

T.C.
İSTANBUL
BÖLGE ADLİYE MAHKEMESİ 13. HUKUK DAİRESİ

DOSYA NO : 2020/334

KARAR NO : 2021/60

T Ü R K M İ L L E T İ A D I N A
B Ö L G E A D L İ Y E M A H K E M E S İ K A R A R I

İNCELENEN KARARI VEREN

MAHKEME : İSTANBUL 17. ASLİYE TİCARET MAHKEMESİ
(DENİZCİLİK İHTİSAS MAHKEMESİ SIFATIYLA)

TARİHİ : 23/10/2019

DOSYA NUMARASI : 2015/463 Esas - 2019/443 Karar

MÜTEVEFFA : HAYDAR

DAVACILAR : 1- HANİFE -

2- HÜMA -

3- GÜLŞEN -

4- EDA HATUN -

5- MUSTAFA -

6- SULTAN -

7- BEKTAŞ -

8- MEHMET

9- HATUN

10- BÜLENT

11- HÜSNE

12- BESİME

13- FİRDEVS

DAVALILAR : 1- İSTANBUL BÜYÜKŞEHİR BELEDİYE BAŞKANLIĞI

2- İSTANBUL ŞEHİR HATLARI TURİZM VE TİCARET A.Ş.

DAVA: Tazminat

KARAR TARİHİ : 25/01/2021

GEREKÇELİ KARARIN

YAZILDIĞI TARİH : 29/01/2021

İlk Derece Mahkemesinde yapılan inceleme sonucunda verilen karara karşı istinaf kanun yoluna başvurulmuş olmakla dava dosyası incelendi:

TARAFLARIN İDDİA VE SAVUNMASININ ÖZETİ:

Davacılar vekili dava dilekçesinde özetle; müvekkillerinden Hanife'nin eşi, Hatun, Gülşen ve Hüma'nın babası, Mustafa ve Sultan'ın oğlu, Bektaş, Mehmet, Hatun, Bülent, Hüsne, Besime ve Firdevs'in kardeşi olan Haydar 'ın 11/01/2013 tarihinde saat 14:00 sularında davalı İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanlığının iştirak şirketi olan diğer davalı İstanbul Şehir Hatları Turizm ve Ticaret A.Ş'nin taşıyan olduğu Kadıköy Beşiktaş seferini yapan Caddebostan isimli yolcu vapuruna bindiğini, saat 14:30 sularında geminin Beşiktaş Barbaros Hayrettin Paşa İskelesine yanaşmasına müteakiben yolcuların tahliyesi amacıyla iskeledeki görevliler tarafından ıslak ve kaygan basit bir tahta iskele kızığının gemiye doğru atıldığını, müteveffa Haydar 'ın da gemiden iskeleye geçmek üzere kendisinden önce inen onlarca yolcu gibi seyyar iskele kızığına doğru hareket ettiğini, iskele kızığına basar basmaz ise ayağının kaydığını, kızığın iki ucundan ve ortasından tutturulmuş olan ve personelin kızığı tutup gemiye sürmesi için kullanılan demir çubuğun altından gemi ile iskele arasındaki boşluktan suya düştüğünü, Haydar 'ın denize düştüğünü farkeden diğer yolcuların güverte ve iskele görevlilerini uyardıklarını, bunun üzerine görevlilerce Haydar 'ın denizden çıkarılması amacıyla ilkel yöntemlerle müdahale edilmeye çalışıldığını, müdahale sırasında geminin iskele ile bağlantısını sağlayan halatların çözüldüğünü, geminin iskeleden uzaklaşmasının sağlanmaya çalışıldığını, bu arada denizde su yüzünde sağ olarak duran müteveffaya gemi ile iskeleyi bağlayan halatın uzatıldığını, Haydar 'ın bu halata tutunduğunu, halat çözme eylemi ile geminin iskeleden uzaklaşmasının sağlandığını, gemi ile iskele arasında yeterli boşluk bulunmasına rağmen hiç gerekmediği halde gemi kaptanı tarafından geminin motorlarının çalıştırılıp, kuvvetli bir anfor ve su sirkülasyonunun meydana gelmesine neden olduğunu, bunun etkisiyle Haydar 'ın halata daha fazla tutunamayarak akıntıda sürüklenmeye başladığını, neticede iskelenin altına sürüklenerek hayatını kaybettiğini,

olayda başta kaptan olmak üzere gemi personelinin ve iskele görevlilerinin pervasızca, lakayıtça ve umursamazca davranışları sebebiyle deniz suyunun şiddetli akıntısına kapılan Haydar 'ın hızla gözden kaybolduğunu, daha sonra olay mahalline gelen dalgıçlar tarafından müteveffanın cesedinin iskele altında bulunduğunu, Haydar ile davalı taşıyan arasındaki ilişkinin deniz yoluyla yolcu taşıma sözleşmesi ilişkisi olduğunu, taşıyanın sözleşmedeki asli yükümlülüğünün yolcuyu varacağı yere sağ ve salim olarak ulaştırmak olduğunu, ancak somut olayda davalı taşıyanın bu yükümlülüğünü yerine getirmediğini, yolcuların gemiyi güven içerisinde terk etmeleri için gerekli şartların sağlanmadığı gibi eğitimsiz ve birbiriyle iletişim sağlayamayan personelin kurtarma faaliyetleri sonucu yolcunun ölümüne sebep olduğunu, davalı taşıyanın TTK'nun 1256 ve devamı maddeleri gereğince yolcunun gemi kazası nedeniyle ölmesi halinde doğan zararlardan sorumlu olduğunu, Haydar 'ın ölümünden dolayı müvekkillerinin destekten yoksun kalma ve manevi zararlarının meydana geldiğini, davalı taşıyanın TTK'nun 1267.maddesinde tanımlanan pervasızca davranışlarla merhumun ölümüne sebebiyet verdiğini, bu nedenle sorumluluk sınırlarından da yararlanamayacağını, Haydar 'ın olayda herhangi bir kusurunun bulunmadığını, gemi kamerasının kaydetmiş olduğu görüntülerle bu durumun sabit olduğunu, yolcuların gemiden tahliyesini basit tahtadan yapılmış iskele kızakları marifetiyle gerçekleştirildiğini, iskele kızaklarının yan tarafında korunaksız boşluklar bırakıldığını, yolcuların bu boşluklardan inmelerine görevlilerin herhangi bir müdahalesinin olmadığını, Haydar 'ın da iskele kızağına adım atar atmaz yağmur nedeniyle ıslak ve kaygan olan kızağın üzerinde kızağı uçlarından ve ortasından tutturulmuş olan demir çubuğa çarpıp demir çubuğun altındaki boşluktan denize düştüğünü, Haydar suyun akıntısına kapıldıktan sonra sadece bir tane can simidini ip dahi bağlanmadan gelişigüzel şekilde denize atıldığını, gemide ve iskelede bulunması gereken kurtarma halatı, merdivenli halat ve kakıcın olmadığını, şayet bu araçlar hazır bulundurulup, etkin bir şekilde kullanılmış olsalar idi merhumun kurtarılmasının mümkün olacağını, ayrıca bütün bu olumsuzlukların yanısıra gemi ve iskele personelinin köprü üstü / kaptan köşkü ile anlık iletişimini sağlayan teknik ekipmanın da bulunmadığını, bu nedenle iletişim sağlanmasında güçlükler yaşandığını, iletişimsizlik neticesinde geminin motorlarının kurtarma faaliyeti açısından hiçbir gereği yokken çalıştırılıp, kuvvetli bir anaför oluşturularak merhumun akıntıya kapılmasına neden olduğunu, Haydar akıntıya kapıldıktan sonra gemi ve iskelede kurtarma eğitimi almış dalgıç ve benzeri personel bulunmadığından uzun süre Kıyı Emniyeti dalgıçlarının olay yerine gelmesinin beklendiğini, Haydar 'ın akıntının etkisiyle sürüklendiği iskelenin alt kısımlarının da mevzuatta öngörülen ölçülerde olmadığını, iskele alt kısmı ile su arasında bir kişinin nefes alıp, hayatta kalmasını sağlayacak ölçüde bir boşluk bulunması gerekirken iskelenin bu kurala aykırı inşa edildiğini, olayın toplumda bir infiale neden olduğunu, Haydar 'ın ölümüyle birlikte müvekkillerinin onun desteğinden mahrum kaldıklarını ve manevi zarara uğradıklarını belirterek, müvekkillerinin destekten yoksun kalma tazminat hakları yönünden şimdilik merhumun eşi Hanife için 22.500,00 TL maddi, 150.000,00 TL manevi; kızı Hüma için 17.500,00 TL maddi, 125.000,00 TL manevi; kızı Gülşen için 15.000,00 TL maddi, 125.000,00 TL manevi; kızı Hatun için 10.000,00 TL maddi, 125.000,00 TL manevi; babası Mustafa ve annesi Sultan için 5.000,00 er TL maddi, 75.000,00 er TL manevi; kardeşleri Bektaş, Mehmet, Hatun, Bülent, Hüsne, Besime ve Firdevs için ayrı ayrı 50.000,00 er TL manevi tazminatın olay tarihinden itibaren işleyecek en yüksek reeskont faizi ile birlikte davalılardan müştereken ve müteselsilen tahsiline karar verilmesini talep ve dava etmiştir.

Davalı İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanlığı vekili cevap dilekçesinde özetle; olayda asli sorumlunun diğer davalı İstanbul Şehir Hatları Turizm ve Ticaret A.Ş olup, müvekkili belediyenin herhangi bir eylem, işlem ve sorumluluğunun sözkonusu olmadığını, bu nedenle müvekkili belediyeye husumet yöneltilemeyeceğini, hizmet kusuru olduğunun kabul edilmesi halinde de tam yargı davalarının görülüp çözüme bağlandığı İdare Mahkemelerinin görevli olduğunu, maddi tazminat hakkı sadece mirasçılar için geçerli olduğundan mirasçılık sıfatına haiz olmayan diğer davacıların taraf ve dava ehliyetlerinin bulunmadığını, kazanın meydana gelmesinde Haydar 'ın asli kusurlu olduğunu, yapılan anonslar ve tabelalarına rağmen vapurdan inmek isterken iskelenin tahsis etmiş olduğu sürme iskeleyi kullanmayarak vapur ile iskele arasına düştüğünü, bu nedenle olayın kendi dikkatsizliğinden kaynaklandığını, Caddebostan vapuru personelinin olaydan sonra emniyetle ilk yardım kurallarına uyarak şahsı kurtarmaya çalıştıklarını, kaza meydana geldikten sonra bütün önlemlerin alınmasına, tüm gerekli manevra hareketlerinin kaptan ve personel tarafından yerine getirilmesine rağmen yolcunun kurtarılamadığını, talep edilen tazminat tutarlarının fahiş olduğunu, maddi tazminata hükmedilebilmesi için uğranılan zararın ispat edilmesi gerektiğini, manevi tazminat koşullarının oluşmadığını belirterek, davanın iş bölümü, görev, husumet ve esastan reddine karar verilmesini istemiştir.

Davalı İstanbul Şehir Hatları Turizm ve Ticaret A.Ş vekili cevap dilekçesinde özetle; kazanın temel nedeninin, müteveffanın yolcular için tahsis edilmiş sürme iskeleyi kullanmadan boşluktan sahil kısmına geçiş yapmak istemesinden kaynaklandığını, Haydar 'ın gemiden ayrılırken aceleci davranarak, gemiyi iskelenin mevcut olmadığı yoldan terketmeye çalıştığını, emniyet bilinciyle hareket etmediğini, müteveffanın TTK'nın 1251. maddesinde hükme bağlanan kaptan talimatlarına uyma kuralını da ihlal ettiğini, ikaz anonslarında yolcuların vapurdan ayrılma esnasında sürme iskeleleri kullanmaları gerektiğinin söylendiğini, bir kaptan talimatı olan bu ikaza uymayan Haydar 'ın kusurlu olduğunu, iskele ve vapur personelinin Haydar 'ı kurtarmak için bütün gayreti gösterdiklerini, müteveffanın sudan çıkarılması için kendisine halat uzatıldığını, can simidi atıldığını ancak Haydar 'ın hiç beklenmedik bir anda denize düşmesi, denizin çok soğuk olması hasebiyle kuvvetle muhtemel bir şok yaşayarak hayatını kaybettiğini, destekten yoksun kalma tazminat talepleri yönünden müteveffanın eşi Hanife 'a kazadan sonra dul maaşı veya SGK tarafından maaş bağlanıp bağlanmadığının araştırılması gerektiğini, ayrıca Haydar 'dan davacı yakınlarına herhangi bir miras kalıp kalmadığının da araştırılması gerektiğini, anne babanın şahsi durum ve koşullarının tazminat hesabında gözönünde tutulması gerektiğini, talep edilen manevi tazminat tutarlarının da fahiş olduğunu belirterek, davanın reddine karar verilmesini istemiştir.

İLK DERECE MAHKEMESİNİN KARARININ ÖZETİ:

İlk Derece Mahkemesi 23/10/2019 tarih ve 2015/463 Esas - 2019/443 Karar sayılı kararı ile;

" ... Yapılan yargılama, toplanan deliller ve bilirkişi raporlarına göre, müteveffa Haydar 'ın 11/01/2013 tarihinde davalı İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanlığının iştirak şirketi olan davalı İstanbul Şehir Hatları Turizm ve Tic AŞ'nin taşıyan olduğu Kadıköy Beşiktaş seferini yapan Caddebostan isimli yolcu vapuruna bindiği, geminin Beşiktaş iskelesine

yanışmasından sonra Haydar 'ın gemi ile iskele arasına atılmış bulunan seyyar geçiş iskelesi yerine sözkonusu iskelenin yan tarafından (geminin orta kısmına yakın olan tarafından) iskeleye geçmeye çalışırken aradaki genişçe boşluk kısmından iskele ile gemi arasına düşmesi sonucu yaşamını yitirdiği dosya kapsamına göre belirli olup, işyeri ve işletme sahiplerinin tüm tehlikelere karşı gerekli önlemleri alma yükümlülüğü bulunduğundan yolcu gemileri ile şehir hatları vapurlarının yanaştığı iskelelerde yolcular için tehlike yaratabilecek hususlarda gerekli önlemlerin alınması gerekmektedir. Bu kapsamda somut olayda, yolcu vapurundan yolcuların iskeleye tahliyesi için uygun hidrolik nitelikli ve gemi ile irtibatlı korkuluklu iskeleler kullanılarak sabit iskeleye geçişin tam güvenli şekilde sağlanması gerektiği halde bahsedilen şekilde teknik nitelikli bir güvenlik donanımının olmadığı anlaşılmaktadır. Haydar 'ın denize düşmesinden sonra yapılan kurtarma faaliyeti sırasında da acil müdahale ve güvenlik esaslarına uyulmadığı anlaşılmaktadır. Zira bilirkişi raporunda gemi mürettebatının veya çalışanlarının acil müdahale durumlarında nasıl hareket edileceğinin önceden belirlenmesi, bu kapsamda verilecek eğitimlerin uygun tatbikat senaryoları dahilinde periyodik olarak yaptırılarak gemi ve iskele çalışanlarınca bu usullerin içselleştirilmesinin sağlanması gerektiği halde somut olayda kurtarma faaliyetlerinin sağlıklı ve güvenliği baz alır nitelikte yapılmadığı belirtilmiştir. Kurtarma faaliyeti sırasında çalışanların birbirinden kopuk hareketleri, hiyerarşi düzeni yansıtmayan tavırları ile gemi kaptanının tornistan yapması gibi hususlar işletme tarafından çalışanlarda emniyet bilincinin yeterli hale getirilmediğini göstermektedir. Oysa ki, İş Sağlığı ve İş Güvenliği Kanunu gereğince IDO'nun tüm çalışanlarının bu kapsamda eğitilmesi, iş sağlığı ve iş güvenliği bilinci verilerek emniyet bilincini geliştirmesi gerektiği halde bu yükümlülüğün yerine getirilmediği sonucuna varılmaktadır. Kaptanın ve diğer görevlilerin belirtilen hususlarda gerekli eğitimleri alıp, gerekli emniyet bilincini kazanmış olsalar idi kurtarma faaliyetinin doğru şekilde yapılarak kazalının denize düştükten sonra da kurtarılabilirdiği değerlendirilmiştir. Ayrıca, iskelelerde denize düşenin rahat bir şekilde yukarıya çıkabileceği uygun mesafelerde çıkış merdivenleri bulunması gerektiği halde işletme sahibinin bu yönde de gerekli tedbiri almadığı anlaşılmaktadır.

TTK'nun 1088.maddesine göre gemi kaptanının, tedbirli bir kaptan gibi hareket etme yükümlülüğü bulunmaktadır. Bu kapsamda somut olay açısından gemi kaptanının kazalının denize düşmesi üzerine özenli bir şekilde kurtarma faaliyetlerini yönetmesi, geminin halat gevşetilerek açılması sonrasında tornistan yapmaması ve de denizdeki anaforu çoğaltmaması gerektiği halde kaptanın hatalı şekilde tornistan yaparak kazalının tutunduğu halatı bırakmasına sebebiyet verdiği, dolayısıyla kaptanın güvenliği esas olacak biçimde kazalının zarar görmeden denizden çıkarılması için kendisine düşen yükümlülüğü yerine getirmemekle kusurlu olduğu kabul edilmiştir.

Öte yandan, TTK' nun 1251. maddesinde yolcunun, kaptanın gemide düzeni sağlanmasına yönelik tüm talimatlarına uymak zorunda olduğu hükmü düzenlendiğinden, Haydar 'ın olay sırasında kaptanın talimatlarına uyma yükümlülüğü bulunduğu halde gemi iskeleye yanaştığında gemi ile iskele arasına atılmış bulunan seyyar iskeleden geçmek yerine seyyar iskelenin yan tarafında oluşan boşluk kısmından atlayarak geçiş yapmaya çalışmakla kaptanın talimatına uymadığı, kendi can güvenliğini riske attığı değerlendirilmiştir.

Söz konusu maddi olgular çerçevesinde, mahkememiz tarafından tayin edilen bilirkişiler tarafından davalı İstanbul Büyükşehir Belediyesi ile İstanbul Şehir Hatları Turizm ve Ticaret AŞ'nin olayın meydana gelmesinde % 75 oranında, gemi kaptanının % 5 oranında, kazalı Haydar 'ın da % 20 oranında kusurlu oldukları değerlendirilmiştir. Ceza yargılamasında alınan bilirkişi raporunda, aynı maddi olgulardan dolayı kusur oranlarının tespitinde farklı bir sonuca varılarak, mahkeme tarafından sanıklar hakkında tayin edilen ceza yönünden hükmün açıklanmasının geri bırakılmasına karar verilmiştir. BK'nun 74.maddesine göre ceza mahkemesi tarafından verilen kararın hukuk hakimini bağlaması için kararın maddi olgu yönüyle kesinleşmiş olması gerekmektedir. Y.H.G.K.'nın 01/02/2012 tarihli 2011-19/639 esas, 2012/30 karar sayılı ilamı ile hükmün açıklanmasının geri bırakılması kararının kesinleşmiş bir ceza hükmü olmadığından hukuk hakimini bağlamayacağı kabul edilmiştir. Bu durumda, dava konusu uyuşmazlık yönünden kesinleşmiş bir ceza mahkemesi kararı bulunmama ile birlikte ceza dosyasında alınan raporda kusur oranları yönünden farklılık meydana geldiğinden bu yöndeki mübayanetin giderilmesi noktasında bilirkişi heyetinden ek rapor alınması cihetine gidilmiş, ek raporda somut olayın ayrıntılı şekilde değerlendirilmesi neticesinde davalıların % 75 oranında, gemi kaptanının da % 5 oranında kusurlu olduğu tespit edilmiş olduğundan sözkonusu kusur oranlarının hükme esas alınması gerektiği kabul edilmiştir. TTK' nun 1256. maddesi 5.fıkra b bendine göre taşıyanın kusuru, taşıyanın adamlarının görevlerini yerine getirdikleri sırada işledikleri kusuru da kapsayacağından davalıların kendi kusurlarının yanısıra gemi kaptanının kusurundan da sorumlu oldukları, buna göre tazminat hesabında davacılar açısından esas alınması gereken kusur oranlarının % 80 olduğu kabul edilmiştir.

Davalıların sorumlulukları BK'nun 49.maddesi ile TTK' nun 1256.maddesinden kaynaklanmaktadır. Anılan yasa maddelerine göre davalılar yolcunun ölümünden dolayı hak sahiplerine karşı sorumludur. Bu kapsamda, müteveffa Haydar 'ın ölümünden dolayı olay tarihinde 18 yaşını tamamlamış olan kızı Eda Hatun dışındaki çocukları ile eşinin, ayrıca koşulları oluşması halinde ölenin anne ve babasının desteklerini kaybetmekten dolayı tazminat haklarının doğduğu kabul edilmiştir. Hükme esas alınan 31/07/2017 tarihli ek raporda davacı eş Hanife 'ın gerçek maddi zararının 323.793,75 TL, ölenin kızı Gülşen 'ın zararı 21.375,57 TL, kızı Hüma 'ın zararı 51.655,68 TL olarak belirlenmiş olup, davalılara atfedilen % 80 kusur oranına göre davacı Hanife 'a 259.035,00 TL, Gülşen 'a 17.100,46 TL ve Hüma 'a 41.324,54 TL tutarında destekten yoksun kalma tazminatın ödenmesi gerektiği kanaatine varılmıştır. Davacının anne babası tarafından maddi tazminat talebinde bulunmuş ise de, Ataşehir Emniyet Müdürlüğü'nün düzenlemiş olduğu 13/03/2019 tarihli cevabi yazı ekindeki tutanaktan Mustafa ile Sultan 'ın kendilerine ait olan konutta ikamet ettikleri, yaşlılık aylığı aldıkları, aile bireylerinden maddi destek almadıkları tespit edilmiş olup, dosyada yer alan TAKBİS kayıtlarından da Mustafa üzerine kayıtlı çok sayıda taşınmazın olduğu tespit edilmiştir. Bu durumda ölenin anne babası olan davacıların, çocuklarından destek almadan yaşamlarını idame ettirecek maddi imkanlara sahip oldukları, ölenin başka destek olabilecek başka reşit çocuklarının da bulunduğu gözönüne alınarak davacı Sultan ile Mustafa yönünden destekten yoksun kalma tazminatı ödenmesi için gerekli koşulların oluşmadığı değerlendirilmiştir.

BK'nun 56/2.maddesinde ölüm halinde ölenin yakınlarına manevi tazminat olarak uygun bir miktar paranın ödenmesine karar verilebileceği hükmü düzenlenmiş olup, kazalı

Haydar 'ın ölümünden dolayı eşi, çocukları, anne-babası ve kardeşleri olan davacıların yaşadıkları acı ve elemi kısmen de olsa giderilmesi amacıyla tarafların sosyal ve ekonomik durumları, olayın meydana geliş şekli, davalıların kusur durumları gözönüne alınarak hak ve nesafet kuralları çerçevesinde davacı Hanife için takdir edilen 40.000,00 TL, Hüma , Gülşen ve Eda Hatun için ayrı ayrı takdir edilen 30.000,00 er TL, Mustafa ile Sultan için ayrı ayrı takdir edilen 20.000,00 er TL ile davacılar Bektaş , Mehmet , Hatun Erdoğan, Bülent , Hüsne Doğan, Besime Köse ve Firdevs için ayrı ayrı takdir edilen 10.000,00 er TL manevi tazminata hükmedilmesi gerektiği kanaatine varılmakla, yapılan tüm bu değerlendirmeler neticesinde; davacılar Eda Hatun , Mustafa ve Sultan 'ın maddi tazminat taleplerinin reddine, davacı Hanife , Hüma ve Gülşen 'ın maddi tazminat taleplerinin ıslah edilen tutarlar üzerinden kabulü ile Hanife için 259.035,00 TL, Gülşen için 17.100,46 TL, Hüma için 41.324,54 TL maddi tazminatın 11/01/2013 tarihinden itibaren işleyecek yasal faizi ile birlikte davalılardan müştereken ve müteselsilen tahsil edilerek davacılara ödenmesine, tüm davacıların manevi tazminat taleplerinin kısmen kabulü ile davacı Hanife için takdir edilen 40.000,00 TL, Hüma , Gülşen ve Eda Hatun için ayrı ayrı takdir edilen 30.000,00 er TL, Mustafa ile Sultan için ayrı ayrı takdir edilen 20.000,00 er TL ile davacılar Bektaş , Mehmet , Hatun Erdoğan, Bülent , Hüsne Doğan, Besime Köse ve Firdevs için ayrı ayrı takdir edilen 10.000,00 er TL manevi tazminatın 11/01/2013 tarihinden itibaren işleyecek yasal faizi ile birlikte davalılardan müştereken ve müteselsilen tahsil edilerek davacılara ödenmesi yönünde ... " karar verilmesi gerektiği gerekçeleri ile;

" 1-Davacılar Eda Hatun , Mustafa ve Sultan 'ın maddi tazminat taleplerinin REDDİNE,

2-Davacı Hanife , Hüma ve Gülşen 'ın maddi tazminat taleplerinin ıslah edilen tutarlar üzerinden KABULÜ ile Hanife için 259.035,00 TL, Gülşen için 17.100,46 TL, Hüma için 41.324,54 TL maddi tazminatın 11/01/2013 tarihinden itibaren işleyecek yasal faizi ile birlikte davalılardan müştereken ve müteselsilen tahsil edilerek davacılara ödenmesine,

3-Tüm davacıların manevi tazminat taleplerinin KISMEN KABULÜ ile davacı Hanife için takdir edilen 40.000,00 TL, Hüma , Gülşen ve Eda Hatun için ayrı ayrı takdir edilen 30.000,00 er TL, Mustafa ile Sultan için ayrı ayrı takdir edilen 20.000,00 er TL ile davacılar Bektaş , Mehmet , Hatun Erdoğan, Bülent , Hüsne Doğan, Besime Köse ve Firdevs için ayrı ayrı takdir edilen 10.000,00 er TL manevi tazminatın 11/01/2013 tarihinden itibaren işleyecek yasal faizi ile birlikte davalılardan müştereken ve müteselsilen tahsil edilerek davacılara ödenmesine, davacıların fazlaya ilişkin taleplerinin reddine, ... " karar verilmiş ve verilen karara karşı, davacılar vekili, davalı İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanlığı vekili ve davalı İstanbul Şehir Hatları Turizm ve Ticaret A.Ş. Vekili tarafından istinaf kanun yoluna başvurulmuştur.

İLERİ SÜRÜLEN İSTİNAF SEBEPLERİ:

Davacılar vekili istinaf dilekçesinde özetle;

Dava dilekçesindeki beyanlarını tekrarlar, mahkemece talep ettikleri manevi tazminat miktarlarından, fahiş oranda indirim yapılması ve müteveffanın annesi ile babası hakkındaki destekten yoksun kalma tazminatı taleplerinin reddedilmesinin hukuka aykırı olduğunu,

Deniz yoluyla yolcu taşıma sözleşmesinin merhumun bilet alıp/ akbil kullanıp gemiye binmesi ile kurulduğunu, davalı taşıyanın bu sözleşmedeki asli yükümlülüğünün yolcuyu varacağı yere sağ ve salim olarak ulaştırmak olduğunu, taşıyanın bu yükümlülüğünü yerine getiremediğini, yolcuların gemiyi güven içerisinde terk etmeleri için gerekli şartları sağlayamadığı gibi bir de eğitimsiz ve birbirleri ile anlık iletişim sağlayamayan personelinin "kurtarma faaliyetleri" ile merhumun trajik şekilde ölümüne sebebiyet verdiklerini,

Davalı taşıyanın, TTK 1256 vd maddeleri gereği yolcunun, gemi kazası nedeniyle ölmesi halinde doğan zararlardan sorumlu olduğunu, TTK 1267 vd maddesinde tanımlandığı üzere; pervasızca davranışlarla ve böyle bir neticenin meydana gelmesi ihtimalinin bilinci ile işlenmiş fiilleriyle merhumun ölümüne sebebiyet verdiği için TTK 1262,1263,1264 maddelerinde tanımlanan sorumluluk sınırlamalarından da yararlanamayacağını, merhumun bir gemi kazası neticesinde davalı taşıyanın mevzuata aykırı şekilde gerekli tedbirleri almamış olması ve uzman olması gereken personelinin yeterli birikim ve tecrübeye sahip olmaması nedeniyle hayatını kaybettiğini,

Müteveffa Haydar 'ın, ne iskele kızağından düşerken, ne de sudaki kurtarma faaliyetleri sırasında hiçbir kusuru bulunmadığını, her ne kadar davalının personelinin manipülasyonları doğrultusunda merhumun iskele kızağını kullanmadan iskeleye atlamak isterken denize düşüp vefat ettiği yönünde haber ve yorumlar yapılmış ise de; daha sonra bizzat geminin kamerasının kaydetmiş olduğu ayrıntılı görüntülerin yazılı ve görsel medyaya yansımaları üzerine merhum Haydar 'ın, ne iskele kızağında düşerken, ne de sudaki kurtarma faaliyetleri sırasında hiçbir kusurunun olmadığını ortaya çıktığını,

Gemi iskeleye yanaştıktan sonra açılan gemi puntellerinin (korkuluklarının) yerinin tamamına bağlı değil, sadece bir bölümüne anılan basit iskele kızaklarının atıldığı, iskele kızaklarının yan tarafında korunaksız boşluklar bırakıldığını, yolcuların bu boşluklardan inmelerine görevlilerin hiçbir şekilde müdahale etmediğini, kendisinden önce gerek iskele kızaklarından gerekse kızakların yanlarındaki boşluklardan inen onlarca yolcudan sonra, merhum Haydar 'ın, iskele kızağına adımını atar atmaz, yağmur nedeniyle ıslak ve kaygın olan kızağın üzerinde, kızağa uçlarından ve ortasından tutturulmuş olan demir çubuğa çarpıp, anılan demir çubuğun altındaki boşluktan denize düştüğünü, mahkemece alınan 12.04.2014 tarihli bilirkişi raporunda, olay sırasındaki sürme iskelelere, olaydan sonra ilave korkuluk eklendiğinin tespit edildiğini, merhumun denize düşmesinden sonra, davalının personelinin ihmalkar davrandığını, gemi ve iskele personelinin denizden adam kurtarma hususunda gerekli bilgi ve donanıma sahip olmadıklarını, merhumun denize düştüğü öğrenildiği andan itibaren gerek gemi personeli ve iskele personelinin ne yapacağını bilemez şekilde hareket ettiklerini ve gerekli müdahaleleri yapmakta zaafiyet gösterdiklerini, merhum, suya düşer düşmez derhal birden fazla sayıda suya atılması gereken can simidinin, geminin çalıştırılmasıyla oluşan anaför/ sirkülasyon nedeniyle, tutunmuş olduğu halatın da elinden kurtulmasıyla suyun akıntısına kapıldıktan sonra, sadece bir tane can simidinin ip dahi bağlanmadan öylesine gelişigüzel atıldığını, denize insan düşmesi halinde kullanılmak üzere gemide ve iskelede bulunması gereken kurtarma halatı/ merdivenli halat/ kalkıç bulunmadığını, gemi ve iskele personelinin, köprü üstü/ kaptan köşkü ile anlık iletişimini sağlayan teknik ekipmanı olmadığı için, köprü üstü/ kaptan köşkü ile iletişim sağlanmasında güçlükler yaşandığını, bu iletişimsizlik neticesinde ise geminin motorlarının, kurtarma faaliyeti

açısından hiç gereği yokken çalıştırıldığını ve kuvvetli bir anaför/su sirkülasyonu oluşturularak merhumun akıntıya kapılmasına neden olunduğunu, merhum akıntıya kapıldıktan sonra da, gemi ve kara tesisinde (iskelede) kurtarma eğitimi almış dalgıç ve benzeri personel bulunmadığından uzun süre, kendilerinden yardım istenen kıyı emniyeti dalgıçlarının olay yerine gelmelerinin beklendiğini, merhumun, akıntı tarafından sürüklendiği iskelenin alt kısımlarının da yine mevzuatta öngörülen ölçütlerde olmadığını, iskele alt kısmı ile su arasında iskelenin altına giren bir kişinin/ canlının nefes alıp hayatta kalabilmesini sağlayacak ölçüde bir boşluk bulunması gerekirken, iskelenin alt kısmını suyun içinde bırakacak derecede iskelenin kurallara aykırı inşa edildiğini,

Merhumun hayatını kaybetmesinin, toplumda infiale neden olduğunu ve bu nedenle olayın, yazılı/ görsel medyada günlerce süren çok sayıda habere/ yoruma konu edildiğini, müvekkillerinin, müteveffanın ölüm sürecini, kamera kayıtlarının yazılı ve görsel medyaya yansması sonucu an be an bütün çıplaklığı ile gördüklerini/ izlediklerini, bu durumun müvekkillerinin duydukları acıyı/ elemi çok fazla arttırdığını, müvekkilleri lehine hükmedilen manevi tazminat miktarlarının çok düşük olduğunu, davacılar yönünden caydırıcı nitelikte ve tutarda olmadığını, mahkemenin düşük manevi tazminata hükmetme gerekçelerinin hukuksal dayanaktan ve vicdani kanaatin oluşmasına katkı sağlayacak empati kurma yaklaşımından yoksun olduğunu,

Mahkemece, müteveffanın annesi ve babası için talep ettikleri destekten yoksun kalma tazminatını red etmesinin usul ve yasaya aykırı olduğunu, müteveffanın babası Mustafa adına görünen gayrimenkullerin, memleketinde, çoğu miras kalan ve ekonomik değerleri çok düşük olan verimsiz tarlalar olduğunu, kendisine ait konutta kalması ve yaşlılık aylığı almasının, çocuklarının bakımına ve yardımına ihtiyaç duymayacağı anlamına gelmeyeceğini, yine başka çocukların bulunmasının da müteveffanın yardım ve desteğine muhtaç olmadıkları anlamına gelmeyeceğini belirterek, İlk Derece Mahkemesi kararının kaldırılarak, talepleri gibi davanın kabulüne karar verilmesini talep etmiştir.

Davalı İstanbul Şehir Hatları Turizm ve Ticaret A.Ş. vekili istinaf dilekçesinde özetle;

Cevap dilekçesindeki beyanlarını tekrar ederek, kamera kayıtlarında da açıkça görüldüğü üzere, müteveffa Haydar 'ın, vapuru, diğer yolcular gibi olması gereken yoldan değil, iskelenin mevcut olmadığı yoldan terk etmeye çalıştığı esnada vapur ile iskele arasındaki boşluğa düştüğünü, dava konusu kazanın asıl sebebinin, müteveffanın sürme iskeleyi kullanmaması olmasına rağmen mahkemece gerekçeli kararda işbu husus değinilmeden ve olayın yaşandığı vapurun teknik özellikleri dikkate alınmadan "...yolcu vapurundan yolcuların iskeleye tahliyesi için uygun hidrolik nitelikli ve gemi ile irtibatlı korkuluklu iskeleler kullanılarak sabit iskeleye geçişin tam güvenli şekilde sağlanması gerektiği halde bahsedilen şekilde teknik nitelikli bir donanımın olmadığı anlaşıldığından..." denilmek suretiyle kazanın meydana gelmesinin temel nedenin müvekkiline atfedilecek kusur neticesinde meydana geldiğinin kabulü ile verdiği kararın usul ve yasaya aykırı olduğunu,

Müvekkilinin gemisinde teknik nitelikli bir güvenlik donanımının olmaması veya bu kısmın tam güvenli hale getirilememesi gibi bir durumun söz konusu olmadığını, müteveffanın yolculuğun güvenliği için uyması gereken kuralları gözardı etmesinden

müvekkilinin sorumlu tutulmasının hakkaniyete aykırı olduğunu, yerel mahkemece, olayın meydana gelmesinde asıl neden olarak güvenlik önlemlerinin yetersizliğine işaret edilmesinin yerinde olmadığını, zira eğer müteveffa kurallara uyararak ve sürme iskeleyi kullanarak iskeleye geçiş yapsa idi, bu hadisenin meydana gelmeyecek olduğunu, dava konusu olaya ilişkin İstanbul 27. Asliye Ceza Mahkemesi' nin 2013/57 E. sayılı dosyasında tanzim edilen bilirkişi raporunda da; müteveffa Haydar 'ın, kendi kararı ve iradesi ile sürme iskeleyi kullanmadan gemiden ayrılırken yaşanan kazada dikkatsiz ve tedbirsiz hareket ettiği için asli kusurlu bulunduğunu, olayın meydana gelmesinin temel sebebinin müteveffanın kurallara uygun hareket etmemiş olduğunun tespit edildiğini,

Dava konusu olaya ilişkin olarak İstanbul Cumhuriyet Başsavcılığı'nın 2017/138848 Soruşturma numaralı dosyasında yürütülen soruşturma neticesinde, müvekkili hakkında kovuşturmaya yer olmadığına dair karar verildiğini, bu kararın yerel mahkemece hiçbir şekilde dikkate alınmadığını, bütün somut verilere rağmen, olayın meydana gelmesinde asli neden olarak güvenlik önlemlerinin yetersizliğine işaret edilerek müvekkiline birinci derece kusur atfedilmesinin yerinde olmayıp ittihaz edilen kararın bozulması gerektiğini,

Mahkemece, müteveffanın denize düşmesi akabinde yapılan kurtarma sırasında acil müdahale ve güvenlik esaslarına uyulmadığına dair yapılan değerlendirmenin gerçeği yansıtmadığını, dava konusu olay anında, vapur ve iskele çalışanlarının, kendilerinden beklenen sorumluluk ve yükümlülüklerini ihmal etmediklerini, dosyada mübrez bilgi ve belgelerden müvekkilinin personellerine denizcilik teamülleri ve yasal mevzuat çerçevesinde gerekli tüm eğitimleri vermiş olduğunun anlaşılacağını,

Her yanaşma öncesinde, bir kaptan talimatı olan ikaz anonlarında, “yolcuların vapurdan ayrılma esnasında sürme iskeleleri kullanmaları gerektiği” belirtildiğini, bu ikazlar ile gemiden ayrılmak üzere olan yolcuların, herhangi bir kazaya maruz kalmamaları ve emniyetli bir şekilde vapuru terk etmelerinin sağlandığını, yerel mahkeme tarafından TTK md 1251 gereğince müteveffanın kaptanın talimatına uymadığı, özellikle kendi can güvenliğini riske attığı tespit edilmesine rağmen dava konusu olayın meydana gelmesinde müvekkilinin birinci derecede kusurlu olarak kabul edilmesinin çelişkiye sebebiyet verdiğini ve bu durumun hakkaniyete de aykırı olduğunu, mahkemece de kabul edildiği üzere dava konusu olayın meydana gelmesindeki kök sebep, müteveffanın kurallara uygun hareket etmemesi olup diğer hususların ise bu davranışın sonucu olduğunu, dolayısıyla yerel mahkeme tarafından neden-sonuç ilişkisi doğru bir şekilde değerlendirilmeksizin karar verilmesinin hukuka aykırı olduğunu,

Mahkeme tarafından denetime elverişsiz ve çelişkili raporların hükme esas alındığını,

Mahkemece alınan kusur durumuna ve somut zararın tespitine ilişkin çelişkilere sahip olan rapora karşı taraflarca itiraz edilerek dosyanın yeni bir heyet tarafından incelenmesi talep edilmiş ise de yerel mahkemece aynı heyetten ek rapor alındığını, uyuşmazlığa ilişkin olarak İstanbul 27. Asliye Ceza Mahkemesi'nin 2013/57 E sayılı dosyasında görülmekte olan ceza davasının, bilirkişilerin kanaat etmiş olduğu kusur oranlarından oldukça farklı bir şekilde sonuçlanması üzerine, mahkemece bu çelişkinin giderilmesi için yine “aynı heyetten” 2. bir ek rapor alındığını, ancak alınan ek raporların, ceza dosyasında alınan raporla arasındaki çelişkinin giderilmediğini, bilirkişiler tarafından olayın yeterince aydınlatılmadığını, bilirkişi raporlarında hangi gerekçe ile müvekkiline %75 oranında kusur atfedildiğinin denetime elverişli olarak açıklanamadığını, yine

müvekkili aleyhine yürütülen soruşturmada kovuşturmayaya yer olmadığına dair karar verilmesi ve yürütülen ceza yargılamasında müteveffanın asli kusurlu olduğunun tespit edilmesine rağmen neden anlı raporlarda birinci derece kusurun müvekkiline atfedildiğinin açıklanamadığını, yerel mahkemece, ceza yargılamasındaki bilirkişi raporu ile dosyada tanzim edilen raporlar arasındaki çelişkinin giderilmesi amacıyla yeni bir bilirkişi heyetinden rapor alınması gerekirken, çelişkili ve denetime elverişsiz üstelik tarafların itirazına uğramış raporların hükme esas alınmasının usul ve yasaya aykırı olduğunu, yerel mahkemenin ceza mahkemesinin tespit etmiş olduğu maddi olgular ile bağlı olduğunu (Yargıtay 3. Hukuk Dairesi' nin 2010/7256 E.-2010/8796K. sayılı kararı- Yargıtay 17. Hukuk Dairesi'nin somut olaya birebir emsal teşkil eden 2013/11590 E. - 2015/2264 K) maddi olgular ile çelişen raporlar hükme esas alınarak karar verilmesinin mümkün olmadığını, somut olaya ilişkin olarak İstanbul 27. Asliye Ceza Mahkemesi' nin 2019/262 E. sayılı dosyası ile halen görülmekte olan davada müteveffanın olayın meydana gelişine ilişkin olarak asli kusurlu olduğunun tespit edilerek kesinleştiğini, mahkemece raporlar arasındaki çelişkin giderilmeden ve eksik incelemeye dayalı rapora itibar edilerek karar verilmesinin hatalı olduğunu,

SGK tarafından tanzim olunan müzekkere cevaplarında müteveffanın hak sahiplerine ölüm aylığı bağlandığı belirtilmesine rağmen işbu husus dikkate alınmadan maddi tazminata hükmedilmesinin hukuka aykırı olduğunu, yerel mahkeme tarafından izah olunan hususlar dikkate alınmak suretiyle iddia olunan maddi zararın tespiti amacıyla bilirkişilerin yeniden inceleme yaparak ek rapor tanzim etmesine karar verilmesine rağmen, SGK müzekkere cevapları dikkate alınmaksızın raporlar tanzim edildiğini,

Neticeyi doğuran asıl hareket müteveffaya ait olduğundan, hak sahipleri lehine manevi tazminata hükmedilmesinin hakkaniyete aykırı ve hükmedilen tazminat miktarlarının fahiş olduğunu, ayrıca manevi tazminata herhangi bir gerekçe gösterilmediğini, davacıların manevi tazminat taleplerinin reddi gerektiğini,

Bilirkişi raporlarında yahut gerekçeli kararda her iki davalının neden müştereken ve müteselsilen sorumlu tutulduğuna dair bir hukuki gerekçeye yer verilmediği gibi, davalıların iç ilişkideki kusur oranlarının da tespit edilmemesinin hatalı olduğunu belirterek, İlk Derece Mahkemesi kararının bozulmasına karar verilmesini talep etmiştir.

Davalı İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanlığı vekili istinaf dilekçesinde özetle;

Cevap dilekçesindeki beyanlarını tekrar ederek, kazanın yaşandığı vapurun intifa ve işletme hakkının davalı Şehir Hatları A.Ş.' ye devredildiğini, TTK 1061 ve 1062 md uyarınca; müvekkil belediyenin donatan olmadığını ve donatanın sorumluluğuna ilişkin TTK hükümlerine göre sorumlu tutulamayacağını, taşıyan da olmadığından, taşıyanın sorumluluğuna ilişkin hükümler çerçevesinde de sorumlu tutulamayacağını, BK hükümlerine göre de bir sorumluluğu bulunmadığını, haksız fiil işlemediğini, işveren sıfatı olmadığını, mezkur geminin çalıştırılmasının tamamen davalı Şehir Hatları A.Ş.'nin yönetiminde olduğunu, elemanların da onun tarafından temin edildiğini, bu sebeple meydana gelen kazadan müşterek, müteselsil sorumlu tutulmalarının hukuka aykırı olduğunu, davanın müvekkili belediye açısından husumetten reddi gerektiğini, diğer yandan, müvekkili belediye kamu hukuku kuralları mucibince sorumlu tutulacaksa,

ancak idari yargının denetimine tabi olup, bu davada belediye açısından tefrik kararı verilerek, davanın görev yönünden reddi gerektiğini,

Müteveffa Haydar 'ın ölümüne sebebiyet veren elim kazanın temel nedeninin, müteveffanın yolcular için tahsis edilmiş sürme iskeleyi kullanmadan boşluktan sahil kısmına geçiş yapmak istemesi olduğunu, müteveffa yolcunun, TTK' nın 1251. maddesinde hükme bağlanan " Kaptan Talimatlarına Uyuma " esasına aykırı hareket ettiğini,

Mahkemenin, kararına dayanak oluşturan bilirkişi raporlarının, karar vermeye elverişli olmadığını, yapmış oldukları hiçbir itirazın bilirkişilerce göz önünde bulundurulmadığını, bilirkişi raporunda müvekkili idare yönünden bir değerlendirme yapılmadığını, kusurlu veya kusursuz şeklinde bir tespit de bulunmadığını, müvekkili idarenin adının sadece " davalı İstanbul Büyükşehir Belediyesi İştiraki Konumunda " diye geçtiğini, İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nin iştiraki konumundaki şirketlerin, müstakil tüzel kişiliğe haiz olduğunu, bir şirketin Belediye iştiraki konumunda olmasının, belediyenin onun işlem, alacak, borç ve kusurlarından müşterek ve müteselsil sorumlu olduğu anlamına gelmeyeceğini, sorumlu olabilmesi için açık yasal dayanak olması gerektiğini, bu durumda, bilirkişi raporunda müvekkili belediyeye kusur atfedilmemişken, rapor gözönünde bulundurularak oluşturulan söz konusu mahkeme kararının yasal dayanaktan yoksun olduğunu,

Yapılan ceza incelemesinde müteveffanın asli kusurlu olduğunun tespit edildiğini, kusur oranının buna göre belirlenmesi gerekirken, müteveffanın tali kusurlu gibi değerlendirilmesi ve mahkemenin de bu rapora itibar ederek karar vermesinin hukuka ve hakkaniyete aykırı olduğunu, vapurun zorunlu mali mesuliyet sigortası bulunduğunu, zorunlu mali mesuliyet sigortasından ödeme yapıp yapılmadığı araştırılmadan, yapılmış ise bu ödeme miktarı düşülmeden karar verilmiş olmasının hatalı olduğunu, ödeme yapılmış ise bunun mükerrer talep anlamına geleceğini, hükmedilen manevi tazminat miktarlarının fahiş olduğunu belirterek,

İlk Derece Mahkemesi kararının kaldırılarak, talepleri doğrultusunda davanın reddine karar verilmesini talep etmiştir.

DELİLLERİN DEĞERLENDİRİLMESİ:

HMK'nın 355. maddesine göre istinaf incelemesi; istinaf dilekçesinde belirtilen sebeplerle sınırlı olarak ve kamu düzenine aykırılık görüldüğü takdirde ise resen gözetilmek suretiyle yapılmıştır.

Dava; davalı İstanbul Büyükşehir Başkanlığının iştiraki olan diğer davalı İstanbul Şehir Hatları Turizm ve Ticaret AŞ'nin taşıyanı olduğu gemide yolcu olarak bulunan davacılar murisi Haydar 'ın gemiyi terkederken gemi ile iskele arasındaki boşluktan suya düşmesi sonucu yaşamını yitirmesi nedeniyle kazalının hak sahipleri olan davacıların destekten yoksun kalma tazminatı ile manevi tazminat istemine ilişkindir. Mahkemece yapılan yargılama sonucunda davanın kısmen kabulüne karar verilmiş, karara karşı taraflarca istinaf başvurusunda bulunulmuştur.

6098 sayılı TBK'nun 74. maddesine (818 Sayılı BK'nun 53. maddesi) göre hakim, zarar verenin kusurunun olup olmadığı, ayırt etme gücünün bulunup bulunmadığı hakkında

karar verirken, ceza hukukunun sorumlulukla ilgili hükümleriyle bağlı olmadığı gibi, ceza hakimi tarafından verilen beraat kararıyla da bağlı değildir. Aynı şekilde, ceza hakiminin kusurun değerlendirilmesine ve zararın belirlenmesine ilişkin kararı da hukuk hakimini bağlamaz. Buna göre, hukuk hakimi kural olarak ceza hakiminin belirlediği kusur oranı ile bağlı değil ise de, kesinleşen maddi olgu ile bağlıdır. (H.G.K. 06.02.2002 gün 2002/19-16, 2002/47 sayılı kararı)

Dava konusu olaya ilişkin İstanbul 27. Asliye Ceza Mahkemesinin 2013/57E. sayılı dosyasında alınan bilirkişi raporunda; "Müteveffa Haydar 'ın sağ ayağını sürme iskeleleinin dışından sürme iskele zeminine koyarak atlamak için destek yapmaya çalıştığı ve bu esnada kaymaya başladığı tespit edildiği, düşme anının devamı ağır çekimde izlendiğinde müteveffa Haydar 'ın son bir çaba ile sağ kolunu iskele korkuluğuna dolamaya çalıştığının açıkça görüldüğü, sürme iskeleleinin iç tarafında olup da sol taraftan düşen bir insanın sağ kolu ile korkuluğuna sarılmasının fiziki koşullarda imkansız olduğu, yukarıda zikredilenler çerçevesinde müteveffa Haydar 'ın sürme iskeleyi kullanmadan vapurdan inmeye çalıştığının tespit edildiği, müteveffa Haydar kendi kararı ve iradesi ile sürme iskeleyi kullanmadan gemiden ayrılırken yaşanan kazada dikkatsiz ve tedbirsiz hareket ettiği için asli kusurlu, kaptan Ceyhan Çolak'ın kurtarma çalışmaları esnasında makinelerini torniston çalıştırarak kazazedenin pervane sularına kapılmasına neden olduğu için ehil bir kaptan gibi davranmadığı ve sonuçları iyi tahlil edip acil durum operasyonunu iyi yönetemediği için tali kusurlu, Zeki Özgür Sarıkaya ve Hamza Safer Çınar'ın eksik eğitimleri nedeniyle bilinçli bir kurtarma yapamamış olsalar dahi iyiniyetleri ile olaya müdahil olup, kudtarma yardımı yapmaya çalıştıkları, bu sebeple dava konusu olay ile ilgili kusurlu bulunmadıkları belirtildiği,

İstanbul 27. Asliye Ceza Mahkemesinin 2013/57E. sayılı dosyasında mahkemece yapılan yargılama sonucunda; "Sanıklar Zeki Özgür Sarıkaya ve Hamza Safer Çınar'ın olayda kusurlu olmadıkları anlaşıldığından, bu sanıkların atılı suçtan ayrı ayrı beraatlerine, sanık Ceyhan Çolak'ın tali kusurlu olarak taksirle ölüme neden olmak suçunu işlediği anlaşıldığından eylemine uyan TCKnın 85/1 maddesi gereğince suçun işleniş biçimi nazara alınarak takdiren 2 yıl hapsine, cezanın failin geleceği üzerindeki olası etkileri nazara alınarak TCK 62. maddesi gereğince takdiren 1/6 oranında indirilerek 1 yıl 8 ay hapsine,... CMK 231. madde gereğince hükmün açıklanmasının geri bırakılmasına" karar verildiği, kararın temyiz edilmesi üzerine Yargıtay 12. Ceza Dairesinin 2015/13.519 Esas 2017/806 karar sayılı ilamı ile; "dosya konusu olayda tüm bu önlemleri almakla yükümlü olan kurum, donatan ve aynı zamanda iskelelelerin işletmecisi konumunda olan İstanbul Şehir Hatları AŞ'dir. Ayrıca böyle bir durum vuku bulduğunda rıhtımda gerekli tüm kurtarma yardım malzemeleri ((ışıklı ve el İnceli tabir edilen ipli can simidi, çarmıh tabir edilen ip merdiven, kurtarma kancası olarak tabir edilen uzun ahşap sopa ucuna tespit edilmiş kanca vb EK -3)) kolay ulaşılabilir yerlerde eksiksiz bulundurulması gereklidir." şeklindeki tespitler karşısında İstanbul Şehir Hatları AŞ ile İstanbul Büyükşehir belediye Başkanlığının bu işle ilgili yetkililerinin olayda kusuru ve sorumluluklarının olup olmadığı hususlarında gerekli inceleme ve araştırma yapılarak sorumlular hakkında dava açılıp, açılan davaların birleştirilmesinden sonra tüm

sanıkların hukuki durumunun tayin ve tespiti gerekirken eksik araştırma ile yazılı şekilde hüküm kurulması, kabul ve uygulamaya göre de, hükmün esasını teşkil eden kısa kararda ve gerekçeli kararın hüküm kısmında sanıklar hakkında beraat hükmü kurulurken uygulanan kanun maddesinin gösterilmemesi suretiyle CMK'nın 232/6. maddesine aykırı hareket edilmesi nedeniyle" kararın bozulmasına karar verildiği, bozma kararı uyarınca İstanbul Cumhuriyet Başsavcılığı'nın 2017/138.848 soruşturma sayılı dosyası ile yapılan soruşturma sonucunda; olayda kusurlu görülmeyen İstanbul Şehir Hatları AŞ ile İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanlığının, bu işle ilgili yetkilileri hakkında CMK'nın 172. maddesince kovuşturmaya yer olmadığına karar verildiği, bu karar üzerine İstanbul 27. Asliye Ceza Mahkemesinin 2017/134 esas 2018/185 karar sayılı kararı ile; sanıklar Özgür Sarıkaya ve Hamza Safer Çınar'ın maktül Haydar 'ın ölümüne sebebiyet veren kazada kusurlu olmadıkları anlaşılma, her iki sanığın atılı suçtan CMK 223/2-c maddesi gereğince ayrı ayrı beraatlerine karar verildiği, dosya kapsamına göre kararın temyiz edilip, dosyanın Yargıtay'da olduğu anlaşılmaktadır.

Mahkemece alınan bilirkişi rapor ve ek raporlarında ise; olayın meydana gelmesinde davalı işletme sahibinin (İstanbul Şehir Hatları Turizm ve Ticaret AŞ.- davalı İstanbul Büyükşehir Belediyesi iştiraki konumunda) % 75 oranında, gemi kaptanının % 5 oranında, kazalı Haydar 'ın da % 20 oranında kusurlu oldukları belirtilmiştir.

Yukarıda yapılan açıklamalardan anlaşılacağı üzere, ceza mahkemesinde alınan bilirkişi raporunda tespit edilen kusur oranları ile ilk derece mahkemesince alınan rapor ve ek raporlarda tespit edilen kusur oranları arasında çelişki bulunmaktadır. Ayrıca, hükme esas alınan bilirkişi rapor ve ek raporlarında tespit edilen kusur oranlarına, yargılama sırasında hem davacı hem de davalılarca itiraz edilerek, başka bir heyetten rapor alınması talep edilmiş, davalı tarafça çelişkinin giderilmesi istenilmiştir. İlk raporu tanzim eden heyetten ek rapor alınmış ise de, hükme esas alınan bilirkişi raporu çelişkiyi giderebilecek mahiyette ve karar vermek için yeterli değildir. Bu durumda mahkemece, dava konusu kazanın meydana gelmesinde kusur durumu ve oranlarına ilişkin raporlar arasındaki çelişkiyi giderecek mahiyette konusunda uzman bilirkişilerden oluşturulacak başka bir heyetten ayrıntılı, gerekçeli ve denetime elverişli rapor alınarak sonucuna göre karar verilmesi gerekirken, eksik incelemeye dayalı rapora istinaden karar verilmesi usul ve yasaya uygun değildir.

6100 sayılı HMK'nın 31. maddesinde, hakimin davayı aydınlatma ödevi düzenlenmiş olup, hakim uyuşmazlığın aydınlatılmasının zorunlu kıldığı durumlarda, maddi veya hukuki açıdan belirsiz yahut çelişkili gördüğü hususlar hakkında, taraflara açıklama yaptırabileceği, soru sorabileceği ve delil gösterilmesini isteyebileceği düzenlenmiştir.

Somut olayda, bilirkişi ek raporuna karşı beyanda bulunan davalı İstanbul Şehir Hatları AŞ vekili duruşmada, ailenin sigorta şirketinden aldığı bedel yönünden de bir tespit ve değerlendirme bulunmadığı belirtilmiş, davalı İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanlığı vekili de istinaf dilekçesinde, vapurun zorunlu mali mesuliyet sigortasının bulunduğu belirtilerek, zorunlu mali mesuliyet sigortasından ödeme yapıp yapılmadığı araştırılmadan, yapılmış ise bu ödeme miktarı düşülmeden karar verilmiş olmasının hatalı olduğu hususu istinaf sebebi olarak ileri sürülmüştür. Davalı İstanbul Şehir Hatları AŞ vekilinin duruşmadaki bu beyanı dikkate alınarak, mükerrer ödemeye sebebiyet vermemek için HMK'nın 31. maddesi uyarınca vapurun zorunlu mali mesuliyet sigortası

bulunup bulunmadığı, var ise davacılara vefat nedeniyle bir ödeme yapılıp yapılmadığının usulünce araştırılarak, sonucuna göre karar verilmesi gerekmektedir.

Davalı İstanbul Büyükşehir vekilince davaya cevap dilekçesinde, müvekkili kurum aleyhine açılan davanın idari yargıda görülmesi gerektiği ileri sürülerek, yargı yolu itirazında bulunmuştur. Mahkemece bu hususta olumlu-olumsuz bir değerlendirme yapılmadan karar verilmesi doğru görülmemiştir.

Sosyal Güvenlik Kurumu tarafından vefat edenin yakınlarına bağlanan aylığın niteliği ve bağlanan aylığın rücuya tabi ödemelerden olup olmadığının belirlenmesi, zararın tazmininden sorumlu olanların mükerrer ödeme yapmasının önüne geçilmesi ve zarar görenlerin gerçek zararlarının üzerinde sebepsiz zenginleşmemesi için önemlidir.

Mahkemece SGK'na yazı yazılarak, davacılar murisinin vefatı nedeniyle davacılara gelir bağlanıp bağlanmadığı sorulmuş, SGK yazı cevabında, bir kısım davacılara ölüm aylığı bağlandığı belirtilerek, yargılamaya konu olayın 5510 sayılı Sosyal Sigortalar ve Genel Sağlık Sigortası Kanununun 39. maddesi kapsamında olup olmadığı, dolayısıyla 5510 sayılı yasanın rucuen tazminata yönelik 39. maddesi kapsamında bulunup bulunmadığının mahkemece yapılacak hukuki değerlendirme ve hesap incelemesi sonucu belirlenmiş olacağı bildirilmiştir. Bilirkişi rapor ve ek raporlarında, bu hususta bir inceleme ve değerlendirme bulunmadığı gibi mahkemece de belirlenen tazminattan düşülmesi gerekip gerekmediği hususunda bir değerlendirme yapılmadığı görülmektedir. Bu durumda mahkemece, SGK'ya tekrar yazı yazılarak, bağlanan ölüm aylıklarının niteliği, rücuya tabi olup olmadığı, rücuya tabi ise ilk peşin sermaye değerlerinin ve rücuya ilişkin herhangi bir dava açılıp açılmadığının sorulması, alınacak aktüerya bilirkişi raporunda bu hususun da değerlendirilmesi gerekmektedir.

Mahkemece, yukarıda belirtilen hususlarda inceleme ve araştırma yapılması, çelişkiyi giderecek mahiyette kusur raporu ve artan asgari ücret miktarları gözetilerek, hüküm tarihine en yakın tarihteki asgari ücret üzerinden destek tazminatı hesaplanması yönünden rapor alınarak, varılacak sonuca göre karar verilmesi gerekmektedir.

Kabule göre de; 31.07.2017 tarihli ek bilirkişi raporunda, müteveffanın kendisi, davacı eş Hanife , müteveffanın kızı Gülşen , müteveffanın kızı Hüma , davacı baba Mustafa ve davacı anne Sultan için destek payları belirlenerek yapılan hesaplama sonucunda, davacılar Hanife, Gülşen, Hüma, Mustafa ve Sultan yönünden destekten yoksun kalma tazminatı miktarlarının belirlendiği, mahkemece de yapılan bu hesaplama göre, anne Sultan ve baba Mustafa dışında, diğer davacılar Hanife, Gülşen, Hüma yönünden davanın kabulüne karar verildiği görülmektedir. Davacı anne ve baba yönünden davanın red edildiği dikkate alındığında, destek tazminatına hükmedilen diğer davacıların destek paylarının dolayısıyla tazminat miktarlarının değişip değişmeyeceği hususunda bilirkişilerden ek rapor alınmadan eksik inceleme ile karar verilmesi doğru görülmemiştir.

28/07/2020 tarih 31199 sayılı Resmi Gazete'de yayınlanan 7251 Kanun No'lu 22/07/2020 kabul tarihli Hukuk Muhakemeleri Kanunu İle Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun'un 35. mad. uyarınca; "6) Mahkemece, uyuşmazlığın çözümünde etkili olabilecek ölçüde önemli delillerin toplanmamış veya değerlendirilmemiş olması ya da

talebin önemli bir kısmı hakkında karar verilmemiş olması." hali, kararın kaldırılarak, dosyanın mahkemesine iadesi sebepleri arasında gösterilmiştir.

Açıklanan nedenlerle, taraf vekillerinin istinaf başvurularının kısmen kabulü ile, HMK'nın 353/1-a.6 maddesi uyarınca ilk derece mahkemesi kararının kaldırılmasına, davanın yeniden görülmesi için dosyanın mahkemesine iadesine karar verilmesi gerektiği kanaatine varılmıştır.

HÜKÜM : Yukarıda açıklanan nedenlerle;

1-Tarafların istinaf başvurularının KISMEN KABULÜ ile;

İstanbul 17. Asliye Ticaret Mahkemesi'nin(Denizcilik İhtisas Mahkemesi Sıfatıyla) 23/10/2019 tarih 2015/463 Esas 2019/443 Karar sayılı kararının HMK'nın 353/1-a6 maddesi uyarınca KALDIRILMASINA, dosyanın mahkemesine İADESİNE,

2-Harçlar Kanunu gereğince istinaf talep edenler tarafından yatırılan istinaf kanun yoluna başvurma harçlarının hazineye gelir kaydına,

3- İstinaf talep edenler tarafından yatırılan istinaf karar harçlarının talep halinde kendilerine iadesine,

4-İstinaf başvurusu için yapılan yargılama giderlerinin esas hükümle birlikte ilk derece mahkemesince yargılama giderleri içinde değerlendirilmesine,

5-Artan gider avansı olması halinde yatıran tarafa iadesine,

6-Kararın ilk derece mahkemesince taraflara tebliğe gönderilmesine,

Dosya üzerinde yapılan inceleme sonucunda 25/01/2021 tarihinde HMK 353/1-a6 maddesi gereğince kesin olarak oy birliği ile karar verildi.