

ÇİMENTO ENDÜSTRİSİ İŞVERENLERİ SENDİKASI

ÇİMENTO İŞVERENLERİ

CİLT: 29
SAYI: 6
KASIM 2015



Çimento İşveren Dergimize
artık tabletlere de
ulaşmak mümkün

çimento endüstrisi işverenleri sendikası yayın organı



HAYATI SEÇMEK VARKEN...



Upuzun ve umut dolu bir yaşamı, temel kurallara uymayarak hiçe saymak niye?
Kendinizi, arkadaşlarınızı, hayatınızı koruyarak, güle güle çıktığınız evinize, güle güle geri dönün.



ÇİMEN

İTÜ

İŞVE

REN





ÇİMENTO ENDÜSTRİSİ İŞVERENLERİ SENDİKASI

AMACI

Sendikanın amacı; üyelerin çalışma ilişkilerinde, mevzuat çerçevesinde, ortak ekonomik ve sosyal hak ve menfaatlerini korumak, geliştirmek, aralarında karşılıklı yardımlaşmayı sağlamak, işkolunda kurulmuş ve kurulacak olan işyerlerinin verimli ve ahenkli çalışmasına yardımcı olmak, üyelerini temsil etmek, toplu iş sözleşmesi akdetmek, çalışma barışını kurmak ve devam ettirmek, bu amaçla Türkiye çapında faaliyette bulunmaktır.

Bu amacın gerçekleştirilmesi için, Devletin Ülkesi ve Milleti ile bölünmez bütünlüğünün milli egemenliğin ve Cumhuriyetin korunması ve Atatürk ilkelerinin yaşatılması, demokratik ilkelerden ayrılmadan faaliyet gösterilmesi esastır.

KURULUŞU

Çimento Endüstrisi İşverenleri Sendikası 28 Kasım 1964 tarihinde,

Anadolu Çimento T.A.Ş.
Ankara Çimento Sanayii T.A.Ş.
Aslan ve Eskişehir Müttehit Çimento ve Su Kireci Fabrikaları A.Ş.
Eskişehir Çimento Fabrikası T.A.Ş.
İzmir Çimento Fabrikası T.A.Ş.
Türk Çimento ve Kireci A.Ş.

tarafından o tarihteki İşkolları Yönetmeliği'nin 16 sıra numaralı Çimento Sanayii işkolunda faaliyette bulunmak üzere kurulmuştur.

BASKAN'DAN

Türkiye olarak çok zor günlerden geçiyoruz, son olarak geçtiğimiz Ekim ayında Ankara'da yaşanan menfur saldırının acısını tüm kalbimizle paylaşıyor, derin üzüntü duyuyoruz. Zaman, bizlerin sağduyuyu kaybetmeden ortak bir akılla hareket etme zamanıdır.

Çimento Ailesi adına, son dönemlerde artarak yaşanan tüm terör saldırılarını şiddetle kınıyor; bu saldırılarda yitirdiğimiz güvenlik güçlerimizin ve vatandaşlarımızın kederli ailelerine başsağlığı, yaralılarımıza da acil şifalar diliyorum.

Geçen yıl yayımlanan ve 2015-2017 dönemini kapsayan Orta Vadeli Program (OVP), geçtiğimiz Ekim ayında 2016-2018 dönemini kapsayacak şekilde düzenlenerek yeniden yayımlandı. 2015 yılı için %4 olarak öngörülen ekonomik büyüme rakamı, yeni OVP'de %3'e çekildi. Ülkemiz ihracatının büyümeye bir katkı sağlamayacağı sinyallerini veren söz konusu göstergeler, son derece endişe vericidir.

Öte yandan, milli gelir içindeki payı düşme eğilimi sergileyen imalat sanayi de katma değer yaratmada sınırlı kalacağımızı ve acilen aksiyon alınması gerektiğini göstermektedir. Çimento sektörü özelinde bakarsak, daralan ihracat pazarları ile dış ticaret taşıma hizmetlerine ilişkin maliyetlerin yüksekliliği, Ülkemizdeki bazı yatırımcıları farklı çözüm yollarına sevk etmiştir. İç pazar ve ihracat dengesini kurmak isteyen yatırımcılar burada ürettikleri yarı mamulleri Batı Afrika'da kurdukları öğütme tesislerine götürerek oradaki katkı maddeleriyle karıştırıp pazara girmeye çalışmaktadırlar. Öte yandan deniz yolu bakımından avantajlı durumda olan İran, Ülkemiz kapasitesine yaklaşmış ve çimento sektöründe önemli bir oyuncu olmaya başlamıştır.

Tam da bu noktada, mevcut "işveren teşvik politikaları"nın gözden geçirilmesi ve işveren için "can suyu" olarak nitelendirilebilecek yeni tedbirlerin alınması, Ülkemizin itici gücü olan imalat sanayi için büyük önem arz etmektedir. Kırılgan olmayan güçlü bir ülke ekonomisine sahip olmak için finansal istikrarı güçlendirmenin altın anahtar olduğunun altını çiziyor, bunun ilgili teşviklerle güçlendirilmiş işverenlerce sağlanabileceğine inandığımızı bir kez daha belirtmek istiyorum.

01 Kasım 2015 Pazar günü bir kez daha sandık başına gittik. Sahip olduğu demokrasi dinamiği ile Ülkemiz yeni meclisin oluşturulması yönünde iradesini ortaya koymuş ve koalisyon yerine tek parti iktidarını seçmiştir. Verilen bu fırsatla yeni Hükümetin, gündemine öncelikle ekonomiyi alması gerektiği aşikârdır. Bu noktada iş dünyası mensupları olarak temennimiz, belirsizliklerle geçen beş aylık dönemde kaybettiğimiz ekonomik istikrarın ve çalışma hayatı dengesinin yeniden tesis edilmesi yönünde iken; vatandaşlar olarak temennimiz, toplumdaki kutuplaşmayı bir an önce ortadan kaldıracak adımların atılması, huzur ve barış ortamının yeniden sağlanması yönündedir.

Buradan meclise girmeye hak kazanan tüm siyasi partilerimizi tebrik ediyor, sonucun Ülkemiz için hayırlı olmasını diliyorum.

Son olarak, Cumhuriyetimizin 92. Kuruluş Yıl Dönümünü kutladığımız 29 Ekim vesilesiyle, Ulu Önder Mustafa Kemal Atatürk ve silah arkadaşları ile şehitlerimize rahmet dilemek istiyorum. Gösterdiği yolda matemle değil, fikir ve ideallerine sadakat düsturuyla ilerlediğimizi belirterek, aramızdan ayrılışının 77. yılında Ulu Önder'i bir kez daha minnetle anıyorum.



Tufan ÜNAL

Yönetim Kurulu Başkanı
Çimento Endüstrisi İşverenleri Sendikası



ADOÇİM®

çimentaş elaziğ
CEMENTER HOLDING

AKÇANSA



çimentaş kars
CEMENTER HOLDING



BATIÇİM



BATISÖKE



çimentaş
CEMENTER HOLDING

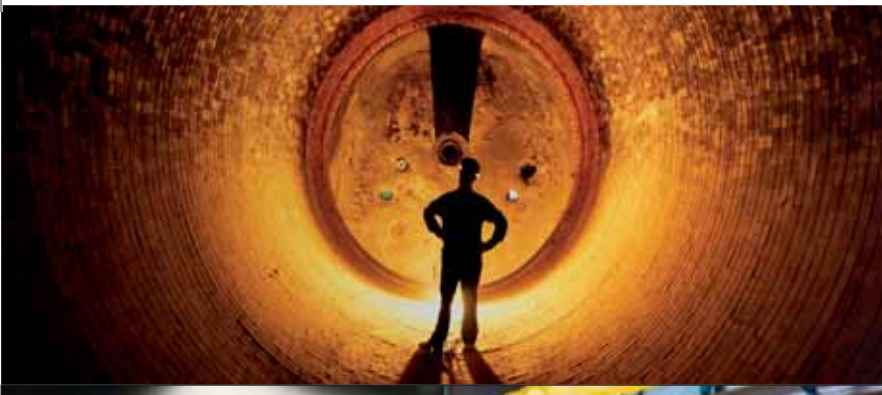


ÇİMSA

AFYON ÇİMENTO T.A.Ş.
ÇİMSA



- ADANA ÇİMENTO SAN. T.A.Ş
- ADOÇİM ÇİMENTO VE BETON SANAYİ VE TİCARET A.Ş.
- AKÇANSA ÇİMENTO SAN. VE TİC. A.Ş.
- AŞ ÇİMENTO SAN. VE TİC. A.Ş.
- AŞLAN ÇİMENTO SAN. A.Ş.
- AŞKALE ÇİMENTO SAN. T.A.Ş.
- BARTIN ÇİMENTO SAN. VE TİCARET A.Ş.
- BAŞTAŞ BAŞKENT ÇİMENTO SAN. VE TİC. A.Ş.
- BATIÇİM BATI ANADOLU ÇİMENTO SAN. A.Ş.
- BATISÖKE SÖKE ÇİMENTO SAN. T.A.Ş.
- BOLU ÇİMENTO SAN. A.Ş.
- BURSA ÇİMENTO FABRİKASI A.Ş.
- ÇİMENTAŞ İZMİR ÇİMENTO FABRİKASI TÜRK A.Ş.
- ÇİMKO ÇİMENTO VE BETON SANAYİ TİCARET A.Ş.
- ÇİMSA ÇİMENTO SAN. VE T.A.Ş.
- ÇİMSA AFYON ÇİMENTO SAN. T.A.Ş.
- DENİZLİ ÇİMENTO SANAYİ T.A.Ş.
- RECYDIA ATIK YÖNETİMİ YENİLENEBİLİR ENERJİ ÜRETİMİ NAK.
VE LOJ. HİZ. SAN. VE TİC. A.Ş. - ELAZIĞ ÇİMENTO
- GÖLTAŞ GÖLLER BÖLGESİ ÇİMENTO SAN. VE TİC. A.Ş.
- KARS ÇİMENTO SANAYİ VE TİCARET A.Ş.
- KONYA ÇİMENTO SAN. A.Ş.
- LİMAK BATI ÇİMENTO SAN. VE TİC. A.Ş.
- LİMAK ÇİMENTO SAN. VE TİC. A.Ş.
- MARDİN ÇİMENTO SAN. VE TİC. A.Ş.
- MEDCEM MADENCİLİK VE YAPI MALZEMELERİ SANAYİ
VE TİCARET ANONİM ŞİRKETİ
- NUH ÇİMENTO SAN. A.Ş.
- ÜNYE ÇİMENTO SAN. VE TİC. A.Ş.
- VOTORANTİM ÇİMENTO SANAYİ VE TİCARET A.Ş.
- YİBİTAŞ YOZGAT İŞÇİ BİRLİĞİ İNŞAAT MALZEMELERİ TİC. SAN. A.Ş.
- YURT ÇİMENTO SAN. VE TİC. A.Ş.



ÇİMENTO ENDÜSTRİSİ İŞVERENLERİ SENDİKASI

Yayın Organı

Çilt: 29 - **Sayı:** 6 - **KASIM 2015**

ISSN 1300-3526

İki ayda bir yayımlanır. Yerel, süreli yayındır.

Sahibi

Çimento Endüstrisi İşverenleri Sendikası adına
Yönetim Kurulu Başkanı
Tufan ÜNAL

Sorumlu Yazı İşleri Müdürü

Genel Sekreter
Dr. H. Serdar ŞARDAN

Editör

Özgür ACAR
ozguracar@ceis.org.tr

Hakemli Dergi

Yayın Kurulu

Prof. Dr. Levent AKIN - Ankara Üniversitesi
Prof. Dr. Gülsevil ALPAGUT - İstanbul Üniversitesi
Prof. Dr. Yusuf ALPER - Uludağ Üniversitesi
Prof. Dr. İsmail ATAAY - İstanbul Üniversitesi
Prof. Dr. Tankut CENTEL - Koç Üniversitesi
Prof. Dr. Toker DERELİ - Işık Üniversitesi
Prof. Dr. Münir EKONOMİ
Prof. Dr. Cem KILIÇ - Gazi Üniversitesi
Prof. Dr. Şükrü KIZILOĞLU - ODTÜ
Prof. Dr. Sarper SÜZEK - Atılım Üniversitesi
Prof. Dr. Fevzi ŞAHLANAN - Okan Üniversitesi
Prof. Dr. Mustafa Yaşar TINAR - Dokuz Eylül Üniversitesi
Prof. Dr. Nahit TÖRE - Çankaya Üniversitesi
Prof. Dr. A. Can TUNCAY - Bahçeşehir Üniversitesi
Prof. Dr. Kübra Doğan YENİSEY - Bilgi Üniversitesi

Yayın İlkeleri

Çimento İşveren Dergisi, Temmuz 1997'den beri hakemli dergidir. Dergimiz basım meslek ilkelerine uymayı taahhüt eder. Dergimizde yayımlanan yazıların her hakkı saklıdır. Yazılı izin alınmadan iktibas edilemez. Dergide yayımlanan yazılar yazarın kişisel görüşüdür, Çimento Endüstrisi İşverenleri Sendikası'nı bağlamaz. Dergiye gönderilen yazılar yayımlanmasa dahi iade edilemez.

İdare Yeri

Çimento Endüstrisi İşverenleri Sendikası
Ankara İrtibat Bürosu, Tepe Prime A Blok Kat:18
Eskişehir Devlet Yolu (Dumlupınar Bulv.) 9. km.
No:266 06800, ANKARA

Grafik Tasarım & Mizanpaj

İlkay KIRMIZIGÜL
ilkaykirmizigul@ceis.org.tr

Basım Yeri

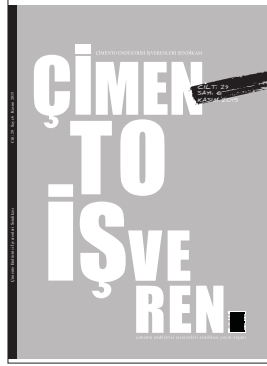
ON OFSET AMBALAJ, YAYINCILIK,
MATBAACILIK, REKLAMCILIK TİC. LTD. ŞTİ.
Erciyes İş Merkezi 201. Cad. (10. Cad.)
No:53 06370, İstanbul Yolu
Macunköy-Yenimahalle/ANKARA

Basım Tarihi

13 KASIM 2015

ÜCRETSİZDİR.





Cilt: 29 - Sayı: 6 - KASIM 2015

ISSN 1300-3526

İki ayda bir yayımlanır. Yerel, süreli yayındır.



8-25

MAKALE

Doç. Dr. Halil YILMAZ

MOTORLU ARAÇLARLA MEYDANA GELEN İŞ KAZALARI

26-33

YARGITAY KARARLARI

34-39

REKABET HUKUKU

Av. Gönenç GÜRKAYNAK

40

SENDİKADAN

41-43

İSG HABERİ

44

ÇAİK HABERİ

44

ÇYK HABERİ

45-48

FABRİKA HABERLERİ

49

DİĞER HABER

50-52

İSTATİSTİK

53-54

KİTAP TANITIM

54

VEFAT HABERİ



Değerli Okurlarımız,

“1 Kasım Genel Seçimi”ni geride bıraktık. Ülkemizin barış ve huzura ihtiyaç duyduğu bugünlerde ekonomik açıdan da ayrıca istikrarı tekrardan yakalamak zorunda olduğumuzu aklımızdan çıkarmamamız gerekiyor. Bilindiği gibi seçim öncesi ekonomik vaatler arasında bu kapsamda tüm partilerin ortak noktada bulunduğu en önemli kalem “Asgari Ücret” olmuştur. İşverenler, gelecek yılbaşında net 1.300 TL’ye çıkması beklenen asgari ücretin kendilerine maliyetini hesaplamaya şimdiden başladı. Ülkemizde halen yaklaşık 5 milyon kişi asgari ücret üzerinden maaş alıyor. Öte yandan, taban ücrete yapılacak artış nedeniyle asgari ücretle çalışmayan sektörlerde de minimum yüzde 16-17 oranında maliyet artırıcı etki yapacağı hesaplanıyor. Asgari ücret, özellikle toplu iş sözleşmesi yapılan işyerlerinde taban ücret olarak belirleniyor. Bu nedenle gelecek yıl özel sektörde başlayacak olan toplu iş sözleşmesi bağlanma süreçlerinde asgari ücrete yapılan zım belirleyici unsur olarak yer alacak. Asgari ücretin netinde yapılacak yaklaşık yüzde 30’luk artış, toplu iş sözleşmeleri kapsamında adeta bir domino etkisi yaratarak tüm ücretleri de etkileyecek. Bu itibarla gelecek dönemde gerçekleşecek olan Asgari Ücret Tespit Komisyonu toplantılarının çetin geçeceğini şimdiden söylemek mümkün. Asgari ücret seviyesinin yukarıya çekilerek tüm işçilerin ücretlerinde iyileştirmeye gitmek işyeri barışı ve çalışan verimliliği açısından elbette ki önemlidir. Ancak bunun işverene maliyetinin de gözden kaçırılmaması ve uygulamada ne işçinin ne de işverenin mağdur olmayacağı ortak bir noktada buluşulması gerektiği unutulmamalıdır. Özellikle işçi ve işverenin prim ödemelerinde yapılacak yeni düzenlemelerle bu yükün hafifletilmesi sağlanabilir.

Dergimizin bu sayısında bir adet makaleye yer verdik. Makalemiz, motorlu araçların karıştığı ya da motorlu araçlar nedeniyle meydana gelen kazaların iş kazası sayılabilmesi için gerekli koşullarla, meydana gelen iş kazasından dolayı işverenin işveren ve işverenlik sıfatı dışındaki sorumluluklarını konuyu ele alarak Yargıtay Kararları eşliğinde inceliyor.

Avukat Gönenç GÜRKAYNAK her sayımızda olduğu gibi Rekabet Hukuku bölümü için hazırladığı yazısında bu kez, çimento sektöründe yan sınırlama olarak rekabet etmeme yükümlülüğü olgusunu coğrafi kapsamı açısından inceledi. Bunun yanında, Türk Rekabet Mevzuatı’ndaki gelişmelerin de yer aldığı yazıda ayrıca geçmiş yazılarda olduğu gibi güncel Rekabet Kurulu Kararları ve rekabet hukuku açısından Avrupa’daki gelişmeler de yer alıyor.

10 Kasım 1938 tarihinin üzerinden 77 yıl geçti. Yıl 2015 ve aradan geçen bunca zaman, “En büyük eserim” dediği Cumhuriyetimizin kurucusu Ulu Önder Mustafa Kemal Atatürk’e olan özlemimizi daha da artırdı. O’na olan bağlılığımızı ve sevgimizi ortak düşünce ve duygularla bir kez daha dile getiriyor, büyük önderimizi saygı ve minnetle anıyoruz.

Sevgi ve saygılarımla...



Özgür ACAR

Editör

Çimento Endüstrisi İşverenleri Sendikası
ozguracar@ceis.org.tr

Makale Gönderim Tarihi: 06.10.2015
Makale Kabul Tarihi: 04.11.2015



Doç. Dr. Halil YILMAZ
Yargıtay 21. Hukuk Dairesi Üyesi

1965 yılında Sandıklı'da doğdu. 1987 yılında, Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi'ndeki lisans eğitiminin ardından, 1998 yılında yüksek lisans eğitimini, 2007 yılında ise doktora eğitimini tamamladı. 2013 yılında iş ve sosyal güvenlik hukuku bilim dalında doçent ünvanını aldı. Halen Yargıtay 21. Hukuk Dairesi Üyesi olarak görevini sürdürmektedir.

MAKALE

ÖZ

MOTORLU ARAÇLARLA MEYDANA GELEN İŞ KAZALARI

Bu makalede, motorlu araçların karıştığı ya da motorlu araçlar nedeniyle meydana gelen kazaların iş kazası sayılabilmesi için gerekli koşullar ile, meydana gelen iş kazasından dolayı işverenin, işveren ve işverenlik sıfatı dışındaki sorumlulukları incelenmiştir.

Anahtar Kelimeler: Araç tahsisi, işe gidiş geliş, araç işleten, servis, trafik kazası, adam çalıştıran, teknik arıza, mali mesuliyet sigortası, sağlık hizmet bedeli.

ABSTRACT

WORK ACCIDENTS STEMMING FROM MOTOR VEHICLES

In this article, the conditions required for accidents to be identified as the work accidents due to the engagement of motor vehicles or caused by motor vehicles as well as the liability of the employers beyond the title of employer and employment are studied.

Key Words: Vehicle allocation, travelling to and from the business place, motor service, operator, traffic accident, technical malfunction, financial liability insurance, healthcare service cost.

MOTORLU ARAÇLARLA MEYDANA GELEN İŞ KAZALARI

WORK ACCIDENTS STEMMING FROM MOTOR VEHICLES

GİRİŞ

Ülkemizde meydana gelen taksirli ölüm ve yaralanmaların iki büyük sebebi bulunmaktadır. Bunlardan birisi trafik kazaları diğeri ise iş kazalarıdır. Her ikisi de toplum sağlığını ve gelişmesini içten içe olumsuz yönde etkileyen ve her geçen gün ülkeye, topluma ve bireye büyük ve katlanılması neredeyse imkânsız maliyetler ve acılar yükleyen önemli bir tehdit unsuru haline gelmektedir. Günümüz sosyal, ekonomik ve kültürel yaşantısını önemli ölçüde değiştiren motorlu araçların sebep olduğu trafik kazaları tüm dünyada olduğu gibi, ülkemizde de acil çözüm bekleyen problemlerin başında gelmektedir. Uygulamada iki kaza (trafik kazası ve iş kazası) niteliğinin aynı olayda birleşimini ifade etmek için «trafik-iş» kazası denilmekte ise de, söz konusu ifade hukuki bir terim değildir. Motorlu araçların karıştığı kazaların aynı zamanda iş kazası sayılabilmesi için bazı koşulların varlığına ihtiyaç vardır. Bu koşullar ve sonuçları incelenmiştir.

I. İŞ KAZASI

5510 sayılı Sosyal Sigortalar ve Genel Sağlık Sigortası Kanunu'nun 13. maddesine göre iş kazası; sigortalının iş yerinde bulunduğu sırada; işveren tarafından yürütülmekte olan iş nedeniyle; bir işverene bağlı olarak çalışan sigortalının, görevli olarak işyeri dışında başka bir yere gönderilmesi nedeniyle asıl işini yapmaksızın geçen zamanlarda; emziren kadın sigortalının, iş mevzuatı gereğince çocuğuna süt vermek için ayrılan zamanlarda ve sigortalıların, işverence sağlanan bir taşıtla işin yapıldığı yere gidiş geliş sırasında, meydana gelen ve sigortalıyı hemen veya sonradan bedenen ya da ruhen özre uğratan olaydır. Burada inceleme konumuz doğrudan ilgilendiren hüküm; sigortalıların, işverence sağlanan bir taşıtla işin yapıldığı yere gidiş geliş sırasında,

meydana gelen kazanın iş kazası sayılmasıdır (m.13/1-e). Dolaylı ilgilendiren hüküm ise, sigortalının işyerinde bulunduğu sırada kazaya uğraması (m.13/1-a), işveren tarafından yürütülmekte olan iş nedeniyle kazaya uğraması (m.13/1-b) ve sigortalının, görevli olarak işyeri dışında başka bir yere gönderilmesi nedeniyle asıl işini yapmaksızın geçen zamanlarda kazaya uğramasıdır (m. 13/1-c). Doğrudan ilgilendirmesi bakımından hükmün uygulamadaki tipik görünme şekli trafik kazalarıdır. Trafik kazası 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu'nun 3. maddesinde; "Karayolu üzerinde hareket halinde olan bir veya birden fazla aracın karıştığı ölüm, yaralanma ve zararlı sonuçlanmış olan olay" olarak tanımlanmıştır. Motorlu araçlar nedeniyle ortaya çıkan iş kazaları her zaman trafik kazası şeklinde ortaya çıkmayabilir. 4857 sayılı İş Kanunu'na (m. 2/2) (aynı zamanda 5510 s.k. m. 11/2) göre işverene ait araçlar işyeri sayılmaktadır. Örneğin işçinin araçta iken silahlı saldırıya uğraması, araçlar kullanılarak işverene ait bir işin yürütülmesi sırasında zarara uğramış olması nedeniyle bir iş kazası sayılacaktır.

II. İŞ KAZASI SAYILABİLECEK MOTORLU ARAÇ KAZALARI

A. Kazanın İşverence Sağlanan Bir Taşıtlı İşin Yapıldığı Yere Gidiş Geliş Sırasında Meydana Gelmesi (5510, m. 13/1-e)

Yukarıda belirttiğimiz ve motorlu araçların karıştığı kazalardan doğrudan ilgilendiren hüküm itibarıyla iş kazasından söz edebilmek için olayda bazı unsurların varlığı aranmalıdır.

1. Aracın İşverence Sağlanmış Olması

Motorlu araçların karıştığı kazaların iş kazası sayılması için önemli olan husus aracın işverence sağlanmış olmasıdır¹. Burada sözü edilen araç, işyerinin mal veya hizmet üretiminde doğrudan veya dolaylı olarak kullanılan bir araç değildir². İşyerinde görülmekte olan işe ait teknik sonucun gerçekleşmesine katkısı bulunan araçlar işyerinden sayılır. İşin niteliğinden doğmayan ve yapılan işle ilgisi olmayan araçlar işyerinden sayılmaz.

¹ Tuncay Can/Ekmekçi Ömer, Sosyal Güvenlik Hukuku Dersleri, 17. Bası, İstanbul 2015, s. 371.

² Taşkent Savaş, "İş Kazası Kavramı", Prof. Dr. Nuri Çelik'e Armağan, C:II, İstanbul 2001, s. 1963.

Araç işverence doğrudan sağlanabileceği gibi dolaylı olarak da sağlanabilir. Bu nedenle, yakıt giderlerinin işverence karşılanması halinde söz konusu araç işverence sağlanmış araç sayılacaktır³. Buna karşılık işverence yakıt karşılanmayan (dolayısıyla tahsis edilmeyen) işçinin özel aracı ile işe giderken geçirdiği kaza iş kazası sayılmamıştır⁴. Kendilerine işverence yol parası ödenen işçilerin dolmuş veya belediye otobüsü/tren vb. araçla işe gidip gelirken uğradıkları trafik kazaları aracın işverence sağlanmış olmaması nedeniyle iş kazası sayılmayacaktır⁵. Yargıtay, bir işyerinde çalışan motorlu kuryenin başka bir çalışanı motorla evine götürmesi sırasında uğradığı trafik kazası sonucu yaralanmasını aynı nedenlerle iş kazası saymamıştır⁶. Geçmişte verdiği bir kararında ise, yukarıda belirtilen gerekçelere uymayacak şekilde; Belediye otobüsü ile işe gitmekte iken dışarıdan açılan ateş sonucu işçinin ölmesi olayını iş kazası saymıştır⁷.

Yargıtay, sigortalının toplu taşıma aracına yetişemeyip işyerine ait damperli kamyonla evine giderken geçirdiği kazayı iş kazası kabul eden yerel mahkeme kararını onamıştır. Yargıtay kararı onarken, işyerinde yeterli sayıda servis aracı olmamasından dolayı sigortalının bindiği aracın gerektiğinde servis aracı olarak da kullanılması nedeniyle kamyonun işverence sağlanan taşıt kavramına girmesine ve taşıt araçlarının işyerinden sayılması karşısında olayın bu yönüyle sigortalının işyerinde bulunduğu sırada kazaya uğraması şeklinde oluşması olarak değerlendirmiştir⁸.

Aracın işverence sağlanmış olması kaydıyla mülkiyetinin işverene ait olmaması olayın iş kazası sayılması bakımından bir eksiklik değildir. Sigortalının işverene ait olmayan, masrafı işverence karşılanan, kendi seçtiği bir araçla başka bir şehre görevli olarak giderken, bu aracın başka araçla çarpışma sonucu ölmesi olayı iş kazası sayılmıştır⁹. Bu kapsamda, kiralanan araçta meydana gelen kaza iş kazası sayılabilir. Bir işverenin kiraladığı aracın sürücüsü, o işverenin emir ve talimatı altındadır. Bu nedenle, kiralanan araçta meydana gelen trafik kazasında malûl kalan işçi, işverene karşı maddi ve manevî tazminat talebinde bulunabilir. İşveren araç kiralama yerine, tamamen üçüncü kişiye ait bir araçla taşınmak üzere

³ Tuncay/Ekmekçi, s. 371;Güzel Ali/Okur Ali Rıza/Caniklioğlu Nurşen, Sosyal Güvenlik Hukuku, 15. Bası, İstanbul 2014, s. 428.

⁴ Y. 21. HD nin 28.06.2001 tarih, 2001/4592-5149 sayılı Kararı.

⁵ Tuncay/Ekmekçi, s. 372.

⁶ Y. 21. HD nin 12.7.2011 tarih, 14098/6281 sayılı Kararı.

⁷ Y. 10. HD nin 03.11.1983 tarih, 5263/5446 sayılı Kararı.

⁸ Y. 10. HD nin 19.10.1981 tarih, 4721/5303 sayılı Kararı.

⁹ Y. 10. HD nin 26.04.1977 tarih, 1976/6231-3150 sayılı Kararı.

taşıma sözleşmesi yaparak işçilerini taşıtabilir. Bu durumda işverenin taşıma sözleşmesi yaptığı üçüncü kişi, sözleşme uyarınca kendi araç ve sürücüsü ile işçileri taşımayı taahhüt etmiştir. Böyle bir olayda Yargıtay, taşıma (servis) işini yüklenenle taşımadan yararlanan işçiler arasında, doğrudan bir hukuksal ilişki bulunmadığını belirterek, işçilerini taşıtan işvereni iş kazasından dolayı doğrudan sorumlu tutmaktadır¹⁰.

2. Kazanın İşe Gidiş Geliş Sırasında Meydana Gelmesi

İkinci önemli husus ise, kazanın işin yapıldığı yere gidiş geliş sırasında meydana gelmiş olmasıdır. İşe gidiş geliş ilişkili taşımanın toplu ya da bireysel olması arasında bir ayırım gözetilmemiş ve işverence sağlanan güvence her iki tür taşımayı da kapsamıştır. Özellikle çalışma düzenine göre, belli mesai saatlerine bağlı olmadan, işine erken başlayıp geç saatlere kadar çalışan yönetici kişilere, işin ve görevin niteliği itibarıyla topluca işyerine getirip götürme kuralı uygulanamayacaktır. Bu nedenle bu kişilerin, işverenin tahsis ettiği araçla işe gidip gelirken uğradığı olay iş kazası sayılacaktır¹¹. Aracın işverence tahsis edilmesi kaydıyla getirip götürmenin düzenli şekilde yapılması koşulu bulunmamaktadır. Çünkü kanunun ifadesinden düzenli taşıma sonucu çıkmamaktadır. Başka bir ifadeyle taşıma faaliyetinin, önceden belirli ve bir plana göre yapılması aranmamalıdır. Örneğin işverenin işyerinde çalışan kimi işçileri haftanın bazı günleri işe giderken aracına alması ve işe götürmesi durumunda düzenli bir taşıma söz konusu değildir. Kanun koyucu düzenli taşımayı amaç edinse idi, tıpkı 4857 sayılı İş Kanunu'nun 66/1-f maddesinde ("...düzenli bir şekilde götürülüp getirilmeleri esnasında...") olduğu gibi bunu açıkça ifade edebilirdi. Toplu taşıma bakımından iş kazasının uygulamadaki tipik görünüş şekli, servis araçlarının karşıtığı kazalardır. Aracın işverenin bir sigortalısı ya da başka bir sürücü tarafından kullanılması bir fark ortaya çıkarmaz. İşverence sosyal yardım amacı ile temin edilen araca binerek işyerine gitmekte olan işçinin karşıdan gelen başka bir aracın çarpması sonucu ölümü ile sonuçlanan olay iş kazasıdır¹².

İşverence sağlanan araçla işe gidiş geliş sırasında meydana gelen iş kazasını yalnızca trafik kazasına hasretmek doğru olmaz. Sigortalının araca binerken elini aracın kapısına sıkıştırması, araç içindeki bir kavga nedeniyle yaralanması gibi olaylar da geniş yorumlanarak gidiş geliş sırasında meydana geldiği için iş kazası sayılacaktır¹³. Buna karşılık iş kazası

sonucunda yaralanıp, hastanede tedavi gördükten sonra memleketine giderken trafik kazası geçirek ölen işçinin ölümüne neden olan olay iş kazası değildir¹⁴.

Yargıtay'a göre, tahsis edilen araçla işe gidiş gelişten amaç, araca binme ve araçtan inme anı arasında geçen zaman kesitidir. Eski bir kararında, sigortalının, gece vardiyasında çalışmak üzere işyerine gitmek amacıyla bindiği belediye otobüsünden durakta inip, yolun karşı tarafına geçmek isterken, başka bir aracın çarpmasıyla uğradığı trafik kazası sonucu yaralanması olayını kanunda sayılan sebeplerden hiçbirisine uymadığı gerekçesiyle iş kazası saymamıştır¹⁵.

İş kazası sayılması bakımından, işçinin zararının, taşıma sırasında olmak kaydı ile mutlaka işverence sağlanan aracın içinde gerçekleşmesi koşulu bulunmamaktadır. Örneğin servis aracından uygun olmayan yerde indirilen işçinin işverene ait şantiyeye gitmek üzere yolun sağından soluna geçerken üçüncü bir kişiye ait aracın çarpması sonucu ölümü olayı iş kazası sayılmıştır. Yargıtay burada işe giderken geçirilen süreyi, hizmet süresinden saymak suretiyle ve olayın işe giderken gerçekleşmiş olması nedeniyle iş kazası saymıştır¹⁶. Keza servis aracına binmek üzere, işveren tarafından belirlenen yerde beklerken, üçüncü kişiye ait aracın çarpması sonucu yaralanma olayı da iş kazası sayılmıştır. Kararın gerekçesinde, Kanunun, (e) bendinde; "götürülmesi sırasında" sözcüklerinin, sigortalının işveren tarafından belirlenen yerde servis aracına binmek üzere toplu olarak buldukları hazırlık dönemini de kapsadığı, "götürme sırasında" sözcüklerinin salt servis aracında geçen süreyi değil, servis aracına binmeden önceki süreyi de kapsadığı biçiminde yorumlamanın sosyal güvenlik hukukunun ilkelere uygun düştüğü belirtilmiştir. Henüz taşıma başlamadığı halde, Yargıtay'ın geniş bir yorumla olayı iş kazası kabul etmesi haklı olarak eleştiri konusu edilmiştir¹⁷. Benzer şekilde Yargıtay başka bir kararında yerel mahkemenin, "yol kenarında işverenin belirlediği yerde işyeri servisine binmek üzere bekleyen sigortalıya çarparak ölümü olayında, işçinin servis beklediği hazırlık döneminde kısmen ve dolaylı olarak işverenin otoritesi altına girdiğini, maktul sigortalının herhangi bir toplu taşıma aracının durmadığı bilinen otoban kenarında durması veya yürümesi, davalı şirketin fiilen uyguladığı veya göz yumduğu servis uygulamasının bir sonucu olduğu, dolayısıyla bu sürecin servis aracına binmek üzere hazırlık

olayı (Y. 21. HD nin 09.7.2013 tarih, 2012/18444-14733 sayılı kararı).

¹⁴ Y. 10. HD nin 25.05.1989 tarih, 1989/3064-4630 sayılı kararı.

¹⁵ Y. 10. HD nin 26.9.1989 tarih, 1989/4351-6491 sayılı kararı.

¹⁶ Söz konusu olayda servis aracının işçiyi işyerinin içine kadar götürmeyip karayolunun üzerinde bırakıp buradan 5-6 dakikalık yürüme yolu ile davalıya ait Şantiye'ye ulaştığı olay gününden önce de işe gidişlerin bu şekilde olduğu anlaşılmaktadır (Y. 21. HD nin 01.05.2003 tarih, 2003/4144-4122 sayılı kararı).

¹⁷ Y. 21. HD nin 14.05.1996 tarih, 1996/2674-2738 sayılı kararı; Sümer Haluk Hadi, "Sigortalının Servis Aracı Beklerken Uğradığı Kaza İş Kazası mıdır?", Karar İncelemesi, Çimento İşveren Dergisi, Temmuz 1997, s. 10 vd...

¹⁰ Y. 9. HD nin 18/01/1989 tarih, 1988/10312-139 sayılı kararı ve Y. 21. HD nin 04.04.2000 tarih, 1565/2581 sayılı Kararı.

¹¹ Y. 10. HD nin 19.06.1992 tarih, 1991/15658-6893 sayılı ve 03.02.1986 tarih, 1985/6312-462 sayılı Kararları.

¹² YHGK nun 18.03.1987 tarih, 1986/722-203 sayılı Kararı.

¹³ Güzel/Okur/Canıklıoğlu, s. 428.; Servis otobüsü ile işe gelirken yol üzerindeki ilköğretim okulunun önünde bulunan hız kesici tümsekten hızlı geçilmesi nedeniyle araç içerisinde arka koltukta oturmakta olan sigortalının yaralanması

dönemini kapsadığını ve sonuç olarak olayın bir iş kazası olduğu" şeklindeki gerekçelerle verdiği kararını onamıştır¹⁸.

3. Taşımanın İşverenin Bilgisi Dâhilinde Gerçekleşmesi

Aracın işverence sağlanmış olması iş kazası sayılma ve işverenin sorumluluğu açısından yeterli koşul değildir. Aracın kullanımının işverenin ve yetkilendirdiği kişinin açık veya örtülü bilgisi ve talimatı dışında gerçekleşmesi halinde meydana gelen kazalar iş kazası sayılmayacaktır¹⁹. Bu nedenle, işverenin bilgisi olmaksızın eğlence ve gezi amaçlı yolculuk sonucu gerçekleşen kaza iş kazası değildir²⁰.

B. Kazanın İşveren Tarafından Yürütülmekte Olan İş Nedeniyle Meydana Gelmesi

Kanun, işveren tarafından yürütülmekte olan iş nedeniyle işçinin uğradığı kazayı iş kazası saymıştır (5510 m. 13/1-b). İşveren tarafından yürütülmekte olan iş kimi kez motorlu araç kullanımını gerektiren ve araçlarla yürütülen iş olabilir. Yargıtay otobüs sürücüsünün, aracın motorundan ses gelmesi üzerine bakmak için durakta geçici olarak aracından inmesinden sonra, bir başka kişiye ait aracın çarpması sonucunda yaralanması olayını yürütülmekte olan iş sırasında meydana geldiğinden iş kazası kabul etmiştir²¹. Başka bir kararında, sigortalının tedavi amacıyla işverene ait araç ile hastaneye götürülmesi sırasında meydana gelen kazanın, bir işin görülmesi sırasında meydana gelmediği gerekçesi ile iş kazası olarak kabul etmemiştir²². Yargıtay diğer bir kararında ise haklı olarak, sigortalının çalıştığı şirket yönetim kurulu başkan yardımcısı yönetimindeki araçla gittiği yerde geç saatlere kadar birlikte eğlendikten sonra, aracının bulunduğu yere götürülürken geçirdiği kazayı, iş esnasında ya da iş için görevlendirildiği sırada gerçekleşmemesi, eğlenceden doğan gerçekleşmesi nedeniyle iş kazası kabul etmemiştir²³.

¹⁸ Y. 21. HD nin 07.04.2014 tarih, 2013/6586-7120 sayılı Kararı.

¹⁹ Y. 21. HD nin 26.01.2010 tarih, 2009/10584-615 sayılı Kararı.

²⁰ Yargıtay bir olayda; Davacının içerisinde bulunduğu ve mülkiyeti şirkete ait araçla işverenin oğlunun sevk ve idaresinde iken, kimi kişilerle birlikte tamamen eğlenmek ve gezmek amacıyla Çorum'a geldikleri, gece eğlence sonucu ve aşırı alkollü vaziyette bu kez Samsun istikametine doğru gidilirken, önde bulunan kamyonu arkadan çarpmak suretiyle yapılan özel amaçlı eğlence ve seyahatler sonucu meydana gelen olayların iş kazası olarak nitelendirilmesinin mümkün olmadığına karar vermiştir (Y. 21. HD nin 29.04.2002 tarih, 2002/2036-3525 sayılı Kararı).

²¹ Y. 10. HD nin 09.06.2003 tarih, 2003/4418-4772 sayılı Kararı.

²² Y. 21. HD nin 25.02.2013 tarih, 2011/6786-3259 sayılı Kararı.

²³ Y. 21. HD nin 09.04.2014 tarih, 2013/6044-7316 sayılı Kararı.

C. Kazanın Sigortalının İşyerinde Bulunduğu Sırada Meydana Gelmesi (5510, m. 13/1-a)

5510 sayılı Kanun'a göre araçlar işyeri sayılmaktadır (m. 11/2). Bu nedenle, bir taşıma işi söz konusu olmasa dahi işyerine ait araçlarda meydana gelen kazalar iş kazası sayılmıştır. Yargıtay bir kararında, sürücü mahallinde sarkıntılık ettiği için muavini tarafından yaralanan sürücünün iş kazasına uğradığını kabul etmiştir²⁴.

D. Kazanın Sigortalının, Görevli Olarak İşyeri Dışında Başka Bir Yere Gönderilmesi Nedeniyle Asıl İşini Yapmaksızın Geçen Zamanlarda Meydana Gelmesi

Sigortalının, görevli olarak işyeri dışında başka bir yere gönderilmesi nedeniyle asıl işini yapmaksızın geçen zamanlarda meydana gelen kaza iş kazası sayılmıştır (5510 m. 13/1-c). Sigortalının asıl işini yapmaksızın geçirdiği zamanlar boşta geçen zamanlardır. Görevli olarak başka bir yere gönderilen sigortalı yolda iken işverenin otoritesi altında bulunmaktadırlar²⁵. Bu şekilde geçen zamanda oluşan tüm kazalar iş kazası saymak gerekecektir. Bu anlamda aracın işverence sağlanmış olmasına gerek yoktur. Görevli olarak gönderildiği sırada bindiği taksi, dolmuş ve diğer toplu ulaşım araçlarının da geçirdiği kaza iş kazasıdır.

İşçinin işyeri dışında görevlendirileceği yer (yurtdışı da dahil) işyerinin bulunduğu şehrin içinde veya dışında olabilir. İşçilerin işverence sağlanan bir servis aracı ile iş elbisesi provası için Urfa'dan Hilvan'a götürülürken yolda teröristlerce silahlı öldürülmesi olayı iş kazası sayılmıştır²⁶. Sigortalının uğradığı kazanın iş kazası sayılması için, kazaya uğradığı sırada görevlendirildiği işi yapıyor olması şart değildir. Ancak, bunun da dürüstlük kuralına göre sınırları olmalıdır. Boşta geçen süreler, hayatın olağan akışına ve deneyimlerine göre makul ve hoşgörüle karşılanabilecek bir süre olmalıdır. Örneğin üç günde bitireceği işi keyfi olarak on günde tamamlayan

²⁴ Y. 10. HD nin 29.5.1986 tarih, 3223/3378 sayılı kararı.

²⁵ Tuncay/Ekmekçi, s. 368; Taşkent, s. 1961; "Dava konusu olayda davacı murisinin işveren tarafından verilen talimatla M.K. isimli şahsın mermer işlerinin ölçüsünü almak üzere görevlendirildiğine bu işin bitimi sonucu işyerine gelirken kaza geçirdiği görülmektedir. Bu durumda istemin olumlu kabul edilmesi ve olayın iş kazası sayılması gerekirken aksine görüşle karar verilmesi usul ve yasaya aykırıdır" (Y. 21. HD nin 25.4.2001 tarih, 3111/3240 sayılı kararı).

²⁶ Y. 9. HD nin 4.7.1985 tarih, 1985/4249-7382 sayılı kararı.

sigortalının uzattığı bu sürede başına gelen kaza veya görevle gittiği kente geceleyin varan, sabahleyin iş saati içinde işyerine gideceği yerde gezintiye çıkan ve gezinti esnasında kaza geçiren kişinin geçirdiği bu kazalar iş kazası sayılmaz. Yargıtay, başka yere görevli olarak gönderilen sigortalının giderken yol üzerindeki bir bahçede arkadaşları ile bankta otururken geçirdiği kazayı iş kazası saymamıştır²⁷. Buna karşılık, yurtdışına eşya götürmekle görevlendirilen kamyon sürücüsünün eşyayı teslim ettikten sonra döviz bozdurmak için güzergah değiştirdiği yolda trafik kazası geçirmesi iş kazası sayılmıştır²⁸.

III. İŞVERENİN SORUMLULUĞU

İşverenin sorumluluğu, iş sağlığı ve güvenliği önlemleri alınmasına ilişkin yükümlülükler getiren 6331 sayılı Kanun ile Türk Borçlar Kanunu'nun 417. maddesine dayanmaktadır. Bir olayın iş kazası sayılmasının doğurduğu en önemli sonuç zarara uğrayan işçi ya da desteğinden yoksun kalanların bu zararlarının giderilmesidir. İşçi ya da desteğinden yoksun kalanlar bunun için Sosyal Güvenlik Kurumu'na başvurarak çeşitli yardımlardan yararlanacaktır. Karşılanmayan ve artan zararları bakımından ise işverene başvuracaktır. İşverenin sorumluluğu bir kusur sorumluluğudur. Yargıtay'ın geçmişteki kimi kararlarında²⁹ bunu tehlike sorumluluğu olarak kabul ettiği görülmekte ise de son kararlarında istikrarlı olarak kusur sorumluluğu olarak kabul etmektedir³⁰.

IV. İŞVERENİN SORUMLULUK BİÇİMLERİ

A. Asıl-Alt İşveren Olarak Sorumluluk

İşverenin işçilerini taşıma işini kendi araç ve çalışanlarıyla yapabileceği gibi taşıma sözleşmesine bağlı olarak üçüncü bir kişiye de yaptırabilir. Uygulamada sıkça görüldüğü üzere şirketler çalışanlarını başka firmalarla yaptıkları anlaşmaya istinaden taşıtabilmektedirler. Taşıma firmasına ait aracın karıştığı kazada işverenle taşıma firması arasında asıl-alt işveren ilişkisi olup olmadığı zaman zaman tartışma konusu olabilmektedir.

²⁷ Y. 10. HD nin 13.10.1987 tarih, 1987/5024-5139 sayılı Kararı.

²⁸ Y. 10. HD nin 03.02.1987 tarih, 19/430 sayılı Kararı.

²⁹ Y. 21. HD nin 01.02.2000 tarih, 1999/9269-496 sayılı Kararı.

³⁰ Y. 21. HD nin 22.4.2014 tarih, 2014/1282-8662 sayılı Kararı; Süzek Sarper, İş Hukuku, 11. Baskı, İstanbul 2015, s. 439 vd...; Süzek Sarper, İş Güvenliği Hukuku, Ankara 1985, s. 209 vd...; Sümer Haluk Hadi, "İşverenin İş Kazası ve Meslek Hastalığı Nedeniyle Sorumluluğunun Hukuki Niteliği ve Konuya İlişkin Yargıtay Görüşünün Değerlendirilmesi", Ankara Barosu Ulusal Kongre 4-5-6 Nisan 2013, s. 75 vd...

4857 sayılı İş Kanunu'nun 2. maddesine göre, işyerinde asıl işe yardımcı işler alt işverene verilebilecektir. Yardımcı işten ne anlaşılması gerektiği konusunda kanunda açık bir hüküm bulunmamaktadır. Kanunun 2. maddesi ile Alt İşverenlik Yönetmeliği'nin 3/1-ğ maddesine bakıldığında, bir işin yardımcı iş niteliğinde olması, üretimin zorunlu bir unsuru olmakla birlikte işin görülmesini kolaylaştıran, onu destekleyen veya asıl işin yerine getirilmesinde tamamlayıcı nitelikte olmasına bağlıdır³¹. Yardımcı işlerin alt işverene verilmesi konusunda kanunda herhangi bir sınırlama getirilmemiştir. Bu kapsamda personel taşıma işlerinin (servis) yardımcı iş kapsamında alt işverene verilmesi mümkündür³².

Asıl işverenin taşıma işini verdiği kişi, bu işi işçi çalıştırmaksızın kendisi yerine getiriyorsa alt işveren sıfatına sahip olmaz. Zira alt işveren ilişkisinin oluşabilmesi için taşıma işinin verildiği kişinin, taşıma işinde kendine ait işçilerini çalıştırması gerekir. İşverenin çalıştırdığı işçilerin işe getirilip götürülmeleri için bir taşıma sözleşmesi yapması -diğer koşulların da varlığı ile- yardımcı işte alt işveren ilişkisi kurulması anlamına gelir.

Taşıma işinin işveren nam ve hesabına yapılması durumunda, işçiye karşı sorumluluk doğrudan işverene aittir. Yargıtay'ın kimi kararlarına baktığımızda bu ilişkinin taşıma sözleşmesinin içeriğine atfen asıl-alt işveren ilişkisi olduğu belirtilmekte, ancak kararlardan taşıma sözleşmesindeki hangi hükmün bunu gösterdiği veya hangi hükümden bu sonuca varıldığı anlaşılammamaktadır³³. Bir olayda servis taşımasında, yaralanan işçi taşıyan firmanın değil de taşıtan firmanın işçisi olmasına rağmen, Yargıtay taşıyan firmayı alt işveren olarak kabul etmiştir³⁴.

Alt işverenden söz edebilmek ve asıl işvereni, alt işverenin borçlarından sorumlu tutabilmek için bir takım zorunlu unsurlar bulunmalıdır. Bunun için işyerinde işçi çalıştıran bir asıl işveren bulunmalıdır. Sigortalı çalıştırmayan "işveren" sıfatını kazanamayacağı için, bu durumdaki kişilerden iş alanlar da alt işveren sayılmayacak ve anılan madde kapsamında (m.2) müteselsil sorumluluk doğmayacaktır. Yargıtay, işçilerini, çalıştırdığı herhangi bir sigortalı olmayan kendine ait minibüs ile sadece kendisi çalışıp işçi taşıyan, dolayısıyla işverenlik sıfatını taşımayan kişinin taşıma sırasında geçirdiği kaza nedeniyle işçilerin zarar görmesine neden olayda mini-

³¹ Şahlanan Fevzi, "Türk İş Hukuku'nda Alt İşveren", Mercek, Yıl:2 Sayı:2, 1997, s. 192.

³² Çelik Nuri/Caniklioğlu Nurşen/Canbolat Talat, İş Hukuku Dersleri, 27. Baskı, İstanbul 2014, s. 58.

³³ Y. 21. HD nin 20.12.2012 tarih, 2012/772-24073 sayılı Kararı.

³⁴ Y. 21. HD nin 26.3.2013 tarih, 2012/17968-5664 sayılı Kararı; YHGK nun 25.5.2011 tarih, 2011/290-361 sayılı Kararı.

büscüyü alt işveren olarak kabul etmiştir³⁵. Karar bize göre isabetli değildir.

Alt işverenlik için bir başka işveren, işyerinde yürüttüğü mal veya hizmet üretimine ilişkin bir işte veya bir işin bölüm veya eklentilerinde iş almalı ve sigortalı çalıştırmalıdır. İşverenlik sıfatını, alınan işte ve o iş nedeniyle sigortalı çalıştırılması sonucunda kazanmış olması aranacaktır. Bu kişinin diğer bir takım işyerlerinde çalıştığı sigortalılar nedeniyle kazandığı işverenlik sıfatının sonuca etkisi bulunmamaktadır.

İşverenden alınan iş, işverenin sigortalı çalıştırdığı işe göre ayrı ve bağımsız bir işyeri olarak değerlendirilebilecek nitelikte olmamalıdır. Alt işverenin aldığı iş, işverenin asıl işinin bölüm ve eklentilerindeki işin bir kesimi ya da yardımcı işler kapsamında bulunmalıdır³⁶. Asıl işverenden alınan iş, onun sigortalı çalıştırdığı işe göre ayrı ve bağımsız bir nitelik taşıyamıyorsa, işi alan kimse alt işveren değil, bağımsız işveren sayılacaktır. Bu noktada belirleyici yön; yapılan işin, diğerinin bütünüyle, yardımcı parçası olup olmadığıdır. İşyerindeki üretimle ilgili olmayan ve asıl işin tamamlayıcısı niteliğinde bulunmayan bir işin üstlenilmesi halinde, alt işverenden söz etme olanağı kalmayacak, ortada iki bağımsız işveren bulunacaktır.

İşin bütünü başka bir işverene bırakılmış (iş anahtar teslimi verildiğinde) veya işveren kendisi sigortalı çalıştırmaksızın işi bölerek ihale suretiyle farklı kişilere vermişse, iş sahibi (ihale makamı) kanunun tanımladığı anlamda asıl işveren olmayacağından, bir asıl-alt işveren ilişkisi bulunmayacaktır³⁷.

Asıl işveren, doğrudan bir hizmet sözleşmesi bulunmamakta birlikte İş Kanunu'nun 2. maddesinin 6. fıkrası gereğince alt işverenin işçilerinin iş kazası veya meslek hastalığı nedeniyle uğrayacakları maddi ve manevi zararlardan alt işveren ile birlikte müteselsilen sorumludur.

B. İşveren Sıfatı Dışında Üçüncü Kişi Olarak Sorumluluk

Belirtmek gerekir ki, TBK'nın 60. maddesi uyarınca, bir kişinin sorumluluğunun birden çok sebebe dayandırılacağı hallerde hakim, zarar görene en iyi tazminat imkanını sağlayan sorumluluk sebebine göre karar verecektir.

³⁵ Y. 21. HD nin 26.03.2013 tarih, 2012/17782-5665 sayılı Kararı.

³⁶ "Çöp toplama ve temizlik işi davalı belediyenin kendi işi olması nedeniyle, asıl işveren olan belediye kusuru bulunması bile zarardan sorumludur" (Y. 21. HD nin 16.10.2012 tarih, 2011/10861-17543 sayılı Kararı).

³⁷ YHGK nun 24.05.1995 tarih, 1995/273-548 sayılı kararı ve Y. 21. HD nin 25.03.2014 tarih, 2014/2159-5900 sayılı Kararı.

1. Motorlu Araç İşletenin Sorumluluğu

a. Aracın İşletilmesinden Doğan Sorumluluk

Olayın bir iş kazası olması durumunda ayrıca motorlu araç işletenine karşı da iş mahkemesinde tazminat istenmesi mümkündür. Türk Hukuku'nda motorlu araç işletenlerin hukuki sorumluluğu özel bir kanunla düzenlenmiştir. 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu'nun 85. maddesinde, motorlu araçların sebep oldukları trafik kazalarından doğan zararların tazmini borçlusu olarak motorlu aracın işleteni gösterilmiştir³⁸. Bir motorlu aracın işletilmesi bir kimsenin ölümüne veya yaralanmasına yahut bir şeyin zarara uğramasına sebep olursa, motorlu aracın bir teşebbüsün unvanı veya işletme adı altında veya bu teşebbüs tarafından kesilen biletle işletilmesi halinde, motorlu aracın işleteni ve bağlı olduğu teşebbüsün sahibi, doğan zarardan müştereken ve müteselsilen sorumlu olur.

İşleten ve araç işleticisi teşebbüs sahibi, hâkimin takdirine göre kendi aracının katıldığı bir kazadan sonra yapılan yardım çalışmalarından dolayı yardım edenin maruz kaldığı zarardan da sorumlu tutulabilir. Ancak, bu durumda işletici teşebbüs sahibinin sorumlu kılınabilmesi için kazadan kendisinin sorumlu olması veya yardımın doğrudan doğruya kendisine veya araçta bulunanlara yahut kazaya taraf olan üçüncü kişilere yapılması gerekir. İşleten ve araç işleticisi teşebbüsün sahibi, aracın sürücüsünün veya aracın kullanılmasına katılan yardımcı kişilerin kusurundan kendi kusuru gibi sorumludur (KTK m. 85/M).

İşleten konusunda ilk akla gelen kişi aracın sahibi³⁹ ve aracı fiilen sevk ve idare eden sürücüsüdür. Araç sahibi Kanunun 3. maddesinde, "Araç için adına yetkili idarece tescil belgesi verilmiş veya sahiplik veya satış belgesi düzenlenmiş kişi", sürücü ise, "Karayolunda, motorlu veya motorsuz bir aracı veya taşıtı sevk ve idare eden kişi" olarak tanımlanmıştır. Araç sahibi çoğu zaman onun işleteni olmakla birlikte, bu kural her zaman geçerli olmayabilir. Kanunun 3. maddesine göre işleten, araç sahibi olan veya mülkiyeti muhafaza kaydıyla satışta alıcı sıfatıyla sicilde kayıtlı görülen⁴⁰ veya aracı uzun

³⁸ İşleten konusunda bkz. Özsunay Ergün, "Trafik Hukuku Bakımından Sorumlu Şahsın Tesbitinde 'Maddi Sistem'", İÜHF 1970, C. XXXV, S. 1-4, s. 556-561; Yılmaz Hamdi, Karayolları Trafik Kanunu'na Göre Motorlu Araç İşletenin Hukuki Sorumluluğu, İstanbul 2014, s. 49 vd...; Gürsoy Kemal Tahir, İsviçre Hukukunda Trafik Kazalarından Doğan Hukuki Sorumluluğun Anahatları, Ankara 1974, s. ; Bolatoğlu Bolat, Karayolları Trafik Kanununa Göre Motorlu Araç İşletenin Hukuki Sorumluluğu, Ankara 1988, s. 45 vd...; Çeliktaş Demet, 2918 Sayılı Karayolları Trafik Kanununda İşletenin Hukuki Sorumluluğu, İzmir 1987, s. 55 vd...

³⁹ Özsunay, Maddi Sistem, s. 556; Y. 21. HD nin 26.11.2013 tarih, 2013/13989-21991 sayılı Kararı.

⁴⁰ Özsunay Ergün, "Türk Hukukunda Sorumlu Kişi Olarak 'İşleten' i (=Araç Sahibi) Tayin Bakımından Trafik Sicilinin Rolü", MHAD 1970, S. 6, s. 95-98.

sürelili kiralama⁴¹, ariyet veya rehni gibi hallerde kiracı, ariyet veya rehin alan kişidir. Dolayısıyla, ilgili tarafından başka bir kişinin aracı kendi hesabına ve tehlikesi kendisine ait olmak üzere işlettiği ve araç üzerinde fiili tasarrufu bulunduğu ispat edilirse, bu kişi işleten sayılır. Yargıtay bir olayda, araç sahibinden aracı emaneten alan ve %119 promil alkollü olarak kullanırken kaza yapan dolayısıyla tam kusurlu olan kişiye kazadan kısa bir süre önce aracının bakımını yaptırıp trafiğe iyi bir şekilde çıkacak duruma getirmesi nedeniyle kendisine yüklenebilecek bir kusur bulunmayan araç malikinin işleten sıfatını taşımadığına karar vermiştir⁴². Yargıtay başka bir olayda ise, motorlu aracı harici senetle satın alan kişinin geçerli ve uzun süreli bir kira sözleşmesinin de bulunmaması nedeniyle aracın mülkiyetini hukuken kazanamayacağından hareketle, işleten sıfatına sahip olmadığına karar vermiştir⁴³.

Personelin işveren adına kayıtlı araç ile kaza yapması halinde işveren işleten sıfatıyla sorumludur. Örneğin görevde giderken ıslak ve kaygan yolda iniş sırasında frenlerinin tutmaması sonucu geçirilen kaza nedeniyle açılan maddi ve manevi tazminat davasında⁴⁴ işveren teknik arızadan dolayı kusuru bulunmasa dahi 2918 sayılı Kanun'un 85. ve Türk Borçlar Kanunu'nun 66. maddeleri gereğince sorumlu olacaktır. İşletenin sorumluluğu kusura dayalı sorumluluk olmadığı için sürücüsünün zarar doğurucu eylemlerinden sorumludur⁴⁵. Kanun koyucu, 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu'nu düzenlerken, tehlike sorumluluğunu kabul etmekle birlikte, bunu sadece, zararın aracın işletilmesinden doğması hali için kabul etmiştir.

Araç işletenin sorumluluğunun doğması için, her şeyden önce aracın sebep olduğu trafik kazasından doğan bir zarar meydana gelmiş olmalıdır (KTK m. 85/II). Zarar, iş kazası olması bakımından, ölüm veya beden bütünlüğünün ihlâlinde olduğu gibi, şahsa ilişkin bir zarar olmalıdır (KTK m. 85/II). Zarar gören kişiler, aracın sürücüsü veya işletmeyle ilgili diğer yardımcı kişiler olabileceği gibi, araçtaki (servis aracıdaki) yolcular ve diğer üçüncü kişiler (iş sözleşmesiyle çalışan) de olabilir.

Motorlu aracın yaptığı kaza sonucunda meydana gelen zararın işletenden tazmini için, zararın herhangi bir surette araca bağlanabilmesi yeterli değildir. Zararın, aracın işletilmesi ile ilgili olması gerekir. Aracın işletilmesi, her şeyden önce aracın yapılış amacına uygun olarak kullanılmasını ifa-

de eder⁴⁶. Araç işletenin tâbi tutulduğu tehlike sorumluluğu, işletme tehlikesine dayanmaktadır. İşletme tehlikesi, esasını aracı hareket ettiren motor gücünde bulmaktadır. Motor gücüyle hareket eden bir araç işletilme halindedir. Motorlu araçlara özgü tipik tehlike, sadece motorun çalışmasına değil, aynı zamanda aracın hareketine, bu hareketle kazanılan hız ve özellikle başka araçlarla çarpışma veya hukuken korunan değerlere zarar verme ihtimaline bağlıdır. Dolayısıyla, sorumluluğa esas olan tehlikeliği, aracın hareket etmesi ve bu hareket sonucu kazandığı hız, ağırlık ve bu hız ve ağırlığa bağlı sonuçlardan kaynaklanmaktadır⁴⁷.

Park edilen araçlarla yolda durdurulan araçlar, ilke olarak işletilme halinde değildir. Buna karşılık, durdurulmuş bir araç, yerçekimi ve dolayısıyla kendi ağırlığının ya da daha önce kazandığı hızın etkisiyle motoru çalışmaksızın hareket etmekteyse, işletilme halindedir. Birinin parmak veya elinin garajda bulunan aracın kapısının hızla kapatılması sonucu ezilmesi hallerinde, araç işletilme halinde olmadığından, tehlike sorumluluğu söz konusu olmaz. Elle itilen veya bir hayvan tarafından çekilen araç işletilme halinde değildir. Bu sebeple, bu gibi hallerde gerçekleşen zarar yönünden maddede 85/1 değil, 85/II uygulanır. Ancak, araç trafik akışı içinde park edilmiş veya durdurulmuşsa, hareket halinde olmasa bile, işletilme halindedir⁴⁸.

b. İşletilme Halinde Olmayan Aracın Sebep Olduğu Trafik Kazasından Dolayı Sorumluluk

İşletilme halinde olmayan bir motorlu aracın sebep olduğu trafik kazasından dolayı işletenin sorumlu tutulabilmesi için, zarar görenin, kazanın oluşumunda işleten veya eylemlerinden sorumlu tutulduğu kişilere ilişkin bir kusurun varlığını veya araçtaki bozukluğun kazaya sebep olduğunu ispat etmesi gerekir (KTK m. 85/III)⁴⁹. İşletilme halinde olmayan aracın sebep olduğu trafik kazasından doğan sorumluluk bir kusur sorumluluğudur. İşletilme halinde olmayan bir aracın sebep olduğu her zarar, mutlaka trafik kazasından doğmaz. Bu nedenle, aracın sefere hazırlanması kapsamında olmak üzere, lastiğinin değiştirilmesi, takılması, şişirilmesi, araca benzini ya da radyatörüne su konulması, fren balatalarının tamiri ya da yenilenmesi, garajda bulunduğu sırada yanması, patlaması, yükleme veya boşaltma esnasında işçilerden

⁴¹ Y. 21. HD nin 31.3.2014 tarih, 2013/22629-6325 sayılı kararı

⁴² YHGK nun 26.3.2008 tarih, 2008/273-275 sayılı kararı.

⁴³ Y. 21. HD nin 28.6.2012 tarih, 2011/3287-12342 sayılı kararı.

⁴⁴ Y. 21 HD nin 07.02.2006 tarih, 2005/13299-810 sayılı kararı;aynı yönde 7.7.2006 tarih, 2006/7203-7547 sayılı kararı.

⁴⁵ Y. 21. HD nin 04.3.2013 tarih, 2012/23441-3657 sayılı kararı.

⁴⁶ Yılmaz, s. 117 vd...;Bolatoğlu, s. 164;Örneğin;Kazanın inşaat alanında meydana gelmesi halinde, 2918 sayılı Kanunun 85. maddesine göre sigortacı sorumlu değildir (Y. 21. HD nin 25.05.2010 tarih, 2009/15087-5797 sayılı Kararı).

⁴⁷ Eren Fikret, "Karayolları Trafik Kanununa Göre Motorlu Araç İşletenin Akit Dışı Sorumluluğunun Hukuki Niteliği ve Unsurları" AÜHF. C. XXXIX, 1982-1987, 1-4, s. 195.

⁴⁸ Eren, Araç İşleten, s. 197.

⁴⁹ Yılmaz, s. 122.

birinin yaralanması, yıkama sırasında veya araca binerken ya da inerken meydana gelen zararlar, trafik kazasından doğmadıkları için buraya girmez. Aynı şekilde, araca binerken eli kapağı sıkıştırarak parmakları kırılan veya ezilen bir kişinin bu durumunda da trafik kazası söz konusu olmaz⁵⁰.

Kazaya, işletenin eylemlerinden sorumlu olduğu kişilerin (özellikle aracın sürücüsü) kusuru neden olmuşsa, ortada olağan bir sebep sorumluluğu mevcuttur. Ancak, burada işletene, kurtuluş kanıtı getirme imkanı tanınmamıştır. Bu nedenle işleten, bu kişilerin seçiminde, onlara emir ve talimat vermede ve nihayet onları denetlemede her türlü özeni göstermiş olduğunu ispat etse bile, sorumluluktan kurtulamaz. Ancak KTK'nun 86/1. maddesine göre işletenin sorumluluktan kurtulabilmesi için kazanın, illiyet bağıni kesen sebeplerden birisinden (yani mücbir sebepten veya zarar görenin ya da üçüncü bir kişinin ağır kusurundan) ileri geldiğinin ispatı ile kendisinin veya eylemlerinden sorumlu tutulduğu kişilerin kusurunun veya araçtaki bozukluğun kazanın (zararın) oluşumuna sebep olmadığının ispat edilmesi gerekir. Ancak bu ispat, işleteni sorumluluktan kurtarmaya yetmez. İşletenin sorumluluktan kurtulabilmesi için, ikinci olarak, kendisinin veya eylemlerinden sorumlu tutulduğu kişilerin kusursuzluğu ile kazaya, araçtaki bozukluğun sebep olmadığını da ispat etmesi gerekir. Dolayısıyla, işletenin sorumluluktan kurtulabilmesi için, iki olgunun birlikte gerçekleştiğini ispat etmesi gerekir. Her iki hususun aksini ispat yükü, işletene yükletilmiştir. Burada işleten hem kusursuzluk kanıtını hem de aracın bozuk olmadığı kanıtını getirmek zorunda bırakılmıştır⁵¹.

c. Mücbir Sebep

Bir olayın, illiyet bağıni kesen mücbir sebep olarak tanımlanabilmesi için olayın, sorumlu kişinin işletmesi (aracın) ve faaliyetinin dışında (ona yabancı) oluşan, kaçınılmaz, öngörülmez, olağanüstü nitelikte olması gerekir⁵². Kaynağını aracın işletilmesi içinde bulan bir olay, mücbir sebep olarak nitelendirilemez. Mücbir sebep, genellikle doğal olaylardan oluşur. Bu olaylar arasında özellikle yıldırım, deprem, yer kayması, taşların düşmesi, çığ, volkan püskürmesi örnek gösterilebilir. Bunlardan uygulamada trafik kazasına sebep olan en önemli olay, taş düşmesidir. Gerçekten, bir araç yolda giderken, dağdan aniden yuvarlanıp düşen bir taş, araca çarparak maddi veya kişisel bir zarara sebep olabi-

⁵⁰ Eren, Araç İşleten, s. 200.

⁵¹ Eren, Araç İşleten, s. 206.

⁵² Yargıtay da kararlarında bir olayın mücbir sebep olabilmesi için dıştan gelme koşulunu aramıştır: "Mücbir sebep aracın işletilmesiyle zarar arasındaki illiyet bağıni kesen, önceden görülemeyen, sorumlu kişinin işletmesi veya faaliyeti dışında kalan ve karşı konulamayacak bir şiddette kendini gösteren olağanüstü bir olaydır. Bütün önlemlere sahip olunan her türlü imkan ve araca rağmen eğer bir olayın sonuçlarının önlenmesi mümkün değilse, o olay mücbir sebebi teşkil eder..." (Y. 4. HD nin 16.01.1981 tarih, 14082/217 sayılı ve Y. 4. HD nin 25.05.1981 tarih, 6973/7626 sayılı Kararları).

li. Buna karşılık, yağmur, kar, rüzgâr, sis, buzlanma, güneş ışığı vb. gibi olaylar, mücbir sebep olarak nitelendirilemez. Güneş ışığının veya başka bir aracın uzun farlarının gözü kamaştırması mücbir sebep sayılmaz. Doğa olayları dışındaki ihtilal, isyan, savaş gibi bazı toplumsal olaylar da mücbir sebep sayılabilir⁵³.

2. Aracı Sigorta Eden Şirketin Sorumluluğu

a. Genel Olarak

Zorunlu Mali Mesuliyet Sigortası (ZMMS), işletenlerin (sigorta ettirenin) üçüncü kişilere verdiği zararları karşılamak üzere oluşturulmuş bir sigorta türüdür (KTK m. 85 vd.). Sigorta, işletenlerin maddi zararlardan doğan sorumluluklarını zorunlu sigorta limitlerine kadar karşılamakla yükümlüdür. Teminat limitinin üzerindeki zararlar araç sahibine yöneltilerek talep edilebilir. Manevi zararlar bakımından (poliçede açıkça yazılı olması hali hariç), sigorta şirketinin sorumluluğu yoktur. Sigortalının sorumlu olmadığı durumlarda sigortacının sorumlu tutulabilmesi ya da sigortalı işletenden daha fazla sorumluluğunun olabileceği mümkün değildir. Diğer bir ifadeyle sigortalıdan talepte bulunma hakkı olmayanlar, sigortacıdan da her hangi bir talepte bulunamazlar. Bunun sonucu olarak kendisinden sigorta tazminatı talep edenlere karşı işletenin yapabileceği tüm savunmaları sigorta şirketi de yapabilir⁵⁴. Örneğin, tek taraflı olarak yaptığı kaza sonucu tam kusurlu bulunan sürücünün ölümü nedeniyle desteğinden yoksun kalanların, kendi kusurlarından yararlanmaları mümkün olmayacağından, işletenin, dolayısıyla onun sorumluluğunu üstlenmiş bulunan zorunlu mali sorumluluk sigortacısının da sorumluluğu yoktur⁵⁵.

Zorunlu sigortacının temerrüde düşmesi ve faizden sorumlu tutulabilmesi için kendisine başvuruya rağmen sekiz işgünü içinde tazminat ödememiş olması gerekir. Trafik sigortacısı olan şirketin temerrüdünü, 2918 sayılı Kanun'un 99'uncu maddesine göre belirlemek gerekir. Kanunun 99/1. maddesinde; "Sigortacılar, hak sahibinin kaza veya zarara ilişkin tespit tutanağını veya bilirkişi raporunu, sigortacının merkez veya kuruluşlarından birine ilettiği tarihten itibaren sekiz iş

⁵³ Eren, Araç İşleten, s. 208-209.

⁵⁴ "Sigorta ettiren Y. şirketi olsa da sigortalı B. şirketi olduğundan ve davacı bu şirketin işçisi olmadığından iş kazasında kusursuz bulunan davalılardan B. şirketinin sigortacısı sıfatıyla davalı A. sigorta şirketinin da sorumlu tutulamayacağı göz önünde bulundurularak A. sigorta şirketi hakkındaki davanın reddine karar verilmesi gerekirken..." (Y. 21. HD nin 18.03.2010 tarih, 2009/2514-2956 sayılı Kararı).

⁵⁵ Y. 17. HD nin 10.02.2011 tarih, 2010/7194-1045 sayılı kararı; Altop Atilla, "Trafik Kazaları Nedeniyle İleri Sürülen Destekten Yoksun Kalma Taleplerine İlişkin Yargıtay Hukuk Genel Kurulu'nun 15.06.2011 tarihli E.2011/17-142 K.2011/411 sayılı ve 22.02.2012 tarihli E.2011/17-787 K.2012/92 sayılı Kararları ile Yargıtay 17. Hukuk Dairesi'nin 05.06.2012 tarihli E.2011/11551 K.2012/7391 sayılı Kararının Değerlendirilmesi", Prof. Dr. Aydın Zevkililer'e Armağan C. I, İzmir 2013, s. 180.

günü içinde zorunlu mali sorumluluk sigortası sınırları içinde kalan miktarları hak sahibine ödemek zorunda" olduğu hükme bağlanmıştır. Böyle bir başvuru olmadığı takdirde ise alacak dava tarihinde muaccel hale gelmektedir.

b. Destekten Yoksun Kalma Tazminatı

Kusursuz sorumluluk hallerinde destekten yoksun kalma tazminatının talep edilebilmesi için, zarar vereni kusursuz olarak sorumlu tutan bir hukuk normunun bulunması ve desteğin hukuka aykırı bir fiille ölümü gerekir. Tazminatın söz konusu olabilmesi için, ölüm anında desteğin varlığı ve fiil ile zarar arasında uygun nedensellik bağı bulunmalıdır.⁵⁶ Destek eğer kendi kusurlu hareketi ile ölümüne sebebiyet vermiş ise hukuka aykırılığın bulunduğu söylenemeyecektir.⁵⁷ Kaldı ki, desteğin kendi kusurlu hareketi ile ölümüne sebebiyet vermesinde, teknik anlamda bir kusurun varlığından söz edilemeyecektir. Zira, ancak başkalarına zarar veren davranış kusur olarak kabul edilir.⁵⁸

Destekten yoksun kalma tazminatı niteliği gereği yansıma yoluyla gerçekleşen bir zarardır. Dolayısıyla, desteğin ölümü sebebiyle ortaya çıkan zararın yansıma yoluyla destek görenleri etkilediği kabul ediliyorsa, desteğin tazminattan indirimine sebep olacak davranışları da aynı şekilde destek görenlere yansımalıdır.⁵⁹ Böyle bir sonuç, dürüstlük kuralının da bir gereğidir. Yargıtay 11. Hukuk Dairesi'nin bir kararına göre, yansıma yolu ile zarar görmüş olan destek tazminatı isteyenlerin kendilerine destek sağlayan kişinin sahip olduğu haktan fazlasına sahip olabilmeleri hukuken mümkün bulunmayıp, sürücünün ve dolayısıyla destek tazminatında bulunanların kendi kusurlarından yararlanamayacak olmalarına, bu itibarla işletenin destek sağlayan kişiye karşı öne sürebileceği def'ileri destekten yoksun kalanlara karşı da ileri sürebilecek olmasına göre, işleten zararın oluşumunda sürücünün de birlikte kusurlu olduğunu ileri sürerek, Borçlar Kanunu'nun 44/1'inci maddesi gereğince tazminatın, sürücünün kusuru oranında indirilmesini isteyebilir. Desteğin kullandığı araçla tam kusurlu olarak tek taraflı kaza sonucu ölümü nedeni ile talep edilen destekten yoksunluk tazminatından işletenin, dolayısıyla onun sorumluluğunu üstlenmiş Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortacısının sorumlu tutulması mümkün olmadığı halde, sürücü desteğin ölümü nedeni ile

destekten yoksun kalma tazminatına hükmedilmesi doğru görülmemiştir.⁶⁰

Destekten yoksun kalma tazminatının belirlenmesinde gündeme gelecek olan kurallar, genel olarak Borçlar Hukuku'nun tazminatın belirlenmesine ilişkin kurallarıdır. Destekten yoksun kalma tazminatının asıl kaynağı fiildir. Bu nedenle, tazminatın hesaplanmasında Türk Borçlar Kanunu'nun haksız fiil sorumluluğundaki tazminatın belirlenmesine ilişkin olan TBK'nun 51 ve 52. maddeleri, destekten yoksun kalma tazminatının belirlenmesinde de uygulanacaktır. Zarar görenin katkıda bulunduğu bir zarardan, zarar veren tamamen sorumlu tutulamaz. Böyle bir uygulama hukuk güvenliğini sarsar niteliktedir.⁶¹ Ancak Yargıtay aynı görüşte değildir. Yargıtay'a göre, trafik kazasında ölen araç sürücüsünün desteğinden yoksun kalanlar üçüncü kişi konumdadırlar. Kural olarak işletenin mali sorumluluk sigortacısından destekten yoksun kalma tazminatı talep edebilirler (KTK m. 91/1 ve ZMSS Genel Şartları m. 1). Destekten yoksun kalma tazminatına konu zarar, destekten yoksun kalanların destekten yoksun kalma nedeniyle doğrudan kendileri üzerinde doğan zarardır. Bu zarardan doğan hak desteğe ait olmadığına göre, onun kusurunun da bu hakka etkili olması gerekir. Bu nedenle, sürücünün kendi kusuru veya bir başkasının kusuru ile olsun salt ölmüş olması, destekten yoksun kalanlar üzerinde doğrudan zarar doğurmaktadır. Dolayısıyla, desteğinden yoksun kalan kişinin kusuru bu anlamda etkili değildir. Sigortadan destekten yoksun kalma tazminatı istenebilir. Bir başka ifadeyle desteğinden yoksun kalanın kusuru üçüncü kişi sıfatıyla dava açan destekten yoksun kalanlara yansıtılmaz. Keza bu zarar kanun ve poliçe kapsamıyla teminat dışı bırakılmamıştır.⁶² Destekten yoksun kalma tazminatı talebine dayanak olarak gösterilen zarar; sürücünün ölümü sonucunda meydana gelmekle birlikte sürücü üzerinde doğan zarardan ayrı bir zarardır. Mirasçılık sıfatıyla bağlı olmaksızın (tereke kapsamında olmayan) salt destekten yoksun kalınması olgusuna dayalı olan bir

⁶⁰ Y. 11. HD nin 11.07.2008 tarih, 2007/925-9359 sayılı Kararı (YHGK nun 13.11.2013 tarih, 2013/72-1558 sayılı Kararı).

⁶¹ Baysal Başak, Zarar Görenin Kusuru, İstanbul 2012, s. 263-264.

⁶² Y. 21. HD nin 12.05.2014 tarih, 2014/2418-10605 sayılı Kararı; YHGK nun 16.01.2013 tarih, 2012/1491-74 sayılı kararı; "Davacıların ölenin salt mirasçısı sıfatıyla değil, destekten yoksun kalan üçüncü kişi sıfatıyla dava açtıklarına, ölüm nedeniyle doğrudan davacılar üzerinde doğan destekten yoksunluk zararının oluşumundaki kusurun davacılarla yansıtılmayacağına; dolayısıyla araç sürücüsünün veya işletenin tam kusurlu olmaları halinde, desteğinden yoksun kalan davacıları etkilemeyeceğine; 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu ve Karayolları Motorlu Araçlar Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası Genel Şartları'na göre, aracın zorunlu mali sorumluluk sigortacısı davalı sigorta şirketi, işletenin üçüncü kişilere verdiği zararları teminat altına aldığına ve olayda işleten veya sürücü tam kusurlu olsalar bile, destekten yoksun kalan davacılar da zarar gören üçüncü kişi konumunda bulunduğundan, davalı sigorta şirketinin sorumlu olacağına" (Y. 17. HD nin 17.02.2015 tarih, 2013/16866-2932 sayılı Kararı); Y. 21. HD nin 07.09.2015 tarih, 2015/3355-15892 sayılı Kararı.

⁵⁶ Akın Levent, Destekten Yoksunluk ve Cismani Zararlardan Doğan İşveren Özel Hukuktan Doğan Sorumluluğuna İlişkin Yargıtay Kararları, Destekten Yoksunluk ve Cismani Zararlardan Doğan Sorumluluk ve Tazminat, İstanbul 1996, s. 48 vd.; Seratlı Gaye Burcu, İşkazasından Doğan Destekten Yoksun Kalma Tazminatı, Ankara 2003, s. 90 vd.

⁵⁷ Gökyayla Emre, Destekten Yoksun Kalma Tazminatı, Ankara 2004, s. 255.

⁵⁸ Özsunay Ergun, "Türk Hukukunda İşleten'in Sorumluluğu ve Sorumluluktan Kurtulması Bakımından 'Kusurun Etkisi ve Önemi', Sorumluluk Hukukunda Yeni Gelişmeler I. Sempozyumu, İstanbul 1980, s. 102; Gökyayla, s. 255.

⁵⁹ Gökyayla, s. 252.

zarardır⁶³. Miras payları oranında indirim yapılmaz. Zorunlu mali mesuliyet sigortasından her bir hak sahibine yapılan ödemenin garameten bulunarak tazminattan bu miktarın indirilmesi gerekir⁶⁴. Böyle bir zararın sürücünün kendisinin sahip olacağı hakla bir ilişkisi olmadığı gibi, doğrudan sürücünün zararıyla bağlı ve onunla sınırlı bir zarar da değildir. Bu nedenle, sürücünün tam kusuruyla meydana gelen kazada ölüm nedeniyle talep edilen destek zararı, ölenin değil üçüncü kişi durumundaki destek tazminatı istekçilerinin zararı olduğunun kabulü gerekir. Kazanın meydana gelmesinde kusuru bulunan sürücünün bu kusuru, zorunlu trafik sigortası aleyhine açılan davada destekten yoksun kalanlara karşı ileri sürülemez. Destekten yoksun kalma tazminatına dayanak teşkil eden hak, salt miras yoluyla geçen bir hak olsa idi doğrudan sürücünün veya onun sorumluluğunu üstlenen işletenin üzerinde doğup ondan mirasçılara intikal edeceğinden, bu yöndeki savunmalar ölenin desteğinden yoksun kalanlara karşı ileri sürülebilecekti.

3. Adam Çalıştırmanın Sorumluluğu

Türk Borçlar Kanunu'nun 66. maddesinde adam çalıştırmanın sorumluluğu düzenlenmiştir. Adam çalıştırmanın sorumluluğu kusura dayalı sorumluluk değildir⁶⁵. Adam çalıştırın, çalıştırdığı kişinin zarar doğurucu eylemlerinden sorumludur⁶⁶. İşverenin Kars Şubesi'nde görevli olan sigortalının, piyasadan temin edilen ticari taksit ile Kars Şubesi'nden Erzurum'a mevduat götürüp dönerken aracın çarpışması sonucu ölmesi olayında Yargıtay, eylemle zarar arasında uygun nedensellik bağı kesilmediğinden ölen işçinin işverenin adam çalıştırın sıfatıyla sorumlu tutulmasına karar vermiştir⁶⁷. Adam çalıştırın

ran sıfatıyla sorumlulukta, kazanın hizmet ifa edilirken gerçekleşmesi yeterli olmayıp, yürütülen faaliyetle zarar arasında uygun nedensellik bağının varlığı da aranmaktadır. Dolayısıyla, nedensellik bağının bir başka işçi ya da üçüncü kişi tarafından kesilmesi halinde işveren, kazalanan işçiye karşı sorumluluktan kurtulur⁶⁸. Nitekim Yargıtay'a intikal etmiş bir olayda işveren idareye ait bir araç içinde seyreden işçinin, karşı yönden gelen ve kazanın oluşumunda %100 oranında kusurlu bulunan bir başka araç ile çarpışması sonucunda sakatlanmasında, yürütülen iş (eylem) ile kaza arasındaki nedensellik bağının kesilmesi nedeniyle işverenin adam çalıştırın sıfatıyla sorumlu tutulamayacağına karar verilmiştir⁶⁹.

V. İŞVERENİN SORUMLULUĞU-NU ETKİLEYEN HUSUSLAR (KUSUR İNCELEMESİ)

Trafik kazası biçiminde ortaya çıkan iş kazalarında 6331 sayılı Kanun'un 4. (İş Kanunu mülga m. 77.) maddesinin öngördüğü koşullar göz önünde tutularak işçinin günde kaç saat çalıştığı, bu çalışma saatleri içinde birden fazla yere sefer yapıp yapmadığı, bu çalışma saatleri içerisinde kendisine yardımcı sürücü verilir vermediği, ne kadar süre istirahat yapması gerektiği, yapılan işin niteliğine göre, işverenin işyerinde alması gerekli önlemleri alıp almadığı, alınan önlemlere işçinin uyup uymadığı gibi hususlar ayrıntılı bir biçimde incelenmek suretiyle kusurun aidiyeti ve oranları saptanmalıdır⁷⁰. İşini yaptığı sırada işveren tarafından alınması gerekli tedbir, bulundurulması gereken araç varsa işveren bunları temin etmekle yükümlüdür. Örneğin, işverenin araçta gereken bakımları yapmaması, kanun ve yönetmeliklere aykırı biçimde ve yeterince dinlendirilmeden uzun süreler araç kullanmak zorunda bırakılması, kısa zaman aralıklarında ve süratli araç kullanmasına yol açacak bir iş ve teslimat programı yapılması gibi durumlarda kaza meydana gelmiş ise işverenin sorumluluğu söz konusu olabilecektir. Tamamen üçüncü kişinin veya kazaya uğrayan işçinin %100 kusuru ile meydana gelen kazada işverenin alabileceği herhangi bir önlem bulunmadığından, illiyet bağı kesilmiş olacaktır⁷¹.

inceleme için bkz. Tuncay A. Can, Karar İncelemesi, Çimento İşveren Dergisi, Temmuz 1999, s. 27 vd...).

⁶⁸ Süzek, İş Hukuk, s. 451; Özdemir Erdem, İş Sağlığı ve Güvenliği Hukuku, İstanbul 2014, s. 522 vd.

⁶⁹ Y. 21. HD nin 29.04.1997 tarih, 1683/2810 sayılı Kararı; benzer bir başka olayda da, taş taşıyan bir kamyonun düşen taş, davalı idareye ait otomobilin camına çarparak araç sürücüsünün %68 oranında iş göremezliğine sebep olmuştur. Taş kamyonunun sürücüsünün %100 kusurlu görüldüğü olayda Yargıtay, uygun nedensellik bağının kesildiğini adam çalıştırın davalı idarenin sorumluluğuna gidilemeyeceğine karar vermiştir (Y. 21. HD nin 24.09.1996 tarih, 4093/4909 sayılı Kararı).

⁷⁰ Y. 21. HD nin 29.05.2014 tarih, 2014/9521-11697 sayılı kararı.

⁷¹ Y. 21. HD nin 09.09.2013 tarih, 2013/1124-15565 sayılı ve 10.03.2014 tarih, 2013/20804-4336 sayılı Kararları.

⁶³ YHGK nun 18.4.2007 tarih, 2007/222-222 sayılı Kararı; Ünan A. Samim, "Yargıtay 11. Hukuk Dairesi'nin Kısmen [6/8] Oranında) Sürücü Kusurundan Kısmen [2/8 Oranında] Araçtaki Bozukluktan Kaynaklanan Kazada Ölen Sürücünün Bu Ölüm Sebebiyle Destekten Yoksun Kalan Yakınlarına Ödenecek Tazminattan Sürücü Kusuru Sebebiyle İndirim Yapılmayacağına İlişkin Yargıtay Kararı, Yargıtay 11. Hukuk Dairesi'nin 11.07.2005 Gün ve 2004/ 10789, K. 2005/ 7481 Sayılı Kararı", Prof.Dr. Ergon Çetingil ve Prof. Dr. Rayegân Kender'e 50. Birlikte Çalışma Yılı Armağanı, İstanbul 2007, s.1181.

⁶⁴ Y. 21. HD nin 27.05.2014 tarih, 2014/4962-11409 sayılı Kararı.

⁶⁵ "Sigortalının çalıştığı iş yerinden evine davalı C. E'un sağladığı ve dava dışı E. Sağlık.Hiz.Tic.Ltd.Şti'ne ait araçla taşınması sırasında anılan servis aracını kullanan dava dışı sürücü H. C'in de kusurlu olduğunun anlaşılmasına göre davalı C'in kazada kusurlu olan sürücü H. C'in asil iş vereni olarak kusursuz sorumluluğunun bulunduğu hususunun göz ardı edilerek davalının sorumluluğu bakımından illiyetin kesildiği gerekçesi ile davanın reddi hatalı olmuştur. Zira olayda kusurlu bulunan sürücü H.C., davalı C. bakımından üçüncü kişi değil istihdam edilendir ve işverenin kendi istihdamının kusurlu eylemi ile verdiği zararlardan ötürü diğer çalışanlarına karşı kusursuz sorumluluğu bulunmaktadır" (Y. 21. HD nin 11.11.2013 tarih, 2013/15757-20233 sayılı kararı).

⁶⁶ "Bunun yanında yargılama konusu trafik kazasında tüm kusur kendisinde bulunan dava dışı sürücü M. G. davalı şirket çalışanı (istihdamı) olup yine kazaya konu aracın da davalı işverene ait bulunmasına göre davalı şirketin gerek istihdam eden olarak gerekse araç işleten olarak anılan kazada kusursuz sorumluluğunun bulunacağına mahkemece karar yerinde gözetilmemesi de ayrıca hatalı olmuştur" (Y. 21. HD nin 23.03.2015 tarih, 2014/20986-5902 sayılı Kararı); Y. 21. HD nin 16.02.2015 tarih, 2014/15464-2548 sayılı kararı; Y. 21. HD nin 10.10.2006 tarih, 2006/10119-9716 sayılı kararı.

⁶⁷ Y. 21. HD'nin 09.02.1999 tarih, 1998/9040-487 sayılı Kararı (Kararla ilgili

6331 sayılı Kanun'un 3. maddesinin h bendine göre işyeri, araçları da içeren organizasyonu ifade etmektedir. Aynı kanunun 4. maddesine göre ise işveren, çalışanların işle ilgili sağlık ve güvenliğini sağlamakla yükümlü olup bu çerçevede mesleki risklerin önlenmesi, eğitim ve bilgi verilmesi dâhil her türlü tedbirin alınması, organizasyonun yapılması, gerekli araç ve gereçlerin sağlanması, sağlık ve güvenlik tedbirlerinin değişen şartlara uygun hale getirilmesi ve mevcut durumun iyileştirilmesi için çalışmalar yapmakla yükümlüdür. Aracı işe tahsis eden işverenin bu aracı hizmete uygun biçimde bulundurma yükümlülüğü bulunmaktadır. İşverenin bir işçisini araçla bir yere gönderirken araçta bulunanlar bakımından ulaşımın kimin tarafından sağlanacağını belirlemesi gerekmektedir. İşçinin görevi dışındaki bir konuda görevlendirilmesi (araç kullanma) işçi kabul etse dahi işvereni sorumluluktan kurtarmayacaktır⁷². İşverenin yolculuk için herhangi bir öneride bulunup bulunmadığı, işçinin bu öneriye aykırı davranıp davranmadığı irdelenmelidir⁷³. Aksine davranış borca aykırılık oluşturur. Sürücü olarak işe alınmamış ve bu yönde bir görevi bulunmayan kişiye araç kullanılması sonucu meydana gelen kazada işverenin organizasyon sorumluluğunu yerine getirdiği söylenemeyecektir⁷⁴. Sigortalının kazalandığı aracı işveren tarafından kullanımı için teslim ettiği kişinin ehliyetini henüz yeni almış, aracın teknik özelliklerine ve kapasitesine yabancı, ayrıca gideceği yöndeki yol şartları hakkında yeterli bilgisi bulunmayan başka bir sürücüye yolculuğun bir kısmında aracın kullanımını kontrolsüzce bırakması durumunda iş kazasında işverenin aracı teslim ettiği ilk kişinin olayda kusuru bulunmaktadır⁷⁵.

Yargıtay, yurt dışında 340 promil düzeyinde alkollü biçimde TIR'a binmek isterken düşüp ölen sigortalıya, işverenin mesai saatleri içerisinde alkol almaması gerektiğine ilişkin önceden eğitim vermesi ve denetimde bulunmasının hayatın olağan akışına aykırı olduğunu ve kendisinden beklenemeyeceğini, böyle bir kazada işverenin işçi sağlığı ve iş güvenliği ile ilgili alabileceği bir tedbir bulunmadığını, sigortalının ağır kusurunun davalı işveren bakımından illiyet bağıni kestiğini kabul etmiştir⁷⁶.

1. Kazanın Teknik Arızadan Kaynaklanması

Konu motorlu araçların karıştığı kazalar olunca araçlar bakımından sıkça gündeme gelen bir sorun da teknik arızadan dolayı işverenin sorumlu olup olmayacağıdır. Teknik arıza,

⁷² Y. 21. HD nin 29.06.2009 tarih, 2008/19077-9987 sayılı Kararı.

⁷³ Y. 9. HD nin 05.04.1983 tarih, 1983/374-3094 sayılı Kararı.

⁷⁴ Y. 21. HD nin 10.03.1998 tarih, 1998/249-1663 sayılı Kararı.

⁷⁵ Y. 21. HD nin 03.03.2014 tarih, 2013/17160-3563 sayılı Kararı.

⁷⁶ Y. 21. HD nin 26.05.2015 tarih, 2014/22546-12014 sayılı Kararı.

araçtaki bozukluğu anlatan bir kavram olup, aracın işletme ve trafik güvenliği açısından elverişli şekilde üretilmemiş veya elverişli malzemeden yapılmamış olması, gerekli şekilde donatılmamış ya da donanım ve mekanik aksamının çalışmaması hallerini ifade etmektedir⁷⁷. Araçtaki bozukluktan, normal, yani güvenli ve tehlikesiz bir işletmeyi engelleyen bozukluk anlaşılmalıdır. Araçtaki teknik arıza, sonradan kullanıma, aşınma ve bakım eksikliği nedeniyle de meydana gelebilir. Motorlu araçlarda görülen teknik arıza hallerine, rot çıkması, fren boşalması ve görevini yapmaması, lastik patlaması, bijon kesmesi, direksiyon kilitlemesi, ışık donanımının çalışmaması örnek gösterilebilir. Teknik arızalar genellikle araçların düzenli olarak bakım ve onarımının saksaklanması veya gereği gibi yapılmaması, aşırı yüklenmesi, hor kullanılması, kullanım süresi dolmasına karşın yük ve yolcu taşıma işlerinde kullanımının sürdürülmesi gibi işletme kusurlarından ve az da olsa tasarım, üretim ve montaj aşamasındaki yapımlardan kaynaklanmaktadır. Bu bakımdan işverenin aracın periyodik bakımlarını ve muayenesini düzenli olarak yapıp yapmadığı önemlidir. Yargıtay bir olayda; arızalanan kamyonu onardığı sırada, başka bir aracın çarpması sonucu ölen sürücünün hak sahiplerinin açtığı davada, işverenin aracın periyodik bakımını yaptırmadığı araştırılmıdır demiştir⁷⁸. Başka bir olayda ise, kaza tarihini içerecek şekilde aracın fenni muayene durumu araştırılmak suretiyle, trafik kazasının meydana gelmesinde işverene sorumluluk yüklenebilecek teknik arıza ve bakım noksanlığı bulunup bulunmadığının araştırılmasını aramıştır⁷⁹. Düzenli bakımı yapılmadığı anlaşılan 15 yıllık araçla işçisini göreve gönderen işveren, İş Kanunu'nun kendisine yüklediği yükümlülüklerin tamamını yerine getirdiğinden söz edilemeyeceğinden kazanın meydana gelmesinde kusurlu bulunmuştur⁸⁰. Yargıtay başka bir kararında ise, olayı meydana getirecek nitelikte teknik bir arıza saptanmayan aracın, sadece 1969 model ve 30 yaşında olması nedeniyle işverenin sorumlu tutulmasını yerinde görmemiştir⁸¹. Teknik arızadan kaynaklı olan ve iş kazası olarak nitelendirilebilecek trafik kazalarında olayın sebebi olan teknik arıza belirli, önenebilir ve öngörülebilir niteliktedir. Dolayısıyla, imalat hatası ve kullanma hatasına dayalı teknik arızalarda işverenin tam kusurundan söz edilebilir. Araçtaki yapımlar ve üretim hataları, üçüncü kişinin kusuru sayılmaz. Esasen, işletme sorumluluğu bu tür tipik bozukluk veya hatalara dayandığı için, işleten bu gibi bozuklukların

⁷⁷ Eren Fikret, Borçlar Hukuku Genel Hükümler, 14. Baskı, Ankara 2012, s. 699; Yılmaz, s. 144-145; Çeliktaş, s. 52; İyimaya Ahmet, "Sorumluluk ve İş Hukuku Açısından Teknik Arıza Kavramı", Ankara Barosu Dergisi, 1995/4, s. 29.; Y. 21. HD nin 26.02.2007 tarih, 2006/13566-2765 sayılı Kararı.

⁷⁸ Y. 21. HD nin 10.05.2001 tarih, 3511/3658 sayılı Kararı.

⁷⁹ Y. 10. HD nin 19.02.2015 tarih, 2014/3749-2595 sayılı Kararı.

⁸⁰ Y. 21. HD nin 07.02.2006 tarih, 2005/13299-810 sayılı Kararı.

⁸¹ Y. 21. HD nin 29.3.2004 tarih, 2004/1727-2935 sayılı Kararı.

sebepler olduğu kazadan da sorumludur⁸². Yetkili makamların yapmış oldukları trafik muayenesi ve onların vermiş oldukları geçici yol belgesi trafik düzeniyle ilgili olup, işleteni sorumluluktan kurtarmaz. Trafik muayenesi, trafik zabıtası yönünden önem taşır. Kanun koyucu, kazaya, işletenin veya eylemlerinden sorumlu olduğu kişilerin kusuruyla araçtaki bozukluğun sebep olduğunu, karine olarak kabul etmemiştir. İşleten, kusursuzluğu veya aracın bozuk olmadığını ispat etmek zorunda değildir. Bu nedenle, kanunda kusur ve bozukluğun ispatı, zarar görene yükletilmiştir⁸³.

Teknik arıza olarak ifade edilen sebepler mücbir sebep kabul edilecek midir? Öğreti ve uygulamaya göre mücbir sebep, sorumlu veya borçlunun faaliyeti ve işletmesi dışında meydana gelen, genel bir davranış normunun veya borcun ihlaline mutlak olarak kaçınılmaz bir şekilde yol açan öngörülmesi ve karşı konulması mümkün olmayan olağanüstü bir olaydır⁸⁴. Mücbir sebepte en önemli unsur, olayın sorumlu kişinin işletme ve uğraşısına yabancı bir dış olay olmasıdır. Dolayısıyla, araç dışında meydana gelen ve aracın hiçbir şekilde etki edemediği bir olaydır. Buna karşılık teknik arızalar harici olmayıp, uğraşı içi bir olaydan çıkmaktadır. Bu nedenle, iyi bir şekilde üretilmiş ve düzenli olarak bakılmış bir araçta önceden görülmesi mümkün olmayan ve bilinmeyen gizli ayıp, teknik arıza ve bozukluklardan doğan kazalarda mücbir sebebin uygulanması mümkün değildir⁸⁵. Dolayısıyla, aracın freninin bozulması, direksiyonunun kopması, lastiğin patlaması, ışık donanımının çalışmaması, akünün aniden boşalması gibi olaylar mücbir sebep olarak kabul edilmemelidir. Yargıtay'da bir kararında, aracın lastiğinin patlamasını mücbir sebep değil, teknik arıza olarak kabul etmiştir⁸⁶. Teknik arızayı kaçınılmazlık olarak değerlendirmek de mümkün değildir⁸⁷.

Araç sürücüsünün ansızın ölmesi, bayılması, uyuması, aracın infilâk etmesi gibi olaylarda mücbir sebepten söz edilemez. Keza, her işleten ve sürücünün, hesaba katmak ve ona göre aracı yönetmek, sürmek zorunda olması nedeniyle, üzerinde gidilen yolun yapım ve bakımındaki bozukluklar mücbir sebep değildir. Belirtmek gerekir ki, kusurun söz konusu olduğu hallerde mücbir sebep uygulamasına gidilemez. Kusur ve bozukluğun olduğu yerde mücbir sebepten,

mücbir sebebin bulunduğu yerde de kusur ve bozukluktan söz edilemez⁸⁸.

2. Kazanın İş Güvenliği Eğitimi Eksikliğinden Kaynaklanması

İşverenler sürücülere bir trafik kazası (geniş anlamda iş kazası) oluşmaması için eğitim vermek, riskler konusunda bilinçlendirme yapmakla yükümlüdürler. Bu kapsamda olmak üzere sigortalının sürücü olarak görevlendirilirken kendisine yeterli eğitimin verilip verilmediği, bu durumun kazanın oluşumunda etkili olup olmadığı ve işe uygun eleman görevlendirip görevlendirmede göz önüne alınmalıdır⁸⁹. İşveren trafik kazalarının önlenmesi için yol ve hava koşullarına, hız kurallarına uymasını, yük durumunu dikkate almasını, iniş çıkışlarda vites küçültme gibi önlemlere başvurmasını de içine alacak şekilde iş sağlığı ve güvenliği eğitimi vermekle yükümlüdür.

3. Kazanın İşçinin Çalışma Sürelerine Uyulmamasından Kaynaklanması

İşçinin sağlığı çalışma süresi ile doğrudan bağlantılıdır. İş kazalarının önemli bir kısmı işçilerin ağır çalıştırılma koşullarından kaynaklanmaktadır. Kimi kazaların (özellikle trafik kazalarının) sebepleri bakımından yorgunluk ön planda yer alabilmektedir. Yorgunluk, hissedildiği andan itibaren sürücünün kavrama ve reaksiyon yeteneklerini önemli ölçüde azaltarak kazalara sebebiyet vermektedir. Araç kullanan işçilerin uzun günlük ve haftalık çalışma süreleri ile çalıştırılması, çalışma süresinin ve konumunun sürekli olarak değiştirilmesi, iş gücünü yeniden toparlayacak dinlenme sürelerinin işçiye tanınmamış olması, onun sağlık durumunu olumsuz şekilde etkileyecektir. Özellikle yoğunlaştırılmış çalışma döneminin uzunluğu, fiziki ve ruhsal durumundaki bozulmanın işçide meydana getireceği yorgunluk ve dikkat eksikliği işçiye iş güvenliği anlamında iş kazalarının hedefi haline getirmektedir. Bunun için sürücülerin dinlendirilmesi gerekmektedir. Dinlenme süreleri bakımından ilk akla gelen düzenleme, Haftalık İş Günlerine Bölünemeyen Çalışma Süreleri Yönetmeliği'dir. Ayrıca, Karayolları Trafik Kanunu, Karayolları Trafik Yönetme-

⁸² Eren, Araç İşleten, s. 207.

⁸³ Eren, Araç İşleten, s. 203-206.

⁸⁴ Eren, s. 704; Tekinay Selahattin S./Akman Sermet/Burcuoğlu Haluk/Altıp Atilla, Tekinay Borçlar Hukuku Genel Hükümler, 7. Baskı, İstanbul 1993, s. 539 ve 1002; Tükr Andreas Von, Borçlar Hukukunun Umumi Kısmı, C. 1-2, Ankara 1983, s. 589, (Çev: Cevat Edege); Bolatoğlu, s. 187-188; İyimaya, s. 29.

⁸⁵ Eren, s. 704-705; Yılmaz, s. 135; Bolatoğlu, s. 189.

⁸⁶ Y. 17. HD nin 03.04.2008 tarih, 2008/73-1701 sayılı Kararı; Fren patlaması sonucu şoför muavininin ölümünde fren patlaması mücbir sebep değildir (Y. 4. HD nin 30.05.1983 tarih, 1983/3705-5700 sayılı Kararı).

⁸⁷ Y. 21. HD nin 26.02.2007 tarih, 2006/13566-2765 sayılı Kararı

⁸⁸ Eren, Araç İşleten, s. 209-210; "Türk-İsviçre hukuk sisteminde borçluya isnad olunamayan haller ve ifayı imkansız kılan nedenler vardır. Bunların başında umulmayan haller ve mücbir sebep yer almaktadır. Bu iki kavram arasında nitelik ve doğuracağı sonuçlar bakımından fark olduğu gibi, özellikle kusur ve kusurun kanıtlanması yönünden de fark vardır. Borçlu umulmayan hal nedeni ile sorumluluktan kurtulabilmek için B.K.'nin 96 ve 117. maddelerine göre, ifanın veya gereği gibi ifanın imkansız hale geldiğini, bu konuda kendisinin veya yardımcı şahısların kusuru bulunmadığı ve ifa için gerekli tüm çabaları gösterdiğini kanıtlamak zorundadır. Oysa mücbir sebep söz konusu olduğunda kusurdan söz edilemez. Borçlu sadece mücbir sebebe neden teşkil eden olayı kanıtlamakla sorumluluktan kurtulacağı..." (Y. 4. HD nin 28.12.1978 tarih, 10756/14765 sayılı Kararı).

⁸⁹ Y. 21. HD nin 14.07.2010 tarih, 2010/4042-6322 sayılı Kararı.

liği, Karayolu Taşıma Yönetmeliği gibi pek çok düzenlemede çalışma ve dinlenme sürelerine ilişkin hüküm bulunmaktadır.

Çalışma süresi kural olarak işçinin işte geçirdiği süre olarak tanımlanmaktadır (Yön. m. 3/1). Sürücüler arıza halinde yapılan müdahale, yolcu veya yük ile ilgilenmek gibi araç kullanma dışında işleri de yapmaktadırlar ve bu işleri yaparken geçen süreler de çalışma süresine dahildir⁹⁰. Karayolları Trafik Yönetmeliği'nin 98. maddesine göre, ticari amaçla yük taşımacılığı yapan ve azami ağırlığı 3.5 tonu geçen araçların sürücülerini ile ticari amaçla yolcu taşımacılığı yapan ve taşıma kapasitesi sürücüsü dahil 9 kişiyi geçen araçların sürücülerininin 24 saatlik herhangi bir süre içinde; toplam olarak 9 saatten ve devamlı olarak 4.5 saatten fazla araç sürmeleri yasaklanmıştır. Anılan yönetmelikte "...bu şoförlerin 4.5 saatlik araç kullanma süresi sonunda, eğer istirahata çekilmiyor ise en az 45 dakika mola almaları mecburidir. Bu molalar sürekli 4.5 saatlik araç kullanma süreleri içerisinde en az 15 dakikalık molalar şeklinde de kullanılabilir" denilmektedir. İşçilerin çalışma sürelerini düzenleyen İş Kanunu'nun 63 üncü maddesinde ise çalışmaların günde 11 saati aşamayacağı belirtilmiştir. Gece çalışmalarını düzenleyen aynı kanunun 69 uncu maddesinde de "işçilerin gece çalışmaları 7.5 saati geçemez" denilmektedir. 2918 sayılı Karayolu Trafik Kanunu'nun 49. maddesinde, taşıt kullanma sürelerine uyma başlığı altında bir takım para cezaları öngörülmektedir. Bu maddeye göre, ticari araçla yük ve yolcu taşıyan motorlu taşıt sürücülerinin, taşıt kullanma sürelerine aykırı olarak taşıt kullanması ve bunlara taşıt kullandırılması yasaktır. Öte yandan Türkiye'nin de onayladığı Karayolu Taşımacılığında Çalışma Saatleri ve Dinlenme Sürelerine İlişkin 153 sayılı Sözleşme'ye göre hiçbir sürücünün mola vermeksizin ve devamlı olarak dört saatten fazla araç kullanmasına izin verilmez (m. 5). Bununla birlikte Sözleşme, fazla mesai dahil, azami toplam araç kullanma süresinin günde dokuz, haftada kırksekiz saati aşamayacağını öngörmektedir. Bu bakımdan ayrıca, sigortalının uzun çalışma saatlerine maruz kalıp kalmadığı, yola yorgun çıkıp çıkmadığı tespit edilmelidir⁹¹. Yargıtay bir kararında, ölen işçinin virajlı yolda aracı yol durumuna göre ayarlamaması nedeniyle %100 oranında kusurlu bulunması olayında, işçinin kaç saat araç kullandığı, dinlenip dinlenmediği, ileri derecede göz rahatsızlığı bulunması nedeniyle uzun süreli araç kullanmasında İş Kanunu'nun 77. maddesinin öngördüğü koşullar göz önünde tutularak işverenin sorumluluğunun bulunup bulunmadığının araştırılmasını aramıştır⁹².

⁹⁰ Sevimli K. Ahmet, "Karayolu Taşımacılığı Sektöründe İş Kanunu'na Tabi Olarak Çalışan Sürücülerin Çalışma ve Dinlenme Süreleri Konusundaki Hukuki Sorunlar", Prof. Dr. Tankut Centel'e Armağan, İstanbul 2011, s. 447.

⁹¹ Y. 10. HD nin 19.02.2015 tarih, 2014/3749-2595 sayılı Kararı.

⁹² Y. 21. HD nin 16.9.2013 tarih, 2013/9462-15960 sayılı Kararı.

VI. SAĞLIK GİDERLERİ

Sigorta şirketi, kanundan ve sözleşmeden doğan ve sigorta poliçesinde belirtilen, motorlu aracın işletilmesinden kaynaklanan kaza nedeniyle zarar görenlerin tedavisi için ödenen giderleri teminat altına alır. Yapılması zorunlu olan mali sorumluluk sigortasına göre, motorlu aracın işletilmesinden kaynaklanan kaza nedeniyle sigorta şirketinin zarar görenlerin tedavisi için yapılan giderleri teminat altına alma yükümlülüğü, 2918 sayılı Kanun'un 98. maddesine 6111 sayılı Kanun⁹³ ile getirilen düzenleme ile sona erdirilmiştir. Hüküm şu şekilde düzenlenmiştir: "Trafik kazaları sebebiyle üniversitelere bağlı hastaneler ve diğer bütün resmi ve özel sağlık kurum ve kuruluşlarının sundukları sağlık hizmet bedelleri, kazazedenin sosyal güvencesi olup olmadığına bakılmaksızın Sosyal Güvenlik Kurumu tarafından karşılanır". Bu düzenleme uyarınca, 2918 sayılı Kanun'un 98. maddesinde belirtilen tedavi giderleri yönünden sorumluluk Sosyal Güvenlik Kurumu'na geçmiştir. Kanunun yayımlandığı tarihten önce meydana gelen trafik kazaları nedeniyle sunulan sağlık hizmet bedelleri de yine, Sosyal Güvenlik Kurumu tarafından karşılanacaktır (Kanunun Geçici 1. maddesi). Ancak, zorunlu sigorta teminat tutarlarını aşan tedavi giderlerinin, zarara sebep olan veya hukuken sorumlu olanlar tarafından karşılanacağı, bu kişiler yönünden polişe limitini aşan kısım için sorumluluğun devam edeceği de kabul edilmiştir⁹⁴.

Sağlık hizmet bedelleri Kurum tarafından karşılanmakla birlikte, iş kazası niteliği taşımayan bu nedenle hastalık sigortası hükümlerinin uygulanacağı trafik kazaları bakımından geçici iş göremezlik ödemeleri Kurumun sorumluluk alanına girmemektedir. Zira 6111 sayılı Kanun'un geçici 1. maddesinin "Bu Kanunun yayımlandığı tarihten önce meydana gelen trafik kazaları nedeniyle sunulan sağlık hizmet bedelleri Sosyal Güvenlik Kurumu tarafından karşılanır..." şeklindeki ifadesi sadece tedavi hizmetlerini kapsamına aldığı göstermektedir ki, SGK iş göremezlik ödemelerinden sorumlu tutulmamıştır. Kaldı ki 98. maddenin; "Trafik kazaları sebebiyle üniversitelere bağlı hastaneler ve diğer bütün resmi ve özel sağlık kurum ve kuruluşlarının sundukları sağlık hizmet bedelleri, kazazedenin sosyal güvencesi olup olmadığına bakılmaksızın genel sağlık sigortalısı sayılanlar için belirlenen sağlık hizmeti geri ödeme usul ve esasları çerçevesinde Sosyal Güvenlik Kurumu tarafından karşılanır" hükmünden de aynı sonuca varılabilir⁹⁵. Bu nedenle, kurumca sigortalıya yapılan geçici iş göremezlik ödemeleri, işletenden, sürücüsünden ve zorunlu mali sorumluluk sigortası poliçe

⁹³ 25.02.2011 tarihli Resmi Gazete

⁹⁴ Y. 10. HD nin 11.06.2014 tarih, 2014/11330-14550 sayılı Kararı.

⁹⁵ Akın Levent, "Trafik Kazalarından Doğan Sağlık Hizmet Bedellerinden Sigorta Kuruluşları ile SGK'nın Sorumluluğu", Karar İncelemesi, Çimento İşveren Dergisi, Mayıs 2013, s. 60.

limitleri içerisinde kalmak koşuluyla sigorta şirketleri ve Güvence Hesabından, yani zarara neden olan üçüncü kişilerden tahsil edilebilir⁹⁶. Ancak belirtmek gerekir ki, iş kazası niteliğini haiz bir trafik kazasından dolayı, sigortalının geçici işgöremezlik ödeneği almasının önünde bir engel bulunmamaktadır⁹⁷. Öte yandan sigorta şirketinin tedavi giderlerini ödemeye ilişkin yükümlülüğü, 6111 sayılı Kanun ile getirilen düzenleme ile sona erdirilmiş ise de, söz konusu düzenleme haksız fiil sorumlular (işleten ve sürücü gibi) yönünden her hangi bir ayrıksı düzenleme getirmemiş olduğundan bu kişiler yönünden tedavi giderlerine ilişkin sorumluluk devam edecektir⁹⁸.

VII. ZAMANAŞIMI

Birden fazla sorumlu ve sorumluluk biçiminin ortaya çıkması halinde hangisi için hangi zamanaşımı süresinin uygulanacağı sorunu ortaya çıkmaktadır. İşverenin sorumluluğu sözleşmeden kaynaklanmaktadır. İşveren bakımından TBK'nın 146. maddesinde öngörülen 10 yıllık zamanaşımı süresinin uygulanması gerekmektedir⁹⁹. Sigorta şirketinin kazadan dolayı sorumluluğu ise, sigortalı ile sigorta şirketi arasında doğrudan sözleşmesel bir ilişki bulunmaması nedeniyle bir haksız fiil sorumluluğudur. Bu nedenle, sigorta şirketi bakımından zamanaşımı süresinin TBK'nın 72/1 maddesinde belirtilen, zararın ve tazminat yükümlüsünün öğrenilmesi tarihinden itibaren 2 yıl ve her halde 10 yıl olarak uygulanması gerekmektedir. Ancak tazminat ceza kanunlarının daha uzun bir zamanaşımı öngördüğü cezayı gerektiren bir fiilden doğmuşsa bu zamanaşımı uygulanır (m. 72/1). Benzer bir hüküm Karayolları Trafik Kanunu'nda da bulunmaktadır. Kanunun 109/1. maddesine göre; "Motorlu araç kazalarından doğan maddi zararların tazminine ilişkin talepler, zarar görenin, zarar ve tazminat yükümlüsünü öğrendiği tarihten başlayarak iki yıl ve herhalde, kaza gününden başlayarak on yıl içinde zamanaşımına uğrar". TBK'nın 72. maddesi ile 2918 sayılı Kanun'un 109/2. maddesi hükümleri zamanaşımı süresinin başlangıcı yönünden birbirine paralel biçimdedir. Kanunun 109/2. maddesine göre; "Dava, cezayı gerektiren bir fiilden doğar ve ceza kanunu bu fiil için daha uzun bir zaman aşımı süresi öngörmüş bulunursa, bu süre, maddi tazminat talepleri için de geçerlidir".

Ceza Kanunu'nda öngörülen daha uzun zamanaşımı süresinin tazminat talebi ile açılacak davalar için de geçerli olabilmesi eylemin Ceza Kanunu'na göre suç sayılması koşuluna bağlanmıştır. Ölüm veya yaralanma ile sonuçlanan trafik

kazaları genellikle ve aynı zamanda suç oluşturan bir fiil¹⁰⁰ teşkil ettiğinden uzamış (ceza) zamanaşımı süresine tabi olacaktır. Söz konusu hükmün uygulanması bakımından sürücü ve diğer sorumlular (örn. İşleten) arasında bir ayırım yapılmamıştır¹⁰¹.

Türk Borçlar Kanunu'nun 61. maddesinde düzenlenen tescüllü hükümlerine göre haksız fiilden kaynaklanan zararların tazmininde borçlulardan her biri borcun tamamından tek başına sorumlu olduğundan, borçlulardan birisinin borcunun zaman aşımına uğramış olması alacak miktarına etkili değildir. Bu kuralın doğal bir sonucu olarak da zamanaşımı def'inden ancak kendi borcu zaman aşımına uğramış olan borçlu yararlanabilir ve her davalıya kendi hukuki durumlarına uygun zamanaşımı süresi uygulanır¹⁰².

VIII. RÜCU

5510 sayılı Kanun'un iş kazası ve meslek hastalığı ile hastalık bakımından işverenin sorumluluğuna ilişkin 21'inci maddede hükmü, sigortalıya ya da ölümü halinde hak sahiplerine bağlanan gelirler ile yapılan harcama ve ödemelerin işverenden rücu tahsil koşullarını düzenlenmiş olup; Sosyal Güvenlik Kurumu, iş kazası sonucu vefat eden sigortalının hak sahiplerine bağlanan gelirin tahsilini, kazaya sebep olan aracın sürücüsü, işleteni ve işvereninden isteyebilir. Bu kişiler iş kazası veya meslek hastalığı şeklinde sosyal sigorta riskinin gerçekleşmesi halinde, kusur esasına göre meydana gelen zararlardan SGK'ya karşı rücu sorumludur¹⁰³.

Trafik kazası biçiminde gerçekleşen bir iş kazası olayında, çözümlenmesi gereken ilk sorun, kazanın bir trafik kazası mı yoksa iş kazası mı olduğudur. Zira kaza bir iş kazası ise davanın yasal dayanağı, 5510 sayılı Kanun'un " iş kazası ve meslek hastalığı ile hastalık bakımından işverenin ve üçüncü kişilerin sorumluluğu" başlıklı 21. maddesinin 4. fıkrasıdır. Anılan düzenlemede, iş kazası, meslek hastalığı ve hastalık, üçüncü bir kişinin kusuru nedeniyle meydana gelmişse, sigortalıya ve hak sahiplerine yapılan veya ileride yapılması gereken ödemeler ile bağlanan gelirin başladığı tarihteki ilk peşin sermaye değerinin yarısı, zarara sebep olan üçüncü kişilere ve şayet kusuru varsa bunları çalıştıranlara rücu edileceği belirtilmiştir. Kazanın, 5510 sayılı Kanun'un 13. maddesi (iş kazası değilse) kapsamında yer almaması durumunda, davanın yasal dayanağı, yine 5510 sayılı Kanun'un

¹⁰⁰ Y. 21. HD nin 19.01.2015 tarih, 2014/21303-372 sayılı Kararı.

¹⁰¹ Y. 21. HD nin 29.11.2012 tarih, 2011/4152-21657 sayılı Kararı.

¹⁰² Y. 21. HD nin 24.11.2014 tarih, 2014/16833-24904 sayılı Kararı.

¹⁰³ Y. 10. HD nin 16.01.2014 tarih, 2013/6052-404 sayılı;19.02.2014 tarih, 2013/10926-3256 sayılı ve 11.6.2014 tarih, 2014/5250-14506 sayılı Kararları.

⁹⁶ Akın, s. 61.

⁹⁷ Y. 21. HD nin 07.03.2002 tarih, 2002/625-1673 sayılı Kararı.

⁹⁸ Y. 17. HD nin 29.06.2015 tarih, 2014/2992-9264 sayılı Kararı.

⁹⁹ Y. 21. HD nin 19.01.2015 tarih, 2014/21303-372 sayılı Kararı.

"uzun vadeli sigorta kolları bakımından üçüncü kişinin sorumluluğu" başlıklı 39. maddesidir. Üçüncü bir kişinin kasıtı nedeniyle malûl veya vazife malûlü olan sigortalıya veya ölümü halinde hak sahiplerine, bu Kanun uyarınca bağlanacak aylığın başladığı tarihteki ilk peşin sermaye değerinin yansının kusur karşılığı olan tutar (geçici iş göremezlik ödemeleri, tedavi gideri ve cenaze giderinin ise kusur karşılığı olan tutar) Kurumca zarara sebep olan üçüncü kişilere rücu edilecektir¹⁰⁴.

Tazminat yükümlüsüne karşı kesilen zamanaşımı, sigortacıya karşı da kesilmiş olacaktır. Zaman aşımı süresi, zararın ve eylemi gerçekleştirenin (failin) öğrenildiği tarihten itibaren işlemeye başlar. Kurumca zararın öğrenilme tarihi, gelirin onay, giderlerin sarf ve ödeme günüdür. Tazminat yükümlüsünün öğrenilme tarihi ise, Kurumun yetkili organının faili öğrendiği tarih olacaktır. Önemle belirtilmelidir ki, zaman aşımı süresinin, hem zararın, hem de tazminat yükümlüsünün öğrenildiği tarihten itibaren, bir başka anlatımla, ancak, her iki olgunun gerçekleşmesinden sonra işlemeye başlayacağı dikkate alınmalıdır¹⁰⁵.

SONUÇ

Sigortalının maruz kaldığı olayın 5510 sayılı Kanun'a göre iş kazası sayılması halinde, olayın trafik kazası niteliğinde olup olmaması işverenin sorumlu tutulması bakımından ayırıcı bir özellik göstermez. Ancak söz konusu olan kazanın motorlu araçla meydana gelmesi, işverenin sorumluluğunu, işveren sıfatının dışına taşıyabilir. Bu sorumluluk, adam çalıştıran ya da araç işleten sıfatına dayanabilir. Kazanın trafik kazası biçiminde gerçekleşmesi bir başka sorumluyu ki sigortacının sorumluluğunu da ortaya çıkarmaktadır. Trafik kazalarında; zorunlu mali sorumluluk sigortacısının sorumluluğu, işletenin Karayolları Trafik Kanunu'nun madde 85/1'deki sorumluluğu ile sınırlıdır.

KAYNAKLAR

Akın Levent, "Trafik Kazalarından Doğan Sağlık Hizmet Bellelerinden Sigorta Kuruluşları ile SGK'nın Sorumluluğu", Karar İncelemesi, Çimento İşveren Dergisi, Mayıs 2013.

Akın Levent, Destekten Yoksunluk ve Cismani Zararlardan Doğan İşverenin Özel Hukuktan Doğan Sorumluluğuna İliş-

kin Yargıtay Kararları, Destekten Yoksunluk ve Cismani Zararlardan Doğan Sorumluluk ve Tazminat, İstanbul 1996

Altop Atilla, "Trafik Kazaları Nedeniyle İleri Sürülen Destekten Yoksun Kalma Taleplerine İlişkin Yargıtay Hukuk Genel Kurulu'nun 15.06.2011 tarihli e.2011/17-142 k.2011/411 sayılı ve 22.02.2012 tarihli e.2011/17-787 k.2012/92 sayılı kararları ile Yargıtay 17. Hukuk Dairesi'nin 05.06.2012 tarihli e.2011/11551 k.2012/7391 sayılı Kararının Değerlendirilmesi", Prof. Dr. Aydın Zevkiler'e Armağan C. I, İzmir 2013

Balcı Mesut, İş Kazası ve Meslek Hastalığından Doğan Tazminat Davaları, Ankara 2008

Baysal Başak, Zarar Görenin Kusuru, İstanbul 2012

Bolatoğlu Bolat, Karayolları Trafik Kanununa Göre Motorlu Araç İşletenin Hukuki Sorumluluğu, Ankara 1988

Çelik Nuri/Caniklioğlu Nursen/Canbolat Talat, İş Hukuku Dersleri, 27. Baskı, İstanbul 2014

Çeliktaş Demet, 2918 Sayılı Karayolları Trafik Kanunu'nda İşletenin Hukuki Sorumluluğu, İzmir 1987

Eren Fikret, Borçlar Hukuku Genel Hükümler, 14. Baskı, Ankara 2012

Eren Fikret, "Karayolları Trafik Kanununa Göre Motorlu Araç İşletenin Akit Dışı Sorumluluğunun Hukuki Niteliği ve Unsurları" AÜHFD. C. XXXIX, 1982-1987, 1-4

Gökyayla Emre, Destekten Yoksun Kalma Tazminatı, Ankara 2004

Gürsoy Kemal Tahir, İsviçre Hukukunda Trafik Kazalarından Doğan Hukuki Sorumluluğun Anahatları, Ankara 1974

Güzel Ali/Okur Ali Rıza/Caniklioğlu Nursen, Sosyal Güvenlik Hukuku, 15. Baskı, İstanbul 2014

İyimaya Ahmet, "Sorumluluk ve İş Hukuku Açısından Teknik Arıza Kavramı", Ankara Barosu Dergisi, Sayı:995/4

Özdemir Erdem, İş Sağlığı ve Güvenliği Hukuku, İstanbul 2014

Özsunay Ergun, "Trafik Hukuku Bakımından Sorumlu Şahsın Tesbitinde 'Maddi Sistem'", İÜHF 1970, C. XXXV, S. 1-4

¹⁰⁴ Y. 10. HD nin 03.04.2014 tarih, 2014/4899-7823 sayılı Kararı.

¹⁰⁵ Y. 10. HD nin 03.04.2014 tarih, 2013/12158-7641 sayılı Kararı.

Özsunay Ergun, "Türk Hukukunda Sorumlu Kişi Olarak İşleten" i (=Araç Sahibi) Tayin Bakımından Trafik Sicilinin Rolü", MHAD 1970, S. 6

Özsunay Ergun, "Türk Hukukunda İşleten'in Sorumluluğu ve Sorumluluktan Kurtulması Bakımından Kusur'un Etkisi ve Önemi", Sorumluluk Hukukunda Yeni Gelişmeler I. Sempozyumu, İstanbul 1980

Seratlı Gaye Burcu, İşkazasından Doğan Destekten Yoksun Kalma Tazminatı, Ankara 2003

Sevimli K. Ahmet, "Karayolu Taşımacılığı Sektöründe İş Kanunu'na Tabi Olarak Çalışan Sürücülerin Çalışma ve Dinlenme Süreleri Konusundaki Hukuki Sorunlar", Prof. Dr. Tan Kut Centel'e Armağan, İstanbul 2011

Sümer Haluk Hadi, "Sigortalının Servis Aracı Beklerken Uğradığı Kaza İş Kazası mıdır?", Çimento İşveren Dergisi, Temmuz 1997

Sümer Haluk Hadi, "İşverenin İş Kazası ve Meslek Hastalığı Nedeniyle Sorumluluğunun Hukuki Niteliği ve Konuya İlişkin Yargıtay Görüşünün Değerlendirilmesi", Ankara Barosu Ulusal Kongre 4-5-6 Nisan 2013

Süzek Sarper, İş Hukuku, 11. Baskı, İstanbul 2015

Süzek Sarper, İş Güvenliği Hukuku, Ankara 1985

Şahlanan Fevzi, Türk İş Hukuku'nda Alt İşveren, Mercek, Yıl:2 Sayı:2, 1997

Tekinay Selahattin S./Akman Sermet/Burcuoğlu Haluk/Altıtop Atilla, Tekinay Borçlar Hukuku Genel Hükümler, 7. Baskı, İstanbul 1993

Von Tuhr Andreas, Borçlar Hukukunun Umumi Kısmı, C. 1-2(Çev:Cevat Edege), Ankara 1983

Tuncay A. Can/Ekmekçi Ömer, Sosyal Güvenlik Hukuku Dersleri, 17. Bası, İstanbul 2015

Tuncay A. Can, Karar İncelemesi, Çimento İşveren Dergisi, Temmuz 1999

Ünan A. Samim, "Yargıtay 11. Hukuk Dairesi'nin Kısmen [6/8] Oranında Sürücü Kusurundan Kısmen [2/8 Oranında] Araçtaki Bozukluktan Kaynaklanan Kazada Ölen Sürücünün Bu Ölüm Sebebiyle Destekten Yoksun Kalan Yakınlarına Ödenecek Tazminattan Sürücü Kusuru Sebebiyle İndirim Yapılmayacağına İlişkin Yargıtay Kararı, Yargıtay 11. Hukuk Dairesi'nin 11.07.2005 Gün ve 2004/ 10789, K. 2005/ 7481 Sayılı Kararı", Prof.Dr. Ergon Çetingil ve Prof. Dr. Rayegân Kender'e 50. Birlikte Çalışma Yılı Armağanı, İstanbul 2007,

Yılmaz Hamdi, Karayolları Trafik Kanunu'na Göre Motorlu Araç İşletenin Hukuksal Sorumluluğu, İstanbul 2014.

T.C. YARGITAY 9. HUKUK DAİRESİ

Esas No: 2015/1915

Karar No: 2015/19000

Karar Tarihi: 25 Mayıs 2015

İlgili Mevzuat: 4857 sayılı İş Kanunu m.22

- **FARK KIDEM VE İHBAR TAZMİNATI**
- **İŞÇİLİK ALACAKLARI İSTEMİ**
- **İŞÇİ ALEYHİNE YAPILAN DEĞİŞİKLİK**

ÖZET

Davacı, fark kıdem tazminatı, ihbar tazminatı ile yıllık izin ücreti, fazla mesai ücreti, hafta tatili ücreti, genel tatil ücreti, ücret, harcırah alacaklarının ödenilmesine karar verilmesini istemiştir. Mahkemece söz konusu kesintinin 2009 yılından itibaren uygulandığı ve davacının da bu şekilde çalışmaya devam ettiği, uygulamanın işyeri şartı haline geldiği gerekçesiyle sefer primi alacağı talebinin reddine karar verilmiş ise de, varılan sonuç hatalıdır. 4857 sayılı Yasa döneminde işçi aleyhine yapılan her değişikliğin 22. madde uyarınca yazılı yapılması ve işçinin yazılı muvafakatının bulunması şarttır. İşçi aleyhine yapılan değişikliğin 22. maddedeki usul dışında yapılması nedeniyle işyeri şartı haline geldiği kabul edilemez. Bu nedenle dosyadaki bilgi ve belgeler değerlendirilerek varsa davacının talebinin hüküm altına alınması gerekir.

DAVA

Davacı, fark kıdem tazminatı, ihbar tazminatı ile yıllık izin ücreti, fazla mesai ücreti, hafta tatili ücreti, genel tatil ücreti, ücret, harcırah alacaklarının ödenilmesine karar verilmesini istemiştir. Yerel mahkemece, davanın kısmen kabulüne karar verilmiştir.

Hüküm süresi içinde taraflar avukatlarınca temyiz edilmiş olmakla, dava dosyası için Tetkik Hakimi tarafından düzenlenen rapor dinlendikten sonra dosya incelendi, gereği konuşulup düşünüldü:

KARAR

A) Davacı İsteminin Özeti

Davacı vekili; tır şoförü olarak çalışan davacının iş akdinin haksız feshedildi-

ğini, alacaklarının ödenmediğini iddia ederek, fark kıdem ve ihbar tazminatı ile yıllık izin ücreti, fazla mesai, hafta tatili, genel tatil ücreti, maaş ve harcırah alacaklarının davalıdan tahsiline karar verilmesini talep etmiştir.

B) Davalı Cevabının Özeti

Davalı vekili; alacakların zamanaşımına uğradığını, davacının davalı şirketten hiçbir alacağı bulunmadığını beyan ederek, davanın reddini savunmuştur.

C) Yerel Mahkeme Kararının Özeti

Mahkemece davanın kısmen kabulüne hükmedilmiştir.

D) Temyiz

Kararı taraflar temyiz etmiştir.

E) Gerekçe

1) Davalı temyizi yönünden; Mahkemenin kesinlik sınırı nedeniyle davalının temyiz talebinin reddine ilişkin ek kararı yerinde olmakla davalı vekilinin karara yönelik temyiz talebinin reddiyle, mahkemenin 2013/778 esas, 2014/653 Karar sayılı, 13/11/2014 tarihli ek kararının ONANMASINA, aşağıda yazılı temyiz giderinin davalıya yükletilmesine,

2) Davacı temyizi yönünden;

a) Dosyadaki yazılara toplanan delillerle

YARGITAY KARARLARI

kararın dayandığı kanuni gerektirici sebeplere göre, davacının aşağıdaki bendin kapsamı dışında kalan temyiz itirazları yerinde değildir.

b) Davacı işçi 2009 yılından itibaren çıkılan her seferde harcırahlarının 100 Avro eksik ödendiğini beyan ederek sefer priminden yapılan kesinti nedeniyle eksik ödenen harcırahların tahsilini talep etmiş, davacı tanıkları iddiayı doğrulamışlardır.

Mahkemece söz konusu kesintinin 2009 yılından itibaren uygulandığı ve

davacının da bu şekilde çalışmaya devam ettiği, uygulamanın işyeri şartı haline geldiği gerekçesiyle sefer primi alacağı talebinin reddine karar verilmiş ise de, varılan sonuç hatalıdır. 4857 sayılı Yasa döneminde işçi aleyhine yapılan her değişikliğin 22. madde uyarınca yazılı yapılması ve işçinin yazılı muvafakatının bulunması şarttır. İşçi aleyhine yapılan değişikliğin 22. maddedeki usul dışında yapılması nedeniyle işyeri şartı haline geldiği kabul edilemez. Bu nedenle dosyadaki bilgi ve belgeler değerlendirilerek varsa davacının talebinin hüküm altına alın-

ması gerekirken yazılı gerekçeyle reddi bozmayı gerektirmiştir.

SONUÇ

Temyiz olunan kararın yukarıda yazılı sebeplerden BOZULMASINA, peşin alınan temyiz harcının istek halinde davacıya iadesine, 25.05.2015 gününde oybirliğiyle karar verildi.

T.C. YARGITAY 7. HUKUK DAİRESİ**Esas No: 2015/3022****Karar No: 2015/8372****Karar Tarihi: 11 Mayıs 2015****İlgili Mevzuat: 4857 sayılı İş Kanunu m.2**

- **MUVAZAALI ASIL İŞVEREN ALT İŞVEREN İLİŞKİSİ**
- **FARK ÜCRET VE İŞÇİLİK ALACAKLARI**
- **EMSAL İŞÇİ**
- **SİGARA ÜRETİMİ YAPILAN İŞYERİ**

ÖZET

Dava; muvazaa sebebiyle baştan itibaren asıl işverenin işçisi olduğunun tespiti ve fark ücret ile işçilik alacaklarına ilişkindir. İşe iadeye ilişkin açılan dava sonucu Yargıtayca "Davalı işyerinde sigara üretimi işi yapılmaktadır. Davalıya ait işyerinde yapılan asıl iş dikkate alındığında, ana üretim girdisi olan tütünün ve yan üretim girdisi olan ambalaj malzemesi gibi malzemelerin işyeri bina ve bölümleri arasında forkliftlerle taşınması, istiflenmesi ve depolanması işleri, asıl işin uzmanlık gerektirmeyen bir parçası niteliğinde olup, bu işlerin asıl işe yardımcı işler olarak kabul edilmesi ve alt işverenlere verilmesinin 4857 sayılı İş Yasası'nın 2. maddesinin hükmüne uygun düşmeyeceği, davalılar arasında muvazaa bulunduğu yapılan keşif sonrası alınan bilirkişi raporu ile de sabittir. Belirtilen yönler gözetilmeden karar verilmesi hatalı olup bozmayı gerektirmiştir" gerekçesi ile davalı şirket açısından feshin geçersizliğine kesin olarak karar verilmiştir. Hal böyle olunca, davacının işe iade davasındaki tespite göre davalı şirketin işçisi olduğu kesinlik kazandığından, davacı işçinin emsali işçi tespit edilmeli ve buna göre davacının dava konusu ettiği fark alacaklar ile diğer talepleri hakkında hesap raporu alındıktan sonra değerlendirme yapılarak çıkacak sonuca göre karar verilmelidir.

DAVA

Taraflar arasında görülen dava sonucunda verilen hükmün, Yargıtayca incelenmesi taraf vekillerince istenilmekle, temyiz isteklerinin süresinde olduğu anlaşıldı. Dosya incelendi, gereği görüldü:

KARAR**1) Davalı temyizi bakımından;**

Davalı vekili temyiz yoluna başvurduktan sonra vekaletnamesindeki yetkisine dayanarak 12.11.2013 tarihli dilekçesi ile temyiz isteminden vazgeçmiş olduğundan temyiz talebinin feragattan REDDİNE

2) Davacı temyizi bakımından;

Davacı vekili müvekkilinin davalı şirkete ait sigara fabrikasında 1999–2012 yılları arasında çalıştığını, forklift operatörü olduğunu, sigara üretiminde kullanılan tütün ve sair malzemenin taşınması, istiflenmesi, harmanlanması ve üretime sevkini forklift kullanmak suretiyle yerine getirdiğini, doğrudan üretim organizasyonu içinde çalıştığını, tüm çalışma süresi boyunca emeğini davalı işverenin sigara üretebilmesi için harcadığını, fakat kayıtlarda muvazaalı biçimde taşeron firmanın çalışanı olarak gösterildiğini, asıl işin bölünerek alt işverene verildiğinden asıl-alt işveren ilişkisinin muvazaalı olduğunu, muvazaa nedeni ile davacının baştan beri davalının işçisi sayılması gerektiğini, muvazaalı işlem nedeni ile davalının işçilerine verdiği ücret ve sosyal yardımlardan mahrum bırakıldığını, "Eşit İşe Eşit Ücret" in İş Hukukunun temel prensiplerinden biri olduğunu, davalının kendi işçilerine gösterdiği olumlu davranışı müvekkiline göstermediğini, müvekkilinin asgari ücretle çalıştırdığını, ikinci sınıf insan muamelesi yaptığını, nihayet taşeron

G... Temizlik Hizmetleri Ltd Şti.nin müvekkiline 2010 aralık ayı ücretini ödemediği için asıl işveren olan davalıdan bu alacağını da talep ettiğini iddia ederek fark ücret ve diğer bazı işçilik alacaklarının davalıdan tahsilini talep etmiştir.

Davalı vekili, davacı tarafından yapılan işin asıl iş değil fakat yardımcı iş olduğunu, asıl işinin tütün mamulleri üretimi olduğunu, asıl işte 418 kişinin çalıştığını, bu işin üretim sahası olarak nitelendirilen tütün işleme ve tütün mamulleri üretim alanlarından oluşan ayrı bir binada otomatik makinelerle el değmeden gerçekleştirildiğini, alt işveren G...Temizlik Malzemeleri San. ve Tic. Ltd.Şti. işçisi olan davacının forklift kullanmak suretiyle tarım ürünü olan tütün ham maddesinin kutular halinde kamyonlardan indirilmesi, depoya istiflenmesi ve taşınması şeklinde ifa ettiği işin asıl iş değil fakat yardımcı iş olduğunu bu nedenle davalı şirketin işçisi sayılmasının mümkün olmadığını savunmuş ve davanın reddini istemiştir.

Mahkemece davalı şirketin hizmet alım sözleşmesi ile dava dışı şirketlere verdiği işin asıl işe yardımcı iş olduğu, bu nedenle muvazaalı asıl-alt işveren ilişkisinin bulunmadığı, ibranameye göre ödenmediği iddia edilen 2010 Aralık ayı ücretinin ödendiği gerekçesi ile davanın reddine karar verilmiştir. Mahkemece davacının kayden çalıştığı alt işverenler ile davalı şirket arasındaki hizmet alım sözleşmeleri ile alt işverene bırakılan işlerin asıl işe yardımcı iş olduğu gerekçesi ile davacının fark alacak taleplerinin reddine dair 13.09.2013 tarihli karar oluşturulmuş ise de, davacının çalıştığı son alt işveren ile davalı şirkete karşı açtığı ve İzmir 9. İş Mahkemesi'nin 2012/211 Esas sırasında kayden görülen davada davacı işçinin alt işverendeki işine iadesine dair verilen karar, tarafların

temyizi üzerine 22. Hukuk Dairesi'nin 2013/33934 Esas 2013/29215 Karar sayılı 13.12.2013 tarihli ilamı ile özetle ve sonuç olarak, "...Somut olayda forklift operatörü olarak çalışan davacının iş sözleşmesi davalı E... Hizmet A.Ş.'nin Çiğli-İzmir adresindeki depo projesine nakledildiği, nakil bildirim formunu elden tebliğ almaktan imtina etmesi üzerine adresine gönderilmesine karşın nakledildiği projede işe başlamaması ve devamsızlık yapması sebebi ile tazminatsız olarak feshedilmiştir. Davacı on yılı aşkın süre ile aynı işyerinde çalıştığını, sekiz arkadaşı ile birlikte, davalı şirketlerin arasında muvazaaya dayalı bir ilişki olduğuna dayanılarak tazminat davası açmak için 30.04.2012 tarihinde davacı vekiline vekaletname verdiklerini ve bunun üzerine davacı ve arkadaşların işyerine alınmadıklarını sonra da nakil bildirimlerinin yapıldığını ve iş sözleşmelerinin feshedildiğini nakil yetkisini kullanmada davalının kötüniyetli hareket ettiğini iddia etmiştir. Dosya içinde bulunan vekaletname, davacı ve arkadaşları tarafından tutulan işe alınmadıklarına ilişkin tutanak ile davalının nakil yazısında "duyulan ihtiyaç nedeni ile" ifadesi dışında nakil sebebi belirtilmediğinden objektif sebebin somut olarak ortaya konulmadığı dikkate alındığında davacının işe iadesine karar verilmesi isabetlidir.

Davalı işyerinde sigara üretimi işi yapılmaktadır. Üretim süreci bir bütün olarak değerlendirildiğinde anılan depolama bölümlerinin asıl işin ayrılmaz bir parçası olduğu, belirtilen depolama işlemlerinin gerçekleşmesinin üretim sürecinin yürütülmesinin mümkün olmadığı açıktır. Ayrıca bu işler uzmanlık gerektiren bir iş de sayılamayacağından temelde alt işverene verilmesi 4857 sayılı Yasa'ya uygun düşmemektedir. Davalıya ait işyerinde yeni gelmiş tütünlerin depolanması, işlenmek için başka bölümlere taşın-

ması ve buralarda depo alanlarında depolanması işlemleri, asıl işin mutlaka yapılması gereken, ancak uzmanlık gerektirmeyen faaliyetlerinden olup, bu işlerin yapılmasında taşıma ve istif aracı olarak forklift kullanılması da bu işin doğal bir sonucudur. Davalıya ait işyerinde yapılan asıl iş dikkate alındığında, ana üretim girdisi olan tütünün ve yan üretim girdisi olan ambalaj malzemesi gibi malzemelerin işyeri bina ve bölümleri arasında forkliftlerle taşınması, istiflenmesi ve depolanması işleri, asıl işin uzmanlık gerektirmeyen bir parçası niteliğinde olup, bu işlerin asıl işe yardımcı işler olarak kabul edilmesi ve alt işverenlere verilmesinin 4857 sayılı İş Yasası'nın 2.

maddesinin hükmüne uygun düşmeyeceği, davalılar arasında muvazaa bulunduğu yapılan keşif sonrası alınan bilirkişi raporu ile de sabittir. Belirtilen yönler gözetilmeden yazılı şekilde karar verilmesi hatalı olup bozmayı gerektirmiştir." gerekçesi ile davalı J... Tütün Ürünleri Sanayi A.Ş. açısından feshin geçersizliğine kesin olarak karar verilmiştir. Hal böyle olunca, davacının işe iade davasındaki tespite göre davalı J...Tütün Ürünleri Sanayi A.Ş.'nin işçisi olduğu kesinlik kazanıldığından, davacı işçinin emsali işçi tespit edilmeli ve buna göre davacının dava konusu ettiği fark alacaklar ile diğer talepleri hakkında hesap raporu alındıktan sonra değerlendirme

yapılarak çıkacak sonuca göre karar verilmelidir.

O halde davacı vekilinin bu yönü amaçlayan temyiz itirazları kabul edilmeli ve karar bozulmalıdır.

SONUÇ

Davalı vekilinin temyiz isteminin feragat nedeni ile REDDİNE, davacının temyiz istemi açısından kararın yukarıda yazılı nedenle BOZULMASINA, peşin alınan temyiz harçlarının istek halinde taraflara iadesine, 11.05.2015 gününde oybirliğiyle karar verildi.

T.C. YARGITAY 22. HUKUK DAİRESİ

Esas No: 2015/13379

Karar No: 2015/18379

Karar Tarihi: 25 Mayıs 2015

İlgili Mevzuat: 4857 sayılı İş Kanunu m. 21

- FESHİN GEÇERSİZLİĞİ VE İŞE İADE
- İŞYERİ KAPANMASINA DAYALI FESİH
- FESHİN SON ÇARE OLMASI

ÖZET

Dava; feshin geçersizliği ve işe iade istemine ilişkindir. Davalı şirketin 41 mağazasının bulunduğu, Mağazanın kapatılması halinde, diğer şubelerde davacının değerlendirilip değerlendirilmeyeceği konusunda, genel merkez ile bir yazışma yapılmadığı, 41 şubenin 23'ünde şube müdürlüğünden başka şube müdür yardımcılığı pozisyonunun bulunduğu, bu hususta bir araştırma yapılarak, davacıya böyle bir pozisyonda çalışma teklifinde bulunulmadığı, bir kısım mağaza müdür yardımcılarının davacıdan daha az kıdemli olduğu, buna rağmen, iş akdinin feshinde, sadece kapanan şubede görevli olan davacının iş akdine son verildiği, feshin son çare olması ilkesinin gözetilmediği, davacının iş güvencesi kapsamında kaldığı hususları tespit edildiğinden, davanın kabulüne dair mahkeme kararının onanması gerekmiştir.

DAVA

Davacı, feshin geçersizliğine ve işe iadesine karar verilmesini istemiştir. Mahkeme, istemi kısmen hüküm altına almıştır.

Hüküm süresi içinde davalı avukatı tarafından temyiz edilmiş olmakla, dava dosyası için Tetkik Hakimi tarafından düzenlenen rapor dinlendikten sonra dosya incelendi, gereği konuşulup düşünüldü:

KARAR VE SONUÇ

Dosyadaki yazılara, kararın dayandığı delillerle kanuni gerektirici sebeplere ve özellikle delillerin takdirinde bir isabetsizlik görülmemesine göre, yerinde bulunmayan bütün temyiz itirazlarının reddi ile usul ve yasaya uygun olan hükmün ONANMASINA, aşağıda yazılı temyiz giderinin temyiz edene yükletilmesine, 25.05.2015 tarihinde oybirliği ile karar verildi.

T.C. YARGITAY 22. HUKUK DAİRESİ**Esas No: 2015/12446****Karar No: 2015/16971****Karar Tarihi: 11 Mayıs 2015****İlgili Mevzuat: 4857 sayılı İş Kanunu m. 17,19,25, 6356 sayılı Sendikalar ve Toplu İş Sözleşmesi Kanunu m. 24**

- **FESHİN GEÇERSİZLİĞİ VE İŞE İADE**
- **İŞÇİNİN UYARILARAK SAVUNMASI ALINMASI GEREĞİ**
- **BEKLENEN VERİM KARŞILANAMADIĞI VE UYUM SAĞLANAMAMA NEDENİNE DAYALI FESİH**

ÖZET

Dava; feshin geçersizliği ve işe iade istemine ilişkindir. Davacının iş sözleşmesi davalı işveren tarafından yazılı fesih bildiri ile çalışmalarda beklenen verimi karşılayamadığı, yönetici ve çalışanlara uyum sağlayamadığından İş Yasası 17. madde hükümleri gereğince fesih edildiği anlaşılmış ise de, davacının 4857 sayılı Yasa'nın 19. maddesi gereğince hakkındaki iddialara karşı yazılı olarak uyarılıp, savunmasının alınmadığı, fesih gerekçesinin 4857 sayılı Yasa'nın 25. maddesinde belirtilen haklı fesih sebeplerine uygun olmadığı, zira iş yeri sendika temsilcisinin iş sözleşmesinin feshinin 6356 sayılı Yasa'nın 24. maddesi gereğince haklı sebeplere dayalı olarak fesih edilmesi gerekeceğinden davacının iş sözleşmesinin feshinin geçersizliğine karar vermek gerekmiştir. Her ne kadar davacı İş Sözleşmesinin feshinin sendikal nedenle olduğunu iddia etmiş ise de, dinlenen tanık anlatımlarına göre feshin sendikal nedenle olmadığı, işçinin davranışlarına dayandırıldığı anlaşıldığından, sendikal fesih iddiası yerinde görülmemiş olmakla davacının işe iadesine ilişkin kararın onanması gerekmiştir.

DAVA

Davacı, feshin geçersizliğine ve işe iadesine karar verilmesini istemiştir. Mahkeme, isteği kısmen hüküm altına almıştır.

Hüküm süresi içinde davalı avukatı tarafından temyiz edilmiş olmakla, dava dosyası için Tetkik Hakimi tarafından düzenlenen rapor dinlendikten sonra dosya incelendi, gereği konuşulup düşünüldü:

KARAR VE SONUÇ

Dosyadaki yazılara, kararın dayandığı delillerle kanuni gerektirici sebeplere ve özellikle delillerin takdirinde bir isabetsizlik görülmemesine göre, yerinde bulunmayan bütün temyiz itirazlarının reddi ile usul ve kanuna uygun olan hükmün ONANMASINA, 11.05.2015 gününde oybirliği ile karar verildi.

T.C. YARGITAY 9. HUKUK DAİRESİ

Esas No: 2014/10171

Karar No: 2015/21732

Karar Tarihi: 16 Haziran 2015

İlgili Mevzuat: 1086 sayılı Hukuk Usulü Muhakemeleri Kanunu m.237, 6100 sayılı Hukuk Muhakemeleri Kanunu m. 303/1

- **İHBAR TAZMİNATI İLE ÜCRET ALACAĞI İSTEMİ**
- **KESİN HÜKÜM**
- **ASIL-ALT İŞVERENLİK İLİŞKİSİ**

ÖZET

Davacı, ihbar tazminatı ile ücret alacağı, fazla mesai ücreti, hafta tatil ücreti, genel tatil ücreti alacaklarının ödetilmesine karar verilmesini istemiştir. Dosya içeriğine göre, davacının aynı alacak kalemleriyle ilgili Yerel Mahkemenin dosyası üzerinden dava dışı K... şirketine karşı dava açtığı, eldeki dosyada ise davasını İ... Gayrimenkul Yatırım Ortaklığı A.Ş.'ye yönelttiği, her iki davanın davalısı aynı olmadığından kesin hüküm koşullarının oluşmadığı anlaşılmaktadır. Ayrıca, asıl-alt işverenlik ilişkisinde mecburi dava arkadaşlığı söz konusu değildir. Davacı, davasını tercih ettiği işverenlerden birine yöneltebilir. Bu açıklamalar doğrultusunda mahkemece, işin esasına girilerek tarafların delillerinin toplanıp yargılama yapılması, özellikle işverenler arasında asıl ve alt işveren ilişkisi bulunup bulunmadığının tespit edilmesi ve sonucuna göre karar verilmesi gerekir.

DAVA

Davacı, ihbar tazminatı ile ücret alacağı, fazla mesai ücreti, hafta tatil ücreti, genel tatil ücreti alacaklarının ödetilmesine karar verilmesini istemiştir.

Yerel mahkemece, davanın reddine karar verilmiştir.

Hüküm süresi içinde davacı avukatı tarafından temyiz edilmiş olmakla, dava dosyası için Tetkik Hakimi tarafından düzenlenen rapor dinlendikten sonra dosya incelendi, gereği konuşulup düşünüldü:

KARAR**A) Davacı İsteminin Özeti**

Davacı işçi , davalı asıl işveren "Tuzla Teknoloji ve Operasyon Merkezi" işine bağlı işlerin bir bölümü olan hafriyat işini alt işveren sıfatıyla K... İnş. Taah. San. İç ve Dış Tic. Ltd. Şti.'ye verildiğini, davacının alt işveren K... İnş. Taah. San. İç ve Dış Tic. Ltd. Şti. bünyesinde 01.10.2010 tarihinde çalışmaya başladığını, 12.12.2012 tarihinde iş akdinin haklı nedene dayanılmaksızın feshedildiğini, 25.01.2012 tarihinden fesih tarihi olan 12.12.2012 tarihine kadar çalışmasını alt işveren ile birlikte davalı asıl işveren İ... Gayrimenkul Yatırım Ortaklığı A.Ş.'de devam ettirdiğini, işçilik alacaklarının tahsili için Yerel Mahkemenin 2013/486 esas sayılı dosyası ile dava açıldığını, davalı İ... Gayrimenkul Yatırım Ortaklığı A.Ş.'nin de asıl işveren olması sebebiyle sorumlu olduğunu ileri sürerek ücret alacağı, fazla mesai ücreti alacağı, hafta tatil ücreti alacağı, genel tatil ücreti ve ihbar tazminatı alacaklarının tahsilini istemiştir.

B) Davalı Cevabının Özeti

Davalı, davalı şirket ile davacı arasında İş Kanunu kapsamında bir iş

ilişkisi bulunmamakta olup bu yönden husumet yokluğu sebebiyle davanın reddi gerektiğini, iş akdi ile keşinleşmiş mahkeme kararı olması ve bu davada davanın davalıya yöneltilmemiş olmasına rağmen aynı konuda yeniden dava açılmasının usul ve yasaya aykırı olması sebebiyle davanın reddini istemiştir.

C) Yerel Mahkeme Kararının Özeti

Mahkemece, davacının davalının "Tuzla Teknoloji ve Operasyon Merkezi"nin hafriyat işlerinde tamirci ustası olarak dava dışı K... İnş. Taah. San. İç ve Dış Tic. Ltd. Şti.'de çalıştığı, davalı ile K... İnş. Taah. San. İç ve Dış Tic. Ltd. Şti. arasındaki hukuki ilişkide asıl işin bölünerek alt işverene verilmesi, davacının sadece asıl işverenden alınan işte çalıştırılması, asıl işveren olduğu iddia edilen İ... Gayrimenkul Yatırım Ortaklığı A.Ş. ile K... İnş. Taah. San. İç ve Dış Tic. Ltd. Şti. işverenin muvazalı iş ilişkisine bulunmaması, davalı İ... Gayrimenkul Yatırım Ortaklığı A.Ş.'nin yaptığı işin inşaat işi olmadığı, "Tuzla Teknoloji ve Operasyon Merkezi" inşaatının ihale yoluyla dava dışı K... İnş. Taah. San. İç ve Dış Tic. Ltd. Şti.'ne vermesi göz önünde bulundurulduğunda davalı İ... Gayrimenkul Yatırım Ortaklığı A.Ş. ile K... İnş. Taah. San. İç ve Dış Tic. Ltd. Şti. arasında İş Kanunu'na göre alt işveren-üst işveren ilişkisinin bulunmadığı, dolayısıyla davalıya husumet yöneltilemeyeceği, biran için davalar arasında alt işveren - üst işveren ilişkisi olduğu kabul edildiğinde alt işveren - üst işveren arasında mecburi dava arkadaşlığı olduğu, HMK'nun 60.maddesi gereğince mecburi dava arkadaşlarına birlikte dava açılması gerektiği, kesinleşmiş hükme rağmen sürekli aynı konuda dava açılmasının mümkün olmadığı gerekçesiyle davanın reddine karar verilmiştir.

D) Temyiz

Kararı davacı taraf temyiz etmiştir.

E) Gerekçe

Dava konusu uyuşmazlığın daha önce bir kesin hüküm ile (1086 sayılı Hukuk Usulü Muhakemeleri Kanunu'nun 237; 6100 sayılı Hukuk Muhakemeleri Kanunu'nun madde 114/1-i) çözümlenmemiş olması dava şartıdır. Bu şart, olumsuz dava şartı olarak adlandırılır. Dava konusu uyuşmazlık hakkında kesin hüküm bulunuyorsa, aynı konuda, aynı taraflar arasında ve aynı dava sebebine dayanılarak yeni bir dava açılmaz.

Kesin hüküm, şekli anlamda kesin hüküm ve maddi anlamda kesin hüküm, olmak üzere ikiye ayrılır. Şekli anlamda kesin hüküm, sözü edilen karara karşı artık bütün olağan yasa yollarının kapandığı anlamına gelir. Bazı son kararlar verdikleri anda kesindirler (Örneğin HUMK. m. 427; HMK. m. 361).

Yasa yolu açık olan bir karar, yasa yoluna başvurma süresi geçmekle de kesinleşir. Öte yandan, temyiz yolu açık olan bir karar temyiz edilip sonuçta onanmış ve karar düzeltme süresi geçirilmişse, ya da karar düzeltme yoluna gidilip de bu istem reddedilmişse veyahut yasa yoluna başvurmadan feragat edilmişse verilen hüküm şekli anlamda kesinleşir.

Bir hüküm bir kere şekli anlamda kesinleşirse, artık bu hükme karşı, olağan yasa yollarına başvurulamaz. Bir kararın maddi anlamda kesinleşmesi için öncelikle şekli anlamda kesinleşmesi gerekir.

Maddi anlamda kesin hükmün koşulları 1086 sayılı HUMK'nun 237. maddesinde açıklanmıştır. Birinci dava ile

ikinci davanın müddeabihlerinin (konusunun), dava sebeplerinin (vakıaların) ve taraflarının aynı olması maddi anlamda kesin hüküm oluşturur.

6100 sayılı HMK'nun 303/1. maddesi de "Bir davaya ait şekli anlamda kesinleşmiş olan hükmün, diğer bir davada maddi anlamda kesin hüküm oluşturabilmesi için, her iki davanın taraflarının, dava sebeplerinin ve ilk davanın hüküm fıkrası ile ikinci davaya ait talep sonucunun aynı olması gerekir." şeklinde benzer bir tanımları içermektedir. Kesin hüküm, ilk önce (hükmü veren mahkeme de dahil diğer bütün) mahkemeleri bağlar. Yani mahkemeler, aynı konuda, aynı dava sebebine dayanarak, aynı taraflar hakkında verilmiş olan bir kesin hüküm ile bağılırlar; aynı davayı bir daha (yeniden) inceleyemezler (kesin hüküm itirazı) ve aynı konuya ilişkin yeni bir davada, önceki davada verilmiş olan kesin hüküm ile bağılırlar (Baki Kuru, a.ge., C. V, s. 5051- 5053).

Dosya içeriğine göre , davacının aynı alacak kalemleriyle ilgili Yerel Mahkemenin 2013/483 Esas sayılı dosyası üzerinden dava dışı K... şirketine karşı

dava açtığı, eldeki dosyada ise davasını İ... Gayrimenkul Yatırım Ortaklığı AŞ'ye yönelttiği, yukarıdaki açıklamalarla karşılaştırıldığında her iki davanın davalısı aynı olmadığından kesin hüküm koşullarının oluşmadığı anlaşılmaktadır.

Ayrıca, asıl -alt işverenlik ilişkisinde mecburi dava arkadaşlığı sözkonusu değildir. Davacı, davasını tercih ettiği işverenlerden birine yöneltebilir. Bu açıklamalar doğrultusunda mahkemece, işin esasına girilerek tarafların delillerinin toplanıp yargılama yapılması, özellikle işverenler arasında asıl ve alt işveren ilişkisi bulunup bulunmadığının tespit edilmesi ve sonucuna göre karar verilmesi gerekirken, yazılı ve yerinde olmayan gerekçeyle davanın reddine karar verilmesi hatalıdır.

SONUÇ

Temyiz olunan kararın, yukarıda yazılı nedenlerden dolayı BOZULMASINA, peşin alınan temyiz harcının istek halinde ilgiliye iadesine, 16.06.2015 tarihinde oybirliğiyle karar verildi.

REKABET HUKUKU TEORİSİ

Çimento Sektöründe Yan Sınırlama Olarak Rekabet Etmemeye Yükümlülüğü: Coğrafi Kapsam

Rekabet hukuku uygulamasında yan sınırlama kavramını, rekabeti kısıtlayıcı bir unsur barındırmakla beraber ana işlevi yönüyle rekabeti sınırlayıcı olmaktan ziyade ana işlemin varlığı için gerekli meşru bir ticari menfaati koruyan ek hükümler olarak tanımlanabilmektedir.¹ İşlemin tasarlanan sonucunun tam olarak uygulanmasına yardımcı olacak satıcı üzerindeki rekabet etmeme yükümlülüğünün yoğunlaşmanın uygulanması ile doğrudan ilişkili ve gerekli sayılması için süre, coğrafi kapsam ve konu bakımından orantılı olması gerekmektedir.²

Doğrudan İlişki ve Gereklilik Kriteri

Avrupa Komisyonu'nun (Komisyon) yoğunlaşmalarla doğrudan ilişkili ve gerekli olan kısıtlamalar hakkındaki Komisyon Bildirisi'nin (Bildiri) muadili olarak Türk Rekabet Kurumu, Rekabet Kurulu (Kurul) tarafından 03.05.2011

¹ G. GÜRKAYNAK, H. ÖZGÖKÇEN (2007), "Gizlilik Hükümlerinin Yan Sınırlama Rejimi Çerçevesinde Değerlendirilmesi: Müdahale Gerekli mi?", Rekabet Forumu Dergisi 36. Sayı, Rekabet Derneği, Ankara, http://www.rekabetderneği.org/rk_bulten/sayi36.doc, s.12

² Avrupa Komisyonu'nun Yoğunlaşmalarla Doğrudan İlişkili ve Gerekli Olan Kısıtlamalar Hakkındaki Komisyon Bildirisi, para 14

tarihinde onaylanan ve en son 26.03.2013 tarihinde değişiklik yapılan Birleşme ve Devralmalarda İlgili Teşebbüs, Ciro ve Yan Sınırlamalar Hakkında Kılavuz'nu yayınlamıştır (Kılavuz). Gerek Bildiri gerekse Kılavuza göre kısıtlamaların (rekabet etmeme, istihdam etmeme, ayartmama, gizlilik vb.) sadece yoğunlaşma ile doğrudan olarak ilişkili olması ve uygulanması için gerekli olması halinde yan sınırlama olarak değerlendirilebilmektedir.

Gereklilik kriteri, sınırlamanın yoğunlaşmanın uygulanması için gerekli olup olmadığı ve işlemin bu sınırlama olmadan belirsizliğe ve maliyet artışına sebep olup olmayacağı değerlendirilmesinde gerekmektedir.³ Yan sınırlama orantılılık testini karşılamalıdır ve yoğunlaşmanın gerektirdiğinin ötesine geçmemelidir.⁴ Bir rekabet etmeme yükümlülüğünün bir işlemin değerini koruyup korumak veya işleme değer katmak için gerekli olup olmadığının değerlendirilmesi için kapsamı ve süresi de değerlendirilmelidir.⁵

Rekabet etmeme yükümlülüklerinin yoğunlaşmanın uygulanması ile doğ-

rudan ilişkili ve gerekli ve böylece bir yan sınırlama olarak kabul edilebilmeleri için süre, coğrafi kapsam ve konu bakımından orantılı olması gerekmektedir.

Yan Sınırlamaların Coğrafi Kapsamı

Kılavuz uyarınca uygulamanın coğrafi alanı yoğunlaşmanın uygulamasının makul olarak gerektirdiğinin ötesinde olanı aşmamalıdır.⁶ Bu kapsamda, bir rekabet etmeme sınırlamasının coğrafi kapsamı satıcının (hedef) devirden önce sözleşme mal ve hizmetlerini arz ettiği alan ile sınırlı olmalıdır.⁷ Bu coğrafi kapsama, satıcının (hedef), halihazırda bu hareket için yatırım yapmış olması halinde işlem zamanında girmek üzere olduğu sınırlar da dahil edilebilecektir.⁸

Kurul'un genel olarak yan sınırlama analizi ve pozisyonu

2010/4 sayılı Rekabet Kurulundan İzin Alınması Gereken Birleşme ve Devralmalar Hakkında Tebliğ'in (2010/4 sayılı Tebliğ) uygulanmasından önce

³ Birleşme ve Devralmalarda İlgili Teşebbüs, Ciro ve Yan Sınırlamalar Hakkında Kılavuz, para 51.

⁴ F. Enrique Gonzalez Diaz, Notion of Ancillary Restraints Under EC Competition Law, Fordham International Law Journal, 19. Baskı, 3. Sayı, 8. Makale [1995], p. 957.

⁵ Birleşme ve Devralmalarda İlgili Teşebbüs, Ciro ve Yan Sınırlamalar Hakkında Kılavuz, para 51.

⁶ Avrupa Komisyonu'nun Yoğunlaşmalarla Doğrudan İlişkili ve Gerekli Olan Kısıtlamalar Hakkındaki Komisyon Bildirisi, para 14.

⁷ Birleşme ve Devralmalarda İlgili Teşebbüs, Ciro ve Yan Sınırlamalar Hakkında Kılavuz, para 56.

⁸ Birleşme ve Devralmalarda İlgili Teşebbüs, Ciro ve Yan Sınırlamalar Hakkında Kılavuz, para 56.



rekabet etmeme hükümleri taraflarca Kurul'a bildirilmekte ve Kurul tarafından değerlendirilmekteydi. Dolayısıyla, Kurulun 2010/4 sayılı Tebliğ'in yürürlüğe girmesi öncesi vermiş olduğu gerekçeli kararları rekabet etmeme hükümlerinin değerlendirilmesine ilişkin daha iyi bir açıklama sağlamak ve sınırlamaların yoğunlaşmaya yan sınırlama olarak kabul edilebilme sınırlarını göstermektedir.

2010/4 sayılı Tebliğ ile artık yan sınırlama hususunun ayrıca olay bazında incelenmeyeceği ve teşebbüslerin konu hakkındaki değerlendirmelerini bizzat kendilerinin yapmasının gerekeceği görülmektedir. Dolayısıyla taraflar bir öz değerlendirme yapmalı ve bir sınırlamanın birleşme devralma işlemine bir yan sınırlama teşkil edip etmediğini değerlendirmelidir. Ancak işlem tarafları rekabet etmeme yükümlülüğünü doğru olarak değerlendiremedikleri durumlarda işlemin koşulsuz olarak izin almış olduğu durumlarda dahi anlaşmanın 4054 sayılı Kanun'un 4. maddesi (anlaşma, uyumlu eylem) veya 6. maddesi (hakim durumun kötüye kullanılması) kapsamında değerlendirilerek rekabet hukuku ihlaline sebep olabileceği ihtimali mevcuttur.

Kurul'un Çimento ve Hazır Beton Kararları

Kurul'un içtihatları bir yan sınırlamanın coğrafi sınırlarının "satıcının (hedef) işlemden önceki faaliyet alanı ve doğal satış hinterlandı" ile coğrafi olarak sınırlı olması gerektiğini göstermektedir.⁹ Yukarıda belirtildiği üzere bir yan sınırlamanın coğrafi sınırının "işlemin uygulanmasıyla doğrudan ilişkili ve gerekli" olması gerekmektedir. Kurul, birleşme ve devralma dosyalarındaki rekabet etmeme yükümlülüğü değerlendirmelerinde coğrafi alanı hedefin

⁹ Rekabet Kurulu'nun 3.5.2007 tarih ve 07-37/398-157 sayılı Cementeire Aldo Barbetti/Çimko Kararı.

faaliyetlerinin yürütüldüğü ve işlemin uygulanabilmesi için makul ve gerekli olan doğal satış hinterlandı olan hedefin tesislerinin konumu olarak kabul etmektedir.

Rekabet Kurulu kararlarında genellikle çimentonun taşıma maliyetlerine katlanılabildiği oran çerçevesinde üretim tesisinden 200-300 km mesafeye taşınabileceğini tespit etmiş ve kararlarında yoğunlaşma analizlerini bu prensip çerçevesinde tespit edilen ilgili coğrafi pazarlar temelinde gerçekleştirmiştir. Benzer şekilde, Rekabet Kurulu'nun kararları ışığında hazır beton için coğrafi pazar tanımı hazır beton tesislerinin bulunduğu yerlerden 50 km uzaklıktaki il ve ilçeleri kapsamaktadır.

Bölge Genelinde Sınırlama

Kurul'un çimento sektörüne ilişkin birçok içtihadı rekabet etmeme yükümlülüğü hedefin faaliyetlerinin bulunduğu bölge ile sınırlı olduğunda ilgili sınırlamayı doğrudan ilişkili ve gerekli kabul etmektedir. Örneğin Kurul Baştaş/Aktaş kararında¹⁰ satıcıların iki yıl boyunca Marmara Bölgesi'nde hedef ile rekabet edecek doğrudan ya da dolaylı olarak iş yapmamaya ilişkin olan rekabet etmeme yükümlülüğünü değerlendirmiştir. Hedef Marmara Bölgesi ve Orta Anadolu Bölgesi'nde birkaç şehirde faaliyettedir. Taraflar bu sınırlamanın alıcının kendi know-how ve müşteri portföyünü oluşturması ve Marmara Bölgesi'ne nüfuz etmesi ile doğrudan ilişkili ve gerekli olduğunu belirtmiştir. Kurul, rekabet etmeme yükümlülüğünün konu, kişi, coğrafi kapsam ve süresi bakımından rekabeti gerektiğinden fazla kısıtlamadığı sonucuna varmıştır.¹¹

¹⁰ Rekabet Kurulu'nun 20.6.2007 tarih ve 07-53/595-201 sayılı Baştaş/Aktaş Kararı.

¹¹ Rekabet Kurulu'nun Denizli/CRH, 15.2.2007, 07-14/117-36 Kararı'na da bakınız.

Limak/Şanlıurfa Madencilik kararında¹² işlem sözleşmesi kapsamında her bir satıcının kendisi veya herhangi bir iştirakinin işlemin kapanmasından itibaren iki yıl boyunca Türkiye'nin güneydoğusunda hedefle doğrudan rekabet edecek yeni bir çimento işi yürütmeyeceği veya buna ilişkin yatırım yapmayacağı hükmü değerlendirilmiştir. Hedef Güneydoğu Anadolu Bölgesi'nde beş şehirde faaliyettedir. Bu kararda rekabet etmeme hükmünün kapsamı ilgili coğrafi pazar tanımından geniştir. Kurul ilgili kararında rekabet etmeme yükümlülüğünü bir yan sınırlama olarak kabul etmiştir.

Dar Coğrafi Sınırlama

Kurul'un yukarıdaki yaklaşımının yanı sıra şehir ve hatta ülke bazında rekabet etmeme yükümlüklerini çimento ve hazır betona ilişkin ürünler için ayrı olarak kabul ettiği kararları da mevcuttur.

Çimpor/Yibitaş kararında¹³ taraflar arasındaki hisse devir anlaşmasında yer alan rekabet etmeme yükümlülüğü değerlendirilmiştir. İlgili hüküm uyarınca satıcılar ve bağlı şirketleri, hedefin hizmet sağladığı pazarlarda (çoğunlukla Karadeniz ve Orta Anadolu Bölgeleri'nde on sekiz şehir) çimento, hazır beton ve agrega ile ilişkili doğrudan ya da dolaylı olarak hiçbir üretim veya ticari iş yürütmeyecektir. Kurul bu hükmü yan sınırlama olarak değerlendirmiştir.¹⁴

Çimpor Yibitaş/Tokbetsan Kararı'nda¹⁵ işlem sözleşmesi uyarınca satıcılar, Çimpor'un (alıcı) devre

¹² Rekabet Kurulu'nun 6.12.2007 tarih ve 07-89/1130-441 sayılı Limak/Şanlıurfa Madencilik Kararı.

¹³ Rekabet Kurulu'nun 15.2.2007 tarih ve 07-14/118-37 sayılı Çimpor/Yibitaş Kararı.

¹⁴ Rekabet Kurulu'nun 2.6.2008 tarih ve 08-36/481-169 sayılı ÇimSA/BHB Kararı'na da bakınız.

¹⁵ Rekabet Kurulu'nun 27.6.2008 tarih ve 08-41/557-210 sayılı Çimpor Yibitaş/Tokbetsan, Kararı.

konu tesiste faaliyetlerine başlamasından itibaren üç yıl boyunca tesisin bulunduğu yerden 30 km uzaklıktaki yerlerde doğrudan veya dolaylı olarak hazır beton işi yürütemeyecektir. Hedefin hinterlandı, Türkiye'deki tek bir şehirdir ve söz konusu şehirde alıcının hazır beton faaliyeti bulunmamaktadır. Sınırlama, sadece hedef üzerinde etki doğurduğu için rekabet etmeme yükümlülüğü bir yan sınırlama olarak değerlendirilmiştir.

Lafarge/OYAK nihai inceleme kararında¹⁶ anlaşmada yer alan rekabet etmeme hükmünün coğrafi kapsamı çok geniş bulunmuştur. Dolayısıyla taraflar anlaşmayı revize ederek rekabet etmeme hükmünün kapsamını gri çimento ve agrega gibi her bir sözleşme konusu malın coğrafi kapsamı bazında şehir ya da şehirlerden daha dar alanlar olarak (örneğin İstanbul'un Anadolu yakası) daraltmıştır. Sonuç olarak Kurul, rekabet etmeme yükümlülüğünün uygulanabileceği en geniş alanı çimento için "Kocaeli, Sakarya, Bolu, Düzce", hazır beton için "İstanbul, Kocaeli, Tekirdağ, Balıkesir" ve agrega için "Marmara Bölgesi" olarak belirlemiştir. Gereklik kriteri değerlendirmesinde Kurul devralananın pazarda yeni bir oyuncu iken satıcının uzun süredir pazarda aktif olmasını dikkate almıştır. Devralanı satıcının ilgili pazardaki sözleşme konusu mal ve hizmetlerin rekabetine karşı korumak için know-how devrini de gözönünde bulundurarak Kurul, rekabet etmeme yükümlülüğünü gerekli bularak bir yan sınırlama olarak değerlendirmiştir.

Sonuç

Rekabet etmeme yükümlülüğünün "sınırlayıcı anlaşma" ya da "hakim durumun kötüye kullanılması" olarak değerlendirilmesi, bir yoğunlaşmanın

yan sınırlaması olarak değerlendirilmesinden büyük ölçüde farklıdır. Yukarıda belirtildiği ve gerek Bildiri gerekse Kılavuza atıf yapıldığı üzere, rekabet etmeme yükümlülüğü yoğunlaşmanın uygulanmasıyla doğrudan olarak ilişkili ve bunun için gerekli olduğu sürece bu sınırlamanın rekabet lehine olan etkisi ya da sınırlamanın amacı bu değerlendirmenin dışında bırakılabilecektir.¹⁷ Yukarıda belirtilenler ışığında, yan sınırlamalar için öz değerlendirme yapılırken rekabet etmeme yükümlülüğünün coğrafi kapsamını, hedefin faaliyetlerini yürüttüğü konum/bölgelerle ve hedefin doğal hinterlandıyla sınırlamanın uygun bir yaklaşım olacağı söylenebilecektir.

GÜNCEL REKABET KURULU KARARLARI

İstanbul ilinde faaliyet gösteren Fransız liselerinin yıllık okul ücretlerini birlikte tespit etmeye yönelik uygulamalarına muafiyet tanınması talebine ilişkin gerekçeli karar yayımlanmıştır.

İstanbul ilinde faaliyet gösteren Fransız liselerinin yıllık okul ücretlerini birlikte tespit etmeye yönelik uygulamalarına muafiyet tanınması talebine ilişkin gerekçeli karar yayımlanmıştır. Dosyada, İstanbul ilinde faaliyet gösteren Fransız liselerinin ilgili başvurularında özetle okul ücretlerinin ortak tespiti ile eğitim kalitesini korumayı amaçladıklarını ve söz konusu okullarda eğitim görmek isteyen öğrenciler için fiyat unsurunun bir tercih aracı olmaktan çıkmasını istedikleri belirtilmiştir. İlgili Fransız liseleri bu kapsamda, yıllık okul ücretlerini birlikte tespit

etmeye yönelik uygulamalarına muafiyet tanınması talebinde bulunmuştur. Rekabet Kurulu kararında, birbirine rakip teşebbüsler arasında gerçekleşen fiyat tespitine yönelik işbirliği anlaşmaları/uygulamalarının küresel ölçekte açık rekabet ihlali (per-se) olarak kabul edilmekte olduğunu belirtmiştir. Bir başka ifadeyle, bu tür fiyat anlaşmalarının ne grup muafiyeti ne de bireysel muafiyet kapsamında değerlendirileceğini ifade etmiştir. Yaklaşımının temel varsayımı olarak ise birbirine rakip teşebbüsler arasındaki fiyat anlaşmasından kaynaklanacak olumsuz etkilerin (üretim, dağılım ve dinamik etkinlik kayıpları) söz konusu işbirliğinden doğabilecek herhangi bir etkinlik kazanımı tarafından telafi edilemeyeceği olarak açıklamıştır. Dolayısıyla, Rekabet Kurulu bildirim konusu uygulamanın bireysel muafiyet koşullarını sağlayıp sağlamadığına ilişkin ayrıntılı değerlendirme yapılmasına gerek duymamıştır.

Rekabet Kurulu tespitleri ışığında, bildirim konusu anlaşmanın, 4054 sayılı Rekabetin Korunması Hakkında Kanun'un 4. maddesi hükmü uygulamasından muaf tutulamayacağı ve ilaveten bu madde kapsamında rekabeti bozucu etki doğuran ya da doğurabilecek uygulamalardan kaçınılması yönünde 4054 sayılı Kanun'un, "İhlale Son Verme" başlıklı 9. maddesinin üçüncü fıkrası çerçevesinde görüş bildirilmesine karar verilmiştir.

Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü Hakkında Yürütülen Soruşturma Sonuçlanmıştır.

Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü'nün (DHMI) hava- limanlarında yer tahsisi hizmetlerine ilişkin olarak kiracı teşebbüsler arasın-

¹⁶ Rekabet Kurulu'nun 18.11.2009 tarih ve 09-56/1338-341 sayılı Lafarge/OYAK Kararı.

¹⁷ Ariel Ezrachi, EU Competition Law: An Analytical Guide to the Leading Cases, [2014], s. 110.

da ayrımcılık yapmak suretiyle hâkim durumunu kötüye kullandığı iddiasına yönelik olarak yürütülen soruşturma tamamlanmıştır.

İlgili soruşturma, konuya ilişkin olarak daha önce verilen 24.04.2012 tarih ve 12-21/561-159 sayılı Rekabet Kurulu Kararı'nın, Ankara 9. İdare Mahkemesi tarafından iptal edilmesi üzerine başlatılmıştı. Bahse konu Rekabet Kurulu kararında, "DHMI'nin, 'Yer Tahsis Tarifeleri'nde, havalimanlarında arazi ve/veya üzerinde yer alan tesisleri kiralayan teşebbüsler arasında "31.12.2005 tarihinden önce ve sonra yer tahsisi yapılanlar" şeklinde bir ayırma gitmek suretiyle ve bu kriterlere göre belirlediği fiyat tarifeleri yoluyla ilgili pazardaki hâkim durumunu kötüye kullanmadığına, Kurulun vermiş olduğu 04.07.2007 tarih ve 07-56/668-231 sayılı Karar'ın gereğini yerine getirdiğine, bu itibarla başvuru konusu eylemlerin 4054 sayılı Rekabetin Korunması Hakkında Kanun'un (4054 sayılı Kanun) 6. maddesini ihlal etmediğine karar verilmiştir.

Anılan karar üzerine şikâyetçi tarafından yargı yoluna başvurulması üzerine, Ankara 9. İdare Mahkemesi, 31.10.2014 tarih ve 2013/526 E., 2014/1045 K. sayı ile söz konusu Kurul kararının iptaline karar vermiştir. Ankara 9. İdare Mahkemesi kararında özetle; "sözleşmelerin farklı tarihlerde yapılmış olmasının teşebbüsleri eşit alıcılar olmaktan çıkarmayacağı, teşebbüsler tarafından farklı tarihlerde imzalanan sözleşmelerin her yıl yenilenerek devam ettiği, sözleşmelerin uygulandığı dönemlerin yeni sözleşmelerin uygulandığı dönemlerle çakıştığı dikkate alındığında, sözleşmelerde davacı tarafından iddia edildiği gibi bir bedel farkı varsa bunun değerlendirilebilmesi için THY ve bağlantılı teşebbüslerin 31.12.2005 tarihinden önce ne kadar, bu tarihten sonra

(yeni tarifeyle) ne kadar kiralandığının karşılaştırılarak incelenmesi gerektiği ve sözleşme hukukunun bedellerdeki orantısızlığı gidermeye elverişli olduğu sonucuna varıldığından; belirtilen hususlar gözetilmeksizin tesis edilen işlemde hukuka uyarlık bulunmadığı" belirtmiştir.

Bunun üzerine yürütülen soruşturma safhasında anılan Mahkeme kararında işaret edilen hususlar da göz önünde bulundurularak DHMI'nin havalimanlarında yer tahsisleri hizmetlerine ilişkin olarak eşit durumdaki alıcılara aynı ve eşit hak, yükümlülük ve edimler için farklı şartlar ileri sürerek ayrımcılık yapmak suretiyle 4054 sayılı Kanun'un 6. maddesini ihlal edip etmediği incelenmiştir.

09.09.2015 tarihinde Rekabet Kurulunca dosyanın müzakeresi sonucunda; DHMI'nin 4054 sayılı Kanunun 6. maddesini ihlal etmediğine, dolayısıyla aynı Kanun'un 16. maddesi uyarınca adı geçen teşebbüse idari para cezası uygulanmasına gerek olmadığına karar verilmiştir.¹⁸

Beta Marina Liman ve Çekek İşletmesi A.Ş. ve Pendik Turizm Marina Yat ve Çekek İşletmesi A.Ş.'nin tüm hisselerinin Setur Servis Turistik A.Ş. tarafından devralınması işlemine izin verilmesi talebine ilişkin gerekçeli karar yayımlanmıştır.

Beta Marina Liman ve Çekek İşletmesi A.Ş. ("Beta Marina") ve Pendik Turizm Marina Yat ve Çekek İşletmesi A.Ş.'nin ("Pendik Turizm") tüm hisselerinin Setur Servis Turistik A.Ş. ("Setur") tarafından devralınması işlemine

¹⁸ Rekabet Kurulu'nun 07.07.2015 tarih ve 15-28/328-103 sayılı kararı

izin verilmesi talebine ilişkin gerekçeli karar yayımlanmıştır.

Rekabet Kurulu'nun ilgili kararında kısaca aşağıdaki sonuçlara varılmıştır:

- Koç Holding A.Ş.'nin ("Koç Holding") kontrolünde olan marinaların bağlama hizmetleri pazar payının 2014 yılı verileri itibarıyla %60-65'e ulaşacağı görülmektedir.
- İşleme birlikte ilgili pazardaki oyuncu sayısı dörtten üçe düşecek, dolayısıyla CR3, %100'e çıkacaktır.
- Pazardaki yoğunlaşma oranının tespit edilmesinde kullanılan Herfindahl-Hirschman Index ("HHI") seviyeleri yüksek yoğunlaşma seviyeleri göstermektedir.
- Hakim durum değerlendirmelerinde, genellikle en yakın rakibinden %20 seviyesinin üzerinde pazar payına sahip bulunan teşebbüslerin pazarda faaliyet gösteren diğer teşebbüsler tarafından oluşturulacak rekabetçi baskılardan yalıtılmış olduğu ve bu nedenle hakim durumda bulunmaları olasılığının daha yüksek olduğu kabul edilmektedir.
- Bu durum İstanbul City Port Marina'nın, Kalamış Marina'nın ilgili pazarda faaliyet gösteren teşebbüsler arasında en yakın rakibi konumunda bulunduğu ortaya koymaktadır.
- Marinalar arasındaki uzaklık farkından dolayı rakip teşebbüslerin ürünlerinin/hizmetlerinin birleşik teşebbüsün ürünlerine /hizmetlerine ikame edilebilirlik

düzei düşük olarak kabul edil-
mektedir

- Bu açıklamalar ışığında, yüksek bir doluluk oranıyla çalışan ve kısa vadede kapasite artışına gitmesi mümkün görünmeyen rakiplerin arz miktarlarını artırarak birleşik teşebbüs üzerinde bir rekabetçi baskı yaratma imkânına sahip olmadıkları değerlendirilmektedir.
- Dengeleyici alıcı gücü bulunmamaktadır.

İlgili kararda Rekabet Kurulu üyelerinden Fevzi Özkan, Doç. Dr. Tahir Saraç ve Kenan Türk'ün karşı oyu bulunmaktadır. Karşı oy gerekçesinde aşağıdaki hususlar belirtilmiştir:

- Raporla ilgili ürün ve ilgili coğrafi pazar tanımı hatalı yapılmış ve bu hatalı tanıma dayanılarak hâkim durum oluşacağı gerekçesiyle işleme izin verilmiştir. Geçmiş Rekabet Kurulu kararları coğrafi pazarı marina işletmeciliği pazarı için İstanbul ili olarak tanımlarken Rapor ilçe vazında kırılıma gitmiş ve sonuç olarak yüksek pazar payları bulunmuştur.
- İlgili ürün pazarına dahil olup olmadığı tartışmalı olan balıkçı barınaklarına ilişkin yeterli araştırmalar yapılmamıştır.
- Pazara aynı kapasitede yeni bir yatırımın girmesine ve ayrıca aynı coğrafi pazarda daha düşük fiyatlı tesisler mevcutken tüketici tercihlerinde bir sınırlamadan söz etmek çelişkilidir. Tüketicilerin bu pazarda aslında fiyata duyarlı olmadıkları söylenebilir. Dolayısıyla aksine yeterli

somut gerekçe ortaya konulmadan fiyatlarla önemli artış ihtimali dikkate alınarak işleme izin verilmemesi doğru değildir.

- İstanbul City Port marina tek başına alınması halinde izne tabi olmayacağı için Rekabet Kurulu'nun önüne dahi gelmeyecek bir işlemin, rekabetçi endişe doğurmayacağı kabul edilen bir başka coğrafi pazardaki (Göcek) marinaların devri nedeniyle yasaklanması rekabet hukukunun amacına aykırılık teşkil etmektedir.
- Rekabet Kurulu kararında, Setur'un Kalamış ve Fenerbahçe Marina'nın işletme hakkından vazgeçtiğine dair 23.3.2015 tarihinde Kurum kayıtlarına intikal eden yazısı dikkate alınmamıştır.

Bu kapsamda Beta Marina ve Pendik Turizm hisselerinin tamamının Setur tarafından devralınması işlemine ilişkin olarak Rekabet Kurulu'nun 07.08.2014 tarih ve 14-26/522-M sayılı kararı ile yürütülen nihai inceleme sonucu işlemin 2010/4 sayılı Tebliğ uyarınca izne tabi olduğuna, bahse konu işlemin Koç Holding'in İstanbul City Port Marina bakımından tanımlanan ilgili pazarda hâkim duruma gelmesine ve böylece piyasadaki rekabetin önemli ölçüde azaltılmasına yol açacak nitelikte olması nedeniyle, 4054 sayılı Kanun'un 7. maddesi uyarınca işleme izin verilmemesine oyçokluğu ile karar verilmiştir.

Rekabet hukuku alanındaki gelişmelere dair genel bilgiler içeren işbu yayın,
herhangi bir hukuki mütalaa içermeyecek bir biçimde,
ELİG Ortak Avukat Bürosu tarafından hazırlanmıştır.

ÇEİS - T. ÇİMSE-İŞ SENDİKASI ARASINDA SOSYAL DİYALOG TOPLANTISI GERÇEKLEŞTİRİLDİ

Sendikamız ile T. Çimse-İş Sendikası arasında her yıl ortaklaşa gerçekleştirilen "Sosyal Diyalog Günleri Toplantısı" 08-10 Ekim 2015 tarihleri arasında Antalya Limak Limra Hotel'de yapıldı.



Sendikamız Çalışma İlişkileri Kurulu üyeleri ile T. Çimse-İş Sendikası Merkez Yönetim Kurulu ve Şube Başkanlarının iştirak ettikleri toplantıda Sendikamız Genel Sekreteri Dr. H. Serdar ŞARDAN ve T. Çimse-İş Sendikası Genel Başkanı Zekeriye NAZLIM'ın açılış konuşmalarının ardından, Boğaziçi Üniversitesi Yaşamboyu Eğitim Merkezi (BÜYEM) eğitmenlerinden Dr. Sema SÜVARİOĞLU tarafından "Güçlü İletişim Becerileri İle Uzlaşma" konulu eğitim gerçekleştirildi.

Katılımcıların, iletişim becerilerini güçlendirerek gerek günlük yaşamlarında gerekse de çalışma hayatında karşılaşılabilecekleri çatışmaya neden olabilecek meselelerini daha etkili yöneterek çözüme ulaştırmalarına yönelik olan eğitim; katılımcı sunum, vaka çalışmaları ve oyunlar ile zenginleştirildi.

Katılımcıların yoğun ilgisi ile gerçekleşen eğitimin ardından, işçi ve işveren tarafları beraberce yenen akşam yemeğinde buluştular.



DÜNYA ÇİMENTO SEKTÖRÜNDE DAHA SAĞLIKLI VE DAHA GÜVENLİ BİR GELECEK İÇİN YOL HARİTASI TÜRKİYE'DE ÇİZİLDİ

Dünya Sürdürülebilir Kalkınma İş Konseyi'nin (WBCSD) Çimento Sürdürülebilirlik Girişimi (CSI)'nin yıllık toplantısı, 13-14 Ekim 2015 tarihlerinde Nevşehir Kapadokya'da gerçekleşti.

Çimento Sürdürülebilirlik Girişimi (CSI), 100'den fazla ülkede operasyona sahip olan önde gelen 25 çimento üreticisinin (Çimsa dahil) katılımıyla gerçekleştirilen küresel bir girişimdir. CSI, dünya çimento üretiminin yaklaşık üçte birini temsil etmektedir.

Toplantı, bu yıl, 2013'ten bu yana girişimin bir parçası olan, Türkiye çimento ve yapı malzemeleri sektörünün önde gelen şirketlerinden Üyemiz Çimsa'nın ev sahipliğinde düzenlendi.



'Çalışanlar, İş Ortakları ve Paydaşlar için Daima Tam Güvenlik' sloganıyla toplanan CSI Forum 2015, çalışan davranışlarının değişimi, yönetim sisteminin revizyonu, dış paydaşlarla iletişimin geliştirilmesi için güvenlik hakkında yerleşik düşüncelerin nasıl kurum kültürünün DNA'sına işlenebileceğinin tartışıldığı bir platform oldu.

Forum'da yapılan sunumlarda iş sağlığı ve güvenliği ile ilgili iyi uygulamalar, değişen koşullar ve teknolojik gelişmeler ele alındı. Çimento Sürdürülebilirlik Girişimi üyesi şirketler çimento sektörünün durumu ve gelişim alanları ile ilgili çözümleri birlikte değerlendirme fırsatı buldu.

Çimento Sürdürülebilirlik Girişimi üyesi şirketlerin üst düzey yöneticileri, sivil toplum örgütlerinin temsilcileri, farklı ülkelerden gelen akademisyenler, iş sağlığı ve güvenliği ile ilgili çalışan uzmanlar, sanayi ve ticaret dünyasının temsilcileri, ve kamu yetkililerinin katılımıyla gerçekleşti. Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı Müsteşar Yardımcısı Dr. Serhat AYRIM ve İş Sağlığı ve Güvenliği Genel Müdür Yardımcısı Dr. Rana GÜVEN'in de teşrif ettiği Forumda Çimento Sürdürülebilirlik Girişimi Direktörü Philippe FONTA, "Çimento Sürdürülebilirlik Girişimi Forumu, çimento sektöründe ve ötesinde işbirliğini güçlendiren tek platformdur. Bu yıl Çimsa tarafından muhteşem bir şekilde düzenlenen Forum'da dünyanın çeşitli yerlerinden iş sağlığı ve güvenliği alanındaki uzmanlar, iş sağlığı ve güvenliğinin gelişimi için paylaşımın önemli bir adım olduğunu kabul ederek bir araya geldi. Çimento Sürdürülebilirlik Girişimi üyeleri ve paydaşları ile birlikte, çimento sektörünün yüksek riskli alanlarını tanımlamak ve sonrasında etkili çözümler geliştirmek için dürüst ve açık bir diyalog gerçekleştirdi" şeklinde konuştu.

Çimsa Genel Müdürü Nevra ÖZHATAY da açılışta yaptığı konuşmada, "İş sağlığı ve güvenliği çalışmalarının temel amacı, çalışanların bedensel ve ruhsal bütünlüğüne zarar verebilecek olası riskleri ortadan kaldırarak, sağlıklı ve güvenli bir iş yeri ortamı oluşturmaktır. Ancak bu asla, sadece o işyerinin çalışanları ve o iş yerinin duvarlarıyla sınırlı bir yaklaşım değildir. Aynı zamanda bu çalışanların ve bu duvarların ötesinde, bizimle ilgili şirketleri ve o şirketlerin çalışanlarını da iş ortaklarımızı da kapsamaktadır, kapsmalıdır" dedi.

İş sağlığı ve güvenliğini bir 'takım oyunu' olarak nitelendiren ÖZHATAY, "Takımın tüm oyuncularını aynı hedefe kitlediği takdirde başarının geleceği muhakkaktır. Bunun sağlanabilmesinin yolu, şirket içinde ve iş ortaklarında iş sağlığı ve güvenliği kültürünün oluşturulması ve yaygınlaştırılmasından geçmektedir" diye konuştu.

'Çalışanlar, İş Ortakları ve Paydaşlar için Daima Tam Güvenlik' odak noktasıyla iki gün boyunca 30'dan fazla konuşmacı 6 farklı oturum ve 2 panelde sürdürülebilirlik, iş sağlığı ve güvenliği hakkında bilgi ve deneyimlerini paylaştı.

Programın ilk gününde yer alan, 'Organizasyonlarda Güçlü Bir Güvenlik Kültürü Oluşturulması' başlıklı oturumda Sendikamız Genel Sekreteri Dr. Serdar ŞARDAN da yer almış olup, 'Türk Çimento Sektörünün İş Sağlığı ve Güvenliği Yolculuğu' konulu konuşmasında, 2000'li yıllarından başından bu yana Sendikamızın öncülüğünde üye fabrikalarımızın destekleriyle gerçekleştirilen İSG faaliyetleri çerçevesinde, Türk Çimento sektörünün yakaladığı başarılı İSG performansının detaylarından bahsetmiştir.

Programın ikinci gününde ise, 2012 yılında "Türkiye'nin En Temiz Sanayi Tesisi" seçilen ve "Çimento Sektörü İş Sağlığı ve Güvenliği Performans Ödülü"ne birkaç kere layık görülen Çimsa Kayseri Fabrikası'nda gerçekleşen teknik gezide Çimsa, katılımcılara üretim prosesini ve iş sağlığı uygulamalarını anlattı.



ÇEİS İSG KURULU 39. TOPLANTISINI GERÇEKLEŞTİRDİ



Sektörel düzeyde gerçekleştirdiğimiz iş sağlığı ve güvenliği faaliyetlerinin planlanarak uygulanmasını sağlayan ÇEİS İSG Kurulu'nun 39. Toplantısı, 02 Ekim 2015 tarihinde İstanbul'da, ÇEİS Merkez Binası'nda gerçekleştirildi. Üyelerden Neslihan AKGÜN, İsmail GÜMÜŞDERE ve Okan GÜVEN'in mazereti nedeniyle iştirak edemediği toplantıya;

Kurul Başkanı Sertaç Bora ÖZYURT (Göлтаş Çimento), Salih ÜÇÜNCÜ (Limak), Ali KİPRİ (Akçansa), Mümün GÜN (Aşkale Çimento Erzincan Şubesi), Suat TOKAT (Baştaş), Hayer YALNIZ (Batıçim), Osman BİLDİR (Bursa Çimento), Çağatay AVŞAR (Çimsa Çimento), Murat KAHYA (Medcem), Hasan ÇEBİ (Nuh Çimento), İlkay BAKAL (Yurt Çimento), Erhan YEŞİL (Baştaş), Selim ARUN (Votorantim Çimento) katıldı.

Toplantıda, dönem içerisinde gerçekleştirilen İSG faaliyetleri hakkında bilgi sunulduktan sonra önümüzdeki dönemde gerçekleştirilmesi planlanan İSG faaliyetleri müzakere edildi. Ayrıca, "Çimento Sektörü İş Sağlığı ve Güvenliği Performans Değerlendirme ve Ödüllendirme Prosedürü" kapsamında gerçekleştirilen 2014 yılı performans değerlendirmesi sonuçları da görüşüldü.

ÇİMENTO SEKTÖRÜNDE “BEŞ YILDIZ İSG DENETİMİ PROJESİ”

Sendikamızın iş sağlığı ve güvenliği faaliyetlerine yön veren ÇEİS İSG Kurulu'nun önerisi ve Yönetim Kurulumuzun tasvipleri ile “ÇEİS Üyesi Fabrikaların İSG Yönünden Denetimi” ve “Orta Kademe Yöneticilerin Davranış Odaklı İSG Eğitimleri” başlıklı iki projenin gerçekleştirilmesi kararlaştırıldı.

Söz konusu projelerin gerçekleştirilebilmesi için görüşülen şirketlerden British Safety Council'in Türkiye partneri Doğa İş Güvenliği ile anlaşmaya varılarak, her iki projenin de bu firmayla birlikte yürütülmesine karar verildi. 1957 yılında kar amacı güzetmeyen kuruluş olarak kurulan British Safety Council, günümüzde dünyanın lider iş sağlığı ve güvenliği organizasyonlarından biri haline geldi. Londra merkezli olan ve dünyanın 50'den fazla ülkesinde danışmanlık, denetim ve eğitim hizmetleri veren kurum, bünyesindeki tüm hizmetlerini, iş sağlığı ve güvenliği alanında uzun yılları aşkın sektörel tecrübeye sahip personeli ile sunmaktadır.

Yapılan anlaşma kapsamında BSC tarafından sunulan “Beş Yıldız İş Sağlığı ve Güvenliği Denetimi (Five Star Occupational Health and Safety Audit)” hizmeti ÇEİS Üyesi tüm çimento fabrikalarında uygulanacaktır.

“ÇEİS Üyesi Fabrikaların İSG Yönünden Denetimi Projesi”ne Nisan ayı itibarıyla başlanmıştır. Söz konusu proje kapsamında iki danışman (1 Türk ve 1 yabancı) en az 4 gün süresince;

- Fabrikadaki iş sağlığı ve güvenliğine ilişkin dokümanları gözden geçirerek,
- Yönetici ve çalışanlarla görüşerek ve
- Saha ziyaretinde bulunarak,

fabrikada yürütülen iş sağlığı ve güvenliği faaliyetlerine ilişkin durum tespiti yapmaktadır.

Yapılan bu incelemeler kapsamında başarılı bir iş sağlığı ve güvenliği sisteminin önemli unsurlarından;

- Politika ve Organizasyon
- Strateji ve Planlama
- Uygulama ve Operasyon
- Performans Ölçümü
- Değerlendirme ve Gözden Geçirme

konularına ilişkin 66 alt başlıkta, her bir fabrikanın güçlü ve gelişime açık yönleri ile önerilerin yer aldığı kapsamlı bir rapor sunulmaktadır. Söz konusu rapor ile hem fabrikalardaki mevcut iş sağlığı ve güvenliği sisteminin etkinliğine ilişkin bir durum tespiti yapılmakta hem de iyileştirme alanlarına yönelik hayata geçirilebilecek öneriler fabrika yönetimine sunulmaktadır. Sendikamız üyesi tüm çimento fabrikalarındaki denetimlerin tamamlanmasının ardından ise “Çimento Sektörü İSG Raporu” hazırlanacaktır.

“Orta Kademe Yöneticilerin Davranış Odaklı İSG Eğitimleri Projesi”ne ise 2015 yılı Kasım ayı içerisinde başlanması planlanmaktadır. Proje kapsamında 19 üye fabrikamızda denetimler gerçekleştirildi.

Söz konusu projelerin, Sektörümüzün uzun yıllardır gerçekleştirdiği iş sağlığı ve güvenliği faaliyetleri sonrasında ulaştığı “güvenlik kültürü”nü, daha da ileriye taşıyacağına inanılmaktadır.



ÇEİS ÇALIŞMA İLİŞKİLERİ KURULU 34. TOPLANTISINI GERÇEKLEŞTİRDİ



ÇEİS Çalışma İlişkileri Kurulu, 34. toplantısını 14 Eylül 2015 tarihinde ÇEİS Merkez Binasında gerçekleştirdi. Toplantıya, Kurul Başkanı İlhan TÜRKMEN ile Kurul Üyeleri Aydın ADALI, Asım ATEŞ, Bilgen ÇAĞLI, Ahmet Bilge ELALMIŞ, İsa Metin GÜDEN, Hakan Haldun HAMARAT, Kurtuluş KÖSTERELİ, Mustafa ÖZER, Seçil ÖZBAYIR, Hüseyin PAMUKÇİ, Hakan TİMUR, Fatih USTA, Nezir YALÇINKAYA, Cem Ender MUTLU katılım göstermişlerdir.

Toplantıda, çalışma hayatı kapsamında ülkemizde ve yurtdışında yaşanan güncel olaylar ile çimento sektörü endüstri ilişkileri alanında yaşanan gelişmeler hakkında Kurul üyelerine bilgi verilmesinin ardından, Sendikamızın İş Sağlığı ve Güvenliği alanında yürüttüğü faaliyetler

ile önümüzdeki dönemde gerçekleştirilmesi planlanan eğitimler ve çimento sektöründe yürütülen mesleki yeterlilik geliştirme, sınav ve belgelendirme faaliyetlerine ilişkin gelişmeler aktarılmıştır.

ÇEİS ÇİMENTO ULUSAL YETERLİLİKLER KURULU (ÇYK) 10. TOPLANTISINI GERÇEKLEŞTİRDİ

Çimento sektöründe yer alan mesleklerin ulusal standart ve ulusal yeterliliklerinin geliştirilmesi kapsamında Sendikamızca yürütülen faaliyetlere yön veren ÇEİS Çimento Ulusal Yeterlilikler Kurulu (ÇYK), 10. toplantısını 16 Eylül 2015 tarihinde Sendikamız Merkez Binası'nda gerçekleştirdi.

Toplantıya, Kurul Üyeleri Osman BİLDİR, Emrah GEZER ve Timuçin TUZCUOĞLU katıldı.

Dönem içerisinde gerçekleştirilen mesleki yeterlilik faaliyetlerinin yanı sıra sınav ve belgelendirme faaliyetlerine etki eden güncel hukuki gelişmeler hakkında bilgi alışverişinde bulunulan toplantıda; Türk Akreditasyon Kurumu'ndan (TÜRKAK) akredite olma çalışmalarını sürdüren ÇEİS Sınav ve Belgelendirme Merkezi'nin (ÇESBEM), TS EN/ISO 17024:2012 Yönetim Standardı kapsamında oluşturması gereken Organizasyon Yapısı hakkında bir sunum yapılırken, Sendikamız tarafından düzenlenen çalıştaylar kapsamında revizyonu tamamlanan ve akreditasyon çalışmalarının üzerinden yürütüldüğü Merkezi Kumanda Operatörü – Fırın (Seviye 5) Ulusal Yeterliliğine ait sınav sorularının gözden geçirilerek güncellenmesine karar verildi.





NUH ÇİMENTO KAMPÜS YAPIYOR

"Eğitime % 100 Destek Kampanyası" çerçevesinde, İzmit Yenimahalle'de yıkılan C Tipi Cezaevi'nin yerine yapılacak olan Nuh Çimento Eğitim Kampüsü'nün protokolü düzenlenen törenle imzalandı. Kocaeli Valiliği'nde düzenlenen protokol imza törenine; Vali Hasan Basri GÜZELOĞLU, Kocaeli Belediye Başkanı İbrahim KARAOSMANOĞLU, İzmit Kaymakamı Ersin EMİROĞLU, İzmit Belediye Başkanı Nevzat DOĞAN, Kocaeli İl Millî Eğitim Müdürü Fehmi Rasim ÇELİK, İzmit İlçe Millî Eğitim Müdürü Ali Osman KARABAYIR yanında Nuh Çimento Yönetim Kurulu Başkanı Tevfik BİLGİN, Nuh Çimento CEO'su Kamil Gökhan BOZKURT ve Nuh Çimento Yatırım Müdürü İlker AVCI katıldı.

Vali Hasan Basri GÜZELOĞLU protokol imza töreninden önce yaptığı konuşmasında; "Bugün ilimiz ve İzmit ilçemiz adına çok önemli ve anlamlı bir buluşmayı sizlerle paylaştığım için bende büyük bir mutluluk duyuyorum. Eğitim alanında ilimizin her yönüyle gelişen ve güçlenen fiziksel alt yapısına, okullaşmasına Nuh Ailesi'nin yapacağı katkı ve protokol törenini sizlerle paylaşmaktan büyük bir mutluluk duyuyorum. Ben cezaevi alanına ilimize ve ülkemize değer katacak böylesi bir eğitim tesisleşmesine dönük ilaveleri için Nuh Ailesi'ne teşekkür ediyorum" dedi. Sonrasında söz alan Nuh Çimento Yönetim Kurulu Başkanı Tevfik BİLGİN ise, "Bu iltifatlar bizim için gurur verici. 4 Ağustos 1966 tarihinde Nuh Çimento Fabrikası kurulmaya başlanmış, bu fabrikanın ve tesislerin asıl sahibi bu bölgenin sakinleridir. Bizler profesyonel olarak emanetçiyiz. Bunların daha iyide, daha karlı, daha çevreye duyarlı yararlı bir şekle gelmesi için elimizden geleni gayreti gösteriyoruz. Sayın Valimiz sizin bu iltifatlarınız bizi daha da marifetli kılar. Ama ilk önceliğimiz bu kompleksi bir an önce tamamlayıp, sizlerin emrine sunmak. Bu alanın çok önemli bir değer özelliği de buranın cezaevi olması. Cezaevi aslında bir okuldur derler, ama şimdi böyle farklı okul projesi olarak kullanılması elbette bizim isteğimizdir" şeklinde konuştu.



Nuh Çimento Eğitim ve Sağlık Vakfı tarafından yapımı gerçekleştirilecek olan 64 derslikli İzmit Nuh Çimento Eğitim Kampüsü, 2017 eğitim öğretim yılında hizmete açılacak.

GÖLTAŞ ÇİMENTO ÇALIŞANLARI PİKNIKTE BİR ARAYA GELDİ



Her yıl geleneksel olarak yapılan "Göлтаş Çalışan Pikniği" 13 Eylül 2015 tarihinde Isparta Gölcük'te yapıldı. Organizasyona beyaz yakalı ve mavi yakalı toplam 500 fabrika çalışanı ve ailesi katıldı.

Şirketin değişik kademelerindeki yöneticiler ile birlikte Grup İnsan Kaynakları Direktörü Hakan HAMARAT'ın ev sahipliği yaptığı piknik organizasyonunda ayrıca T. Çimse-İş Uşak Şube Başkanı Ali Murat YALÇINDAĞ da bulundu. Tüm "Göлтаş Ailesi"nin hoşça vakit geçirdiği piknikte çeşitli oyun aktiviteleri de düzenlendi.

21. Ulusal Ergonomi Kongresi'ne Göлтаş desteği...

Süleyman Demirel Üniversitesi Endüstri Mühendisliği Bölümü tarafından 02-04 Ekim 2015 tarihleri arasında "21. Ulusal Ergonomi Kongresi" düzenlendi. Her yıl düzenli olarak tertip edilen kongreye bu yıl Göлтаş Çimento sponsor olarak destek oldu.

Kongreye, Göлтаş Çimento'yu temsilen mühendislik bölümü mezunu ve İSG Uzmanı çalışanları katılım sağladı. Kongrede Göлтаş Çimento İcra Komitesi Başkan Yardımcısı ve ÇEİS İSG Kurulu Başkanı Sertaç Bora ÖZYURT da "Çimento Sanayiinde Yaşam Kalitesi" konulu bir sunum gerçekleştirdi. ÖZYURT sunumunda çimento sektörü hakkında tanıtıcı bilgiler yanında, Sendikamızın faaliyetleri ile İş Sağlığı ve Güvenliği uygulamalarından bahsetti.



VOTORANTIM ÇİMENTO'NUN YENİ ÇİMENTO FABRİKASININ TEMELİ ATILDI

Dünyanın en büyük sekizinci çimento üreticisi olan Brezilya merkezli Votorantim Çimento'nun Sivas'a kuracağı 140 milyon Euro değerindeki yeni çimento fabrikasının temeli atıldı. Sivas'a yapılan en büyük özel sektör yatırımı olan yeni çimento fabrikası, Votorantim Çimento'nun da Amerika kıtası dışında yaptığı en büyük yatırım oldu.

Temel atma töreni Votorantim Çimento Yönetim Kurulu Üyeleri ile Brezilya ve İspanya'dan gelen en üst düzey yöneticilerinin katılımıyla yapıldı. Firma yöneticileri Votorantim Çimento'nun önümüzdeki 10 yıla ilişkin yol haritasının belirleneceği büyük yönetim kurulu toplantısını da Türkiye'de gerçekleştirdi.

Votorantim Çimento, Türkiye'deki kapasitesini Sivas'taki fabrikasına yapacağı yatırım ile arttırmaya karar verdiğini Mayıs ayında duyurmuştu. Söz konusu fabrikanın temeli, 26 Ağustos Çarşamba günü, şirketin Brezilyalı ve Türk yöneticileri ile Sivas'ın önde gelen isimlerinin katıldığı bir törenle atıldı.



Votorantim Çimento CEO'su Walter DISSINGER, "Sivas'a yaptığımız bu büyük yatırım, bizim Türkiye ekonomisine duyduğumuz güveni göstermektedir. Bu yatırım uzun vadede, özellikle İç Anadolu ve Karadeniz bölgelerinde olan varlığımızı da güçlendirecektir" dedi. Votorantim Türkiye CEO'su ve Sendikamızın Yönetim Kurulu Üyesi Mustafa Şefik TÜZÜN de "Sivas yatırımı, Votorantim Çimento olarak Türkiye'deki pozisyonumuzu güçlendirmeye yönelik kararlılığımızın en önemli göstergelerinden birisidir. Bu yatırım ile son teknolojiye sahip, verimliliği yüksek ve çevre dostu bir fabrikamızı daha ülkemize kazandırmış olacağız" değerlendirmesinde bulundu. Tören sonrasında hem mevcut fabrikayı hem de yeni kurulacak fabrikanın inşaat alanını gezen yöneticiler, Sivas yatırımı hakkında ayrıntılı bilgi aldı.

Sivas Çimento Fabrikası yatırımı, fabrikanın mevcut üretim kapasitesini üç kat artırarak yıllık 0,6 milyon tondan 1,8 milyon ton çimentoya çıkartacak. Fabrika, sadece yapım aşamasında 700 kişiye istihdam sağlayacak ve çimento üretimine 2017 yılında başlanacak.



OYAK ÇİMENTO YENİ ÜRÜNLER İLE BÜYÜYOR



Bünyesinde barındırdığı altı çimento fabrikası ile sektörde çalışmalarını sürdüren OYAK Çimento Grubu, yıllık 10,3 milyon ton klinker üretim kapasitesine ulaştı. 2015 yılında yurtiçi çimento satışlarında %3 büyümeye beklediklerini belirten OYAK Çimento Grubu Koordinatörü Güney ARIK, "Yurt içinde oluşan üretim kapasitesi rekabeti artırıyor. Grup şirketlerimiz, yeni ürünlerle pazardaki daralmayı aşma eğiliminde" diye konuştu.



Yurtiçi ve dışında geniş bir yelpazede üretim yaptıklarını anlatan Güney ARIK, "Portland çimentosu üretiminin dışında, genel kullanıma yönelik katkı çimentolar üretiyoruz. Adana Çimento bünyesinde ise beyaz çimento üretimi yapılıyor. Hammaddesinden üretim süreçlerine kadar pek çok açıdan farklı gereklilikleri olan beyaz çimento üretimi, birçok ülkeye ihraç ediliyor" dedi. Demir çelik fabrikalarının üretim atığı olan yüksek fırın cürufunu değerlendirmek, atığın bertarafını sağlamak ve yıllar içinde dayanıklılığını sürekli artıran cürufu çimento tiplerinin üretmek üzere Adana ve Bolu Çimento tarafından gerekli yatırımlar yapıldığını açıklayan ARIK, "Yüksek kalitede CEM III/A ve B tipi çimento satışları yapıyoruz. Baraj, sulama kanalı, köprü gibi projelerde tercih edilen cürufu çimento ve öğütülmüş cüruf ürünleri bugüne kadar Türkiye'nin ses getiren birçok projesinde tercih edildi" şeklinde konuştu. Grup şirketlerinin ayrıca API petrol kuyusu çimentosu gibi özel tip çimentolar üretebildiğine değinen ARIK, inşaat projelerinin özelliklerine göre en uygun çimento tipini başından sonuna kadar tasarlayabildiklerini vurguladı.

Denizli Çimento ile Ege'de faaliyet göstermeye başladı

Yaptıkları çalışmalar sonucunda 2014 yılında Denizli Çimento'nun, Eren ve İrlandalı CRH Grupları'ndan satın alındığını belirten Güney ARIK, "Bu satın alma ile, faaliyet göstermediğimiz tek bölge olan Ege'ye de güçlü bir giriş yaptık" dedi. 2015 yılı Temmuz ayı itibarıyla Bolu Çimento'nun Ankara yatırımının devreye alındığı bilgisi veren ARIK, şöyle devam etti: "1998 yılından buyana Ankara'da sadece öğütme tesisi ile faaliyet gösteren şirket, aldığı karar ile bu tesisini entegre çimento fabrikasına çevirdi. Ayrıca Aslan ve Bolu Çimento tarafından yapılan atık ısıdan elektrik üretilmesi yatırımımız da devreye alındı. Söz konusu yatırımla bacalardan çıkan atık ısının elektriğe dönüştürülmesi sayesinde şirketlerin enerji maliyetlerinde kayda değer tasarruf sağlandı. Üretimin çevreye olan etkisi de azaltıldı ve yakıt ithalatının bir kısmının önüne geçildi".



'TOPLUMSAL CİNSİYET EŞİTLİĞİ' BİRİNCİLİK ÖDÜLÜ ÇİMSA'YA



Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı Çalışma Genel Müdürlüğü'nce Türkiye'de çalışma hayatı içerisinde toplumsal cinsiyet eşitliği ile ilgili konulara daha fazla dikkat çekilmesi ve bu konulara ilişkin hassasiyet oluşturulması amacıyla verilen 'Çalışma Hayatında Toplumsal Cinsiyet Eşitliği Ödülü', Çimsa'ya verildi.

Ödül için yapılan değerlendirmede, cinsiyet eşitliği ile ilgili taahhüt, eğitim, ayrımcılık karşısında başvurulabilecek mekanizmaların varlığı, işe alım, kariyer planlaması ve terfi süreçlerinde toplumsal cinsiyet eşitliğini gözetilen aksiyonların alınması, iş-yaşam dengesini sağlamak için alınan önlemler, eşit işe eşit ücret politikası gibi başlıklar dikkate alındı. Bu kriterler doğrultusunda yapılan değerlendirme neticesinde Çimsa, birincilik ödülü olan 'Çalışma Hayatında Toplumsal Cinsiyet Eşitliği Ödülü'nü almaya hak kazandı.

"Sadece çalışma hayatında değil, toplumun her alanında toplumsal cinsiyet eşitliğini benimsiyoruz"

Çimsa prosedürlerinde cinsiyet eşitliğinin ayrı bir başlık olarak yer aldığını vurgulayan Çimsa Genel Müdürü Nevra ÖZHATAY, konuya ilişkin şunları söyledi: "Çimento sektörü olarak İSG mevzuatı kapsamında çok tehlikeli işler sınıfında yer almanın getirdiği zorluklara rağmen Çimsa, çalışma hayatında cinsiyet eşitliği konusunda örnek uygulayıcı konumundadır. İşte Eşitlik Platformu üyesi ve Birleşmiş Milletler Küresel İlkeler Sözleşmesi imzacısı bir şirket olarak, bu konumunu taahhütleriyle garanti altına almaktadır. Çimsa'da biz sadece çalışma hayatında değil, toplumun her alanında cinsiyet eşitliğini benimsiyoruz. Tüm insan kaynakları süreçlerimizi cinsiyet eşitliği gözlüğüyle ele alırız. Tedarikçiler ve alt işveren ile yapılan sözleşmelere de cinsiyet eşitliği yükümlülükleri eklenmiştir. Şirketimizin en önemli varlığının insan kaynağı olduğuna dair inancımızla; bu insan kaynağını mutlu etmeyi, başarılı ve verimli olmasını sağlamayı, şirket yönetimi olarak en büyük görevimiz sayıyoruz. Bu doğrultuda cinsiyet eşitliğini sağlamaya yönelik çabalarımızın, Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı nezdinde de takdir edilmesinin gurur ve mutluluğunu yaşıyoruz."



13. TÇMB ULUSLARARASI TEKNİK SEMİNER VE SERGİSİ ANTALYA'DA GERÇEKLEŞTİRİLDİ



Türkiye Çimento Müstahsilleri Birliği organizasyonunda 1987'den bu yana düzenlenen ve çimento teknolojisindeki son gelişmelerin paylaşıldığı TÇMB Uluslararası Teknik Seminer ve Sergisi'nin 13'üncüsü, 07-10 Ekim 2015 tarihleri arasında Titanic Deluxe Resort Belek, Antalya'da gerçekleştirildi.

Ana teması "Sürdürülebilir Çevre & Enerji" başlığı altında, Çimento Üretiminde Düşük Karbon Teknolojileri, Endüstriyel Simbiyoz, Atıkların Kullanımı, İnovasyon ve Yeni Teknolojiler olarak belirlenen etkinlikte, bu temaların yanı sıra sektörle ilgili diğer konular da ele alındı ve sektörel gelişmeleri içeren 17 teknik sunum katılımcılarla paylaşıldı.

99 yerli ve yabancı firmanın stantları ile yer aldığı ve aralarında Sendikamız Genel Sekreteri Dr. H. Serdar ŞARDAN'ın da bulunduğu yaklaşık 550 kişinin katılımıyla gerçekleşen seminer ve sergide, çimento sektöründeki teknoloji, hizmet, sistem ve ürün geliştiren firmalar, alanlarında geliştirdikleri yenilikleri

çimento üreticileri ve sektör ilgilileriyle buluştururken bir yandan da kendilerini rakip firmalar ile mukayese etme imkanı elde ettiler.

07 Ekim 2015 tarihinde Açılış Kokteyli ile başlayan etkinlik, 08 ve 09 Ekim 2015 tarihlerinde gerçekleşen teknik sunumlar ile devam etti.

Seminerin açılış oturumunda konuşan TÇMB Yönetim Kurulu Başkanı M. Şefik TÜZÜN, 1911'de üretim yolculuğuna başlayan Türk çimento sektörünün bugün dünyanın birçok pazarında uluslararası ticarete rol aldığını söyledi. Türkiye'nin halen 52'si entegre olmak üzere toplam 70 tesis ile, 85 milyon ton çimento kapasitesine ulaştığını vurgulayan TÜZÜN, Türkiye'nin çimento üretiminde Avrupa'da 1. Dünya'da ise 5. sırada olduğunu söyledi.

İnşaat ve çimento sektöründeki büyümenin 2008 yılından önce konut ve ticari binalar ile başladığını son yıllarda ise altyapı ve enerji projeleri ile devam ettiğini belirten TÜZÜN, diğer bir önemli konunun ise ülkedeki kentsel dönüşüm alanları ve özellikle deprem bölgeleri olduğunu vurguladı; Türkiye'de önümüzdeki 20 yıl içinde 7 milyon eski konutun yenileceğini ve bu çalışmanın 1,7 milyonunun yalnızca İstanbul'da gerçekleşeceğini ifade etti.

Çimento Sektörünün bu anlamda Türk Ekonomisine büyük katkıda bulunduğunu da ifade eden Başkan, ayrıca üretim için bundan sonra sürdürülebilir yolların izlenmesi gerektiği konusunu belirtirken bu anlamda Türk Çimento Sektörünün de çevreye duyarlı olarak hareket ettiğini ve etmeye devam edeceğini özellikle ifade etti.

TÜZÜN, etkinliğe destek veren tüm sponsorlara, katılan firmalara ve organizasyonu gerçekleştiren taraflara teşekkür ederek sözlerini tamamladı.

Seminerin açılış oturumunda davetli konuşmacı olarak yer alan Avrupa Çimento Birliği (Cembureau) CEO'su Koen Coppenholle, "Sürdürülebilir Çevre ve Enerji", Dünya Bankası Grubu Türkiye Müdürü Aisha Elaine Williams ise "Çimento Sektöründe Sürdürülebilirlik, Bir Örnek Uygulama ve Global Deneyimler" konulu sunumları ile etkinlik açılışında yer aldı.

Uluslararası işbirliklerimiz kapsamında yer alan Hint Çimento ve Yapı Malzemeleri Ulusal Konseyi'nden Genel Direktör Shri Ashwani Pahuja, "Hint Çimento Sektörü", Arap Çimento ve Yapı Malzemeleri Genel Sekreteri Ahmad Al-Rousan ise "Arap Çimento Sektörünün Günümüzdeki Durumu" hakkında paylaşımda bulundu.

Etkinlik 9 Ekim 2015 akşamı verilen ve yaklaşık 500 kişinin katıldığı Gala Yemeği ile sona erdi.



Dış Ticaret İstatistikleri, Eylül 2015

Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK) ile Gümrük ve Ticaret Bakanlığı işbirliğiyle oluşturularak kamuoyuyla paylaşılan Eylül/2015 dönemi geçici dış ticaret verileri açıklandı.

İhracat %14,2, ithalat %25,2 azaldı

Geçici dış ticaret verilerine göre; ihracat 2015 yılı Eylül ayında, 2014 yılının aynı ayına göre %14,2 azalarak 11 milyar 659 milyon dolar, ithalat %25,2 azalarak 15 milyar 401 milyon dolar olarak gerçekleşti.

Dış ticaret açığı %46,6 azaldı

Eylül ayında dış ticaret açığı %46,6 azalarak 7 milyar 13 milyon dolardan 3 milyar 742 milyon dolara düştü. İhracatın ithalatı karşılama oranı 2014 Eylül ayında %66 iken, 2015 Eylül ayında %75,7'ye yükseldi.

Mevsim ve takvim etkilerinden arındırılmış seriye göre ihracat %5,1 arttı

Mevsim ve takvim etkilerinden arındırılmış seriye göre; 2015 Eylül ayında bir önceki aya göre ihracat %5,1, ithalat %2,7 arttı. Takvim etkilerinden arındırılmış seriye göre ise; 2015 yılı Eylül ayında önceki yılın aynı ayına göre ihracat %2,9, ithalat %14,8 azaldı.

Aylara göre dış ticaret, Eylül 2015								(Milyon ABD \$)
Aylar	Yıl	İhracat (FOB)		İhracat (CIF)		Dış ticaret dengesi		İhracatın İthalatı karşılama oranı (%)
		Değer	Değişim (%)	Değer	Değişim (%)	Değer	Değişim (%)	
Ocak-Eylül	2014	118.382		179.820		-61.438		65,8
	2015	107.293	-9,4	156.315	-13,1	-49.021	-20,2	68,6
Eylül	2014	13.583		20.596		-7.013		66,0
	2015	11.659	-14,2	15.401	-25,2	-3.742	-46,6	75,7

Avrupa Birliği'ne ihracat %7,7 azaldı

Avrupa Birliği'nin (AB-28) ihracattaki payı 2014 Eylül ayında %43,9 iken, 2015 Eylül ayında %47,2 oldu. AB'ye yapılan ihracat, 2014 yılının aynı ayına göre %7,7 azalarak 5 milyar 508 milyon dolar olarak gerçekleşti.

En fazla ihracat yapılan ülke Almanya oldu

Almanya'ya yapılan ihracat 2015 yılı Eylül ayında 1 milyar 138 milyon dolar olurken, bu ülkeyi sırasıyla İngiltere (959 milyon dolar), Irak (607 milyon dolar) ve İtalya (583 milyon dolar) takip etti.

İthalatta ilk sırayı Çin aldı

Çin'den yapılan ithalat, 2015 yılı Eylül ayında 1 milyar 968 milyon dolar oldu. Bu ülkeyi sırasıyla Almanya (1 milyar 607 milyon dolar), Rusya (1 milyar 423 milyon dolar) ve ABD (1 milyar 25 milyon dolar) izledi.

Sektörlere göre dış ticaret, Eylül 2015								Milyon ABD \$	
Sektörler	Eylül				Ocak-Eylül				
	2014		2015		2014		2015		
	Değer	(%)	Değer	(%)	Değer	(%)	Değer	(%)	
ISIC, Rev.3								İhracat (FOB)	
Toplam	13.583	100,0	11.659	100,0	118.382	100,0	107.293	100,0	
Tarım ve Ormancılık	448	3,3	379	3,3	3962	3,3	3810	3,6	
Balıkçılık	28	0,2	27	0,2	255	0,2	276	0,3	
Madencilik ve taşocakçılığı	291	2,1	216	1,9	2607	2,2	2149	2,0	
İmalat	12.746	93,8	11.000	94,4	110.943	93,7	100.644	93,8	
Diğer	69	0,5	36	0,3	614	0,5	414	0,4	
BEC								İthalat (CIF)	
Toplam	20.596	100,0	15.401	100,0	179.820	100,0	156.315	100,0	
Sermaye (yatırım) malları	2.971	14,4	2.774	18,0	26.338	14,6	26.002	16,6	
Ara (hammadde) malları	15.142	73,5	10.573	68,6	131.732	73,3	108.672	69,5	
Tüketim malları	2.448	11,9	2.030	13,2	21.400	11,9	21.307	13,6	
Diğer	35	0,2	25	0,2	349	0,2	334	0,2	

Tablodaki rakamlar, yuvarlamadan dolayı toplamı vermeyebilir.

ISIC: Tüm Ekonomik Faaliyetlerin Uluslararası Standart Sanayi Sınıflaması

BEC: Geniş Ekonomik Grupların Sınıflaması

Yüksek teknoloji ürünlerin imalat sanayi ihracatı içindeki payı %4,6 oldu

Teknoloji yoğunluğuna göre dış ticaret verileri, ISIC Rev.3 sınıflaması içinde yer alan imalat sanayi ürünlerini kapsamaktadır. Eylül ayında ISIC Rev.3'e göre imalat sanayi ürünlerinin toplam ihracattaki payı %94,4 oldu. Yüksek teknoloji ürünlerinin imalat sanayi ürünleri ihracatı içindeki payı %4,6, orta yüksek teknoloji ürünlerin payı ise %32,3 oldu.

Yüksek teknoloji ürünlerin imalat sanayi ithalatı içindeki payı %17,5 oldu

İmalat sanayi ürünlerinin toplam ithalattaki payı %81,8 oldu. Yüksek teknoloji ürünlerinin 2015 Eylül ayında imalat sanayi ürünleri ithalatı içindeki payı %17,5, orta yüksek teknoloji ürünlerin payı ise %43,1 oldu.

Teknoloji yoğunluğuna göre imalat sanayi ürünleri dış ticareti, Eylül 2015									Milyon ABD \$	
Teknoloji yoğunluğu	Eylül				Ocak-Eylül					
	2014		2015		2014		2015			
	Değer	(%)	Değer	(%)	Değer	(%)	Değer	(%)		
İhracat (FOB)										
Toplam imalat sanayi	12.746	100,0	11.000	100,0	110.943	100,0	100.644	100,0		
Yüksek teknoloji ürünler	419	3,3	511	4,6	3.624	3,3	3.472	3,4		
Orta yüksek teknoloji ürünler	4.082	32,0	3.555	32,3	35.023	31,6	31.294	31,1		
Orta düşük teknoloji ürünler	3.397	26,6	3.156	28,7	33.101	29,8	31.123	30,9		
Düşük teknoloji ürünler	4.848	38,0	3.779	34,4	39.195	35,3	34.756	34,5		
İthalat (CIF)										
Toplam imalat sanayi	15.958	100,0	12.592	100,0	139.115	100,0	125.199	100,0		
Yüksek teknoloji ürünler	2.227	14,0	2.207	17,5	19.115	13,7	19.363	15,5		
Orta yüksek teknoloji ürünler	6.544	41,0	5.428	43,1	58.490	42,0	54.981	43,9		
Orta düşük teknoloji ürünler	5.063	31,7	3.358	26,7	42.106	30,3	33.985	27,1		
Düşük teknoloji ürünler	2.214	13,3	1.599	12,7	19.404	13,9	16.869	13,5		

Tablodaki rakamlar, yuvarlamadan dolayı toplamı vermeyebilir.

Toplam Yoğunluğuna Göre İmalat Ürün Grupları Sınıflaması OECD tarafından ISIC Rev.3 Sınıflaması baz alınarak hazırlanmıştır.

Sektörel Güven Endeksleri, Ekim 2015

Hizmet sektörü güven endeksi %0,1 arttı

Mevsim etkilerinden arındırılmış hizmet sektörü güven endeksi Eylül ayında 97,54 iken, Ekim ayında 97,63 değerine yükseldi. Hizmet sektörü güven endeksindeki bu artış; son üç aylık dönemde "hizmetlere olan talebin" arttığını değerlendiren ve gelecek üç aylık dönemde "hizmetlere olan talebin" artacağını bekleyen girişim yöneticisi sayısının artmasından kaynaklandı. Son üç aylık dönemde "iş durumunun" iyileştiğini değerlendiren girişim yöneticisi sayısı ise azaldı.

Hizmet sektöründe bir önceki aya göre; hizmetlere olan talep ve hizmetlere olan talep beklentisi endeksleri sırasıyla %0,7 ve %0,3 artarken, iş durumu endeksi %0,8 azaldı.

Perakende ticaret sektörü güven endeksi %2,7 arttı

Mevsim etkilerinden arındırılmış perakende ticaret sektörü güven endeksi Ekim ayında 98,68 değerine yükseldi. Perakende ticaret sektörü güven endeksindeki bu yükselme; son üç aylık dönemde "iş hacmi-satışların" arttığını değerlendiren ve gelecek üç aylık dönemde "iş hacmi-satışların" artacağını bekleyen girişim yöneticisi sayısının artmasından kaynaklandı. "Mevcut mal stok seviyesinin" mevsim normallerinin altında olduğunu değerlendiren girişim yöneticisi sayısı ise azaldı.

Perakende ticaret sektöründe bir önceki aya göre; iş hacmi-satışlar ve iş hacmi-satışlar beklentisi endeksleri sırasıyla %1,9 ve %7,4 artarken, mevcut mal stok seviyesi endeksi %0,8 azaldı.

İnşaat sektörü güven endeksi %0,5 azaldı

Mevsim etkilerinden arındırılmış inşaat sektörü güven endeksi bir önceki ayda 80,42 iken, Ekim ayında 80,02 değerine düştü. İnşaat sektörü güven endeksindeki bu düşüş; "alınan kayıtlı siparişlerin mevcut düzeyinin" mevsim normallerinin üzerinde olduğunu değerlendiren girişim yöneticisi sayısının azalmasından kaynaklandı. Gelecek üç aylık dönemde "toplam çalışan sayısında" artış bekleyen girişim yöneticisi sayısı ise arttı.

İnşaat sektöründe bir önceki aya göre; alınan kayıtlı siparişlerin mevcut düzeyi endeksi %4,4 azalırken, toplam çalışan sayısı beklentisi endeksi %2,1 arttı.

Mevsim etkisinden arındırılmış sektörel güven endeksleri, alt kalemleri ve değişim oranları Ekim 2015

	Endeks		Bir önceki aya göre değişim oranı (%)	
	09/2015	10/2015	09/2015	10/2015
Hizmet sektörü güven sektörü	97,54	97,63	-2,3	0,1
İş durumu (son 3 aylık dönemde)	93,49	92,77	-2,3	-0,8
Hizmetlere olan talep (son 3 aylık dönemde)	92,05	92,70	-2,8	0,7
Hizmetlere olan talep beklentisi (gelecek 3 aylık dönemde)	107,09	107,42	-1,9	0,3
Perakende ticaret sektörü sektörü güven endeksi	96,05	98,68	-4,7	2,7
İş hacmi-satışlar (son 3 aylık dönemde)	88,25	89,88	-9,5	1,9
Mevcut mal stok seviyesi (*)	104,12	103,25	4,4	-0,8
İş hacmi-satışlar beklentisi (gelecek 3 aylık dönemde)	95,78	102,91	-9,0	7,4
İnşaat sektörü güven endeksi	80,42	80,02	-2,1	-0,5
Alınan kayıtlı siparişlerin mevcut düzeyi	63,87	61,08	0,4	-4,4
Toplam çalışan sayısı beklentisi (gelecek 3 aylık dönemde)	96,95	98,96	-3,7	2,1

(*) Mevcut mal stok seviyesi endeksinin artışı stok azalışını, artışı ise stok artışını göstermektedir.



SOSYAL GÜVENLİK HUKUKU DERSLERİ PROF. DR. A. CAN TUNCAY PROF. DR. ÖMER EKMEKÇİ

Bahçeşehir Üniversitesi Hukuk Fakültesi Öğretim Üyesi Prof. Dr. A. Can TUNCAY ve İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Öğretim Üyesi Prof. Dr. Ömer EKMEKÇİ tarafından hazırlanan "Sosyal Güvenlik Hukuku Dersleri" kitabının 17. baskısı yayımlanmıştır.

Kitabın son baskısı, özellikle 5510 sayılı Sosyal Sigortalar ve Genel Sağlık Sigortası Kanunu olmak üzere değişikliğe uğrayan mevzuat kapsamında güncellenmiştir. Ayrıca, yeni Yargıtay kararları ile son dönemde yayımlanan makale ve kitaplarda yer alan görüşler de değerlendirilmiştir. Kitapta özellikle yabancı hukuk sistemlerindeki sosyal güvenlik uygulamalarına geniş yer verilmiştir.

Söz konusu kitap, "Sosyal Güvenliğin Genel Esasları", "Türk Sosyal Güvenlik Sistemi", Sosyal Sigortaların Özellikleri, Finansmanı ve İşverenin Yükümlülükleri", "Sosyal Sigortaların Kapsamı ve İsteğe Bağlı Sigortalılık", "Sosyal Sigorta Türleri İtibariyle Kısa Vadeli Sigorta Kolları", "Sosyal Sigorta Türleri İtibariyle Uzun Vadeli Sigorta Kolları", "Genel Sağlık Sigortası ve İşsizlik Sigortası", "Hizmetlerin Birleştirilmesi ve Borçlanma Yoluyla Değerlendirilmesi", "Bireysel Emeklilik Sistemi" ve "Katılmasız Sosyal Güvenlik Sistemi" olmak üzere toplam on bölümden oluşmaktadır.

Sosyal Güvenlik Hukuku'nun, güncel mevzuat ve Yargıtay kararları doğrultusunda kapsamlı bir şekilde incelendiği kitap, özellikle öğrencilere ve uygulayıcılara temel bir kaynak oluşturmaktadır.



İŞ HUKUKU PROF. DR. SARPER SÜZEK

Atılım Üniversitesi Hukuk Fakültesi İş ve Sosyal Güvenlik Hukuku Öğretim Üyesi Prof. Dr. Sarper SÜZEK'in "İş Hukuku" isimli kitabının 11. baskısı yayımlanmıştır.

Bireysel İş Hukuku'nun incelendiği kitabın son baskısı; "İş Hukukunun Genel Esasları", "İş Akdi", "İş Akdinden Doğan Borçlar", "İş Akdinin Sona Ermesi", "İşin Düzenlenmesi", "İş Sağlığı ve Güvenliği" bölümlerinden oluşmaktadır.

Konuların daha ayrıntılı incelenmesi için başvurulabilecek bilimsel kaynaklar ve yargı kararları dipnotlarda gösterilmiştir. Ayrıca, kitaptaki bilgilerden yararlanılmasını sağlayacak, kullanışlı ve ayrıntılı bir "Dizin" kitabın son kısmında yer almıştır. Söz konusu kitap, öğretimi ve uygulamaya hitap edilmesi amacı ile birlikte öğrencilerin de faydalanacağı bir kaynak niteliğindedir.



İŞ HUKUKU UYGULAMALARI PROF. DR. HALUK HADİ SÜMER

Selçuk Üniversitesi Hukuk Fakültesi İş ve Sosyal Güvenlik Hukuku Anabilim Dalı Öğretim Üyesi Prof. Dr. Haluk Hadi SÜMER'in "İş Hukukunun Uygulamaları" isimli kitabının 5. baskısı yayımlanmıştır.

Söz konusu Kitap, İş Hukuku hakkındaki teorik bilgilerin olay çözümlerinde kullanılması amacıyla kapsamlı bir kaynak olarak hazırlanmıştır. Kitapta, İş Hukukuna ilişkin elli olay, çözümüyle birlikte açıklanmış, öğretideki tartışmalara ve konuyla ilgili Yargıtay kararlarına yer verilmiştir.

Kitabın son baskısında, İş Hukuku mevzuatında ve özellikle Türk Borçlar Kanunu'nun iş sözleşmesine ilişkin hükümlerine geniş yer verilmiştir. Ayrıca, 6356 sayılı Sendikalar ve Toplu İş Sözleşmesi Kanunu'nun güncel hükümlerini esas alan olay ve çözümler de incelenmiştir. Kitabın bu baskısına, 6331 sayılı İş Sağlığı ve Güvenliği Kanunu hükümleri doğrultusunda bir olay ve çözümü eklenmiştir. Öğrencilerin edindikleri teorik bilgileri olay çözümünde kullanmaları ve konuya ilişkin Yargıtay kararları hakkında bilgi sahibi olmaları açısından faydalı bir kaynak niteliğindedir.

Üyemiz Nuh Çimento Sanayi A.Ş. kurucularından Ahmet ESKİYAPAN'ın eşi,

Hacı Hikmet ESKİYAPAN

vefat etmiştir.

Merhumenin cenazesi 17 Ekim 2015 Cumartesi günü öğle namazını müteakip Ankara Kocatepe Camisi'nden kaldırmıştır.

Merhumeye Allah'tan rahmet, kederli ailesine ve sevenlerine başsağlığı ve sabır dileriz.

Çimento Endüstrisi İşverenleri Sendikası

ÇİMENTO İŞVEREN MAKALE YAYIN KOŞULLARI

1. Çimento İşveren Dergisi, hakemli bir dergi olup iki ayda bir yayınlanmaktadır. Makaleler **Türkçe ya da Türkçe ve İngilizce dillerinde gönderilebilir.**
2. Çimento İşveren Dergisi'ne gönderilen makaleler, daha önce hiçbir yerde yayımlanmamış ve yayınlanmak üzere **başka bir yayına sunulmamış olmalıdır.** Çimento İşveren Dergisi'ne sunulan ve/veya hakemlik sürecine alınan makalelerin, başka bir mecraya yollanmış olması ve daha önce tıpkı veya benzerinin yayınlanmış olmasının tespiti halinde **süreç iptal edilir.**
3. Makaleler dergi editörünün (ozguracar@ceis.org.tr) ya da Çimento Endüstrisi İşverenleri Sendikası'nın (ceis@ceis.org.tr) adresine gönderilmelidir.
4. Çimento İşveren Dergisi'ne sunulan makaleler öncelikle şekil ve içerik yönünden ön inceleme tabi tutulmaktadır. Şekil ve içerik olarak uygun bulunan makaleler, bilimsel inceleme için en az iki hakeme sunulmaktadır. Çimento İşveren Dergisi'ne gönderilen makaleler için hakemlik sürecine alınacağı **garantisi verilmez.**
5. Çimento İşveren Dergisi'ne gönderilen makalelerin hakemlik sürecine girip girmeyeceği 4-5 hafta içinde **sonuçlandırılır.**
6. Makalelerin değerlendirme süresi için **tarikh verilmelidir.**
7. Hakemlerden gelen değerlendirmeler doğrultusunda, makalenin yayınlanmasına, değerlendirme çerçevesinde yazardan düzeltme, ek bilgi ve kısaltma istenmesine veya yayınlanmamasına karar verilmekte ve bu karar yazara bildirilmektedir.
8. Hakemlerden birinin makaleyle ilgili olarak olumsuz görüş bildirmesi durumunda diğer hakem/hakemlerin görüşüne bakılmaksızın makale yayınlanmaz. Hakem raporunda düzeltme istenmesi durumunda yazar tarafından sadece belirtilen düzeltmeler çerçevesinde değişiklikler yapılabilecektir.
9. Gönderilen makaleler 1,5 satır aralıklı, tablo ve şekillerle birlikte en çok 25 A4 sayfası boyutunda olmalıdır. Yazı 12 puntoda Times New Roman ve Türkçe font kullanılarak hazırlanmalıdır. Şekil şartlarına veya dergi içeriğine uymayan yazılar ön inceleme sonrasında Çimento İşveren Dergisi'nce hakemlere gönderilmeden **yazara iade edilir.**
10. Çimento İşveren Dergisi'ne gönderilen makalelerin şekil, grafik ve tablolarının, derginin belirttiği formata uygun olması gerekmektedir. Konu hakkında ek bilgi içeren dipnotlar, grafikler ve tablolar olabildiğince atıf yapılan sayfada veya hemen devamında yer almalıdır. Grafik ve tab-

loların altındaki notlar bu materyalleri ana metne bakmaksızın anlaşılabilir hale getirme amacını taşımaktadır. Tablo ve grafiklerin A4 kağıt boyutunu aşmayacak şekilde düzenlenmiş olmaları gerekmektedir. Tablo ve grafiklerin okunaklı olması şart olup, okunmayan tablo ve grafikler olması durumunda makale **yazara iade edilir.**

11. Gönderilen bütün makalelerin başında, Türkçe başlık, Türkçe özet, İngilizce başlık ve İngilizce özet yer almalıdır. Özet kısımları 100-150 kelimeyi aşmamalıdır. Özetlerde; amaç, yöntem, bulgular ve sonuç bilgilerinin yer almasına özen gösterilmelidir. Özet kısımlarının altında anahtar kelimeler (keywords) İngilizce ve Türkçe olarak yazılmalıdır. Özetlerde kısaltma kullanılmamalıdır.
12. Makaleler ile birlikte yazarın özgeçmişi, yazara ait bir adet vesikalık fotoğraf ve yazarın detaylı iletişim bilgileri de ek dosya olarak gönderilmelidir.
13. Tüm makaleler; Amerikan Psikologlar Birliği (American Psychological Association, APA) tarafından yayınlanan "The Publication Manual of the American Psychological Association (6th edition), 2010" isimli kaynaktan belirlenen yazım ilkelerine uygun olarak yazılmalıdır. Bu kaynak genelde üniversite kütüphanelerinde ve internete kolaylıkla bulunabilen bir materyaldir ve yazım kuralları ile ilgili çok sayıda örnek içermektedir.
14. APA yazım stilinde kaynakça ve metin içi referanslama ile ilgili olarak aşağıda çeşitli örnekler yer verilmiştir:

KAYNAKÇA

- **Kitap:** Yazar Soyadı, A. A. (Yayın yılı). *Kitabın adı*. Yer: Yayınevi.
- **Derleme kitap:** Hazırlayanın Soyadı, A. A. (Haz.). (Yayın yılı). *Kitabın adı*. Yer: Yayınevi.
- **Kitapta makale:** Yazar Soyadı, A. A., ve Yazar Soyadı, B. B. (Yayın yılı). Makalenin adı. A. Editör ve B. Editör (Haz.), *Kitap adı* (makalenin sayfa aralığı). Yer: Yayınevi.
- **Dergi makalesi:** Soyadı, A. A. (Yayın yılı). Makale adı. *Çimento İşveren, cilt(sayı)*, makalenin sayfa aralığı.

METİN İÇİ REFERANSLAMA

- **Yazarların soyadı ve yayın tarihi (ve gerekliyse sayfa bilgisi) kullanılmalıdır. Örneğin:**
Uzun (2002)...; Küçük (2002, s. 182)...; Öztok (2001, ss. 182-186)...
Öztürk ve Göçekli'ye (2004) göre...; Girgin'e (2007) göre...

Öztürk ve Göçekli (2004)...; Öztürk, Göçekli ve Girgin (2004)... gibi.

- **APA atıf formatına uygun olarak, atıfta bulunulan kaynağın yazar sayısı 3 ile 5 arasında ise, kaynağa metin içinde ilk geçtiği yerde yukarıdaki gibi atıfta bulunulur. Örneğin:**

Öztok, Uzun, Göçekli, Girgin ve Küçük (1992, ss. 154-198).

- **Aynı kaynağa daha sonra yapılan atıflarda ilk yazarın ismi ile birlikte «v.d.» ifadesi kullanılır. Örneğin:**

Öztok v.d. (2005, ss. 154-198).

- **Yazar sayısı 6 veya daha fazla ise atıf, metin içinde ilk geçtiği yerde ve sonrasında ilk yazarın ismi ile birlikte «v.d.» ifadesi ile kullanılır. Örneğin:**

Öztok v.d. (2005, ss. 154-198).

- **Cümle sonunda birden fazla esere atıfta bulunuluyorsa bu kaynaklar parantez içinde alfabetik sıra ile verilmelidir. Örneğin:**

(Hepkaner, Gençler ve Yılmaz, 2007; Kıranbay, 2000; Öztok v.d., 1996; Vardar, 2004).

- **Kaynaktan aynen alıntı yapıldıysa, kaynağa atıfta bulunurken sayfa numarası mutlaka verilmelidir. Türkçe metinde kaynaklara atıfta bulunurken sayfa bilgisi için "s." veya "ss." kullanılmalıdır. Örneğin:**

Öztürk (2002, s. 182)...; Göçekli (2001, ss. 182-183).

Yukarıdaki açıklamalar, APA yazım stilinde referanslama konusunda kısıtlı sayıda örneklerden oluşturulmuştur. Daha fazla bilgi için 13. maddede bahsi geçen kaynak kullanılmalı ve APA yazım stili titizlikle uygulanmalıdır.

15. Makalelerde dile getirilen **düşüncelerden yazarları sorumludur.**
16. Makalelerde Türk Dil Kurumu'nun (TDK) yazım kılavuzu ve yazım kuralları örnek alınmalıdır. Detaylı bilgi için TDK'nın web sayfasına bakınız: www.tdk.gov.tr. Yabancı sözcükler yerine olabildiğince Türkçe sözcükler kullanılmalıdır. Türkçe'de alışılmamış sözcükler kullanılırken ilk geçtiği yerde yabancı dildeki karşılığı parantez içinde verilmelidir.
17. Dergide yayınlanması kabul edilen ve yayınlanan yazıların yazılı ve elektronik ortamda **tüm yayın hakları Çimento Endüstrisi İşverenleri Sendikası'na aittir.**
18. Makale sunum ve değerlendirme süreçlerine ilişkin tüm iletişim **e-mail sistemi** ile gerçekleştirilir. Telefonla **bilgi verilmelidir.**

ÇİMENTO İŞVEREN ARTICLE PUBLICATION TERMS

1. Çimento İşveren is a refereed, bimonthly journal, accepting articles written in Turkish or Turkish and English.
2. The articles submitted to Çimento İşveren Journal **cannot be previously published** elsewhere and cannot be submitted to some other publication. **The process is cancelled** if any act of having an identical or similar article previously published or submitting the article to some other publication after it is submitted to Çimento İşveren Journal and/or while it is undergoing the referee procedure, is detected.
3. The articles shall be sent to the e-mail address of either the journal editor (ozguracar@ceis.org.tr) or Cement Industry Employers' Association (ceis@ceis.org.tr).
4. The articles submitted to Çimento İşveren Journal are primarily subjected to a pre-emptive examination of format and content. Those which are found appropriate are submitted to two referees in the least for scientific examination. The articles submitted to Çimento İşveren Journal **are not guaranteed** to be included in the referee procedure.
5. The pre-emptive examination for articles submitted to Çimento İşveren Journal, determining if the article will be included in the referee procedure, is concluded within 4-5 weeks.
6. Deadlines concerning the evaluation period of the articles shall not be established.
7. Publishing the article, asking the author of any rectification, additional information or shortening, or not publishing the article is decided in accordance with the evaluation received from the referees and the author is notified of this decision in writing.
8. In the event of having received negative opinion from one of the referees, the article shall not be published regardless of the opinion of other referee/s. In the event of any rectification request arising from the referee evaluation, the author shall only be allowed to make the changes which are in line with the specified readjustments.
9. Submitted articles must be 1.5 spaced, 25 A4 pages at most, including tables and graphics. The script must be Times New Roman with a font size of 12 and the font must include Turkish characters. Çimento İşveren Journal shall **return the articles** which do not fit the format requirements and journal content, to their authors after the pre-emptive examination, without submitting to referees.
10. The figures, graphics and tables of the articles submitted to Çimento İşveren Journal must comply with the designated format of the jour-

nal. Footnotes including additional information on the subject, graphics and tables should be on the same page with the reference or immediately following it. Notes written under graphics and tables should make it possible to understand their content without having to peruse the main text. The tables and graphics cannot exceed A4 paper size. It is compulsory for the graphics and tables to be legible. In case of unreadable tables and graphics, the article **shall be returned to the author.**

11. All submitted articles must include, at the outset, a Turkish title, Turkish summary, an English title and English summary. The summary parts shall not exceed 100-150 words. The summaries must include information regarding the purpose, method, findings and conclusion of the study. Under the summary parts, keywords must be written in English and Turkish. Abbreviations shall not be used in summary parts.
12. Author's brief autobiography, photograph and detailed contact information shall be submitted as a supplementary file attached to the article.
13. All articles must be arranged in line with the writing norms specified in "The Publication Manual of the American Psychological Association (6th edition), 2010" published by the American Psychological Association (APA). The guidelines may be readily found online and in university libraries, and contains a wide range of examples.
14. A variety of examples concerning reference list and in-text citations in APA writing norms are included below:

REFERENCE LIST

- **Book:** Author Surname, A. A. (Year of publication). *Title of book*. Location: Publisher.
- **Edited Book:** Author Surname, A. A. (Eds.) (Year of publication). *Title of book*. Location: Publisher.
- **Chapter in a Book:** Author Surname, A. A., & Author, B. B. (Year of publication). Title of chapter. In A. Editor & B. Editor (Eds.), *Title of book* (pages of chapter). Location: Publisher.
- **Article in Journal:** Author Surname, A. A. (Year of publication). Title of article. *Title of Periodical, volume number(issue number)*, pages.

IN-TEXT CITATIONS

- **Authors' surnames and year of publication (and page numbers if necessary) must be used.**

Cullen (2002)...; Yergin (2002, p. 182)...; Swan (2001, pp. 182-186)...

According to Adams and Carroll (2004)...; Austen (2007) claims...

Adams and Carroll (2004)...; Adams, Carroll and Austen (2004)... etc.

- **In line with APA citation format, if the reference material's author number is between 3 to 5, the first-in-text citation is made according to the examples above.**

Swan, Cullen, Carroll, Austen and Yergin (1992, pp. 154-198).

- **All subsequent in-text citations to the same reference material are made using the first author's name followed by et.al.**

Swan et.al. (2005, pp. 154-198).

- **If the number of authors is more than 6, the initial and subsequent in-text citations are made using the first author's name and et.al**

Swan et.al. (2005, pp. 154-198).

- **If more than one reference material are to be cited at the end of a sentence, all material is listed in alphabetical order in parenthesis.**

(Lucas, 2004; Kinsella, 2000; Salinger, Asimov and Stevens, 2007; Swan et.al., 1996).

- **If a direct quotation is used, page number must be provided in the in-text citation. The abbreviations of p. or pp. should be used.**

Adams (2002, p. 182)...; Carroll (2001, pp. 182-183).

The exemplary explanations above are composed of a limited number of samples in APA Reference Format. For more information, the guidelines mentioned in Article 13 must be used and the writing norms must be meticulously applied.

15. **Authors hold the sole responsibility for ideas stated in the articles.**

16. All rights of publishing via written or electronic media regarding the articles published or accepted for publication in the journal belongs to Cement Industry Employers' Association.

17. All communication regarding article submission and evaluation procedures shall be carried out via e-mail. No information will be provided by telephone.

HAYATI SEÇMEK VARKEN...



Upuzun ve umut dolu bir yaşamı, temel kurallara uymayarak hiçe saymak niye?
Kendinizi, arkadaşlarınızı, hayatınızı koruyarak, güle güle çıktığınız evinize, güle güle geri dönün.



ÇİMENTO ENDÜSTRİSİ İŞVERENLERİ SENDİKASI olarak amacımız;
“ Üyelerimizin çalışma ilişkilerinde ortak ekonomik ve sosyal haklarını
korumak, karşılıklı yardımlaşmalarını sağlamak ve çalışma barışını devam ettirmektir.”



Sendika Merkezi Köybaşı Cad. No:40 34464 Yeniköy, İSTANBUL
T444 2347(CEIS) +90(212)299 9222 F+90(212)299 1151 C+90(532)318 1122
Ankara İrtibat Bürosu Tepe Prime A Blok Kat:18 Eskişehir Devlet Yolu (Dumlupınar Bulvarı) 9. km. No:266, 06800, ANKARA
T+90(312)447 2025 F+90(312)447 8517
<http://www.ceis.org.tr/dergi>

