ KİŞİLERE KARŞI SORUMLULUĞU ..... 84
4.1. Genel Olarak ..... 84
4.2. Haksız Fiil Sorumluluğu ..... 85
4.2.1. Haksız Fiil Kavramı ve Haksız Fiilin Unsurları ..... 85
4.2.2. Haksız Fiilin Müeyyidesi ..... 96
4.2.3. Adam Çalıştıranın Sorumluluğu ..... 96
4.2.4. Zararın ve Tazminatın Hesaplanması ve Tazmini ..... 99
4.2.4.1. Kusur Sorumluluğu Hallerinde ..... 99
4.2.4.2. Kusursuz Sorumluluk Hallerinde ..... 106
4.3. Liman İşletmelerinin Taşıyanın İfa Yardımcısı (TTK'nın 1179/2. maddesindeki ifade ile "Taşıyanın Adamı") Sıfatıyla Hukuki Sorumluluğu ..... 108
4.3.2. Liman İşletmelerinin "Taşıyanın Adamı" Sıfatını Kazanması ..... 108

4.3.3. Liman İşletmelerinin, Taşıyanın Sorumluluktan Kurtulması ve Sınırlı Sorumluluk İmkanlarından Yararlanması ..... 111
4.3.3.1. Genel Olarak ..... 111
4.3.3.2. Ziya, Hasar ve Geç Teslim Kavramları ..... 112
4.3.3.3. Himalaya Şartı ..... 113
4.3.3.4. 6102 Sayılı TTK'nın 1190. Maddesinde Yer Alan Düzenleme 115
4.3.4. Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri ..... 119
4.3.4.1. Kendisinin ve Adamlarının Kusursuzluğunu İspatlaması ..... 120
4.3.4.2. Mutlak Sorumsuzluk Halleri ..... 120
4.3.4.3. Muhtemel Sorumsuzluk Halleri ..... 124
4.3.5. Taşıyanın Tazminle Yükümlü Olduğu Zararın Belirlenmesi ve Sorumluluğun Üst Sınırı ..... 126
4.3.5.1. Zararın Belirlenmesi ..... 127
4.2.5.2. Sorumluluk Sınırları ..... 130
4.2.6. Liman İşletmelerinin Sınırlı Sorumluluktan Yararlanma Hakkının Kaybı ..... 132
4.2.7. Liman İşletmesine Karşı Açılacak Davalarda Hak Düşürücü Süre .... 134
BEŞİNCİ BÖLÜM ..... 135
LİMAN HİZMET TARİFESİNİN BELİRLENMESİ SORUNU ..... 135
5.1. Liman Hizmet Tarifeleri ..... 135
5.2. Liman Hizmetleri Tarifesinin Belirlenmesi Konusunun 4054 Sayılı Rekabetin Korunması Hakkında Kanun'un 6. Maddesi Kapsamında Değerlendirilmesi ..... 138
SONUÇ ..... 142
KAYNAKÇA ..... 144
Kitap, Makale ve Tezler ..... 144
İnternet Kaynakları ..... 151

# GİRİŞ

Özellikle son yüzyılda ülkeler arası ticari ilişkilerin artması ve bunun bir sonucu olarak ekonominin küreselleşmesi ile birlikte, uluslararası ticaret çok büyük bir gelişme kat etmiş; bu da ticaretin temel dinamiklerinden olan taşıma ve lojistik sektörünün aynı paralelde gelişmesine ve ilerlemesine neden olmuştur. Taşıma ve lojistik sektörü; teknolojinin hızla geliştiği, mesafelerin kısaldığı ve ticarete konu olan malların çeşitlenip arttığı bu ortamda; dünya ticaretinde geçmişte hiç olmadığı boyutlarda önem kazanmıştır.

Taşıma ve lojistik sektörü içerisinde, mesafeye ve miktara göre değişmekle birlikte; ekonomikliği, çevresel olması ve tek seferde önemli miktarda yük taşıma hacmine sahip olması gibi özelliklerinden dolayı deniz yolu taşımacılığının payı oldukça yüksektir. Nitekim ülkemizde de denizyolu taşımacılığı, ülkemizin 8.333 km'yi bulan sahil şeridine sahip olması, Asya ve Avrupa'yı birbirine bağlaması, enerji üreten ülkelere yakınlığı ve uluslararası ulaşım yolları üzerinde bulunması sebebiyle önemli gelişme potansiyeline sahiptir.

Denizyolu taşımacılığının temel yapı taşlarından biri ise limanlardır. Zira limanların etkin bir şekilde kullanılması ve verilen liman hizmetlerinin kalitesi, denizyolu taşıma süreçlerinin başarısını doğrudan etkilemektedir. Ticaret ve ulaşımı destekleyen limanlar, bulundukları kentin ve bölgenin ekonomik gelişimi için önemli imkânlar sunmakta; çeşitli ticaret merkezleri arasında güçlü bir bağ kurmaktadır. Hem bölgesel hem de ulusal ekonomiye büyük katkı sağlayan limanlar, sanayinin ve ticaretin gelişmesi açısından önemli bir fonksiyonu yerine getirmektedirler.

Liman işletmeciliği sektörü, özellikle 1960'lardaki konteyner devriminden sonra ticari büyüme sürecine girmiş ve limanlar zaman içinde evrim geçirmiştir. Teknolojinin ilerlemesi ve uluslararası ticaretin genişlemesiyle yeni pazarlar ve yeni ticaret koridorları ortaya çıkmakta, yük hareketleri artmakta ve malların daha hızlı ve etkin akışının sağlanması için eski gemilerin yerini modern ve büyük kapasiteli gemiler almakta, bu

paralelde liman işletmeleri de daha büyük alanlara ve daha gelişmiş tesislere dönüşmektedir.

Küresel ölçekte bu tür gelişmelerin yaşandığı dönemlerde, mevcut limanlarının çok büyük bir kısmı devlet tarafından işletilen Türkiye'de liman işletmeciliği, Dünya'daki gelişmelerin çok gerisinde kalmıştır. Zira liman hizmetlerinin kalitesi, limanların müşteriler tarafından tercih edilmesinde önemli bir etken olduğundan, limanların gelişen ve değişen teknolojiye çok hızlı bir şekilde uyum sağlaması gerekmektedir.

Ancak kamu sektöründeki limanlar teknolojik gelişmeleri takip edememekte, daha fazla bürokratik işlemler gerektirmekte ve müşteri taleplerine cevap verebilmede fazla etkin olamamaktadır. Kamu limanlarının etkin, verimli ve karlı olduğu durumlarda bile, merkezi idareye bağlı olmanın yarattığı kısıtlamalar liman hizmetlerini olumsuz yönde etkilemekte ve bu nedenle limanlar serbest rekabet koşulları içerisinde verimli çalıştırılamamaktadır. Kısacası; devlet tarafından işletilen limanlar, mevcut yapıları ve bürokratik süreçlerden dolayı değişen ve gelişen bu teknolojiye uyum sağlamakta son derece zorlanmışlardır.

Yukarıda belirtilen nedenlerden dolayı yeterli gelişimi gösteremeyen Türkiye'deki liman işletmeleri için, 1987 yılında ilk özel liman işletmesinin (Gemlik Limanı) faaliyete geçmesi ve bunun akabinde liman özelleştirmelerinin başlaması önemli bir dönüm noktası olmuştur.

Ülkemizde İlk olarak 1997 yılında Tekirdağ Limanı ile başlayan liman özelleştirmeleri süreci, günümüzde de tüm hızıyla devam etmekte olup; yakın zamanda Türkiye'de kamu kurumları tarafından işletilen liman kalmayacağı düşünülmektedir.

Söz konusu liman özelleştirmeleri ile ülkemizdeki mevcut limanların azami kapasitede kullanılmaları, finansal bağımsızlıklarını kazanmaları, müşterilerinin ihtiyaçlarına daha hızlı cevap verebilecek bir yönetim tarzına kavuşmaları, üstyapı ve altyapı yatırım gereksinimlerinin karşılanarak teknolojik gelişmelere ve modern işletme

tekniklerine uygun olarak işletilmeleri ve yönetilmeleri amaçlanmakta olup; şu ana kadar yapılan özelleştirmeler ile bu amaçlara kısmen de olsa ulaşılmaya başlandığı görülmektedir.

Ancak Türk limancılık sektöründe ve uluslararası ticarette meydana gelen bu gelişmelere karşılık, mevzuatımızda denizyolu taşımacılığının temel yapı taşlarından biri olan limanların liman hizmetlerinin ifası sırasındaki hukuki statüsünü, sorumluluklarını ve yükümlülüklerini düzenleyen hiçbir özel düzenleme olmadığı görülmektedir. Liman işletmeciliği mevzuatı denince akıllara 618 sayılı Limanlar Kanunu ve 31.10.2012 tarihli Resmi Gazete'de yayınlanan Limanlar Yönetmeliği gelse de, işbu kanun ve yönetmelik yalnızca liman işletmelerinin ve liman müşterilerinin uyması gereken idari kuralları içermektedir.

Mevzuattaki bu boşluk nedeniyle, uygulamada yaşanan hukuki uyuşmazlıklar, Türk Ticaret Kanunu'nun ve Türk Borçlar Kanunu'nun genel nitelikli hükümleri ile çözülmeye çalışılmaktadır. Ayrıca doktrinde de bu konuda fazla çalışma yapılmamış olup; mevcut çalışmalarında çok eski tarihli olduğu görülmektedir.

Bu durum, yani liman işletmelerinin liman hizmetlerinin ifası sırasındaki hukuki statüsünü, sorumluluklarını ve yükümlülüklerini belirleyen özel bir yasal düzenleme olmaması ve doktrinde de bu konu üzerinde yeterince çalışma yapılmamış olması, yaşanan hukuki ihtilaflarda bazen liman işletmelerinin bazen de liman işletmeleri ile etkileşim içerisinde olanların zarara uğramasına neden olmaktadır.

Oysa ülkemiz için çok büyük bir öneme sahip olan, uluslararası ticaretin önemli aktörlerinden olan ve dolayısıyla ülkenin ekonomik yapısı üzerinde doğrudan etkili olan liman işletmelerinin liman hizmetlerinin ifası sırasındaki hukuki statüsünün, sorumluluklarının ve yükümlülüklerinin hiçbir duraksamaya yer vermeyecek şekilde belirlenmesi; hem liman işletmeleri hem de liman işletmeleri ile etkileşim içerisinde olan diğer özel veya tüzel kişiler açısından büyük önem taşımaktadır.

Çalışmamızda; liman işletmelerinin, tüm liman işletmeleri tarafından verilen ve doktrinde "temel liman hizmetleri" olarak nitelendirilen yükleme-boşaltma, depolama, kılavuzluk ve römorkaj hizmetlerinin ifası sırasındaki hukuki statüleri, yükümlülükleri ve sorumlulukları incelenerek bu alandaki eksik bir nebze olsun giderilmeye çalışılmış; ayrıca çalışmamızın son bölümünde, uygulamada pek çok uyuşmazlığa neden olan liman hizmet tarifelerinin belirlenmesi sorunu üzerinde de kısaca durulmuştur.

# BİRİNCİ BÖLÜM

# LİMANLAR

## 1.1. Limanların Tarihsel Gelişimi

Denizlerde ulaşımın ve deniz ticaretinin geçmişi çok eski tarihlere dayanmakta olup; deniz ulaşımda kullanılan ilk gemiler, bundan binlerce yıl önce ağaç kütüklerinin oyulması ve derilerin şişirilmesi ile inşa edilmiştir. Daha sonraki dönemlerde insanlar, bu kez birden fazla kütüğü birbirine bağlayarak yine insan gücüne dayalı daha büyük gemiler inşa etmişler; bir müddet sonra da rüzgar gücünden yararlanan tekneler dönemi başlamış ve son olarak makinelerden güç alan ve yapımında çelik malzeme kullanılan, içerisinde pek çok teknolojik teçhizat barındıran değişik tip ve büyüklükteki deniz araçları inşa edilmeye başlanmıştır (Erdal, 2008, s.47). Günümüzde de gemilerdeki ve deniz ticaretindeki değişim ve gelişim hız kesmeden devam etmektedir.

Arkeolog ve tarihçiler tarafından yapılan araştırmalar sonucunda, günümüzden yaklaşık 7000 yıl önce deniz ulaşımına başlandığı, önceleri çoğunlukla balık avlama amaçlı olarak kullanılan teknelerin, ticari amaçlı kullanımının yaygınlaşması ile birlikte denizlerde korsanlığın başlaması üzerine gemiler için güvenli bir sığınak ihtiyacının baş gösterdiği; ayrıca gemilerin artan ticari kullanımı sonucu sadece iyi havalarda değil, kötü havalarda da denize açılma ihtiyacı nedeniyle gemilerin deniz ve nehir kıyılarındaki doğal korumalı alanlara sığınmak zorunda kaldığı, bu durumun da liman ihtiyacının başlangıcını oluşturduğu anlaşılmıştır (Baykal, 2012, s.97).

Dolayısıyla Liman Endüstrisinin de deniz ulaşımı ve ticareti gibi çok uzun bir tarihe sahip olduğunu söylemek mümkündür. Zira günümüzden yaklaşık 5000 yıl önce, bugün de halen yoğun olarak denizcilikle uğraşan uluslara ev sahipliği yapan Akdeniz'in hemen hemen her köşesinde limanların olduğu bilinmektedir. Nitekim Mısır'daki büyük Pharos Limanı'nın milattan önce 1900 – 1800 yılları arasında ve bir su kanalı ile birbirine bağlanan antik Sidon Limanı'nın da milattan önce 1200'lü yıllarda inşa edildiğine dair kanıtlar bulunmaktadır (Erdal, 2008, s.48).

Ayrıca yakın tarihlerde yapılan araştırmalar ile Kızıldeniz'deki Vadi El-Carf bölgesinde, Büyük Piramit'i inşa ettirdiğine inanılan Firavun Khufu'nun döneminde inşa edildiğine ilişkin bulgulara ulaşılan ve Dünya'nın bilinen en eski limanından 1000 yıl daha önce inşa edildiği düşünülen bir liman keşfedildiği duyurulmuştur.

Limanlar, bu denli eski bir geçmişe sahip olmalarına rağmen çok uzun bir süre fark edilir bir gelişme gösterememiş; hem liman yapıları hem de liman sahası içerisinde verilen hizmetler bu süreçte hemen hemen hiç değişmemiştir. Ancak 19. ve 20. yüzyılda gelişen sanayileşme ile birlikte limanlar; sınai büyümenin merkezi haline gelmiş ve 20. yüzyılın başından günümüze kadar olan süreçte çok büyük bir gelişim göstermişlerdir.

### 1.2. Tarihi Süreçte Limanların Gelişimi ve Sınıflandırılması

Limanlar daha önceki dönemlerde işgücü yoğun ekonomik sistemler iken sanayileşme ile birlikte ulaştırma maliyetlerinin düşürülmesi amacıyla işlevleri imalat alanları olarak gelişmiştir. 19. yüzyılda limanlar sınai büyümenin merkezi halini almış ve daha geniş alanlara daha uzmanlaşmış ekipmanlara ve daha çok hammaddeye ihtiyaç duyar hale gelmiştir (Erdal, 2008, s. 52).

Doktrinde, limanların yukarıda belirtmiş olduğumuz süreçteki (19. Yüzyılın başından günümüze kadar devam eden süreç) gelişimleri 3 nesil altında sınıflandırılmakta ve günümüzdeki limanlar 4. Nesil limanlar olarak adlandırılmaktadır. Söz konusu liman nesillerinin belirlenmesinde; elleçlenen yükün türü, limanın yönetim tarzı ve örgütlenme yapısı ile belirleyici faktörlerde karşılaşılan değişiklikler göz önüne alınmakta olup; her nesilde yer alan limanların genel özellikleri aşağıda belirtilmiştir (Esmer ve Çetin, 2013, s.382).

- **Birinci Nesil Limanlar:** 1960'lı yıllara kadar varlığını sürdüren, ticari ve ulaştırma faaliyetlerinden izole edilmiş ve kullanıcılarının ihtiyaçlarına uzak kalmış limanlardır. Bu grupta yer alan limanlarda, liman sahası içerisinde çalışan işletmeler birbiri ile etkileşim halinde olmadığı için limanın bir ticaret merkezi haline gelmesine imkan bulunmamaktadır. Bu dönemlerde limanların yegane ve en büyük işlevlerinin

yükleme – boşaltma ve depolama hizmetleri vermek olduğu kabul edildiği için, yalnızca liman tesislerine yatırım yapmanın yeterli olacağına inanılmaktaydı. Bu nedenlerle, bu nesilde yer alan limanlarda ulaştırma teknolojisine yapılması gereken yatırımın ihmal edildiği söylenebilir (Arabelen, 2014, s.92).

- **İkinci Nesil Limanlar:** 1960-1980 yılları arasında inşa edilen ikinci nesil limanlar, devlet ve liman otoritesini kapsayan bir sisteme sahiptir. Dolayısıyla, liman içerisinde liman hizmet sağlayıcılarının birbirlerini anlaması ve karşılıklı olarak çıkarları adına işbirliği yapmaları söz konusu olmuştur. Bu grupta yer alan limanlar ulaştırma, sanayi ve ticaret merkezi haline gelmiş limanlar olup; bu noktaya, yüke katma değer katan hizmetler olan paketleme, etiketleme ve fiziksel dağıtım gibi hizmetlerin liman tarafından verilmesi ile ulaşmışlardır (Çetin, 2012, s.10).

- **Üçüncü Nesil Limanlar:** Üçüncü nesil limanlar, 1980'li yıllarda konteyner ve intermodal taşımacılığın sürekli gelişip yaygınlaşması ile limandan limana taşıma kavramının yerini, kapıdan kapıya taşıma kavramına bırakmış olması karşısında limanların artık geleneksel işlevleri yerine ek lojistik hizmetler vermeye başlamasının bir ürünüdür. Bu grupta yer alan limanlar uluslararası üretim ve dağıtım ağında dinamik bir düğüm haline gelmiş, önceki nesillerde yer alan limanlardan daha uzmanlaşmış, değişken ve bütünleşik liman hizmetleri veren limanlardır (Aktaran Esmer ve Çetin, 2013, s.382).

- **Dördüncü Nesil Limanlar:** Doktrindeki bazı görüşlere göre 1990'lı yıllardan, bazı görüşlere göre de 2000'li yıllardan sonraki dönemde faaliyet gösteren, ticari işlevleri gelişmiş ve bir hizmet merkezi olarak nitelendirilebilen limanlardır. Ticarette küreselleşmenin yaygınlaşması ile birlikte bu gruba giren limanlarda liman operasyonları karmaşıklaşmış olup; limanlar, bütünleşik ve eş güdümlü faaliyetlerin gerçekleştirildiği ve yönetimsel kontrolün yüksek olduğu birleştirilmiş bir yapıya sahip olmuştur (Gökhan, 2013, s.63).

Bu kapsamda, günümüzde faaliyet gösteren bu dördüncü nesil limanlar, bilgi ve iletişim sistemlerinin etkin kullanımıyla küresel terminal ağları içerisinde işletilmekte, çevreye duyarlı ve liman-şehir ilişkilerine önem veren sosyal liman örgütleri olarak

gelişmekte, gelişmiş lojistik hizmetler sunarak tedarik zinciri tarafları ile işbirlikleri oluşturmakta ve buna uygun olarak da liman yönetimleri, liman ve tedarik zinciri bütünleşmesinde kolaylaştırıcı işlev üstlenmektedir (Demiriz, 2010, s.53).

### 1.3. Liman Tanımı

Dünya üzerindeki limanların tamamını karşılayacak bir liman tanımı yapmak imkansız olmakla birlikte, Türk Dil Kurumu tarafından en basit haliyle liman "Gemilerin barınmalarına, yük alıp boşaltmalarına, yolcu indirip bindirmelerine yarayan doğal veya yapay sığınak" olarak tanımlanmıştır (TDK, 2016).

Yukarıda belirtmiş olduğumuz gibi, limanların yapısı, işlevleri ve vermiş olduğu hizmetler sürekli değişmiş ve gelişmiş olup; bu kapsamda ilk dönemlerde deniz ve karanın kesiştiği yerler olarak bilinen limanlar zaman içerisinde sahip olduğu yeni nitelikleri ile birlikte yeniden tanımlanmışlardır (Bitiktaş, 2015, s.19). Dolayısıyla doktrinde, tanımlayanın öncelik verdiği liman nitelikleri ve tanımlamanın yapıldığı tarih doğrultusunda pek çok liman tanımı yapılmıştır. Doktrinde yapılan liman tanımlarının bir kaçına aşağıda yer verilmiştir.

> "Deniz taşımacılığı su ortamında sürdürülür. Bu taşımacılığın başlangıç ve bitiş noktasını liman biçimler. Bu yüzden limanı, deniz taşımacılığının başlangıç ve bitim noktası diye tanımlamak olanaklıdır."(Akten ve Albayrak, 1988)

> "Liman, rıhtım veya su alanlarına demirleyebilme olanaklarını kapsayan; teknelerin bağlanıp kaldırılması veya demirleyebilmesi, hizmet görmesi ve yükün karada/denizde teslimine kadar korunması için tesisleri ve olanakları bulunan; tekneden kıyıya, tekneden tekneye, kıyıdan tekneye yük ve insan naklinin gerçekleştirildiği sınırlandırılmış kara ve deniz alanıdır."(Yercan, 1996, s.13)

"Limanları, ekonomik esaslar doğrultusunda yüklerin en kısa sürede elleçlenmesini[1] sağlayan teknik olanaklarla donatılmış, elleçlenecek yükleri her türlü hava ve deniz koşullarında koruyan ve gemilerin emniyetle barınmasını sağlayan lojistik ve endüstri merkezleri…"(Baykal, 2012, s.98)

"Limanlar, mal ve hizmetlerin bir taşımacılık modundan diğerine aktarılmak amacıyla gemiden gemiye ya da gemiden başka bir taşıma sistemine yük aktarımının yapıldığı yerlerdir. Limanlar; karayolu, demiryolu ve denizyolu arasında bir ara birim görevi üstlenerek kara taşımacılığı ile deniz taşımacılığı arasında bağlantı sağlarlar."(Aktaran Gökhan, 2013, s.57)

"Limanlar, gemi kabulü, yükleme, boşaltma, depolama ve yüklerin iç taşıma türleri ile gönderilmesi gibi ticari faaliyetlerin gerçekleştirilmesi için gerekli yapı ve ekipmanları içeren kara ve deniz alanlarıdır."(Esmer ve Çetin, 2013, s.379)

Görüldüğü üzere doktrinde yapılan bu tanımlamalar tamamen mevcut limanların niteliklerine ve verdikleri hizmetlerin çeşitliliklerine dayanmakta olup; limanlar ve limanlarda verilen hizmetler gelişip değiştikçe bu tanımlarda değişmeye devam edecektir (Çağlar, 2012, s.3).

Bu tanımlamalara göre bir limanın temel unsurlarını; liman sahasında bulunan gemi ve yükleri çeşitli tehlikelerden koruma, bir taşıma modundan diğerine geçişe olanak sağlama ve hem gemiyle hem de yükle ilgili hizmet sunma olarak saymamız mümkündür.

Buna göre limanlar, denizyolu ile getirilen yüklerin boşaltma işleminin yapılarak bu yüklerin diğer taşıma yollarına geçişini sağlayan, diğer taşıma yollarıyla gelen yüklerin de gemilere yükleme işleminin yapılarak bu yüklerin denizyolu taşımasına geçişini sağlayan; aynı zamanda yüklerin bir taşıma yolundan diğerine geçerken depolanmasına imkan sağlayan ve kendisine yük getiren veya kendisinden yük alan gemilere de barınma ve bakım hizmeti verebilen lojistik merkezleridir.

[1] "Elleçleme" deyimi, gümrük gözetimi altındaki eşyanın asli niteliklerini değiştirmeden istiflenmesi, yerinin değiştirilmesi, büyük kaplardan küçük kaplara aktarılması, kapların yenilenmesi veya tamiri, havalandırılması, kalburlanması, karıştırılması ve benzeri işlemleri ifade eder.

### 1.4. Limanların Genel Olarak Sınıflandırılması

Limanlar genel olarak; oluşum şekillerine, işlev ve kullanılış amaçlarına, verdikleri hizmetlere, elleçledikleri yükün türüne, sahiplerine ve yönetim biçimlerine göre sınıflandırılmaktadır:

#### 1.3.1. Oluşum Şekillerine Göre Limanlar

Oluşum şekillerine göre limanlar; doğal limanlar, yarı doğal limanlar ve yapay limanlar olarak sınıflandırılmaktadır.

- **Doğal Limanlar: "**Hizmet verdikleri gemilere sakin sular, koylar ve nehir ağızları veya kıyılarında doğal bir barınma sağlayan yanaşma rıhtımları, iskeleleri ve yeterli su derinliği ile hizmet veren yerlerdir."(Baykal, 2012, s.111) Doğal limanlarda gemilere güvenli hizmet verilecek alan, dışarıdan hiçbir müdahalede bulunmadan doğal bir şekilde kendiliğinden oluşmuştur. Bu tür limanları rüzgar ve akıntıya karşı koruyan engeller genelde; kum yığınları, adalar, kayalar, yarım adalar ve benzeri doğal engellerdir. Bu tür limanlarda koruyucu yapılaşmaya gerek duyulmamaktadır (Yercan, 1996, s.32). Hong-Kong, San Francisco, Rotterdam, Antwerp, Hamburg, Londra ve Glasgow limanları doğal limanlardır.

- **Yarı Doğal Limanlar:** Bu limanlar doğal engeller sayesinde belirli bir noktaya kadar sakin su alanına sahip olan ancak; eksiklikleri yapay olarak giderilen limanlardır. Bu tür limanlarda limana gelen gemilerin tam güvenliği, su alanının belirli bölgelerine inşa edilen dalga kıran ve mendirek türü yapay engeller ile sağlanmaktadır. Venedik bu tür limanlara örnektir (Baykal, 2012, s.111).

- **Yapay Limanlar:** Hiçbir şekilde hava ve deniz koşullarına karşı doğal koruması olmayan, limana gelen gemilerin güvenliğinin tamamen yapay engeller ile sağlandığı limanlardır. Bu tür limanlar bir sahilin doldurulması, kazılması ve su alanını sakinleştirecek diğer engellerin inşa edilmesi yoluyla oluşturulur. Barcelona, Cezayir,

Cherbourg, Marsilya, Haydarpaşa ve Mersin Limanları bu tür limanlara örnektir (Öner, 2015, s.17).

- **Med-Cezir Limanları:** Bazı limanlarda su seviyelerinin değişimleri arasında büyük fark olduğundan, med-cezire karşı korunmuş limanlardır. Gel-Git sırasında deniz suyu seviyesinde oluşan farklılığın olumsuz etkilerinin giderilmesi amacıyla yapılan (pahalı havuzları olan) limanlardır.

- **Dok Limanları:** Dok limanları, liman ve tesisleri med-cezirin etkisinden koruyup tüm gemilere aynı şekilde hizmet verilebildiği limanlardır. Bu sistem çok pahalı olduğundan, sadece gelişmiş ülkelerin büyük limanlarında uygulanmaktadır (Öner, 2015, s.17).

### 1.3.2. İşlevleri ve Kullanılış Amaçlarına Göre Limanlar

İşlevleri ve kullanılış biçimlerine göre limanlar merkezi liman, besleme limanı, transit liman, yerel liman, askeri liman, akaryakıt limanı, balıkçı limanı, gümrüksüz liman(serbest liman), yat limanı, ihtisaslaşmış limanlar ve uğrak veya ikmal limanı olarak sınıflandırılmaktadır (Baykal, 2012, s.111).

### 1.3.3. Verdikleri Hizmete Göre Limanlar

Limanlar verdikleri hizmete göre; toplama – dağıtım limanı (ana liman, hub port), aktarma limanı (hub port 2 veya transhipment port), uğrak limanı (calling port) ve besleme limanı (feeder port) olarak sınıflandırılmaktadır (TCDD ve Limancılık, 2011, s.214).

- **Toplama – Dağıtım Limanı (Ana Liman, Hub Port):** Kendi art alanlarından ithal/ihraç ettikleri orijinal bölgesel yükleri olan ve diğer limanlardan gelen ulusal ve uluslararası yüklerin uğrak veya besleme limanlarına aktarılmasını sağlayan limanlardır.

- **Aktarma Limanı (Hub Port 2 veya Transhipment Port):** Genellikle uluslararası yük aktarımı için yüklerin elleçlendiği limanlardır.

- **Uğrak Limanı (Calling Port):** Uluslararası ve kıtalararası gemilerinde belirli sıklıkta uğrayabildiği, ancak aktarma yüklerin elleçlenmediği limanlardır.

- **Besleme Limanı (Feeder Port):** Ana limanlara uğrayan konteyner gemilerinin uğramadığı, sadece ana limanlardan aktarılan yükleri elleçleyerek kendi art alanlarına hizmet eden limanlardır (Esmer ve Çetin, 2013, s.381).

### 1.3.4. Elleçledikleri Yükün Türüne Göre Limanlar

Elleçledikleri yükün türüne göre limanlar; parça yük limanları, sıvı dökme yük limanları, katı dökme yük limanları, konteyner limanları, ro-ro limanları, yolcu limanları, balıkçı limanları olarak sınıflandırılmaktadır.

### 1.3.5. Sahiplerine Göre Limanlar

Sahiplerine göre limanlar; kamu limanları, özel limanlar ve kamu-özel ortaklığı limanları olarak sınıflandırılmakta olup, merkezi yönetim, bölge idaresi ve mahalli idarenin sahibi olduğu limanlar kamu limanı ve devlet ile özel sektörün belirli oranlarda sahibi olduğu limanlar ise kamu-özel ortaklığı limanlarıdır (Yercan, 1996, s.35).

Özel limanlar ise; endüstriyel grup ya da endüstriyel teşebbüslerin ihtiyaçlarını karşılayan veya karşılamak üzere inşa edilmiş, ayrıca üçüncü şahıslara da hizmet veren limanlardır. Devlet onayı alınarak inşa edilir veya işletilir. Bu limanlara örnek olarak Marmara Bölgesi'nde Ambarlı limanındaki Limak, Akçansa, Mardaş, Marport, Kumport, İzmit Körfezi'nde Safiport, Poliport, Diler, Evyap, Ford Otosan, Yılport, Ege Bölgesi'nde Batıçim, Habaş, Ege Çelik, Ege Gübre verilebilir (Öner, 2015, s.20).

### 1.3.6. Yönetim Biçimlerine Göre Limanlar:

Yönetim biçimi açısından limanlar hizmet limanı, işletmesi özel kesime verilen limanlar, işletmesi elleçleme sistemiyle birlikte özel kesime verilen limanlar, özel limanlar ve yap-işlet-devret türü limanlar olarak sınıflandırılmaktadır.

- **Kamu Hizmet Limanı (Public Service Port):** Bu modelde limanın mülkiyeti ve işletmesi devlete aittir. Gelişmekte olan ülkelerde rastlanılan kamu hizmet limanı modelinde, limanın faaliyet gösterebilmesi için gerekli olan tüm hizmetler kamu otoritesi tarafından sunulmaktadır. Dolayısıyla, bu modelde liman yönetimleri idari ve denetime ilişkin görevlerinin yanı sıra limanın ticari nitelik taşıyan yük elleçleme gibi hizmetlerini de vermektedir (Arabelen, 2014, s.103). Yakın bir geçmişe kadar ülkemizdeki limanların tamamı bu şekilde hizmet vermekteydi.

- **İşletmesi Özel Kesime Verilen Limanlar (The Landlord Port):** Bu şekilde yönetilen limanlarda limanın mülkiyeti halen kamuya ait olmakla birlikte kamu otoritesi limanın yük elleçleme ve istif işlerini yapmak üzere özel sektöre izin vermektedir. Bu türde kamu otoritesi sadece altyapı, güvenlik, liman girişi ile kanal ve liman su alanları bakımından sorumludur. Büyük konteyner limanları çoğunlukla bu türde işletilir. Rotterdam Limanı, Anvers Limanı, New York Limanı ve Singapur Limanı bu tür limanlara örnek olarak gösterilebilir.

- **İşletmesi Elleçleme Sistemiyle Birlikte Özel Kesime Verilen Limanlar (The Tool Port):** Bu tür limanlarda liman idaresi, gemi ile sahil arasındaki ana yük elleçleme donanımlarını da sağlar. Ancak yük elleçlemesi kendisine verilen özel izin kapsamında özel sektör tarafından yapılır. Bu nedenle, bu modeldeki en büyük problem genellikle operasyonel sorumlulukların paylaşımından kaynaklanmaktadır. Yük elleçleme ekipmanları liman otoritesine ait olmasına rağmen işletilmesinin özel işletmelerde olması çoğu zaman taraflar arasında uyuşmazlık çıkmasına neden olabilmekte, bu da liman faaliyetlerini olumsuz yönde etkileyebilmektedir (Arabelen, 2014, s.104).

- **Özel Liman (The Private Port):** Limanın yapım, işletim ve bakımı tamamen özel kesim tarafından yapılan limanlardır. Dolayısıyla devletin liman üzerinde hiçbir etkisi yoktur. Son dönemlerde bu türdeki limanlar oldukça yaygınlaşmıştır.

- **Yap-İşlet-Devret Türü Limanlar (BOT: Built-Operate-Transfer Ports):** Son dönemlerde dünyada liman alt yapılarının bu yöntemle inşası oldukça yaygınlaşmıştır. Bu yöntem sayesinde devlet desteği olmadan ülke limanlarındaki tıkanıklık aşılmaya çalışılmaktadır. Ancak söz konusu sistemin yapısı gereği, yatırımın dönüşü çok uzun süre aldığından bu sistem de bir süre sonra yetersiz kalabilmektedir. Bu nedenle bazı temel yapıların devlet tarafından, diğer yatırımların ise özel kesim tarafından yapıldığı, devlet ve özel kesimin birlikte yatırım yaptığı bir yaklaşım daha etkin bir yol olarak görülmektedir (Baykal, 2012, s.117). Ülkemizde bu yöntemle inşa edilmiş ve halihazırda işletilen limanlar; Çanakkale Kepez Limanı, Bodrum Turgutreis Yat Limanı, Çeşme Yat Limanı, Yalova Yat Limanı, Sığacık Yat Limanı, Alanya Yat Limanı, Didim Yat Limanı, Kaş Yat Limanı ve Mersin Yat Limanı'dır.[2]

[2] www.ubak.gov.tr

# İKİNCİ BÖLÜM

# LİMAN İŞLETMELERİ TARAFINDAN VERİLEN HİZMETLER

## 2.1. Genel Olarak

Liman işletmeleri tarafından üretilen, bir ürün değil, limanda verilen hizmetlerdir. Liman işletmeleri tarafından verilen hizmetleri; yüke verilen hizmetler ve gemiye verilen hizmetler olarak ikiye ayırmak mümkündür.

Yüke verilen hizmetler genel olarak, yükleme ve boşaltma, şifting, konteyner bağlama çözme, ISPS ve terminal hizmetleri; gemiye verilen hizmetler ise temelde, geminin rıhtıma giriş ve çıkışında verilen pilotaj, römorkaj, palamar, barınma ve ambar kapağı açma hizmetleridir (Berk, 2004, s.27). Bunun yanında, yüke verilen hizmetlerde talep edenler yükletenler, yük alıcıları, acenteler, kiracılar ve armatörler iken; gemiye verilen hizmetlerde ise talep edenler kaptan ve donatanlardır (Bitiktaş, 2015, s.32).

Esasında günümüz limanlarında, yukarıda sayılan hizmetlerin de dışında pek çok hizmet verilmekte olup; limancılık sektöründe yaşanan hızlı gelişim göz önüne alındığında liman işletmeleri tarafından verilen hizmetlerin yakın gelecekte çok daha çeşitleneceğini söylemek güç değildir.

Ancak; uygulamada verilen hizmetlerin limandan limana dahi farklılık gösterdiği düşünüldüğünde, liman işletmeleri tarafından verilen tüm hizmetlerin aynı çalışma içerisinde incelenmesi mümkün görünmemektedir. Kaldı ki; aynı çalışmada sayısız liman hizmetinin ele alınması, her konu ayrıntılı incelenemeyeceğinden, çalışmanın yüzeysel hale gelmesine de neden olabilecektir.

Bu nedenle bu çalışmamızda yalnızca, tüm liman işletmeleri tarafından verilen ve doktrinde "temel liman hizmetleri" olarak nitelendirilen (Berk, 2004, s.25) yükleme-boşaltma, depolama(ardiye), kılavuzluk ve römorkaj hizmetleri üzerinde durulacaktır.

### 2.2. Yükleme ve Boşaltma Hizmeti

"Bir yük gemisinin limana uğramasının temel nedeni yükün yüklenmesi ve boşaltılması işlemidir."(Gökhan, 2013, s.113) Bu nedenle yükleme boşaltma hizmeti, limancılık faaliyetinin temelini oluşturmakta olup; milattan önce kurulan limanlarda da günümüz limanlarında da, bir limanın müşterisine verdiği en temel ve birincil hizmet, yükleme ve boşaltma hizmetidir.

Yükleme-boşaltmayı *Altınçubuk* (1989), "yükün karadan gemiye ve gemiden karaya transferi"(s.111) olarak; *Akıncı* (1968), "yükün geminin yanından alınıp, gemide istif edileceği yere kadar götürülmesi ve gemide bulunduğu yerden alınıp gönderilene teslimi maksadı ile mavnaya konulması veya rıhtıma bırakılması"(s.156) olarak; *Çağa* "yükün taşıtan (veya onu temsilen yükleten) tarafından gemiye getirilmesi ve gemi tarafından da teslim alınması ve gönderilenin emrine amade tutulmak maksadiyle boşaltma limanında gemiden anlaşmaya göre karaya veya layterlere çıkarılması"(s.58) olarak tanımlamışlardır.

Bunun yanında TCDD Liman Hizmetleri Tarifesinde yükleme-boşaltma hizmeti;

> "Eşyanın, rıhtım, geçici depolama yerleri, kara veya deniz vasıtasından alınıp, gemi veya lash layterinin bordasına getirilmesi, yüklenmesi, gemi veya lash layterin ambar veya güvertesine istif edilmesi veya mukabili hizmetleri ile dökme katı ve sıvı eşya için Kuruluşa veya izin verilmesi halinde, İş Sahibine ait Mekanik Vasıta ve Tesisler ile yapılan (Pnömatik, Konveyör, Pipe-Line) hizmetleri,"

şeklinde tanımlanmıştır (TCDD ve Limancılık, 2011, s.175)

Bu tanımlamalara göre liman işletmeleri tarafından verilen yükleme-boşaltma hizmetinin temel unsurunu; zilyetliği liman işletmesine bırakılan yükün gemiden karaya veya karadan gemiye transferi oluşturmaktadır.

Buna göre yükleme-boşaltma hizmetini; yükün, yük türüne göre seçilecek metot ve ekipmanlar ile karadan veya deniz vasıtasından alınıp başka bir deniz vasıtasına; bir deniz vasıtasından alınıp karaya veya başka bir deniz vasıtasına transferi olarak tanımlamamız mümkündür.

Liman işletmeleri, doktrinde ve uygulamada bu şekilde tanımlanan yükleme ve boşaltma işini, yükün niteliklerine göre birbirinden farklı metotlarla ve ekipmanlarla gerçekleştirmektedirler. Bu nedenle aşağıda başlıca yükleme-boşaltma metotları ve yükün niteliklerine göre yükleme-boşaltma işinde kullanılan ekipmanlar hakkında kısaca bilgi vermenin yerinde olacağı kanaatindeyiz.

### 2.2.1. Yükleme ve Boşaltma Metotları

- **Lolo Metodu:** Lifton/lift off kelimelerinin kısaltması olup; yükün gemi dahilindeki veya sahildeki kaldırma aparatları veya vinçler ile kaldırılarak gemiye yüklendiği veya gemiden alındığı yükleme boşaltma tipidir. Bu metot Dünya üzerinde pek çok gemi ve liman tarafından kullanılan geleneksel bir metottur.

- **Ro/ro Metodu:** Rollon/roll off kelimelerinin kısaltması olup; yükün gemiden tekerlekler üzerinde boşaltıldığı veya tekerlekler üzerinde yüklendiği yükleme boşaltma tipidir. Bu metodun çok çeşitli yöntemler ile gerçekleştirilmesi mümkündür. Örneğin bu metotta yüklü kamyonlar kendi güçleri ile gemiye yüklenip, kendi güçleri ile gemiden boşaltılırlar; bu yöntemde kamyon sürücüsü sefere ya kamyonla birlikte devam eder, ya da kamyonu gemiye bırakarak gemiden ayrılır, kamyonu varma limanında başka bir sürücü teslim alarak gideceği yere ulaştırır. Bunun yanında bu metotta römork ve şasiler gemiye özel terminal çekicileri tarafından yüklenir ve varma limanında aynı yolla gemiden tahliye edilir.

- **Sto/ro Metodu:** Stow/roll kelimelerinin kısaltması olup; bu metotta yük yukarıdaki metotlardan biri ile gemiye yüklenir, ancak gemide forkliftler aracılığıyla istiflenir. Bu yöntem konteyner yükleme boşaltmasında kullanılamamaktadır.

- **Flo/flo Metodu:** Floaton/floatoff kelimelerinin kısaltması olup; bu metotta yüzer yükler veya yüzer kargı taşıyıcıları üzerine konulmuş yükler, yarı dalmış taşıyıcı gemiye yüzdürüldükten sonra veya yarı dalmış taşıyıcı gemi yüklerin altına girdikten sonra geminin tekrar yüzer hale getirilmesi yoluyla yüklenir ve bu işlemin tam tersinin yapılmasıyla boşaltılırlar.

- **Truck to truck Metodu:** Bu metotta yük, forklift gibi taşıyıcılar kullanılarak gemi üzerinde bulunan kaldırıcılar üzerine yerleştirilir ve uygun yükleme seviyesine kaldırılır ve indirilir. Boşaltma işlemi ise bunun tam tersi yapılarak gerçekleştirilir.

- **Lift and roll Metodu:** Bu metotta yük gemi dahilindeki yükleme donanımları veya vinçlerle gemiye alınır ve daha sonra tekerlerle üzerinde yerine yerleştirilir.

- **Wo/wo Metodu:** Walkon/walkoff kelimelerinin kısaltması olup; canlı hayvan taşıması için en yaygın yükleme boşaltma metodudur. Bu metotta canlı hayvanlar gemiye yürüyerek bindirilir ve indirilirler. Aynı prensip tüm yolcu gemilerinde yolcular için de uygulanmaktadır (Erdal, 2008, s.6).

- **Sıvı ve Gaz Dökme Yük İçin Kullanılan Metod:** Petrol, doğal gaz (LPG), LNG gibi yükler sıvı dökme yüklerdir (Öner, 2015, s.23). Özellikle modern yükleme-boşaltma tekniklerinin mevcut olduğu, büyük (sıvı) depolama alanlarının olduğu yerlerde bu metodun kullanılması mümkün olmaktadır. Çünkü bu metodun kullanılabilmesi için (Gemiden rıhtıma-Depodan rıhtıma ve gemiye) paslanmaz çelikten boru hatları, dökme kimyasal yüklere ait özel depolama tankları, depolama tanklarında özel sayaçlar, vanalar, diğer kimyasal teknolojik aparatlar gereklidir. Bu metodun yaygın olarak kullanıldığı yerler petrol ve yağların işlendiği rafineri limanlarıdır (Yercan, 1996, s.65).

### 2.2.2. Yükün Niteliklerine Göre Yükleme-Boşaltma İşinde Kullanılan Ekipmanlar

- **Karışık Eşyanın Yükleme ve Boşaltılması:** Karışık eşya, çeşitli şekil ve büyüklükte ambalaj ve sandıklar halinde olan yükleri ifade etmektedir. Bu tür yükler tahta

palete konulabilecek nitelikte ise, yükleme boşaltma işlemi tahta palet ile yapılır. Ancak bu yüklerin tahta palet üzerine konulabilecek nitelikte olmaması halinde ağ palet, halat sapan veya duruma göre yükün zarar görmesini önleyen bir ekipman ile yükleme ve boşaltma yapılır. Bu tür yükleme ve boşaltmada gemi veya liman vinçleri kullanılmaktadır (Aktaran Seven, 2003, s.58).

- **Çuvallı Eşyanın Yükleme ve Boşaltılması:** Çuvallı eşyanın yükleme ve boşaltılması işlemi halat sapanla veya tahta paletle yapılmaktadır.

- **Yaş Sebze ve Meyve Gibi Özel İhtimam İsteyen Eşyanın Yükleme ve Boşaltılması:** Yaş sebze ve meyve gibi yükleme ve boşaltılması kendi yapısı gereği özel hassasiyet gerektiren yüklerin yükleme boşaltma işi meyve ve sebzenin cinsine, limanın durumuna ve geminin kapasitesine göre farklılık göstermektedir. Ancak sandıklar halinde bulunan meyve ve sebzenin yükleme ve boşaltma işlemlerinin tahta paletler ile yapılması gerekmektedir.

- **Dökme Yüklerin Yükleme ve Boşaltılması:** Dökme yükler; kuru ve sıvı dökme yükler olmak üzere ikiye ayrılmaktadır. Kömür, demir cevheri, maden cevherleri, şeker, buğday, çimento gibi toz veya küçük parçalar halinde olan kuru dökme yükün gemilere yüklenmesi veya boşaltılmasında kullanılan sistemler değişik olup cinslerine göre, uygun konveyör, kepçe, kazan, elevatör ve pnömatik gibi ekipmandan biri ile yüklenir ve boşaltılır. Buna karşılık petrol ve bazı özel yağlar ve kimyevi maddeler gibi sıvı haldeki dökme yükler, borular içinde pompalanarak doldurulup boşaltılır (Aktaran Seven, 2003, s.59).

- **Konteynerlerin Yükleme ve Boşaltılması: "**Konteyner, yükleri içinde bulunduran, bir nakil aracından diğerine aktarılabilen ve bu araçlardan kolayca ayrılabilen, yüklenmiş durumuyla birim yük vasfı taşıyan, büyüklük ve donanım bakımından mekanik yüklemeye elverişli, tekrar kullanılabilir olan taşıma kaplarıdır."(Erdal, 2008, s.19) Deniz taşımalarında kullanılan konteynerler önceleri çok çeşitli büyüklüklerde olup; son zamanlarda 20' ve 40' olmak üzere iki tip halinde

konteyner standartlaşmıştır.[3] Konteynerler, özel tipte inşa edilmiş konteyner gemileri ile taşınmakta ve liman rıhtımlarında yine özel vinçlerle yüklenip boşaltılmaktadır.

### 2.3. Depolama (Ardiye) Hizmeti

Depolama hizmeti de liman işletmeleri tarafından verilen temel hizmetlerden biridir. Depolama hizmetini *Altınçubuk* (1989), "Depolama hizmeti, karadan ve denizden gelen emtianın belirli süreler için kapalı ambar, sundurma, antrepo veya açık saha, rıhtım veya iskelelere konularak terminal işletmesinin sorumluluğu altında saklanmasını ifade eder."(s.131) olarak; *Yercan* (1996), "Gemilerden boşaltılan veya gemilere yükletilecek yüklerin ihtiyaç hissedildiğinde muhafaza edildikleri kapalı yapılara, bu iş için özel ayrılmış alanlar, depo ve/veya antrepo sahası denir. Burada muhafaza etme faaliyeti de depolama olarak adlandırılır."(s.59,) olarak; *Erdal* ve *Çancı* ise, "Depolama ambarlara alınan yüklerin sahipleri yada taşıyıcıları tarafından teslim alınmasına veya gemi ile gönderilecek yükün, gemiye yada deniz vasıtasına yüklenmesine veya tasfiye vb. şekilde çıkarılmasına kadar liman işletmesinin sorumluluğu altında muhafaza edilmesi hizmetidir."(Aktaran Berk, 2004, s.13) şeklinde tanımlamıştır.

Bunun yanında TCDD Liman Hizmetleri Tarifesinde depolama(ardiye) hizmeti;

> "Geçici depolama yerlerine alınan eşyanın, sahip veya taşıyıcıları tarafından teslim alınmasına veya gemi ile gidecek eşyanın, gemiye veya deniz vasıtasına yüklenmesine veyahutta tasfiye vs. şekillerle buralardan çıkartılmasına kadar, (tahsis edilen yerler hariç) İşletmenin sorumluluğu altında muhafaza edilmesi hizmetini, ifade eder.

şeklinde tanımlanmıştır (TCDD ve Limancılık, 2011, s.177).

Uygulamada da sıkça görüldüğü üzere limanlara gelen yüklerden bazılarının çeşitli nedenlerle limanda daha fazla süre kalması gerekmekte olup; bu gibi durumlarda

[3] 40'(boy 12 m, en 2,435 m, yükseklik 2.435 m) ve 20'(boy 6 m, en 2,435 m, yükseklik 2.435 m) ifadeleri konteynerlerin boyutlarını ifade etmektedir.

liman işletmelerinin bir depolama alanı ihtiyacı doğmaktadır. Liman işletmeleri, limanda daha uzun süre kalması gereken bu malları, depolama alanı olarak belirlediği kapalı ambar, sundurma, antrepo veya sevk alanlarında belirli bir süre muhafaza etmektedir. Bu hizmet kapsamında kabotaj yükler ambarlarda, gümrüklü yükler sundurmalarda ve uzun süre depolanacaklar ise antrepolarda muhafaza edilmektedir (Yercan, 1996, s.61).

*Altınçubuk* (1989) depolama hizmetinin ifası sırasında, yük için yer seçim ve planlaması yapılırken ilk safhada dikkate alınması gereken hususları şöyle sıralamıştır:

**1-** "Hava şartlarından etkilenmeyen makine ve emtia açık ambarlama alanlarında depolanmalıdır.

**2-** Keskin kokulu emtia, yiyeceklerle birlikte ve yiyecek koyulan yerlere koyulmamalıdır.

**3-** Birlikte nakledilecek maddeler, imkan varsa birlikte ambarlanmalıdır.

**4-** Nokta yükleri fazla olan emtia taban kaldırma kapasitesi en yüksek ve uygun olan yerlerde ambarlanmalıdır.

**5-** Ambarlama yerlerinin taban kaldırma kapasiteleri dikkate alınarak ağır yükler tabana, hafif yükler bunların üstüne istiflenmelidir."(s.140)

Bunun yanında, hem liman işletmesi hem de liman müşterisi için etkin bir depolama hizmeti için yapılması gerekenleri şu şekilde sıralamamız mümkündür:

**1-** "Yük çalınmaya karşı gereğince emniyetli, havanın, ısının, ışığın, nemin ve haşaratın hasar verici etkilerinden korunmalıdır.

**2-** En az elleçleme ile yüklemeye hazır olmalıdır.

**3-** Envanter amaçları için denetleme ve kontrole hazır olmalıdır.

**4-** Yeterli ve ekonomik bir işletme ile tutarlı olarak alan kaybı en aza indirilmelidir.

**5-** Tabana metrekare olarak yüklenebilecek azami ağırlığı aşılmamalıdır.

**6-** Ambar düzenlemesi yangın söndürme sistemlerinin görevlerini engelleyecek tarzda yapılmamalı, yangın söndürme aletlerinin etkin ve serbest kullanılmasını engellememelidir.

**7-** Yanmayı kolaylaştırıcı maddeler diğer maddelerden ayrı bir yere konulmalıdır.

**8-** Yükler birimlerine göre ve birimlerin boyut, miktar veya derece gibi envanter ve ambarlamayı etkileyecek hallerine göre tefrik olunmalıdır.

**9-** İstiflenen yükün taban ve tavanı arasında yeterli alan bırakılarak üst paketlerin kolayca nakli ve hırsızlık olaylarının kontrolü sağlanmalıdır."(Yercan, 1996, s.61)

## 2.4. Kılavuzluk ve Romörkaj Hizmetleri

### 2.4.1. Genel Olarak Kılavuzluk ve Römorkaj

#### 2.4.1.1. Kılavuzluk

Genel olarak kılavuzluk doktrinde, özelikle deniz emniyeti açısından tehlikeli kabul edilen boğazlarda, dar su yollarında ve sığ sularda yapılan seyrüsefer ile limanlara yanaşma ve kalkma manevralarında gemi kaptanlarına rehber olmak üzere, gemiye alınan tecrübeli, bölgedeki tehlike ve riskleri iyi bilen kılavuz kaptanlar tarafından icra edilen hizmet olarak tanımlanmaktadır (Taşkeser, 2014, s.6).

Buna göre kılavuzluk; gemilerin manevra kabiliyetlerinin kısıtlı olmasının tehlike oluşturabileceği hallerde gemiye alınan tecrübeli, bölgedeki tehlike ve riskleri iyi bilen kılavuz kaptanların gemi kaptanına yardımcı olmasıyla ifa edilen hizmettir.

Bu hizmetin ifası nedeniyle gemiye alınan kılavuzun gemiye alınması, yerel mevzuat gereği zaruri ise mecburi kılavuzluk; tamamen kaptanın arzu ve ihtiyarına bırakılmış ise ihtiyari kılavuzluk söz konusudur. Ayrıca kılavuzun, alındığı geminin kaptanına sadece danışmanlık etmesi halinde danışman kılavuz; gemiyi bizzat sevk ve idare etmesi halinde ise sevk ve idare kılavuzu söz konusudur (Algantürk, 2011, s.2).

Uygulamada, mecburi sevk ve idare kılavuzluğuna hemen hemen hiç rastlanmamaktadır. Mevzuatımızda; limanlar için, belirli nitelikleri haiz gemilere mecburi danışman kılavuzluk, boğazlar içinse ihtiyari danışman kılavuzluk düzenlenmiştir.

Özellikle son yüzyılda, gelişen teknoloji ile birlikte sürekli boyutları büyüyen, buna karşılık manevra kabiliyeti kısıtlanan gemilerin sayısının artması, uluslararası ticaretin gelişimi sonucu oluşan deniz trafik yoğunluğu, taşınan tehlikeli ve zararlı yükler ve mahalli liman inşaatları ile donanımları düşünüldüğünde bu hizmetin önemi ve gerekliliği daha da net bir şekilde anlaşılmaktadır.

#### 2.4.1.2 Römorkaj

Genel olarak römorkaj, muharrik gücü bulunmayan veya muharrik gücü bulunmakla birlikte harekette güçlük çeken bir aracın seyir veya manevra imkanlarının bir başka araç tarafından desteklenmesine ihtiyaç duyulan hallerde başvurulan bir tekniktir (Çakalır, 1985, s.1).

Denizcilikte römorkaj ise, dar manada suda kendi kendine hareket edebilme kabiliyeti olmayan bir gemi veya su aracının, bir gemi veya özel tasarımlanan hususi donanımı olan su aracı ile yedekte çekilmesi ameliyesidir. Ancak her zaman çekerek değil bazen bir gemi veya su aracının yanaşma-kalkma manevralarında, liman giriş-çıkışlarında, kanal, nehir veya sığ sularda yeterli çeki gücü olan başka bir su aracı veya su araçları tarafından söz konusu geminin çekme, itme, borda bordaya bağlama veya refakat edilmesi ameliyesine de römorkaj denir. Bu amaca uygun olarak dizayn ve inşa edilen, yeterli makina itme gücüne sahip su araçlarına ise römorkör denilmektedir (Çakalır, 1985, s.10).

Bu kapsamda römorkaj hizmeti, hareket kabiliyeti bulunmayan veya hareket kabiliyeti bulunmakla birlikte sahip olduğu manevra kabiliyeti seyrine devam etmesine yeterli olmayan geminin römorkörler vasıtasıyla itilerek veya çekilerek hareket ettirilmesi işidir.

### 2.4.2. Liman Kılavuzluk ve Römorkajı

#### 2.4.2.1. Liman Kılavuzluğu

Öncelikle ve önemle belirtmemiz gerekir ki; mevzuatımızda sevk ve idare kılavuzluğunu zorunlu tutan bir hüküm bulunmamakta olup; uygulamada da sevk ve idare kılavuzluğuna rastlanılmamaktadır. Bu nedenle bu bölümde yapacağımız açıklamaların tamamı danışman kılavuzluğa ilişkindir.

Liman kılavuzluğu, yukarıda genel olarak tanımını vermiş olduğumuz kılavuzluk işinin; yüklerini boşaltmak, yüklemek, ikmal yapmak, tamirat ve diğer nedenlerle limanlara girmek zorunda olan gemilerin, liman deniz alanlarına giriş ve çıkışlarında veya rıhtım ve iskelelere yanaşma ve ayrılmalarında, kıçtan kara olmalarında, buraları terk etmelerinde ve buralarda herhangi bir nedenle yer değiştirmelerinde ifası ile verilen hizmettir (TCDD Liman Hizmetleri Tarifesi, 2016, s.15).

Zira ne kadar tecrübeli olursa olsun bir kaptanın giriş-çıkış yapacağı tüm limanların özelliklerini bilmesine imkan yoktur. Bu nedenle yanaşılacak limanın özelliklerini bilen tecrübeli denizcilere, kılavuz kaptanlara ihtiyaç duyulmakta olup; duyulan bu ihtiyaç liman kılavuzluğu hizmetini meydana getirmiştir (Gökhan, 2013, s.112).

31.10.2012 tarihli ve 28453 sayılı Resmi Gazete'de yayınlanarak yürürlüğe giren Limanlar Yönetmeliği'nin 13. maddesine göre; limanlardaki iskele rıhtım, tesis ve işyerlerine yanaşan, şamandıralara bağlanan ya da buralardan ayrılan 500 GT ve daha büyük tanker ve her türlü tehlikeli madde taşıyan gemi ve deniz araçları, 1000 GT ve daha büyük Türk Bayraklı gemi ve deniz araçları, 500 GT ve daha büyük yabancı bayraklı gemi ve deniz araçları ile boyu 55 metreden uzun veya 400 GT'den büyük yabancı

bayraklı ticari ve özel yatlar kılavuz kaptan almak zorunda olup; deniz ve liman güvenliğinin sağlanması için son derece önemli olan bu yasal zorunluluk doğal olarak hizmetin uygulamasını artırmaktadır.

#### 2.4.2.2. Liman Römorkajı

Liman römorkajı, bir veya birden fazla römorkörün; yine yüklerini boşaltmak, yüklemek, ikmal yapmak, tamirat ve diğer nedenlerle limanlara girmek zorunda olan gemilerin veya su araçlarının; halatla çekerek, borda bordaya bağlayarak veyahut iterek, limanlara veya kıyı yapılarına yanaşma ve kaldırma manevralarına yardımcı olması hizmetidir (Taşkeser, 2014, s.23).

Liman işletmeleri tarafından bu hizmetin verilmesi hem işletme hem de liman müşterileri açısından büyük önem arz etmektedir. Zira özellikle yük taşıyan gemilerin kısıtlı manevra kabiliyetleri, liman sahası içerisinde bir kazanın meydana gelmesi ihtimalini güçlendirmektedir. Liman işletmeleri tarafından verilen bu hizmet ile limana yanaşan veya limandan ayrılan gemilerin tam bir güvenlik içerisinde seyrine devam etmeleri sağlanmaya çalışılmaktadır.

Liman römorkajının gemilerin limanlara yanaşma ve ayrılmalarında zorunlu tutulması dünyada yaygın olarak başvurulan bir uygulamadır. Zira ülkemizde limanlara ve tersane bölgesine gelen belli tonajın üzerindeki yabancı veya Türk bayraklı gemilerin kıyı tesislerine yaklaşma, yanaşma ve kalkmalarında römorkaj hizmeti alınması zorunlu olup; her bir gemi için alınması gereken römorkör sayısı geminin GT miktarlarına göre değişmektedir (TCDD ve Limancılık, 2011, s.163).

Nitekim 31.10.2012 tarihli ve 28453 sayılı Resmi Gazete'de yayınlanarak yürürlüğe giren Limanlar Yönetmeliği'nin 13/2 maddesinde, hizmet verecek römorkörlerin sayı ve çeki gücünün römorkaj hizmetini alacak geminin Gross tonajına göre, yönetmeliğin 5 numaralı ekinde yer alan tablo doğrultusunda belirleneceği düzenlenmiş olup; söz konusu tabloda "tüm gemiler, LPG parlayıcı, patlayıcı ve kimyasal tankerler ve LNG taşıyan gemiler" olarak sınıflandırılma yapılmış, belli tonaj

aralıklarında istenen römorkör sayısı ve istenen toplam asgari römorkör çekme kuvveti gösterilmiştir.

Buna karşılık aynı yönetmeliğin 13/3. maddesinde ise, yukarıda belirtilen şartların sağlanamadığı durumlarda; gemi ve deniz araçlarının kıyı tesislerine yanaştırılmasına müsaade edilmeyeceği, yanaştırılması halinde kılavuzluk ve römorkörcülük teşkilatı ilgililerine gerekli idari müeyyidenin uygulanacağı açık bir şekilde belirtilmiştir.

Ancak şu hususu da belirtmemiz gerekir ki; yönetmeliğin 5 numaralı ekinde yer alan tabloya göre 2000 GT'nin altında olan gemiler için römorkaj hizmeti alınması mecburi değildir. Buna karşılık zorunlu olmasa dahi, gemi kaptanı gerekli görürse her zaman römorkaj hizmeti talep edebilir veyahut almak zorunda olduğu römorkör veya römorkörlere ilave römorkör veya römorkörler isteyebilir.

# ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

# LİMAN İŞLETMELERİNİN, YÜKLEME-BOŞALTMA, DEPOLAMA, KILAVUZLUK VE RÖMORKAJ HİZMETLERİNİN İFASI SIRASINDA AKDETTİĞİ SÖZLEŞMELER İLE LİMAN MÜŞTERİLERİNE KARŞI BU SÖZLEŞMELERİN İFASINDAN DOĞAN HUKUKİ YÜKÜMLÜLÜK VE SORUMLULUKLARI

## 3.1. Genel Olarak

Liman işletmesi ticari işletme işleten, tacir sıfatı taşıyan bir kişi olup; bir liman işletmesi gerçek veya tüzel kişi tacir olabileceği gibi, iştirak halinde veya müşterek mülkiyet esaslarına göre bir araya gelen kişiler tarafından da liman işletmeciliği yapılması mümkündür (Kubilay, 2001, s.16).

Nitekim Limanlar Kanunu'nda ve Limanlar Yönetmeliği'nde bu konuya ilişkin herhangi bir hüküm olmamasına karşın, 18.02.2007 tarihli Resmi Gazete'de yayınlanan Kıyı Tesislerine İşletme İzni Verilmesine İlişkin Usul Ve Esaslar Hakkında Yönetmelik'in "Tanımlar" başlıklı dördüncü maddesinde liman işletmelerini de içine alan bir kavram olan "Kıyı Tesisi İşletmecisi" aynen; "İnşası tamamlanmış kıyı tesislerini İdareden izin almak suretiyle işleten gerçek kişiler ile kamu ve özel hukuk tüzel kişileri" olarak tanımlanmış olup; bu hüküm hukukumuzda bir limanın gerçek kişiler, kamu tüzel kişileri veya özel hukuk tüzel kişileri tarafından işletilebileceğini göstermektedir.

Liman işletmelerinin tez konumuzu oluşturan, yükleme-boşaltma, depolama, kılavuzluk ve römorkaj hizmetlerinin ifası sırasında akdettiği sözleşmelerin hukuki niteliğinin belirlenmesi büyük önem arz etmektedir. Zira bu nitelendirme yapılmadan, liman işletmelerinin işbu hizmetlerin ifası sırasındaki sözleşmesel yükümlülükleri ile söz konusu hizmetleri hiç veya gereği gibi ifa etmemesi hallerinde liman müşterisine karşı sorumluluklarının doğru bir şekilde belirlenebilmesi mümkün değildir.

Bu kapsamda çalışmamızın bu bölümünde, öncelikle genel olarak Borçlar Hukuku hükümlerine göre karşılıklı borç yükleyen sözleşmelerde borcun ifa edilmemesinin sonuçları üzerinde durularak; çalışmamızın bir önceki bölümünde nitelikleri belirtilen yükleme-boşaltma, depolama, kılavuzluk ve römorkaj hizmetlerinin

ifası sırasında liman müşterisi ile arasında oluşan sözleşmelerin hukuki niteliği ve liman işletmelerinin her bir sözleşme kapsamında liman müşterisine karşı hukuki yükümlülük ve sorumlulukları ayrıntılı bir şekilde ele alınmaya çalışılacak; son olarak bölüm sonunda liman işletmelerinin, "Uluslararası Ticarette Taşıma Terminali İşleticilerinin Sorumluluğu Hakkında Birleşmiş Milletler Sözleşmesi" kapsamında sorumluluğuna değinilecektir.

## 3.2. İki Tarafa Borç Yükleyen Sözleşmelerde Borcun İfa Edilmemesinin Sonuçları

Liman işletmeleri; yükleme-boşaltma, depolama, kılavuzluk ve römorkaj hizmetlerini düzenlediği tarifelerinde belirttiği ücretler karşılığında verdiğinden, hizmetlerin ifası sırasında liman müşterisi ile arasında yaptığı sözleşme iki tarafa borç sözleşmelerdendir. Bu nedenle çalışmamızın bu kısmında iki tarafa borç yükleyen sözleşmelerde borcun ifa edilmemesi kavramı ve sonuçları üzerinde durulacaktır.

Öncelikle belirtmemiz gerekir ki; borçlunun, borcun ifa edilmemesinden sorumluluğu kural olarak kusur sorumluluğu olup; borca aykırı sonucu tasarlayarak ve arzu ederek veya bu sonucu göze alarak hareket eden yahut borca aykırı sonucu önlemek için gerekli özeni göstermeyen borçlu kusurludur. Borçlunun, borca aykırı sonucu tasarlayarak ve arzu ederek veya sonucu göze alarak hareket ettiği zaman "kast"ı, gerekli özeni göstermediği zaman da "ihmal"i söz konusudur (Oğuzman/Öz Cilt-1, 2015, s.449).

### 3.2.1. Genel Olarak Borcun İfa Edilmemesi Kavramı

Borcun ifa edilmemesi açısından iki ayrı ihtimal söz konusu olabilir. Birinci ihtimal borcun hiç ifa edilmemesidir. Borcun hiç ifa edilmemesi edimin imkansızlaşmasından kaynaklanabileceği gibi, alacaklının veya borçlunun temerrüde düşmesinden de kaynaklanabilir. İkinci ihtimal ise borcun gereği gibi ifa edilmemesidir (Oğuzman/Öz, 2015, s.379).

### 3.2.2. Borcun Hiç İfa Edilmemesi

#### 3.2.2.1. Genel Olarak

Borçlu, somut olayda borcunu hiç ifa etmemiş olabilir. Böyle bir durumda, aynı anlama gelmek üzere ademi ifadan söz edilir. Borcun hiç ifa edilmediği durumlarda ya edim sonradan imkansızlaşmıştır, ya alacaklı temerrüde düşmüştür, ya da borçlunun temerrüdü söz konusudur. Kusursuz imkansızlık ve alacaklının temerrüdü bir kenara bırakılacak olursa, diğer hallerde borçlu alacaklıya karşı sorumlu olur (Kılıçoğlu, 2015, s.471).

#### 3.2.2.2. İmkansızlık

Edimin yerine getirilmesi imkansızlaşmış ise, artık borçlunun borcunu aynen ifa etmesi mümkün olmaz. Ancak, imkansızlığın etkisi borçlunun kusurlu olup olmamasına göre değişir. Edim borçlunun kendi kusurlu davranışı yüzünden imkansızlaşmışsa, alacaklı, borcun ifa edilmemesi nedeniyle uğradığı zararın tazmin edilmesini isteyebilir (Oğuzman/Öz, 2015, s.379).

Buna karşılık, edimin imkansızlaşmasında borçlunun herhangi bir kusuru yoksa, artık borç sona erer. Borçlu borcundan kurtulur; borcu ifa yükümlülüğü kalmaz. Alacaklı zarara uğramışsa tazminat ödemesi de gerekmez. Ancak, o borcunu ifa etmekten kurtulunca, hukuk düzeninin öngördüğü istisnalar dışında karşı tarafın borcunu ifa etmesini de isteyemez. Buna karşılık karşı taraf borcunu ifa etmiş durumdaysa, verilenlerin sebepsiz zenginleşme hükümleri çerçevesinde iadesi gerekir[4] (Reisoğlu, 2014, s.403).

#### 3.2.2.3. Alacaklının Temerrüdü

Alacaklının usulüne uygun şekilde sunulmamış bir ifayı kabul mecburiyeti yoktur. Buna karşılık; konu, yer ve zaman bakımından tam bir ifanın reddi, alacaklıyı temerrüde

[4] H.G.K. 28.09.2011, E.2011/13-528, K.2011/571: *"Yukarıda açıklandığı üzere, BK'nun 117.maddesinde yer alan şekilde, borçluya yükletilemeyen sonraki imkansızlık hallerinde borçlunun borcu sona ereceğinden, borçlunun karşı taraftan aldığı şeyleri sebepsiz zenginleşme hükümlerine göre iade etmesi gerekir. Henüz almadığı şeyleri ise isteme hakkından mahrum olur. Ancak, bu durumda da istisnai olarak BK'nun 117/II. maddesine göre; taraflar aralarında yaptıkları sözleşme ile borçluya yüklenemeyen imkansızlık halinde borçlunun karşı taraftan aldığı şeyleri muhafaza edeceğini kararlaştırabilirler."*

düşürür. Türk Borçlar Kanunu'nun 106. maddesi metninden de açıkça anlaşıldığı üzere, bir somut olayda alacaklının temerrüde düştüğünden söz edilebilmesi için bulunması gerekli şartlar; edimin usulüne uygun şekilde önerilmiş olması, alacaklının önerilen ifayı kabulden kaçınmış olması ve alacaklının önerilen ifayı kabulden kaçınmasının haksız olmasıdır (Hatemi/Gökyayla, 2015, s.240).

Bu şartların gerçekleşmesi halinde alacaklının temerrüdü söz konusu olur. Ancak hemen belirtmeliyiz ki alacaklının temerrüdü borcu sona erdirmez. Borç devam eder. Borçlunun sorumluluğu ortadan kalkmaz. Ancak, kanun koyucu, alacaklının temerrüde düşmesine bazı sonuçlar bağlamıştır.

*Eren* (2015) alacaklının temerrüde düşmesinin sonuçlarını genel sonuçlar ve özel sonuçlar olmak üzere ikiye ayırmaktadır. Genel sonuçlar; borçlunun sorumluluğunun hafiflemesi, temerrüt döneminde hasarın alacaklıya geçmesi, şayet temerrüt halindeyse borçlunun temerrütten kurtulması, mütemerrit alacaklının borçluya karşı ödemezlik def'ini ileri sürememesi, borçlunun alacaklının temerrüdü nedeniyle yaptığı masrafları isteme hakkına sahip olmasıdır. Özel sonuçları ise borçlunun borçlanılan şeyi tevdi ve satma hakkının doğması ile borçlunun sözleşmeden dönme hakkının doğmasıdır (s.1019).

Alacaklı temerrüde düşerse, borçluya edimini tevdi ederek borçtan kurtulma imkanı tanınmıştır. Ticari nitelik taşımayan şeylerin tevdi yerini hakim belirler. Bu konuda yetki ifa yerinin hakimine aittir. Ticari nitelik taşıyan şeylerin tevdii içinse hakim kararı gerekmez. Borçlu, söz konusu şeyleri hakimden karar almadan da bir ardiyeye tevdi edebilir (Hatemi/Gökyayla, 2015, s.242).

Usulüne uygun şekilde yapılmış bir tevdi borçluyu borcundan kurtarır. Bununla beraber, tevdi halinde hukuki durum borcun ifasından farklıdır. Tevdi, üçüncü kişi alacaklı lehine yapılmış bir saklama sözleşmesi olarak kabul edilir. Ancak, üçüncü kişi alacaklı kadar, borçlu da tevdi ettiği şeyi geri isteyebilir. Böyle bir durumda, alacak bütün unsurlarıyla birlikte tekrar doğar. Borçlunun tevdi ettiği şeyi geri alabilmesinin istisnası, alacaklının tevdi edilen şeyi kabul ettiğini bildirmesi veya tevdiin alacak için tesis edilmiş bir rehinin ortadan kaldırılması sonucunu doğurmasıdır. Böyle bir ihtimal varsa, borçlu, artık tevdi ettiği şeyi geri alma yoluna gidemez (Reisoğlu, 2014, s.338).

Borçluya, belirli şartlar altında sözleşme konusu şeyi sattırıp elde edilen bedeli tevdi etme yetkisi de tanınmıştır. Gerçekten, TBK'nın 108. maddesine göre, sözleşmenin konusu olan şeyin niteliği veya işin özelliği tevdi edilmesine uygun düşmez veya teslim edilecek şey bozulabilir ya da bakımı, korunması veya tevdi edilmesi önemli bir gideri gerektirir ise borçlu, alacaklıya önceden ihtarda bulunulması koşuluyla, hakimin izniyle onu açık artırma yoluyla sattırıp bedelini tevdi edebilir. Teslim edilecek şey borsada kayıtlıysa veya piyasa fiyatı varsa ya da yapılacak gidere oranla değeri az ise, satışın açık artırma yoluyla yapılması dahi zorunlu olmadığı gibi, hakim, önceden ihtarda bulunma koşulunu aramaksızın satışa izin de verebilir (Oğuzman/Öz, 2015, s.367).

Son olarak alacaklının temerrüdü halinde borçlunun sözleşmeden dönme hakkı da bulunmaktadır. TBK'nın 110. maddesine göre, borcun konusu bir şeyin teslimini gerektirmiyor ve alacaklı da temerrüde düşmüş bulunuyorsa, borçlu, borçlu temerrüdünü düzenleyen hükümler çerçevesinde sözleşmeden dönebilir.

#### 3.2.2.4. Borçlunun Temerrüdü

Borçlunun temerrüdü, muaccel bir borcun borçlu tarafından borç ilişkisine uygun olarak yerine getirilmemesini ifade eder. Borcun gereği gibi ifa edilmemesinde, borç yerine getirilmiştir ancak, ifa sözleşmeye uygun değildir. Bu başlık altında ele alacağımız borçlunun temerrüdünde ise, borçlu borcu hiç ifa etmemektedir (Kılıçoğlu, 2015, s.505).

##### 3.2.2.4.1. Borçlu Temerrüdünün Şartları

TBK'nın 117/1. maddesi metninden anlaşıldığı üzere borçlu temerrüdünün şartları; borcun muaccel olması ve borçluya ihtarda bulunulmasıdır. Ancak söz konusu şartlara borcun ifasının mümkün olmasını da eklemek gerekir. Zira, edimin ifası imkansızlaşmışsa, artık temerrütten söz edilemez. Böyle bir durumda sadece kusurlu veya kusursuz imkansızlıktan söz edilebilir (Oğuzman/Öz, 2015, s.376).

Buna karşılık borçlunun mütemerrit sayılabilmesi için, borcun ifasında gecikmede kusurlu olması gerekmez. İfada gecikme, borçluya yüklenebilecek bir kusurun sonucu olmasa dahi, şartları varsa borçlu mütemerrit sayılır. Borçlunun kusuru sadece tazminat miktarının belirlenmesinde göz önüne alınır[5] (Reisoğlu, 2014,s.370).

Borçlunun temerrüde düşmesi için aşağıdaki şartların gerçekleşmesi gerekir:

- **Borcun İfasının Mümkün Olması**

Yukarıda da belirtilmiş olduğu üzere, borçlunun, artık ifası imkansızlaşmış bir edim için temerrüde düşmesi mümkün olmaz. Alacaklının böyle bir edimin ifasını istemesinin anlamı yoktur.

Ancak, edimin imkansızlaşması, borçlunun kusurlu olup olmamasına göre farklı sonuçlar yaratır. İmkansızlığın ortaya çıkmasında herhangi bir kusuru yoksa, borçlu sorumluluktan kurtulur. Buna karşılık, edimin imkansızlaşmasına bizzat borçlu sebebiyet vermişse, artık alacaklının bu yüzden maruz kaldığı zararları tazmin etmesi gerekir. Dolayısıyla, her iki halde de borçlu temerrüdünü düzenleyen hükümler uygulanmaz.

- **Borcun Muaccel olması**

Borçlu temerrüdünden söz edilebilmesi için borcun muaccel olması gerekir. Henüz muacceliyet kazanmamış borçlar için temerrüt söz konusu olmaz. Çünkü, vadesi gelmemiş borçların ifası alacaklı tarafından talep edilemez. Bu hallerde henüz borçlu için ifa yükümlülüğü doğmamıştır.

- **Borçluya İhtarda Bulunulması**

[5] H.G.K. 16.01.2013, E.2012/13-592, K.2013/65: *"Borçlu kusurlu veya kusursuz olsun, yukarıda sayılanlar olayda varsa temerrüt gerçekleşir. Başka bir deyişle borçlunun kusuru temerrüt için şart değildir."*

Temerrüde düşebilmesi için, kural olarak, alacaklı tarafından borçluya ihtarda bulunulması da gerekir. Kanunun öngördüğü istisnalar dışında, alacak muacceliyet kazanmış bile olsa, borçluya ifa için ihtar yapılmadığı sürece temerrüt ortaya çıkmaz. İhtar, alacaklının borçludan borcu ifa isteğini içeren, tek taraflı, varması gerekli bir irade açıklamasıdır (Eren, 2015, s.1093).

Ancak bazı durumlarda alacaklının ihtarda bulunmasına gerek kalmadan da borçlu temerrüde düşmüş sayılır:

- Taraflar ifa gününü önceden belirlemişlerse (yani kesin vadeli bir işlem söz konusu ise) veya ifa gününü belirleme yetkisine sahip taraf bu amaçla gerekli ihbarı yapmışsa, sadece söz konusu günün gelmesi ile birlikte edimini yerine getirmeyen borçlu temerrüde düşmüş sayılır.

- Borçlunun tavırlarının ihtarın faydasız olacağını gösterdiği hallerde de ihtara gerek yoktur.

- Borçlu, ifanın yapılması gereken zamanı bilebilecek durumda ise veya kendisine ihtarın ulaşmasını kasten engellemiş ise yine ihtar aranmaz.

- Haksız fiilden ve sebepsiz zenginleşmeden doğan borçlarda da ihtar aranmaz. Zira her iki halde de borcun doğduğu anda ifası gerekir.

#### 3.2.2.4.2. Borçlu Temerrüdünün Sonuçları

Borçlu temerrüdüne bağlanan sonuçları, genel sonuçlar ve iki tarafa borç yükleyen sözleşmelerde temerrüdün sonuçları şeklinde ikiye ayırıp incelemek mümkündür.

**a. Genel Sonuçlar**

Borçlunun temerrüdünün genel sonuçları TBK'nın 118. ve 119. maddelerinde düzenlenmiş olup; 118. maddede gecikme tazminatı, 119. maddede ise beklenmedik halden sorumluluk düzenlenmiştir.

- **Gecikme Tazminatı Ödeme Yükümlülüğü**

Borçlu, edimini yerine getirmekte temerrüde düşerse alacaklının, borcun geç ifa edilmesinden kaynaklanan her türlü zararını tazmin etmek zorunda kalır. Burada söz konusu olan tazminata gecikme tazminatı adı verilir. Gecikme tazminatı, ifa ile birlikte talep edilebileceği gibi, ifa temerrütten sonra yerine getirilmiş ve bir çekince (ihtirazi kayıt) ileri sürülmemiş olsa dahi ifadan sonra da talep ve dava edilebilir[6] (Oğuzman, 2015, s.488)

Ödenecek gecikme tazminatında dikkate alınacak tarih, alacağın muaccel olduğu değil, borçlunun mütemerrit sayıldığı tarihtir (Kılıçoğlu, 2015, s.517).

Borçlu tazminat ödemek istemiyorsa, temerrüde düşmekte herhangi bir kusurunun bulunmadığını ispatlamak zorundadır. Kusursuzluğunu ispatlarsa artık tazminat ödemesi gerekmez (Eren, 2015, s.1102).

- **Beklenmedik Halden Dolayı Sorumluluk**

TBK'nın 119/1. maddesine göre *"Temerrüde düşen borçlu, beklenmedik hal sebebiyle doğacak zarardan sorumludur."* Bu hükümdeki "beklenmedik hal" ibaresi "mücbir sebebi" de kapsayan bir anlamda kullanılmıştır (Reisoğlu, 2014, s.372)

[6] H.G.K. 12.11.2014, E.2013/15-1140, K.2014/905: *"6098 s. TBK. m. 118/I (818 s. BK. m. 106/2)'de düzenlenen gecikme tazminatı, alacaklının borcun geç ifa edilmesinden uğradığı zararı karşılamayı amaçlar ve alacaklının borcun gecikmeden ifa edilmesindeki çıkarını sağlamaya yöneliktir. Bu nedenle gecikme tazminatı, ifa ile birlikte talep edilebileceği gibi, ifa temerrütten sonra yerine getirilmiş ve bir çekince (ihtirazi kayıt) ileri sürülmemiş olsa bile ifadan sonra talep ve dava edilebilir, ifa davasında talep edilmemiş olsa dahi gecikme tazminatı ayrıca dava edilebilir."*

Yasa koyucu, borçlunun temerrüdü durumunda genel kuraldan ayrılmış, mütemerrit olan borçlunun, kusursuz imkansızlık halinde de meydana gelecek zarardan sorumlu olacağını kabul etmiştir (Hatemi/Gökyayla, 2015, s.240).

Beklenmedik hal, borçlunun kaçınamayacağı şekilde borcu ihlal etmesine yol açan haldir. Mücbir sebep ise, borçlunun borcu ihlal etmesine mutlak olarak kaçınılmaz şekilde sebep olan dış bir olaydır. Buna göre mücbir sebep dış bir olay iken, beklenmedik hal için böyle bir şart aranmamaktadır.[7] Örneğin, bir fabrikada kazan patlaması sonucu çıkan yangın ancak beklenmedik hal sayılıp, mücbir sebep teşkil etmez. Fakat yıldırım düşmesi sonucu çıkan yangın mücbir sebep teşkil edebilir. Ayrıca beklenmeyen hallerde, olay borçlunun kaçınamayacağı bir şekilde borcun ihlaline yol açar. Mücbir sebepte ise, borcun ihlalinden kaçınamama herkes için söz konusu olacak niteliktedir.

Ancak gecikme tazminatında olduğu gibi burada da borçlunun kurtuluş delili getirmesi mümkündür. TBK'nın 119/2. maddesine göre borçlu, temerrüde düşmekte kusuru olmadığını veya borcunu zamanında ifa etmiş olsaydı bile beklenmedik halin ifa konusu şeye zarar vereceğini ispat ederek bu sorumluluktan kurtulabilir (Kılıçoğlu, 2015, s.518).

### b. İki Tarafa Borç Yükleyen Sözleşmelerde Temerrüdün Sonuçları

İki taraf borç yükleyen sözleşmelerde borçlu temerrüdü TBK'nın 123 vd. maddelerinde özel olarak düzenlenmiştir. Buna göre alacaklı, kendi borcunu ifa etmiş veya ifasını teklif etmiş olmak kaydıyla, temerrüde düşmüş borçlusuna ifanın gerçekleştirilmesi için uygun bir süre tanır. Sürenin hakim tarafından belirlenmesini istemekte mümkündür.

Hükümde belirtilen "uygun süre" alacaklının mütemerrit borçluya, borcun aynen ifası için tanıdığı bir ek süredir. Alacaklı bu ek süreyi, ancak borçlunun mütemerrit

[7] 11. H.D. 30.04.1999, E.1999/955, K.1999/3440: "*Bir olayın mücbir sebep olarak nitelendirilebilmesi içinde o olayın önceden sezilemez, karşı konulamaz olması ve harici bir etkenden ileri gelmiş bulunması gerekir. Bu unsurları içermeyen bir olay beklenmedik hal niteliği taşısa dahi mücbir sebep olarak kabul edilemez.*"

duruma düşmesinden sonra verebilir. Bununla beraber, alacaklının, borçluyu mütemerrit kılan ihtar ile birlikte, ifa için uygun bir ek süre tanıması da mümkündür. İhtar ile birlikte bir ek süre vermeyen alacaklı, bu ek süreyi daha sonra istediği zaman tanıyabilir (Reisoğlu, 2014, s.381).

Ayrıca borçluya tanınan ek sürenin, şartların özelliği, borcun niteliği ve alacaklının yararı dikkate alındığında, iyiniyet kurallarına göre, borcun ifasına izin verecek uzunlukta olması gerekmektedir (Kılıçoğlu, 2015, s.512).

Ancak TBK'nın 124. maddesine göre, istisnaen aşağıdaki durumlarda süre verilmesine gerek yoktur:

- Borçlunun içinde bulunduğu durumdan veya tutumundan süre verilmesinin etkisiz olacağı anlaşılıyorsa,

- Borçlunun temerrüdü sonucunda borcun ifası alacaklı için yararsız kalmışsa,

- Borcun ifasının, belirli bir zamanda veya belirli bir süre içinde gerçekleşmemesi üzerine, ifanın artık kabul edilmeyeceği sözleşmeden anlaşılıyorsa,

alacaklı, süre vermeden de kanunun kendisine tanımış olduğu yetkilerden birini kullanabilir.

Borçlu, kendisine verilen uygun sürenin bitiminden önce iki ayrı hareket tarzından birini benimseyebilir. Borçlu, ya gecikerek de olsa borcunu ifa eder, ya da süreyi borcunu ifa etmeden tüketir.

Borçlu borcunu ifa ederse, somut olayın özelliklerine göre, para borcu dışındaki borçlarda gecikme tazminatı, para borçlarında ise temerrüt faizi ve ek tazminat ödemek zorunda kalır.

Buna karşılık borçlu, kendisine tanınan uygun süreyi borcunu ifa etmeden tüketirse, alacaklı, üç seçimlik haktan birini kullanabilir:

- **Borcun aynen ifasını ve gecikme tazminatı ödenmesini isteme**

Temerrüde düşen borçlu, verilen süre içinde borcunu ifa etmemişse veya süre verilmesini gerektirmeyen bir durum söz konusu ise, alacaklı, her zaman borcun ifasını ve gecikme nedeniyle tazminat isteme hakkına sahiptir.

- **Borcun aynen ifasından vazgeçip, müspet zararın tazmin edilmesini isteme**

Alacaklı, borcun ifasından ve gecikme tazminatı isteme hakkından vazgeçtiğini hemen bildirerek, borcun ifa edilmemesinden doğan (olumlu/müspet) zararın giderilmesini isteyebilir.

İfadan vazgeçip tazminat istenildiği ana kadar devam eden temerrüt süresi için, varsa gecikme zararının tazmini de istenebilecektir. Zira, bildirim anına kadar doğmuş temerrüt sonuçları, bundan sonra da saklıdır (Oğuzman/Öz, 2015, s. 517).

- **Sözleşmeden dönme ve menfi zararın tazmin edilmesini isteme**

Borçlunun temerrüdü halinde alacaklı, müspet zararın tazminini isteyebileceği yerde, sözleşmeden dönerek menfi zararının tazminini de isteyebilir. Sözleşmeden dönme hakkı, TBK'nın 125/2. maddesinde alacaklıya tanınmış olan ikinci seçimlik hak içinde yer alır. Sözleşmeden dönme, edimin ifası alacaklı için faydasız bir durum almış veya tazminat istemesi halinde bunu yerine getirip getirmeyeceği şüpheli hale gelmiş bir borçluya karşı alacaklıyı koruma amacı güder. Sözleşmeden dönme halinde taraflar, karşılıklı olarak ifa yükümlülüğünden kurtulurlar ve daha önce ifa ettikleri edimleri geri isteyebilirler. Bu durumda borçlu, temerrüde düşmekte kusurlu olmadığını ispat etmezse, alacaklı, sözleşmenin hükümsüz kalması sebebiyle uğradığı (olumsuz/menfi) zararın giderilmesini de isteyebilir (Eren, 2015, s. 1120).

Yargıtay'a göre, olumsuz (menfi) zararın kapsamına, sözleşme yapılmasına güvenerek başka bir sözleşme fırsatının kaçırılmasından doğan zarar, sözleşme giderleri, sözleşmenin yerine getirilmesi ve karşılık edanın kabulü için yapılan masraflar, sözleşmenin yerine getirilmesi nedeniyle uğranılan zarar, başka bir sözleşmenin yerine getirilmemesi nedeniyle uğranılan zarar ve dava masrafları girer.[8]

Alacaklı, ifadan vazgeçip sözleşmeden döndüğünü en geç ek sürenin sonunda, derhal (gecikmeksizin, mümkün olan en kısa sürede) borçluya bildirmelidir. Aksi taktirde aynen ifa ve gecikme tazminatı istemek durumunda kalır (Reisoğlu, 2014, s.386).

Alacaklının aynen ifadan vazgeçerek sözleşmeden dönebilmesi için, mütemerrit duruma düşmede borçlunun kusurlu olması gerekmez. Diğer bir deyişle, borçlu kendisine yüklenebilecek bir kusuru olmaksızın mütemerrit olsa dahi, alacaklı sözleşmeden dönebilir (Feyzioğlu, 1976, s.263). Ayrıca, alacaklının olumlu (müspet) ve olumsuz (menfi) zararlarının tazminini isteyebilmesi için kusursuz olması gerekir.[9] Bunun yanında

[8] 15. H.D. 14.10.2002, E.2002/3327 K.2002/4594: *"17.1.1990 tarih ve 13/392-1 sayılı Hukuk Genel Kurulu kararında tanımlandığı üzere menfi zarar "Uyulacağı ve yerine getirileceğine inanılan bir sözleşmenin hüküm ifade etmemesi ve yerine getirilmemesi yüzünden güvenin boşa çıkması dolayısıyla uğranılan zarardır". Başka bir deyişle, burada, alacaklının sözleşmenin hükümsüzlüğünden kaynaklanan zararının tazmini söz konusudur. Uygulamada, kaçırılan fırsatın tazmini şeklinde adlandırılan bu çeşit davalarda var ise, davalı ile sözleşme yapılmadan önce davacıya en yakın teklifte bulunan kimse ile şayet, böyle bir teklif yoksa, bilirkişinin bulacağı sözleşme tarihindeki muhtemel teklif fiyatı ile sözleşme yapma fırsatının kaçırılması sonucu, teklif fiyatı ve haklı fesihten sonra yapılan sözleşme fiyatı arasındaki fark menfi zararı oluşturur."* H.G.K. 07.04.2004, E.2004/13-208, K.2004/211: *"Olumsuz ( Menfi ) zarar ise, uyulacağına ve yerine getirileceğine inanılan bir sözleşmenin hüküm ifade etmemesi ve yerine getirilmemesi yüzünden güvenin boşa çıkması dolayısıyla uğranılan zarardır. Diğer bir söyleyişle sözleşme yapılmasaydı uğranılmayacak olan zarardır. Olumsuz zarar borçlunun sözleşmeye aykırı davranması yüzünden sözleşmenin geçersiz hale gelmesi durumunda ortaya çıkar."* 15. H.D. 24.05.2004, E.2004/1210, K.2004/2834: *"Menfi zarar kapsamına; sözleşme yapılmasına güvenilerek başka bir sözleşme fırsatının kaçırılmasından doğan zarar, sözleşme giderleri, sözleşmenin yerine getirilmesi ve karşılık edanın kabulü için yapılan masraflar, sözleşmenin yerine getirilmesi dolayısıyla uğranılan zarar, başka bir sözleşmenin yerine getirilmemesi nedeniyle uğranılan zarar ve dava masrafları girer."*

[9] H.G.K. 07.04.2004, E.2004/13-208 K.2004/211; *"...Davacı şirketin, dava konusu tesisi sözleşmede öngörülen 49 yıllık süreden önce bedelsiz olarak davalı Maliye Hazinesi'ne devretmesi nedeniyle, uğradığı olumlu ve olumsuz zararlarını istediği anlaşılmaktadır. Ancak sözleşmedeki açık hükme ( irtifak hakkı sözleşmesinin 5. ve 16. maddeleri ) aykırı davranan davacının sözleşmenin feshine kendi kusuru ile neden olduğundan, olumlu zararını isteyemeyeceği yukarıda açıklanmıştı. Davacının olumsuz zararını isteyebilmesi için, sözleşmenin feshedilmesinde bir kusurunun olmaması gerekir. Davacı irtifak hakkının iptal edilmesinde kendisine hiçbir kusurun yüklenemeyeceğini kanıtlayamadığı, bilakis sözleşmenin davacının kusurlu davranışı sonucu iptal edildiği anlaşıldığından, olumsuz zararını da isteyemez."*

özellikle belirtmemiz gerekir ki; seçim hakkı bir kere kullanıldıktan sonra bundan dönülmesi mümkün değildir.[10]

### 3.2.3. Borcun Gereği Gibi İfa Edilmemesi

Borçlunun borcunu ifa etmiş olmasına rağmen ifa edilen edimin sözleşmede veya kanunda tayin edilen şartlara uygun olmaması durumunda, borcun gereği gibi ifa edilmemesi söz konusu olur. Bu hallerde yapılan ifa, borçlanılan edimin niteliklerine uygun olmaktan uzak olup, borçlu ifasını yapması gereken şekilde yapmamıştır (Oğuzman/Öz, 2015, s.403).

Türk Borçlar Kanunu'nun 112. maddesi bu konuyu düzenlemektedir. Örneğin, ifanın zaman bakımından gecikmiş olması, teslimatın haksız bir şekilde miktar açısından eksiklik taşıması, edimin sözleşmede kararlaştırılmış özellikleri taşımaması, ifanın kararlaştırılan yerde gerçekleştirilmemesi halleri, borcun gereği gibi ifa edilmemesi niteliğindedir (Hatemi/Gökyayla, 2015, s.245).

Borcun gereği gibi ifa edilmemesi hallerinde borçlu, TBK'nın 112. maddesi uyarınca alacaklının bu nedenle uğramış olduğu tüm zararları tazmin etmek zorundadır.

### 3.2.4. Borcun Hiç veya Gereği Gibi İfa Edilmemesi Halinde Borçlunun Sorumluluğu

#### 3.2.4.1. Genel Olarak

[10] 13. H.D. 08.03.1999, E.1999/48 K.1999/1630 "…*Olayımızda sözleşmeyle kararlaştırılan edimlerden davalı taksitlerin bir kısmını ödememiş olmasına rağmen davacı taraf, yasanın bu maddesinde öngörülen bu hakkını derhal kullanarak akti feshetmemiştir. Aksine gecikmeli de olsa sözleşmeye göre davalının yapmış olduğu ödemeleri kabul etmiştir. Böylelikle tercih hakkını fesih sözleşmesinin feshi yönünde değil ifası yönünde kullanmış sayılır. Tercih hakkını aktin ifası yönünde kullanan davacılar, sonradan bundan dönerek bu haklarını fesih yönünde değiştiremezler. Böyle olunca da teminat olarak kalması kararlaştırılan satış vaadi hukuken geçerlilik kazanamaz ve satış vaadi sözleşmesinin ifası karşılığı zarar ziyan istenemez. Satış vaadi sözleşmesinin artık davalıya karşı ifası isteyemeyeceği için tapu müdürünün yapmış olduğu hukuka aykırı işlem de davacılara bir hak bahşetmez. Mahkemece, davanın bu gerekçeyle reddine karar verilmesi gerekirken kararda yazılı gerekçelerle reddedilmiş bulunması doğru değildir. Bozmayı gerektirir. Ne var ki bu yanlışlığın giderilmesi yeniden yargılama yapılmasını gerektirmediğinden hükmün düzeltilerek onanması HUMK.nun 438 /son maddesi hükmü gereğidir."*

Yukarıda da belirtmiş olduğumuz üzere, borçlu borcunu ya hiç ifa etmez, ya da gereği gibi ifa etmez. Borcun hiç ifa edilmemesi durumunda, edim henüz imkansızlaşmamışsa, alacaklı, dilerse aynen ifa davası açabilir. Böyle bir davada, onun, aynen ifaya ek olarak gecikme tazminatı istemesi de mümkündür. Alacaklı; edim, borçlunun kusurlu davranması yüzünden imkansızlaşmışsa veya gecikme yüzünden aynen ifayı istemek artık çıkarlarına uygun düşmüyorsa aynen ifadan vazgeçer ve olumlu (müspet) zararının karşılanması için tazminat davası açar. Şüphesiz, şartları varsa sözleşmeden dönüp olumsuz (menfi) zararın tazminini de istemesi mümkündür. Nihayet, alacaklı, zarara yardımcı kişinin fiili yol açmışsa bu hüküm çerçevesinde de tazminat isteyebilir. Zira, borcunu hiç veya gereği gibi ifa etmeyen borçlu, borcun ifa edilmemesinde kusurunun bulunmadığını ispatlayamamışsa ve önceden usulüne uygun şekilde kararlaştırılmış bir sorumsuzluk anlaşması da yoksa, alacaklıya karşı sorumludur.

Buna karşılık, TBK'nın 115. maddesi uyarınca sözleşmeye borçluyu sorumluluktan kurtaran bir şart konulmuşsa, artık alacaklı tazminat istemiyle dava açamaz. Ancak, sorumsuzluk anlaşması değerlendirilirken aşağıdaki hususların göz önünde bulundurulması şarttır:

- Borçlunun ağır kusurundan sorumlu olmayacağına ilişkin önceden yapılan anlaşma kesin olarak hükümsüzdür.

- Borçlunun alacaklı ile hizmet sözleşmesinden kaynaklanan herhangi bir borç sebebiyle sorumlu olmayacağına ilişkin olarak önceden yaptığı her türlü anlaşma kesin olarak hükümsüzdür.

- Uzmanlığı gerektiren bir hizmet, meslek veya sanat, ancak kanun ya da yetkili makamlar tarafından verilen izinle yürütülebiliyorsa, borçlunun hafif kusurundan sorumlu olmayacağına ilişkin önceden yapılan anlaşma kesin olarak hükümsüzdür.

#### 3.2.4.2. Aynen İfa

Somut olayda aynen ifa imkanı henüz ortadan kalkmamışsa ve menfaati o yönde ise alacaklı, aynen ifa amacıyla dava açabilir. Böyle bir dava sonucunda borçlunun borcunu ifa etmesine karar verilir (Eren, 2015, s.1028)

Borçlu karara uygun davranıp edimini yerine getirirse sorun çıkmaz. Alacaklı alacağına kavuşmuş olur. Buna karşılık borçlu serbest iradesiyle kararın gereklerini yerine getirmiyorsa, hükmün İcra ve İflas Kanunu çerçevesinde zorla icra ettirilmesi gerekir. Taşınır mülkiyetinin devrine yönelik akitlerde icra dairesi aracılığıyla zilyetliğin elde edilmesi mülkiyeti kazandırır. Bir şeyin yapılmasını konu alan ilamların nasıl icra ettirileceği İcra İflas Kanunu'nun 30. maddesinde, bir şeyin yapılmamasını konu alan ilamların nasıl icra ettirileceği İcra ve İflas Kanunu'nun 343. maddesinde düzenlenmiştir (Oğuzman/Öz, 2015, s.420).

Ayrıca alacaklı, bir şeyin yapılmasını konu alan borç ifa edilmediği taktirde, hakimden, masrafı borçluya ait olmak üzere borcun kendisi tarafından ifasına izin verilmesini de isteyebilir.[11] Böyle bir talep, varsa diğer zararların tazminini isteme hakkını ortadan kaldırmaz. Alacaklı, bir somut olayda borca aykırı olarak yapılan şeyin sökülmesini, hatta, masrafları borçluya ait olmak üzere bizzat sökebilmesi için izin verilmesini de isteyebilir (Kılıçoğlu, 2015, s.472).

Türk Borçlar Kanunu'nun 113/2. maddesine göre, yapmama borcuna aykırı davranan borçlu, bu aykırı davranışının doğurduğu zararı gidermekle yükümlüdür.

[11] 14. H.D. 27.06.2007, E.2007/6943, K.2007/8424: *"Borçlar Kanunu'nun 273. maddesi hükmünce kiralayan, kira müddeti zarfında icrasına zaruret olan esaslı tamiratı kiracı tarafından ihbar edilir edilmez gideri kendisine ait olmak üzere yapmaya mecburdur. Kaldı ki, taraflar arasındaki sözleşmede davalı kiralayanın büyük bakım ve onarımlardan sorumlu olduğuna dair açık hüküm bulunmaktadır. Olaya uygulanması zorunlu Borçlar Kanunu'nun 273. maddesindeki esaslı tamirattan maksat ise; kiralanan şeyin akitten beklenilen amaca uygun kullanma ve işlemeye elverişli bir durumda bulundurulması için gereken tamirat demektir. Esaslı olmayan onarmaların neler olduğu da yasanın 274. maddesi hükmünde gösterilmiştir. Ne var ki, kiralayanın esaslı tamirat giderlerinden sorumlu tutulması için kiracının ( davacının ) davalı kiralayana esaslı tamiratın varlığını ihbar etmesi, uygun bir süre tanımasına rağmen kiralayanın Borçlar Kanunu'nun 273. maddesinde hükme bağlanan esaslı tamirat borcunu yerine getirmemesi, kiralayanın temerrüdünden sonra da kiracının Borçlar Kanunu'nun 97. maddesinden yararlanılarak hakimden alacağı izin sonucu onarımın kiralayan namına yapması gerekir. Öncelikle Borçlar Kanunu'nun 273. maddesindeki kiracının "ihbar borcu" yerine getirilmeden nama ifa yapılamaz. Kaldı ki, eğer kiracı kiralananı akit tamamlanmadan önce gezmiş ve muayene etmişse, kiralananın o andaki durumunu kullanmaya elverişli olarak kabul etmiş sayılır. Ticari bir işletme olan kafeteryayı işleten ve basiretli tacir olması gereken davacının kiralanan şeyi gezip görmediğini veya muayene etmediğini kabul etmek hayatın olağan akışına uygun düşmez."*

### 3.2.4.3. Tazminat

Alacaklı, borcunu hiç veya gereği gibi ifa etmeyen borçludan uğradığı zararlar için tazminat ödemesini isteyebilir. Tazminat istemi, kaynağı ne olursa olsun, her türlü borcun ifa edilmemesinde dile getirilebilir. Borçlunun tazminat sorumluluğuna ilişkin bu genel kural TBK'nın 112. maddesinde düzenlenmiş olup; maddeye göre bir olayda tazminat davasının açılabilmesi için, aşağıda sayılan şartların bulunması zorunludur:

- Her şeyden önce ifası gereken bir borç mevcut olmalıdır. Zira, borç yoksa tazminat ödeme yükümlülüğünden söz edilemez.

- Söz konusu borç hiç veya gereği gibi ifa edilememiş olmalı, ortada borca aykırı bir fiil olmalıdır. Sözleşme dışı sorumlulukta olduğu gibi sözleşmeden doğan sorumlulukta da sözleşmeyi ihlal eden fiilin, borçlunun veya eylemlerinden sorumlu olduğu kişilerin bir davranışı olması gerekir. Bu davranış, müspet bir davranış, bir yapma fiili olabileceği gibi; pasif (menfi) bir davranış, bir yapmama fiili de olabilir (Eren, 2015, s.1052).

- Zarar meydana gelmiş olmalıdır. Zarar olumsuz (menfi) veya olumlu (müspet) nitelik taşıyabilir. Bu yolla kural olarak maddi nitelik taşıyan zararların tazmini istenir. Maddi zararın kapsamına fiili zararlar kadar mahrum kalınan kar da girer(Reisoğlu, 2014, s.351). Ancak, şartları varsa, manevi zararın tazminini istemek de mümkündür. [12] Türü ne olursa olsun, zararı ispat yükü alacaklıya aittir.

- Meydana gelen zarar ile borcun ifa edilmemesi arasında uygun illiyet bağı bulunmalıdır. Uygun illiyet bağını ispatlayacak olan da alacaklıdır[13].

[12] 11. H.D. 12.11.2001, E.2001./5985, K.2001/8861: *"Davacı, davalı O... Air Taşımacılık A.Ş. tarafından taşınırken kaybolan bagaj nedeniyle uğradığı maddi ve manevi zararın tazminini istemiştir. Davacının bagajı, Hac seyahatinden dönüşü sırasında kaybolmuştur. Seyahatin özelliği dikkate alındığında, bagaj kaybı nedeniyle davacı, getirdiği hediyeleri yakın akraba ve tanıdıklarına armağan edememiş olup, davalı taşıyıcının akde aykırı davranışı sonucu davacının koşulları oluşan BK.nun 49. maddesine göre manevi tazminata hak kazandığının kabulü gerekir. Bu itibarla mahkemece, davacı lehine makul miktarda manevi tazminata hükmedilmesi gerekirken, davacının bu isteminin reddine karar verilmesi doğru görülmemiştir."*

[13] 3. H.D. 19.11.2015, E.2014/20987, K.2015/18483: "*Bu halde zarar görenin, illiyet bağının varlığını ispat etmesi gerekir. Ancak hâkim, zarar görenin bu konudaki ispat külfetini değerlendirirken fazla katı olmamalıdır. Burada sözü edilen illiyet bağı uygun illiyet bağıdır. Uygun illiyet bağı, olayların*

- Son olarak borçlu kusurlu olmalıdır. Zira, hukuk düzeninin öngördüğü istisnalar dışında sorumluluk için kusurlu olmak gerekir. Kusurun türü önem taşımaz, kast veya ihmal olabilir. Borçlu her türlü kusurundan sorumludur. Kusurun ağırlığı sadece tazminat miktarının belirlenmesinde önem taşır (Kılıçoğlu, 2015, s.478).

Sözleşmeden doğan sorumlulukta borçlunun kusurlu olduğu varsayılır. Yani, burada borçlu aleyhine getirilmiş bir kusur karinesi vardır. Borçlu, sorumluluktan kurtulmak istiyorsa, borcun ifa edilmemesinde veya geç ifa edilmesinde kendisine yüklenebilecek herhangi bir kusurun bulunmadığını ispatlamak zorundadır.[14]

Haksız fiilden doğan sorumluluğu düzenleyen esaslar kıyasen sözleşmeden doğan sorumluluğa da uygulanır.[15] Bu, özellikle tazminat miktarının hesaplanması açısından önem taşır. Dolayısıyla, alacaklıya ödenecek tazminat miktarı belirlenirken, borçlunun kusurunun ağırlığı ile alacaklının ortak kusuru nazara alınır. Yapılacak işin borçlu için herhangi bir fayda sağlamaması da sorumluluğu hafifletici bir durum olarak göz önünde tutulur.

---

*olağan akışına ve hayat tecrübesine göre, sebebin, meydana gelen sonucu yaratmaya elverişli olmasıdır. Uygun illiyet bağı, sorumluluğu, zarar veren bakımından öngörülebilir risklerle sınırlamaktadır. İlliyet bağının kesilmesi olasılığı dar yorumlanmalıdır."*

[14] 14. H.D. 12.01.2005, E.2004/5885, K.2005/104: *"davacı 27.3.1997 tarihli sözleşmeye dayanarak ikinci kademede tazminat talebinde bulunmuştur. Gerçekten, Borçlar Kanununun 96. maddesi uyarınca alacaklı, hakkını kısmen veya tamamen elde edemediği takdirde borçlu kendisine hiçbir kusur isnat edilemeyeceğini ispat etmedikçe bundan doğan alacaklı zararını tazmin ile yükümlü bulunmaktadır. O halde davacı ifa ile sonuçlanmayan 27.3.1997 günlü sözleşmeye dayanarak akidi olan diğer davalı Sadık'tan tazminat talebinde bulunabilir. Mahkemece, kademeli isteğin incelenerek sonucu doğrultusunda bir hüküm kurulması yerine bu istemin kanıtlanmadığından sözedilerek davalı Sadık hakkındaki davanın reddi doğru olmadığından karar bozulmalıdır."*

[15] 13. H.D. 21.11.2003, E.2003/8269, K.2003/14027: *"Davaya konu aracın davalılardan T... Oto A.Ş. tarafından ithal edildiğinde, 29.12.1997 günlü fatura ile de davalılardan İ... Yardım Hastane Cihazları A.Ş. tarafından davacıya satıldığı, aracın Diyarbakır-Siverek Karayolunda 7.11.1998 günü seyir halindeyken arka sağ lastik kaplamasının sıyrılması sonucu şarampole yuvarlanarak kazanın ve dolayısı ile hasarın meydana geldiğinde ihtilaf yoktur. İhtilaf hasardan davalıların sorumlu olup olmadıklarında, olacaksa kimlerin sorumlu olacağı noktasında toplanmaktadır. Olayın bu oluş şekline göre hasara, aracın sağ arka lastiğindeki gizli ayıbın neden olduğu açıkça anlaşılmaktadır. Bu durumda davacı BK. 96. maddesine dayanarak akidi olan İ... Yardım ve Hastane Cihazları A.Ş.den uğradığı zararın tazminini isteyebileceği gibi aynı Yasanın 98/2 maddesindeki "haksız fiillerden mütevellit mesuliyete müteallik hükümler, kıyasen akde muhalif hareketlere de tatbik olunur" hükmüne dayanarak ithalatçı firma T... Oto A.Ş. den de talepte bulunabilir. Mahkemenin bu hususu göz ardı ederek yazılı şeklide hüküm kurmuş olması, usul ve yasaya aykırı olup, bozmayı gerektirir."*

### 3.2.4.4. Sözleşmeden Dönme veya Fesih

Alacaklı, iki tarafa borç yükleyen sözleşmelerde şartları varsa sözleşmeden dönme veya fesih hakkını da kullanabilir (Eren, 2015, s.1035). Böyle bir durumda, henüz ifa etmemişse kendi borcunu ifa etmekten kurtulur. İfa etmişse, verdiklerini iade etmesi için borçluyu zorlayabilir. Ayrıca, ispatlamak kaydıyla, sözleşmenin hüküm ifade etmemesinden kaynaklanan zararlarının karşılanmasını da isteyebilir (Oğuzman, 2015, s.486).

### 4.4.4.5. Yardımcı Kişinin Fiilinden Sorumluluk

Borçlunun borcunu ifa ederken veya sözleşmeden doğan haklarını kullanırken faydalandığı kişilere yardımcı kişi (ifa yardımcısı) denir. O, söz konusu kişilerin davranışları yüzünden alacaklının uğramış olduğu zararları da tazmin etmek zorundadır. Gerçekten, Türk Borçlar Kanunu'nun 116/1. maddesine göre, *"borçlu, borcun ifasını veya bir borç ilişkisinden doğan hakkın kullanılmasını, birlikte yaşadığı kişiler ya da yanında çalışanlar gibi yardımcılarına kanuna uygun surette bırakmış olsa bile, onların işi yürüttükleri sırada diğer tarafa verdikleri zararı gidermekle yükümlüdür."*

İşbu hükme göre, borçlu açısından böyle bir sorumluluğun ortaya çıkabilmesi için somut olayda aşağıda sayılan şartların bulunması gerekir:

- Borçlu ile zarar gören arasında bir borç ilişkisi bulunması gerekir. Söz konusu ilişki daha ziyade sözleşmeden kaynaklanır.

- Borç ilişkisinden doğan bir borcun ifası veya bir hakkın kullanılması yardımcı kişiye bırakılmış olmalıdır. Bu anlamdaki yardımcı kişi ile borçlu arasında sözleşme ilişkisinin bulunması gerekmez. Adam çalıştıranın (istihdam edenin) sorumluluğundan farklı olarak, aralarındaki bağımlılık ilişkisinin çok sıkı olması da aranmaz (Reisoğlu, 2014, s.361).

- Borcun ifasını veya hakkında kullanılmasını yardımcı kişiye bırakmak hukuka uygun olmalıdır.

- Yardımcı kişi borcu ifa ederken veya hakkı kullanırken diğer tarafa bir zarar vermiş olmalıdır. Zararın maddi veya manevi nitelik taşıması mümkündür. Yardımcı kişi, kendisine bırakılan borcu ifa ederken veya hakkı kullanırken sözleşmenin diğer tarafına değil de üçüncü kişiye zarar verirse, artık Türk Borçlar Kanunu'nun 116. maddesi değil, adam çalıştıranın sorumluluğuna ilişkin 66. maddesinin uygulanması gerekir (Eren, 2015, s.1079).

- Yardımcı kişi kusurlu olmalıdır. Yani, söz konusu fiili bizzat borçlu işlemiş olsaydı bile kusurlu sayılabilmelidir.

Yukarıda kısaca açıklanan bu şartlar varsa, borçlu, yardımcı kişinin fiilinden kaynaklanan zararlardan da sorumlu tutulur. O, sorumluluktan kurtulmak istiyorsa, ya kurtuluş delili getirecektir, ya da sözleşmede bir sorumsuzluk kaydının bulunduğunu ispatlayacaktır.

Burada belirtilen kurtuluş beyyinesi ifadesinden maksat, borçlunun, yardımcı kişinin fiilini bizzat kendisi işlemiş olsaydı bile kusurlu sayılamayacağını ispatlamasıdır. Sorumsuzluk kaydından maksat ise, yardımcı kişilerin fiilinden doğabilecek sorumluluğun önceden yapılan bir anlaşmayla tamamen veya kısmen kaldırılmasıdır. Ancak TBK'nın 116/2. maddesine göre uzmanlığı gerektiren bir hizmet, meslek, veya sanat, ancak kanun veya yetkili makamlar tarafından verilen izinle yürütülebiliyorsa, borçlunun yardımcı kişilerin fiillerinden sorumlu olmayacağına ilişkin anlaşma kesin olarak hükümsüzdür.

### 3.3. Yükleme-Boşaltma Sözleşmesi

#### 3.2.1. Sözleşmenin Hukuki Niteliği

Liman işletmelerinin, çalışmamızın ikinci bölümünde nitelikleri belirtilen yükleme-boşaltma hizmetini verirken liman müşterisi ile arasında yaptığı sözleşmenin hukuki niteliğine ilişkin farklı görüşler bulunmaktadır.

Doktrinde ağırlıklı görüş, yükleme ve boşaltma sözleşmesinin taşıtan ve yük sahipleri ile liman işçileri arasında yapılması halinde bir hizmet sözleşmesinin; yükleme boşaltma işiyle iştigal eden uzman bir firma ile yapılması durumunda ise bir eser (istisna) sözleşmesinin söz konusu olduğudur (İzveren/Franko/Çalık, 1994, s.341), (Kubilay, 2001, s.144), (Okay, 1971, s.22), (Hepgülerler, 2010, s.142), (Tekil, 1970, s.274).

Buna karşılık doktrinde bazı yazarlar da yükleme-boşaltma sözleşmesinin hukuki niteliğinin eser sözleşmesi değil taşıma sözleşmesi olduğu yönünde görüş bildirmişlerdir. (Doğanay, 1990, s.1994), (Tandoğan, 1987, s.24), (Tunomağ, 1974, s.500).

Yargıtay'ın ticari dava dairesi olan 11. Hukuk Dairesi ve Hukuk Genel Kurulu eski tarihli kararlarında uzun süre yükleme-boşaltma sözleşmesinin hukuki niteliğini taşıma sözleşmesi olarak nitelendirmiştir.[16] Ancak 11. Hukuk Dairesi'nin 22.11.2010 tarih, 2009/5517 E. ve 2010/11745 K. sayılı konuyla ilgili en yeni kararında aynen;

> *"Mahkemece, iddia, savunma, toplanan kanıtlar ve tüm dosya kapsamına göre, taraflar arasında gemi tahmil ve tahliyesi hususunda sözleşmeler imzalandığı, bunların 1999 ve 2000 yıllarına ilişkin olduğu, tahmil ve tahliye sözleşmesinin niteliğinin BK.'da tarif edilmediği, genel nitelikte bir sözleşme olduğu, davalının eser sözleşmesi olduğunu savunduğu, oysa eser sözleşmesi niteliğinde bulunmadığı, ister eser sözleşmesi olsun ister alelıtlak vekalet sözleşmesi niteliğinde bulunsun 5 yıllık zamanaşımına tabi olduğu, sözleşmenin fesih tarihi dikkate alındığında bu sürenin dolduğu gerekçesiyle davanın zamanaşımı nedeniyle reddine karar verilmiştir.*

[16] H.G.K. 11.10.1978, E.1977/11-709, K.1978/832: *"Davalı taraf, ( tekel hakkı )na istinaden davacı işletmenin yapması gereken ( ihrakiye yükleme ) işini, kendi mekanik aletleriyle bizzat yapmış bulunmaktadır. Akaryakıt yükleme işinin insan sırtında veya sair şekillerde yüklenmesi ile mekanik bir aletle yüklenmesi arasında ( mahiyet bakımından ) hiçbir fark yoktur ve bu husus münakaşa konusu yapılamaz. Başka bir ifade ile, ( ihrakiye-akaryakıt ) yükleme işinin mekanik bir aletle yapılmış olması, ( tahmil- yükleme ) vasfının değişmesini asla gerektirmez. Yargıtay ( Ticaret ) hnalen ( Onbirinci Hukuk ) Dairesi, yıllardan beri denizde yükleme ve boşaltma işini ( mahiyette ) taşıma işi kabul ederek taşımaya ilişkin bir yıllık zamanaşımı süresinin uygulanması gerekeceğini ( Yg. TD. 21.5.1949 gün ve 2442/2469,17.2.1951 gün ve 5769/6305, 15.9.1960 gün ve 1365/2193, 16.3.1965 gün ve 510/956 ) benimsediği gibi, Yargıtay Hukuk Genel Kurulu da ( 11.2.1970 gün ve E.1968/T-113, K.1970/77 ) aynı görüşü teyid etmiş bulunmaktadır."*

*Kararı, davacı temsilcisi temyiz etmiştir. Dava dosyası içerisindeki bilgi ve belgelere, mahkeme kararının gerekçesinde dayanılan delillerin tartışılıp, değerlendirilmesinde usul ve yasaya aykırı bir yön bulunmamasına ve taraflar arasındaki ilişkinin BK.'nun 386/2. maddesi kapsamında vekalet hükümlerine tabi iş görme sözleşmesi olarak nitelendirilmesinin gerekmesine, anılan Kanun'un 126. maddesi uyarınca alacağın 5 yıllık zamanaşımı süresine tabi olmasına, istemin zamanaşımına uğradığının anlaşılmasına göre, davacı temsilcisinin temyiz itirazlarının reddi gerekmiştir."*

şeklinde karar verilmiş ve açıkça yükleme-boşaltma sözleşmelerinin vekalet sözleşmesi olarak değerlendirilmesi gerektiği belirtilmiştir.

Buna karşılık Yargıtay'ın eser sözleşmelerine ilişkin davaların görüldüğü dairesi olan 15. Hukuk Dairesi'nin 27.10.2011 tarih, 2011/4102 E. ve 2011/6241 K. sayılı kararında ise aynen;

*"Uyuşmazlık B.K.'nun 355 ve devamı maddelerinde düzenlenen eser sözleşmesi ilişkisinden kaynaklanmakta olup asıl davada, haksız fesih sebebiyle uğranılan zararlar ile kar kaybının tahsili, birleşen davada ise; teminat mektubunun iadesi istenmiş, mahkemece kısmen kabule dair verilen karar davalı vekilince temyiz edilmiştir.*

*Taraflar arasında İ... Gübre Sanayi A.Ş. 'nin tahmil, tahliye ve torbalama işlerinin yapımı konusunda 1.6.2005 tarihli sözleşmenin düzenlendiği çekişme konusu olmayıp davacı yüklenici, davalı ise iş sahibidir. "*

şeklinde karar verilerek, yükleme-boşaltma sözleşmelerinin eser sözleşmesi niteliğinde olduğu belirtilmiştir.

Kanaatimizce yükleme-boşaltma sözleşmesinin hukuki niteliğinin taşıma veya vekalet sözleşmesi olarak nitelendirilmesi mümkün değildir.

*Tekil*'in de (1970) belirtmiş olduğu gibi, yükleme-boşaltma işindeki gibi bir yer değiştirmenin taşıma olarak nitelendirilmesi bu defa gerçek taşıma sözleşmelerinin ayrıca düzenlenmesini anlamsız kılacak ve böyle bir kabul taşıma sözleşmelerinin niteliği ile bağdaşmayacaktır (s.274). Bu nedenle yükleme-boşaltma sözleşmelerinin taşıma sözleşmesi olarak nitelendirilmesi mümkün değildir.

Ayrıca, vekalet sözleşmelerini diğer sözleşme türlerinden ayıran en önemli özellik; vekilin, yani işi görenin yöneldiği sonucu elde edememesinden sorumlu olmaması iken, yükleme-boşaltma sözleşmelerinde liman işletmelerinin en önemli yükümlülüğü yükleme-boşaltma işinin tamamlanmasıdır. Bu nedenle yükleme-boşaltma sözleşmelerinin vekalet sözleşmesi olarak nitelendirilmesinin de mümkün olmadığı kanaatindeyiz.

Eser sözleşmeleri, 6098 sayılı Türk Borçlar Kanunu'nun 470-486 maddeleri arasında düzenlenmiş olup; 470. madde eser sözleşmesini aynen; *"eser sözleşmesi yüklenicinin bir eser meydana getirmeyi, iş sahibinin de bunun karşılığında bir bedel ödemeyi üstlendiği sözleşmedir."* şeklinde tanımlamıştır.

Doktrinde ise eser sözleşmesi, "iş sahibinin ödemeyi taahhüt ettiği ücret karşılığında, müteahhidin bir eser meydana getirmeyi ve teslim etmeyi üstlendiği iki taraf için hak doğuran ve borç yükleyen bir sözleşme" şeklinde tanımlanmaktadır (Büyükay, 2013, s.27).

Buna tanımlamalara göre eser sözleşmesi, bir tarafın ücret ödemesi veya ücret ödemeyi vaat etmesi karşılığında diğer tarafın bir eser meydana getirmeyi taahhüt etmesi ile kurulmaktadır.

Eser sözleşmesi bir iş görme sözleşmesi olmakla birlikte, bu sözleşme türünde önemli olan, çalışmanın kendisinden çok, bu çalışmadan ortaya çıkan ve objektif olarak gözlenmesi mümkün olan sonuçtur (Yavuz/Acar/Özen, 2014, s.435).

Doktrindeki ağırlıklı görüş, söz konusu sonucun mutlaka maddi bir şeyde kendisini göstermesi gerekmediği yönündedir (Tandoğan, 1977, 2, s.1), (Zevkliler, 2013, s.305) Dolayısıyla işbu ağırlıklı görüşe göre; insan emeği ürünü olup da bütün bir görünüşü sergileyen ve iktisadi bir değeri olan her hukuki varlık, maddi nitelikte olsun veya olmasın eser sayılır.

Nitekim Yargıtay Hukuk Genel Kurulu'nun 18.11.2009 tarih, 2009/15-459 E. ve 2009/541 K. sayılı kararında[17] maddi bir varlığa sahip olmayan edim sonuçlarının da eser sözleşmesinin konusunu oluşturabileceği kabul edilmiştir.

Liman işletmeleri ile liman müşterileri arasında, liman işletmeleri tarafından verilen yükleme-boşaltma hizmeti ile kurulan ilişkide de liman işletmesi zilyetliği kendisine verilen yükü, türüne göre seçtiği metot ve ekipmanlar ile karadan veya deniz vasıtasından alıp başka bir deniz vasıtasına; bir deniz vasıtasından alıp karaya veya başka bir deniz vasıtasına transfer etmektedir.

Liman işletmeleri bu yükleme-boşaltma hizmeti esnasında liman müşterisinden işin yapılmasına yönelik hiçbir talimat almadığı gibi, liman işletmeleri söz konusu işi tamamen kendi temin ettiği ekipmanlar ve tamamen kendi belirlediği operasyonel süreçle gerçekleştirmekte, çoğu zaman bu işi yönetimi altında bulunan başka kişiler eliyle yapmakta ve tüm bu sürecin sonunda maddi bir değere sahip bir sonuç ortaya çıkarmakta olup; yükleme-boşaltma sözleşmelerinin saydığımız tüm bu nitelikleri bizi eser sözleşmesine götürmektedir.

Bu kapsamda kanaatimizce, liman işletmelerinin liman müşterisi ile yapmış olduğu anlaşma kapsamında ve ücret karşılığında yükün karadan gemiye ve gemiden karaya transferi işini gerçekleştirdiği yükleme-boşaltma sözleşmeleri bir eser sözleşmesi

[17] *"Borçlar Kanunu'nun 355. maddesi hükmü uyarınca, eser sözleşmesi öyle bir sözleşmedir ki; onunla yüklenici, iş-eser sahibinin üstlendiği ücret karşılığında bir eser meydana getirmeyi borçlanır. Gerek, hukuk öğretisinde ve gerekse uygulamada eserin kapsamı genişletilerek; insan emeğinin ürünü olmak ve maddi bir varlıkta kendini göstermek kaydıyla, maddi olmayan şeylerin bile eser kavramı içine gireceği kabul edilmektedir. Burada önemli olan, yüklenici sanatçının, eser sözleşmesi konusu olan şeyin sonuç sorumluluğunu, yani sonucun ortaya çıkmasını üstlenmiş ve sanat gücünü kullanarak, bağımlı olmadan yaptığı işlerin bağımlı işlere oranla üstün olmasıdır. Yüklenicinin sonuç sorumluluğunu üstlenebileceği her şey, ister maddi varlığı bulunsun, ister bulunmasın eser olarak kabul edilmelidir."*

niteliğinde olup; tarafların hak ve yükümlülüklerinin eser sözleşmesi hükümlerine göre değerlendirilmesi gerekmektedir.

### 3.2.2. Liman İşletmesinin Yükümlülük ve Sorumlulukları

Liman işletmesinin, yükleme-boşaltma hizmeti verirken bir eser sözleşmesinin tarafı olduğu kabulünden hareketle, yükümlülük ve sorumlulukları 6098 sayılı TBK'nın 471-478. maddeleri arasında düzenlenmiştir. Kanunun bu hükümlerine göre liman işletmelerinin yükleme-boşaltma hizmeti verdiği sıradaki yükümlülüklerini kısaca; işi özen ve sadakatle yapma, işi kendisi yapma veya kendi yönetimi altında yaptırma, araç-gereç ve malzeme sağlama, süresinde ihbar, işe zamanında başlama ve bitirme ile ayıba karşı tekeffül yükümlülüğü olarak saymamız mümkündür.

#### 3.2.2.1. İşi Sadakat ve Özenle Yapma

TBK'nın 471/1. maddesinde aynen; *"yüklenici, üstlendiği edimleri iş sahibinin haklı menfaatlerini gözeterek, sadakat ve özenle ifa etmek zorundadır."* denilerek; yüklenicinin üzerine almış olduğu işini sadakat ve özenle yapmak zorunda olduğu açık bir şekilde düzenlenmiştir.

Sadakat borcu; iş görenin, iş sahibinin yararına olacak şeyleri yapması ve ona zarar verecek her türlü hareketten kaçınma yükümlülüğü anlamına gelmekte olup; söz konusu borç, eser sözleşmelerinin bir iş görme akdi niteliği taşımasından doğmaktadır (Tandoğan, 1977, s.33).

TBK'da yüklenicinin sadakat borcunun iki özel görünümü düzenlenmiş olup;

- TBK'nın 472/2. maddesine göre, malzeme, iş sahibi tarafından sağlanmışsa, yüklenici, kendisine teslim edilen malzemeyi gereken özenle kullanmakla ve bundan dolayı hesap vermekle yükümlüdür.

- TBK'nın 472/son maddesine göre ise yüklenici, eser meydana getirirken, iş sahibinin sağladığı malzemenin veya eserin yapılması için gösterdiği yerin ayıplı olduğunun anlaşılması eserin gereği gibi veya zamanında meydana getirilmesini tehlikeye düşürecek başka bir durum ortaya çıkarsa bu durumu hemen iş sahibine bildirmek zorundadır. Aksi halde bundan doğacak sonuçlardan sorumlu olur (Gümüş, 2014, s.47). Aynı şekilde TBK 476 ve 483/son maddeleri de bu şekilde sadakat borcunun ihbar yükümlülüğü şeklinde kendini gösterdiği başkaca bir özel durum olarak anılabilir.[18]

Bu iki durum dışında yüklenicinin, vekalet sözleşmesinde olduğu gibi, sır saklama yükümlülüğünün bulunduğu da kabul edilmelidir (Yavuz/Acar/Özen, 2014, s.443).

Yüklenicinin sadakat borcuna aykırı hareket etmiş olması halinde, bu yüzden doğan zararın tazmini, eser taraflar arasında imzalanan sözleşmeye uygun şekilde meydana getirilmiş olsa dahi yükleniciden talep edilebilir (Zevkliler, 2013, s.313). Bunun yanında yüklenicinin, sadakat borcuna aykırılık nedeniyle bir kar elde etmiş olması halinde TBK'nın 530. maddesinin kıyas yoluyla uygulanması ile iş sahibinin elde edilen karın kendisine devrini talep etme hakkı bulunmaktadır. Diğer taraftan, eser henüz tamamlanmadan yüklenicinin sadakat borcunu ağır bir şekilde ihlal etmesi halinde iş sahibinin; TBK'nın 484 veya 473/2. maddesi ile birlikte 125. maddesine dayanarak sözleşmeden dönme hakkı bulunmaktadır (Yavuz/Acar/Özen, 2014, s.444).

Özen borcu ise, asıl borcun ifası için zorunlu dikkat, itina, fikri ve bedeni yetenek gibi borçludan istenen özelliklerin tamamı olarak tanımlanmaktadır. Sadakat borcu ile özen borcu birbirine sıkı surette bağlı olup; hatta özen borcu aynı zamanda sadakat borcunun bir sonucudur (Aktaran Tandoğan, 1977, s.34).

[18] H.G.K. 13.06.2007, E.2007/11-324, K.2007/339: "*Diğer taraftan, yüklenici sadakat ve özen borcu gereği eseri iş sahibinin yararına olacak şekilde ve ona zarar vermeden meydana getirmek yükümlülüğünde olup, genel ihbar borcu da yine bu yükümlülükten kaynaklanmaktadır. Bu cümleden olarak; yüklenici akdin gereği gibi ve vaktinde ifasını tehlikeye sokan her hali yüklenici iş sahibine derhal haber vermek zorundadır ( 818 s.Borçlar Kanunu madde 357 ). Bu borç sözleşmenin ifası aşamasında olaylar ortaya çıktıkça kendini gösterir. Genel ihbar yükümlülüğünün ihlali sonuçlarını iş sahibi üzerinde göstereceğinden, ihbar borcunu yerine getirmeyen yüklenici iş sahibinin zararından 818 sayılı Borçlar Kanunu'nun 96. maddesi uyarınca sorumludur.*"

Yüklenicinin özen borcunun kapsamını belirlerken öncelikle sözleşme hükümlerinin ve sonra da meri mevzuatın dikkate alınması gerekmektedir (Tandoğan, 1977, s.36).

Nitekim TBK'nın konuya ilişkin 471/2. maddesi aynen; *"Yüklenicinin özen borcundan doğan sorumluluğunun belirlenmesinde, benzer alandaki işleri üstlenen basiretli bir yüklenicinin göstermesi gereken mesleki ve teknik kurallara uygun davranışı esas alınır."* şeklinde olup; dolayısıyla kanun, yüklenicinin özen borcunun belirlenmesinde sözleşme hükümlerinin yanı sıra "benzer alandaki işleri üstlenen" bir yüklenicinin göstermesi gereken mesleki ve teknik kurallara uygun davranışın esas alınacağını düzenlemiştir. Bu hüküm ile yüklenicinin özen borcunun belirlenmesinde objektif kriterin esas alındığını söylemek mümkündür[19] (Büyükay, 2013, s.138).

Bu kapsamda yüklenicinin, tecrübeli ve uzman bir kimsenin gözeteceği teknik ve sanat kurallarına uygun hareket etmesi gerekmekte olup; bunun tam aksine üzerine aldığı iş için gerekli uzmanlığa sahip olmaması ve uzmanlara da danışmaması halinde özen borcunu ihlal ettiği kabul edilecektir (Yavuz/Acar/Özen, 2014, s.445).

Zira *Zevkliler* (2013) de; yüklenicinin işi alırken, bu işin üstesinden gelebilecek bilgi, beceri, araç, gereç gibi olanaklara sahip olup olmadığını, ayrıca işin görülmesi için gerekli ön işlem ve hazırlıkların tamamlanıp tamamlanmadığını ve gerekli malzemelerin sağlanıp sağlanmadığını araştırmasının özen borcunun bir gereği olduğunu belirtmiştir (s.313).[20]

[19] 15. H.D. 20.03.2013, E.2012/1993, K.2013/1868: "*Eser sözleşmelerinde, iş sahibinin zarar gördüğü hallerde, yüklenicinin sorumluluğu, aynı Yasanın 321.maddesinde belirtilen, işçinin hizmet akdindeki sorumluluğu gibidir. 6098 sayılı Borçlar Yasası'nın 471.maddesinde yüklenicinin özen borcundan doğan sorumluluğu, benzer alandaki işleri üstlenen basiretli bir yüklenicinin özen borcundan doğan sorumluluğu, benzer alandaki işleri üstlenen basiretli bir yüklenicinin göstermesi gereken mesleki ve teknik kurallara uygun davranış ölçüsünü esas almak biçiminde düzenlenmiştir. İş sahibinin zarara uğramasından kaçınmak, yüklenicinin özen borcu gereğidir."*

[20] 15. H.D. 16.02.2004, E.2003/2929, K.2004/762: "*BK.nun 356/I.maddesi hükmünce, kural olarak iş sahibine karşı, işçinin hizmet akdindeki sorumlu olduğu özene eş değerdeki özenle sorumlu görülen yükleniciden işinin ehli ve basiretli tacir olması sebebiyle daha da üst derecede özen beklenir. Somut olayda yüklenici sözü edilen özen borcuna aykırı davranarak işi üstlenmeden önce yapması gereken bazı incelemeleri yapmaksızın sözleşme akdetmekle gerekli özeni göstermediğinden sözleşmenin ifa ile sonuçlanmamasında kusurlu davranmıştır."*

Yüklenicinin özen yükümlülüğüne aykırı hareket etmesinin sonuçları ise; iş sahibinin tazminat talebi, işin başkasına yaptırılması ve akdin feshi imkanı olarak karşımıza çıkmaktadır.

Bu kapsamda öncelikle yüklenicinin, özen borcunu hiç veya gereği gibi ifa etmemesinden dolayı çalışmamızın "3.2." No.lu başlığı altında ayrıntılı olarak açıklandığı şekilde, TBK'nın 112 vd. maddeleri uyarınca iş sahibinin bu nedenle uğramış olduğu zararı giderme sorumluluğu bulunmaktadır (Büyükay, 2013, s.140)

Bunun yanında TBK'nın 473/2. maddesi uyarınca yüklenicinin, henüz daha eser meydana getirilme aşamasında iken kendi kusurundan kaynaklanan bir sebeple ayıplı veya sözleşmeye aykırı olarak meydana getirileceği açıkça görülüyorsa; iş sahibinin bunu önlemek üzere vereceği süreye rağmen durumun düzeltilmemesi halinde eserin onarım veya işi başkasına yaptırılması masraflarından sorumluluğu bulunmaktadır.

Son olarak özen yükümlülüğünün yerine getirilmemesi yüzünden eserin ayıplı veya sözleşmeye aykırı biçimde imal edileceğini kesinlikle tahmin etmenin mümkün olduğu hallerde, yüklenici, işi düzeltmesi veya sözleşmeye uygun hareket etmesi için verilen süre içerisinde gerekeni yapmaması durumunda, işi başkasına yaptırmak yerine sözleşmenin feshi yoluna gidilip gidilmeyeceği konusunda doktrindeki hakim görüş; iş sahibinin bu halde, yükleniciye verdiği süre sonunda sözleşmeden dönerek menfi zararının tazminini talep edebileceği yönündedir (Aktaran Tandoğan, 1977, s.46).

Bu kapsamda yükleme-boşaltma hizmetini ifa ederken yüklenici sıfatında olan liman işletmelerinin de, liman müşterilerine taahhüt etmiş oldukları yükleme-boşaltma işini sadakat ve özenle ifa etmelerinin zorunlu olduğu; hatta, konumu ve verdiği hizmet gereği yükleme-boşaltma işinin uzmanı olması gereken liman işletmelerinin çok daha ağır ve geniş bir özen yükümlülüğü altında olduğu açıkça anlaşılmaktadır (Kubilay, 2001, s.159).

Bunun yanında liman işletmelerinin, yükleme-boşaltma hizmetinin ifası sırasında;

- Sadakat yükümlülüğüne aykırı hareket etmesi halinde taahhüt edilen yükleme-boşaltma işi başarıyla tamamlanmış olsa dahi, liman müşterisinin bu nedenle uğramış olduğu zararı gidermekle,

- Özen borcunu hiç veya gereği gibi ifa etmemesinden dolayı çalışmamızın "3.2." No.lu başlığı altında ayrıntılı olarak açıklandığı şekilde, TBK'nın 112 vd. maddeleri uyarınca, liman müşterisinin bu nedenle uğramış olduğu zararı gidermekle ve koşulları oluştuğunda TBK'nın 473/2. maddesi uyarınca liman müşterisinin işi başkasına yaptırma masraflarını karşılamakla,

- Yine özen borcuna aykırılık nedeniyle, yukarıda belirttiğimiz, doktrindeki hakim görüş doğrultusunda, liman müşterisinin sözleşmeden dönmesi halinde menfi zararını gidermekle yükümlü olduğu görülmektedir.

#### 3.2.2.2. İşi Kendisi Yapma veya Kendi Yönetimi Altında Yaptırma

TBK'nın 83. maddesine göre, borçlunun kural olarak borcunu bizzat kendisi ifa etme zorunluluğu bulunmamaktadır. Ancak TBK'nın 471/3. maddesi ile bu kural eser sözleşmeleri için ters çevrilmiştir. Zira bu maddeye göre yüklenici, meydana getirilecek eseri doğrudan doğruya kendisi yapmak veya kendi yönetimi altında yaptırmakla yükümlüdür. Buna karşılık, eserin meydana getirilmesinde yüklenicinin kişisel özellikleri önem taşımıyorsa, işi başkasına da yaptırabilir (Büyükay, 2013, s.74).

Ancak yüklenicinin işi kendisinin yapması yükümlülüğünden söz edildiği zaman bu yükümlülükten, işi mutlaka bizzat yapması gerektiği anlaşılmamalıdır. Zira madde metninde de açıkça belirtildiği üzere yüklenici, işi kendi yönetimi altındaki yardımcı kişilere yaptırsa da kendisi yapmış sayılacaktır (Zevkliler, 2013, s.314).

Yüklenici kendisine bırakılan işi ifa ederken, kural olarak yardımcı şahıslara başvurabilir. Hatta bugünkü ekonomik ve teknik koşullar göz önüne alındığında, iş bölümü ve işin bir kısmının yardımcı şahıslara bırakılması zorunludur. Ancak ifada yüklenicinin kişiliği önemli ve onun yardımcı şahıs kullanması, yardımcı şahıs kullanmaksızın tamamen kendisi tarafından yapılacak esere oranla daha düşük nitelikte

bir eser ortaya çıkmasına yol açacak ise, yardımcı şahıs kullanma caiz sayılmamalıdır (Tandoğan, 1977, s.48).

Dolayısıyla işin mahiyeti, yüklenicinin edimine göre belirlenir ve bu hususstaki uygulama da göz önünde tutularak edimin yani, eserin meydana getirilmesinde yüklenicinin kişisel niteliklerinin önemi olup olmamasına göre, kişisel yönetim altında olmaksızın işin başkasına yaptırılıp yaptırılmayacağına karar verilir (Berki, 1973, s.249).

Tüm bunlara karşılık işi bizzat kendisi yapma veya kendi yönetimi altında gerçekleştirme borcunu hiç veya gereği gibi yerine getirmeyen yüklenici, kusuru bulunmadığını ispat etmedikçe, bu sebeple iş sahibinin uğradığı zararı çalışmamızın "3.2." No.lu başlığı altında ayrıntılı olarak açıklandığı şekilde, TBK'nın 112 vd. maddeleri uyarınca gidermekle yükümlü olacaktır (Yavuz/Acar/Özen, 2014, s. 448).

Bu kapsamda yükleme-boşaltma hizmetini ifa ederken yüklenici sıfatında olan liman işletmelerinin, ancak sözleşmede kabul edilmişse veya işin niteliğine uygunsa işin tamamını veya bir bölümünü bir başka taşıma terminali işleticisine bırakabileceği; aksi halde liman müşterisinin bu nedenle uğramış olduğu zararı çalışmamızın "3.2." No.lu başlığı altında ayrıntılı olarak açıklandığı şekilde, TBK'nın 112 vd. maddeleri uyarınca gidermekle sorumlu olduğu anlaşılmaktadır (Kubilay, 2001, s.159).

#### 3.2.2.3. Araç-Gereç ve Malzeme Sağlama

TBK'nın 471/son. maddesi aynen, *"Aksine âdet veya anlaşma olmadıkça yüklenici, eserin meydana getirilmesi için kullanılacak olan araç ve gereçleri kendisi sağlamak zorundadır."* şeklindedir.

Kanunun bu açık hükmüne göre yüklenici, aksine bir anlaşma ya da gelenek yoksa eserin meydana getirilmesi için kullanacağı tüm araç, gereç ve malzemeyi kendisi sağlamak ve bunun için gerekli giderleri ödemekle yükümlüdür (Zevkliler, 2013, s.315).

Bu kapsamda yüklenicinin, araç, gereç ve malzeme sağlamaya ilişkin borçlarına aykırı davranışlarından dolayı çalışmamızın "3.2." No.lu başlığı altında ayrıntılı olarak açıklandığı şekilde, TBK'nın 112 vd. maddeleri uyarınca sorumluluğu doğacaktır (Yavuz/Acar/Özen, 2014, s.452).

Buna göre yükleme-boşaltma hizmetinin yerine getirilmesinde yüklenici konumunda olan liman işletmelerinin, aksine adet veya sözleşme bulunmadığı takdirde, yükleme-boşaltma hizmetinin ifası için gerekli olan tüm araç, gereç ve vasıtaları kendisi sağlamak ve bunun için gerekli giderleri yapmak zorunda olduğu; bu yükümlülüğüne aykırı hareket etmesi halinde liman müşterisinin bu nedenle uğramış olduğu zararı çalışmamızın "3.2." No.lu başlığı altında ayrıntılı olarak açıklandığı şekilde, TBK'nın 112 vd. maddeleri uyarınca gidermekle yükümlü olduğu görülmektedir (Kubilay, 2001, s.159).

#### 3.2.2.4. İhbarda (Bildirimde) Bulunma

TBK'nın konuya ilişkin 472/son maddesi aynen; "*Eser meydana getirilirken, işsahibinin sağladığı malzemenin veya eserin yapılması için gösterdiği yerin ayıplı olduğu anlaşılır veya eserin gereği gibi ya da zamanında meydana getirilmesini tehlikeye düşürecek başka bir durum ortaya çıkarsa, yüklenici bu durumu hemen iş sahibine bildirmek zorundadır; bildirmezse bundan doğacak sonuçlardan sorumlu olur*." şeklinde olup; bu hüküm ile kanun yükleniciyi, akdin gereği gibi ve zamanında ifasını tehlikeye düşürecek durumlar karşısında iş sahibini uyarmakla yükümlü kılmıştır (Büyükay, 2013, s.145).

Bu gibi durumlarda yükleniciye hiçbir sorumluluğun yüklenmemesi için, yüklenicinin iş sahibini uyarma ve ihbar yükümlülüğünü yerine getirmiş olması gerekmekte olup; aksi halde yüklenicinin çalışmamızın "3.2." No.lu başlığı altında ayrıntılı olarak açıklandığı şekilde, TBK'nın 112 vd. maddeleri uyarınca sorumluluğu doğacaktır (Tandoğan, 1977, s.61).

Buna göre yükleme-boşaltma hizmetinin ifasında yüklenici sıfatında olan liman işletmelerinin de, ifa sırasında ortaya çıkan ve hizmetin ifasını tehlikeye düşürecek

nitelikte olan durumları, liman müşterisine gecikmeksizin bildirme yükümlülüğü bulunmaktadır. Bu yükümlülüğe hiç veya gereği gibi uymayan liman işletmesi, liman müşterisinin bu nedenle uğramış olduğu zararı çalışmamızın "3.2." No.lu başlığı altında ayrıntılı olarak açıklandığı şekilde, TBK'nın 112 vd. maddeleri uyarınca gidermekle sorumludur (Kubilay, 2001, s.160).

#### 3.2.2.5. İşe Zamanında Başlama ve Devam Etme

Yüklenicinin bir diğer yükümlülüğü de, işe zamanında başlamak ve gecikmeye mahal vermeden işe devam etmektir (Bilge, 1971, s.252).

Buna karşılık yüklenicinin bu borcu, sözleşmede eserin teslimi için bir süre kararlaştırılmış olup olmamasına göre farklı kapsamda olacaktır. Şöyle ki;

TBK'nın 90. maddesine göre, sözleşme konusu eserin teslimi için sözleşmede belirli veya belirlenebilir bir süre kararlaştırılmamış ve işin niteliğinden böyle bir süre çıkarılamıyor ise, sözleşme yapılır yapılmaz hemen işe başlanması gerekir. Aksi halde iş sahibi, TBK'nın 125. maddesi uyarınca sahip olduğu hakları kullanabilecektir. Aynı şekilde yüklenici, işi benzer işlerdeki normal tempo ile yürütmüyorsa iş sahibi bu halde de TBK'nın 125. maddesi uyarınca sahip olduğu hakları kullanabilecektir (Tandoğan, 1977, s.62).

Teslim süresi belirli olan işlerde ise, TBK'nın 473/1. maddesi olan; *"Yüklenicinin işe zamanında başlamaması veya sözleşme hükümlerine aykırı olarak işi geciktirmesi ya da işsahibine yüklenemeyecek bir sebeple ortaya çıkan gecikme yüzünden bütün tahminlere göre yüklenicinin işi kararlaştırılan zamanda bitiremeyeceği açıkça anlaşılırsa, işsahibi teslim için belirlenen günü beklemek zorunda olmaksızın sözleşmeden dönebilir."* hükmü uygulama alanı bulacaktır (Yavuz/Acar/Özen, 2014, s.453).

Dolayısıyla yüklenicinin işe zamanında başlamaması veya taahhüt edilen tarihte tamamlanmasına imkan verecek şekilde düzenli olarak devam etmemesi halinde, iş

sahibinin, çalışmamızın "3.2." No.lu başlığı altında ayrıntılı olarak açıkladığımız şekilde TBK'nın 125. maddesi uyarınca sözleşmeden dönme ve menfi zararını talep etme hakkı bulunmaktadır (Zevkliler, 2013, s.316).

Buna karşılık her ne kadar madde metninde iş sahibinin söz konusu dönme hakkını kullanabilmesi için yükleniciye bir süre vermesinden söz edilmemiş ise de; genel hükümler arasında mevcut 123-125. maddeleri kapsamında, iş sahibinin mehil vermeden sözleşmeden dönebileceğini kabul etmemek gerekmektedir[21] (Bilge, 1971, s.252).

Tüm bu açıklamalarımız doğrultusunda, yükleme-boşaltma hizmetinin ifasında yüklenici sıfatında olan liman işletmelerinin, yükleme-boşaltma işleminin tamamlanacağı sürenin taraflarca kararlaştırılmış olup olmamasına göre;

- İşin tamamlanma süresinin kararlaştırılmamış olduğu hallerde TBK'nın 90. maddesi uyarınca işe derhal başlaması gerektiği, bu yükümlülüğüne uymaması halinde liman müşterisinin TBK'nın 125. maddesi kapsamında çalışmamızın "3.2." No.lu başlığı altında ayrıntılarını açıkladığımız haklarını kullanabileceği,

- İşin tamamlanma süresinin kararlaştırılmış olduğu hallerde ise, yapılan sözleşme çerçevesinde işe başlamak ve işi yürütmekle yükümlü olduğu; bu yükümlülüğüne uymaması nedeniyle bütün tahminlere göre işin kararlaştırılan zamanda bitirilmesi olanağı bulunmadığı hallerde liman müşterisinin sözleşmeden dönme ve menfi zararını talep etme hakkı bulunduğu anlaşılmaktadır. (Kubilay, 2001, s.160).

#### 3.2.2.6. Ayıba Karşı Tekeffül

Yüklenici, sözleşme kapsamındaki taahhütlerine uygun veya bir taahhüt bulunmasa dahi kendisinden beklenen yararı tam olarak gerçekleştirmeye elverişli bir eser meydana getirmekle yükümlüdür. Buna karşılık yüklenicinin meydana getirdiği

[21] 15. H.D. 26.04.2011, E.2010/2618, K.2011/2549: "*…yanlar arasındaki sözleşmede inşaata başlama tarihi ve bitirme süresi kararlaştırılmadığından sözleşme belirsiz süreli sözleşmedir. Bu halde iş sahibinden süresiz olarak sözleşmenin ifasını beklemesi istenemeyeceğinden doktrin ve Yargıtay İçtihatlarında makul bir süre geçtikten sonra sözleşmenin feshini talep edebileceği kabul edilmektedir.*"

eserin, sözleşme kapsamında taahhüt ettiği niteliklere sahip olmaması veya açık bir taahhüt bulunmasa bile kendisinden beklenen yararı tam olarak gerçekleştirmeye elverişli niteliklere sahip olmaması halinde ayıplı olduğundan söz edilir (Büyükay, 2013, s.91).

Böyle bir halde yüklenicinin ayıba karşı tekeffül sorumluluğu ortaya çıkmakta olup, yüklenicinin bu borcu TBK'nın 474-478. maddeleri arasında, satıcının sorumluluğuna benzer bir şekilde düzenlenmiştir. Böylece yüklenicinin iş görme borcu dolayısıyla sonuçtan sorumlu olması yerine, eseri teslim borcuna bağlı ayıba karşı tekeffülden sorumluluğunun kabulü yoluna gidilmiştir (Yavuz/Acar/Özen, 2014, s.456).

Yüklenicinin işbu ayıba karşı tekeffül borcunun doğabilmesi için, yüklenicinin eseri tamamlayarak iş sahibine teslim etmiş olması gerekmektedir. Ancak bu koşul tek başına yeterli olmayıp; yüklenicinin ayıptan sorumlu tutulabilmesi için, iş sahibinin; kendisine teslim edilen eseri, işin olağan akışına göre imkân bulur bulmaz gözden geçirmesi ve ayıpları varsa, bunu uygun bir süre içinde yükleniciye bildirmesi zorunludur (Zevkliler, 2013, s.316).

Zira TBK'nın 477. maddesinde açıkça belirtildiği üzere; *"eserin açıkça veya örtülü olarak kabulünden sonra, yüklenici her türlü sorumluluktan kurtulur; ancak, onun tarafından kasten gizlenen ve usulüne göre gözden geçirme sırasında fark edilemeyecek olan ayıplar için sorumluluğu devam eder. İş sahibi, gözden geçirmeyi ve bildirimde bulunmayı ihmal ederse, eseri kabul etmiş sayılır."* bunun yanında *"Eserdeki ayıp sonradan ortaya çıkarsa işsahibi, gecikmeksizin durumu yükleniciye bildirmek zorundadır; bildirmezse eseri kabul etmiş sayılır."*

Bu koşulların gerçekleşmesi ve eserdeki ayıptan yüklenicinin sorumlu olduğu hallerde iş sahibinin seçimlik hakları TBK'nın 475. maddesinde düzenlenmiştir. Şöyle ki;

- 475/1/1. maddeye göre eser; iş sahibinin kullanamayacağı veya hakkaniyet gereği kabule zorlanamayacağı ölçüde ayıplı ya da sözleşme hükümlerine aynı ölçüde aykırı olursa, iş sahibi sözleşmeden dönme yoluna gidebilir. Bu hakkın kullanılması ile birlikte sözleşme geçmişe etkili olarak ortadan kalkar (Gümüş, 2014, s.64).

- 475/1/2. maddeye göre; eserde bulunan ayıp veya sözleşmeye aykırılık, iş sahibinin sözleşmeden dönmesini haklı gösterecek bir ağırlık taşımıyorsa, iş sahibi eseri alıkoyup ayıp oranında bedelden indirim isteme yoluna gidebilir veya 475/1/3. maddeye göre, aşırı bir masraf gerektirmediği takdirde, bütün masrafları yükleniciye ait olmak üzere, eserin ücretsiz onarılmasını isteyebilir (Tandoğan, 1977, s.74).

Ayrıca 475/2. maddeye göre iş sahibinin; yukarıda belirtilen seçimlik hakların kullanılmasının yanında, ayıp sonucunda ortaya çıkan zararın tazminini de talep hakkı bulunmaktadır. İş sahibi işbu ayıp nedeniyle ortaya çıkan zararın tazminini, diğer talepleriyle birlikte, yani kümülatif olarak isteyebileceği gibi, yalnız başına da isteyebilir. Ancak bu tazminat talebine ayıptan doğan diğer zararların yerini almak üzere başvurulamaz (Yavuz/Acar/Özen, 2014, s.463).

Tüm bu anlatılanlar doğrultusunda, yükleme-boşaltma hizmetini ifa ederken yüklenici sıfatında olan liman işletmelerinin de, yapmayı üstlendikleri yükleme-boşaltma işini, sözleşme kapsamındaki taahhütlerine uygun veya bir taahhüt bulunmasa dahi kendisinden beklenen yararı tam olarak gerçekleştirmeye elverişli bir şekilde meydana getirmekle yükümlü oldukları açıktır (Kubilay, 2001, s.160).

Dolayısıyla liman işletmesi tarafından yapılan yükleme-boşaltma işinin bu niteliklere aykırı şekilde, ayıplı olarak, ifa edilmesi halinde; liman müşterisi TBK'nın 475. maddesinde sayılan seçimlik haklardan birini kullanabilecektir ve liman işletmesi de buna katlanmak zorundadır.

### 3.2.3. Zamanaşımı

Yükleme-boşaltma sözleşmesinin hukuken bir eser sözleşmesi niteliğinde olduğu ve eser sözleşmesinin hükümlerine tabi olduğu kabulünden hareketle; yükleme-boşaltma sözleşmelerinde zamanaşımı; ayıptan kaynaklanan davalarda zamanaşımı ve ayıp dışında sözleşmeyle ilgili her türlü davalarda zamanaşımı olarak ikiye ayrılmaktadır. (Zevkliler, 2013, s.318).

Bu kapsamda yükleme-boşaltma sözleşmelerinde ayıptan kaynaklanan davalar için TBK'nın 478. maddesi özel nitelikte olup; bu hükme göre bu davalarda zamanaşımı süresi teslim tarihinden başlayarak iki yıldır.

Buna karşılık yükleme-boşaltma sözleşmelerinden doğan ayıp dışındaki tüm davalarda zamanaşımı süresinin TBK'nın 146. ve 147/6. maddelerine göre belirlenmesi gerekmekte olup; 147/6. maddeye göre liman işletmesinin edimini ağır kusuruyla hiç ya da gereği gibi ifa etmemesi halleri dışında bu sözleşmeden doğan tüm alacaklar 5 yıllık zamanaşımına tabidir.

### 3.3. Depolama Sözleşmesi

#### 3.3.1. Sözleşmenin Hukuki Niteliği

Liman işletmelerinin, çalışmamızın ikinci bölümünde nitelikleri belirtilen depolama hizmetini verirken liman müşterisi ile arasında yaptığı sözleşmenin hukuki niteliği genel olarak bir saklama (vedia) sözleşmesidir.

6098 sayılı Türk Borçlar Kanunu'nun 461. maddesi genel saklama sözleşmesini aynen; *"Saklama sözleşmesi, saklayanın, saklatanın kendisine bıraktığı bir taşınırı güvenli bir yerde koruma altına almayı üstlendiği sözleşmedir."* şeklinde tanımlamıştır.

Doktrinde ise *Zevkliler* (2013), genel saklama sözleşmesini, sözleşmenin bütün unsurlarını yansıtır şekilde, "saklatan tarafından verilen bir taşınırın, saklayan tarafından kabul edilerek güvenli bir yerde saklanması ve saklatanın dilediği zaman istemesiyle onu saklatana geri vermesi yükümlülüğünü yükleyen sözleşmedir." şeklinde tanımlamıştır (s.363).

Bu tanımdan da açıkça anlaşılacağı üzere, genel saklama sözleşmesinin esaslı unsuru, tarafların emanet edilen eşyanın saklanması konusunda anlaşmaları, başka bir

ifade ile saklayanın bu edimi üstlenmiş olmasıdır. Dolayısıyla böyle bir yüklenmenin mevcut olmadığı hallerde saklama sözleşmesi kurulmuş olmaz (Akıntürk, 2011, s.325).

Yukarıda belirtilen tanımlama ve görüşler kapsamında genel saklama sözleşmesinin temel unsurlarını; saklamaya konu olacak taşınır bir şeyin varlığı, saklayanın saklatanın kendisine saklanmak üzere verdiği taşınır şeyi emin bir yerde saklamayı borçlanması, istenildiği zaman şeyin geri verilmesi ve tarafların anlaşması olarak sıralamak mümkündür (Yavuz/Acar/Özen, 2014, s.652).

Buna karşılık liman işletmeleri, söz konusu depolama hizmetini profesyonel mahiyette ve kazanç elde etmeyi amaçlayarak ifa etmekte olup; liman işletmeleri tarafından verilen depolama hizmetinin bu özelliği bizi saklama sözleşmesinin tali bir çeşidi olan ardiye sözleşmesine götürmektedir.

Zira TBK'nın 571-575 maddeleri arasında düzenlenen ardiye sözleşmesi, 561-670 maddeleri arasında düzenlenen genel saklama sözleşmesinden farklı olarak kazanç getiren bir sözleşmedir. Başka bir deyişle genel saklama sözleşmesi ile ardiye sözleşmesi arasındaki temel fark ardiye sözleşmelerinin kazanç maksadıyla yapılıyor olmasıdır.

Kanunumuzda açık bir tarifi yapılmamış olmakla birlikte doktrinde ardiye sözleşmesi; "ardiyeci ile mudi arasında akdolunan, ardiyeciye, ücret mukabili emtiasını depolama, muhafaza ve talep edildiğinde iade mükellefiyeti yükleyen bir sözleşmedir." şeklinde tanımlanmaktadır (Erdoğan, 1990, s.22).

Doktrinde azınlıkta kalan bir görüşe göre; TBK'nın 571-575 maddelerinde kullanılan "ardiyeci" terimi yalnızca "umumi mağaza işleten" anlamında olup; bu hükümlerin tamamı umumi mağazaların hak ve yükümlülüklerini düzenlemektedir (Yavuz/Acar/Özen, 2014, s.659).

Buna karşılık doktrinde genel kabul gören görüşe göre; Türk Borçlar Kanunu'nun genel hükümler taşıyor olması hasebiyle, orada zikredilen "ardiyeci" kavramı "umumi mağaza işleten" kavramını da içine almakla beraber bu terim; hem "umumi mağaza

işleten" hem de "alelade ardiye işleten" anlamındadır ve bu hükümler her iki tür işletmecinin hak ve yükümlülüklerini düzenlemektedir (Berki, 1973, s.208).

Yargıtay'ın da bu görüşte olduğu, tüm kararlarında, "umumi mağaza işleten" sıfatı olmayan işletmeleri "ardiyeci" olarak nitelendirmesinden anlaşılmaktadır. Zira 2699 sayılı Umumi Mağazalar Kanunu'nun 3. maddesinde aynen; *"Bu şekilde faaliyette bulunacak şirketlerin unvanlarında umumi mağazalar teriminin bulunması zorunludur."* denilmekte olup, Yargıtay'ın, tüm kararlarında şirket unvanlarında "Umumi Mağazalar" terimi bulunmayan işletmeleri "ardiyeci" sözleşmesinin tarafı olarak nitelendirmesi bu kabule işaret etmektedir.[22]

Bu kapsamda genel manada; kendisine tevdi edilen eşyayı, depolayıp muhafaza eden ve bu işi meslek edinen taraf ardiyecidir. Ardiyeci meslek olarak emtia depolama ve muhafaza etmeyi üzerine alan kişidir. Ardiye sözleşmesine konu olan ardiyecilik işi sürekli olan bir iştir. İşin hacmi esnaf faaliyetini aşan ve ticari mahiyet arz eden işlerdendir (Erdoğan, 1990, s.29).

İşbu anlatılanlar doğrultusunda; liman işletmelerinin liman müşterisi ile yapmış olduğu anlaşma kapsamında, (ücret karşılığı) depolama hizmetini verirken liman müşterisi ile arasında yaptığı sözleşmenin türü genel olarak bir saklama sözleşmesi olmakla birlikte, esasen bu sözleşmenin saklama sözleşmesinin tali bir çeşidi olan ardiye

[22] 11. H.D. 14.03.2013, E.2013/10767, K.2014/991: *"Dava dosyası içerisindeki bilgi ve belgelere, mahkeme kararının gerekçesinde dayanılan delillerin tartışılıp, değerlendirilmesinde usul ve yasaya aykırı bir yön olmamasına, davalı Bursa G. A. Nak. Ltd.'nin taşıyıcının ifa yardımcısı olduğunun ispatlanamamasına, bu nedenle sorumluluğunun ardiye sözleşmesinden kaynaklanmasına, ardiyecinin CMR 23'ncü maddeden kaynaklı sınırlı sorumluluktan yararlanamayacak bulunmasına ve davada zamanaşımı süresinin 818 Sayılı BK'nun 125. maddesine göre 10 yıl olmasına göre, davalı Bursa G. A. Nak. Ltd. Şti.'nin vekilinin tüm, davacı vekilinin aşağıdaki 3. numaralı bent dışındaki sair temyiz itirazlarının reddine karar vermek gerekmiştir."*

11. H.D. 03.06.1975, E.1975/1284, K.1975/3645: *"Davacı vekili TCDD. İşletmesi Genel Müdürlüğüne ait Zeytinburnu 2 numaralı ambarda 2.1.1971 gecesi çıkan yangında sigorta ettikleri 17 sandık yedek oto parçasının yanarak tamamen hasara uğradığını müvekkili şirketin bu sebeple malların sahibi Çarkoğlu Ticaret Firmasına 24.3.1971 tarihinde 46000 lira sigorta tazminatı ödeyerek onun haklarına halef olduğunu davalı Ray Sigorta Şirketinin ise ardiyeci TCDD. Genel Müdürlüğü ambarlarındaki gümrüklü malları yangına karşı sigorta etmiş bulunduğunu belirterek 46000 liranın 10.9.1971 tarihinden % 10 faizi ile davalılardan müteselsilen tahsili talep ve dava etmiştir."*

sözleşmesi niteliğinde olduğu; dolayısıyla liman işletmelerinin yükümlülük ve sorumluluklarının özel olarak ardiye sözleşmelerinin hükümlerine ve genel hüküm niteliğinde olan saklama sözleşmelerinin hükümlerine göre değerlendirilmesi gerektiği açıktır.

### 3.3.2. Liman İşletmelerinin Yükümlülük ve Sorumlulukları

Liman işletmelerinin depolama hizmeti verirken bir ardiye sözleşmesinin tarafı olduğu kabulünden hareketle, yükümlülük ve sorumlulukları 6098 sayılı TBK'nın öncelikle ardiye sözleşmeleri açısından özel hüküm niteliğinde olan 571-575 maddelerine göre; bu maddelerde düzenleme bulunmayan konularda ise genel hüküm niteliğinde olan, genel saklama sözleşmesine ilişkin 561-570 maddelerine göre belirlenecektir.

Kanunun bu hükümlerine göre liman işletmelerinin depolama hizmeti verdiği sıradaki yükümlülüklerini kısaca; eşyayı kabul yükümlülüğü, teslim aldığı eşyayı muhafaza yükümlülüğü, özen yükümlülüğü, muayene ve ihbar yükümlülüğü, saklatanın ardiyeye girişine müsaade etme yükümlülüğü ve iade yükümlülüğü olarak saymamız mümkündür.

#### 3.3.2.1. Eşyayı Kabul Yükümlülüğü

Ardiyecinin, ardiye sözleşmesi kapsamındaki depolama ve muhafaza ediminin yerine getirilebilmesi için öncelikle depolanacak eşyanın ardiyeci tarafından teslim alınması gerekmekte olup; eşyanın teslim alınması ardiyecinin ilk ifa edeceği borçtur. Ardiyeci, uygun yer ve zamanda kendisine teslim edilen eşyayı kabul etmek zorundadır. Ancak şunu da özellikle belirtmemiz gerekir ki; eşyayı kabul etme ardiyecinin yalnızca yükümlülüğüdür. Bununla birlikte ardiyecinin eşyanın teslimini isteme ve saklatanı teslime zorlama hakkı yoktur (Zevkliler, 2013, s.364).

Dolayısıyla, depolama hizmetini ifa ederken ardiyeci sıfatında olan liman işletmelerinin de, uygun yer ve zamanda kendisine teslim edilen eşyayı kabul etme yükümlülüğü bulunmaktadır.

### 3.3.2.2. Eşyayı Muhafaza Yükümlülüğü

Ardiyeci kendisine teslim edilen eşyayı emin bir mahalde muhafaza etmekle yükümlüdür. Bunun yanında emin mahallin ve muhafaza şeklinin tarifi hususunda yeknesak bir tarif yapılabilmesi mümkün değildir. Zira emin mahallin ve muhafaza şeklinin depolanacak eşyanın mahiyetine ve somut olayın özelliklerine göre belirlenmesi gerekmektedir (Bilge, 1971, s.347).

Muhafaza yerinin eşya depolamaya ve muhafazaya en başından uygun olmaması veya daha sonradan uygun olmayan bir hale gelmesi sonuç olarak muhafaza yükümlülüğünün ihlali niteliğindedir. Zira yukarıda belirtmiş olduğumuz gibi muhafaza yerinin, depolanacak eşyanın mahiyetine göre emin bir mahal niteliğinde olması gerekmekte olup; bunun seçimi ardiyeciye aittir. Dolayısıyla muhafaza yerinin depolanacak eşyanın mahiyetine uygun olmaması nedeniyle muhafaza yükümlülüğünü gereği gibi yerine getirmeyen ardiyeci, çalışmamızın "3.2." No.lu başlığı altında ayrıntılı olarak açıklandığı şekilde, TBK'nın 112 vd. maddeleri uyarınca, liman müşterisinin bu nedenle uğramış olduğu zararı gidermekle yükümlü olacaktır[23] (Erdoğan, 1990, s.60).

Bu kapsamda, depolama hizmetini ifa ederken ardiyeci sıfatında olan liman işletmelerinin de, kendisine teslim edilen eşyayı emin bir mahalde muhafaza etme yükümlülüğü bulunmakta olup; bu yükümlüğün gereği gibi yerine getirilmemesi halinde liman işletmeleri çalışmamızın "3.2." No.lu başlığı altında ayrıntılı olarak açıklandığı şekilde, TBK'nın 112 vd. maddeleri uyarınca, liman müşterisinin bu nedenle uğramış olduğu zararı gidermekle yükümlü olacaktır.

### 3.3.2.3. Özen Yükümlülüğü

[23] 11. H.D. 24.03.2015, E.2014/684, K.2015/4069: *"Dava dosyası içerisindeki bilgi ve belgelere, mahkeme kararının gerekçesinde dayanılan delillerin tartışılıp, değerlendirilmesinde usul ve yasaya aykırı bir yön bulunmamasına ve ardiyecinin kendisine teslim edilen malı en elverişli yerde muhafaza etmekle yükümlü bulunmasına göre, davalı vekilinin tüm, davacı vekilinin ise aşağıdaki bent kapsamı dışındaki diğer temyiz itirazlarının reddi gerekmiştir."*

Ardiyecinin özen yükümlülüğü, TBK'nın 572/1. maddesinde aynen; *"Ardiyeci, kendisine bırakılan malları bir komisyoncu gibi özenle saklamak ve mallarda ayrıca önlem alınmasını gerektiren bir değişiklik olursa, durumu imkân ölçüsünde saklatana bildirmekle yükümlüdür."* denilerek, komisyoncunun özen yükümlülüğüne atıf yapılarak tespit edilmiştir.

Kanunun, komisyon sözleşmesini düzenleyen hükümleri arasında yer alan "Özen Borcu" başlıklı 534. maddesi sınırlı olarak; komisyoncunun kendisine satılmak üzere gönderilen eşyanın bozukluğunun göze çarpması halinde, durumu tespit ettirip müvekkilinin taşıyıcıya karşı haklarını koruma konusunda aranan özeni düzenlemektedir. Bu nedenle bu hükmün ardiyecinin özen yükümlülüğünün belirlenmesinde kullanılması mümkün değildir. Komisyoncunun teslim aldığı malı muhafaza esnasında göstereceği özen TBK'nın 532. maddesinde vekalet sözleşmesine yapılan atıf nedeniyle, TBK'nın vekilin özen borcunu düzenleyen 506/son maddesinde düzenlenmiştir (Erdoğan, 1990, s.62).

TBK'nın 506/son maddesi vekilin özen borcunu aynen; *"Vekilin özen borcundan doğan sorumluluğun belirlenmesinde, benzer alanda iş ve hizmetleri üstlenen basiretli bir vekilin göstermesi gereken davranış esas alınır."* şeklinde düzenlemiştir.

İşbu hüküm ile vekilin özen borcundan doğan sorumluluğu belirlenirken, benzer alanda iş ve hizmet üstlenen basiretli bir vekilin göstermesi gereken davranış esas alınarak; konuya ilişkin objektif bir kıstas getirilmiştir. Dolayısıyla söz konusu düzenleme ile benzer bir işi gören basiretli bir vekilin davranışından sapıldığı takdirde, vekilin özen borcuna aykırılığı ortaya çıkacaktır (Yavuz/Acar/Özen, 2014, s.546).

Buna göre ardiyecinin özen borcu da; benzer alanda iş ve hizmet üstlenen basiretli bir ardiyecinin göstermesi gereken davranış esas alınarak değerlendirilecek olup; ardiyecinin bu kapsam dışında hareket etmesi özen borcuna aykırılık teşkil edecektir ve bu halde ardiyeci, çalışmamızın "3.2." No.lu başlığı altında ayrıntılı olarak açıklandığı şekilde, TBK'nın 112 vd. maddeleri uyarınca, saklatanın bu nedenle uğramış olduğu zararı gidermekle yükümlü olacaktır.

Bu kapsamda, depolama hizmetini ifa ederken ardiyeci sıfatında olan liman işletmelerinin de, liman işletme faaliyeti kapsamında verdikleri depolama hizmetini özenle ifa etmeleri zorunlu olup; dahası, konumu ve verdiği hizmet gereği depolama hizmetinin uzmanı olması gereken liman işletmeleri çok daha ağır ve geniş bir özen yükümlülüğü altındadır.

Depolama hizmetinin ifası sırasında işbu özen borcunu hiç veya gereği gibi ifa etmeyen liman işletmeleri çalışmamızın "3.2." No.lu başlığı altında ayrıntılı olarak açıklandığı şekilde, TBK'nın 112 vd. maddeleri uyarınca, liman müşterisinin bu nedenle uğramış olduğu zararı gidermekle sorumlu olacaktır.

#### 3.3.2.4. Muayene ve İhbar Yükümlülüğü

Ardiyecinin muayene ve ihbar yükümlülüğü TBK'nın 572/1. maddesinde aynen; *"Ardiyeci, kendisine bırakılan malları bir komisyoncu gibi özenle saklamak ve mallarda ayrıca önlem alınmasını gerektiren bir değişiklik olursa, durumu imkân ölçüsünde saklatana bildirmekle yükümlüdür."* şeklinde düzenlenmiştir.

Bu hükme göre ardiyeci; kendisine teslim edilen mallarda normal muhafaza tedbirlerinin haricinde başka bir tedbir alınmasını gerektiren bir durum oluşması halinde bu durumu derhal saklatana bildirmekle yükümlüdür.[24] Ancak ardiyecinin bu ihbar yükümlülüğünü yerine getirebilmesi için öncelikle saklananı muayene ve gözden geçirme yükümlülüğünü yerine getirmesi lazım olup; esasında muayene ve gözden geçirme yükümlülüğü ardiyecinin muhafaza yükümlülüğünün eksiksiz olarak ifasının da gereğidir (Erdoğan, 1990, s.67).

[24] 11. H.D. 24.03.2015, E.2014/6284, K.2015/4069: "*Somut olayda, davacıya ait profil işleme makinelerinin 21.06.2012 tarihinde davalının antreposuna konulduğu ve davalı şirketin genel müdürü ile depo müdürünün de içinde bulunduğu heyet tarafından tutulan 27.09.2012 tarihli tutanağa göre "makinelerin çatıdan sızan su ve buna bağlı oluşan nem ve rutubetten ötürü oksitlendiği" sabit olup, mahkemece, hükme esas alınan bilirkişi raporunda makinelerin yağlanmasının yetersiz olması sebebiyle oksitlenmenin arttığı, bu sebeple oluşan hasarın 10.000,00 Euro'luk kısmından davacının sorumlu olduğu belirtilmiştir. Oysa, vedia (saklama) sözleşmelerinin bir çeşidi olan ardiye sözleşmesi ile ardiyeci 818 Sayılı BK'nın 474. maddesi hükmü gereğince kendisine teslim edilen eşyayı bir komisyoncu gibi özenle saklamakla yükümlü olup, eşyada başkaca bir tedbir almayı gerektirir bir değişiklik sözkonusu olması halinde eşya sahibini durumdan haberdar etmesi gerekir."*

Ardiyeci, söz konusu muayene ve ihbar yükümlülüğünü hiç veya gereği gibi ifa etmemesi halinde, saklatanın bu nedenle uğramış olduğu zararı gidermekle sorumlu olacaktır (Berki, 1973, s.208).

Bu kapsamda, liman işletmelerinin de kendilerine depolama amaçlı teslim edilen malları muayene ve gözden geçirme; mallarda normal muhafaza tedbirlerinin haricinde başka bir tedbir alınmasını gerektiren bir durum oluşması halinde ise bu durumu derhal saklatana bildirme yükümlülüğü bulunmakta olup; bu yükümlülüklerin hiç veya gereği gibi ifa edilmemesi halinde liman işletmeleri, çalışmamızın "3.2." No.lu başlığı altında ayrıntılı olarak açıklandığı şekilde, TBK'nın 112 vd. maddeleri uyarınca, liman müşterisinin bu nedenle uğramış olduğu zarardan sorumludur.

#### 3.3.2.5. Saklatanın Ardiyeye Girişine Müsaade Etme Yükümlülüğü

Saklatan, ardiyeciye tesliminden sonra malları muayene etmek, mallardan numune almak veya malların korunması için gerekli tedbirleri almak için ardiyeye girmek isteyebilir. Ardiyecinin, saklatanın bu isteğine karşı koymama ve saklatanın ardiyeye girmesine izin verme yükümlülüğü bulunmaktadır (Erdoğan, 1990, s.69).

Nitekim ardiyecinin bu yükümlüğü TBK'nın 572/2. maddesinde aynen; *"Ardiyeci, saklatana, malların durumunu incelemesi ve örnek alması için, alışılmış iş zamanlarında; gerekli koruma önlemlerini alabilmesi için de her zaman izin vermek zorundadır."* şeklinde düzenlenmiştir.

Ancak hükmün lafzından açıkça anlaşıldığı üzere; saklatanın, alışılmış iş zamanları dışında, malların durumunu inceleme veya numune alma amacıyla ardiyeye girmek istemesi halinde ardiyecinin buna izin verme yükümlülüğü bulunmamaktadır.

Buna göre, ardiyeci sıfatında olan liman işletmelerinin de, liman müşterilerinin bu yöndeki taleplerine TBK'nın 572/2. maddesinde belirtilen şartlar doğrultusunda izin verme yükümlülüğü bulunmakta olup; bu yükümlülüğün hiç veya gereği gibi ifa

edilmemesi halinde liman işletmeleri, çalışmamızın "3.2." No.lu başlığı altında ayrıntılı olarak açıklandığı şekilde, TBK'nın 112 vd. maddeleri uyarınca, liman müşterisinin bu nedenle uğramış olduğu zarardan sorumludur.

#### 3.3.2.6. İade Yükümlülüğü

Ardiyeci, saklama sözleşmesindeki saklayanın yükümlülüğüne benzer şekilde, talep halinde her zaman depolanan malları iade ile yükümlüdür. Ancak saklama sözleşmesindeki saklayanın, sözleşmede öngöremeyeceği sebeplerle süresinden önce geri verme yetkisi bulunduğu durumlarda bile ardiyeci, kararlaştırılmış olan sürenin sonuna kadar kendisine teslim edilen malları korumak zorundadır.

Ardiyecinin iade yükümlülüğü, depolama süresi kararlaştırılmış olan hallerde henüz süre dolmadan iletilen iade talepleri için de geçerlidir. Başka bir deyişle taraflar arasında yapılan anlaşmaya göre depolama için bir süre belirlenmiş ve henüz süre dolmamış olsa dahi ardiyeci, talep halinde malları iade etmek zorundadır (Bilge, 1971, s.348).

Buna karşılık kendisine depolama amaçlı olarak teslim edilen malın üçüncü bir kişi tarafından haczedilmesi veya mal hakkında istihkak davası açılması halinde ardiyeci bu kez, malı saklatana iade etmemekle yükümlüdür. Ancak bu halde de ardiyecinin, mevcut durumu derhal saklatana bildirme yükümlülüğü bulunmaktadır (Erdoğan, 1990, s.78).

Ardiyecinin işbu iade yükümlülüğüne aykırı hareket etmesi nedeniyle sorumluluğu aykırılığın türüne göre farklılık arz edecektir. Şöyle ki;

- **Malların Geç Teslim Edilmesi Halinde:** Ardiyeciye depolama amacıyla teslim edilen malların saklatana geç teslim edilmesi halinde ardiyecinin sorumluluğu, TBK'nın borçlu temerrüdüne ilişkin hükümleri doğrultusunda belirlenecektir. Buna göre geç teslim halinde ardiyecinin, çalışmamızın "3.2." No.lu başlığı altında açıklanan borçlu temerrüdü hükümleri uyarınca sorumluluğu doğacaktır.

- **Malların Hiç Teslim Edilmemesi Halinde:** Ardiyecinin kendisine depolama amaçlı olarak teslim edilen malları, depolama süresinin dolmasına veya saklatanın iade talebine rağmen hiç teslim etmemesi halinde sorumluluğu ise çalışmamızın "3.2." No.lu başlığı altında ayrıntılı olarak açıklanan, borcun hiç ifa edilmemesine ilişkin hükümlere göre belirlenecek olup; bu halde ardiyeci saklatanın bu nedenle uğramış olduğu tüm zararlardan sorumludur.

Bu kapsamda, depolama hizmetini ifa ederken ardiyeci sıfatında olan liman işletmelerinin de, depolama süresinin dolması veya talep üzerine malları gecikmeksizin liman müşterilerine iade etme yükümlülüğü bulunmakta olup; buna karşılık depolanan malların üçüncü bir kişi tarafından haczedilmesi veya mallar hakkında istihkak davası açılması halinde ise liman işletmelerinin bu kez, malları liman müşterisine iade etmeme yükümlülüğü bulunmaktadır.

Bunun yanında liman işletmelerinin işbu iade yükümlülüğüne aykırı hareket etmesi halinde ise yukarıda belirtildiği şekilde; malların geç iadesi halinde borçlu temerrüdü hükümleri kapsamında; hiç iade edilmemesi halinde borcun hiç ifa edilmemesine ilişkin hükümler kapsamında sorumluluğu bulunmaktadır.

### 3.3.3. Zamanaşımı

Liman işletmelerinin depolama hizmeti verirken liman müşterisi ile arasında oluşan sözleşmenin hukuken bir ardiye sözleşmesi niteliğinde olduğu kabulünden hareketle; bu ilişkide zamanaşımı, liman işletmelerinin talepleri açısından zamanaşımı ve liman müşterilerinin talepleri açısından zamanaşımı olarak ikiye ayrılmaktadır. (Erdoğan, 1990, s.97).

- **Liman İşletmelerinin Talepleri Açısından Zamanaşımı:** Liman işletmelerinin, liman müşterilerinden zamanaşımına uğrayabilecek nitelikteki talepleri ücret ve tazminat alacakları ile bunların ferileridir.

Zamanaşımı süresi alacağın muacceliyeti ile başlamakta olup; liman işletmelerinin ücret alacağı TBK'nın 574. maddesine göre özel bir vade kararlaştırılmamışsa, liman işletmelerinin ardiye ücreti her üç ayda bir ve her halde malların tümünün veya bir bölümünün iadesi ile muaccel olur. Bu halde yani hükümde belirtildiği şekilde üç ayda bir ödeme yapılması söz konusu ise veya ödemenin taraflarca periyodik olarak yapılması kararlaştırılmış ise, TBK'nın 147/1. Maddesi uyarınca bu alacaklar için zamanaşımı süresi beş yıldır.

Buna karşılık ardiye ücretinin ödenmesi için özel bir vade kararlaştırılmışsa; TBK'nın 146. maddesi uyarınca bu şekilde muaccel olan alacaklar için zamanaşımı süresi on yıldır. Ayrıca liman işletmelerinin TBK'nın 574/1. maddesinde belirtilen masraflardan doğan alacak hakkı da işbu on yıllık genel zamanaşımı süresine tabidir.

Ayrıca liman işletmelerinin, liman müşterilerinin sözleşmeye aykırı davranışları nedeniyle sahip olduğu tazminat alacakları da, TBK'nın 146. maddesi uyarınca on yıllık zamanaşımı süresine tabidir (Erdoğan, 1990, s.97).

- **Liman Müşterilerinin Talepleri Açısından Zamanaşımı:** Liman müşterilerinin, liman işletmesinin sözleşmeye aykırılıklarından ileri doğan tazminat alacakları için zamanaşımı TBK'nın 146. maddesine tabi olup, on yıldır.

### 3.4. Kılavuzluk ve Römorkaj Sözleşmeleri

#### 3.4.1. Kılavuzluk ve Römorkaj Sözleşmelerinin Hukuki Niteliği

##### 3.4.1.1. Kılavuzluk Sözleşmesinin Hukuki Niteliği

Öncelikle ve önemle belirtmemiz gerekir ki; çalışmamızın ikinci bölümünde belirtmiş olduğumuz gibi, mevzuatımızda sevk ve idare kılavuzluğunu zorunlu tutan bir hüküm bulunmamakta olup; uygulamada da sevk ve idare kılavuzluğuna rastlanılmamaktadır. Bu nedenle bu bölümde yapacağımız açıklamaların tamamı danışman kılavuzluğa ilişkindir.

Kılavuzluk hizmeti verenler ile bu hizmeti zorunlu veya ihtiyari bir şekilde alanlar arasındaki ilişkinin vekalet sözleşmesi hükümlerine tabi olduğu, hem doktrin hem de Yargıtay tarafından[25] kabul edilegelmiş bir görüştür[26](Algantürk, 2011, s.5).

6098 sayılı Türk Borçlar Kanunu'nun 502. maddesi vekalet sözleşmesini aynen; *"Vekâlet sözleşmesi, vekilin vekâlet verenin bir işini görmeyi veya işlemini yapmayı üstlendiği sözleşmedir."* şeklinde tanımlamıştır.

Doktrinde vekalet sözleşmesini Yavuz/Acar/Özen (2014), "vekilin sözleşme ile belirlenen işi görmeyi veya işlemi yapmayı borçlandığı ve vekilin yerine getireceği edimin kanun hükümleriyle düzenlenen akitlerden herhangi birinin konusuna girmediği, buna karşılık ancak sözleşme veya teamül olan durumlarda vekilin ücrete hak kazandığı bir sözleşmedir." şeklinde (s.522); *Tandoğan* (1977), "vekalet, öyle bir akittir ki vekile müvekkilin menfaatine ve iradesine uygun bir sonuca yönelen bir iş görmeyi bir zaman kaydına bağlı olmaksızın ve nispeten bağımsız olarak yapma borcunu, sonucun elde edilememesi rizikosu ona ait olmak üzere yükler." şeklinde (s.150); *Berki* (1973) ise, "vekalet, muayyen bir işin veya işlerin yapılması veya idaresini mevzu edinen bir akittir." şeklinde tanımlamıştır (s.156).

Bu tanımlamalardan yola çıkarak, vekalet sözleşmesinin zorunlu unsurlarını; tarafların anlaşması, vekilin iş görme borcu altına girmesi, iş görmenin kanunla düzenlenmiş başka bir iş görme sözleşmesinin konusunu oluşturmaması, iş görmenin başkasının menfaatine ve iradesine uygun olarak yapılması, iş görmede zaman kaydına

[25] İ.B.G.K. 16.03.1955, E.1955/26, K.1955/4:*" İkinci hadisede, Ticaret Dairesince; kılavuzluğun Deniz Ticareti Kanunu ile tanzim edilmiş bir müessese olmaması ve 1340 tarihli Kılavuzluk Talimatnamesiyle, kılavuzun sadece kaptanın müşaviri olup geminin seyir ve manevralarından mütevellit mes'uliyetin tamamiyle süvariye ait bulunduğunun tasrih edilmiş olması dolayısıyla Galata limanında kılavuz alarak seyreden Muhammed Ali Elkebir gemisinin, Etrüsk gemisine çarparak, gemiye ve limana ika ettiği zarardan donatanın mes'ul bulunduğu neticesine varılmıştır."*

[26] 6102 sayılı TTK'nın 1341. maddesinin gerekçesinden: *"...Türk hukukunda, bu konuya ilişkin düzenleme yapılması gerekli görülmüştür. Yakın zamanlarda yaşanmış olan deniz kazalarında, kaza geçiren gemilerin tam ziyaa uğradığı ve yabancı donatanları tarafından terk edildikleri görülmüştür. Dolayısıyla, geminin donatanı aleyhine tazminat taleplerinin dermeyan edilmesi mümkün olmamıştır. Böyle hallerde gemi, kılavuz yönetiminde seyir yapmışsa, doğrudan kılavuza veya onu istihdam eden işletmeye sorumluluk tevcih edilmesi ihtimali vardır. Yargıtay'ın 16/3/1955 tarihli ve 1941/26-4 sayılı içtihadı birleştirme kararıyla kabul edildiği gibi, Türk hukuku bakımından, kılavuz bir danışman niteliğindedir; kılavuzun sorumluluğu da 818 sayılı Kanunun vekâlet sözleşmesine ilişkin hükümlerine göre tayin edilir."*

bağlı olunmaması ve vekilin iş görmeden başarılı bir sonuç elde edilememesi tehlikesini taşımaması olarak sıralamak mümkündür (Bilge, 1971, s.285).

Liman işletmeleri tarafından verilen kılavuzluk hizmeti ile limana yanaşmak isteyen ya da limandan çıkış yapmak isteyen gemilere tecrübeli, bölgedeki tehlike ve riskleri iyi bilen bir kaptan verilmekte olup; kılavuz kaptan, gemiyi bizzat sevk ve idare etmemekte, yalnızca gemi kaptanına geminin en güvenli şekilde limana yanaşabilmesi ve limandan ayrılabilmesi için danışmanlık yapmaktadır. Dolayısıyla kılavuz kaptanın verilen bu hizmetteki birincil görevi, gemi kaptanını en doğru şekilde yönlendirerek geminin, kaptanın iradesi doğrultusunda güvenle limana yanaşmasına ve limandan ayrılmasına yardımcı olmak, bu amacın gerçekleşmesi için bir kılavuz kaptandan beklenen tüm dikkat ve özeni göstermektir.

Mevzuatımızda, yukarıda nitelikleri belirtilen kılavuzluk sözleşmesi doğrudan düzenlenmediği gibi tüm bu nitelikleri taşıyan bir sözleşme türü de bulunmamaktadır. Bu tür atipik sözleşmelere hangi hükümlerin uygulanacağı TBK'nın 502/2. maddesinde düzenlenmiş olup; hükme göre *"Vekâlete ilişkin hükümler, niteliklerine uygun düştükleri ölçüde, bu Kanunda düzenlenmemiş olan işgörme sözleşmelerine de uygulanır."*

Bu kapsamda kanaatimizce de, TBK'nın yukarıda belirtilen 502/2. maddesi uyarınca kılavuzluk sözleşmelerine vekalet sözleşmesine ilişkin hükümlerin uygulanması ve tarafların hak ve yükümlülüklerinin vekalet sözleşmesi hükümlerine göre belirlenmesi gerekmektedir.

#### 3.4.1.2. Römorkaj Sözleşmesinin Hukuki Niteliği

Römorkaj sözleşmesinin hukuki niteliği herhangi bir kanunda belirlenmediği gibi Yargıtay kararlarında da bu konuya ilişkin detaylı bir inceleme yer almamaktadır. Buna karşılık doktrinde römorkaj sözleşmelerinin hukuki niteliğine ilişkin çeşitli görüşler yer almaktadır.

Bu kapsamda doktrinde römorkaj sözleşmesinin hukuki niteliğinin; kira sözleşmesi, hizmet sözleşmesi, eser sözleşmesi ve navlun sözleşmesi olduğu ileri

sürülmüş olup; sözleşmenin hukuki niteliğinin değişken olduğu ve somut olayın özelliklerine göre ayrıca değerlendirilmesi gerektiği görüşü de mevcuttur (Aktaran Çakalır, 1985, s.49).

Ancak konuyla ilgili doktrinimizdeki en kapsamlı araştırmanın ve çalışmanın sahibi olan *Çakalır*'ın "Römorkaj Sözleşmesi" isimli eserinde *Çakalır* (1985); römorkaj işini üstlenenin, römorkajın nasıl yapılacağını belirleme ve buna göre elverişli bir römorkör ve gemi adamı sağlamakla yükümlü olduğunu, bu sözleşmede asıl olan belirlenen işin ifası olduğu için nispi nitelikte olan bu edimin bir garanti borcu değil özen borcu niteliğinde olduğunu; ayrıca römorkörün elverişliliğinin sağlanmasının bir verme borcu değil bir yapma borcundan ibaret olduğunu, römorkajı üstlenen veya yardımcılarının işi ifa ederken çektiren tarafın iradesinin, özellikle onun ve yardımcılarının talimatını göz önünde tutmalarının, onların çektirene istihdam ilişkisi ile bağlanmalarını değil, olsa olsa vekalet sözleşmesinde de görülen bir nispi bağımlılığın varlığını gösterdiğini, römorkaj işinin ifasında taraflardan birinin diğerinin hakimiyeti altına girmesi değil gereken ölçülerde iş birliği ve koordinasyon sağlanmasının söz konusu olduğunu, römorkajı üstlenenin çeken ve çekilenlerin düzeni, halatların kullanılması, şartların gözetilmesi, hızın ayarlanması, güvenliğin sağlanması vb. hususlarda özen sarf etmek zorunda olduğunu, bu durumda römorkaj sözleşmesinin asıl öne çıkan unsurunun bir sonuç değil özenle yapılan bir çalışma ortaya koymak olduğuna göre römorkaj sözleşmesinin hukuki niteliğinin vekalet sözleşmesi olduğunu belirtmiştir (s.73).

Bu noktada, tekrardan kaçınmak amacıyla *Çakalır* ile aynı sebeplerle, tarafların römorkaj sözleşmesi kapsamındaki hak ve yükümlülüklerinin işin niteliğine uygun düştüğü ölçüde TBK'nın vekalet sözleşmesine ilişkin hükümleri doğrultusunda belirlenmesi gerektiği kanaatinde olduğumuzu belirtmek isteriz.

### 3.4.2. Liman İşletmelerinin Yükümlülük ve Sorumlulukları

İşletmenin bir vekalet sözleşmesinin tarafı olduğu kabulünden hareketle; liman işletmelerinin kılavuzluk ve römorkaj hizmetleri verirken ki yükümlülük ve

sorumlulukları, bu hizmetlerin niteliklerine uygun düştükleri ölçüde 6098 sayılı TBK'nın vekilin yükümlülük ve sorumluluğuna ilişkin hükümleri doğrultusunda belirlenecektir.

Buna göre, 6098 sayılı TBK'nın vekilin sorumluluk ve yükümlülüklerine ilişkin hükümleri ile kılavuzluk ve römorkaj sözleşmelerinin nitelikleri göz önüne alındığında; liman işletmelerinin kılavuzluk ve römorkaj hizmetleri verdiği sıradaki yükümlülüklerini kısaca; özen yükümlülüğü, sadakat yükümlülüğü ve şahsen ifa yükümlülüğü olarak saymamız mümkündür.

#### 3.4.2.1. Özen Yükümlülüğü

Vekilin özen yükümlülüğü TBK'nın 506/2 ve 3. maddelerinde aynen; *" Vekil üstlendiği iş ve hizmetleri, vekâlet verenin haklı menfaatlerini gözeterek, sadakat ve özenle yürütmekle yükümlüdür. Vekilin özen borcundan doğan sorumluluğunun belirlenmesinde, benzer alanda iş ve hizmetleri üstlenen basiretli bir vekilin göstermesi gereken davranış esas alınır."* şeklinde düzenlenmiştir.

Öncelikle belirtmemiz gerekir ki; vekil işi görürken yöneldiği sonucun elde edilememesinden değil, bu sonuca ulaşmak için yaptığı faaliyetin özenle görülmemesinden sorumlu olup[27]; bu husus vekilin özen borcunun önemi açıkça göstermektedir (Bilge, 1971, s.292).

Vekilin iş görme ile hedef tutulan sonucun başarılı olması için hayat tecrübelerine ve hayatın olağan akışına göre gerekli girişim ve davranışlarda bulunması ve başarılı bir sonucu engelleyecek davranışlardan kaçınması, bu yükümlülüğün konusunu teşkil etmektedir (Tandoğan, 1977, s.199).

[27] 13. H.D. 22.04.2014, E.2014/2128, K.2014/12985:*"BK.nun 390/II.maddesinde "vekil, müvekkile karşı vekaleti iyi bir suretle ifa ile mükelleftir." verilen özen yükümlülüğü, vekalet sözleşmesi nedeniyle yüklendiği işi vekalet verenin yararına sonuç doğuracak şekilde görmesi ve zarar verebilecek her çeşit davranıştan kaçınması anlamına gelip, vekalet sözleşmesinde vekil, üstlendiği işin özenle görülmesi borcu altındadır. Ancak işin sonucunun elde edilip edilmemesi, iş özenle görüldüğü sürece vekilin sorumluluğuna yol açmaz."*

Vekil her şeyden önce işi yaparken gerekli özeni göstermek zorunda olup; vekilin özen göstermesi vekalet verenin yararına sonuç doğuracak biçimde iş görüp, zararına sonuç doğuracak davranışlardan kaçınması demektir. Yapılan iş ne kadar zor ise, vekilin göstereceği özen de o kadar fazla olmalıdır (Zevkliler, 2013, s.342).

Kanunun yukarıda belirtmiş olduğumuz 3. fıkrasında, vekilin özen yükümlülüğünün kapsamının, "benzer alanda iş ve hizmet üstlenen basiretli bir vekilin göstermesi gereken davranış" esas alınarak belirleneceği düzenlenmiştir.[28] Böylelikle konuya ilişkin objektif bir kıstas getirilmiştir. Dolayısıyla söz konusu düzenleme ile benzer bir işi gören basiretli bir vekilin davranışından sapıldığı takdirde, vekilin özen borcuna aykırılığı ortaya çıkacaktır ve bu halde vekil, çalışmamızın "3.2." No.lu başlığı altında ayrıntılı olarak açıklandığı şekilde, TBK'nın 112 vd. maddeleri uyarınca, müvekkilinin bu nedenle uğramış olduğu zararı gidermekle yükümlü olacaktır (Yavuz/Acar/Özen, 2014, s.546).

Buna göre, kılavuzluk ve römorkaj hizmetlerinin ifası sırasında vekil sıfatında olan liman işletmelerinin de, söz konusu kılavuzluk ve römorkaj işlerini özenle ifa etmeleri zorunlu olup; verilen hizmetlerin nitelikleri gereği yukarıda belirtilen objektif kıstas uyarınca liman işletmelerinin özen yükümlülükleri çok daha ağır olacaktır.

Zira kılavuzluk ve römorkaj işleri gerçek manada uzmanlık ve çok geniş çaplı bir hazırlık gerektiren; bir anlık dalgınlığın çok büyük meblağlarda zarara neden olduğu işler olup; 506/3. maddede belirtilen "benzer alanda iş ve hizmet üstlenen basiretli bir vekilin göstermesi gereken davranış" liman işletmelerinin göstermesi gereken özeni kat kat artırmaktadır.

İşbu özen yükümlülüğünü hiç veya gereği gibi ifa etmeyen liman işletmeleri çalışmamızın "3.2." No.lu başlığı altında ayrıntılı olarak açıklandığı şekilde, TBK'nın

[28] 1. H.D. 22.02.2016, E.2014/14022, K.2016/2002: *"Vekilin özen borcundan doğan sorumluluğunun belirlenmesinde, benzer alanda iş ve hizmetleri üstlenen basiretli bir vekilin göstermesi gereken davranış esas alınır." hükmüne yer verilmiştir. Bu itibarla vekil, vekil edenin yararına ve iradesine uygun hareket etme, onu zararlandırıcı davranışlardan kaçınma yükümlülüğü altındadır. Vekâletin kapsamı, sözleşmede açıkça gösterilmemişse, görülecek işin niteliğine göre belirlenir. (TBK'nin 504/1) Sözleşmede vekaletin nasıl yerine getirileceği hakkında açık bir hüküm bulunmasa veya yapılan işlem dış temsil yetkisinin sınırları içerisinde kalsa dahi vekilin bu yükümlülüğü daima mevcuttur."*

112 vd. maddeleri uyarınca, liman müşterilerinin bu nedenle uğramış olduğu zararları gidermekle sorumlu olacaktır.

#### 4.4.2.2. Sadakat Yükümlülüğü

TBK'nın 506/2. maddesinde aynen; *"Vekil üstlendiği iş ve hizmetleri, vekâlet verenin haklı menfaatlerini gözeterek, sadakat ve özenle yürütmekle yükümlüdür."* denilerek vekilin sadakat yükümlülüğü açık bir şekilde düzenlenmiştir.

Vekilin sadakat yükümlülüğü, onun gerek vekaletin ifası sırasında gerekse vekalet sözleşmesi sona erdikten sonra, vekalet verenin menfaatlerini sözleşme ile güdülen amaç çerçevesinde koruması ve kendi menfaatini vekalet verenin menfaatine tabi kılması yükümlülüğü olarak tanımlanabilir. Böylece vekil, sadakat borcunun gereği olarak, vekalet verenin yararına olacak davranışlarda bulunmak ve ona zarar verecek davranışlardan kaçınmakla yükümlü olacaktır. Özen yükümlülüğü işin görülmesi sona erince ortadan kalktığı halde sadakat yükümlülüğü iş bittikten sonra da devam eder (Yavuz/Acar/Özen, 2014, s.553).

Vekilin sadakat yükümlülüğü, üstlenilen işin nasıl yerine getirileceği konusunda sözleşmede açık bir hüküm olmasa ve müvekkilin herhangi bir talimatı bulunmasa dahi zorunlu olarak ortaya çıkar. Vekil, müvekkilin ön planda gerçek veya muhtemel iradesini ve ikinci planda da menfaatini göz önünde tutarak ve bunları birbiriyle bağdaştırmaya çalışarak işi görmelidir (Tandoğan, 1977, s.197).

İşbu sadakat yükümlüğünü ihlal eden vekil, müvekkilinin bu nedenle uğramış olduğu zarardan çalışmamızın "3.2." No.lu başlığı altında ayrıntılı olarak açıklandığı şekilde, TBK'nın 112 vd. maddeleri uyarınca sorumludur.

Bu kapsamda kılavuzluk ve römorkaj hizmetlerinin ifasında vekil sıfatını haiz olan liman işletmeleri de, söz konusu hizmetleri yukarıda nitelikleri belirtilen sadakat yükümlüğünü ihlal etmeden ifa etme yükümlülüğü bulunmakta olup; aksi halde liman işletmelerinin çalışmamızın "3.2." No.lu başlığı altında ayrıntılı olarak açıklandığı

şekilde, TBK'nın 112 vd. maddeleri uyarınca, liman müşterilerinin bu nedenle uğramış olduğu zarardan sorumluluğu bulunmaktadır.

#### 4.4.2.3. Şahsen İfa Yükümlülüğü

TBK'nın 506/1. madddesi aynen; *"Vekil, vekâlet borcunu bizzat ifa etmekle yükümlüdür. Ancak vekile yetki verildiği veya durumun zorunlu ya da teamülün mümkün kıldığı hâllerde vekil, işi başkasına yaptırabilir."* şeklinde olup; bu hüküm ile açıkça vekilin, ayrıca yetki verilmediği veya durumun zorunlu kılmadığı ya da teamülün mümkün olmadığı hallerde kendisine verilen işi bizzat ifa etmek zorunda olduğu düzenlenmiştir.

Bu kapsamda vekil, vekalette güven unsurunun taşıdığı önem dolayısıyla, sözleşme konusu iş görmeyi bizzat kendisi yapmakla yükümlü olup; yalnızca şu üç durumda iş görmeyi başkasına yaptırabilir:

- Vekalet verenin, vekilin sözleşme konusu işi başkasına yaptırabilmesine açıkça veya zımnen rıza göstermiş olması,

- Sözleşme konusu işin ifasının bunun zorunlu kılması,

- Bu yönde bir teamül olması hallerinde vekilin şahsen ifa zorunluluğu bulunmamaktadır (Yavuz/Acar/Özen, 2014, s.548).

Buna göre, vekilin kendisi yerine üçüncü bir şahsı ikame ettiği hallerde sorumluluğunun tespiti için bu ikamenin meşru olup olmadığının araştırılması gerekmektedir. İkamenin yukarıdaki şartlara uygun, yani meşru olduğu hallerde vekil, TBK'nın 507/2. maddesine göre sadece yerine ikame ettiği üçüncü şahsı seçerken ve ona talimat verirken gösterdiği özen ve ihtimam eksikliğinden sorumlu olur. Bu hususta üzerine düşen özeni göstermiş olursa üçüncü şahsın kusurlu hareketinden sorumlu değildir (Gümüş, 2014, s.151).

Buna karşılık ikamenin meşru olmadığı hallerde vekil, TBK'nın 507/1. maddesine göre kusurlu olsun veya olmasın üçüncü şahsın bütün fiil ve hareketlerinden kendisi yapmış gibi sorumludur. Çünkü bu halde şahsen ifa zorunluluğuna aykırılık söz konusu olacaktır (Bilge, 1971, s.294). Buradaki sorumluluğun da çalışmamızın "3.2." No.lu başlığı altında ayrıntılı olarak açıkladığımız kapsamda olduğunu belirtmemiz gerekir.

Ayrıca, vekilin işi üçüncü bir kişiye gördürmesi ile edimin ifasında üçüncü bir kişinin yardımından istifade edilmesi halini de birbirinden ayırmak gerekmektedir. Zira vekil yukarıda sayılmış olan şartlara tabi olmadan da yardımcı şahıs kullanabilir. Vekilin yardımcı şahsın fiillerinden sorumluluğu TBK'nın 507/1. maddesine değil; 116. maddesine dayanmaktadır (Zevkliler, 2013, s.345).

Tüm bu anlatılanlar kapsamında, kılavuzluk ve römorkaj hizmetini ifa ederken vekil sıfatında olan liman işletmelerinin de bu edimlerini şahsen ifa yükümlülüğü bulunmakta olup; bu yükümlülüğün TBK'nn 506/1. maddesinde belirtilen durumlar haricinde ihlal edilmesi halinde liman işletmeleri, liman müşterilerinin bu nedenle uğramış olduğu zarardan çalışmamızın "3.2." No.lu başlığı altında ayrıntılı olarak açıklandığı şekilde, TBK'nın 112 vd. maddeleri uyarınca sorumludur.

### 3.4.3. Liman İşletmelerinin Kılavuzluk Hizmetlerinde Sınırlı Sorumluluğu

Çalışmamızın bir önceki başlığı altında ayrıntılı olarak ele alındığı üzere, kılavuzluk hizmetlerinin ifası sırasında vekalet sözleşmesinin tarafı olduğu kabul edilen liman işletmeleri; yukarıda belirtilen sözleşmeye aykırılık hallerinde liman müşterilerinin uğradığı zararların tamamını tazmin etmekle yükümlüdür.

Ancak eski Ticaret Kanunu'nda (ETTK) karşılığı bulunmayan; 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nun (TTK) 1341. maddesinde yer alan aynen; *"(1) 1976 tarihli Sözleşmede belirlenen sorumluluk sınırları, kılavuzlara doğrudan yöneltilen bütün istemler için toplam 1.500 Özel Çekme Hakkıdır. (2) 1992 tarihli Sorumluluk Sözleşmesinin III üncü maddesinin beşinci paragrafına göre malik tarafından kılavuza yöneltilebilecek rücu istemlerinde sorumluluk sınırı toplam 1.500 Özel Çekme Hakkıdır. (3) Bu maddenin uygulamasında kılavuz terimi, gemide veya herhangi başka bir yerden*

*gemiye kılavuzluk hizmeti veren kişiyi veya kişileri ve bu kişi veya kişilerin fiillerinden sorumlu olan bütün gerçek ve tüzel kişileri kapsar."* şeklindeki düzenleme ile kılavuzların ve kılavuzları istihdam eden gerçek veya tüzel kişilerin sorumluluğu sınırlandırılmıştır.

Bu düzenlemenin TTK'ya eklenme sebebi ve amacı 1341. maddenin gerekçesinde açık bir şekilde izah edilmiştir. Söz konusu madde gerekçesinde; yakın zamanlarda yaşanmış olan deniz kazalarında, kaza geçiren gemilerin tam ziyaa uğradığı ve yabancı donatanları tarafından terk edildiklerinin görüldüğü, bu nedenle geminin donatanı aleyhine tazminat taleplerinin dermeyan edilmesinin mümkün olmadığı, böyle hallerde gemi, kılavuz yönetiminde seyir yapmışsa, doğrudan kılavuzun veya onu istihdam eden işletmenin sorumluluğuna gitme ihtimali olduğu, Yargıtay'ın 16/3/1955 tarihli ve 1941/26-4 sayılı içtihadı birleştirme kararıyla kabul edildiği gibi, Türk hukuku bakımından kılavuzun sorumluluğunun Borçlar Kanunu'nun vekâlet sözleşmesine ilişkin hükümlerine göre tayin edildiği, o halde, aslen donatanın sorumlu olduğu hallerde, donatana yöneltilecek tazminat taleplerinin bütünüyle kılavuzlara yönlendirilmesinin uygun olmadığı, ancak kılavuzların sorumluluğunu tamamen kaldırmanın da borçlar hukukunun ilkeleriyle bağdaşmadığı, bu nedenle kılavuzun sorumluluğuna binbeşyüz Özel Çekme Hakkı tutarında bir sınır getirildiği belirtilmiştir (6102 sayılı TTK'nın 1341. maddesinin gerekçesi).

Bu hükme göre 1976 tarihli Deniz Alacaklarına Karşı Mesuliyetin Sınırlandırılması Hakkında Milletlerarası Sözleşme'de tespit edilen sorumluluk sınırları, kılavuzlara doğrudan yöneltilen taleplerde 1.500 "Özel Çekme Hakkı (SDR)"[29] ile sınırlandırılmış; ayrıca 1992 Petrol Kirliliğinden Doğan Zararın Hukuki Sorumluluğu ile ilgili Uluslararası Sözleşmesi kapsamında malik tarafından kılavuz kaptanlara rücu edilmesi durumunda sorumluluk yine 1.500 "Özel Çekme Hakkı (SDR)" ile sınırlandırılmıştır (Taşkeser, 2014, s.21).

[29] Özel Çekme Hakkı (Special Drawing Right – SDR ): Özel Çekme Hakkı (Special Drawing Right – SDR) kabul edilmiştir. Özel Çekme Hakkı, Uluslararası Para Fonu (International Monetary Fund – IMF) tarafından ihdas edilmiş uluslararası bir likidite şekli, suni bir rezervdir. ÖÇH, Amerikan Doları, Yen, Sterlin ve Euro olmak üzere dört para birimine bir birim içinde belirli oranda ağırlık tanınarak belirlenmekte ve IMF tarafından her işgünü ÖÇH'nin milli paralarla gösterilen değeri ilan edilmektedir. ÖÇH'nin Türk Lirası karşılığı her iş günü Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankası'nın web sayfasında gösterilmektedir.

Bu madde kılavuz kavramı ile gemide veya başka bir yerden gemiye kılavuzluk hizmeti veren şahıs veya kişileri veyahut bu kişilerin fiillerinden sorumlu olan gerçek veya tüzel kişileri ihtiva eder. Buna bağlı olarak doğrudan hizmeti veren kılavuz kaptan ve onu çalıştıran tüzel kişi, aynı sorumluluk sınırına tabidir. Dolayısıyla hizmeti veren kılavuz ve onu istihdam eden tüzel kişi, bir tek sorumluluk sınırına tâbidir. Her ikisi de binbeşyüz Özel Çekme Hakkı tutarında tek bir fon tesis ederek sorumluluklarını sınırlayabilir (Algantürk, 2011, s.8).

Buna göre liman işletmeleri de kılavuzluk hizmetini ifa ederken, 1976 tarihli Deniz Alacaklarına Karşı Mesuliyetin Sınırlandırılması Hakkında Milletlerarası Sözleşme ve 1992 tarihli Petrol Kirliliğinden Doğan Zararın Hukuki Sorumluluğu ile ilgili Uluslararası Sözleşme'de belirtilen şartlar dahilinde sınırlı sorumluluktan yararlanabilecektir.

### 3.4.4. Zamanaşımı

6098 sayılı TBK'nın "Beş Yıllık Zamanaşımı" başlıklı 147. maddesine göre vekalet sözleşmesinden doğan alacaklarda zamanaşımı süresi beş yıl olup; yerleşik Yargıtay içtihatlarında da açıkça vekalet sözleşmesinden doğan bütün davalarda zamanaşımı süresinin ne olduğu belirtilmektedir.

Buna göre liman işletmelerinin kılavuzluk ve römorkaj hizmetleri verirken, liman müşterisi ile arasında oluşan sözleşmenin hukuken bir vekalet sözleşmesi niteliğinde olduğu kabulünden hareketle; bu ilişkiden doğan tüm davalarda zamanaşımı süresi beş yıldır.

## 3.5. Liman İşletmelerinin, "Uluslararası Ticarette Taşıma Terminali İşleticilerinin Sorumluluğu Hakkında Birleşmiş Milletler Sözleşmesi" Kapsamında Sorumluluğu

Taşıma sırasında ve sonrasında malların kaybı ve hasar görmesi nedeniyle terminal işleticilerinin sorumluluğu ülkelere göre farklı ulusal hukuk kurallarına göre,

farklı şekillerde düzenlenmiş olup; bu durum uluslararası ticarette yeksenak bir uygulamaya imkan vermediğinden büyük sıkıntılara neden olabilmektedir.

Birleşmiş Milletler, bu durumun uluslararası ticarete olumsuz etkilerini engellemek için, uluslararası ticarette terminal işleticilerinin sorumluluğuna ilişkin kuralların uyumlaştırılması ve asgari standartların belirlenmesi amacıyla 2 – 19 Nisan 1991 tarihleri arasında Viyana'da bir konferans gerçekleştirmiş ve 17 Nisan'da "Uluslararası Ticarette Taşıma Terminali İşleticilerinin Sorumluluğu Hakkında Birleşmiş Milletler Sözleşmesi" kabul edilmiştir (Kubilay, 2001, s.40).

Sözleşmede Taşıma terminali işleticisi; vazifesi esnasında kendi kontrolü altında bulunan veya girme ve kullanma hakkına sahip olduğu bir alanda terminal hizmetleri ifa etmek veya ifasını sağlamak amacıyla uluslararası taşımaya konu olan yükü zilyetliği altında bulundurmayı üstlenen kişi olarak tanımlanmaktadır. Bu tanımlamaya göre liman işletmeleri de taşıma terminali işleticisi niteliğinde olduğundan, çalışmamışın bu kısmında sözleşmenin taşıma terminalinin sorumluluğuna ilişkin getirdiği düzenlemelerden bahsedilmesinin yararlı olacağı düşünülmüştür.

Uluslararası Ticarette Taşıma Terminali İşleticilerinin Sorumluluğu Hakkında Birleşmiş Milletler Sözleşmesi belirli bir taşıma ile ilgili hizmetin ücret karşılığında yapılması halinde uygulama alanı bulacaktır. Sözleşmenin kapsamına aldığı süre ise, yükün terminal işleticisi tarafından teslim alındığı andan, teslim almaya yetkili kişiye teslim edildiği ana kadardır (Öner, 2015, s.142).

Sözleşmeye göre terminal hizmetine konu yük, taşıma terminali işleticisinin zilyetliğine alındığı sırada hareket ve varma yerlerinin farklı devletlerde bulunan yerler olarak belirlenmiş olması gerekir. Zira terminal hizmetleri iç taşımaya konu olan bir yük için ifa edilmişse bu sözleşmenin hükümleri uygulanmaz. Bu sözleşmeye göre yük terimi, işleticinin kendisi tarafından tedarik edilmiş olmayan, paketlenmiş halde veya başka bir şekilde konteyner içinde olsun olmasın her türlü nesneyi kapsamaktadır (Kubilay, 2001, s.57).

Sözleşmeye göre taşıma terminali işleticisi yükle ilgili olanlara ve taşıyana karşı sorumludur ve bu sorumluluğu kusur sorumluluğudur. Davacı, kayıp ve hasarın terminal işleticisine ait olduğunu süre içerisinde meydana geldiğini ispat ederse, kayıp ve hasara terminal işleticisinin sebep olduğu varsayılır (Kubilay, 2001, s.57).

Taşıma terminali işleticisinin sorumluluğu, adamlarını ve acenteleri de kapsar ve taşıma terminali işleticisi terminal hizmetlerinin ifası için hizmetlerinden yararlandığı kendi adamlarının, acentelerinin veya diğer kişilerin olayın meydana gelmemesi için makul olan tüm önlemleri aldığını ispatlamadıkça ortaya çıkan zarardan sorumludur (Hepgülerler, 2011, s.147).

Taşıma terminali işleticisi malların kararlaştırılan tarihte veya böyle bir tarih belirlenmemişse yetkili kişinin ihbarını aldıktan sonra makul bir süre içinde, taraflarca belirlenmiş kişiye veya yere tesliminde gecikmeden de sorumludur. (Öner, 2015, s.143).

Sözleşme ile taşıma terminali işleticisinin aleyhine açılacak davalar için 2 yıllık zamanaşımı süresi belirlenmiştir. Ayrıca sözleşmede; taşıyana, zamanaşımı süresi sona ermiş olsa bile, bir dava sonucunda sorumlu tutulmasından veya böyle bir davaya dayanan taleple kendisine başvurulmasından sonra 90 gün içinde dava açmış olması kaydıyla, terminal işleticisinden talepte bulunma hakkı verilerek; taşıyanın terminal işleticisi aleyhine dava açma hakkını kaybetmesinin önüne geçilmek istenmiştir (Hepgülerler, 2011, s.147).

# DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

# LİMAN İŞLETMELERİNİN, YÜKLEME-BOŞALTMA, DEPOLAMA, KILAVUZLUK VE RÖMORKAJ HİZMETLERİNİN İFASI SIRASINDA ZARAR VERDİĞİ ÜÇÜNCÜ KİŞİLERE KARŞI SORUMLULUĞU

## 4.1. Genel Olarak

Liman işletmelerinin; yükleme-boşaltma, depolama, kılavuzluk ve römorkaj hizmetlerinin ifası sırasında akdettiği sözleşmeler ile "liman müşterilerine karşı" bu sözleşmelerin ifasından doğan hukuki yükümlülük ve sorumlulukları çalışmamızın üçüncü bölümünde ayrıntılı olarak ele alınmıştır.

Ancak liman işletmelerinin, yükleme-boşaltma, depolama, kılavuzluk ve römorkaj hizmetlerinin ifası sırasındaki fiillerinden tek etkilenenler liman müşterileri, yani liman ile arasında sözleşme ilişkisi kurulanlar değildir. Zira çoğu zaman liman işletmesinden hizmet alan liman müşterileri (taşıyan, taşıtan, yükleten vb.) bu hizmeti kendilerine ait olmayan yükler için almaktadırlar. Böyle durumlarda, liman hizmetlerinin ifası sırasında yükte meydana gelecek ziya veya hasar, liman işletmesi ile arasında sözleşme ilişkisi kurulanın yanında yükün sahibini de zarara uğratmaktadır. Kaldı ki; liman işletmelerinin hizmetlerin ifası sırasında, verilen hizmet ile hiçbir ilgisi olmayan üçüncü bir şahsa zarar vermesi de mümkündür.

Tüm bu hallerde; liman işletmelerinin, yükleme-boşaltma, depolama, kılavuzluk ve römorkaj hizmetlerinin ifası sırasındaki fiilleri nedeniyle zarara uğrayan üçüncü kişilerin uğramış oldukları zararlardan sorumluluğu haksız fiil hükümlerine göre tespit edilecektir (Kubilay, 2001, s.76).

Bu nedenle çalışmamızın bu bölümünde öncelikle genel olarak TBK'nın haksız fiil sorumluluğuna ilişkin hükümleri ele alınmak suretiyle, liman işletmelerinin yükleme-boşaltma, depolama, kılavuzluk ve römorkaj hizmetlerinin ifası sırasındaki fiilleri nedeniyle zarara uğrayan üçüncü kişilere karşı haksız fiil sorumluluğu üzerinde durulacak; daha sonra 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nun, eski Ticaret Kanunu'nda

(eTTK) karşılığı olmayan 1179/2 ve 1190. maddelerinde yer alan düzenlemeler çerçevesinde; liman işletmelerinin "taşıyanın adamı" sıfatıyla, yük ilgililerine karşı yükün ziya, hasar ve geç tesliminden kaynaklanan zararlardan sorumluluğu, taşıyanın sorumluluktan kurtulma ve sorumluluğu sınırlandırma haklarından yararlanması ve sorumluluğu sınırlandırma hakkının kaybı halleri incelenecektir.

### 4.2. Haksız Fiil Sorumluluğu

#### 4.2.1. Haksız Fiil Kavramı ve Haksız Fiilin Unsurları

Haksız fiil TBK'nın 49 vd. maddelerinde düzenlenmiştir. Kanunun 49/1. maddesine göre "*Kusurlu ve hukuka aykırı bir fiille başkasına zarar veren, bu zararı gidermekle yükümlüdür."* Buna göre haksız fiili, hukuka aykırı ve kusurlu bir davranışla bir başkasının mal ya da şahıs varlığına zarar verilmesi olarak tanımlamamız mümkündür.

Bu tanımlamaya göre haksız fiilden söz edebilmek için beş unsurun bir arada bulunması gerekir. Bu unsurlar, fiil (eylem), zarar, uygun illiyet bağı, kusur ve hukuka aykırılıktır. Unsurlardan birinin eksik olması, davranışı haksız fiil olmaktan çıkarır. (Kılıçoğlu, 2015, 280).

**a. Fiil (Eylem)**

Haksız fiili meydana getiren bir fiil (eylem) olmalıdır. Bu fiil müspet (olumlu) ya da menfi (olumsuz) bir davranış olabilir. Ancak mutlaka bir insan davranışı olmalıdır. Ayrıca iradi bir davranış olması da gerekir. Gayriiradi davranışlar haksız fiil teşkil etmezler (Kılıçoğlu, 2015, s.280).

**b. Zarar**

Haksız fiilden söz edebilmek için bir zararın olması gerekir. Davranışın sonucunda zarar ortaya çıkmamışsa, diğer unsurlar tam olsa bile haksız fiil oluşmaz. Zarar tehlikesinin ortaya çıkması ya da zarar vermeye teşebbüs, haksız fiilin meydana gelmesi için yeterli değildir.

Zarar, maddi ya da manevi olabilir. Maddi zarar, bir kimsenin malvarlığında iradesi dışında meydana gelen azalmadır. Bu azalma, fiili zarar ya da yoksun kalınan kar şeklinde ortaya çıkabilir. Fiili zarar, zarar görenin malvarlığının mevcut durumu ile zarar verici davranış ya da olay olmasaydı arz edeceği durum arasındaki farktan ibarettir. Yoksun kalınan kar ise, zarar görenin haksız fiil yüzünden elde edemediği gelir kaybı ya da kar mahrumiyetidir (Ataay, 1995, s.86), (Oğuzman/Öz Cilt-2, 2016, s.39), (Tekinay, Akman, Burcuoğlu/Altop, 1993, s.545).

Manevi zarar ise, haksız fiil sonucunda şahsiyet haklarında meydana gelen azalma ya da eksilmedir. Haksız fiil, malvarlığı gibi, şahıs varlığı değerlerinde de bir eksilmeye yol açabilir. Bu durumda manevi zarardan söz edilir. Bu gibi hallerde zarar gören, müdahalenin önlenmesini, sürmekte olan saldırıya son verilmesini ya da sona ermiş saldırının hukuka aykırılığının tespitini talep edebileceği gibi, maddi ve manevi tazminat davaları da açabilir (Ataay, 1995, s.86).

### c. Uygun İlliyet Bağı

#### 1- Kavram

Ortaya çıkan zarar, haksız fiili meydana getiren davranışın uygun sonucu olmalıdır. Davranış ile zarar arasında sebep-sonuç ilişkisinin bulunması gerekir. Eğer, olayların normal akışına ve genel hayat tecrübelerine göre söz konusu davranış, somut olayda gerçekleşen türden bir zararı, mahiyeti ve ana temayülü itibariyle meydana getirmeye elverişli ise ya da en azından, zararın doğumuna veya artmasına katkıda bulunmuşsa, davranış ile zarar arasında uygun illiyet bağı kurulmuştur. Bu durumda davranışın sahibi haksız fiilin diğer şartlarının da gerçekleşmesi halinde ortaya çıkan zarardan dolayı sorumlu tutulabilir (Eren, 2015, s.492), (Ataay, 1995, s.95).

Fakat uygun illiyet bağı kurulamıyorsa, diğer bir deyişle ortaya çıkan zarar söz konusu davranışın uygun sonucu değilse, diğer şartlar gerçekleşse dahi, davranışın sahibini sorumlu tutmaya imkan yoktur.[30]

### 2- Uygun İlliyet Bağını Kesen Sebepler

Bazı hallerde davranış ile zarar arasındaki uygun illiyet bağı kesilebilir. Böyle durumlarda da davranışın sahibini haksız fiil hükümlerine göre sorumlu tutmak mümkün değildir. Bu haller; mücbir sebep, zarar görenin kusuru ve üçüncü kişinin kusurudur.

- **Mücbir Sebep**

Mücbir sebep, davranışta bulunan kişinin iradesi dışında meydana gelen, karşı konulması ve öngörülmesi mümkün olmayan ve kaçınılmaz bir biçimde zararlı sonucun ortaya çıkmasına yok açan sebeptir[31] (Eren, 2015, s.518).

- **Zarar Görenin Ağır Kusuru**

İlliyet bağını kesen sebeplerden ikincisi, zarar görenin ağır kusurudur. Eğer zararın ortaya çıkmasında zarar görenin de kusuru varsa, TBK'nın 44/1. maddesine göre hakim tazminat miktarında indirim yapar. Fakat zarar görenin kusuru, zarar verenin kusurunu ikinci plana atacak kadar ağırsa, bu durumda illiyet bağı kesilir[32] (Kılıçoğlu, 2015, s.312).

---

[30] 4. H.D. 11.12.2014, E.2014/13770, K.2014/17012: *"Hukukumuzda gerçek zarar ilkesi geçerlidir. Zarar gören ancak haksız fiil nedeniyle uğradığı gerçek zararını haksız fiil sorumlusundan isteyebilir. Bir başka deyişle haksız fiil ile zarar arasında illiyet bağı yoksa bu kalem zarar istenemez."*

[31] 3. H.D. 14.10.2015, E.2015/10767, K.2015/15833:*"Sorumluluk Hukukunun önemli ögelerinden biri de zarar ile eylem arasında illiyet bağının bulunmasıdır. İlliyet bağının kesildiği durumlarda kusursuz sorumlu olan kişi sorumlu tutulmayacaktır. Teoride ve uygulamada; mücbir sebep, zarar görenin tam kusuru ve üçüncü kişinin ağır kusuru ile illiyet bağı kesilir ve kusursuz sorumlu olan kişi sorumluluktan kurtulur."*

[32] H.G.K. 01.07.2015, E.2014/13-18, K.2015/1754: *"Zarar görenin kusurlu davranışları derecesi açısından iki tür etki gösterebilir: zarar görenin kusuru ağır ise, bu durum illiyet bağını kesen bir sebeptir. Bu durumda, haksız fiilin illiyet unsuru gerçekleşmediği için sorumluluk söz konusu olmayacaktır. Sorumluluğun koşulları gerçekleşmediğinde, tazminat gündeme gelmeyeceği için bundan indirim de söz konusu olmayacaktır. Zarar görenin kusurlu davranışları ağır nitelikte değilse, haksız fiil faili doğan zarardan sorumlu olacaktır. Ancak, bu durumda zarar görenin kusurlu davranışları hükmedilecek tazminat miktarının indirilmesine ya da tazminat isteminin tamamen reddine yol açacaktır. O halde, ortak kusur,*

- **Üçüncü Kişinin Ağır Kusuru**

İlliyet bağının kesilmesine yol açan diğer sebep de, üçüncü kişinin ağır kusurudur. Üçüncü kişinin kusuru halinde, zarar veren kişi ile üçüncü kişi, ortaya çıkan zarardan kusurları oranında müteselsil olarak sorumlu tutulurlar. Fakat üçüncü kişinin kusuru, zarar verenin kusurunu arka plana atacak yoğunlukta ise, illiyet bağı kesilir[33] (Eren, 2015, s.526)

### d. Hukuka Aykırılık

#### 1- Kavram

Haksız fiilin unsurlarından biri de hukuka aykırılıktır. Bu husus TBK'nın 49/1. maddesinde açıkça belirtilmiştir. Bu hükme göre, *"Kusurlu ve hukuka aykırı bir fiille başkasına zarar veren, bu zararı gidermekle yükümlüdür."*

Hukuk düzeni herkese başkalarına zarar vermeme, başkalarının zararına olacak davranışlardan kaçınma ödevi yüklemiştir. Bu amaçla bir takım emredici davranış kuralları konulmuştur. Hukuka aykırılık, başkalarının zarar görmesini engellemek amacıyla, belirli bir şekilde davranmayı emreden ya da belirli davranışları yasaklayan emredici hukuk kurallarına aykırılıktır.

---

*haksız fiilde, zarar gören kişinin zararın doğumuna ya da artmasına neden olan kusurlu davranışlarını ifade eder. Zarar görenin ortak kusur teşkil eden davranışları, zararın doğumuna ya da artmasına ilişkin olabileceği gibi sorumlunun durumunu ağırlaştıran ortak kusur da olabilir."*

[33] H.G.K. 16.09.2015, E.2014/11-2057, K.2015/1767: "*Eldeki davada ise illiyet bağını kesen bu sebeplerden; zarara "üçüncü bir kişinin kusurundan kaynaklanan başka bir kazanın sebep olması" tartışılmaktadır. Kural olarak, hiç bir kimse, aynı zarardan üçüncü kişinin de sorumlu olduğunu ileri sürerek, kendi sorumluluğundan kurtulamaz. Her biri, zincirleme sorumluluk kuralları uyarınca zararın tamamından sorumlu olur. Bununla birlikte, üçüncü kişinin kusurunun çok ağır olması veya olaya neden olan eylemin çok önemli olması nedeniyle, birinci eylemin geri plana itilmesi durumunda, sonuç değişebilir.*

*Belirtmek gerekir ki, üçüncü kişinin kusuru gerekli objektif yoğunluğa, başka deyişle gerekli ağırlığa ulaşmadıkça, zarar görenin kusurunda olduğu gibi illiyet bağını kesmeye yetmeyecektir. Diğer bir anlatımla, üçüncü kişinin kusuru yeterli ağırlığa ulaşıp, illiyet bağını kesmedikçe sonuç doğurmayacaktır."*

Doktrinde hakim olan objektif hukuka aykırılık teorisine göre hukuka aykırılık, kişilerin mal ya da şahıs varlıklarını korumak amacıyla hukuk düzenince öngörülen emredici kurallara aykırılıktır. Bu kurallar yazılı kurallar olabileceği gibi yazısız kurallar da olabilir. Fakat haksız fiilin bir unsuru olan hukuka aykırılığın gerçekleşmiş sayılabilmesi için bu kuralın bir davranış kuralı olması ve kişilerin mal ya da şahıs varlığını koruma amacı taşıması gerekir (Hatemi/Gökyayla, 2015, s.111)(Eren, 2015, s.550), (Oğuzman/Öz Cilt-2, 2016, s.13), (Tekinay, Akman, Burcuoğlu/Altop, 1993, s.476).

TBK'nın 49/2. maddesine göre, ahlaka aykırı bir fiil ile başkasına kasten zarar veren kimse, zarar verici davranışı yasaklayan bir hukuk kuralı olmasa bile, bu zararı tazmine mecburdur. Fakat bunun için, TBK'nın 49/1. maddesinden farklı olarak, davranışın kasıtlı bir davranış olması gerekir. TBK'nın 49/1. maddesinde her türlü kusurlu davranış haksız fiil için yeterli görülmüşken, 2. fıkrada kasıt aranmıştır.

### 2- Hukuka Uygunluk Sebepleri

Davranışın hukuka aykırı olması için, somut olayda hukuka uygunluk sebeplerinden birinin bulunmaması gerekir. Hukuka uygunluk sebeplerinin bulunduğu hallerde haksız fiilden söz edilemez. Hukuka uygunluk sebeplerinin başlıcaları; zarar görenin rızası, meşru müdafaa, zaruret hali, ihkak-ı hak, kamu hukukundan doğan bir yetkinin kullanılması, özel hukuktan doğan bir yetkinin kullanılması, vekaletsiz iş görme, üstün bir kamu yararı ya da özel yarar bulunmasıdır.[34]

- **Zarar Görenin Rızası**

TBK'nın 63/2. maddesinde, zarar görenin rızasının bulunması halinde fiilin hukuka aykırı sayılmayacağı açıkça düzenlenmiştir. Rızanın hukuka uygunluk sebebi olabilmesi için zarara yol açan davranıştan önce olması gerekir. Zararlı davranıştan sonra

[34] H.G.K. 26.03.2003, E.2003/4-161, K.2003/201: *"Hukuka aykırılığı hukuka uygun hale getiren hukuki kurum hukuka uygunluk sebepleridir: Genel olarak bunlar, kamu yetkisinin hukuka uygun kullanılması, özel hukuktan doğan özel yetkiler, zarar görenin rızası, meşru savunma, zaruret hali ve kendi hakkını korumak için kuvvet kullanmadır."*

verilen rıza davranışı hukuka uygun hale getirmez. Fakat zarar görenin tazminat talebine engel olur (Akıncı, 2015, s.142).

- **Meşru Müdafaa**

Bir kimsenin, kendisinin ya da üçüncü bir kişinin mal ya da şahıs varlığını, mevcut ya da çok yakın bir saldırıdan kurtarmak amacıyla saldırgana karşı kuvvet kullanması ve saldırganın hukuki varlığını ihlal etmesi durumunda karşı müdafaadan söz edilir (Eren, 2015, s.567).

Türk Borçlar Kanunu'nun 64/1. maddesine göre; *"Haklı savunmada bulunan, saldıranın şahsına veya mallarına verdiği zarardan sorumlu tutulamaz."* Aynı maddenin 2. fıkrasında da meşru müdafaa hukuka uygunluk sebepleri arasında sayılmıştır.

Meşru müdafaa halinde, müdafaada bulunan kişinin davranışı hukuka uygundur. Bu nedenle haksız fiil teşkil etmemektedir. Dolayısıyla, haksız fiilin diğer şartları gerçekleşse bile zarar veren, saldırgana verdiği zararlardan sorumlu değildir.

Meşru müdafaadan söz edilebilmesi için belli şartların oluşması gerekir. Bu şartları şu şekilde sıralamak mümkündür:

- Devam eden bir tecavüz fiili olmalıdır. Bu fiil, bir insan davranışı olmalıdır. Ayrıca tecavüz fiili, zarar veren kişinin bizzat kendisinin ya da bir üçüncü kişinin şahsına ya da mal varlığına yönelik olabilir. Üçüncü kişinin, zarar verenin yakını olması şart değildir. Bu tecavüzün sona ermemiş olması gerekir. Tecavüz bittikten sonra saldırgana zarar vermişse davranış meşru müdafaa teşkil etmez. Bu nedenle, ancak devam eden ya da başlaması çok yakın olan fiillere karşı meşru müdafaa da bulunulabilir (Akıncı, 2015, s.144).

- Saldırgana bir zarar verilmelidir. Zarar veren, tecavüzü defedebilmek için saldırgana karşı kuvvet kullanmalı ve bu esnada saldırganın şahsına ya da malvarlığına

bir zarar vermelidir. Şayet saldırgana değil de üçüncü bir kişiye zarar verilmişse meşru müdafaadan söz edilemez.

- Hukuka aykırı bir saldırı olmalıdır. Tecavüzde bulunanın saldırısı hukuka aykırı değilse meşru müdafaadan söz edilemez. Hukuka uygun bir davranışa karşı meşru müdafaada bulunulamaz.

- Başka şekilde saldırıyı defetme imkanı bulunmamalıdır. Eğer saldırgana zarar vermeden saldırıyı defetme imkanı varken bu yapılmamışsa, zarar veren meşru müdafaadan yararlanamaz.

- Saldırı ile savunma fiili arasında bir denge olmalıdır. Denge bozulmuşsa meşru müdafaadan söz edilemez. Dengenin ne zaman bozulduğu somut olayın özelliklerine bakılarak belirlenir.

- Korunan menfaat ile feda edilen menfaat arasında da bir denge bulunmalıdır. Korunan menfaat, feda edilen menfaatten daha önemli, en azından denk kıymette olmalıdır (Oğuzman/Öz Cilt-2, 2016, s.29).

- **Zaruret Hali**

Zaruret hali, Türk Borçlar Kanunumuzun 63/2 ve 64/2. maddelerinde düzenlenmiştir. Bu hükümlere göre, kendisini veya bir üçüncü kişiyi açık ya da yakın bir zarar tehlikesinden korumak için diğer bir kişinin mallarına zarar verenin davranışı haksız fiil teşkil etmez. Fakat hakim hakkaniyete uygun bir tazminat ödenmesine hükmedebilir (Akıncı, 2015, s.145).

Zaruret halinin varlığından söz edebilmek için bazı şartların gerçekleşmesi gerekir. Bu şartları şu şekilde sıralamak mümkündür (Tekinay, Akman, Burcuoğlu/Altop, 1993, s.487):

- Açık ya da yakın bir zarar tehlikesi olmalıdır. Tehlikenin derhal vuku bulacak bir tehlike olması gerekir. Gerçekleşme ihtimali uzak olan tehlikelerin varlığı halinde zaruret halinden söz edilemez.

- Tehlike zarar veren kişinin kendisine ya da üçüncü bir kişiye yönelik olmalıdır. Üçüncü kişinin zarar verenin yakını olması gerekmez. Bir kimse hiç tanımadığı birinin zarar görmesini önlemek amacıyla bir başkasının mal varlığına zarar verdiği taktirde, diğer şartlarda oluşmuşsa zaruret halinin varlığından söz edilebilir.

- Bir başkasının malvarlığına zarar verilmiş olmalıdır. Eğer şahıs varlığına zarar verilmişse bu davranış, ceza hukuku açısından zaruret hali teşkil etse dahi, borçlar hukuku açısından hukuka aykırı bir davranıştır.

- Tehlikeden kurtulabilmek için, üçüncü bir kişinin malvarlığına zarar verilmesi kaçınılmaz olmalıdır. Başka türlü korunmak mümkünse yine zaruret halinden söz edilemez.

- Korunmak istenen menfaat ile ihlal edilen menfaat arasında bir denge bulunmalıdır. İhlal edilen menfaat daha değerli ise zaruret halinden söz etmek mümkün değildir.

- Zarar, tehlikenin kaynağına yönelik olmamalıdır. Eğer, zarar veren kişi kendisini ya da üçüncü bir kişiyi tehlikeden kurtarabilmek için tehlikenin kaynağı olan kişiye zarar vermişse, zaruret halinden değil, meşru müdafaadan söz edilir.

- **İhkak-ı Hak**

Bir kimsenin kendi hakkını korumak için kuvvete başvurması hukuka uygun bir davranış değildir. Hakkı ihlal edilen kişi, devlete müracaat etmek zorundadır. Hukuk düzenimize göre hak, devlet eliyle korunur. Fakat öyle haller vardır ki, hakkı ihlal edilen kişinin hakkının devlet organları aracılığıyla korunması mümkün değildir. Böyle durumlarda kişinin kendi hakkını bizzat kendisinin korumasına cevaz verilmiştir.

TBK'nın 63/2. maddesine göre; *"yetkili kamu makamlarının müdahalesinin zamanında sağlanamayacak olması durumunda kişinin hakkının kendi gücüyle korunması"* halinde fiil hukuka aykırı sayılmaz. TBK'nın 64/3. maddesine göre ise; *Hakkını kendi gücüyle koruma durumunda kalan kişi, durum ve koşullara göre o sırada kolluk gücünün yardımını zamanında sağlayamayacak ise ve hakkının kayba uğramasını*

*ya da kullanılmasının önemli ölçüde zorlaşmasını önleyecek başka bir yol da yoksa, verdiği zarardan sorumlu tutulamaz."*

Bu hükümlere göre, kendi hakkını korumak amacıyla kuvvet kullanan kişinin davranışının hukuka uygun olabilmesi için; bir hakkında korunuyor olması, yetkili organların zamanında müdahalesinin mümkün olmaması, hakkın korunması için başka bir imkan mevcut olmaması ve son olarak güç kullanımının uygun ve dengeli olması şartlarının gerçekleşmesi gerekmektedir (Eren, 2015, s.611).

- **Kamu Hukukundan Doğan Bir Yetkinin Kullanılması**

Kamu hukukundan doğan bir yetkinin kullanılması halinde de davranış hukuka aykırı değildir. Bu husus TBK'nın 63/1. maddesinde; *"Kanunun verdiği yetkiye dayanan ve bu yetkinin sınırları içinde kalan bir fiil, zarara yol açsa bile, hukuka aykırı sayılamaz."* şeklinde düzenlenmiştir.

Fakat bu gibi durumlarda yetkinin sınırlarının aşılmaması ve amaca uygun olarak güç kullanılması gerekir. Yetki kullanılırken, ulaşılmak istenen sonucu salamaya elverişli ve bu sonucu elde etmeye yetecek kadar güç kullanılmalıdır (Reisoğlu, 2014, s.165).

- **Özel Hukuktan Doğan Bir Yetkinin Kullanılması**

Bazı hallerde özel hukuk kuralları da kişilere başkalarına müdahale etme yetkisi verir. Böyle durumlarda davranış hukuka aykırı değildir.

- **Vekaletsiz İş Görme**

Hukuka uygunluk sebeplerinden biri de vekaletsiz iş görmedir. Vekaletsiz iş görmede bir kimse, vekaleti olmaksızın başkasının işini görür. Caiz olan vekaletsiz iş görmede iş gören kişi, işini gördüğü kişinin menfaati doğrultusunda hareket eder ve bu amaçla yaptığı masrafları iş sahibinden talep edebilir. Caiz olmayan vekaletsiz iş görmede ise işi yapan kişi iş sahibinin değil, kendisinin menfaatleri doğrultusunda hareket

etmektedir. İşte, caiz olan vekaletsiz iş görme bir hukuka uygunluk sebebidir. Bu nedenle, işin görülmesi esnasında bir zarar ortaya çıksa bile davranış haksız fiil teşkil etmez (Eren, 2015, s.605).

- **Üstün Bir Kamu Yararı ya da Özel Yarar Bulunması**

Şahsiyet haklarına yapılan saldırılar hukuka aykırıdır. Fakat üstün bir kamu yararı ya da özel yararın bulunması bu saldırıyı hukuka uygun hale getirebilir (Kılıçoğlu, 2015, s.293).

**e. Kusur**

**1- Kavram**

Haksız fiilin önemli bir unsuru da kusurdur (Oğuzman/Öz Cilt-2, 2016, s.11). Kusur, hukuk düzeninin hoş görmediği, kınadığı davranış biçimidir. Eğer bir kimse hukuka uygun davranma konusunda yeterli ve dikkatli özeni göstermemişse kusurludur. Bu yönüyle kusurlu davranış aynı zamanda hukuka aykırıdır (Akıncı, 2015, s.151).

Doktrinde kusuru açıklamak üzere sübjektif teori ve objektif teori olmak üzere iki teori ortaya atılmış olup; sübjektif teoriye göre kusur, hukuka uygun davranma konusunda kişide görülen irade zayıflığı ya da irade tersliğidir. Kişinin kusurlu olup olmadığını tespit edebilmek için, içinde bulunduğu sübjektif durum ve şartlara bakmak gerekir. Doktrinde hakim olan objektif teoriye göre ise zarar verenin sübjektif durumu ve şartları dikkate alınmaz. Zarar veren kişinin yerine bu kişinin mensubu olduğu sosyal grup içinde ve aynı şartlar altında yaşayan objektif bir tip konur. Eğer zarar veren kişinin davranışı bu kişinin davranışından sapıyorsa kusurlu olduğuna hükmedilir (Eren, 2015, s.570).

Bir kişinin kusurlu sayılabilmesi için ilk olarak davranışının aynı şartlar içinde bulunan makul, dürüst ve orta zekalı üçüncü kişinin davranışından sapması gerekir. İkinci olarak da bu davranış zarar veren kişiye kusur olarak isnat edilebilmelidir. Bunun için de

zarar veren kişinin temyiz kudretinin bulunması gerekir. Zarar veren kişi, haksız fiili ika ettiği anda temyiz kudretine sahipse sorumludur[35] (Reisoğlu, 2014, s.173).

### 2- Kusurun Çeşitleri

Kusur, kast ve ihmal olmak üzere ikiye ayrılır. İhmal de, ağır ve hafif ihmal olmak üzere iki türlüdür.

Kast, bilerek ve isteyerek hukuka aykırı davranmaktır. Ancak failin, davranışının bütün sonuçlarını bilmesi ve istemesi şart değildir. İstemese dahi, öngörebildiği ve tasvip ettiği sonuçlardan da sorumludur (Oğuzman/Öz Cilt-2, 2016, s.54).

İhmalde ise fail zararlı sonucu istememektedir. Fakat gerçekleşmemesi için gerekli dikkat ve özeni de göstermemiştir. Ağır ihmal, herkesin gösterebileceği dikkat ve özenin gösterilmemesi ve herkesin alabileceği en basit tedbirin alınmaması halinde söz konusu olur. Tedbirli ve dikkatli kimselerin göstermesi gereken dikkat ve özenin gösterilmemesi halinde ise hafifi ihmalden söz edilir. Ağır ihmal ile hafif ihmal arasındaki fark her zaman yeterince açık olmayabilir. Böyle durumlarda somut olayın özelliklerine göre karar vermek gerekir (Kılıçoğlu, 2015, s.315).

Haksız fiilin oluşabilmesi açısından kusurun derecesi önemli değildir. Failin kusuru hafif ihmal derecesinde olsa bile, diğer şartlar da oluşmuşsa haksız fiil vardır. Ancak kusurun ağırlığı ya da hafifliği tazminatın belirlenmesinde önemli rol oynar.[36]

---

[35] 3. H.D. 15.12.2015, E.2015/867, K.2015/20305: *"Çocukların bilerek veya bilmeyerek birbirlerinin beden bütünlüğüne ve şahsiyet haklarına saldırıda bulunmaları rastlanılan olaylardandır. Bütün bu durumlarda, küçük temyiz kudretine sahip ise verdiği zarardan bizzat sorumludur. Ancak, birçok durumda mal varlığı olmadığı için fiilen, birçok durumda ise hem mal varlığı, hem de haksız fiil ehliyeti olmadığı için gerek fiilen, gerekse hukuken sorumlu tutulmaları söz konusu olamamaktadır."*

[36] 11. H.D. 04.05.6277, E.2015/1273, K.2015/6277: *"Davalının sabit görülen eylemi sözleşmeye aykırılık ve haksız fiil niteliğindedir. Olay tarihinde yürürlükte bulunan 818 sayılı BK'nın 49. maddesi uyarınca kişilik hakkının zedelenmesinden zarar gören, uğradığı manevi zarara karşılık manevi tazminat adı altında bir miktar para ödenmesini isteyebilir. Aynı yasanın 43. maddesi uyarınca haksız fiilin vukuunda Hâkim, tazminatın kapsamını ve ödenme biçimini, durumun gereğini ve özellikle kusurun ağırlığını göz önüne alarak belirler. Somut olayda; davacı tarafından manevi tazminat isteminde bulunulmuş, mahkemece yazılı gerekçeyle talebin kısmen kabulüne karar verilmiştir. Ancak; hükmedilecek manevi tazminatın miktar ve şeklinin haksız fiilde bulunan davalının gerçekleşen eylemleri, bu eylemler nedeniyle davacının kişilik haklarına verilen zararın miktar ve boyutu, tarafların ekonomik ve sosyal*

Bu kapsamda, liman işletmelerinin yükleme-boşaltma, depolama, kılavuzluk ve römorkaj hizmetlerinin ifası sırasındaki kusurlu ve hukuka aykırı bir eylemi nedeniyle zarara uğrayan yük ilgilisi veya üçüncü bir şahıs, meydana gelen zarar ile liman işletmesinin fiili arasında uygun illiyet bağı bulunması halinde, liman işletmesinden uğradığı zararın tazminini talep edebilecektir.

### 4.2.2. Haksız Fiilin Müeyyidesi

Haksız fiilin tüm şartları gerçekleşmişse, zarar veren ortaya çıkan zarardan sorumludur. Zarar gören, maddi zarara uğramışsa maddi tazminat, manevi zarara uğramışsa manevi tazminat davası açabilir. Bazı hallerde hem maddi hem de manevi zarar ortaya çıkabilecek olup; bu hallerde hem maddi hem de manevi tazminat davası açılması mümkündür.

Dolayısıyla, liman işletmelerinin de; yükleme-boşaltma, depolama, kılavuzluk ve römorkaj hizmetlerinin ifası sırasındaki bir fiilinin haksız fiil teşkil etmesi halinde, bu fiil nedeniyle zarara uğrayan üçüncü şahıs maddi zarara uğramışsa maddi tazminat, manevi zarara uğramışsa manevi tazminat talep edebileceği gibi, aynı anda hem maddi hem de manevi tazminat talebinde de bulunabilecektir.

Zarar ve tazminatın nasıl hesap edileceği konusunda TBK'nın 50 vd. maddeleri bazı kurallar öngörmüş olup; bu konu üzerinde aşağıda ayrıntılı olarak durulacaktır.

### 4.2.3. Adam Çalıştıranın Sorumluluğu

Başkalarını çalıştıran kimse, çalıştırdığı kişilerin işlerini yaptıkları esnada üçüncü kişilere vermiş oldukları zararlardan sorumludur. Adam çalıştıran kişinin sorumluluğuna

*durumları gözetilerek hakkaniyet ölçüsünde belirlenmesi gereklidir. Mahkemece davacı yararına makul miktarda manevi tazminata hükmedilmesi gerekirken bu husus gözetilmeden davacının zenginleşmesine sebep olacak biçimde manevi tazminata hükmolunması doğru olmamış, kararın bu nedenle davalı yararına bozulması gerekmiştir."*

hükmedebilmek için kusurlu olması gerekmez. Burada bir kusursuz sorumluluk öngörülmüştür[37] (Antalya, 2015, s.253).

Sorumluluğun doğması için öncelikle genel şartların gerçekleşmesi gerekir. Yani fiil (eylem), zarar, uygun illiyet bağı, kusur ve hukuka aykırılık bulunmalıdır. Bunların yanı sıra bazı özel şartlar da aranır.

Özel şartlardan birincisi, adam çalıştıran ile müstahdem arasında bir çalıştırma ilişkisinin bulunmasıdır. Bu ilişkinin kurulabilmesi için mutlaka bir hizmet sözleşmesinin bulunması şart değildir. Fakat bir bağımlılık ilişkisi bulunmalıdır. Müstahdem, adam çalıştıran kişiye bağlı olarak çalışmalıdır (Eren, 2015, s.623).

İkinci olarak da zarar, hukuka aykırı bir davranışı sonucunda ortaya çıkmış olmalıdır. Davranış hukuka uygunsa adam çalıştıran sorumlu tutulamaz. Ayrıca yardımcı kişi zararı işini görürken vermiş olmalıdır. İşten çıkan yardımcı kişinin evine giderken biriyle kavga ederek zarar vermesi halinde adam çalıştıran sorumlu tutulamaz. Öte yandan, adam çalıştıranın sorumlu tutulabilmesi için yardımcı kişinin kusurlu olması da gerekmez.[38] Yardımcı kişinin temyiz kudreti bulunmasa dahi adam çalıştıranın sorumluluğuna hükmedilebilir (Oğuzman/Öz Cilt-2, 2016, s.141).

Adam çalıştıranın sorumlu tutulabilmesi için kurtuluş beyyinesi getirememiş olması gerekir. Sorumluluğun üçüncü özel şartı da budur. Kanun, adam çalıştıranı kusuru olmasa da sorumlu tutmuş fakat bazı hususları ispat etmek kaydıyla sorumluluktan kurtulma imkanı getirilmiştir.

[37] 21. H.D. 14.09.2015, E.2015/3219, K.2015/16570: *"Bunun yanında Türk Borçlar Kanunu'nun 66.maddesinde(818 sayılı yasanın 55.maddesi) adam çalıştıranın sorumluluğu düzenlenmiş olup istihdam edenin bu sorumluluğu kusura dayalı bir sorumluluk olmayıp çalıştırdığı kişinin zarar doğurucu eylemlerinden dolayı kusursuz sorumluluğu esastır."*

[38] 3. H.D. 26.02.2014, E.2015/3219, K.2015/16570: *"Adam çalıştıranın sorumluluğu bir kusur sorumluluğu olmayıp, olağan sebep sorumluluğudur. Burada yasa adam çalıştırana genel nitelikte objektif bir özen yükümlülüğü, bir gözetim ödevi yüklemiştir. Adam çalıştıranın sorumluluğu kendisinin veya emrinde çalışan yardımcı kişinin kusurlu olup olmamasına bakılmaksızın, kusurdan bağımsız olarak doğmaktadır."*

Buna göre adam çalıştıran, zararın ortaya çıkmaması için gerekli tüm dikkat ve özeni gösterdiğini ispat edebilirse sorumluluktan kurtulur. TBK'nın 66/2-3. maddelerine göre adam çalıştıranın sorumluluktan kurtulabilmek için:

- Çalışanını seçerken,
- Talimat verirken,
- Gözetim ve denetimde bulunurken,
- İş organizasyonunu yaparken gerekli özeni gösterdiğini ispat etmek zorundadır.

Burada adam çalıştıran, kusursuzluğunu değil, kanunun kendisine yüklediği objektif özen ve gözetim yükümlülüğünü yerine getirdiğini ispat etmektedir (Antalya, 2015, s.270).

Sorumluluğun şartları gerçekleşmişse zarar gören, dilerse zararı veren müstahdem aleyhine TBK'nın 49 vd. hükümlerine göre, dilerse adam çalıştıran aleyhine TBK'nın 66. maddesine göre dava açabilir.

Aleyhine dava açılan adam çalıştıran, zararı tazmin ettikten sonra zararı veren yardımcı kişiye rücu edebilir. Rücu edebileceği miktar yardımcı kişinin bizzat sorumlu olduğu miktardır. Yani eğer adam çalıştıran aleyhine değil de doğrudan doğruya yardımcı kişi aleyhine haksız fiil hükümlerine göre dava açılsaydı yardımcı kişi ne miktar tazminat ödeyecek ise ancak o miktar kadar rücu edilebilir. Şu halde rücu hakkının doğması için yardımcı kişinin davranışının hakız fiil teşkil etmesi gerekir. Bunun için de kusuru ile zarar vermiş olması şarttır. Ayrıca adam çalıştıran zararı tazmin etmiş olmalıdır. Adam çalıştıranın kendisinin de kusurlu olduğu hallerde rücu hakkı, tamamen ya da kısmen ortadan kalkar (Reisoğlu, 2014, s.188).

Uygulamada liman işletmelerinin verdikleri hizmetleri çoğunlukla, bünyesinde istihdam ettiği ya da çeşitli şekillerde yönetimi altına aldığı kişiler eliyle ifa ediyor olmaları bu konunun liman işletmeleri açısından önemini artırmaktadır.

Yukarıda açıkladığımız hususlar çerçevesinde liman işletmeleri, liman hizmetlerinin ifası sırasında çalıştırdığı kişilerin işlerini yaptıkları esnada üçüncü kişilere vermiş oldukları zararlardan sorumlu olup; bu bir kusursuz sorumluluk halidir.

Buna göre somut olayda haksız fiilin şartları varsa liman işletmeleri, liman hizmetlerinin ifası sırasında çalıştırdığı kişilerin işlerini yaptıkları esnada üçüncü kişilere vermiş oldukları zararları tazmin yükümlülüğünden ancak; çalışanını seçerken, talimat verirken, gözetim ve denetimde bulunurken, iş organizasyonunu yaparken gerekli özeni gösterdiğini ispat etmek kaydıyla kurtulabilir. Aksi halde meydana gelen zararın tamamını tazmin etmekle yükümlüdür.

### 4.2.4. Zararın ve Tazminatın Hesaplanması ve Tazmini

Liman işletmelerinin veya adamlarının; yükleme-boşaltma, depolama, kılavuzluk ve römorkaj hizmetlerinin ifası sırasındaki bir fiilinin haksız fiil teşkil etmesi halinde, bu fiil nedeniyle yük ilgilisinin veya üçüncü şahsın uğradığı zarar ve tazminat miktarı aşağıda TBK'nın 50 vd. maddeleri uyarınca belirtilen esaslar doğrultusunda hesaplanacak ve tazmin ettirilecektir.

#### 4.2.4.1. Kusur Sorumluluğu Hallerinde

Haksız fiil sorumluluğunda, ortaya çıkan zararın bu zarardan dolayı sorumlu tutulan kişi tarafından tazmin edilmesi gerekir. Bu amaçla, maddi bir zarar söz konusu ise hakim tarafından bir miktar maddi tazminata, manevi zararın söz konusu olduğu hallerde ise manevi tazminata hükmedilir.

TBK'nın 50. maddesine göre zararın varlığını ve miktarını ispat yükü zarar görene aittir. Fakat zararın varlığını ya da gerçek miktarını ispat etmek mümkün olmaz veya çok güç ya da elde edilecek tazminata nazaran masraflı olursa *"hakim olayların olağan akışını ve zarara görenin aldığı önlemleri söz önünde tutarak, zararın miktarını hakkaniyete uygun olarak belirler."*

Hakimin hükmedebileceği tazminat miktarının tespit edilebilmesi için önce zararın belirlenmesi gerekir. Zararın belirlenme yöntemi ise maddi ve manevi zararlarda farklılık arz etmektedir.

#### 4.2.4.1.1. Maddi Zararın Hesaplanması ve Tazmini

##### a. Maddi Zararın Hesaplanması

Maddi zarar, zarar görenin malvarlığının zarara sebep olan olaydan sonra arz ettiği değer ile böyle bir zarar olmasaydı arz edeceği değer arasındaki farktan ibarettir. Buna göre, zarar görenin malvarlığında, zarara yol açan olay ya da davranış sebebiyle bir azalma meydana gelmiş olup; bu azalmanın telafi edilmesi gerekir (Oğuzman/Öz Cilt-2, 2016, s.82) .

Zarar değişik şekillerde ortaya çıkabilir. Zarar gören şeyin piyasa değerindeki azalmalar fiili zararı oluşturur. Örneğin, otomobil kaza sonucu tamamen yanarak yok olmuşsa fiili zarar, yanan otomobilin değeri kadardır. Zarar hesap edilirken bu değerin dikkate alınması gerekir. Fakat bazı hallerde zarar gören şey tamamen telef olmayıp hasar görmüş olabilir. Bu durumda ise, tamir masraflarının zarar olarak kabul edilmesi gerekir. Bununa beraber, zarar gören şey tamir edilse de eski değerini korumayabilir. Örneğin, zarar gören otomobilin kaza dolayısıyla piyasa değerinde belli bir azalma olur. İşte bu azalma da zarara eklenmelidir[39] (Akıncı, 2015, s.171).

Bazen de bir bütünün parçalarından sadece bir tanesi zarar görebilir. Böyle durumlarda sadece parçaların değeri kadar tazminat ödenmesi zarar göreni tatmin etmez. Bu nedenle, zarar hesaplanırken bütünün arz ettiği değer dikkate alınmalıdır (Eren, 2015, s.740).

[39] 17.H.D. 21.06.2010, E.2009/4357, K.2010/5732: *"Bu durumda mahkemece taraf delilleri ve davacının itirazları da gözetilerek, araç tamir edilmiş ise değer kaybı ve tamir süresince araç mahrumiyeti bedelinin, pert total olmuş ise kaza tarihinden yeni bir araç satın alınmasına kadar geçecek makul süre için ikame araç bedelinin hesaplanması yönünden bilirkişi kuruluna incelettirilip ek rapor alınmalı, araç mahrumiyetine ilişkin belge sunulamaması halinde, B.K.'nun 42. maddesi uyarınca hakkaniyete uygun olarak mahkemece tayin ve takdir edilmeli, sonucuna göre karar verilmelidir. Eksik inceleme ile hüküm kurulamaz."*

Zarar gören şeyin kullanılmakla değerinin azalmadığı durumlarda zarar miktarının belirlenmesi nispeten daha kolaydır. Örneğin bir antika halı ya da tablo gibi. Bu durumda zarar gören şeyin yerine yenisinin konulabilmesi için yapılması gereken tüm masraflar zarar olarak dikkate alınır. Fakat zarar gören şey kullanılmakla değer kaybediyorsa zararın hesaplanması her zaman kolay değildir. Örneğin, iki yıl giyilmiş bir takım elbisenin değeri yenisi ile aynı değildir. Bu durumda yeni bir takım elbisenin fiyatının zarar olarak dikkate alınması zarar verenin aleyhine olur. Böyle durumlarda kullanım değerinin zarardan düşülmesi gerekir[40] (Akıncı, 2015, s.172).

Fiili zararın dışında başka zararlar da ortaya çıkabilir. Bunların en önemlisi yoksun kalınan kardır. Yoksun kalınan kar, zarar gören şeyin, zarar olmasaydı getireceği gelirin elde edilememesi halinde söz konusu olur. Örneğin, zarar gören şey ticari taksi ise, fiili zararın yanı sıra tamir süresince çalışamamaktan dolayı kaybedilen bir gelir vardır. Bunun gibi, vücut bütünlüğü ihlal edilen kişilerin bu yüzden yapmış olduğu masraflar fiili zararı oluşturur. Çalışamadıkları süre boyunca elde edemedikleri gelir ise yoksun kalınan kardır. Bunların tazmini gerekir. Ayrıca tedavi sona ermiş olsa bile çalışma gücünün azalmasından ya da tamamen kaybedilmesinden doğan zararlar ile ekonomik geleceğin sarsılmasından doğan zararlar da tazmini gereken zararlar arasındadır[41] (Eren, 2015, s.747).

[40] 17. H.D. 30.03.2016, E.2015/17995, K.2016/4039: "*Bu durumda mahkemece, araç hasarı konusunda uzman bilirkişi veya bilirkişi kurulundan, tüm dosya kapsamı, davalı kasko şirketince düzenlenen hasar dosyası, expertiz raporu, aracın modeli, markası, km'si, kullanım tarzı vs birlikte gözönünde bulundurularak, davaya konu kaza sonucu davacı taraf aracında meydana gelen hasarın ve onarım giderinin ayrıntılı şekilde belirlenmesi, daha sonra aracın olay tarihindeki 2.el piyasa raiç değeri ile hasarlı aracın olay tarihindeki piyasa değerinin (sovtaj değeri) tespit edilmesi, 2.el piyasa raicinden, sovtaj değerinin mahsubu ile davacı zararının bulunması, hususlarında ayrıntılı, açıklamalı, denetime elverişli, önceki bilirkişi kurulu raporu ile ekspertiz raporunun da irdelendiği bir rapor alınarak sonucuna göre hüküm kurulması gerekirken yazılı olduğu biçimde karar verilmesi doğru görülmemiştir."*

[41] 17. H.D. 10.11.2015, E.2015/8908, K.2015/11943: "*Sorumluluğu doğuran olayın zarar görenin vücut bütünlüğünü ihlâl etmesi hali, BK.'nun 46/I maddesinde özel olarak hükme bağlanmıştır. Bu hüküm gereğince "Cismani bir zarara düçar olan kimse külliyen veya kısmen çalışmaya muktedir olamamasından ve ileride iktisaden maruz kalacağı mahrumiyetten tevellüt eden zarar ve ziyanını ve bütün masraflarını isteyebilir". Bu hüküm gereğince, vücut bütünlüğünün ihlâli halinde mağdurun malvarlığında meydana gelmesi muhtemel olan azalmanın ve dolayısıyla maddi zararın türleri; masraflar, çalışma gücünün kısmen veya tamamen kaybından doğan zararlar ve ekonomik geleceğin sarsılmasından doğan zararlar şeklinde düzenlenmiştir. Borçlar Kanunu'nun 46. maddesinde belirtilen "bütün masraflar" deyimi çok geniş kapsamlıdır. Bu giderlere zarara uğrayanın katlanmak zorunda kaldığı bütün giderler dahildir. Bu bakımdan, davacının tedavi gideri istemi, yapılmış olan tedavilere ilişkin ödemeleri içerdiği gibi, ileride yapılacak estetik ameliyat ödemelerini de kapsamaktadır."*

Ölüm halinde ise zarar öncelikle cenaze masraflarını ihtiva eder. Ölüm derhal gerçekleşmemişse tedavi giderleri ile bu süre içerisinde çalışamamaktan kaynaklanan gelir kaybı da zarar olarak dikkate alınır. Ölüm sonucunda ölen kişinin desteğinden yoksun kalan kişiler de bu yüzden uğradıkları zararın tazminini talep edebilirler (Reisoğlu, 2014, s.219).

Hakim, zarar miktarına, zararın meydana geldiği andan itibaren faiz eklemek zorundadır.[42]

Zarara yol açan davranış, zarar gören lehine bazı menfaatlerin ortaya çıkmasına neden olabilir. Örneğin, otomobil kaza sonucu tamamen telef olsa dahi, hurda olarak arz ettiği bir değer vardır. Zarar hesaplanırken, bu tür menfaatlerin zarardan indirilmesi gerekir.[43] Aksi halde zarar gören haksız yere zenginleşmiş olur. Zarar verici olay sebebiyle elde edilen menfaatlerin zarardan düşülmesine denkleştirme denir. Denkleştirmenin yapılabilmesi için söz konusu menfaatlerin elde edilmesiyle, zarar verici olay arasında uygun illiyet bağı olmalıdır. Denkleştirme işlemi, tazminatın değil, zararın belirlendiği aşamada yapılması gereken bir işlemdir (Oğuzman/Öz Cilt-2, 2016, s.85).

Türk Borçlar Kanunu'nun 55/1. maddesinde denkleştirme ile ilgili özel bir düzenleme bulunmaktadır. Hükme göre; *"Kısmen veya tamamen rücu edilemeyen sosyal güvenlik ödemeleri ile ifa amacını taşımayan ödemeler, bu tür zararların belirlenmesinde*

[42] 21. H.D. 15.02.2016, E.2015/2008, 2016/1993:"*Ayrıca iş kazasının Borçlar Hukuku yönünden bir haksız fiil olduğu, zararın ve dolayısıyla tazminat alacağının olay anında ortaya çıktığı, haksız fiillerde temerrüdün olay tarihinde gerçekleştiği gözetilerek hüküm altına alınan tazminatlara talep halinde zararlandırıcı olayın (iş kazasının) gerçekleştiği tarihten itibaren yasal faiz yürütülmesi gerekir. Eldeki davada da davacı eş ve çocuklar için talep olunan manevi tazminatların tamamı için kaza tarihinden faiz istendiği anlaşılmaktadır. Halin böyle olmasına göre davacı eş D.. K.. için hüküm altına alınan tazminatın kaza tarihi yerine dava tarihinden yasal faizine karar verilmesinin de hatalı olduğu açıktır."*

[43] 7. H.D. 25.04.2014, E.2012/7348, K.2014/8926:*"Bu cümleden olarak; bilindiği gibi hukukumuzda zarar konusunda fark teorisi benimsenmiştir. Bu teori gereğince zarar, mal varlığının zarar verici olaydan sonraki durumu ile zarar verici olay meydana gelmese idi bulunacağı durum arasındaki farktan ibarettir. Bu olgu dikkate alındığında hükmedilecek zararın hesaplanmasında zarar verici olayın malvarlığı üzerindeki olumsuz etkileri yanında olumlu etkilerinin de değerlendirilmesi ve yararla zarar denkleştirilmek suretiyle gerçek zararın belirlenmesi gerekir. Somut olayda davaya konu ana taşıyıcı direğin yerine deplase edilen yeni direk arasındaki eski yeni farkının hesaplanacak bedelden düşülmesi gerekeceği kuşkusuzdur. Ne var ki mahkemece benimsenen bilirkişi kurulu raporunda, zarar gören eski direk ile değişen yeni direk arasında eski-yeni değer farkı hesaplanmamış ve bu yönden denkleştirme yapılmadan zarar bedeli belirlenmiştir. Yetersiz bilirkişi raporu benimsenerek hüküm verilemez."*

*gözetilemez; zarar veya tazminattan indirilemez."* Şu halde zarar görene sosyal güvenlik kurumları tarafından rücu edilemeyen bir ödeme yapılmışsa, zarar görenin elde ettiği bu menfaat, uğradığı zarardan düşülemez. Aynı şekilde zarar görene yapılan ve ifa amacı taşımayan ödemeler de denkleştirmeye konu yapılamaz.

### b. Maddi Zararın Tazmini

Tazminat davalarında yukarıda açıklanmaya çalışılan kurallara göre tespit edilen zarar, hükmedilebilecek tazminatın üst sınırını belirler. Bu sınırın üzerinde tazminata hükmedilmesi söz konusu olamaz. Zira tazminatın amacı zararı gidermektir. Zarar iki şekilde tazmin edilebilir. Zararın para ödenerek giderilmesi söz konusu ise, bu tarzdaki tazmine nakden tazmin, para ödenmesi dışında bir yolla giderilmesi söz konusu ise bu tarzdaki tazmine aynen tazmin denir. Nakden tazmin, mağdurun malvarlığında meydana gelen azalmanın değer olarak giderilmesi, aynen tazmin mağdurun malvarlığının eski hale getirilmesi yoluyla zararın giderilmesi amacını güder. Zararın kapsamını ve ödenme biçimini hakim belirler (Oğuzman/Öz Cilt-2, 2016, s109).

Uygulanması kolay olduğu için genellikle nakden tazmin yolu tercih edilmektedir. Nakden tazmin kendi içinde, sermaye şeklinde tazmin ve irat şeklinde tazmin olmak üzere ikiye ayrılır. Sermaye şeklinde tazminde zarar, bir defada, toptan tazmin edilir. İrat şeklinde tazminde ise, zarar görene bir irat (gelir) bağlanır. Uygulamada daha çok sermaye şeklinde tazmine hükmedilmektedir. Fakat zaman zaman zarar görene irat bağlanması yoluna da gidilmektedir (Eren, 2015, s.778).

Zarar belirlendikten sonra yapılması gereken işlem tazminatın hesaplanmasıdır. Tazminatın üst sınırı uğranılan zarar kadardır. Zarardan daha fazla tazminata hükmedilemez. Çünkü amaç zarar görenin zenginleşmesi değil, zararın telafi edilmesidir. Zarar kadar tazminata hükmedilmesi halinde tam tazminattan söz edilir. Fakat genellikle tazminat miktarı zarar miktarından daha az olur. Çünkü tazminat hesap edilirken dikkate alınması gereken bazı indirim sebepleri vardır. Hakim bu sebepleri dikkate alarak zarar miktarından daha düşük bir tazminata hükmedebileceği gibi, bazı hallerde tazminata hiç hükmetmeyebilir (Nomer, 2015, s.179).

Tazminatta indirim yapılmasını gerektiren sebeplerden ilki zarar verenin kusurunun hafif olmasıdır. Kusur sorumluluğunda kusurun ağır ya da hafif olması sorumluluğun doğumu açısından önemli değildir. Fakat TBK'nın 51/1. maddesine göre, zarar görenin kusuru hafifse hakim, tazminattan bir miktar indirim yapabilir. Fakat mutlaka indirim yapmak zorunda değildir. Ayrıca kusur oranında indirim yapması da gerekmez. Hakim indirim yapıp yapmamaya ya da ne miktarda indirim yapacağına, diğer olayları ve indirim sebeplerini de dikkate alarak karar verir (Antalya, 2015, s.459).

Zarar görenin zarara rıza göstermesi de tazminattan indirim yapılmasını gerektiren sebeplerden biridir. Fakat bu rızanın davranışı hukuka uygun hale getirmemesi gerekir.[44] Hukuka uygunluk sebebi olan rıza, haksız fiili, dolayısıyla tazminat talebini tamamen ortadan kaldırır. Hakim, hukuka aykırılığı ortadan kaldırmayan rızayı dikkate alarak tazminattan indirim yapabilir (Reisoğlu, 2014, s. 217).

Başka bir indirim sebebi de zarar görenin kusurudur. Buna müterafik (birlikte) kusur denir. Zarar görenin kusuru zararın doğumuna ya da artmasına yol açmış olabilir. Zarar görenin kusuru illiyet bağını kesecek yoğunluktaysa, zarar verenin sorumluluğuna hükmedilemez. Fakat bu yoğunluğa ulaşmamışsa tazminattan indirim sebebi olarak hakim tarafından dikkate alınır.[45]

Hakim hakkaniyete göre de tazminattan indirim yapabilir. TBK'nın 52/2. maddesinde; *"Zarara hafif kusuruyla sebep olan tazminat yükümlüsü, tazminat ödediğinde yoksulluğa düşecek olur ve hakkaniyet de gerektirirse hakim, tazminatı indirebilir."* hükmü yer almaktadır. Bu hükme göre, tam tazminata hükmetmek, borçlunun ekonomik olarak zor duruma düşmesine sebep olacaksa hakim, tazminattan indirim yapabilir. Fakat bu indirim sebebinin uygulanabilmesi için zarar verenin kasten ya da ağır ihmali ile zarara sebep olmaması gerekir.

[44] H.G.K. 01.07.2015, E.2014/13-18, K.2015/1754: *"Zarar görenin zarara razı olması; burada sözü edilen rıza ile hukuka uygunluk sebebi olan MK. Md.24/f.II'deki rızayı biri biriyle karıştırmamak gerekir. BK. md. 44'de öngörülen rıza, hukuka uygunluk sebebinin koşullarını taşımayan rızadır."*

[45] H.G.K. 17.02.2010, E.2010/4-47, K.2010/74: *"Buna göre, zarar görenin müterafik kusuru veya birlikte sebebiyet verme hali illiyet bağını tümüyle kesecek nitelikte ise, ancak bu durum manevi tazminata hükmedilmesini haksız ve yersiz kılacak ağırlık ve yoğunlukta kabul edilebilecektir."*

Bir diğer indirim sebebi de somut olayın özellikleridir. TBK'nın 51/1. maddesinde yer alan *"durumun gereği"* kavramı hakime, tazminatın hesaplanmasında oldukça geniş bir takdir yetkisi vermektedir. Hakim bu takdir yetkisini kullanarak tazminat miktarını somut olayın özelliklerini dikkat alarak belirleyebilir.

#### 4.2.4.1.2. Manevi Zararın Hesaplanması ve Tazmini

Manevi zarar, zarar gören kişinin kişilik değerlerinde iradesi dışında meydana gelen objektif azalma ve kayıplardır. Bu kaybın da telafi edilmesi gerekir. Fakat kişilik değerlerinin para ile ölçülmesi mümkün olmadığı için, bu değerlerdeki azalmanın da kesin bir biçimde tespit edilmesi mümkün değildir. Bununla beraber, manevi tazminat olarak bir miktar paranın ödenmesi, zarar görenin zararının azalmasına, acılarının hafiflemesine, bozulan manevi dengenin yeniden kurulmasına yardım edebilir. Öte yandan, manevi zararın tam olarak tespit edilememesi, manevi tazminat fikrinden vazgeçmeyi de gerektirmez. Çünkü zararı kısmen de olsa tazmin etmek, hiç tazmin etmemekten her zaman daha iyidir. Bu nedenle gerek Medeni Kanun, gerekse Borçlar Kanunu'nda, manevi zarar söz konusu olduğunda manevi tazminat davası açılabileceği kabul edilmiştir (Eren, 2015, s.780).

Manevi zarar, şahsiyet haklarının ihlali ya da yakınların ölümü sebebiyle ortaya çıkabilir. Şahsiyet haklarının ihlali halinde ödenecek manevi tazminatla ilgili Borçlar Kanunu'nda iki ayrı hüküm bulunmaktadır. Bunlardan 56. maddede, ölüm ve vücut bütünlüğünün ihlali halinde; 58. madde de ise, diğer şahsiyet haklarının ihlali durumunda ödenecek tazminatı düzenlemiştir. Bu düzenlemelere göre 56. madde sadece ölüm ve vücut bütünlüğünün ihlali halinde uygulanabilir. 58. madde ise daha genel bir hüküm olup; her türlü şahsiyet hakları ihlallerinde bu hüküm uygulanabilir (Nomer, 2015, s.186).

TBK'nın 56/1. maddesine göre, vücut bütünlüğü ihlal edilmiş ve bu yüzden bir manevi zarar meydana gelmişse zarar gören, tazminat olarak bir miktar paranın ödenmesini talep edebilir. Bu hükme göre manevi tazminat istenebilmesi için, ölüm ya da vücut bütünlüğünün ihlali dolayısıyla bir manevi zararın doğmuş olması ve zarar verenin bu zarardan sorumlu tutulabilmesi gerekir. TBK'nın 58/1. maddesine göre ise;

*"Kişilik haklarının zedelenmesinden zarar gören, uğradığı manevi zarara karşılık manevi tazminat adı altında bir miktar para ödenmesini isteyebilir."* Görüldüğü üzere burada belli bir şahsiyet (kişilik) hakkından söz edilmemiştir. Bu nedenle, TBK'nın 58. maddesi genel bir hükümdür. Hakkında özel hükümler bulunan hallerde bu hüküm değil, ilgili hükümler uygulanır (Reisoğlu, 2014, s.228).

TBK'nın 58/2. maddesine göre hakim, para yerine diğer bir tazmin biçimi kararlaştırabilir veya bu tazminata ekleyebilir; özellikle saldırıyı kınayan bir karar verebilir ve bu kararın yayımlanmasına hükmedebilir. Şu halde hakim, manevi tazminat olarak mutlaka bir miktar paranın ödenmesine hükmetmek zorunda değildir. Bunun yerine bir kınama kararı verebilir ya da mahkumiyet kararının basın yoluyla ilanına hükmedebilir. Fakat bu tazmin şekilleri tahdidi olarak sayılmamıştır. Hakim, olayın özelliği ve davacının talebine göre başka bir tazmin yolu da bulabilir.

#### 4.2.4.2. Kusursuz Sorumluluk Hallerinde

Kusursuz sorumluluk hallerinde kural olarak, hem maddi hem de manevi zararın hesaplanmasında kusurlu sorumlulukta uygulanan hükümler geçerlidir. Fakat tazminatın hesaplanmasında bazı farklılıklar bulunmaktadır.

Her şeyden önce kusursuz sorumlulukta kusur, doğal olarak sorumluluğun kurucu unsuru değildir. Bu nedenle, zarar görenin maddi ya da manevi tazminat talep edebilmesi için zarar verenin kusurlu olması gerekmemektedir. Fakat bazı hallerde zarar verenin kusuru ek kusur olarak dikkate alınır ve zarar görenin kusurunu ortadan kaldırır. Böylece TBK'nın 52/1. maddesine göre zarar görenin kusuru sebebiyle tazminattan indirim yapılmaz. Kusursuz sorumluluk hallerinde zarar verenin kusuru aranmadığından, TBK'nın 51. maddesinde yer alan ve zarar verenin kusurunun hafif olması halinde tazminattan indirim yapılmasını öngören hüküm de uygulanmaz (Akıncı, 2015, s.187).

### 4.2.5. Zamanaşımı

TBK'nın 72. maddesinde haksız fiillerden doğan tazminat davaları için iki türlü zamanaşımı süresi öngörülmüştür. Biri iki yıllık nispi süre, diğeri on yıllık mutlak süredir. Nispi süre öğrenme anından itibaren işlemeye başlar. Nispi sürenin işlemeye başlaması için zarar görenin zararı ve sorumlu kişiyi öğrenmiş olması gerekir. Gerek maddi gerekse manevi tazminat davaları bu sürenin dolmasıyla zamanaşımına uğrar. Bunun yanında zarar gören, zararı ve sorumlu kişiyi ne zaman öğrenmiş olursa olsun, zarar verici davranışın yapıldığı tarihten itibaren on yıl geçtikten sonra tazminat davası zamanaşımına uğrar (Antalya, 2015, s.499).

Haksız fiil aynı zamanda suç teşkil edebilir. Bu durumda TBK'nın 72/1. maddesine göre, eğer ceza kanunları bu fiil için daha uzun bir zamanaşımı süresi tayin etmişse, tazminat davası da bu süreye tabi olur. Bunun için fail hakkında ceza kovuşturması yapılmasına ya da mahkumiyet kararı verilmesine gerek yoktur (Reisoğlu, 2014, s.269).

TBK'nın 72/2. maddesinde bir de daimi def'i hakkı tanınmıştır. Buna göre, haksız fiil, fail lehine bir alacak hakkı doğurmuşsa, fail tarafından aleyhine dava açılan zarar gören, bir def'i ileri sürerek borcunu ödemekten imtina edebilir. Kanun def'i hakkını herhangi bir süre ile sınırlandırmamıştır.

Bazı özel kanunlarda farklı süreler öngörülmüş olabilir. Bu hallerde artık ilgili hükümlerdeki özel zamanaşımı süreleri uygulanır.

Zamanaşımının durması, kesilmesi, ve hesabı ile ilgili TBK'nın 72 vd. maddelerinde herhangi bir hüküm bulunmamaktadır. Bu konularda TBK'nın 146 vd. hükümleri uygulanır (Akıncı, 2015, s.188).

TBK'nın 73. maddesinde, eTBK'da bulunmayan yeni bir düzenlemeye yer verilmiştir. Bu madde ile, tazminat davası aynı zarardan sorumlu olan birden fazla kişiden biri aleyhine açılmışsa, zararı tazmin eden davalının diğer sorumlulara hangi zamanaşımı süresi içinde rücu edebileceği düzenlenmiştir. Hükme göre rücu talebi, tazminatın tamamının ödendiği ve birlikte sorumlu kişinin öğrenildiği tarihten başlayarak iki yılın

ve her halde tazminatın tamamının ödendiği tarihten başlayarak on yılın geçmesiyle zamanaşımına uğrar. Aynı maddenin 2. fıkrasına göre ise kendisinden tazminat talep edilen kişi birlikte sorumlu olduğu kişilere durumu bildirmek zorundadır. Aksi halde süre, bu bildirimin dürüstlük kuralına göre yapılabileceği tarihte işlemeye başlar Bu durumda zamanaşımının başlangıç anı, tazminatın tamamının ödendiği tarih değil, bu bildirimin yapılması gereken tarih olacaktır.

Liman işletmelerinin yükleme-boşaltma, depolama, kılavuzluk ve römorkaj hizmetlerinin ifası sırasındaki bir fiilinin haksız fiil teşkil etmesi halinde, bu fiil nedeniyle zarara uğrayan üçüncü şahsın tazminat talepleri de yukarıda belirtilen zamanaşımı kurallarına tabidir.

### 4.3. Liman İşletmelerinin Taşıyanın İfa Yardımcısı (TTK'nın 1179/2. maddesindeki ifade ile "Taşıyanın Adamı") Sıfatıyla Hukuki Sorumluluğu

#### 4.3.1. Genel Olarak

Bu bölümde 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nun, eski Ticaret Kanunu'nda (ETTK) karşılığı olmayan 1179/2 ve 1190. maddelerinde yer alan düzenlemeler çerçevesinde liman işletmelerinin; "taşıyanın adamı" sıfatıyla, yük ilgililerine karşı yükün ziya, hasar ve geç tesliminden kaynaklanan zararlardan sorumluluğu, taşıyanın sorumluluktan kurtulma ve sorumluluğu sınırlandırma haklarından yararlanması ve sorumluluğu sınırlandırma hakkının kaybı halleri incelenecektir.

#### 4.3.2. Liman İşletmelerinin "Taşıyanın Adamı" Sıfatını Kazanması

6762 sayılı eTTK'nın 1062/1. maddesinin *"Taşıyan, kendi adamlarının ve gemi adamlarının kusurlarından, kendi kusuru gibi sorumludur."* hükmü doğrultusunda taşıyanın adamı terimi; taşıyanın işletmesinde istihdam ettiği kişileri kapsadığından, taşıyanın müstahdemi veya gemi adamı olmayan yardımcı şahıslarının sorumluluğu genel hükümlere göre tayin ediliyordu (Tekil, 1970, s.604).

Buna karşılık 6102 sayılı TTK'nın 1179/2. maddesinde aynen; *""Taşıyanın adamları" terimi, taşımada kullanılan geminin adamlarını, taşıyanın taşıma işletmesinde çalışan veya kendisini temsile yetkili kıldığı kişileri ve taşıma işletmesinde çalışmasa bile*

*navlun sözleşmesinin ifasında kullandığı diğer kişileri kapsar. Fiilî taşıyana ilişkin hükümler saklıdır."* denilerek; hem "taşıyanın adamları" ibaresinin ne anlama geldiği açık bir şekilde ifade edilmiş, hem de söz konusu ibarenin kapsamı eTTK'nın 1062/1. maddesindeki haline nazaran genişletilmiştir.

Bu kapsamda işbu yeni düzenlemeye göre taşıyanın gerek temsilcilerinin gerekse gemi adamı olmayan yardımcılarının sorumluluğu, genel hükümlere göre değil TTK'ya tabi olacak ve böylelikle taşıyanın eylemlerinden sorumlu olduğu kişilerin tamamı bakımından aynı sorumluluk rejimi cari olacaktır (Şamlı, 2013, s.79).

Hükümde belirtilen "taşıyanın taşıma işletmesinde çalışmasa bile navlun sözleşmesinin ifasında kullandığı diğer kişiler" yükün yüklenmesi, istiflenmesi, depolanması, teslim alma ve teslim etme arasındaki zaman diliminde eşyanın gemiye kadar getirilmesi yahut gemiden teslim noktasına kadar götürülmesi gibi taşıyanın taahhüt ettiği taşımanın icrasına yönelik bir işlemi gerçekleştirenlerdir (Kender/Çetingil/ Yazıcıoğlu, 2014, s.190).

TTK'nın 1143. maddesinin *"Sözleşme, yükleme limanı düzenlemeleri ve bunlar yoksa yerel teamül ile aksi öngörülmüş olmadıkça, eşyanın gemiye kadar taşıma gideri taşıtana, yükleme gideri ise taşıyana aittir."* ve 1167. maddesinin *"Sözleşme, boşaltma limanı düzenlemeleri ve bunlar yoksa yerel teamül ile aksi öngörülmüş olmadıkça, eşyanın gemiden çıkartılması gideri taşıyana, geri kalan boşaltma giderleri ise gönderilene aittir."* hükümlerine göre taşınması için taşıyana teslim edilen yükün yükleme ve boşaltma masrafları taşıyana aittir. Dolayısıyla taşımaya konu yükün yükleme ve boşaltma işleri taşıyanın sorumluluğu altındadır ve bu işler taşıma sürecine dahildir (Seven, 2003, s.60).

Ayrıca TTK hükümlerine göre yükün taşıyan tarafından gönderilene teslim edildiği ana, gönderilenin eşyayı teslim almaktan kaçındığı hâllerde sözleşme veya kanun hükümlerine yahut boşaltma limanında uygulanan ticari teamüle uygun olarak gönderilenin emrine hazır tutulduğu ana ya da boşaltma limanında geçerli kanun ve düzenlemeler uyarınca eşyanın kendilerine teslimi zorunlu makamlara veya üçüncü kişilere teslim edildiği ana kadar yük taşıyanın hâkimiyetinde sayılmakta olup; bu süreçte

gerçekleştirilecek işlemlerin tamamı taşıyanın sorumluluğu altındadır (Kender/Çetingil/ Yazıcıoğlu, 2014, s.42).

Buna karşılık taşıyanlar, kendi sorumluluğunda olan yükleme, boşaltma, kılavuzluk, römorkaj veya yükün gönderilene teslim edilene kadarki depolama işlemlerini bizzat gerçekleştiremez ve bu yükümlülüklerinin ifasında çoğu zaman liman işletmelerini kullanırlar. Böylelikle liman işletmeleri ve taşıyanlar arasında yapılan yükleme, boşaltma, depolama, kılavuzluk ve römorkaj sözleşmeleri gibi bağımsız sözleşmeler ile liman işletmeleri, taşıyanın taahhüt etmiş olduğu taşıma ediminin ifasına yardımcı olurlar.

Dolayısıyla liman işletmeleri, bu şekilde taşıyan ile yapmış olduğu bağımsız sözleşmeler ile navlun sözleşmesinin ifasına yardım ettiği hallerde TTK'nın 1179/2. maddesi kapsamında taşıyanın adamı sıfatını kazanırlar.

Bu noktada önemle belirtmemiz gerekir ki; navlun sözleşmelerinde veya konişmentolarda taşıyanın lehine; yükleme ve boşaltmanın (FIO)[46], yükleme, boşaltma ve istifin (FIOS)[47], yükleme, boşaltma ve dengelemenin (FIOT)[48] veya yükleme, boşaltma, istif ve dengelemenin (FIOST)[49] ve bunlara ilişkin masrafların yüklemede taşıtanın; boşaltmada ise gönderilenin sorumluluğunda olacağının belirtilmesi durumunda; bu işlemler ve işlemlere ait masraflar taşıyanın sorumluluğundan çıkacaktır (Kubilay, 2001, s.183). Zira bu hallerde liman işletmeleri, liman hizmetlerini ifa ederken ancak taşıtanın veya gönderilenin ifa yardımcısı sayılırlar ve sorumlulukları genel hükümlere göre tayin olunur.

[46] İngilizce "free in and out" kelimelerinin kısaltılmasından oluşan bir terimdir. Navlun sözleşmesine konan bu ibare ile yükleme ve boşaltma masraflarını taşıtan veya gönderilen üzerine almış olur.

[47] İngilizce "free in and out, stowed" kelimelerinin kısaltılmalarıyla meydana gelmiş bir terimdir. FIO kaydından farkı ise bu klozun yükün gemiye istiflenmesi işinin sorumluluğunun da taşıtan veya gönderilene yüklenmiş olmasıdır.

[48] İngilizce "free in and out, trimmed" kelimelerinin kısaltılmalarıyla meydana gelmiş bir terimdir. Taşıyanın yükleme, boşaltma ve denge sağlamak için yüklerin dağıtılması işinden sorumluluğunun taşıtan veya gönderilene yüklenmiş olmasıdır.

[49] İngilizce "free in and out, stowed, trimmed" kelimelerinin kısaltılmalarıyla meydana gelmiş bir terimdir. Taşıyanın yükleme, boşaltma, istif ve denge sağlamak için yüklerin dağıtılması işinden sorumluluğunun taşıtan veya gönderilene yüklenmiş olmasıdır.

### 4.3.3. Liman İşletmelerinin, Taşıyanın Sorumluluktan Kurtulması ve Sınırlı Sorumluluk İmkanlarından Yararlanması

#### 4.3.3.1. Genel Olarak

Liman işletmelerinin taşıyanın yardımcısı konumunda olduğu hallerde, navlun sözleşmesine konu yükün liman hizmetlerinin ifası sırasında hasara uğraması veya tamamen yok olması veya kullanılamayacak hale gelmesi halinde yük ilgilisinin iki seçeneği bulunmaktadır. Yük ilgilisi ya navlun sözleşmesinin tarafı olan taşıyanın sorumluluğuna giderek ona karşı dava açacak; ya da liman işletmesi aleyhine dava açacaktır.

Yukarıda da belirtmiş olduğumuz gibi, liman işletmelerinin yükleme-boşaltma, depolama, kılavuzluk ve römorkaj hizmetlerinin ifası sırasındaki fiilleri nedeniyle zarara uğrayan üçüncü kişilerin uğramış oldukları zararlardan sorumluluğu haksız fiil hükümlerine göre tespit edilmekte olup; dolayısıyla yük ilgilisinin liman işletmesi aleyhine dava açmayı tercih etmesi halinde kusursuzluğunu ispat edemeyen liman işletmesinin yük ilgililerinin söz konusu haksız fiil nedeniyle uğradığı tüm zararı, herhangi bir sınırlamaya tabi tutulmaksızın tazmin etme yükümlülüğü doğacaktır.

Buna karşılık taşıyan, adamlarının işlerini gördükleri sıradaki kusur ve ihmallerinden sorumlu olmakla birlikte, taşıyanın bu sorumluluğu hem ülke kanunları hem de navlun sözleşmelerine ilişkin uluslararası sözleşmeler ile sınırlanmış olup; taşıyan kendisi aleyhine açılan davalarda bu haklarını ileri sürerek ya tamamen sorumluluktan kurtulmakta ya da meydana gelen zararın yalnızca belirli bir kısmını tazmin etmek suretiyle bir kısım sorumluluktan kurtulmaktadır.

Yükün ziya, hasar veya geç teslimi hallerinde yük sahiplerinin veya yükle ilgililerin taşıyan yerine doğrudan yüke zarar veren taşıyanın adamlarından biri aleyhine dava açması halinde, bu şahısların da taşıyana tanınan sorumluluktan kurtulma hallerinden ve sınırlı sorumluluktan yararlanıp yararlanamayacağı konusu çok uzun süre doktrinde ve uygulamada tartışılmıştır.

Hukukumuzda ve pek çok hukuk sisteminde bu konuya ilişkin yasal bir düzenleme bulunmadığı dönemlerde bu sorun uzun süre, konişmentolara konulan ve "Himalaya şartı" olarak adlandırılan bir şart ile çözülmeye çalışılmıştır. Ancak halihazırda TTK'nın, eTTK'da karşılığı bulunmayan 1190. maddesi ile hukukumuz açısından bu sorun nihai olarak çözüme kavuşturulmuştur. Dolayısıyla liman işletmelerinin "taşıyanın adamı" sıfatını taşıdığı durumlardaki sorumluluğu da, kanunun söz konusu 1190. maddesine göre belirlenecektir.

Bu kapsamda aşağıda öncelikle taşıyanın ve taşıyanın adamlarının, yük ilgilisinin bu nedenle uğramış olduğu zararı tazmin etme yükümlülüğünü doğuran ziya, hasar ve geç teslim kavramları hakkında bilgi verilecek; daha sonra yukarıda da belirtmiş olduğumuz Himalaya şartının kullanım alanı ve önemi kısaca incelendikten sonra, son olarak TTK'nın 1190. maddesi üzerinde ayrıntılı olarak durulacaktır.

#### 4.3.3.2. Ziya, Hasar ve Geç Teslim Kavramları

Türk Ticaret Kanunumuz taşıyanın ve taşıyanın adamlarının; yükün ziya, hasar veya geç teslimi nedeniyle yük ilgilisinin uğradığı zararın tazmini sorumluluğunu ayrıntılı bir şekilde düzenlemiş olmasına rağmen, bu kavramların ne anlama geldiği hakkında kanunda hiçbir açıklama bulunmamakta olup; söz konusu kavramlar doktrinde aşağıda belirttiğimiz şekilde açıklanmıştır.

- **Ziya:** Taşıma hukuku bakımından ziya; eşyanın hak sahibine kısmen veya tamamen teslim edilememesi ya da teslime hazır tutulan eşyanın taşınması için teslim edilen eşyadan nitelik olarak tamamen farklılaşmış veya nicelik olarak eksilmiş ya da ortadan kalmış olmasıdır. Başka bir deyişle, taşıma için taşıyana teslim edilen eşyanın kendine has niteliğinin tamamen ortadan kalmış olması veya teslime elverişsiz hale gelmesi ya da nicelik olarak eksilmiş olması halinde ziya söz konusudur (Özdemir, 2006, s.115).

Bu durum fiili bir imkansızlıktan kaynaklanabileceği gibi hukuki bir imkansızlıktan da kaynaklanabilir ve yükün hangi sebepten dolayı gönderilene teslim edilemediğinin bir önemi yoktur. Bu eksik teslim yükün bir kısmının yanması, denize düşmesi, atılması, zapt ve müsaderesi, hak sahibi olmayan üçüncü bir kişinin eline geçmesi veya herhangi bir sebeple yok olmasından doğabilir (Seven, 2003, s.82).

Yükün ziyaı hali; tam ziya ve kısmi ziya olmak üzere iki şekilde ortaya çıkabilmektedir. Müstakil bir yük partisinin kısmen zayi olması kısmi ziya; tamamen zayi olması ise tam ziya teşkil etmektedir (Kaner, 2014, s.72).

Ayrıca belirtmemiz gerekir ki; TTK'nın 1178/4. maddesine göre; teslim süresinin dolmasından itibaren aralıksız altmış gün içinde teslim olunmayan eşya da zayi olmuş eşya hükmündedir.

- **Hasar:** Hasar, eşyanın niteliği ile ilgili bir kavram olup; taşınan eşyanın değerinin azalması neticesini doğuran, eşyada meydana gelen her türlü maddi kötüleşme olarak tanımlanabilir. Bu halde, eşya taşıyan tarafından taşınmak üzere teslim alındığında mevcut bulunan niteliklerini belli ölçüde kaybetmiş, ancak halen bir ekonomik değer taşımakta ve teslime hazır edilmektedir. Ancak bu değer kaybının sürekli olması ya da gerçek değere hiç çıkarılamaması veya çıkarılabilmesi için belirli bedeller ödemeyi gerektirmesi lazımdır. Şayet meydana gelen değer kaybı sürekli değil ve kendiliğinden geçecek bir kötüleşmeye dayanıyorsa; bu durumda hasardan söz edilemez (Özdemir, 2006, s.122).

- **Geç Teslim:** Yükün, navlun sözleşmesinde belirlenen boşaltma limanında açıkça kararlaştırılmış olan süre veya bir süre kararlaştırılmamış ise, olayın özelliklerine göre tedbirli bir taşıyandan eşyanın tesliminin makul olarak istenebileceği süre içinde teslim edilmemesidir (Kender/Çetingil/Yazıcıoğlu, 2014, s.188).

#### 4.3.3.3. Himalaya Şartı

Taşıyanın adamlarının yük ilgilileri tarafından kendileri aleyhine açılan davalarda, taşıyana tanınan sorumluluktan kurtulma hallerinden ve sınırlı sorumluluktan yararlanıp yararlanamayacağı konusunda yasal bir düzenlemenin olmadığı hallerde uyuşmazlıklar, taraflar arasında imzalanan navlun sözleşmesi veya konşimentoda belirtilen şartlara göre çözümlenmektedir.

Bu şartlardan biri olan, birçok denizci ülkede konişmentolara konulan ve "Himalaya Clause" olarak adlandırılan şart ile taşıyana bağlı olsun veya olmasın taşıma ediminin ifasında görev alan veya ona hizmet sözleşmesi ile bağlı olarak çalışan herkesin konişmento şartlarından yararlanması sağlanmaktadır. Konişmentolara konulan bu şart ile taşıyanın yardımcılarının, ihmalden kaynaklanan her türlü sorumluluğu sınırlandırılmakta veya kaldırılmaktadır (Kubilay, 2001, s.77).

Bu amaçlarla konişmentolara eklenen Himalaya şartının; taşıyanın, yükün fiilen geminin bordasına yüklenmesinden önce veya geminin palangasını geçtikten sonra sorumlu olmayacağı ile taşıyanın yardımcılarının da konişmento hükümlerine göre taşıyana tanınan muafiyet ve istisnaların aynısından yararlanacaklarına ilişkin kayıtları ihtiva etmesi gerekmektedir.

Günümüzde de pek çok hukuk sisteminde Himalaya şartının geçerliliği kabul edilmekte olup; liman işletmeleri de konişmentolara konulan bu şarttan yararlanmaktadır.

Yargıtay'ın, konişmentolara eklenen, yukarıda nitelikleri belirtilen Himalaya şartının geçerli olduğu veya olmadığı yönünde hiçbir kararı bulunmamaktadır. Ancak *Kubilay*'a (2001) göre; liman işletmelerinin, taşıyana tanınan sınırlandırmalardan yararlanmalarına izin verilmesi için pek çok neden bulunmaktadır. Yükleme boşaltma müteahhitleri, taşıyan ve taşıtan arasında akdedilmiş bulunan taşıma sözleşmesinin ifasına iştirak etmekte, bu sözleşme uyarınca taşıyanın yüklendiği borçların bir kısmını üstlenmektedir. Bu nedenle, yükleme boşaltma müteahhidi ile yük sahibi arasında genellikle sözleşmesel bir ilişki bulunmamasına rağmen yükün uğrayacağı zarardan aynen taşıyan gibi sorumlu tutulması makul görünmektedir (s.75).

Ancak yukarıda da belirtmiş olduğumuz gibi, TTK'nın 1190. maddesinin yürürlüğe girmesi ile hukukumuz açısından Himalaya şartının uygulanmasına gerek kalmadığından bu tartışmanın pratikte hiçbir önemi kalmamıştır.

#### 4.3.3.4. 6102 Sayılı TTK'nın 1190. Maddesinde Yer Alan Düzenleme

Yukarıda da belirtmiş olduğumuz gibi, 6102 sayılı TTK'nın, eTTK'da karşılığı olmayan 1190 maddesi ile hukukumuz açısından, taşıyanın adamlarının yük ilgilileri tarafından kendileri aleyhine açılan davalarda, taşıyana tanınan sorumluluktan kurtulma hallerinden ve sınırlı sorumluluktan yararlanıp yararlanamayacağı sorunu nihai olarak çözüme kavuşturulmuştur.

6102 sayılı TTK'nın "Sözleşme Dışı İstemler" başlıklı 1990. maddesi aynen;

*"(1) Taşıyanın sorumluluktan kurtulması hâlleri ile sorumluluk sınırlandırılmasına ilişkin hükümler, navlun sözleşmesine konu olan eşyanın zıya, hasar veya geç teslimi yüzünden, taşıyan aleyhine, haksız fiile veya diğer bir sebebe dayanılarak açılacak bütün davalarda uygulanır.*

*(2) Böyle bir dava, taşıyanın adamlarından biri aleyhine açılırsa, görevi veya yetkisi sınırları içinde hareket ettiğini ispat etmek kaydıyla, o da, taşıyanın sorumluluktan kurtulması hâlleri ile sorumluluğu sınırlandırma hakkından yararlanabilir.*

*(3) Taşıyan ile onun adamlarından istenebilecek olan tazminat miktarlarının toplamı, 1187 nci madde hükmü saklı kalmak kaydıyla, 1186 ncı maddede öngörülen sorumluluk sınırını aşamaz."*

şeklinde olup; bu hüküm ile birlikte yükün ziya, hasar veya geç teslimi sonucu uğranılan zarar nedeniyle açılan davalarda taşıyanın adamlarının, görevi veya yetkisi sınırları içinde hareket ettiğini ispat etmek kaydıyla, taşıyanın sorumluluktan kurtulması halleri ile sorumluluğu sınırlandırma haklarından yararlanabilecekleri açık bir şekilde düzenlenmiş bulunmaktadır.

Ayrıca önemle belirtmemiz gerekir ki; her ne kadar hükümde özellikle "taşıyanın sorumluluktan kurtulması halleri" ifadesi kullanılmış olsa da; ifadenin bu şekilde kullanılmış olması taşıyanın adamlarının yalnızca TTK'nın "Sorumluluktan Kurtulma Halleri" başlıklı 1179, 1180 ve 1181. maddelerinde düzenlenen hallerde sorumluluktan kurtulacağı; taşıyana tanınan diğer sorumluluktan kurtulma hallerinden yararlanamayacağı düşünülmemelidir (Kender/Çetingil/Yazıcıoğlu, 2014, s.42).

Söz konusu hükmün gerekçesinde de açık bir şekilde belirtilmiş olduğu üzere, işbu maddenin dayanağını 1968 tarihli Lahey/Visby Kuralları'nın 4bis maddesi ve 1978 tarihli Hamburg Kuralları'nın 7. maddesi oluşturmakta olup; konunun önemi ve hükümler arasındaki benzerliğin net bir şekilde görülebilmesi için söz konusu maddelerin Türkçe metinleri aşağıda verilmiştir.

1968 tarihli Lahey/Visby Kuralları'nın 4bis maddesi:

*"1. Bir taşıma sözleşmesine konu teşkil eden malların ziya veya hasarının tazmini için taşıyana karşı açılacak her çeşit davada, bu dava ister akdi sorumluluk ister sözleşme dışı sorumluluk gerektirsin, bu Konvansiyon'da yazılı sorumluluğun yokluğu veya sınırlandırılması hakkındaki hükümler uygulanır.*

*2. Eğer böyle bir dava, taşıyanın bir memuruna karşı açılmışsa bu memur, taşıyanın Konvansiyon'a göre ileri sürebileceği sorumluluğun muafiyet ve sınırlamalarına aynen dayanabilir.*

*3. Bu durumda, taşıyanın ve memurlarının uhdelerine düşen miktarların toplamı bu Konvansiyon'da öngörülmüş sınırı aşamaz.*

*4. Bununla beraber, zararın memurun ister zarar vermek niyeti ile ister fütursuzca bir davranışla, fakat her halükarda muhtemelen bir zarar olacağı bilinci içinde yaptığı bir hareketten veya gösterdiği bir ihmalden doğduğu kanıtlandığı taktirde, memur, bu*

*Konvansiyon'un bu madde de yer alan hükümlerinden yararlanamaz."* (Tekil, 1986, s. 364-365), (Atamer/Süzel, 2013, s.162).

1978 tarihli Hamburg Kuralları'nın 7. maddesi;

*"1. Bu konvansiyonda öngörülmüş sorumsuzluk durumları ve sorumluluğun sınırları, deniz yolu ile taşıma sözleşmesine konu olan eşyanın ziya, hasar veya geç teslimi nedeni ile taşıyana karşı sözleşmeye, haksız fiile veya diğer bir hukuki sebebe dayanılarak açılacak bütün davalarda uygulanır.*

*2. Eğer böyle bir dava taşıyanın adamlarından veya vekillerinden birine karşı açılırsa fonksiyonları çerçevesinde hareket ettiğini kanıtlamak koşulu altında o da bu Konvansiyon gereğince taşıyanın ileri sürebileceği sorumsuzluk sebeplerinden ve sorumluluk sınırlamalarından yararlanabilir.*

*3. 8. Madde hükümleri saklı kalmak kaydı ile taşıyanın ve bu maddenin 2 nci paragrafında yazılı kişilerin borçlu oldukları tazminat tutarı, bu Konvansiyon ile öngörülmüş sorumluluk sınırlarını aşamaz."* (Tekil, 1986, s. 377), (Atamer/Süzel, 2013, s.172).

Görüldüğü üzere her iki metinde de taşıyanın adamlarının ileri sürebileceği sorumsuzluk halleri açısından herhangi bir sınırlama ve ayırım yapılmamış ve taşıyan konvansiyon hükümlerine göre yükün ilgililerine karşı nasıl bir sorumsuzluk sebebi ileri sürebiliyor ise taşıyanın adamlarının da aynı sebepleri ile sürerek sorumluluktan kurtulabileceği veya sorumluluğunu sınırlayabileceği ifade edilmiştir (Akan, 2007, s.10).

O halde TTK'nın 1190/2. maddesindeki düzenlemeye göre de taşıyanın adamları, görevi ve yetkisi sınırları içerisinde hareket ettiğini ispat etmeleri kaydıyla, hiçbir sınırlama ve ayırım yapılmaksızın, taşıyanın kanundan kaynaklanan ve sorumluluktan kurtulması sonucunu doğuran tüm haklarını yük ilgilisine karşı ileri sürebilecektir. Başka bir deyişle TTK'nın 1190. maddesi ile bu maddeye dayanak oluşturan 1968 tarihli Lahey/Visby Kuralları'nın 4bis maddesi ve 1978 tarihli Hamburg Kuralları'nın 7.

maddesi birlikte incelendiğinde; taşıyanın adamları, TTK'da düzenlenen ve taşıyanın sahip olduğu, (hak düşürücü süre veya bildirim süresine uyulmaması nedeniyle talep hakkının kaybedilmesi ya da ispat yükünün yer değiştirmesi de dahil) tüm sorumluluktan kurtulma sebeplerini yük ilgililerine karşı ile sürebilecektir.[50]

Dolayısıyla taşıyanın adamlarının taşıyan için geçerli olan sorumluluktan kurtulma sebepleri ile sorumluluk sınırlamalarından yararlanabilmesiyle ifade edilmek istenen, adamlarının sorumluluğunun taşıyanınkinin akıbetine tabi olmasıdır. Yani bu hükme göre yükün ziya, hasar veya geç teslim nedeniyle meydana gelen zarardan taşıyanın sorumlu tutulmasının herhangi sorumluluktan kurtulma hali nedeniyle mümkün olmaması halinde, adamları da sorumluluktan kurtulacaktır (Şamlı, 2013, s.138-139).

Tüm bu nedenlerle, liman hizmetlerinin ifası sırasında taşıyanın navlun sözleşmesinden kaynaklanan edimlerinin ifasına yardımcı olan ve böylelikle taşıyanın adamı sıfatını kazanan liman işletmeleri de; görevi ve yetkisi sınırları içerisinde hareket ettiklerini ispat etmeleri kaydıyla taşıyanın kanundan kaynaklanan ve sorumluluktan kurtulması veya sorumluluğunun sınırlandırılması sonucunu doğuran tüm haklarını yük ilgilisine karşı ileri sürebilecektir.

Bu noktada, TTK 1243. maddesinin yukarıda belirtilen 1190. maddeye etkisi üzerinde de durulması gerekmektedir. Zira TTK'nın 1243. maddesinde taşıyanın borç ve sorumluluklarına ilişkin 1141, 1150, 1151 ve 1178 ilâ 1192. maddelerin, taşıtan ve yükletenin borç ve sorumluluklarına ilişkin 1145 ilâ 1149, 1165 ve 1208. maddelerin ve denizde taşıma senetlerine ilişkin 1228 ilâ 1242. maddelerin hükümlerinden kaynaklanan borç ve sorumlulukları doğrudan veya dolaylı olarak önceden kaldıran veya daraltan bütün kayıt ve şartların geçersiz olacağı belirtilmiş olup; görüldüğü üzere sayılan maddelerin içerisinde yukarıda incelediğimiz 1190. madde de bulunmaktadır.

TTK'nın 1243. maddesinde, taşıyanın ifa yardımcılarının sınırlı sorumluluğunu düzenleyen 1190. maddede belirtilen borç ve sorumlulukların doğrudan veya dolaylı

[50] Bunun istisnası kast ve nitelikli kusurun varlığıdır. Zira taşıyanın adamının kastı veya nitelikli kusuru halinde taşıyan sorumluluğunu sınırlandırabilirse de, adamı sınırlı sorumluluktan yararlanma hakkını kaybeder.

olarak önceden kaldırılamayacağı veya daraltılamayacağının belirtilmesi akıllara; bu hüküm ile taşıyanın ifa yardımcılarının sorumluluğunun da bu hüküm kapsamında olduğu ve bu hüküm nedeniyle taşıyanın ifa yardımcılarının sorumluluğunun da kaldırılamaması veya daraltılamaması ihtimalini getirebilir.

Ancak kanaatimizce hükmün bu şekilde yorumlanmasına imkan bulunmamaktadır. Zira kanunun kanun koyucu 1243 maddede, kanunun 1178 ila 1192. maddeleri arasındaki maddeleri "taşıyanın borç ve sorumluluklarına ilişkin" şeklinde nitelendirmiş olup, bu nitelendirme kanun koyucunun bu madde ile yalnızca taşıyanın bu hükümlerden kaynaklanan borç ve sorumluluklarını kaldırmasını ve daraltmasını engellemek istediğini göstermektedir.

Nitekim hem 1243. madde de hem de bu maddenin devamı niteliğinde olan 1244 ve 1245. maddelerde hiçbir şekilde taşıyanın ifa yardımcılarından bahsedilmemiş olması, bu iddiayı destekler niteliktedir.

Bu kapsamda TTK'nın 1243 vd. maddelerinde yer alan düzenlemenin; taşıyanın ifa yardımcılarının ve dolayısıyla liman işletmelerinin 1190. maddede düzenlenen sorumluluklarını kaldırılmasına veya daraltılmasına ilişkin sözleşmelere uygulanamayacağı kanaatinde olduğumuzu belirtmek isteriz.

### 4.3.4. Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri

Liman işletmelerinin; liman hizmetlerinin ifası sırasında taşıyanın navlun sözleşmesinden kaynaklanan edimlerinin ifasına yardımcı olduğu ve taşıyanın adamı sıfatını kazandığı hallerde; görevi ve yetkisi sınırları içerisinde hareket ettiğini ispat etmeleri kaydıyla taşıyanın kanundan kaynaklanan ve sorumluluktan kurtulması veya sorumluluğunun sınırlandırılması sonucunu doğuran tüm haklarını yük ilgililerine karşı ileri sürebileceği yukarıda belirtilmiştir.

Buna göre liman işletmelerinin taşıyanın adamı sıfatıyla sorumluluğu, taşıyanın sorumsuzluk hallerine tabi olduğundan; bu başlık altında taşıyanın sorumsuzluk halleri üzerinde kısaca durulacaktır.

#### 4.3.4.1. Kendisinin ve Adamlarının Kusursuzluğunu İspatlaması

TTK'nın 1179/1. maddesi aynen; *"Taşıyanın veya adamlarının kastından veya ihmalinden doğmayan sebeplerden ileri gelen zarardan taşıyan sorumlu değildir. Taşıyanın veya adamlarının kastının veya ihmalinin bu zarara sebebiyet vermediğini ispat yükü, taşıyana aittir."* şeklindedir.

Kanunun bu açık hükmüne göre taşıyan, kendisinin veya adamlarının kastından veya ihmalinden (kusurundan) doğmayan sebeplerden kaynaklanan ziya hasar ya da geç teslimden sorumlu değildir.

Dolayısıyla taşıyan, eşyanın ziya veya hasara uğramasına ya da geç teslim edilmesine sebebiyet veren olgunun meydana gelmesinde kendisinin veya adamlarının kusuru bulunmadığını ispat ettiği takdirde sorumluluktan kurtulur. Ancak belirtmemiz gerekir ki; kendisinin veya adamlarının kusurunun bulunmadığını ispat yükü taşıyandadır (Kender/Çetingil/Yazıcıoğlu, 2014, s.189).

#### 4.3.4.2. Mutlak Sorumsuzluk Halleri

##### 4.3.4.2.1. Geminin Sevki ve Başkaca Teknik Yönetimindeki Kusur

TTK'nın 1180/1. maddesinin *"Zarar, geminin sevkine veya başkaca teknik yönetimine ilişkin bir hareketin veya yangının sonucu olduğu takdirde, taşıyan yalnız kendi kusurundan sorumludur. Daha çok yükün menfaati gereği olarak alınan önlemler, geminin teknik yönetimine dâhil sayılmaz. (2) Tereddüt hâlinde zararın, teknik yönetimin sonucu olmadığı kabul edilir."* hükmü uyarınca yükte meydana gelen zararın, geminin sevkine veya başkaca teknik yönetimine ilişkin bir hareketin sonucu meydana gelmesi halinde, taşıyan yalnızca kendi kusurundan sorumludur.

Kanun koyucu burada kusur yerine ondan daha geniş bir anlamı olan "hareket" ibaresini kullanarak; bir hareketin kusur sayılıp sayılmayacağı hususunda herhangi bir

tereddüdün önlenmesini istemiş olup; burada geminin sevkindeki kusur ve teknik idaresindeki kusur olmak üzere iki tür kusur söz konusudur (Okay, 1958, s.241).

Geminin sevkine ilişkin fiiller ile ifade edilmek istenen, geminin hareketi ile ilgili tüm sevk ve yönetim fiilleridir. Başkaca teknik yönetim kusur ise; geminin sevki dışındaki yönetimine ilişkin olan ve başlangıçtaki elverişsizlik yahut yüke özen borcunun ihlali kapsamında değerlendirilemeyecek kusur olarak tanımlanabilir (Kaner, 2014, s. 84).

Bu noktada başkaca teknik yönetim kavramının tanımlanması ve kapsamının net olarak belirlenmesi esas olarak teknik kusurun ticari kusurdan ayırt edilmesi açısından büyük önem arz etmekte olup; kanunun 1180. maddesinde yer verilen *"Daha çok yükün menfaati gereği olarak alınan önlemler, geminin teknik yönetimine dâhil sayılmaz."* hükmü bu ayrımın nasıl yapılacağına ilişkin açık kriter getirmiştir.

Buna göre önlemin daha çok yükün menfaati gereği olarak alınıp alınmadığının tespitinde belirleyici husus önlemin etkisi değil, ağırlıklı amacıdır. Bu kapsamda meydana gelen bir olayda teknik kusurun söz konusu olup olmadığı incelenirken bir değerlendirme yapılmalı; önlemin ağırlıklı amacı yüke ilişkin ise, ticari kusurun mevcut olduğu sonucuna varılmalıdır. Ayrıca önemle belirtmemiz gerekir ki; bir önlemin aynı zamanda geminin menfaatine de hizmet etmesi, ağırlıklı amaç yüke yönelik olduğu sürece sonucu değiştirmez (Şamlı, 2013, s.96).

Kaldı ki yine madde metninde de belirtilmiş olduğu üzere; daha çok yükün menfaati gereği alınan önlemler, geminin teknik yönetimine dahil sayılmaz ve tereddüt halinde zararın teknik yönetimin sonucu olmadığı kabul edilir.

#### 4.3.4.2.2. Yangın

TTK'nın 1180/1. maddesi uyarınca taşıyan, kendi kusuru söz konusu olmadıkça yangından ileri gelen zararlardan sorumlu değildir. Ayrıca ilgili madde metninde kusurun ağırlığına ilişkin bir ayrım yapılmadığından, işbu sorumsuzluk hali açısından taşıyanın

adamlarının yangının meydana gelmesindeki kusurunun ağırlığı hiçbir önem arz etmemektedir. Dolayısıyla bu mutlak sorumsuzluk hali açısından, taşıyanın adamlarının yangına sebebiyet veren kusurunun türü ya da derecesinin önemi yoktur. Kastın varlığı halinde dahi taşıyan sorumluluktan kurtulabilmektedir (Şamlı, 2013, s.109).

Ayrıca önemle belirtmemiz gerekir ki; bir yangından söz edilebilmesi için açık bir ateş veya alevin mevcudiyeti zorunludur. Bu nedenle ateş veya alev olmaksızın aşırı ısınmadan ileri gelen zararlar, yangın zararı değildir. Buna karşılık yangının yaydığı duman ya da yangın söndürme faaliyetleri yüzünden ya da bir ambardaki yangının sebebiyet verdiği aşırı ısı sonucu eşyanın ziya veya hasara uğraması gibi hallerde zararın sebebi yangındır. Ancak yangın, geminin yolculuğun başlangıcındaki, elverişsizlikten meydana gelmişse, mutlak bir sorumsuzluk halinden bahsetmek mümkün değildir[51] (Çağa, 1970, s.159).

#### 4.3.4.2.3. Denizde Kurtarma

TTK'nın 1181. maddesinde düzenlenen kurtarma veya kurtarma teşebbüsü ETTK'da muhtemel mesuliyetsizlik halleri arasında sayılmış iken TTK bu ihtimali 1978

[51] 11.H.D. 27.03.2015, E.2014/7243, 2015/4347: "*Mahkemece, iddia, savunma, bilirkişi raporları ve tüm dosya kapsamına göre, davaya konu gemide çıkan yangının sebebinin tespit edilemediği, bilirkişiler ayrı ayrı geminin teknik unsurlarının, yangına dair tüm donanımının kurallara uygun olduğunu dile getirmiş ise de yola elverişlilik hukuki bir kavram olup varlığının ispatının yolculuğun başlangıcında var olan belgelerle sınırlı olmayacağı, davaya konu gemi ro ro gemisi olup yükünün yakıt dolu araçlar olması sebebiyle yangın riski en üst seviyede bulunduğundan alınacak tedbirlerin de en üst düzeyde olması gerektiği, TTK'nun 817/2. maddesinde belirtildiği üzere geminin denize elverişli olması gerektiği gibi yakıtı, yükleme hali ve gemi adamlarının da yeterli olması gerektiği, mürettebat beyanlarından, Aliağa AHM'nin 2008/103 D.İŞ ve 2008/95 D.İş. sayılı dosyalarından yangınla mücadelede basiretsizlik gösterdiklerinin anlaşıldığı, mürettebatın görevini dağılıma uygun yerine getirip getirmediğini gösterir röle cetvelinin elde edilemediği, yangında hasar almayan makina dairesinde olması gereken makine defterinin de bulunmadığı, mürettebat ifadeleriyle yangında yaşanan panik sabit olup bu durum yangının büyüklüğü, birden başlaması veya insani zaaflarla (can korkusu vs. ) izah edilemeyeceği, geminin uluslararası yeterlilik belgeleri tam ise TTK'nun 1019/2 ve 1062/2. maddesindeki kurtuluş beyinesinden yararlanmak konusundaki ispat külfetinin taşıyana ait olduğu, taşıyan TTK'nun 817. maddesine göre ilgili makamlardan alınan belgeleri sunmuşsa da bunların birer karine teşkil ettiği, davaya konu UND Adriyatik gemisinin yola elverişli olmadığının kabulü gerektiği, denize elverişlilik ya da yüke elverişlilik hususunun tespitinin eldeki olayda hukuki sonucu değiştirmeyeceği, zararın miktarı yönünden bilirkişi incelemesi yapılması gerektiği düşünülse de Londra Konvansiyonu'nun ilgili maddeleri uyarınca davalının sorumluluğunun sınırlı olacağı kabul edilmekle eldeki dosyada bu yönden bilirkişi tayinine gerek duyulmadığı, denize, yola elverişlilik belgelerini sunan davalı, gemi adamlarının yetersizliğinin, yangına karşı mücadeledeki başarısızlığının, başlangıçtaki elverişsizliğinin zamanında keşfedilememesinin sebeplerini izah edememiş olup kendisinin ve fiillerinden sorumlu olduğu kişilerin bir kusuru olmadığını ispat edemediğinden TTK'nun 1061 ve 1019/2.maddeleri nazara alındığında davalı donatan/taşıyanın zararı tazmine yükümlü olduğu…"*

Hamburg Kuralları doğrultusunda müstakil bir maddede düzenlemiştir (Kaner, 2014, s.86).

Söz konusu maddeye göre taşıyan, müşterek avarya hâli hariç, denizde can ve eşya kurtarmadan veya kurtarma teşebbüsünden ileri gelen zararlardan sorumlu değildir. Görüldüğü gibi düzenlemede açıkça teşebbüsten söz edilmiş olup; bu çerçevede, taşıyanın sorumluluktan kurtulması için tehlikede bulunan insanın veya eşyanın kurtarılmış olması, diğer bir ifadeyle faydalı bir netice elde edilmiş olması aranmamaktadır (Akıncı, 1968, s.425).

Ancak kanunun açık hükmüne göre teşebbüs, sadece eşya kurtarmaya yönelikse, teşebbüsün aynı zamanda makul bir hareket tarzı oluşturması gerekmekte olup; aksi halde taşıyan sorumluluktan kurtulamayacaktır.

#### 4.3.4.2.4. Rotadan Sapma

Doktrinde sapma; "geminin sözleşme ile belirlenen veya varma limanına ulaşması için en uygun olan rotadan ayrılması" olarak tanımlanmıştır (Okay, 1971, s.139). TTK'nın 1220. maddesi uyarınca; TMK'nın 2. maddesi hükmü saklı kalmak üzere, kaptanın denizde can ve eşya kurtarma veya diğer bir haklı sebeple rotadan sapmış olması, tarafların hak ve yükümlülüklerini etkilemez ve taşıyan bu yüzden doğacak zararlardan sorumlu olmaz.

Bununla ifade edilmek istenen, taşıyanın rotadan sapılmasaydı sorumlu olmayacağı zararlardır. Buna karşılık haksız sapma söz konusu ise, taşıyan sapmadan kaynaklanan tüm zararlardan mesuldür (Şamlı, 2013, s.118).

#### 4.3.4.2.5. Eşyanın Cins ve Değerinin Kasten Yanlış Bildirilmesi

TTK'nın 1186/5. maddesine göre yükleten, eşyanın cinsini veya değerini kasten gerçeğe aykırı bildirmişse, taşıyan, her hâlde, eşyanın uğradığı veya eşyaya ilişkin zıya veya hasar nedeniyle sorumlu olmaz.

Öncelikle belirtmemiz gerekir ki bu hüküm sadece kıymetli eşya için değil her türlü yük bakımından geçerlidir. Ayrıca söz konusu madde, yükün yalnız cinsi ve değerini ele almakta olup; yükün miktar ve markasının taşıyana yanlış bildirilmesi, taşıyanın sorumluluğunda bir farklılık yaratmayacaktır. (Akıncı, 1968, s.436).

Taşıyanın, navlun sözleşmesine konu eşyanın cinsi ve değerini bilmekte menfaati bulunmaktadır. Kanun bu hükmü ile taşıyanın, zarara uğrama ihtimaline karşı korunmasının yanı sıra, dürüstlüğe aykırı davranışlara karşı yaptırım uygulanmasını da amaçlamaktadır (Okay, 1971, s.229).

#### 4.3.4.3. Muhtemel Sorumsuzluk Halleri

TTK'nın 1182/1. maddesine göre zararın aşağıda belirtilen sebeplerden doğması halinde taşıyan ve adamları kusursuz sayılır:

a) Denizin veya geminin işletilmesine elverişli diğer suların tehlike ve kazaları (Fıkra kapsamında yalnızca tipik deniz tehlikeleri girmektedir. Bununla ifade edilmek istenen, tehlikenin denize ve deniz yolculuğuna özgü olmasıdır; gemiyi ve gemide bulunan yükü denizde bulundukları için tehdit etmesidir. Tipik deniz tehlikelerine örnek olarak çatma, karaya oturma, fırtına ve buzdağları verilebilir.),

b) Harp olayları, karışıklık ve ayaklanmalar, kamu düşmanlarının hareketleri, yetkili makamların emirleri veya karantina sınırlamaları (Harp Olayları: Devletler Hukuku anlamında bir savaş söz konusu olmasa dahi organize gruplar arasındaki her türlü silahlı çatışma bu kapsamda yer almaktadır. Karışıklık ve Ayaklanmalar: Burada kastedilen, halkın sayıca azımsanmayacak bir bölümünün toplumsal düzeni ve huzuru bozacak şekilde kişilere ya da mallara karşı şiddet eylemlerinde bulunmasıdır. Kamu Düşmanlarının Hareketleri: Örnek olarak isyancıların veya deniz korsanlarının eylemleri verilebilir. Yetkili Makamların Emirleri: Yetkili makamların tasarruflarının gerek doğrudan sonuçları; gerekse dolaylı sonuçları hükmün kapsamına girmektedir. Karantina

Sınırlamaları: Sağlıkla ilgili olarak gemiye ve/veya gemide bulunan insanlara yahut eşyalara karşı alınan tüm önlemler bu kapsamda yer almaktadır.),

c) Mahkemelerin el koyma kararları (İhtiyari ve icrai haciz, el koyma kararları gibi gemiye ve/veya yüke yönelik tüm yargısal önlemler bu kapsamda yer almakta; ancak idari makamlar tarafından müsadere, "yetkili makamların emirleri" kapsamında değerlendirilmektedir.),

d) Grev, lokavt veya diğer çalışma engelleri,

e) Yükleten, taşıtan ve eşyanın maliki ile bunların temsilcilerinin ve adamlarının fiil veya ihmalleri (Yükün özellikleri hakkındaki yanıltıcı beyanlar; yükleme ve istif işlemlerinin taşıtan veya yükleten tarafından gerçekleştirilmesi ve zararın bundan ileri gelmesi gibi haller bu kapsamda değerlendirilmektedir.),

f) Hacim veya tartı itibarıyla kendiliğinden eksilme veya eşyanın gizli ayıpları ya da eşyanın kendisine özgü doğal cins ve niteliği (Hacim veya Tartı İtibarıyla Kendiliğinden Eksilme: Yükün kendisine özgü tabiatından kaynaklanan sızma, kendiliğinden akma, kuruma, buharlaşma gibi haller bu kapsamda yer alır. Eşyanın Gizli Ayıpları: Gizli ayıp ile ifade edilmek istenen, yükün taşıyana teslimi sırasında mevcut olan, taşıyanın sorumluluk süresinde zarara uğramasına sebebiyet veren, yükü ait olduğu cinsin normal ve tabii özelliklerinden ayıran ve ilk bakışta fark edilmesi mümkün olmayan kusur ya da eksikliklerdir. Eşyanın Kendisine Özgü Doğal Cins ve Niteliği: Kırılma, bozulma, kızışma ve paslanma gibi durumlar, yükün kendisine özgü cins ve niteliğinin neden olduğu zararlar olarak değerlendirilmektedir.),

g) Ambalajın yetersizliği (Ambalaj yetersizliğine dayanılabilmesi için yükün ambalajlanmış olması gerekir. Taşıyan, ancak yeterli bir ambalajla önüne geçilmesi mümkün olan zararlar bakımından ambalaj yetersizliğine dayanabilir. Ambalajın yeterli olup olmadığının tespitinde, ticarette alışılagelen ambalaj şekline uygun olup olmadığının değil; deniz taşımasının olağan tehlikelerine karşı yükü korumaya elverişli olup olmadığının esas alınması gerekir.),

h) İşaretlerin yetersizliği.

Listede sayılan bu hallerin iki ana başlık altında toplanması mümkündür. Buna göre yukarıda a-d maddeleri arasında sayılan haller, kusursuz ifa engelleri; e-h maddeleri arasında sayılan haller ise, taşıtan, yükleten veya gönderilenin sebep olduğu ifa engelleridir (Şamlı, 2013, s.227).

Bunun yanında taşıyanın, yukarıda belirtilen sebeplerden birinin, ziya, hasar veya geç teslime sebebiyet vermiş olabileceğini ispatlaması yeterlidir. Bu durumda ziya, hasar veya geç teslim nedeniyle meydana gelen zararın bu sebepten ortaya çıktığı varsayılır. Ancak aksinin ispatı mümkündür (Kender/Çetingil/Yazıcıoğlu, 2014, s.194).

Kanunun bu hükmü ile deniz yolculuğunun tipik bazı zarar verici olayları bakımından kusurun varlığına ilişkin genellikle taşıyanın üzerinde olan ispat yükü tersine çevrilmiş ve taşıyanın kusursuzluğu ve dolayısıyla sorumsuzluğu karine olarak kabul edilmiştir (Çağa, 1988, s.160).

### 4.3.5. Taşıyanın Tazminle Yükümlü Olduğu Zararın Belirlenmesi ve Sorumluluğun Üst Sınırı

Bir önceki başlık altında belirttiğimiz gibi, liman hizmetlerinin ifası sırasında taşıyanın navlun sözleşmesinden kaynaklanan edimlerinin ifasına yardımcı olduğu ve taşıyanın adamı sıfatını kazandığı hallerde liman işletmeleri; görevi ve yetkisi sınırları içerisinde hareket ettiğini ispat etmeleri kaydıyla, taşıyanın kanundan kaynaklanan ve sorumluluktan kurtulması veya sorumluluğunun sınırlandırılması sonucunu doğuran tüm haklarını yük ilgililerine karşı ileri sürebileceği belirtilmiştir.

Taşıyanın sorumluluktan kurtulması sonucunu doğuran haller yukarıda belirtilmiş olup; bu başlık altında da, yükün ziya, hasar veya geç teslimi nedeniyle taşıyanın tazminle yükümlü olduğu zararın belirlenmesi ve sorumluluğunun üst sınırı üzerinde kısaca durulacaktır. Bu başlık altında belirtilen zarar hesaplama yöntemleri ve sorumluluk sınırları liman işletmelerinin taşıyanın adamı sıfatıyla sorumluluğu açısından da geçerlidir.

#### 4.3.5.1. Zararın Belirlenmesi

##### 4.3.5.1.1. Yükün Ziya veya Hasara Uğraması Halinde Zararın Belirlenmesi

Taşıyanın yükün ziya ve hasarından sorumlu olduğu hallerde taşıyan, yük ilgilisinin sorumluluk sınırını aşan zararından sorumlu olmadığından; öncelikle taşıyanın eşyanın ziya ve hasarı nedeniyle sorumlu olduğu zararın belirlenmesi gerekmektedir.

TTK'nın konuya ilişkin 1186/1. maddesinde taşıyanın tazmin etmekle yükümlü olduğu zarar tarif edilirken; *"Eşyanın uğradığı veya eşyaya ilişkin her türlü ziya ve hasar"* ibaresi kullanılmış olup; kullanılan bu ibare taşıyanın tazmin yükümlülüğünün kapsamını net bir şekilde ortaya koymaktan uzaktır.

Bunun yanında TTK'nın 1186/2. maddesinde aynen; *"Taşıyanın ödemesi gereken tazminatın toplamı, eşyanın navlun sözleşmesine uygun olarak gemiden boşaltıldığı veya boşaltılması gereken yerdeki ve tarihteki değerine göre hesaplanır. Eşyanın değeri, borsa fiyatına veya böyle bir fiyat yoksa, cari piyasa fiyatına veya her ikisinin de yokluğu hâlinde aynı nitelikte ve kalitede eşyanın olağan değerine göre belirlenir."* denilmekte olup; hükmün dayanağını oluşturan Lahey/Visby Kurallarının 4/5-b maddesinde bu hükmün yükün değer tespitine yönelik olduğu açıkça belirtilmektedir (Tekil, 1986, s.140).

Her iki hüküm birlikte incelendiğinde taşıyanın; yükün ziya ve hasarı nedeniyle ortaya çıkabilecek zarar kalemlerinden, mahrum kalınan kar veya üçüncü bir kişiye ödenmek zorunda kalınan cezai şart gibi dolaylı zararlardan sorumlu olmadığı, bu zarar kalemlerinin kapsam dışında bırakıldığı gibi bir tablo ortaya çıkmakla beraber; hükmün lafzı konuyu net bir şekilde çözüme kavuşturacak açıklıktan yoksundur.

Bu nedenle doktrinde, Eşyanın uğradığı veya eşyaya ilişkin her türlü zıya veya hasar nedeniyle taşıyanın yük ilgililerine karşı sorumlu olduğu zararın kapsamı hakkında farklı görüşler bulunmaktadır.

Kender/Çetingil/Yazıcıoğlu, (2014, s.197) ile Şamlı (2013, s.143); TTK'nın 1178/2. maddesinde taşıyanın, eşyanın ziya veya hasara uğramasından yahut geç tesliminden ileri gelen zararlardan sorumlu tutulduğunu, zararın türü bakımından herhangi bir sınırlama getirilmediğini, bununla birlikte hükme kaynak teşkil eden Lahey/Visby Kuralları'nda da taşıyanın eşyanın ziya ve hasarından doğan sorumluluğunda zararın türü bakımından bir sınırlama öngörülmediğini, ayrıca TTK'nın 1178/2. maddesinde *"zararlardan"* denildiğini; tüm bunlara göre yükün ziya veya hasarından doğan zararın, yük ilgilisinin malvarlığının ziya veya hasar meydana gelmemiş olsa idi bulunacağı durum ile meydana gelmiş olması sonucu bulunduğu durum arasındaki fark olarak belirleneceği, eşyanın değerinin yalnızca bu farkı oluşturan temel unsur olduğu belirtilmiştir.

Ayrıca belirtmemiz gerekir ki bu görüşte olan yazarlar, taşıyanın sorumluluğunun yük değeriyle de sınırlandırılması gibi ikili bir sınırlandırmanın haklı bir gerekçesi olmadığını, nitekim TTK'nın 1186. maddesi hükmüne dayanak teşkil eden Lahey/Visby Kuralları'nda ve Hamburg Kuralları'nda böyle bir düzenlemeye yer verilmediğini belirterek; taşıyanın sorumluluğuna ilişkin tek sınırlamanın koli ve ünite başına belirli bir miktar ile sınırlama olduğunu ve taşıyanın yükün değeri ile sınırlı sorumluluğu olmadığını ifade etmektedirler.

Buna karşılık Kaner (2014); yükün ziya ve hasarı sebebiyle meydana gelen zararlardan dolayı taşıyanın ödemesi lazım gelen tazminatın zayi olan yükün değerinden ibaret olduğunu, tazmin borcunun sınırını tayin eden hükmün aynı zamanda tazminatın kapsamını da tayin ettiğini, dolayısıyla taşıyanın yükün ziya veya hasarı nedeniyle ortaya çıkabilecek zarar kalemlerinden yalnızca yük zararını tazminle mükellef olduğunu ve ayrıca tazminat miktarının koli ve ünite başına belirli bir miktar yanında, yükün objektif değeriyle de sınırlı tutulduğunu ifade etmektedir (s.88).

Konuyla ilgili Yargıtay kararlarında ise taşıyanın, eşyanın ziya veya hasara uğramasından yahut geç tesliminden ileri gelen zararlardan da sorumlu tutulduğu, zararın türü bakımından herhangi bir sınırlama getirilmediği açıkça görülmektedir.[52]

[52] 11. H.D. 21.10.2015, E.2015/3738, K.2015/10823: *"Dava, taşımadan kaynaklı olup, eksik ve geç teslimat nedeniyle uğranılan zararın ve yoksun kalınan karın davalı taşıyandan tahsili istemine*

Hangi görüş kabul edilirse edilsin taşıyanın sorumlu olduğu tazminatın hesabında yükün değerinin hesaplanması büyük nem arz etmekte olup; yük değerinin hangi kriterler dikkate alınarak hesaplanacağı ise TTK'nın 1186/2. maddesinde belirtilmiştir. Bu hükme göre, yük değeri, yükün navlun sözleşmesine uygun olarak gemiden boşaltıldığı veya boşaltılması gereken yerdeki ve tarihteki borsa fiyatına veya borsa fiyatı yok ise, cari piyasa fiyatına veya her ikisinin de yokluğu hâlinde aynı nitelikte ve kalitede eşyanın olağan değerine göre belirlenir.

#### 4.2.5.1.2. Yükün Geç Teslimi Halinde Zararın Belirlenmesi

Yükün geç teslim edilmesinden doğan zarar eşya süresinde teslim edilmiş olsa idi yükle ilgilinin mal varlığının içinde bulunacağı durum ile eşyanın geç teslim edilmiş olması sonucu içinde bulunduğu durum arasındaki farktır (Kender/Çetingil/Yazıcıoğlu, 2014, s.199).

Geç teslimden ileri gelen zararlara örnek olarak eşyanın değerinin düşmesi, kar kaybı, boşa giden masraflar ve üçüncü kişilere karşı sorumluluk nedeniyle ödenen tazminat verilebilir (Şamlı, 2013, s. 148).

---

*ilişkindir. Mahkemece davacının zararının eksik teslim edilen 45 kg kestane için 144,45 TL, bozulmuş halde ve geç teslim edilen 495kg kestane için 1.588,95 TL olduğu, ancak davadışı-gönderen Ü.M.'ye hasar bedeli olarak ödenen 1.237,50 TL'nin mükerrer ödemeye yol açmamak için mahsubu gerektiği gerekçesiyle davanın kısmen kabulüne karar verilmiştir. Ancak TTK'nın 791. maddesi gereği işbu davada hasar nedeniyle uğranılan zararı talep hakkı davacıya ait olup, gönderen Ü. M.'ye ait değildir. Her ne kadar taşıma şirketince kargoyu gönderenin zarara uğradığından bahisle Ü.M.'ye ödeme yapılmış ve ibraname alınmış ise de, yapılan ödemenin kötü ödeme niteliği taşıdığı, ödemenin asıl hak sahibine karşı ödeme yükümlülüğünü ortadan kaldırmayacağı nazara alınarak, yapılan bu ödemenin toplam tazminattan mahsup edilmemesi gerekirken mahsup edilmesi doğru olmamış, bozmayı gerektirmiştir."*

11. H.D. 14.02.2008, E.2007/11928, K.2008/1587: *"Davacı vekilinin temyiz itirazlarına gelince; TTK'nun 1235/7. maddesinde gemi alacaklısı hakkı veren alacaklar "navlun dahil; diğer bütün alacaklar" olarak belirtilmiştir. Davacı, taşıyanın malları zarara uğratması nedeniyle kar mahrumiyetine uğradığını, mahrum kalınan kâr için de kanuni rehin hakkı tesisini istediğine göre TTK'nun 1235/7. maddesi kapsamına giren bu alacak kaleminin de değerlendirilmesi gerekir, iken, ithal edilen mısır emteasının ne amaçla ithal edildiğinin bilinmediği gerekçesiyle kar mahrumiyeti yönünden red kararı verilmesi doğru görülmemiş kararın. bu nedenle davacı yararına bozulması gerekmiştir."*

#### 4.2.5.2. Sorumluluk Sınırları

##### 4.2.5.2.1. Genel Olarak

Hukuk sistemimizde esas olan kişisel ve sınırsız sorumluluk olduğu halde, bazı hallerde kanun koyucu menfaat dengelerini dikkate alarak sorumluluğu sınırlandırma yoluna gitmiştir. Bu noktadan hareketle hukukumuzda taşıyanın sorumluluğu da belirli esaslar dahilinde sınırlandırılmıştır (Sözer, 2014, s.625).

Taşıyanın sorumluluk sınırları TTK'nın 1186. maddesinde düzenlenmiş olup; bu hükmün yükün ziya veya hasarından meydana gelen zararlardan sınırlı sorumluluğa ilişkin hükümleri Lahey/Visby Kuralları'nın 4/5. maddesinden; gecikmeden meydana gelen zararlardan sınırlı sorumluluğa ilişkin hükümleri ise Hamburg Kuralları'nın 6 ncı maddesinin birinci fıkrasının (b) ilâ (c) bentlerinden alınmıştır.

##### 4.2.5.2.2. Yükün Ziya veya Hasarı Halinde

Yükün ziya ve hasara uğraması halinde taşıyanın söz konusu ziya veya hasardan sorumluluğu TTK'nın 1186/1. maddesinde belirli bir meblağ ile sınırlandırılmış olup; somut olayda yük ilgilisinin mevcut ziya veya hasar nedeniyle uğramış olduğu zarar ne olursa olsun, taşıyan bu üst sınırı aşan bir tazminat ödemekle yükümlü değildir. Ancak mevcut zarar hesaplanacak üst sınırın altında ise taşıyan zararın tamamını tazmin etmekle yükümlüdür (Çağa, 1988, s.170).

Hükme göre, yükün her türlü ziya veya hasarı nedeniyle uğranılan zararlardan taşıyan, hangi sınır daha yüksek ise o sınırın uygulanması kaydıyla, koli veya ünite başına 666,67 Özel Çekme Hakkını (ÖÇH) ya da ziya veya hasara uğrayan yükün brüt ağırlığının her kilogramı için 2 Özel Çekme Hakkını karşılayan tutarı aşan zarardan sorumlu değildir.

Kanunda, maddede belirtilen "koli" ve "ünite" terimlerinin anlamı hakkında bir tanımlama mevcut değildir. Ancak doktrinde "koli" teriminin "paket, sandık veya ambalaj içerisinde herhangi bir eşya ve eşyalar" anlamına geldiği; ünite teriminin ise

“navlun sözleşmesi, veya konişmento ya da denizde taşıma senedinde eşyanın miktarını belirtmek için özellikle dökme yüklerde kullanılan ölçü” anlamına geldiği belirtilmektedir (Akıncı, 1968, s.358).

Bunun yanında TTK’nın 1186/3. maddesinde yükün topluca bir konteyner, palet veya benzeri bir taşıma gerecine konulmuş olması halinde, denizde taşıma senedine söz konusu taşıma gerecinin içeriği olarak yazılmış her koli veya ünitenin, ayrı bir koli veya ünite sayılacağı; aksi hâlde, böyle bir taşıma gerecinin tek bir koli veya ünite sayılacağı; bizzat taşıma gerecinin zıyaa veya hasara uğraması halinde ise, taşıyana ait veya onun tarafından sağlanmış olmadıkça, taşıma gerecinin ayrı bir koli sayılacağı belirtilmiştir.

Son olarak belirmemiz gerekir ki; TTK’nın 1186/1. maddesine göre taşıyanın yukarıda belirtmiş olduğumuz sorumluluk sınırından yararlanabilmesi için, yükün cinsi ve değerinin, yüklemeden önce yükleten tarafından kendisine bildirilmemiş ve denizde taşıma senedine de yazılmış olması gerekmektedir. Başka bir deyişle, yükün cins ve değeri yüklemeden önce yükleten tarafından taşıyana bildirilmiş veya denizde taşıma senedine yazılmış ise taşıyan yukarıda belirtilen sorumluluk sınırından yararlanamayacaktır.

#### 4.2.5.2.3. Yükün Geç Teslim Edilmesi Halinde

Yükün geç teslim edilmesinden kaynaklanan zararların üst sınırı TTK’nın 1186/6. maddesinde belirlenmiş olup; buna göre gecikmeden doğan sorumluluk, geciken eşya için ödenecek navlunun 2,5 katı ile sınırlıdır. Ancak bu tutar, navlun sözleşmesine göre ödenecek toplam navlun miktarından fazla olamaz. Dolayısıyla taşıyanın geç teslimden doğan zararlardan sorumluluğu her halde navlun sözleşmesi uyarınca ödenecek navlun miktarından fazla olamaz (Kender/Çetingil/Yazıcıoğlu, 2014, s.200).

Gecikme zararı, aynen ifa menfaati ile değil zamanında ifa menfaati ile ilgili olduğundan, gecikme nedeniyle yük zayi olmuş veya hasara uğramış ve dolayısıyla aynen ifa menfaati ihlal edilmiş ise, eşyaya gelen zarar bakımından sebebi gecikme de olsa yukarıda belirtildiği şekilde navlunla sınırlama söz konusu olmaz. Zira eşyaya gelen zararlar için sorumluluk koli veya ünite başına sorumluluktur (Kaner, 2014, s.89).

Dolayısıyla navlun bedeli üzerinden yapılan sınırlama, yalnızca gecikme nedeniyle meydana gelen ve eşyanın ziya veya hasarı dışında kalan zarar kalemlerinde söz konusu olacaktır.

#### 4.2.5.2.4. Sınırların Birlikte Uygulanması

Gecikme sebebiyle, hem eşya zararı hem de gecikme zararı meydana gelmiş ve böylece birden fazla zarar kalemi ortaya çıkmış ise, eşya zararı bakımından eşya zararına ait sınırlı sorumluluk ve gecikme zararı bakımından da navlunla sınırlı sorumluluk olmak üzere her iki sorumluluk sınırı birlikte uygulanmak durumundadır (Şamlı, 2013, s.155).

Buna karşılık TTK'nın 1186/7. maddesine göre; her iki sorumluluk sınırının birlikte uygulanması halinde toplam tazminat miktarı, taşıyanın tam ziyadan sorumluluğu halinde tazmin etmekle yükümlü olacağı miktarı geçemez.

### 4.2.6. Liman İşletmelerinin Sınırlı Sorumluluktan Yararlanma Hakkının Kaybı

Çalışmamızın daha önceki kısımlarında belirtmiş olduğumuz gibi liman işletmeleri, taşıyan ile yapmış olduğu bağımsız sözleşmeler ile navlun sözleşmesinin ifasına yardım ettikleri hallerde TTK'nın 1179/2. maddesi kapsamında taşıyanın adamı sıfatını kazanırlar ve aynı kanunun 1190/2. maddesi kapsamında görevi veya yetkisi sınırları içinde hareket ettiklerini ispat etmek kaydıyla taşıyanın sorumluluğu sınırlandırma hakkından yararlanabilirler.

Ancak bu düzenlemeler kesinlikle, liman işletmelerinin taşıyanın yardımcısı konumunda olduğu ve görevi veya yetkisi sınırları içinde hareket ettiğini ispat ettiği tüm hallerde taşıyanın sorumluluğu sınırlandırma hakkından yararlanabileceği anlamına gelmemektedir.

Zira evrensel bir hukuk ilkesi olan "kimsenin kendi kusuruna dayanarak bir hak iddia edemeyeceği" ilkesinin somut bir görünümü niteliğinde olan TTK'nın 1187.

maddesine göre; zarara veya teslimdeki gecikmeye, kasten veya pervasızca bir davranışla ve böyle bir zararın veya gecikmenin meydana gelmesi ihtimalinin bilinciyle işlenmiş bir fiilinin veya ihmalinin sebebiyet verdiği ispat edilen taşıyan veya taşıyanın adamlarının kanunun 1186. maddesinde düzenlenen sorumluluk sınırlarından yararlanamayacağı açıkça belirtilmiştir (Bozkurt, 2013, s.145).

İşbu hükümde belirtilen nitelikli kusur türü, "pervasızca işlenmiş bir fiil veya ihmal" ve bu fiil veya ihmal sonucu "muhtemelen zarar meydana geleceğine ilişkin bilinci" olmak üzere iki unsurdan oluşmaktadır (Kender/Çetingil/Yazıcıoğlu, 2014, s.200).

Kısaca "pervasızca hareket" olarak söz edebileceğimiz bu kavrama taşıma hukuku alanında ilk olarak 1955 tarihli Lahey Protokolü ile değişik Varşova Konvansiyonu'nun 25. maddesinde yer verilmiş olup; taşıyanın zarara kasten veya pervasızca bir hareketle sebep olması durumunda sorumluluğunu sınırlandırma hakkını kaybetmesi ilkesi önemli bir farkla deniz yoluyla eşya taşımalarına ilişkin uluslararası konvansiyonlara da girmiştir. Keza Lahey/ Visby Kuralları ve Hamburg Kuralları'nın konuya ilişkin hükümleri, TTK 1187. maddesinin kökenini teşkil etmektedir.

Doktrinde bir davranışın pervasız olarak nitelendirilebilmesi için, "taşıyanın navlun sözleşmesinin ifasında özen gösterme yükümlülüğünün düşüncesizce, sonuca aldırmaksızın, yoğun ve ağır bir şekilde ihlal edilmiş olması" gerektiği belirtilmekte olup; bir davranışın bu nitelikte olup olmadığı her somut olayın özelliklerine göre ayrı ayrı incelenmesi gerekmektedir (Şamlı, 2013, s.170).

Ayrıca yine doktrinde, TTK'nın 1187. maddesinde yer alan, "pervasızca bir davranışla ve böyle bir zararın veya gecikmenin meydana gelmesi ihtimalinin bilinciyle" şeklinde ifade edilen kusurun, dolaylı kasta yakın, fakat ağır ihmal ile dolaylı kast arasında yer alan bir kusur türü olduğunun kabul edilmesi gerektiği belirtilmiştir (Kender/Çetingil/Yazıcıoğlu, 2014, s.201).

Dolayısıyla TTK'nın 1187/2 maddesi uyarınca, yukarıda çerçevesini çizmeye çalıştığımız şekilde bir kusurla zarara sebebiyet verdiğinin ispat edilmesi halinde liman işletmeleri TTK'nın 1186. maddesinde düzenlenen sorumluluk sınırlarından yararlanma hakkını kaybedecektir.

### 4.2.7. Liman İşletmesine Karşı Açılacak Davalarda Hak Düşürücü Süre

TTK'nın 1190/2. maddesindeki düzenlemeye göre de taşıyanın adamlarının, hiçbir sınırlama ve ayırım yapılmaksızın, taşıyanın kanundan kaynaklanan ve sorumluluktan kurtulması sonucunu doğuran tüm haklarını (hak düşürücü süre veya bildirim süresine uyulmaması nedeniyle talep hakkının kaybedilmesi ya da ispat yükünün yer değiştirmesi de dahil) yük ilgilisine karşı ileri sürebileceğini belirtmiştik.

Zira, TTK'nın 1188. maddesinde düzenlenen hak düşürücü süreye ilişkin düzenleme de, taşıyanın sorumluluktan kurtulması sonucunu doğuran bir düzenleme olup; TTK'nın 1190. maddesinin, hak düşürücü süreye ilişkin 1188. maddeden sonra gelmesi de bu yorumu destekler niteliktedir (Şamlı, 2013, s.138-139).

Dolayısıyla TTK'nın 1188. maddesinde belirtilen hak düşürücü süreye ilişkin hükümler; taşıyanın adamı konumunda olduğu hallerde, görevi ve yetkisi sınırları içerisinde hareket ettiğini ispat etmeleri kaydıyla liman işletmelerinin yükün zıyaı veya hasarı ile geç tesliminden doğan tazmin yükümlülüğü hakkında da uygulanacaktır.

Buna göre, yükün zıya veya hasarı ile geç tesliminden dolayı liman işletmesine karşı her türlü tazminat istem hakkı, bir yıl içinde yargı yoluna başvurulmadığı takdirde düşecek olup; bu süre yükün tamamının veya bir kısmının teslim edildiği veya eşya hiç teslim edilmemişse teslim edilmesi gerektiği tarihten itibaren işlemeye başlayacaktır.

# BEŞİNCİ BÖLÜM

# LİMAN HİZMET TARİFESİNİN BELİRLENMESİ SORUNU

## 5.1. Liman Hizmet Tarifeleri

Liman işletmelerinin kendi liman hizmetleri tarifelerini belirlemesi, yoğun rekabet ortamında, stratejik planlarını uygularken kullandıkları en önemli pazarlama karmasıdır. Diğer liman pazarlama öğelerinin tersine, liman hizmet fiyatlandırması gelir yaratan bir pazarlama değişkenidir (Esmer, 2011, s.88).

Dolayısıyla, liman hizmet tarifesi, bir limanın gelirini ve mali durumunu etkileyen en önemli faktördür. Ancak limanların özel niteliği gereği, bir limanın hizmet tarifesi, yalnızca o limanın işleticisini değil piyasadaki pek çok aktörü de doğrudan etkiler.

Zira limanlar, uluslararası ticaretin dağıtım kanalları ve tedarik zinciri ağında çok önemli bir konuma sahip olduklarından; liman fiyatlarındaki olası bir değişiklik, önce doğrudan o limanla ilişkisi olan tarafları etkileyecek, daha sonra söz konusu limanlara olan talep azalacağından, bu durumun dolaylı olarak o ülkenin uluslararası ticaretine hatta milli ekonomisine bile etkisi olacaktır (Bitiktaş, 2015, s.38).

Liman işletmeleri, liman hizmet tarifelerini hazırlarken genellikle aşağıdaki fiyatlama hedeflerini gerçekleştirmeye çalışırlar;

- **Faaliyetlerin Etkin Kullanımını Teşvik Etmek:** Liman hizmetlerinin fiyatlandırılmasının ana hedefi, limanların daha etkin bir şekilde faaliyetlerine devam edebilmesini sağlamaktır.

- **Ülke içinde Yatırımdan Kaynaklanan Yararların Devamını Sağlamak:** Özellikle gelişmekte olan ülkelerde fiyatlandırmanın, limanın içerisinde bulunduğu ülkenin tamamında meydana gelen gelişmeleri olumsuz etkilemeyecek şekilde yapılması gerekmektedir.

- **Finansal Hedefleri Karşılayacak Yeterli Gelir Düzeyine Ulaşmak:** Burada da amaç fiyatlandırmanın işletmeyi, süreç içerisinde gelirlerde beklenmeyen düşüşlere ya da yine beklenmeyen ani maliyet artışlarına karşı hazırlıklı hale getirecek şekilde yapılmasıdır (Aktaran Aksoy ve Terzi, 2008, s.432).

Yukarıda da belirtmiş olduğumuz gibi, küresel ekonominin işleyişi açısından büyük öneme sahip olan limancılık sektörü ve liman işletmeleri, son yüzyılda özellikle konteyner taşımacılığının ön plana çıkması ve bu taşımacılık türünün ihtiyaç duyduğu diğer ekipmanlar nedeniyle, sermaye yoğun bir yapıya dönüşmüş ve bu dönüşüm süreci, limanları geçmişte olduğundan çok daha rekabetçi bir pazar yapısı ile karşı karşıya bırakmıştır. Ayrıca bu durum beraberinde liman kullanıcılarının limanlardaki etkinliğin arttırılması, fiyatların düşürülmesi ve tesislerin modernizasyonu yönündeki taleplerini getirmiş; bu taleplerin kamu kaynaklarından karşılanmasının çoğu zaman yetersiz kalması ise 1980'li yıllardan itibaren liman özelleştirme çalışmalarının hızlanmasına neden olmuştur (Ulukaya, 2015, s.256).

Zira kamu sektöründeki limanlar teknolojik gelişmeleri takip edememekte, daha fazla bürokratik işlemler gerektirmekte ve müşteri taleplerine cevap verebilmede fazla etkin olamamaktadır. Kamu limanlarının etkin, verimli ve karlı olduğu durumlarda bile, merkezi idareye bağlı olmanın yaratacağı kısıtlamalar, limanı olumsuz yönde etkilemekte ve limanlar serbest rekabet koşulları içerisinde çalıştırılamamaktadır. Kısacası; devlet tarafından işletilen limanlar, mevcut yapıları ve bürokratik süreçlerden dolayı değişen ve gelişen bu teknolojiye uyum sağlamakta son derece zorlanmışlardır.

Küresel ölçekte meydana gelen bu gelişmelere karşılık o dönemde mevcut limanların çok büyük bir kısmı devlet tarafından işletilen Türkiye'de liman işletmeciliği, Dünya'daki gelişmelerin çok gerisinde kalmıştır. Ancak 1987 yılında ilk özel liman işletmesinin (Gemlik Limanı) faaliyete geçmesi ve akabinde liman özelleştirmelerinin başlaması ülkemiz limancılık sektörü için önemli bir dönüm noktası olmuştur.

Türkiye'deki kamu limanlarının yapısına bakıldığında, mevcut kamu limanlarının liman işletme hakkının TCDD'ye ve TDİ'ye ait olduğu görülmektedir. Bu kurumlar, (TCDD ve TDİ) 233 sayılı KHK hükümlerine tabi olarak ve söz konusu Kanun

Hükmünde Kararname çerçevesinde faaliyette bulunmak üzere Kamu İktisadi Kuruluşu olarak kurulmuş olup; kendi ana statüleri bulunmaktadır (Sesli, 2008, s.68).

Ülkemizde İlk olarak 1997 yılında Tekirdağ Limanı ile başlayan liman özelleştirmeleri süreci, günümüzde de tüm hızıyla devam etmekte olup; yakın zamanda Türkiye'de kamu tarafından işletilen liman kalmayacağı düşünülmekle birlikte halihazırda ülkemizde hem kamu tarafından işletilen limanlar (Örneğin; Haydarpaşa Limanı, İzmir Limanı) bulunmakta hem de özelleştirilmiş veya doğrudan özel sektör tarafından kurulmuş limanlar (Örneğin; Mersin Limanı, Derince Limanı ve Gemport Limanı) bulunmaktadır.

Söz konusu 233 sayılı Kamu İktisadi Teşebbüsleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname'nin "Teşebbüslerin uygulayacakları fiyatlar ve görev zararı uygulaması" başlıklı 35. maddesinin 1. fıkrası aynen; "Teşebbüs, müessese ve bağlı ortaklıklar, işletmelerinde üretilen mal ve hizmet fiyatlarını tespitte serbesttirler." şeklinde olup; bu hükme göre ülkemizde halihazırda işletilmekte olan kamu limanlarının işleticileri konumunda olan TCDD ve TDİ'nin tarife belirleme hususlarında kendi yetkileri bulunmaktadır (Türk Limanları İçin Liman Yönetim Modeli Oluşturulması Hakkında Rapor, 2010, s.26).

Ancak gerek TCDD ve gerekse TDİ, bu yetkisini kullanırken tarifeyi, 4046, 4734, 4735, 4736 sayılı kanunlar[53] ve ilgili diğer mevzuat hükümleri çerçevesinde; verimlilik ve karlılık ilkesine uygun olarak, piyasa koşuları ve ekonomik konjonktür doğrultusunda, taşıma kapasitesi ve iş hacmi göz önüne alınarak belirlemek zorundadır (TCDD 2016 Liman Hizmetleri Tarifesi).

Buna karşılık gerek sonradan özelleştirilmiş ve gerekse özel sektör tarafından kurulmuş ve halihazırda özel sektör tarafından işletilmekte olan limanlar için

[53] 4046 sayılı Kanun: Özelleştirme Uygulamaları Hakkında Kanun
4734 sayılı Kanun: Kamu İhale Kanunu
4735 sayılı Kanun: Kamu İhale Sözleşmeleri Kanunu
4736 sayılı Kanun: Kamu Kurum Ve Kuruluşlarının Ürettikleri Mal Ve Hizmet Tarifeleri İle Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun

mevzuatımızda, liman tarifesinin belirlenmesi hususunda özel bir düzenleme bulunmamaktadır.

Yalnızca ülkemizdeki liman özelleştirmelerine ilişkin bazı ihale şartnamelerinde ve işletme hakkının devri sözleşmelerinde, limanın ihaleyi kazanan şirket tarafından fiilen devralınmasından sonra belirli bir süre (3 yıl, 1 yıl vb.) mevcut liman tarifelerinin uygulanmaya devam edeceği yönünde hüküm bulunmakta olup; söz konusu sürelerin bitiminden sonra hizmet tarifesinin ne şekilde belirleneceğine ilişkin liman işletmelerini bağlayıcı özel bir düzenleme bulunmamaktadır (Aktaran Aksoy ve Terzi, 2008, s.432).

Tüm bunlara karşılık ister kamu isterse özel bir kuruluş tarafından işletiliyor olsun; bir limanın liman hizmet tarifesinin hiçbir şekilde 4054 sayılı Rekabetin Korunması Hakkında Kanun hükümlerine aykırılık teşkil edecek nitelikte olmaması gerekmektedir.

Rekabetin Korunması Hakkında Kanun veya Rekabet Hukuku hükümlerine aykırı her işlem, yapısı gereği, işlemin muhataplarının yanında ilgili pazarın iktisadi yapısını da olumsuz yönde etkilemekte olup; bu nedenle liman hizmet tarifelerinin belirlenmesi konusunun Rekabet Hukuku kuralları ile birlikte incelenmesi gerekmektedir.

### 5.2. Liman Hizmetleri Tarifesinin Belirlenmesi Konusunun 4054 Sayılı Rekabetin Korunması Hakkında Kanun'un 6. Maddesi Kapsamında Değerlendirilmesi

Rekabet Hukuku kuralları, devletin ekonomiye serbest rekabeti kurma ve koruma amacıyla müdahale aracı olup; rekabet kanunları ile işletmelerin anlaşmalar, birleşme ve devirler veya pazar gücünü kötüye kullanmak suretiyle rekabeti sınırlamaları yasaklanır. Bu kurallarla her şeyden önce, kişilerin temel hak ve özgürlüklerinin bir parçası olan fırsat eşitliği ve girişim özgürlüğü sağlanmış olur ve sosyal bakımdan tüketicinin korunması yönünde bir gelişme sağlanır. "Çünkü rekabet ekonomik etkinliği sağlar; etkinlik ise dolaylı yoldan tüketici isteklerinin en az maliyetle tatminini olanaklı kılar." (Aslan, 2015, s.3).

Rekabet Hukuku kurallarının korumayı amaçladığı menfaat, serbest rekabetin sağlayacağı umulan menfaatlerdir. Bu nedenle rekabet kanunları bizatihi serbest rekabet ortamını korur (Aslan, 2007, s.11). Dolayısıyla yukarıda belirtmiş olduğumuz nedenlerle ülkenin genel iktisadi yapısında oldukça önemli bir yer tutan liman işletmelerinin de bu kurallara uygun hareket etmesi, limancılık sektörü ve bu sektöre bağlı sektörlerdeki serbest rekabet ortamının bozulmaması için hayati önem taşımakta olup; inceleme konumuz olan liman hizmet tarifelerinin belirlenmesi konusunda da liman işletmelerinin rekabet hukuku kurallarına dikkat etmesi gerekmektedir.

4054 sayılı Rekabetin Korunması Hakkında Kanun'un "Hakim Durumun Kötüye Kullanılması" başlıklı 6. maddesi aynen; *"Bir veya birden fazla teşebbüsün ülkenin bütününde ya da bir bölümünde bir mal veya hizmet piyasasındaki hakim durumunu tek başına yahut başkaları ile yapacağı anlaşmalar ya da birlikte davranışlar ile kötüye kullanması hukuka aykırı ve yasaktır."* şeklinde olup; hükümde bahsedilen "Hakim Durum" kavramı yine aynı kanunun 3. maddesinde aynen; *"Belirli bir piyasadaki bir veya birden fazla teşebbüsün, rakipleri ve müşterilerinden bağımsız hareket ederek fiyat, arz, üretim ve dağıtım miktarı gibi ekonomik parametreleri belirleyebilme gücü…"* olarak tarif edilmiştir.

Özellikle belirtmemiz gerekir ki; 4054 sayılı Rekabetin Korunması Hakkında Kanun, ilgili pazarda hakim durumda olmayı değil, mevcut hakim durumun kötüye kullanılmasını yasaklamış olup; doktrinde hakim durumun kötüye kullanılması eylemleri genel olarak; girişleri engelleme ve rakipleri zor durumda bırakma, mal vermeyi kesme, tekelden temin yükümlülüğü koyma, hâksız ticari koşullar koyma, ayrımcılık, indirim sistemleri getirme, tüketicilere ek yükümlülükler koyma, bir pazardaki hakim durumu diğer pazarda kötüye kullanma, zorunlu unsurun verilmemesi ve fiyatlar yoluyla kötüye kullanma şeklinde tasnif edilmiştir.

Yukarıda belirtmiş olduğumuz "hakim durum" tanımı doğrultusunda ve liman işletmeciliğinin genel nitelikleri göz önüne alındığında; liman hizmeti verilmesinin yüksek maliyetli bir iş olması, teknik nedenlerle temel liman alt yapısında yüksek başlangıç kapasitelerine ihtiyaç duyulması, liman alt yapı kapasitesinin artırılabilmesinin yüksek maliyetli yatırımlar gerektirmesi ve temel liman alt yapısı unsurlarının sabit olup

çok az alternatif kullanımının mevcut olması gibi bazı özellikleri nedeniyle liman işletmelerinin bulundukları pazarda tekel durumuna (hakim duruma) gelmeleri sıklıkla karşılaşılan bir durumdur (Sesli, 2008, s.13).

Bu kapsamda bulundukları pazarda sıklıkla hakim durumda olan liman işletmelerinin, liman hizmet tarifelerini belirlerken, belirlenen tarifenin ve yapılan fiyatlandırmanın yukarıda belirtmiş olduğumuz hakim durumun kötüye kullanılması hallerinden biri olan "fiyatlar yoluyla hakim durumu kötüye kullanma" teşkil etmeyecek şekilde düzenlenmesi gerekmektedir.

Fiyatlar yoluyla kötüye kullanma, Rekabetin Korunması Hakkında Kanun'un ilgili 6. maddesinde ayrıca bir kötüye kullanma hali olarak sayılmamıştır. Ancak Rekabet Kurulu, fiyatlarla ilgili soruşturmaları sıklıkla açmakta ve fiyatları çeşitli açılardan incelemektedir. Kaldı ki fiyatlar yoluyla kötüye kullanmaya uygulamada sıklıkla rastlanmaktadır. Dolayısıyla fiyatlar yoluyla kötüye kullanmanın Rekabetin Korunması Hakkında Kanun'da ayrıca sayılmaması isabetsiz olmuştur. Ancak kanunda ayrıca sayılmış olmasa dahi, 6. maddede sayılan haller örnek olarak sayılmış olduğundan, fiyatlar yoluyla hakim durumun kötüye kullanılmasının yine 6. madde kapsamında değerlendirilmesi gerekmektedir (Aslan, 2015, s.200).

Hakim durumun fiyatlar yoluyla kötüye kullanılması çoğunlukla ya fahiş fiyat uygulanması ya da çok düşük fiyatlar uygulanması olarak karşımıza çıkmaktadır.

- **Fahiş Fiyat Uygulaması:** Rekabet Kurulu fahiş fiyat uygulamasının Rekabetin Korunması Hakkında Kanun'un 6. maddesi kapsamında bir ihlal olduğunu kabul etmekte olup (Rekabet Kurulu'nun 23.11.2000 tarih ve 00-46/488-266 sayılı kararı); Danıştay da konuya ilişkin kararlarında hakim durumda olan teşebbüslerin uyguladıkları fiyatların denetlenebileceğini belirtmektedir.[54]

[54] Danıştay 10. Daire Başkanlığı'nın 2001/4817 E ve 2003/4770 K. sayılı kararı: *"...Bu duruma göre, ...'nun mutlak tekel olması ve incelemeye konu olan ürünün kömür gibi bir temel madde olması, dolayısıyla sosyal refahı ve tüketici yararını doğrudan ilgilendirmesi, pazara giriş yasağı nedeniyle yeni girişleri teşvik etmemesi, piyasanın kendi kendini düzeltme ve rekabet ortamının sağlanması olanağının bulunmaması, ...'nun satış fiyatlarının diğer pazarlarda oluşan fiyatlara oranla % 50 - 60 oranında yüksek olması, bunun kabul edilebilir ölçütler ele alınarak yapılan incelemeyle yüksek maliyetlerden kaynaklandığının saptanması, yüksek maliyetlerin ise tekel hakkı verilmesinden doğan ortam içerisinde şirket çıkarlarının gözetilmemesi, şirketin verimsiz yönetilmesi, kömür ticareti dışında zararla sonuçlanan*

Rekabet Kurulu kararlarında aşırı fiyat aynen; *"Sağlanan ürünün ekonomik değeriyle makul bir ilişki kurulamayacak derecede fazla fiyat uygulamak şeklinde tanımlanabilir."* şeklinde tanımlamıştır (Rekabet Kurulu'nun 08.03.2002 tarih ve 02-12/127-54 sayılı kararı). Dolayısıyla aşırı fiyat, sağlanan ürünün ekonomik değeri ile fiyatı arasında makul olmayan bir farklılığın bulunmasıdır ve Rekabetin Korunması Hakkında Kanun'un 6. maddesinde ayrıca sayılmamış olmasına rağmen bir hakim durumun kötüye kullanılması şeklidir.

- **Düşük Fiyatlar Yoluyla Kötüye Kullanma:** Her ne kadar toplumdaki genel kanı düşük fiyatların tüketicilerin menfaatine olduğu yönünde ise de, hakim durumda olan bir teşebbüsün fiyatlarını olması gerekenden çok aşağılara çekmesi her zaman tüketicinin menfaatine olmayabilir. Zira teşebbüslerin, maliyetlerinin altında fiyat belirlemelerinin amacı rakiplerini dışlama amaçlı olabilir ve teşebbüs bu hedefine ulaşarak rakibini piyasa dışına ittiğinde, bu kez aşırı fiyatlama yoluyla zararını gidermek isteyecek ve bu da uzun vadede tüketicilerin aleyhine olacaktır. Rekabet Kurulu kararlarında hakim durumda olan bir teşebbüsün rakibini piyasa dışına itmek amacıyla düşük fiyat uygulaması hakim durumun kötüye kullanılması olarak nitelendirilmiştir (Güven, 2009 s.202).

Buna karşılık Rekabet Kurulu hakim durumda olan bir teşebbüsün zararına fiyat belirlemesini her zaman kötüye kullanmak olarak değerlendirmemektedir. Özellikle geçici olarak, bir ürünün piyasada tutulmasına yetecek kadar bir süre için zararına faaliyet gösterilmesini kötüye kullanma olarak kabul etmemektedir (Rekabet Kurulu'nun 19.10.2004 tarih ve 04-66/955-231 sayılı kararı).

İşbu açıklamalarımız kapsamında liman işletmelerinin, liman hizmet tarifelerini hazırlarken; yapılan fiyatlandırmanın 4054 sayılı Rekabetin Korunması Hakkında Kanun'un 6. maddesinde düzenlenen hakim durumun kötüye kullanılması teşkil etmeyecek şekilde olmasına özen göstermeleri gerekmekte olup; aksi halde aynı kanunun 16. ve 17. maddelerinde düzenlenen oldukça ağır müeyyidelerden biri veya birkaçıyla karşılaşmaları kaçınılmaz olacaktır.

---

*faaliyetlerde bulunulması nedeniyle ortaya çıkması, ortaya çıkan durumun tekelci teşebbüse haksız kaynak aktarımına ve tüketicinin sömürülmesine yol açması, dolayısıyla rekabet düzenlemelerinin asli amacıyla bağdaşmaması karşısında, dava konusu işlemle fiyat uygulamasının hakim durumun kötüye kullanılması sayılarak rekabet kurallarıyla müdahale edilmesinde hukuka aykırılık görülmemektedir."*

# SONUÇ

Halihazırda uluslararası ticaretin en önemli aktörlerinden biri haline gelen ve ülkemizin ekonomik yapısı üzerinde doğrudan etkili olan liman işletmelerinin; liman hizmetlerinin ifası sırasındaki hukuki sorumluluk ve yükümlülükleri ile bu hizmetlerin ifası sırasındaki hukuki statülerini belirleyen özel bir düzenlemenin bulunmayışı ülkemiz açısından büyük bir eksiklik olup; bu konuda yasal bir düzenlemeye ihtiyaç duyulduğu son derece açıktır.

Mevzuatımızdaki bu eksiklik liman işletmelerinin liman hizmetlerinin ifası sırasındaki hukuki sorumluluk ve yükümlülükleri ile bu hizmetlerin ifası sırasındaki hukuki statülerini belirlenmesini çok daha önemli hale getirmektedir. Zira bu konuyla ilgili en ufak bir yanlış bir değerlendirme veya nitelendirme pek çok kişinin mağduriyetine neden olacak niteliktedir.

Bu nedenlerle çalışmamızda, liman işletmelerinin doktrinde "temel liman hizmetleri" olarak nitelendirilen yükleme-boşaltma, depolama, kılavuzluk ve römorkaj hizmetlerinin ifası sırasındaki hukuki statüleri, yükümlülükleri ve sorumlulukları tespit edilmeye çalışılmış olup; yaptığımız çalışma neticesinde bu konu değerlendirilirken ikili bir ayrım yapılması gerektiği tespit edilmiştir.

Zira liman işletmelerinin söz konusu hizmetlerin ifası sırasındaki fiillerinden; bu hizmetlerin verilmesi esnasında liman işletmesi ile arasında sözleşme ilişkisi kurulan liman müşterileri ile birlikte, liman hizmetine konu yükün ilgilileri veya verilen hizmet ile hiçbir ilgisi olmayan üçüncü şahıslar da etkilenebilmektedir. Bu nedenle, liman işletmelerinin yükleme-boşaltma, depolama, kılavuzluk ve römorkaj hizmetlerinin ifası sırasındaki sözleşmesel sorumluluğunun (liman müşterilerine karşı) ve sözleşme dışı sorumluluğunun (üçüncü kişilere karşı) ayrı ayrı incelenmesi gerekmiştir.

Bu ikili ayrım kapsamında liman işletmelerinin yükleme-boşaltma, depolama, kılavuzluk ve römorkaj hizmetlerinin ifası sırasında "liman müşterilerine karşı" yükümlülük ve sorumluluklarının;

- Yükleme-boşaltma hizmetinin ifası sırasında liman işletmesi ile liman müşterisi arasında oluşan sözleşme eser sözleşmesi niteliğinde olduğundan, bu hizmetin ifası sırasında eser sözleşmesi hükümlerine göre belirleneceği,

- Depolama hizmetinin ifası sırasında liman işletmesi ile liman müşterisi arasında oluşan sözleşme ardiye (saklama) sözleşmesi niteliğinde olduğundan, bu hizmetin ifası sırasında ardiye (saklama) sözleşmesi hükümlerine göre belirleneceği,

- Kılavuzluk ve römorkaj hizmetlerinin ifası sırasında liman işletmesi ile liman müşterisi arasında oluşan sözleşmeler vekalet sözleşmesi niteliğinde olduğundan, bu hizmetlerin ifası sırasında vekalet sözleşmesi hükümlerine göre belirleneceği sonucuna varılmıştır.

Bunun yanında yine yukarıda belirtilen ikili ayrım kapsamında, liman işletmelerinin yükleme-boşaltma, depolama, kılavuzluk ve römorkaj hizmetlerinin ifası sırasında "zarar verdiği üçüncü kişilere karşı" sorumluluğunun haksız fiil hükümlerine göre belirlenmesi gerektiği; ayrıca liman işletmelerinin taşıyanın yardımcı şahsı, 6102 sayılı TTK'nın 1179/2. maddesinde belirtilen ibare ile "taşıyanın adamı" olduğu durumlarda, taşıyanın sahip olduğu sorumluluktan kurtulma ve sorumluluğu sınırlandırma imkanlarının tamamından yararlanabileceği sonucuna varılmıştır.

Son olarak, liman işletmelerinin verilen liman hizmetlerini hazırladıkları liman hizmet tarifeleri kapsamında fiyatlandırırken; yapılan fiyatlandırmanın 4054 sayılı Rekabetin Korunması Hakkında Kanun'un 6. maddesinde düzenlenen hakim durumun kötüye kullanılması teşkil etmemesine özen göstermesi gerektiği sonucuna varılmıştır.

# KAYNAKÇA

## Kitap, Makale ve Tezler


Akan. P. (2007) *Deniz Taşımacılığında Taşıyanın Yüke Özen Yükümlülüğünün İhlalinden Doğan Sorumluluğu*. Ankara: Adalet Yayınevi

Akdeniz. U. (2013) *Taşıma İşleri Komisyonculuğu Sözleşmesi.* Ankara: Adalet Yayınları

Akıncı. S. (1968) *Deniz Hukuku Navlun Mukaveleleri*. İstanbul: İstanbul Üniversitesi Yayınları

Akıncı. Ş. (2015) *Borçlar Hukuku Bilgisi.* Konya: Sayram Yayınları

Akıntürk. T. (2011) *Borçlar Hukuku Genel Hükümler Özel Borç İlişkileri*. İstanbul: Beta Yayınları

Akten. N. (1988) *Deniz Taşımacılığı Kılavuzu*. İstanbul: Ekim Matbaası

Algantürk. S. D. (2011) *6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu Uyarınca Çatmada Kılavuz, Gemi Trafik Hizmetleri ve Römorkaj Kusurunun Değerlendirilmesi.* İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi Yıl:10, Sayı:20, Güz 2011, s.1-12

Altınçubuk. F. (1989) *Liman İdare ve İşletmesi*. İstanbul: DTO Yayınları

Antalya. G. (2015) *Borçlar Hukuku Genel Hükümler Cilt: I-II.* İstanbul: Legal Yayıncılık

Arabelen. G. (2014) *Konteyner Limanlarında Hizmet Kalitesi Değişkenlerinin Belirlenmesine Yönelik Bir Model Önerisi.* İzmir: Ulusal Tez Merkezi

Aslan Y. (2007) *Rekabet Hukuku*. Bursa: Ekin Yayınevi

Aslan. Y. (2015) *Rekabet Hukuku Dersleri*. Bursa: Ekin Yayınevi

Ataay. A. (1995) *Borçlar Hukukunun Genel Teorisi*. İstanbul: Der Yayınları

Atamer. K., Süzel C. (2013) *Yeni Deniz Ticareti Hukuku'nun Kaynakları.* İstanbul: 12 Levha Yayınları

Ayan. M. (2012) *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*. Konya: Mimoza Yayınları

Aybay. A. (2016) *Borçlar Hukuku Dersleri Genel Bölüm.* İstanbul: Filiz Kitabevi

Baykal. R. (2012) *Karma Taşımacılık Yaklaşımıyla Limanlar ve Terminaller*. İstanbul: Birsen Yayınevi

Bayraktutan Y., Özbilgin. M. (2013) *Limanların Uluslararası Ticarete Etkisi ve Kocaeli Limanlarının Ülke Ekonomisindeki Yeri*. Kocaeli: Kocaeli Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi

Berk. Ö. (2004) *Limanlarda Gemi Operasyonları Yönetimi: Kuzey Ege Limanı Uygulaması*. İzmir: 2004, Ulusal Tez Merkezi)

Berki. Ş. (1973) *Borçlar Hukuku Özel Hükümler*. Ankara: Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Yayınları

Bitiktaş. F. (2015) *Rekabetçi Üstünlük Elde Etmede Fiyatlandırma Stratejilerinin Rolü*. İzmir: Ulusal Tez Merkezi

Bozkurt. T. (2013) *Deniz Ticareti Hukuk&Kara Taşıma Hukuku*. İstanbul: 12 Levha Yayınları

Büyükyay. Y. (2013) *Eser Sözleşmesi*. Ankara: Yetkin Yayınları

Cerit. G., Deveci. A., Esmer. S. (2013) *Denizcilik İşletmeleri Yönetimi*. İstanbul: Beta Yayınlar

Çağa. T. (1988) *Deniz Ticareti Hukuku II Navlun Sözleşmesi*. İstanbul: Filiz Kitabevi

Çağlar. V. (2012) *Türk Özel Limanlarının Etkinlik ve Verim Analizi.* İzmir: Dokuz Eylül Yayınları

Çakalır. Y. (1985) *Römorkaj Sözleşmesi*. Ankara: Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü

Demiriz. P. (2010) *Dünya'da ve Türkiye'de Limancılık Sektörü Gelişimi ve Uygulamadan Örnekler*. İstanbul: Ulusal Tez Merkezi

Doğanay İ. (1990) *Türk Ticaret Kanunu Şerhi, Üçüncü Cilt, Üçüncü Baskı,* Ankara

Doğru. S. (2012) *Çağ Üniversitesi Deniz Hukuku Sempozyumu 24-25 Mart 2011* Adana: Çağ Üniversitesi

Erdal M. (2008) *Konteyner Deniz ve Liman İşletmeciliği*. İstanbul: Beta Yayınları

Erdoğan. İ. (1990) *Ardiye Sözleşmesi*. Konya: Selçuk Üniversitesi Yayınları

Eren. F. (2015) *Borçlar Hukuku Genel Hükümler.* Ankara: Yetkin Yayınları

Esmer. S., Çetin. Ç. K. (2013) *I. Ulusal Liman Kongresi Bildiriler Kitabı*. İzmir: Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi

Feyzioğlu. F. N. (1976) *Borçlar Hukuku Genel Hükümler Cilt:I.* İstanbul: Fakülteler Matbaası

Gökhan. P. İ. (2013) *Liman Hizmetlerinde Dış Kaynak Kullanımı ve Türk Limanlarındaki Uygulamalar*. İstanbul: Ulusal Tez Merkezi

Gümüş. M. A. (2014) *Borçlar Hukuku Özel Hükümler Cilt-II.* İstanbul: Vedat Kitapçılık

Güven. P. (2009) *Rekabet Hukuku Ders Kitabı*. Ankara: Yetkin Yayınları

Hatemi. H., Gökyayla. E. (2015) *Borçlar Hukuku Genel Bölüm.* İstanbul: Vedat Kitapçılık

Hepgülerler. E. (2011) *Deniz Yoluyla Gerçekleştirilen Konteyner Taşımacılığında Görev Alanların Hukuki Sorumluluğu*. Ankara: Seçkin Yayınevi

İzveren. A., Franko. N., Çalık. A. (1994) *Deniz Ticaret Hukuku*. Ankara: Banka ve Ticaret Hukuku Enstitüsü

Kaner. D. İ. (2014) *Deniz Ticareti Hukuku II "NAVLUN SÖZLEŞMELERİ"*. İstanbul: Filiz Kitabevi

Karataş Ç. (2012) *Limanlarda Örgütsel Değişim ve Değer Zinciri Sistemlerinde Etkinlik Analizi.* İzmir: Dokuz Eylül Üniversitesi Yayınları.

Kender. R., Çetingil. E. (2009) *Deniz Ticareti Hukuku Temel Bilgiler-Takip Hukuku ve Deniz Sigortaları ile Birlikte*. İstanbul: Arıkan Yayınevi

Kender. R., Çetingil. E., Yazıcıoğlu E. (2014) *Deniz Ticareti Hukuku Temel Bilgiler Cilt-1*. İstanbul: 12 Levha Yayınları

Kılıçoğlu. A. M. (2015) *Borçlar Hukuku Genel Hükümler.* Ankara: Turhan Kitabevi

Kocayusufpaşaoğlu. N., Hatemi. H., Arpacı. A., Serozan. R. (2014) *Borçlar Hukuku Genel Bölüm.* İstanbul: Vedat Kitapçılık

Köksal. T., Ece. N. J., Özkaya. B. Y. (2012) *Deniz Lojistik ve Taşımacılık Hukuku*.-Ankara: Adalet Yayınları

Kubilay. H. (2001) *Deniz Ticaretinde Taşıma Terminali İşleticilerinin Hukuki Sorumluluğu.* İzmir: Barış Yayınları

Nomer. N. N. (2015) *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*. İstanbul: Beta Yayınları

Oğuzman. K., Öz. T. (2015) *Borçlar Hukuku Genel Hükümler Cilt-1*. İstanbul: Vedat Kitapçılık)

Oğuzman. K., Öz. T. (2016) *Borçlar Hukuku Genel Hükümler Cilt-2*. İstanbul: Vedat Kitapçılık)

Okay. S. (1958) *Deniz Ticareti Hukuku Dersleri II-Donatan ve Donatma İştiraki Gemi Adamları Navlun Mukaveleleri*. İstanbul: Menteş Teksir Bürosu

Okay. S. (1971) *Deniz Ticareti Hukuku II-Navlun Mukaveleleri Denizde Yolcu Taşıma ve Deniz Ödüncü Mukaveleleri*. İstanbul: İstanbul Üniversitesi Yayınları

Öner. D. (2015) *Deniz Ticaretinde Limanlar ve Türkiye Uygulaması*. İstanbul: Ulusal Tez Merkezi

Özdemir. T. (2006) *Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku Ziya ve/veya Hasar Sorumluluğu*. İstanbul: Vedat Kitapçılık

Reisoğlu. S. (2014) *Türk Borçlar Hukuku Genel Hükümler*. İstanbul: Beta Yayınları

Sesli. E. (2008) *Liman Özelleştirmeleri ve Sonrasında Rekabet*. Ankara: Rekabet Kurumu Uzmanlık Tezleri Serisi

Seven. V. (2003) *Taşıyanın Yüke Özen Borcunun İhlalinden Doğan Sorumluluğu(Yük Ziya ve Hasarından.* Ankara: Yetkin Yayınları

Sözer. B. (2014) *Deniz Ticareti Hukuku-Gemi Donatan Taşıyan ve Deniz Ticareti Hukukunda Sorumluluk Rejimi.* İstanbul: Vedat Kitapçılık

Süzel. C. (2014) *Deniz Ticareti Hukukunda Taşıtan ve Yükleten*. İstanbul: 12. Levha Yayınları

Şamlı. K. Y. (2013) *6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu'na Göre Taşıyanın Zıya, Hasar ve Geç Teslimden Sorumluluğu.* İstanbul: 12 Levha Yayınları

T.C. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü. (2010) *Türk Limanları İçin Liman Yönetim Modeli Oluşturulması Hakkında Rapor*. Ankara

Tandoğan. H. (1977) *Borçlar Hukuku Özel Borç İlişkileri Cilt:2 İstisna (Eser) ve Vekalet Sözleşmeleri, Vekaletsiz İş Görme*. Ankara: Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü

Taşkeser. H. (2014) *Özelleştirme Perspektifinden Kılavuzluk ve Römorkaj Hizmetleri*. Gaziantep: Ulusal Tez Merkezi

TCDD Genel Müdürlüğü. (2011) *TCDD ve Limancılık*

Tekil F. (1970) *Deniz Ticareti Hukuku Birinci Cilt(Gemi-Donatan-Kaptan ve adamları-Navlun Mukaveleleri*. İstanbul: Monotype Tesisleri

Tekil. F. (1977) *Deniz Ticareti Hukuku(Gemi-Donatan-Kaptan ve Adamları-Navlun Mukaveleleri-Yolcu Taşıma Mukavelesi-Denizaşırı Satış Mukaveleleri-Müşterek*

*Avarya(1950 ve 1974 York Anvers Kaideleri-Çatma-Kurtarma ve Yardım-Gemi ve Yük Alacaklısı Hakları-İhtiyati Haciz-Zamanaşımı).* İstanbul: Monotype Tesisleri

Tekil. F. (1986) *Deniz Hukukuna Giriş*. İstanbul: Cem Ofset A.Ş.

Tekil. F. (1986) *Deniz Hukuku Uluslararası Konvansiyonlar*. İstanbul: Ermete Matbaası

Tekinay. S. S., Akman. S., Burcuoğlu H., Altop. A. (1993) *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*. İstanbul: Fakülteler Matbaası

Töz. A. C. (2007) *Türkiye'de Kılavuzluk Hizmetleri ve Uygulamaları*. İzmir: Ulusal Tez Merkezi

Tunçomağ. K. (1974) *Borçlar Hukuku Cilt II, Özel Borç İlişkileri.* İstanbul

Tunçomağ. K. (1976) *Borçlar Hukuku Genel Hükümler Cilt:I*. İstanbul: Sermet Matbaası

TÜRKLİM. (2013) *Türk Limancılık Sektörü Raporu.*

Ulukaya. S. (2015) *Deniz Ulaştırmasında Rekabet Hukuku Sorunları: Hakim Durumun Kötüye Kullanılması.* İstanbul: 12 Levha Yayınları

Yavuz. C., Acar. F., Özen. B. (2014) *Borçlar Hukuku Dersleri Özel Hükümler.* İstanbul: Beta Yayınları

Yercan. F. (1996) *Liman İşletmeciliği Ve Yönetimi*. Mersin: Mersin Deniz Ticaret Odası Yayınları

Yorulmaz. M. (2009) *Deniz Taşımacılığı ve Deniz Sigortaları*. İstanbul: Akademi Denizcilik

Zevkliler. A., Havutçu. A. (2013) *Borçlar Hukuku Özel Borç İlişkileri.* İzmir: Fakülteler Kitapevi Barış Yayınları

**İnternet Kaynakları**

library.bilgi.edu.tr

tez.yok.gov.tr/UlusalTezMerkezi/

www.kazanci.com

www.mevzuat.gov.tr/Kanunlar.aspx

www.rekabet.gov.tr

www.resmigazete.gov.tr

www.soneresmer.com

www.tcdd.gov.tr

www.tdi.gov.tr