



İstanbul Hukuk Mecmuası

ARAŞTIRMA MAKALESİ / RESEARCH ARTICLE

Başvuru: 04.11.2020
Revizyon Talebi: 06.04.2021
Son Revizyon: 15.04.2021
Kabul: 25.06.2021

Demiryolu ile Seyahat Eden Yolcuların Haklarına Dair Yönetmelik'in Uygulama Alanı ve Yönetmelik Uyarınca Demiryolu Tren İşletmecisinin Sorumluluğu

Gülfer Meriç*

Öz

8 Mart 2019 tarihinde Resmi Gazete'de yayımlanan Demiryolu ile Seyahat Eden Yolcuların Haklarına Dair Yönetmelik, adı sebebiyle yalnızca demiryolu ile seyahat eden yolcuların haklarını düzenlediği izlenimi yaratmaktadır. Ancak yolcu haklarının yanı sıra yolcuların ve demiryolu tren işletmecisinin yükümlülükleri ile demiryolu tren işletmecisinin sorumluluğunu düzenleyen oldukça kapsamlı bir düzenlemedir. Bu çalışmada Yönetmelik'in hangi haller bakımından uygulama alanı bulacağı ve yürürlükte olan diğer mevzuatla, özellikle Osmanlı İmparatorluğu döneminden beri yürürlükte bulunan Rumeli Demiryolları İşletme Nizamnamesi ve Türk Ticaret Kanunu'nun Taşıma Hukukuna ilişkin hükümleri ile ilişkisi ele alınmıştır. Yargıtay'ın 1872 tarihli Nizamname'yi uygulamadığı, yerine TTK hükümlerini uyguladığı tespit edilmiştir. Bu kapsamda Nizamname'yi açıkça yürürlükten kaldıran bir kanunun kabul edilmesi ihtiyacı vurgulanmıştır. Ardından demiryolu tren işletmecisinin yükümlülükleri ve bu çerçevede ortaya çıkan sorumluluğu incelenmiştir. Demiryolu tren işletmecisinin sorumluluğu kapsamında demiryolu tren işletmecisinin yolcunun ölümü ve yaralanmasından doğan sorumluluğuna ilişkin şartlar, bu sorumluluktan kurtulma halleri ve sorumluluğun sınırlandırılması esasları ile bagaj ve eşyanın hasara ya da ziyaa uğramasından sorumluluk ve bu sorumluluktan kurtulmaya ilişkin haller değerlendirilmiştir. Yönetmelik ile öngörülen tüm bu esaslar, yolcu ve eşya taşımaya ilişkin ulusal ve uluslararası düzenlemeler ile karşılaştırılmıştır. İsmi itibarıyla yolcu taşımalarını düzenlemek üzere öngörülmüş olan bu Yönetmelik ile demiryolu ile eşya taşımalarının düzenlenmesinin yanı sıra demiryolu işletmecisinin sorumluluğu, sorumluluğunun sınırı, ödeyeceği tazminat ve zorunlu sigorta gibi önemli hususların da düzenlendiği tespit edilmiştir. Tüm bu incelemeler ışığında demiryolu ile seyahat eden yolcuların haklarının ayrı bir yönetmelik ile demiryolu tren işletmecilerinin hakları, yükümlülükleri ve sorumluluklarının ise ayrı bir kanun ile düzenlenmesinin daha yerinde olacağı sonucuna varılmıştır.

Anahtar Kelimeler

Demiryolu Taşıma, Taşıma Hukuku, Yolcu Taşıma, Eşya Taşıma, Yolcu Hakları, Taşıyıcının Sorumluluğu, Sorumluluğun Sınırlandırılması

Scope of Application and Railway Operators' Liability Pursuant to Bylaw Regarding Rail Passengers' Rights

Abstract

The Bylaw Regarding Rail Passengers' Rights, published in the Official Gazette on March 8, 2019, gives the impression that only the rights of rail passengers are regulated. However, it in fact quite comprehensively regulates the obligations of both rail passengers and railway train operators in addition to the operators' liability and rail passengers' rights. This study contains discussions first of the scope of application of the Bylaw and its relation with the other legislation in force, especially the Rumeli Railways Operating Regulation, which is in force since the period of the Ottoman Empire, and the provisions of the Turkish Commercial Code regarding transportation law is discussed. In this context, the need to adopt a law that explicitly repeals Rumeli Railways Operating Regulation is emphasized. The obligations of the railway

* **Sorumlu Yazar:** Gülfer Meriç (Dr. Öğr. Üyesi), Özyeğin Üniversitesi Hukuk Fakültesi, Deniz Ticareti Hukuku, Sigorta Hukuku, Taşıma Hukuku, İstanbul, Türkiye. E-posta: gulfer.meric@ozyegin.edu.tr ORCID: 0000-0003-1320-278X

Atf: Meric G, "Demiryolu ile Seyahat Eden Yolcuların Haklarına Dair Yönetmelik'in Uygulama Alanı ve Yönetmelik Uyarınca Demiryolu Tren İşletmecisinin Sorumluluğu" (2021) 79(3) İstanbul Hukuk Mecmuası 837. <https://doi.org/10.26650/mecmua.2021.79.3.3521>



train operator and the liability arising from these obligations are also examined. Within the scope of a railway train operator's responsibility, the conditions regarding the operator's liability are addressed including liability arising from passenger death and injury, release from liability and principles of limitation of liability, and liability for damage or loss of baggage or goods. All these principles stipulated by the Bylaw are compared with national and international regulations on carriage of passengers and goods.

Keywords

Carriage By Railway, Transport Law, Passenger Transport, Carriage of Goods, Passenger Rights, Carrier's Liability, Limitation of Liability

Extended Summary

Turkey's Bylaw Regarding Rail Passengers' Rights aims to regulate the rights and obligations of passengers traveling by rail before, during, and after accidents and incidents that affect them and the obligations and liability of railway train operators. First it is necessary to determine the scope of application of the Bylaw. Turkey is party to international conventions regarding railways, and if a case bears foreign elements, the relevant international convention applies exclusively. This Bylaw also applies in cases where there is no foreign element as well as where the applicable law is Turkish law.

Rumeli Railways Operating Regulation dated May 18, 1872, is already in force in Turkey; this regulation was adopted during the Ottoman Empire and is still in effect today because no legal provision has abolished it to date. However, the fourth book of the Turkish Commercial Code (TCC) regulates transport law, and TCC art. 852 stipulates that special provisions for rail carriage are reserved. Accordingly, these special regulations regarding railway transportation apply first. However, because the provisions of the Bylaw Regarding Rail Passengers' Rights and the Rumeli Railways Operating Regulation are more specific than the provisions of the TCC, the Rumeli Regulation applies first, and if there is a legal gap, the TCC provisions under "Transportation Works" then apply.

According to the rail passenger transport contract, the most basic obligation of the railway train operator is to safely deliver passengers and baggage to their destinations; the Bylaw regulates the liability for the breach of this obligation. According to Article 19 of the Bylaw, the operator is liable for accidents that cause death or any bodily harm to passengers during boarding or getting off the train or while on the train. The operator is also held liable for loss of or damage to baggage and goods during transport, on the train, at the station, or outside the station while under its custody and supervision. A train operator can be relieved of liability in cases when damage occurs due to force majeure, the fault of the complainant, or the fault of a third party. Train operators must also deliver passengers to their destinations on time and are held liable for cancellations, delays and missing connections.

The Bylaw regulates other obligations of the railway train operator. Paragraph 5 of Article 19 states that the railway train operator is liable for the general health conditions of the train; this includes providing clean food, water, and toilets. Additionally, the operator must keep passengers informed of any changes in travel status as well as protecting all personal data regarding passengers, baggage, and the goods.

The principle of freedom of contract applies in our law; therefore, the parties to the contract of carriage are free to determine contractual matters. However, the passenger is the more protected party in a contract of carriage. For this reason, the last paragraph of Bylaw Article 5 stipulates that passengers' rights cannot be restricted or abolished by the contract.

Another important point to consider in relation to the Bylaw is that the courts appoint experts to investigate the causes of accidents in compensation lawsuits, and most of the train accidents is caused by the "operational fault" of the rail carriers. However, the Bylaw does not acknowledge any concept of operational fault. The fact that legislators did not address such an important issue, currently the subject of such controversy in the judiciary, reveals the inadequacy of the provisions of the Bylaw.

As noted earlier, the Bylaw regulates important issues related to the liability of the railway train operator, limitation of liability, compensation to be paid and compulsory insurance. Such important matters should be regulated by laws, not by bylaws. The reason is that pursuant to Article 48 of the Turkish Constitution, everyone has the freedom to contract in any field they wish freedom to make contracts is one of the fundamental rights and freedoms stipulated by the Constitution. According to Article 13 of the Constitution, fundamental rights and freedoms can only be restricted by law. In one example conflict, the Bylaw mandates that rail operators carry insurance, but compulsory insurance limits the freedom of contract, therefore it shall only be provided by law. This means that the Bylaw violates the Constitution. Considering this and the reasons, it would have been more appropriate for these provisions to be regulated not under a bylaw but within the framework of a law regulating rail transport.

Demiryolu İle Seyahat Eden Yolcuların Haklarına Dair Yönetmelik'in Uygulama Alanı Ve Yönetmelik Uyarınca Demiryolu Tren İşletmecisinin Sorumluluğu

I. Genel Olarak

Demiryolu ile Seyahat Eden Yolcuların Haklarına Dair Yönetmelik Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından öngörülmüş ve 8 Mart 2019 tarihli Resmi Gazete'de yayımlanmış olup 10/7/2018 tarihli ve 30474 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan 1 sayılı Cumhurbaşkanlığı Teşkilatı Hakkında Cumhurbaşkanlığı Kararnamesininin 478 inci maddesinin birinci fıkrasının (c) bendine dayanılarak hazırlanmıştır. Söz konusu hüküm incelendiğinde, Yönetmelik'in kabulünün ardından değişmiş olduğu ve Denizcilik Genel Müdürlüğü'nün görev ve yetkilerini düzenleyen ilgisiz bir hüküm olduğu görülmektedir¹. İlgili hüküm değişmemiş olsaydı da kanaatimizce Demiryolu Düzenleme Genel Müdürlüğü'nün yetki ve görevlerini belirleyen kanun hükmünün, bu Yönetmelik'e dayanak teşkil etmesi isabetsizdir.

Yönetmelik, demiryolu ile seyahat eden yolcuların seyahat öncesinde, esnasında, sonrasında ve kendilerini etkileyen kaza ve olaylarda sahip olacakları hak ve yükümlülükleri, bu hakların geçerli olduğu durumları ve yolculara hizmet sunan kuruluşların yerine getirmesi gereken yükümlülüklerin belirlenmesi ve denetlenmesi ile ilgili usul ve esasları düzenlemeyi amaçlamaktadır.

II. Yönetmelik'in Uygulama Alanı

Demiryolu ile Seyahat Eden Yolcuların Haklarına Dair Yönetmelik'in hangi hallerde uygulama alanı bulacağını belirlemek gerekmektedir. Öncelikle demiryolu ile yolcu ve eşya taşınmasına ilişkin Türkiye'nin taraf olduğu milletlerarası sözleşmeler

¹ Yönetmelik'e dayanak olarak gösterilen kanun hükmü değişikliğe uğramadan önce şu şekildedir: "(1) Demiryolu Düzenleme Genel Müdürlüğü'nün görev ve yetkileri şunlardır: c) Demiryolu ulaştırması alanında hizmet üreteler ile hizmetten yararlananların hak, yükümlülük ve sorumluluklarını belirlemek"

bulunmaktadır². Milletlerarası Özel Hukuk ve Usul Hukuku Hakkında Kanun'un 1. maddesinin 2. fıkrası uyarınca yabancılık unsuru taşıyan haller bakımından Türkiye'nin taraf olduğu milletlerarası sözleşmeler saklı tutulmuştur. Dolayısıyla yabancılık unsuru taşıyan haller bakımından bu milletlerarası sözleşmeler öncelikle uygulama alanı bulacaktır³. Bu Yönetmelik ise yabancılık unsuru bulunmayan ya da Türk hukukunun uygulama alanı bulduğu haller bakımından uygulanacaktır.

Türkiye'de halihazırda yürürlükte bulunan ve ülke içinde yapılan yolcu, bagaj ve eşya taşımacılığını düzenleyen 18.05.1872 tarihli Rumeli Demiryolları İşletme Nizamnamesi⁴ bulunmaktadır. Bu Nizamname, tarihinden de görüleceği üzere Osmanlı İmparatorluğu döneminde kabul edilmiş olup, şimdiye kadar ilga edilmesini sağlayan herhangi bir kanun hükmü bulunmadığından günümüzde de yürürlüktedir⁵.

Diğer taraftan Türk Ticaret Kanunu'nun dördüncü kitabı "Taşıma İşleri" başlığını taşımakta olup Taşıma Hukuku'na hasredilmiştir. TTK m. 852 uyarınca deniz, demir⁶ ve hava yoluyla taşıma ile posta idaresine ilişkin özel hükümler saklı tutulmuştur.

² Demiryolu taşımacılığına ilişkin ilk milletlerarası sözleşme 14.10.1890 tarihinde Bern'de kabul edilen Demiryoluyla Eşya Taşımaları Hakkındaki Milletlerarası Sözleşme'dir. Bu Sözleşme, 01.01.1893 tarihinde yürürlüğe girmiştir. (Sabih Arkan, 'Demiryolu İşletmesinin Eşya Taşımalarından Doğan Sorumluluğu', *Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Bakımından II. Taşımacılık Sempozyumu-Bildiriler – Tartışmalar*, (Sigorta Hukuku Türk Derneği 1985) 48-49. ("Demiryolu İşletmesi"). 1980 yılında düzenlenen konferansta demiryoluyla yapılan uluslararası taşımalara ilişkin tüm milletlerarası sözleşmeler, günümüzde Sözleşme'nin Fransızca adının kısaltması olan COTIF olarak anılan tek bir sözleşme altında toplanmıştır. Bu Sözleşme'nin ilk kısmında uluslararası demiryolu taşımacılığı örgütü olan OTIF'in yapısı ve görevleri ele alınmaktadır. Sözleşme'nin A ekinde ise (CIV) demiryoluyla uluslararası yolcu ve bagaj taşımacılığı düzenlenmektedir. Sözleşme'nin B ekinde ise (CIM) demiryoluyla uluslararası eşya taşımacılığına ilişkin kurallar getirilmektedir. Türkiye bu Sözleşme'yi uygun bulma kanununu 21.03.1985 tarihinde kabul etmiş olup, Sözleşme Türkiye bakımından 01.05.1985 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Arkan, Demiryolu İşletmesi, s. 49-50; Muharrem Gençtürk, *Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku: Genel Kavramlar, Gecikmeden Doğan Sorumluluk* (Vedat Kitapçılık 2006) 4. Uluslararası demiryolu taşımacılığının düzenlenmesinin tarihsel gelişimi hakkında bkz. Sabih Arkan, *Demiryoluyla Yapılan Uluslararası Eşya Taşımaları* (Olgaç Matbaası 1987), 5 vd. ("Demiryoluyla Eşya Taşımaları"). COTIF ve ekleri 1999 yılında Vilnius'ta kabul edilen Vilnius Protokolü ile değiştirilmiştir. Nuray Ekşi, *Demiryoluyla Uluslararası Eşya Taşıma (CIM 1999)* (Beta 2020) 12-13. Türkiye, 1999 tarihli Protokolü 2005/9709 sayılı Bakanlar Kurulu kararı ile onaylamıştır. İlgili Bakanlar Kurulu kararı 24.12.2005 tarihli ve 26033 sayılı Mükerrer Resmî Gazete'de yayımlanmıştır.

³ Uluslararası demiryolu taşımalarına uygulanacak hukuk hakkında ayrıntılı bilgi için bkz Cemal Şanlı, 'Uluslararası Kara ve Demiryolu Taşıma Sözleşmelerine Uygulanacak Hukuk', (1989) Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Özel Hukuk Bülteni, C. 9, Sa. 1, 47-53.

⁴ "Nizamname" kelimesi "tüzük" anlamına gelmektedir. Ancak söz konusu Nizamname 1937 yılında kabul edilen bir kanun ile değiştirilmiş, bu suretle Nizamname'ye kanun vasfı verilmiştir. Anayasa Mahkemesi de verdiği kararlarda Osmanlı İmparatorluğu zamanında kabul edilen nizamnamelerin kanun hükmünde olduğuna hükmetmiştir. (Hakan Karan, 'TBMM Adalet Komisyonu'nun Taşıma Hukukuna Katmayı Başardığı İki Temel Sorun: Taşıma İşleri Komisyonculuğu Sözleşmesi ile Ulusal Demiryolu Taşıma Sözleşmesine Uygulanacak Hukuk', *Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu XXVI*, (2013 Bankacılık Enstitüsü Yayınları) 173-174 ("Demiryolu"); 6.7.1965 tarihli E. 1965/16, K. 1965/041 sayılı; 3.5.1966 tarihli E. 1966/4, K. 1966/25 sayılı; 3.6.1976 tarihli, E. 1976/31, K. 1976/30 sayılı AYM Kararları.)

⁵ Sabih Arkan, *Demiryolu İşletmesi* (n 1) 48; Karan, Demiryolu (n 3) 177; Burak Adıgüzel, *Taşıma Hukuku*, (2018, Adalet Yayınevi) 11 ("Taşıma Hukuku"); Ayşe Erol, *Türk Sorumluluk Hukukuna Göre Demiryolu İşletenin Sözleşme Dışı Sorumluluğu*, (2019 Yetkin Yayınları) 39. Bu husus HGK 15.02.1967 tarihli, E. 966/T-311, K. 114 sayılı kararı ile de tasdik edilmiştir. (BATİDER, C. 4, S. 3., 1968, s. 566). Bununla beraber Yargıtay'ın söz konusu Nizamname'yi uyguladığı bir uyumsuzluğa ilişkin karara ulaşılammıştır. Karan'a göre bunun sebebi Nizamname hükümlerinin günümüzde yapılan demiryoluyla taşıma sözleşmelerine uygulanmasının imkansız olmasından ziyade, TCDD vekillerinin uyumsuzluğu çözmek üzere Nizamname'ye başvurmaması ve hakimlerin de böyle bir düzenlenmenin varlığından bihaber olmasıdır. (Karan, Demiryolu (n 3) 179.) Eriş ise gerekcede COTIF/CIM-CIV'e atıf yapılması sebebiyle Rumeli Demiryolları İşletme Nizamnamesi'nin hükümlerinin uygulanmasının artık söz konusu olmayacağını ileri sürmektedir. (Gönen Eriş, *Açıklamalı-Gerekçeli-İçtihatlı Türk Ticaret Kanununa Göre Taşıma Hukuku*, (2015 Seçkin Yayıncılık) 169.)

⁶ TTK m. 852'de yer alan ve hükmün uygulama alanına demir yolu taşımasının da dahil edilmesini sağlayan "demir" ifadesi, Tasarı'ya Alt Komisyon tarafından sonradan eklenmiştir ve söz konusu ekleme Adalet Komisyonu tarafından kabul edilmiştir. (Eriş, (n 4) 168.)

Buna göre demiryolu taşıması bakımından öncelikle özel düzenlemeler uygulama alanı bulacaktır. Demiryolu ile Seyahat Eden Yolcuların Haklarına Dair Yönetmelik ile Rumeli Demiryolları İşletme Nizamnamesi, demiryolu taşıma sözleşmesini, bu sözleşme kapsamında tarafların haklarını ve borçlarını düzenlemektedir. Türk Ticaret Kanunu'nun Taşıma Hukuku'na hasredilen kitabında ise taşıma sözleşmesi düzenlenmektedir. Bu itibarla Nizamname ile Yönetmelik hükümleri, TTK hükümlerine göre daha özel nitelikte olduğundan uyumsuzluklara öncelikle Nizamname ve Yönetmelik hükümlerinin uygulanması gerekmektedir. Burada kanuni bir boşluk olduğu takdirde Türk Ticaret Kanunu'nun "Taşıma İşleri" başlıklı Dördüncü Kitabı'nda yer alan hükümlerin uygulama alanı bulması gerekmektedir⁷. Ancak Nizamname ile Yönetmelik birçok husus bakımından çelişki içerisindedir. Nizamname'nin kanun hükmünde olduğu ve yönetmeliklerin kanuna aykırı olamayacağı göz önünde bulundurulduğunda, bu çelişki işin içinden çıkılmaz bir hal almaktadır. İlk çözüm Yönetmelik'in Nizamname'ye aykırı olan hükümlerinin geçersiz sayılmasıdır. İkinci ve kanaatimizce daha isabetli olan çözüm ise Yönetmelik ile düzenlenen bu hususları açıkça düzenleyen ve Nizamname'yi yürürlükten kaldıran yeni bir kanun kabul edilmesi olacaktır.

Yönetmelik'in ulusal demiryolu taşımaları bakımından uygulama alanı bulacağı tespit edildiğine göre uygulama alanına ilişkin diğer şartları belirlemek üzere öncelikle 2. maddesini ele almak gerekmektedir. Buna göre Yönetmelik hükümlerinin, ulusal demiryolu altyapı ağı üzerinde bir seyahat belgesi ile hizmet alan yolcuları ve onlara hizmet veren demiryolu tren işletmecilerini, acenteleri, gar ve istasyon işletmecilerini kapsadığı öngörülmektedir.

A. Uygulama Alanına İlişkin Coğrafi Şartlar

Ulusal demiryolu altyapı ağı, Yönetmelik'te yer verilen kavramlara ilişkin tanımları içeren 4. maddenin (ee) bendi uyarınca, Türkiye sınırları içerisinde bulunan il ve ilçe merkezleri ve diğer yerleşim yerleri ile limanlar, hava meydanları, organize sanayi bölgeleri, lojistik ve yük merkezlerini birbirine bağlayan, kamuya veya şirketlere ait bütünlüklü demiryolu altyapısı ağı olarak tanımlanmaktadır.

B. Yolcu

Yönetmelik, bu tür demiryolu ağı üzerinde seyahat belgesi ile hizmet alan yolcuları kapsamaktadır. Yönetmelik'in 4. maddesinin (y) ve (ff) bendi uyarınca seyahat belgesi ile hizmet alan yolcu; talep edilen yolculuk için belirlenen şartlarda geçerli olan, kâğıt ve/veya elektronik olarak ilgili mevzuat uyarınca düzenlenen ve kaydedilen; ücreti, geçerlilik şartları ve özel koşulları olan bir veya birden çok yolculuk sağlayan

⁷ Eriş, (n 4) 119; Karan, Demiryolu (n 3) 175.

bilet ile hizmet alan ve bu Yönetmelik kapsamında demiryolu ile seyahat eden ve kendileriyle bir taşıma sözleşmesi yapılan, görevliler haricinde trende bulunan kişiler olarak ifade edilmektedir. Dolayısıyla geçerli bir taşıma sözleşmesinin söz konusu olması da Yönetmelik hükümlerinin uygulama alanı bulması için aranan şartlardandır.

C. Taşıma Sözleşmesi

Yönetmelik'in 5. maddesine göre demiryolu tren işletmecisi veya acente, seyahatten önce yolcu veya gönderici⁸ ile bir taşıma sözleşmesi yapar ve taşıma sözleşmesiyle, yolcuyla, el bagajını, bagajı, araç ve eşyayı varış yerine götürmeyi, bagaj ve eşyayı varış yerinde yolcuyla teslim etmeyi taahhüt eder. Taşıma sözleşmesi ise Yönetmelik'in 4. maddesinin (bb) bendi uyarınca, "Taşımacılık hizmeti için demiryolu tren işletmecisi veya acente ile yolcu veya gönderici arasında, ücretli ya da ücretsiz olarak yapılan taşımacılığa ilişkin sözleşme" olarak tanımlanmaktadır⁹. Taşıma sözleşmesinin geçerliliği herhangi bir şekilde tabi kılınmamıştır. Bununla beraber bilet adı verilen seyahat belgesinin düzenlenmesi ispat vasıtası niteliğindedir¹⁰.

Taşıma sözleşmesini incelerken öncelikle bu sözleşmenin taraflarını ele almak gerekmektedir. Taşıma sözleşmesinin taraflarından biri yolcudur. Bu kavram yukarıda açıklanmıştır. Demiryolu tren işletmecisi ve acente ise taşıma sözleşmesinin taraflarından diğerini teşkil etmektedir. Taşıma sözleşmesinin taşımayı taahhüt eden tarafı Türk Ticaret Kanunu hükümleri çerçevesinde taşıyıcı sıfatını haiz iken, ayrıca "işleten" olarak da nitelendirilmektedir¹¹. Bu noktada sorumluluğun da süjesi olan demiryolu tren işletmecisini açıklamak gerekmektedir.

1. Demiryolu Tren İşletmecisi

Demiryolu tren işletmecisi, ulusal demiryolu altyapı ağı üzerinde yük ve/veya yolcu taşımacılığı yapmak üzere Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından

⁸ Gönderici kavramı, Yönetmelik'in m. 4 f. 1 (s) bendi uyarınca, "Eşyayı teslim eden, alıcısı belirleyen ve bagaj taşıma belgesini imzalayan kişi" olarak tanımlanmaktadır.

⁹ TTK m. 850 uyarınca, "Taşıyıcı, taşıma sözleşmesiyle eşyayı varma yerine götürmeyi ve orada gönderilene teslim etmeyi veya yolcuyla varma yerine ulaştırmayı; buna karşılık, eşya taşımada gönderen ve yolcu taşımada yolcu, taşıyıcıya, taşıma ücretini ödemeyi borçlanır." Buna göre TTK uyarınca ücret, taşıma sözleşmesinin esaslı unsurlarından birini teşkil etmektedir. Öte yandan Yönetmelik, taşıma sözleşmesine ilişkin olarak öngördüğü tanımla hem ücretli hem de ücretsiz taşımacılığı kapsamaktadır. Bu itibarla Yönetmelik'in ücretsiz taşımacılık bakımından da uygulama alanı bulduğunu söylemek mümkündür.

¹⁰ Yargıtay 11. HD tarafından verilen 13.11.1980 tarihli ve 4423/5256 sayılı kararda "Yasalarımızda taşıma sözleşmesinin geçerliliği açısından herhangi bir biçime bağlılık öngörülmemiştir. Yolcu bileti, taşıma sözleşmesinin varlığı konusunda önemli bir kanıttır." şeklinde hüküm kurulmuştur. Dolayısıyla Yargıtay da bunu teyit etmektedir. Aynı yönde bkz. Yargıtay 11 H.D., 09.06.1995 tarihli ve 1995/4830 sayılı karar.

¹¹ Çelik Ahmet Çelik, *Karayoluyla Yolcu Taşıma*, (2. Baskı, Seçkin Yayıncılık 2019) 543; Erol, (n 4) 50. İşleten kavramı Borçlar Kanunu ve Karayolları Trafik Kanunu'nda da yer almaktadır. Burada düzenlenen işleten kavramının demiryolu bakımından kıyasen uygulanmasına dair değerlendirmeler için bkz Erol, (n 4) 51-64.

yetkilendirilmiş¹² kamu tüzel kişileri ve şirketler şeklinde tanımlanmaktadır. Ülkemizde demiryolu ile eşya ve yolcu taşımacılığı Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları (TCDD) tarafından tekel olarak icra edilmekteydi¹³. Bu hususta Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkında Kanun¹⁴ kabul edilmiştir. Kanun'un 1. maddesinin ilk fıkrasının (c) bendine göre bu Kanun'un amacı Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları Taşımacılık Anonim Şirketi adıyla demiryolu tren işletmecisi olarak bir şirket kurulmasını sağlamaktır. Dolayısıyla Yönetmelik kapsamında geçen "demiryolu tren işletmecisi", TCDD Taşımacılık A.Ş.'dir¹⁵ 16. Bu çerçevede TCDD Taşımacılık A.Ş. özel hukuk hükümlerine tabi olan ticari bir işletme olarak kabul edilecektir ve TTK, bu Yönetmelik ve benzeri mevzuat, TCDD Taşımacılık A.Ş. bakımından uygulama alanı bulacaktır¹⁷. Ayrıca yolcuların ve yüklerle ilgili kişilerin TCDD Taşımacılık A.Ş.'ye karşı açacakları davalarda asliye ticaret mahkemeleri görevlidir¹⁸.

2. Acente

Yönetmelik uyarınca taşıma sözleşmesinin tanımlanırken sözleşmenin tarafının demiryolu tren işletmecisinin yanı sıra acente de olabileceği öngörülmektedir. Halbuki TTK ile de düzenlenen acente, bağımsız tacir yardımcısı niteliğinde olup

¹² Bu hususta 19.08.2016 tarihli ve 29806 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanmış Demiryolu İşletmeciliği Yetkilendirme Yönetmeliği bulunmaktadır. Bu Yönetmelik, ulusal demiryolu altyapı ağı üzerinde yapılan her türlü demiryolu taşımacılık faaliyetlerinde düzenin sağlanması; demiryolu altyapı işletmecileri, demiryolu tren işletmecileri ile demiryolu taşımacılığı alanında acente, komisyoncu, gar veya istasyon işletmecisi faaliyetinde bulunanların hizmet esasları, mali yeterlik, mesleki yeterlik ve mesleki saygınlık şartlarının belirlenmesi; bu faaliyetlerde bulunanların hakları, yetkileri, yükümlülükleri ve sorumluluklarının tespit edilmesi, yetkilendirilmesi ve denetlenmesi ile ilgili usul ve esasları düzenlemektedir. Yetki belgesi türleri ilgili yönetmeliğin 6. maddesinde sayılmaktadır. Yetki belgesi almanın ya da yenilemenin genel şartları m. 10, özel şartları m. 11, gerekli belgeler ise m. 12 ile öngörülmektedir. Demiryolu tren işletmecileri ayrıca bir kaza meydana gelmesi halinde sorumluluğunu karşılayabilmek üzere sigorta bedeli olay başı 20 milyon TL'den az olmayacak şekilde sigorta yaptırmak zorunda tutulmuşlardır. Bu Yönetmelik çerçevesinde Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'ndan yetki belgesi alan şirketler TCDD Taşımacılık A.Ş., Körfez Ulaştırma A.Ş., Omsan Lojistik A.Ş. ile İzban Banliyö Taşımacılık Sistemi Ticaret A.Ş. şeklinde sıralanabilir. Ekşi, (n 1) 11.

¹³ Çelik, (n 9) 509. TCDD'nin ulusal demiryolu altyapı ağı üzerindeki demiryolu trafiğini tekel olarak yönetmek görevi, 01.05.2013 tarihli ve 28634 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanan 6461 sayılı "Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkında Kanun"un 3. maddesinin 2. fıkrası ile öngörülmektedir. TCDD demiryolu trafiğini tekel olarak yönetmekle görevlendirilmiştir. Bununla beraber TCDD Taşımacılık A.Ş. demiryolu tren işletmecisi sıfatıyla da taşımacılık hizmeti sunmaktadır. Avrupa ülkelerinde demiryolu taşımacılığının devlet tekelinden çıkarılması yönündeki eğilimden Türkiye de etkilenmiştir ve hatta 2013 yılında kabul edilen Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkında Kanun üzerine demiryoluyla yolcu ve yük taşıma özel sektöre açılmıştır. Bu çerçevede 2017 yılında Tüpraş İştiraki Körfez Ulaştırma A.Ş., 2018 yılında ise Oyak İştiraki olan Omsan Lojistik A.Ş. demiryolu tren işletmecisi olarak taşımacılık faaliyetlerine başlamıştır. Bu şirketlerin yanı sıra İzban Banliyö Taşımacılığı Sistemi Ticaret A.Ş. de taşımacılık yapabilmek üzere yetki belgesi edinmiştir. Ekşi, (n 1) 4-8.

¹⁴ 24.04.2013 tarihinde kabul edilen 6461 sayılı bu Kanun, 01.05.2013 tarihli ve 28634 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanmıştır.

¹⁵ Türkiye Demiryolları Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkında Kanun'un 4. maddesinin 2. fıkrasına göre TCDD Taşımacılık A.Ş., 233 sayılı Kamu İktisadi Teşebbüsleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname'ye tabidir.

¹⁶ Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Demiryolu Düzenleme Genel Müdürlüğü, 10.05.2019 tarihinde 2019/6 sayılı bir Genelge yayımlamıştır. Bu genelge ile, "6461 sayılı Kanun kapsamında TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğü 'demiryolu altyapı işletmecisi' olarak yapılandırılmış, 'TCDD Taşımacılık Anonim Şirketi' adıyla demiryolu tren işletmecisi olarak bir şirket kurulmuştur." şeklinde ilan edilmiştir.

¹⁷ Çelik, (n 9) 510-511.

¹⁸ Çelik, (n 9) 511. Yargıtay da, kişiler ile TCDD arasındaki uyumsuzluğun mutlak ticari işlerden olan taşıma sözleşmesinden kaynaklandığını, TCDD'nin tacir olarak kabul edildiğini ve bu itibarla da asliye ticaret mahkemelerinin görevli olduğuna hükmetmektedir. (Yargıtay 11. HD. 06.01.2014, E.17564/K.65; Eriş, (n 4) 199; Yargıtay 11. HD. 16.05.2013, E. 6498/K.10122; Eriş, (n 4) 211.)

sözleşmenin tarafı olmamaktadır. Acente, sözleşmenin taraflarından birini temsilen hareket etmektedir. Acentenin sözleşmenin tarafı olarak öngörülmesine ilişkin Yönetmelik düzenlemesi hatalı ve isabetsizdir.

Acente kavramı Yönetmelik'in m. 4 / 1 (a) bendi ile tanımlanmaktadır. Buna göre acente, demiryolu taşımacılığı alanında; ticari mümessil, ticari vekil, satış memuru veya müstahdem gibi bağımlı bir sıfatı olmaksızın bir sözleşmeye dayanarak belirli bir yer veya bölge içinde daimi surette bir veya birden fazla demiryolu tren işletmecisini ilgilendiren sözleşmelerde aracılık etmeyi ve onlar adına taşıma sözleşmesi yapmayı meslek edinen ve Bakanlıkça yetki belgesi verilen gerçek kişileri, kamu tüzel kişilerini ve şirketleri ifade etmektedir. Buna göre acente taşıma sözleşmesi yapılmasına aracılık edebileceği gibi taşıma sözleşmesini demiryolu tren işletmecisi adına da kurabilmektedir. Burada önemli olan bu kimselerin bu işi meslek edinmiş olması ve Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından yetkilendirilmiş olmalarıdır¹⁹.

3. Seyahat Belgesi

Demiryolu tren işletmecisi taşıma sözleşmesine binaen bir seyahat belgesi veya bagaj taşıma belgesi düzenler. Yolcunun, seyahat ettiği sefere ilişkin geçerli bir bileti olmalıdır. Bilet kavramı da seyahat belgesini ifade etmektedir. Bu tür bir seyahat belgesi, aksi kanıtlanıncaya kadar taşıma sözleşmesinin imzalandığının ispatı niteliğindedir.

Yönetmelik'te yolcu seyahat belgesinde veya bagaj taşıma belgesinde asgari olarak yer alması gereken bilgiler demiryolu tren işletmecisi veya yetkili acentelerin ticaret unvanı, adresi, vergi numarası ve yolcunun bu sözleşmeden doğan haklarının bilinmesine imkân veren açıklama şeklinde öngörülmektedir. Seyahat belgeleri yolcu adına düzenlenmiş olabileceği gibi isme düzenlenmemiş de olabilir²⁰. Seyahat belgesi üzerindeki yolcuya ait kişisel bilgilerin doğru olup olmadığının kontrolünün sorumluluğu yolcuya aittir.

Yönetmelik ile demiryolu seyahat belgesinin de elektronik ortamda düzenlenmesine imkan tanınmıştır. Ancak bu tür seyahat belgelerinin de mutlaka yukarıda sayılan şartları taşıması gerekmektedir.

¹⁹ Acentelerin Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından yetkilendirilmesi Demiryolu İşletmeciliği Yetkilendirme Yönetmeliği ile düzenlenmektedir. Bu Yönetmelik'in 6. maddesinin 6. fıkrasına göre acentelerin DE yetki belgesi alması gerekmektedir. Bu belge ticari amaçla yolcu veya yük taşımacılığı alanında acente hizmeti verecek gerçek kişilere, kamu tüzel kişilerine ve şirketlere verilir. DE yetki belgesi sahibi acenteler aynı zamanda tren işletmecisi değil ise kendi nam ve hesabına taşıma yapamaz. DE yetki belgesi, faaliyetin şekline göre DE1 ve DE2 yetki belgesi olmak üzere ikiye ayrılır. Bunlardan ilki yolcu taşımacılığı alanında acentelik yapacaklara, ikincisi ise yük taşımacılığı alanında acentelik yapacaklara verilir.

²⁰ İsmi düzenlenmiş seyahat belgesinde yolcunun; adı, soyadı, engelli ise engelli olduğuna dair belge numarası, iletişim bilgisi, kalkış ve varış yeri, koltuk numarası, hareket tarihi ve saati, taşıma ücreti, biletin seri ve müteselsil sıra numarası ve düzenleme tarihi bulunur. Koltuk numarası ise koltuğun isme yönelik düzenlendiği seyahat belgelerinde bulunur. Seyahat belgesinin isme düzenlenmiş olması halinde yolcunun seyahat edeceği trene binebilmesi için kimlik ibraz etmesi gerekir. İsmi düzenlenmemiş seyahat belgelerinin başkasına devredilmesine olanak tanımıştır, ancak bunun için seyahatin başlamış olması şartı aranmaktadır.

4. Emredici Nitelik

Türkiye Cumhuriyeti Anayasası'nın 48. maddesine göre herkes dilediği alanda sözleşme hürriyetine sahiptir. Ayrıca Türk Borçlar Kanunu'nun 26. maddesine göre taraflar, bir sözleşmenin içeriğini kanunda öngörülen sınırlar içinde özgürce belirleyebilirler. Bu hükümlere binaen hukukumuzda sözleşme serbestisi prensibi geçerlidir. Dolayısıyla taşıma sözleşmesinin tarafları sözleşmeye ilişkin hususları belirlemek açısından serbesttir. Ancak kanun koyucu taşıma sözleşmesinin daha korunmaya muhtaç tarafı olan yolcuyu korumayı amaçlamaktadır. Bu sebeple Yönetmelik'in 5. maddesinin son fıkrasında yolcuların Yönetmelik ile öngörülen haklarının kısıtlanamayacağı ve ortadan kaldırılamayacağı hüküm altına alınmıştır. Başka bir deyişle taşıma sözleşmesi ile öngörülen sorumsuzluk anlaşmaları, yolcuların bu Yönetmelik ile belirlenen asgari hakları ihlal edildiği ölçüde geçersiz olacaktır²¹. Bu durum, bu Yönetmelik'te demiryolu ile seyahat eden yolcuların haklarının emredici bir şekilde düzenlendiğini göstermektedir. Bununla beraber bu emredici nitelik tek taraflı bir şekilde düzenlenmiştir. Zira yolculara Yönetmelik ile öngörülen haklardan daha fazla hak veya haklar sunulması mümkün iken bu hakların kısıtlanması yahut ortadan kaldırılması yasaklanmıştır.

III. Uygulama Alanından Hariç Bırakılan Haller

Ulusal demiryolu altyapı ağından bağımsız olan şehir içi raylı toplu taşıma hizmetleri ile belli bir işletmenin veya kurumun dâhili yolcu taşıma ihtiyaçlarını karşılamak amacıyla kurulmuş demiryolu altyapıları üzerinde hizmet alan ve hizmet verenler, Yönetmelik'in 2. maddesinin 2. fıkrası uyarınca uygulama alanından hariç bırakılmıştır. Uygulama alanında hariç bırakılan şehir içi raylı toplu taşıma hizmetlerine ilişkin olarak Yönetmelik ile bir tanım getirilmiştir. Buna göre şehir içi raylı toplu taşıma hizmetleri, ulusal demiryolu altyapı ağına bağlı olmayan bir şehir merkezi veya şehirleşmiş bölge, il ve civar bölgeleri arasındaki ulaşım ihtiyaçlarının karşılanması için sunulan metro, tramvay, banliyö ve benzeri raylı sistemleri ile verilen demiryolu taşıma hizmetlerini ifade etmektedir.

Bununla beraber Yönetmelik hükümlerinin, ulusal demiryolu altyapı ağından bağımsız olan altyapılar üzerinde, turistik, tarihi, eğlence, müze sergilemesi, gösteri ve benzeri amaçlarla hizmet alanları ile hizmet verenleri ve ulusal demiryolu altyapı ağında yapılan banliyö taşımacılık hizmetlerini kapsamadığı da hüküm altına alınmıştır. Banliyö taşımacılık hizmetleri de Yönetmelik uyarınca ulusal demiryolu altyapı ağına bağlı olan bir şehir merkezi veya şehirleşmiş bölge, il ve civar bölgeleri arasında metro, hafif raylı ve benzeri sistemlerle yapılan yolcu taşımacılığı şeklinde tanımlanmıştır.

²¹ Benzer bir düzenleme TTK m. 853 ile öngörülmüştür. Bu hükme göre taşıyıcı, taşıma işini deniz, demir ve havayolu taşıyıcısına gördükleri takdirde de TTK ile kendisine yüklenen sorumluluğun hafifletilmesi yahut kaldırılması isteyemeyecektir. Aynı şekilde TTK m. 854'e göre, kanunun, taşıyıcıya ve faaliyetleri Devlet iznine bağlı taşıma işletmelerine yüklediği sorumlulukların, önceden hafifletilmesi veya kaldırılması sonucunu doğuran tüm sözleşme hükümleri geçersiz olacaktır.

IV. Demiryolu Tren İşletmecisinin Yükümlülükleri

A. Yolcuyu ve Bagajı Sağ ve Sağlıklı Olarak Zamanında Ulaştırma Yükümlülüğü

Demiryolu ile yolcu taşıma sözleşmesi uyarınca demiryolu tren işletmecisinin en temel borcu yolcuyu ve bagajı sağ ve sağlıklı olarak varma yerine güvenle ulaştırmasıdır. Bu borca aykırılıktan sorumluluk Yönetmelik ile düzenleme alanı bulmaktadır. Yönetmelik'in 19. maddesine göre demiryolu tren işletmecisi, yolcunun trene biniş veya trenden iniş esnasında veya trende bulunduğu sırada ölümüne veya herhangi bir bedensel zarara uğramasına neden olan kazalardan; bagajın veya eşyanın, taşıma esnasında, trende, istasyonda veya istasyon dışında muhafaza ve nezareti altında bulunduğu süre içerisinde kayıp veya zarara uğramasından sorumlu tutulmaktadır²². Bu sorumluluk aşağıda daha detaylı olarak ele alınacaktır.

B. Hijyen Sağlama Yükümlülüğü

Yönetmelik'in 19. maddesinin 5. fıkrasına göre demiryolu tren işletmecisi, genel sağlık şartlarından, temiz gıda ve su sunumundan, trende bulunan tuvaletlerin, koltukların bagaj bölümlerinin temizliğinden ve uygun hijyen sağlanmasından sorumludur.

C. Acil Durumlara İlişkin Yükümlülükler

Demiryolu tren işletmecisi yolcu trenlerinde acil durumlarda ihtiyaç duyulabilecek ilk yardım müdahalesine yönelik düzenleme yapmakla yükümlü tutulmuştur. Sağlık Bakanlığı Acil Sağlık Hizmetleri Genel Müdürlüğüne belirlenen gerekli tıbbi malzemeyi trende bulundurmak zorundadır. Bir rahatsızlık anında 112 komuta kontrol merkezine haber verilir. Ayrıca demiryolu tren işletmecisi, bir ihbar veya şüphe halinde en yakın kolluk kuvvetlerine bildirimde bulunur.

D. Bilgilendirme Yükümlülüğü

Yönetmelik'in 7. maddesi uyarınca demiryolu tren işletmecisinin, yolculara seyahat öncesinde ve seyahat esnasında bazı bilgileri görsel ve/veya işitsel olarak

²² Benzer bir sorumluluk hali 20.082016 tarihli Demiryolu İşletmeciliği Yetkilendirme Yönetmeliği'nin 27. maddesi ile de öngörülmektedir. Bu hükmeye göre yolcu taşımacılığına ilişkin yetki belgesini haiz olan tren işletmecileri, duraklamalar da dahil olmak üzere kalkış noktasında trene biniş anından varış noktasında trenden iniş anına kadar olan seyahati süresince kendi kusurundan kaynaklanabilecek bir kaza sonucu yolcuların ve trende görevli bulunan çalışanların yaralanması ve ölümünden sorumlu tutulmaktadır.

engelli yolculara da uygun bir şekilde sunması gerekmektedir²³. Bilgilendirme yükümlüsü demiryolu tren işletmecisi ile acentedir. Bilgilendirme yükümlülüğünün muhatabı ise yolcudur.

Demiryolu tren işletmecisinin genel sorumluluklarını düzenleyen 19. maddenin 3. fıkrasında ise demiryolu tren işletmecisinin kusuru dışında meydana gelen olaylar sonucunda oluşan ölüm ve yaralanmalarla ilgili olarak demiryolu tren işletmecilerinin, mağdurların üçüncü şahıslara karşı tazminat taleplerini sürdürebilmeleri için gerekli bilgi ve belgelerin paylaşımını sağlamakla yükümlü olduğu öngörülmüştür. Dikkat edilmesi gereken nokta, burada kanun koyucunun “kaza” kavramı yerine “olay” kavramını tercih etmesidir. Kanaatimizce kanun koyucu bu hükümde kaza yerine olay kavramını iradi olarak kullanmıştır. Zira kaza sonucu meydana gelen zararlardan demiryolu tren işletmecisi sorumlu tutulmaktadır. Ancak ilgili hükümde demiryolu tren işletmecisinin kusuru dışında meydana gelen olaylardan söz edilmektedir. Başka bir deyişle demiryolu tren işletmecisinin sorumluluktan kurtulduğu haller, “kaza” olarak değil, “olay” olarak anılmıştır²⁴. Bu tür durumlarda da demiryolu tren işletmecisi mağdurların sorumlu diğer şahıslara başvurarak tazminata kavuşabilmeleri amacıyla gerekli bilgi ve belgeleri sağlamakla yükümlü tutulmaktadır.

Ayrıca demiryolu tren işletmecisi, işletmeciliğe başlamadan önce sürekli faal olacak bir internet sitesi kurmak, bu sitelere erişim adresini Bakanlığa bildirmek, kurulacak sitede geçerli hat, güzergâh, ücret ve zaman tarifeleri, acente ile kendilerine ait iletişim ve benzeri bilgilere yer vermek, bu bilgilerden herhangi birisinin değişmesi halinde ise en geç 24 saat içinde değişen bilgileri güncellemekle yükümlüdür.

Demiryolu tren işletmecisi yolcuları, bu Yönetmelik ile belirlenen hak, sorumluluk ve yükümlülüklerini içeren “Yolcu Hakları Bildirimi”ni hazırlayarak bilgilendirmeli; bunları resmi internet sitesinde yayımlamalı ve basılı olarak yolcuların rahatlıkla erişebileceği şekilde kendilerine sunmalıdır²⁵.

²³ Bu bilgilendirme yükümlülüğünün kapsamı Yönetmelik uyarınca oldukça geniş tutulmuştur. Buna göre, demiryolu tren işletmecileri ya da acenteler, seyahat öncesinde yolculara taşıma sözleşmesinin genel şartları, bilet satış, iptal ve iade ile ilgili prosedürler, yolculuğun süresi ve güzergâhı, trende engelli ve/veya hareket kabiliyeti kısıtlı kişilere yönelik araç-gereç ve imkânların bulunup bulunmadığı, bulunuyorsa bunlara erişim şartları, evcil hayvanların taşınmasına ait şartlar, araç taşımacılığı olup olmadığı ve erişim şartları, trende birinci, ikinci sınıf, kuşet, yataklı vagon gibi imkânların bulunup bulunmadığı, hizmetleri aksatıcı veya gecikmeye meydan veren herhangi bir faaliyetin olup olmadığı, seyahat esnasındaki sunulacak hizmetler, kayıp el bagajı, bagaj ve eşya taşımasıyla ilgili prosedürler ve şikâyetlerin nasıl iletileceği ile ilgili prosedürler hakkında bilgi vermekle yükümlüdür. Yolculuk esnasında ise trendeki hizmetler, sonraki istasyon, gecikmeler, ana aktarma hizmetleri, emniyet ve güvenlikle ilgili hususlar hakkında bilgi verilmesi gerekmektedir.

²⁴ Zira olay kavramı Yönetmelik’in 4. maddesinin (u) bendine göre, “istenmeyen, beklenmedik, demiryolu sisteminin işleyişini ve/veya emniyetini etkileyen, kaza tanımını dışında kalan durumlar” şeklinde tanımlanmaktadır. Başka bir deyişle kaza kavramının unsurlarını içermekle birlikte, yani istenmeyen ve beklenmedik olmakla beraber kaza olarak nitelendirilemeyecek haller “olay” olarak ifade edilecektir. Kaza kavramıyla ilgili ayrıntılı bilgi için bkz V. A. 1. a. Kaza başlıklı bölüm.

²⁵ Havayolu ile Seyahat Eden Yolcuların Haklarına Dair Yönetmelik’te de çok benzer bir hüküm yer almaktadır. Yönetmelik’in 15. Maddesine göre yolucuyu uçağa kabul etmeyen, uçuşu iptal eden ya da tehir eden hava taşıma işletmesi, yolcuları haklarına ilişkin bilgilendirmelidir. Yolcunun uçağa Kabul edilmemesi ve uçuşun iptali halinde bu bilgilendirme yazılı olarak yapılmalıdır. En az iki saatlik tehir durumunda ise yolcular yazılı olarak bilgilendirilebileceği gibi sözlü veya elektronik olarak da bilgilendirilebilir.

E. Kişisel Verilerin Korunması

Yönetmelik'in 23. maddesi uyarınca demiryolu tren işletmecisi, kişisel verilerin korunmasına ilişkin ilgili mevzuat hükümlerine uyarak güvenlik politikasının belirlenmesinden, kişisel verilere sadece yetkili kişiler tarafından erişilebilmesi ve kişisel verilerin tutulduğu sistemlerin güvenliğinin sağlanmasından, buna yönelik uygun teknik ve idari tedbirlerin alınmasından sorumludur. Aynı şekilde yolcu, bagaj ve eşyalara ait kişisel verilerin gizliliği ve güvenliğinin de sağlanması gerekmektedir. Sonuç itibariyle demiryolu tren işletmecisi, faaliyeti esnasında gerçekleştirilen her türlü işlemi 6698 sayılı Kişisel Verilerin Korunması Kanununa göre yapmakla yükümlü kılınmıştır.

V. Demiryolu Tren İşletmecisinin Sorumluluğu

A. Yolcunun Kaza Sonucunda Ölümü, Bedensel Zarara Uğraması Halinde Sorumluluk

Demiryoluyla yolcu taşıma sözleşmesi uyarınca demiryolu tren işletmecisinin yolcuyla sağ ve salim olarak ulaştırma borcu bulunmaktadır. Bu borca aykırılık durumunda sorumluluğu gündeme gelecektir. Demiryolu tren işletmecilerinin yolcuların ölümü ya da yaralanmasından doğan sorumluluğu öncelikle 19. maddenin 2. fıkrasının (a) bendinde "Demiryolu tren işletmecisi yolcunun trene binış veya trenden iniş esnasında veya trende bulunduğu sırada ölümüne veya herhangi bir bedensel zarara uğramasına neden olan kazalardan sorumludur" şeklinde düzenlenmiştir. Ardından 24. maddenin 1. fıkrasında "Demiryolu tren işletmecisi, yolcunun trene binerken, trenden inerken veya trende bulunduğu sırada demiryolu sistemi ile ilgili bir kaza nedeni ile ölmesinden veya yaralanmasından ve bunlara bağlı fiziki ve ruhsal bütünlüğüne gelebilecek her türlü zarardan sorumludur." hükmü sevk edilmiştir. Görüldüğü üzere 19. madde ile öngörülen sorumluluğa ilişkin esaslar, 24. madde ile tekrar edilmiştir.

1. Sorumluluğun Şartları

a. Kaza

Sorumluluğun gündeme gelebilmesi için öncelikle bir kazanın meydana gelmesi gerekmektedir. Kaza kavramı ise 2. maddenin (t) bendine göre maddi hasar, ölüm, yaralanma gibi zararlı sonuçları olan, istenmeyen, beklenmedik, ani ve kasıtsız bir

olay veya olaylar zincirini ifade etmektedir²⁶.

Her iki maddeye göre demiryolu tren işletmecisi yolcunun trene binerken, trenden inerken ve trende bulunduğu esnada meydana gelen kaza sonucu ölmesinden ya da yaralanmasından sorumludur. Ancak 24. madde kazanın “demiryolu sistemi ile ilgili” bir kaza olması gerektiğini de öngörmektedir. Kanımızca kazanın demiryolu sistemi ile ilgili bir nedenden kaynaklanması şartı 19. madde ile öngörülen esaslarla çelişmektedir. Diğer taraftan yolcuların “iniş, binış ve araçtayken” geçirdiği kazalardan sorumluluk havayolu ile taşımalar bakımından Varşova Sözleşmesi ve Montreal Sözleşmesi ile öngörülmektedir²⁷. 1929 tarihinde kabul edilen Varşova Sözleşmesi, 1999 yılında Montreal Sözleşmesi’nin kabul edilmesine kadar geçen sürede havayolu işletmecilerinin yolcunun iniş, binış sırasında ya da hava aracındayken geçirdiği kazalardan sorumluluğu düzenlenmektedir. Her iki Sözleşme de dünya çapında genel kabul görmüş milletlerarası sözleşmelerdir²⁸. Her iki Sözleşme bakımından da yolcuyu zarara uğratan kazanın “havayolu sistemi ile ilgili bir neden”den kaynaklanmasına ilişkin bir şart yer almamaktadır²⁹. Bu çerçevede ilgili şartın m. 19 ile düzenlenmediği de göz önünde bulundurulduğunda kanaatimizce kaza demiryolu ile ilgili bir sistemden kaynaklanmasa dahi demiryolu tren işletmecisini sorumlu tutmak mümkündür.

²⁶ 19.11.2015 tarih ve 29537 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanan Demiryolu Emniyet Yönetmeliği uyarınca da “kaza” kavramı aynı şekilde tanımlanmıştır. Aynı Yönetmelik’te ayrıca “ciddi kaza” kavramının tanımına da yer verilmiştir. Buna göre ciddi kaza, tren çarpışması, trenin yoldan çıkması veya benzeri bir olay neticesinde en az bir kişinin ölümü ya da beş veya daha fazla kişinin ağır yaralanması ile sonuçlanan ya da araçlarda, yolda, diğer tesislerde ve/veya çevrede inceleme sonucu en az altı milyon TL ağır hasara yol açan kazaları, emniyet yönetimini ya da emniyet kurallarını açıkça etkileyen benzer kazaları ifade etmektedir. Konuyla ilgili bir de 14.11.2019 tarihli ve 30948 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanan Demiryolu Kazalarını ve Olaylarını Araştırma ve İnceleme Yönetmeliği bulunmaktadır. Bu yönetmelik uyarınca “kaza” kavramı yine aynı şekilde tanımlanmıştır. Ancak bunun yanı sıra bir de “ciddi kaza” kavramı, “En az bir kişinin ölümü veya en az beş kişinin ağır yaralanması ile sonuçlanan ya da araçlarda, yolda, diğer tesislerde veya çevrede meydana getirdiği zararların toplamı en az iki milyon Euro karşılığı TL olan kazalar” şeklinde tanımlanmıştır. Görüldüğü üzere ciddi kaza kavramı, adı geçen iki yönetmelik uyarınca farklı şekilde tanımlanmıştır. Ancak bu tanımların Demiryolu ile Seyahat Eden Yolcuların Haklarına Dair Yönetmelik bakımından herhangi bir etkisi bulunmamaktadır. Zira çalışmamızın konusunu oluşturan Yönetmelik uyarınca, demiryolu tren işletmecisinin sorumlu tutulması için ciddi bir kazanın değil, bir kazanın meydana gelmesi gerekli ve yeterlidir.

²⁷ 1929 tarihli “Uluslararası Hava Taşımalarına İlişkin Bazı Kuralların Birleştirilmesi Hakkında Sözleşme” (Varşova Sözleşmesi) ve onu tadil eden protokol ve sözleşmeler hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Tuba Birinci Uzun, *Uluslararası Hava Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu*, (2. Baskı, Seçkin Yayıncılık 2015) 21 vd.; Banu Bozkurt-Bozabalı, *Havayoluyla Yolcu Taşıma Sözleşmelerinde Taşıyanın Ölüm ve Cismani Zarardan Doğan Hukuki Sorumluluğu*, (Seçkin Yayıncılık 2013) 49 vd. 1999 tarihli “Uluslararası Hava Taşımalarına İlişkin Bazı Kuralların Birleştirilmesi Hakkında Sözleşme” (Montreal Sözleşmesi) hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Birinci-Uzun, (n 23) 30 vd.; Bozkurt-Bozabalı, (n 23) 76 vd. Varşova Sözleşmesi yolcu taşımalarını düzenleyen ilk milletlerarası sözleşmedir, ve dünya çapında genel kabul gördüğü için Varşova Sözleşmesi ile öngörülen ilkeler sonrada başka milletlerarası sözleşmeler ve ulusal düzenlemeler tarafından benimsenmiştir.

²⁸ ICAO’nun internet sitesinden edinilen bilgiye göre Varşova Sözleşmesi’ne 16.03.2020 tarihi itibarıyla 152 Taraf Devlet bulunmaktadır. https://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/WC-HP_EN.pdf Montreal Sözleşmesi’ne ise 24.09.2020 tarihi itibarıyla 137 Taraf Devlet bulunmaktadır. https://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Mtl99_EN.pdf

²⁹ Varşova ve Montreal Sözleşmeleri’nde böyle bir şart yer almamaktadır ancak havacılığın karakteristik risklerinden kaynaklanan kazalardan havayolu taşıyıcısının sorumlu olup olmayacağı mahkemeler tarafından değerlendirme konusu yapılmış ve mahkemeler taşıyıcıların havacılığın karakteristik risklerinden kaynaklanan kazalardan sorumlu olacağına karar vermiştir. İlgili örnekler ve ayrıntılı bilgi için bkz. Birinci-Uzun, (n 23) 62-64; Bozkurt-Bozabalı, (n 23) 133-135; İlyas Gölçüklü, *Hava Hukuku*, (On İki Levha Yayıncılık 2018) 85-86.

b. Kazanın Trene Binerken, Trenden İnerken ya da Trendeyken Meydana Gelmesi

Demiryolu tren işletmecisinin yolcunun ölümü ya da bedensel zarara uğramasına sebep olan kaza bakımından sorumluluğunun doğması için kazanın yolcu trenden inerken, trene binerken ya da yolcunun trende olduğu esnada meydana gelmesi gerekmektedir. Bu kapsamda yolcunun trende olduğu anın tayini bakımından herhangi bir sorun yoktur. Ancak yolcunun trene binerken ve trenden inerken zarar görmesi bakımından demiryolu işletmecisinin sorumluluğunun ne zaman başlayıp hangi ana kadar devam edeceğini belirlemek gerekmektedir.

Yolcuların trene binmeden önce garda veya istasyonda meydana gelen olaylar sonucu ölmesi ya da yaralanması durumunda demiryolu tren işletmecisinin sorumlu tutulup tutulamayacağı, demiryolu tren işletmecisinin sorumluluğunun hangi andan itibaren başladığı önem arz etmektedir. Yargıtay 4. HD. tarafından verilen 29.01.2003 tarihli kararda gar ve istasyon gibi yerlerde terör saldırısı sonucu kişilerin ölümü ve yaralanması hali bakımından taşıyıcının taşıdığı kişi ve eşya ile ilgili gerekli önlemleri alması ve taşıdığı yolcuların güvenliğini sağlamak için kişileri ve eşyaları denetimden geçirmesi gerektiği bu itibarla da teröristlerin bomba veya silah yüklü olarak trene binmesinin önlenmesine ilişkin denetimin demiryolu işletmesinin yüksek özen borcu çerçevesinde değerlendirilmesi gerektiği hüküm altına alınmıştır³⁰.

Yolcular trenden indikten sonra demiryolu tren işletmesinin sorumluluğunun hangi ana kadar devam edeceğinin de belirlenmesi gerekmektedir. Yolcuların trenden inmelerinin ardından güvenli bir alana çıkmalarına kadar yolcu olma sıfatlarının devam ettiği kabul edilmektedir³¹. Bu yönde verilen bir Yargıtay kararında, yolcunun trenden inerek istasyonu geçtiği sırada diğer yönden gelen trenin altında kalarak hayatını kaybettiği olayda, yolcuların trenden inip emniyetli bir alana çıkışlarına kadar yolcu niteliklerinin devam ettiği öngörülmüştür³².

Karayolu Taşıma Kanunu'nun 17. maddesi uyarınca şehirlerarası ve uluslararası yolcu taşımacıları; duraklamalar dahil olmak üzere yolcunun kalkış noktasından, varış noktasına kadar geçecek süre içinde meydana gelecek bir kaza nedeniyle yolcunun ölümü, yaralanması ya da eşyasının zarara uğramasından dolayı sorumludur. Bu itibarla Karayolu Taşıma Kanunu bakımından sorumluluk yolcunun kalkış noktasından varış noktasına kadar geçecek süre içinde meydana gelen kaza sonucu ortaya çıkmaktadır. Yönetmelik'te ise sorumluluk; kazanın trene binerken, trende ya da trenden inerken meydana gelmesi sonucu doğacaktır. Burada Karayolu Taşıma Kanunu'ndan ziyade Varşova Sözleşmesi ile Montreal Sözleşmesi'ne benzer bir yaklaşım benimsendiği gözlenmektedir. Zira Varşova Sözleşmesi'nin ve Montreal

³⁰ Yargıtay 4. HD. 2002/10635 E. 2003/94 K. (Çelik, (n 9) 551)

³¹ Çelik, (n 9) 551-552.

³² 11. HD. 21.01.1986, 6200-38. (Çelik, (n 9) 551-552.)

Sözleşmesi'nin 17. maddeleri uyarınca yolcunun ölümü ya da yaralanmasına sebebiyet veren kazanın yolcunun hava aracına binerken, hava aracı içerisindeyken ya da hava aracından inerken meydana gelmiş olması haline havayolu taşıyıcısı zarardan sorumlu tutulmaktadır. Yönetmelik de sorumluluk bakımından çok benzer esaslar öngörmektedir. Dolayısıyla Varşova Sözleşmesi ve Montreal Sözleşmesi bakımından sorumluluğun hangi anda başlayıp hangi ana kadar devam ettiğini belirlemek kanaatimizce Yönetmelik ile öngörülen sorumluluk rejimi bakımından da yol gösterici olacaktır. Varşova ve Montreal Sözleşmeleri bakımından yolcu hava aracına binme iradesini ortaya koyduğu takdirde binış işlemleri başlamış kabul edilmektedir³³. Bu çerçevede mahkemeler tarafından getirilen bir başka kıstas ise yolcunun taşıyıcının talimatlarıyla ve taşıyıcının hakimiyeti altında binış işlemlerini yerine getirip getirmediğine ilişkindir³⁴. Havayolu taşıması bakımından doktrin ve mahkeme kararları ile belirlenen bu iki kıstas, kanaatimizce demiryolu taşımacılığı bakımından da uygulanabilir niteliktedir. Sonuç olarak Yönetmelik uyarınca demiryolu tren işletmecisinin sorumluluğunun yolcunun trene binme iradesi çerçevesinde hareket ederek, demiryolu tren işletmecisinin talimatları doğrultusunda demiryolu tren işletmecisinin hakimiyeti altına girdiği andan başladığının kabul edilmesi makul ve hakkaniyetli bir çözüm teşkil edecektir.

Yolcunun trenden iniş işlemlerinin ne zaman tamamlanmış kabul edileceğini belirlemek üzere yol göstermesi için Varşova Sözleşmesi ile Montreal Sözleşmesi'nin uygulaması değerlendirildiğinde; havayolu taşıyıcısının bagajı yolcuya teslim etmesiyle sözleşmeden doğan edimini tamamen ifa etmiş sayılacağı binış işlemlerinin de bu noktada tamamlandığı kabul edilmektedir³⁵. Ancak yolcunun bagajı alma anına kadar ortaya çıkması muhtemel kazalar bakımından yine de yolcunun faaliyetinin ve kaza anında bulunduğu yerin de değerlendirilmesi gereği anlayışı benimsenmektedir. Yönetmelik bakımından da yine benzer bir yorum getirilmesi mümkündür. Demiryolu tren işletmecisi bagajı yolcuya teslim ettiği ana kadar sorumlu tutulacaktır; ancak o ana kadar meydana gelen zararlar bakımından yolcunun zararın meydana geldiği anda nerede olduğu ne yaptığı gibi hususların da göz önünde bulundurulması gerekmektedir³⁶. Öte yandan yukarıda atıf yaptığımız

³³ Bunun için de havayolu taşıma bakımından yolcunun check-in işlemini yaptırarak binış kartını alması gerekmektedir. (Bülent Sözer, 'Havayolu ile Yapılan Milletlerarası Taşımalarda Yolcunun Ölümü veya Yaralanması Sonucundan Doğan Zararlardan Taşıyanın Sorumluluğu', (1978) BATİDER C. IX, S. 3 781-782 ("Havayolu"); Bülent Sözer, 'Havayolu ile Yapılan Uluslararası Taşımalarda Taşıyanın Sorumluluğunu Düzenleyen Varşova/La Haye Sisteminin Tadiline İlişkin 1999 Montreal Sözleşmesi', (2001) BATİDER, C. XXI, S. 1, 177; Birinci-Uzun, (n 23) 67-68. Günümüzde biletler çoğunlukla elektronik ortamda düzenlenmeye başlamıştır. Elektronik biletler bakımından ise yolcunun kimlik belgesini ibraz ederek bagajını teslim etmesiyle havayolu taşıyıcısının sorumluluğunun başladığı kabul edilmektedir. (Birinci-Uzun, (n 23) 68.) Aynı şekilde bir çözüm demiryolu taşıması bakımından da kabul edilebilir. Zira Yönetmelik seyahat belgesinin elektronik ortamda düzenlenmesine vurgu vermektedir. Demiryolu ile yolcu taşınması bakımından yine elektronik ortamda düzenlenen bu bilet ile kimliğin demiryolu tren işletmecisinin istihdam ettiği kişilere gösterilmesiyle demiryolu tren işletmecisinin sorumluluğunun başlayacağını kabul etmek kanaatimizce isabetli olacaktır.

³⁴ Sözer, Havayolu (n 29) 782-783; Sözer, Montreal (n 29) 178; Hüseyin Ülgen, *Hava Taşıma Sözleşmesi* (Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü Yayınları 1987) 166; Birinci-Uzun, (n 23) 68-69.

³⁵ Birinci-Uzun, (n 23) 73.

³⁶ Birinci-Uzun, (n 23) 73.

Yargıtay kararında yolcular bagajını aldıktan sonra güvenli bir alana çıkana kadar demiryolu tren işletmecisinin sorumluluğunun devam ettiği öngörülmüştür. Sonuç olarak tüm ilgili hususlar değerlendirildiğinde, kanaatimizce demiryolu tren işletmecisinin yolcuya bagajını teslim etmesinin akabinde yolcunun güvenli bir alana çıkmasına kadar sorumluluğunun devam ettiğini kabul etmek gerekmektedir.

c. Yolcunun Ölümü veya Bedensel Zarara Uğraması

Yönetmelik'in 19. maddesine göre demiryolu tren işletmecisi yolcunun ölümü veya bedensel zarara uğramasından sorumlu tutulmaktadır. 24. maddeye göre ise demiryolu tren işletmecisi yolcunun ölmesinden veya yaralanmasından ve bunlara bağlı fiziki ve ruhsal bütünlüğüne gelebilecek her türlü zarardan sorumludur³⁷.

d. Zarar ile Kaza Arasında Nedensellik Bağı

Demiryolu tren işletmecisinin ilgili zarardan tutulabilmesi için zarar ile kaza arasında nedensellik bağının bulunması gerekmektedir. Zira hukukun genel bir prensibi olarak hukuka aykırı eylem ile ortaya çıkan zarar arasında ancak nedensellik bağının bulunduğu durumlarda zarar tazmin edilebilir ve bu itibarla da nedensellik bağı, sorumluluğun kurucu unsurunu teşkil etmektedir³⁸. Türk haksız fiil hukukunda uygun nedensellik bağı teorisi baskın olarak kabul edilmektedir³⁹. Buna göre bir sebebin zararın meydana gelmesine etkisi hayatın olağan akışına ve hayat deneyimlerine uygun olduğu takdirde zarar ile kaza arasında uygun nedensellik bağının bulunduğunu söylemek mümkündür⁴⁰.

2. Müteselsil Sorumluluk

TBK m. 61'e göre, "Birden çok kişi birlikte bir zarara sebebiyet verdikleri veya aynı zarardan çeşitli sebeplerden dolayı sorumlu oldukları takdirde haklarında müteselsil sorumluluğa ilişkin hükümler uygulanır." Taşıma bazen tek bir taşıyıcı tarafından ifa edilmeyip birden fazla taşıyıcı tarafından ifa edilebilir. Böyle bir taşımanın söz konusu olabilmesi için taşımanın mutlaka aktarmalı olması gerekmektedir. Zira Yönetmelik'in 28. maddesi, "tek bir seyahat belgesine veya aktarmalı bilete

³⁷ Ölüm halinde ödenecek tazminat Yönetmelik'in 25. maddesi ile, yaralanma halinde tazminat ise Yönetmelik'in 26. maddesi ile düzenlenmektedir. Bu hükümler çerçevesinde tazminat miktarları ise genel hükümler uyarınca belirlenecektir. TBK m. 53 uyarınca ölüm halinde talep edilebilecek zarar kalemleri sınırlı olmamak kaydıyla sayılmıştır. Buna göre ölüm halinde, cenaze masrafları, ölümün hemen gerçekleşmediği durumlarda tedavi giderleri ile çalışma gücünün azalmasından ya da yitirilmesinden doğan zararlar ile destekten yoksun kalma tazminatı talep edilebilir. TBK m. 54 uyarınca ise bedensel zararlar; tedavi masrafları, kazanç kaybı, çalışma gücünün azalmasından ya da yitirilmesinden doğan zararlar ile ekonomik geleceğin sarsılmasından doğan zararlar şeklinde sayılmıştır. Bunların yanı sıra bedensel zarar yahut ölümün gerçekleşmesi halinde TBK m. 56 uyarınca hakim manevi tazminat ödenmesine karar verebilecektir.

³⁸ Haluk Tandoğan, *Türk Mes'uliyet Hukuku (Akdi ve Akit Dışı Mes'uliyet)* (Vedat Kitapçılık 2010) 71; Başak Baysal, *Haksız Fiil Hukuku* (On İki Levha Yayıncılık 2019) 192.

³⁹ Baysal, (n 34) 197 vd.

⁴⁰ Baysal, (n 34) 206.

konu olan bir taşımacılık hizmeti müteakip taşımacılar tarafından yapıldığında” ifadesini içermektedir. Aktarmalı bilet kavramı ise 4. maddenin (b) bendinde, “Bir veya birden fazla demiryolu tren işletmecisi tarafından sunulan ardışık demiryolu taşımacılık hizmetinde bir taşıma sözleşmesi karşılığı verilen bilet veya biletler” şeklinde tanımlanmaktadır. İşte bu iki hal bakımından da müteakip taşıma söz konusu olduğu takdirde, taşıma sözleşmesine göre kazanın meydana geldiği esnada taşımayı fiilen ifa eden müteakip taşıyıcılar, yolcuların ölümünden veya yaralanmalarından demiryolu tren işletmecisi ile müteselsil olarak sorumlu tutulacaktır. Bu itibarla zarar gören yolcu ya da yolcunun yakınları tazminat talebini aldıkları bilete adı görünen demiryolu tren işletmecisine karşı yöneltebilecekleri gibi taşımayı bizzat ifa eden taşıyıcıya karşı da yöneltebilecektir.

Diğer taraftan 28. maddenin 2. fıkrasında demiryolu araçlarının feribotla taşınması hali de göz önünde bulundurularak bu duruma ilişkin bir hüküm sevk edilmiştir. Söz konusu hükümde demiryolu araçları feribotla taşındığında da yolcuların demiryolu aracına binerken, araçtan inerken ya da araçtayken meydana gelen kaza sonucu ölümü, yaralanması, yolcunun el bagajının, üzerinde ve yanında bulundurduğu eşyaların ve yolcunun beraberindeki evcil hayvan ile araçların kısmen veya tamamen zıyaa yahut hasara uğraması halinde, yolcuların ölmeleri ve yaralanmaları halinde sorumluluk ile ilgili hükümler uygulanır denmektedir. Bu hüküm ifade açısından çelişkili ve anlaşılması zor bir hükümdür. Kanun koyucu esas itibarıyla demiryolu araçlarının feribotla taşınması halinde de demiryolu tren işletmecinin sorumluluğunun aynı şekilde doğacağını hüküm altına almaktadır.

Bazen demiryolu tren seferleri arıza gibi sebeplerle geçici olarak kesintiye uğrayabilir. Böyle bir durumda yolcuların başka bir taşıma aracına aktarılması gündeme gelebilecektir. Yönetmelik’in 28. maddesinin 3. fıkrası bu durumu düzenlemektedir. Buna göre demiryolu tren işletmecisinin bu tür kesintiler nedeniyle yolcuların başka bir araçla taşınırken zarar görmesi halinde de sorumlu tutulacağı öngörülmektedir.

3. Demiryolu Tren İşletmecisinin Yolcunun Ölümü veya Bedensel Zarara Uğramasına İlişkin Sorumluluktan Kurtulması

Demiryolu tren işletmecisinin yolcunun ölümü ve yaralanması halindeki sorumluluktan kurtulmasına ilişkin haller Yönetmelik’in 24. maddesinin 2. fıkrası ile düzenlenmektedir. Buna göre zararın mücbir sebep, zarar görenin kusuru nedeniyle meydana gelmesi, zararın üçüncü bir kişinin kusuru nedeniyle meydana gelmesi hallerinde demiryolu tren işletmecisi sorumluluktan kurtulabilecektir. Bu üç hal esas itibarıyla zarar ile kaza arasındaki nedensellik bağına kesmektedir.

a. Mücbir Sebep

Mücbir sebep öngörülemez, önlenemez nitelikte meydana gelen, olağanüstü bir olay olarak nitelendirilmektedir⁴¹. Demiryolu işletmeciliği bakımından değerlendirildiğinde heyelan, toprak kayması, yer çökmesi, kaya yuvarlanması gibi haller ile iklim koşulları yani yoğun kar yağışı, buzlanma ve sel gibi sonuçlarının engellenemediği durumlar mücbir sebep teşkil etmemektedir⁴². Zira tren seferlerini organize ederken demiryolu tren işletmecisinin iklim koşulları ile coğrafi koşulları değerlendirmesi ve belirli aralıklarla denetlemesi, gerekli tedbirleri alarak güvenliği tehdit eden bir unsur olduğu takdirde seferleri durdurması gerekmektedir⁴³.

b. Zarar Görenin Kusuru

Yönetmelik uyarınca zarar görenin kusuru bulunduğu haller bakımından demiryolu tren işletmecisini sorumlu tutmak mümkün değildir. Zarar görenin kusuru nedensellik bağımlı kesen hallerden biridir. Bu sebeple zarar görenin kusuru söz konusu olduğunda sorumluluk doğmayacaktır. Kişinin kendi kusurundan yararlanamayacağı, genel bir hukuk ilkesidir. TBK m. 52 uyarınca zarar gören, zararın doğmasına neden olduğu ya da tazminat yükümlüsünün borcunu ağırlaştırdığı takdirde hakim tazminatın indirilmesine ya da tamamen kaldırılmasına karar verebilecektir. Bu bağlamda, demir yolu tren işletmecisi zarar görenin kusuru oranında sorumluluktan kurtulacaktır⁴⁴.

Yönetmelik burada salt olarak zarar görenin kusuru halinde demiryolu tren işletmecisinin sorumluluğunun sona ereceğini öngörmektedir. Zarar görenin kusuruna ilişkin herhangi bir derecelendirme yapılmamıştır. Öte yandan haksız fiil hukukunda nedensellik bağımlı kesen bir sebep olarak zarar görenin kusurunun, ancak ağır kusur teşkil ettiği takdirde nedensellik bağımlı keseceği baskın görüş olarak kabul edilmektedir⁴⁵.

⁴¹ Çelik, (n 9) 554; Baysal, (n 34) 212. Doktrinde mücbir sebep kavramının unsurları, harici olması, öngörülemez olması ve önlenemez olması şeklinde sayılmaktadır. (Fikret Eren, *Sorumluluk Hukuku Açısından Uygun İlliyet Bağlı Teorisi*, (Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Yayınları 1975) 181-184; Baysal, (n 34) 212-213.) Tandoğan ise mücbir sebebi mutlak olarak kaçınılmaz surette bir borcun ihlaline sebep olan harici nitelikteki bir olay olarak tanımlamaktadır. Ayrıca uygulamada deprem, şiddetli kış, pek şiddetli anormal yağmurlar gibi hallerin mücbir sebep olarak nitelendirildiği de belirtilmektedir. (Tandoğan, (n 34) 464-468.)

⁴² Çelik (n 9) 554.

⁴³ Çelik (n 9) 554. Çelik, bu kapsamda rayların döşendiği arazi yüzeyinin, dağ, tepe ve tünellerin, özellikle heyelan bölgelerinin kısa zaman aralıklarıyla gözden geçirilmesi, demiryolu alt yapısının, ray ve traverslerin sık sık onarılması, hız sınırlarının belirlenmesi ve frenlerin belirli aralıklarla kontrol edilmesi gerektiğini belirtmektedir. (Çelik (n 9) 554-555.)

⁴⁴ Yargıtay 19. HD. 17.05.1993 tarihli ve 1993/3814 sayılı kararında da bu yönde karar vermiştir: "... uzman bilirkişi incelemesi sonucu düzenlenen raporda, olay yerinin demiryolu-karayolu hemzemin geçidi olduğu, karayolu geçit düşey işaretlemenin tam olarak konulduğu, treylerin geçit öcesinde fren izleri bulunmadığı, görüşün açık olduğu belirlenmiştir. Davacı treyler sürücüsünün; geçiş öncesi işaretlemeye dikkat etmediği, önceden hızını azaltıp 5 metre kala durup gelmesi olası trene bakmadığı, seyir hızıyla geçide girdiğinden tam kusurlu, soldan gelen düdük çalıp fren yapan tren makinistinin ise kusursuz olduğu açıklanmıştır. ... zarar görenin eylemi, zararın meydana gelmesine yol açmışsa sorumluluk söz konusu olmayacaktır. ...Somut olayda, davalı ve karşı davacı DDY'nin hemzemin geçitte karayoluna girdiği anda meydana gelen trafik olayı nedeniyle eylemlerinden sorumlu olduğu tren makinistinin kusuru bulunmadığı, yönetimin alması gerekli tüm önlemleri aldığı saptanmıştır. Böylece davalı ve adamlarına yöneltilmesi olanaklı bir kusur bulunmadığından açılan davanın reddi gerekirken, kararda yazılı nedenle tazminatla yükümlü tutulması usul ve yasaya aykırıdır."

⁴⁵ Baysal (n 34) 215.

Zarar görenin kusuruna ilişkin sorumsuzluk hali 4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu'nda da yer almaktadır. Bu Kanun'un 18. maddesinin 2. fıkrasına göre taşımacı, kazanın zarar görenin ağır kusurundan ileri geldiğini kanıtladığı takdirde sorumluluktan kurtulacaktır. Dolayısıyla Karayolu Taşıma Kanunu'nda ağır kusur ile hafif kusur ayrımı yapıldığı gözlenmekle beraber ağır kusura ilişkin bir tanım öngörülmemiştir. Ancak taşımacıyı sorumluluktan kurtardığı göz önünde bulundurulduğunda ağır kusurun sorumluluğa ilişkin nedensellik bağı keserek taşımacının sorumluluğunu tamamen ortadan kaldıracak nitelikte olması gerekmektedir⁴⁶. Yargıtay banliyö trenlerinde meydana gelen kazalara ilişkin verdiği kararlarda tren hareket halindeyken trene binmeye ya da trenden inmeye çalışan yolcuların zarar gördüğü olaylar bakımından bu tür davranışları ağır kusur olarak kabul etmeyerek demiryolu tren işletmecisinin işletme kusurunun bulunabileceğini öngörmüştür⁴⁷.

Sonuç itibarıyla bu hususta daha ayrıntılı bir düzenlemeye yer verilmesi daha isabetli olacaktır. Bununla beraber Yönetmelik bakımından da zarar görenin ancak ağır kusurunun bulunduğu hallerin demiryolu tren işletmecisini sorumluluktan kurtaracağı kanaatindeyiz.

c. Üçüncü Kişinin Kusuru

Kaza üçüncü kişinin kusurundan kaynaklandığı takdirde zarar ile kaza arasındaki nedensellik bağı kesileceğinden yine sorumluluk doğmayacaktır. Buradaki üçüncü kişi kavramı ile zarar gören ve zarar veren; yani yolcu, mirasçısı ve demiryolu tren işletmecisi dışında bir kişinin söz konusu olması ve bu kişinin kazaya kusuruyla sebebiyet vermesi gerekmektedir⁴⁸. Ayrıca demiryolu tren işletmecisinin sorumluluktan kurtulabilmesi için zararın münhasıran üçüncü kişinin kusurundan kaynaklanması ve demiryolu tren işletmecisinin zararın meydana gelmesinde kusurunun bulunmaması gerekmektedir. Demiryolu tren işletmecisinin bu hale dayanarak sorumluluğunu bertaraf edebilmesi için doktrinde ve Yargıtay kararlarında "ek kusur" şeklinde nitelendirilen işletme kusurunun bulunmaması gerekmektedir⁴⁹.

Öte yandan terör saldırıları, bombalı ve silahlı saldırı halleri bakımından bunların demiryolu tren işletmecisini sorumluluktan kurtaran üçüncü kişinin kusurundan

⁴⁶ Çelik (n 9) 164.

⁴⁷ HGK 21.01.1992, E. 1991/11-583 K. 1992/6-8823; Yargıtay 11. HD. 3.7.1986, 3634-4162; 11. HD. 24.12.1996, 8552-9094; Çelik (n 9) 165'ten naklen.

⁴⁸ Baysal (n 34) 219. Üçüncü kişinin kusurunun ağır kusur niteliğinde olması halinde nedensellik bağı kesilebileceği doktrinde kabul görmektedir. Baysal ise üçüncü kişinin eyleminin zararın inhisari nedenini teşkil ettiği haller bakımından nedensellik bağının kesileceğini ileri sürmektedir. Bu hususta detaylı bilgi için bkz. Baysal (n 34) 219 vd.

⁴⁹ Çelik (n 9) 555. Zira demiryolu tren işletmecisinin sorumluluktan kurtulabilmesi için nedensellik bağının kesilmesi gerekmektedir. Üçüncü bir kişinin kusuru nedensellik bağı kesmektedir. Ancak üçüncü bir kişinin kusurunun yanı sıra demiryolu tren işletmecisinin "ek kusur" niteliğindeki işletme kusurunun bulunması halinde Yargıtay 4. HD verdiği kararında üçüncü kişinin kusurunun demiryolu tren işletmecisinin sorumluluktan kurtulamayacağını öngörmüştür. (Yargıtay 4. HD. 15.12.1987, 7632-9205; Çelik (n 9) 555'ten naklen.)

kaynaklanan olay teşkil etmediği doktrinde ileri sürülmektedir⁵⁰. Bununla birlikte bu husus tartışmalıdır.

Kaza ve olay, altyapı veya üçüncü bir şahsın davranışından dolayı meydana geldiği takdirde demiryolu tren işletmecisi zararın üçüncü bir kişinin kusuru nedeniyle meydana gelmesi haline dayanarak sorumluluktan tamamıyla kurtulamazsa, bu Yönetmelik kapsamı dahilinde altyapı veya üçüncü şahsa karşı olası rücu hakkı ayrıca saklı tutulmuştur. Yönetmelik uyarınca “olay” kavramı, yine kazaya ilişkin unsurları bünyesinde barındırmasına rağmen “kaza” olarak nitelendirilemeyen durumları ifade etmektedir. Yönetmelik hükümlerinin burada birbiriyle çeliştiğini söylemek mümkündür. Zira hem 19. madde hem de 24. madde demiryolu tren işletmecisinin sorumlu tutulabilmesi için bir kazanın söz konusu olması gerektiğini belirtmektedir. Buna rağmen 24. maddenin son fıkrasında demiryolu tren işletmecisinin hem kaza hem de olaylar sonucunda sorumlu tutulabilmesi halinde rücu hakkının saklı olduğu hüküm altına alınmıştır.

Sonuç itibariyle demiryolu tren işletmecisinin sorumluluğu üçüncü kişinin ağır kusuru sebebiyle nedensellik bağının kesilmesiyle ortadan kalktığı takdirde, zarar görenlerin kusuru bulunan üçüncü kişileri dava ederek tazminat talep etmesi gündeme gelecektir. Zarar başka bir araç sebebiyle meydana geldiyse, bu aracı işleten kişiye ve o araca ilişkin motorlu araç işletenin zorunlu mali mesuliyet sigortacısına başvurmak gerekmektedir. Öte yandan bu Yönetmelik m. 40 uyarınca öngörüldüğü üzere, demiryolu tren işletmecisinin Yönetmelik uyarınca sorumluluğunu temin edecek bir sorumluluk sigortası yaptırmasının zorunlu olduğu öngörülmüştür. Fakat bahsedilen bu sorumluluk sigortası, demiryolu tren işletmecisinin sorumluluğunu teminat altına almaktadır ve demiryolu tren işletmecisi sorumlu tutulmadığı takdirde, onun sorumluluk sigortacısı da aynı ölçüde sorumluluktan kurtulacaktır^{51 52}. Zarara sebep olan üçüncü kişinin ödeme kabiliyetinin olmadığı ve zararın sigorta bedelini aştığı durumlar bakımından, tüm bu gerekçeler de göz önünde bulundurulduğunda, şehirlerarası karayolu yolcu taşımacılığı bakımından öngörülmüş olduğu gibi demiryolu taşımacılığı bakımından da zorunlu koltuk ferdi kaza sigortasının yaptırılması uygun bir çözüm olacaktır⁵³.

⁵⁰ Çelik, (n 9) 556. Zira trenler, garlar, biletle ya da turnikeyle girilen istasyonlar demiryolu tren işletmecisinin hakimiyet alanında yer almaktadır ve demiryolu tren işletmecisinin gerekli güvenlik önlemlerini alarak yolcuların güvenliğini sağlaması gerekmektedir. (Çelik, (n 9) 556.)

⁵¹ Çelik, (n 9) 556-557.

⁵² Ünán, sorumluluk sigortalarmı sigorta ettiren kişiye zarar gören kimseler tarafından tazminat talebi yöneltilmesi rizikosunun teminat altına alındığı sigortalılar olarak tanımlamaktadır. Nitekim Alman Sigorta Sözleşmeleri Kanunu §100 uyarınca da sorumluluk sigortaları bakımından benzer bir tanım öngörülmektedir. Bu itibarla da sigorta ettirene yöneltilen tazminat talebinin haksız olması durumunda sigortacının sigorta ettirene hukuksal koruma sağlaması gerekmektedir. Başka bir deyişle, zarar gördüğünü iddia ederek tazminat davası açan kişinin davasının reddedilmesi halinde de bu davayla bağlantılı olarak yapılması gereken masrafların sigortacı tarafından tazmin edilmesi gerekmektedir. (Samim Ünán, *Türk Ticaret Kanunu Şerhi Cilt II*, (On İki Levha Yayıncılık 2016) 266-267.)

⁵³ Çelik, (n 9) 557. Demiryolu taşımacılığı koltuk ferdi kaza sigortası yaptırıldığı takdirde, bu sigorta bir tür meblağ sigortası olduğundan ve sorumluluk sigortasından niteliği itibariyle farklı olduğundan, demiryolu tren işletmecisinin herhangi bir kusuru bulunmasa dahi yolcular ya da mirasçıları sigorta bedelini iktisap edebilecektir. (Çelik, (n 9) 557.)

4. Tazminat

a. Ölüm Halinde Tazminat

Yukarıda anlatıldığı üzere demiryolu yolcu taşıma sözleşmesi uyarınca yolcuyu sağ ve salim olarak ulaştırma borcu bulunan demiryolu tren işletmecisi bu borcuna aykırı davrandığı takdirde sorumlu tutulacak ve yolcunun yahut mirasçılarının ve yolcunun desteğinden yoksun kalanların zararını tazmin etmesi gerekecektir. Yönetmelik'in 25. maddesi, tazminat konusunu ölüm ve yaralanma halinde tazminat olmak üzere iki başlık altında düzenlemektedir. Buna göre yolcunun kaza veya olay nedeniyle ölümü halinde tazminat kavramı; cenaze için yapılan masraflar ile yolcunun kazanın akabinde ölmemiş olması, ölümün sonradan gerçekleşmesi halinde tedavisine ilişkin masraflar ve çalışma gücünün azalmasından ya da yitirilmesinden doğan zararı kapsamaktadır. 27. madde uyarınca, bu tazminatın nakden ödenmesi gerekmektedir. Ayrıca miktarın belirlenmesi bakımından genel hükümler esas alınacaktır.

Destekten yoksun kalma tazminatı ise 25. maddenin ikinci fıkrası ile öngörülmektedir. Buna göre demiryolu tren işletmecisi destekten yoksun kalma tazminatından da sorumlu tutulacaktır. Bu çerçevede yolcunun geçimini temin ettiği kişilerin açacakları tazminat davaları bakımından da yine genel hükümler esas alınacaktır.

b. Yaralanma Halinde Tazminat

Yolcunun yaralanması, fiziksel veya ruhsal bütünlüğünün zarara uğraması halinde demiryolu tren işletmecisi tarafından tazmin edilecek zarar kalemleri ise Yönetmelik'in 36. maddesinde öngörülmektedir. Bu halde yolcunun tedavi edilmesine ilişkin giderler ile yol giderlerinin, yolcu eğer çalışıyorsa uğradığı kazanç kaybının, yolcunun çalışma gücünün azalması ya da yitirilmesinden kaynaklanan zararın ve ekonomik geleceğin sarsılmasından doğan zararların tazmin edilmesi gerekmektedir. Yolcunun tedavi edilmesine ilişkin giderler ile yol giderlerinin miktarı genel hükümlere göre tespit edilecek olup bu tazminatın nakden ödenmesi gerekmektedir.

Kanaatimizce ölüm ve yaralanma halinde tazminat bakımından öngörülen ulusal düzenlemelerin COTIF Sözleşmesi'nin A Eki'ni niteliğindeki ve kısaca CIV olarak bilinen Uluslararası Demiryolu Yolcu Taşıma Sözleşmesine ilişkin Tektip Kurallar ile uyumlu olması gerekmektedir.

B. Seferin İptali, Gecikmesi veya Bağlantının Kaçırılması Durumunda Sorumluluk

1. Sorumluluğa İlişkin Şartlar

Demiryolu tren işletmecisinin yolcuyla varma yerine zamanında ulaştırması gerekmektedir. Tren seferlerinin iptal edilmesi, gecikmesi ve bağlantının kaçırılması halinde demiryolu tren işletmecisi bu borcu gereği gibi ifa etmemiş olduğundan sorumlu tutulacaktır. Yönetmelik'in 29. maddesine göre, demiryolu tren işletmecisi, iptal, gecikme veya bağlantının kaçırılması nedeniyle doğan zararlardan dolayı, bu Yönetmelik'in 51. maddesi kapsamında yolcuyla karşı sorumludur. Yönetmelik'in 51. maddesinde ise gecikme ve iptal durumlarında demiryolu tren işletmecisinin yolculara sunmak zorunda olduğu hizmetler düzenlenmektedir. Dolayısıyla hükmün başlangıcında gecikme veya iptallerden dolayı taşıyıcının yolcuyla karşı olan sorumluluğu düzenlenirken, kanun koyucu bu durumlarda yolcunun hangi hizmetleri alma hakkına sahip olacağına ilişkin maddeye atıf yapmıştır. Kanaatimizce bu hükümde 51. maddeye yapılan atıf yerinde değildir. Zira iptal, gecikme ve bağlantının kaçırılması halinde yolcunun sahip olduğu haklar Yönetmelik'in altıncı bölümünde yani 48. madde devamında düzenlenmektedir. Dolayısıyla bu madde kapsamında böyle bir düzenleme yapılmasının gereği yoktur.

Yönetmelik'in 29. maddesinin 3. fıkrası uyarınca, demiryolu tren işletmecisinin seferin iptali, gecikmesi ya da bağlantının kaçırılması haline ilişkin sorumluluğunun doğup doğmadığı ile bu zararların ne ölçüde tazmin edileceğinin belirlenmesi hususu genel hükümlere tabi kılınmıştır. Kanaatimizce böyle bir atfa gerek bulunmamaktadır, zira böyle bir hüküm bulunmasaydı dahi hâkimin genel hükümler çerçevesinde karar vermesi gerekecektir⁵⁴.

2. Demiryolu Tren İşletmecisinin Rücu Hakkı

Sonuç itibarıyla demiryolu tren işletmecisi seferin iptali, gecikmesi veya bağlantının kaçırılmasına ilişkin zararlardan sorumludur. Bazı hallerde zarar demiryolu altyapı işletmecisi⁵⁵, acente, gar ve istasyon işletmecisinin kusurundan kaynaklanmış olabilir. Bu hallerde de demiryolu tren işletmecisi yolcuyla karşı sorumludur, ancak kendisinin

⁵⁴ Yargıtay tarafından daha önce verilmiş bir kararda da Eskişehir'den Ankara'ya doçentlik sınavına girmek üzere giden yolcunun kötü hava şartları sebebiyle lokomotif ve vagonların donması sonucu uzun süre bekleyerek doçentlik sınavına geç kaldığı olayda ilk derece mahkemesi manevi tazminat talebini reddetmiştir. Yargıtay 11. HD. ise TCDD'nin tacir olduğu, özenli davranması gerektiği, hava koşullarına uygun olarak trenin hazırlanması gerektiği gerekçeleriyle TCDD'nin kusurlu olduğuna hükmetmiştir. Bu nedenle de, davanın görüldüğü sırada yürürlükte olan BK m. 49 uyarınca yolcu lehine uygun bir manevi tazminata karar verilmesi gerektiği yönünde ilk derece mahkemesinin kararını bozmuştur. (Yargıtay 11. HD 04.07.2005, E.10813, K. 7129; Eriş, (n 4) 924.) Görüldüğü üzere Yargıtay, manevi tazminat koşullarını incelerken genel hükümlere başvurmuştur.

⁵⁵ Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkında Kanun'un 3. maddesi uyarınca, TCDD, ulusal demiryolu altyapı ağı içinde yer alan ve Devletin tasarrufundaki demiryolu altyapısının kendisine devredilen kısmı üzerinde demiryolu altyapı işletmecisi olarak görev yapar. TCDD ise Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğü'nü ifade etmektedir. Bu itibarla Yönetmelik'te geçen "demiryolu altyapı işletmecisi" TCDD'dir.

rücu hakkı saklıdır. Kanun koyucu yolcunun tazminatına kavuşabilmesi için söz konusu olay demiryolu altyapı işletmecisi, acente, gar ve istasyon işletmecisinin kusurundan kaynaklanmış olsa dahi yolcuya tazminat talebini demiryolu tren işletmecisine yöneltebilmesi imkanını tanımıştır.

3. Sorumluluktan Kurtulmaya İlişkin Haller

Kanun koyucu demiryolu tren işletmecisinin sorumluluğunu öngörürken bazı hallerde sorumluluktan kurtulmasına da imkan tanımaktadır. Buna göre demiryolu tren işletmeciliği ile ilgili olmayan ve demiryolu tren işletmecisinin gerekli bütün önlemleri almasına rağmen gerçekleşmesini önleyemediği olaylardan kaynaklanan iptal, gecikme ve bağlantının kaçırılması sebebiyle sorumlu tutulamayacaktır. Taşıyıcının tüm tedbirleri almış olmasına rağmen önleyemediği olaylara ilişkin sorumluluktan kurtulması prensibi taşıma hukukunun başka alanlarında da öngörülmüştür⁵⁶.

Demiryolu tren işletmecisinin iptal, gecikme ve bağlantının kaçırılmasına ilişkin sorumluluktan kurtulmasına imkan veren diğer haller ise yolcunun kusurundan kaynaklanan olaylar ile demiryolu tren işletmecisinin gerekli bütün önlemleri almasına rağmen gerçekleşmesini önleyemediği üçüncü şahıslardan kaynaklanan olaylar olarak belirtilmektedir. Burada genel hükümlere göre nedensellik bağının kesildiği hallerin demiryolu tren işletmecisinin sorumluluğunu bertaraf ettiği görülmektedir. Genel hükümlerde düzenlenen nedensellik bağını kesen sebeplerden üçüncü kişinin kusurundan kaynaklanan olaylar bakımından ayrıca taşıyıcının alması gereken tüm önlemleri almasına rağmen bu olayın gerçekleşmesi şartı öngörülmüştür. Ayrıca aynı demiryolu altyapısını kullanan başka bir işletmecinin bu kapsamda “üçüncü şahıs” olarak değerlendirilemeyeceği de aynı hükmün son fıkrası ile düzenlenmiştir.

⁵⁶ Varşova Sözleşmesi'nin 20. maddesine göre taşıyıcının kendisinin ve yardımcı şahıslarının zararını önlemek için gerekli tüm tedbirleri aldığı veya bu tedbirleri almanın imkansız olduğunu ispat ederse her türlü sorumluluktan kurtulacaktır. Montreal Sözleşmesi'nde de ise sorumluluktan kurtulmaya ilişkin aynı hal, yalnızca gecikmeden kaynaklanan zararlar bakımından öngörülmüştür. Başka bir deyişle taşıyıcının alması gereken tüm tedbirleri alması yahut böyle bir tedbirin alınmasının mümkün olmaması hali Varşova Sözleşmesi uyarınca sorumluluğu bertaraf etmek üzere getirilen genel nitelikte bir kurtuluş kanıtı iken Montreal Sözleşmesi bakımından yalnızca gecikmeden kaynaklanan zararlara dair sorumluluktan kurtulma hali olarak karşımıza çıkmaktadır.

C. Bagaj ve Eşyaların Zarara Uğramasından veya Geç Tesliminden Sorumluluk

1. Sorumluluğun Şartları

a. Bagaj veya Eşyanın Söz Konusu Olması

Yönetmelik'in 31. maddesi uyarınca demiryolu tren işletmecisi, bagajların ve eşyaların kendisi tarafından teslim alınıp yolcuya veya alıcıya teslim edilene kadar geçen sürede bunların tamamen veya kısmen kaybolmasından, hasara uğramasından ve geç teslim edilmesinden doğan zarardan sorumlu tutulmuştur. Sorumluluğun doğabilmesi için öncelikle bagaj veya eşyanın zararının söz konusu olması gerekmektedir. Bu kapsamda bagaj, eşya ve zarar kavramları üzerinde durmak gerekmektedir. Bagaj kavramı, 4. maddenin (d) bendine göre, “yolcunun yanında taşıyamayacağı hacim, boyut ve ağırlıkta olan ancak yolculuk sonunda varılacak yerde kullanılmasına ihtiyaç duyulan seyahat belgesi düzenlenmiş nesne ve diğer şahsi malları” ifade etmektedir. Buna göre el bagajından büyük hacimde, boyutta ve ağırlıkta olup seyahat belgesi yani adına bilet düzenlenen şahsi mallar Yönetmelik nezdinde bagaj olarak nitelendirilmektedir.

Eşya ise aynı hükmün (o) bendinde, “trende yolcusu olmadan, demiryolu tren işletmecisi tarafından belirlenen hacim, boyut, ağırlık ve çeşitlilikte taşınabilir, ticari olmayan nesnelere” olarak tanımlanmaktadır. Dolayısıyla bir yolcunun refakat etmediği, demiryoluyla taşınan ticari olmayan nesnelere eşya olarak nitelendirilecektir. Ancak başlığı itibariyle yolcu haklarını düzenlemesi gereken bir yönetmeliğin yukarıda anılan hükümler sebebiyle demiryoluyla eşya taşımalarını düzenlemesi kanaatimizce isabetsizdir.

b. Zarar

Sorumluluğun söz konusu olabilmesi için bagaj veya eşyanın mutlaka zarara uğraması gerekmektedir. Zarar, eşya ya da bagajın zıya veya hasara uğramasından kaynaklanabileceği gibi geç teslim edilmesinden de kaynaklanabilir.

i. Zıya

Zıya, taşıma sözleşmesi uyarınca taşınmak üzere teslim alınan eşya veya bagajın varma yerinde teslim etme iktidarından yoksun olunmasını ifade etmektedir⁵⁷.

⁵⁷ Arkan, Demiryolu İşletmesi (n 1), s. 55; Ercan Erdem, *CMR Konvansiyonu ve 6102 Sayılı Türk Ticaret Kanuna Göre Karayolu Taşıma Hukuku*, (Bilge, 2013) 201; İsmail Doğanay, ‘Türk Ticaret Kanunu Hükümlerine Göre Karada Eşya Taşınması’, (1970) *BATİDER C. V, S. 3, 452*; Arslan Kaya, ‘Taşıyıcının Kara Yolu ile Eşya Taşımalarına İlişkin Uluslararası Sözleşme’de (CMR) Öngörülen Sorumluluğun Esasları II’, (1998) İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası, C. 56, S. 1-4, 246 (“CMR”); Hakan Karan, *Karayolunda Uluslararası Eşya Taşıma Sözleşmesi Hakkında Konvansiyon, CMR Şerhi*, (Turhan, 2011) 308 (“CMR”).

Taşıyıcı bazen eşyayı fiilen teslim etme imkanından yoksun olabilir. Buna örnek olarak eşyanın yanması veya tamamen erimesi halleri verilebilir⁵⁸. Taşıyıcının eşyayı hukuki olarak teslim etme iktidarından yoksun olması halinde de, örneğin eşyanın çalınması ve geri gelmesinin mümkün olmaması yahut eşyaya el konulması gibi hallerde de zıya söz konusudur⁵⁹. Eşya tamamen zayı olmuş olabileceği gibi kısmen zıya uğramış da olabilir. Kısmi zıya halinde eşyanın zıya uğrayan kısmının hesaplanıp zararın bu çerçevede tazmin edilmesi gerekmektedir.

Bazı hallerde eşya yahut bagaj kaybolmuş ve demir yolu tren işletmecisi eşya ya da bagajı bu sebeple teslim etme iktidarından yoksun olabilir. Bu halde eşya ve bagaja ilişkin zıya karanesi Yönetmelik'in 34. maddesi ile düzenleme alanı bulmaktadır. Buna göre demiryolu tren işletmecisi bagajı yahut eşyayı on dört gün içerisinde teslim edemediği yahut emrine veremediği takdirde bagaj veya eşya zayı olmuş kabul edilecektir⁶⁰. Burada önemli olan bu on dört günlük sürenin ne zaman başlayacağıdır. Hükme göre bu on dört günlük süre bagaj ya da eşyaya ilişkin teslim talebinden başlayacaktır. Ancak bu teslim talebinin Yönetmelik'in 18. maddesinin 4. fıkrasına uygun olarak yapılması gerekmektedir. Hükme göre bagaj taşıma belgesini elinde bulunduran kişiler öngörülen süre geçer geçmez eşyaların ve bagajların varış yerinde teslim edilmesini isteyebilir⁶¹. Bagaj taşıma belgesini elinde bulunduran kişilerin öngörülen süre ve gerektiğinde diğer idari makamlar tarafından yapılan işlemler için gereken süre geçer geçmez başvurmaları gerekmektedir. Hükümde geçen öngörülen süre kavramı açıklanmamıştır, ancak bu sürenin teslim süresi olarak kabul edilmesi uygundur. Teslim süresi, demir yolu ile eşya ya da yolcu taşıma sözleşmesi ile belirlenir ve eşyanın ya da bagajın taşınmak üzere ilgiliden ya da yolcudan teslim alınarak seyahatin başlangıç noktasından varış noktasına kadar taşınarak varış noktasındaki ilgiliye teslim edilmesine kadar geçen süredir⁶². Bu on dört günlük sürenin hesaplanmasında teslim süresinin yanı sıra idari makamlar tarafından yapılan işlemler için gereken süre de dikkate alınmaktadır. Zira eşya gümrükte bazı idari işlemlere tabi tutulduğu takdirde bu işlemler sırasında geçen sürenin de taşıma süresine ilave edilmesi gerekmektedir. Sonuç itibarıyla bu aşamada bir gecikme olduğu takdirde bu durum demiryolu tren işletmecisinin kusurundan kaynaklanmadığından, on dört günlük süre taşıma süresinin sona ermesinin ardından

⁵⁸ Ziya Akıncı, *Karayolu ile Milletlerarası Eşya Taşımacılığı ve CMR*, (Seçkin Yayıncılık, 1999) 93; Bülent Sözer, *Türk Hukukunda ve Uluslararası Hukukta Hava Yolu ile Yük Taşıma Sözleşmesi*, (2. Bası, Vedat Kitapçılık 2009) 208 ("Taşıma Sözleşmesi").

⁵⁹ Arkan, Demiryolu İşletmesi (n 1) 55; Erdem, (n 53) 202; Kaya, (n 53) s. 246.

⁶⁰ TTK, Taşıma İşleri Kitabında m. 874 ile düzenlenen zıya karanesine göre, eşya, taşıma süresini izleyen yirmi gün içinde teslim edilmezse, hak sahibi ona zayı olmuş gözüyle bakabilir. Sınır ötesi taşımalarda bu süre otuz gündür.

⁶¹ Bagaj taşıma belgesi, tanımların yer aldığı hükümden bagajın teslim alındığını gösteren ve demir yolu tren işletmecisi tarafından düzenlenen belgeyi ifade etmektedir. Bu hükmün yanı sıra bagaj taşıma belgesi Yönetmelik'in 15. maddesinde düzenlenmektedir. Bu hükümden ise bagaj taşıma belgesinin hem bagaj taşımaları için hem de eşya taşımaları için düzenlendiği belirtilmektedir. Dolayısıyla bagaj taşıma belgesi kavramı, yalnızca bagajlara ilişkin olarak değil, demir yolu ile taşınan eşyalara ilişkin olarak da düzenlenmektedir.

⁶² Arkan, Demiryoluyla Eşya Taşımaları (n 1) 120. Teslim süresi ile ilgili daha fazla açıklama için "Geç Teslim" başlığı altındaki açıklamalara bakınız.

idari işlemlerin tamamlanması için gereken sürenin de geçmesiyle başlayacaktır.

Zayi olmuş kabul edilen bagaj ve eşyalar, teslim talebinden itibaren hesaplanacak bir yıllık süre içerisinde bulunduğu takdirde demiryolu tren işletmecisinin yolcuya ya da ilgiliye eşyanın ya da bagajın bulunduğunu bildirmesi gerekmektedir. Yolcu ya da ilgili bu bildirimden itibaren otuz gün içerisinde bagaj ya da eşyanın kendisine teslim edilmesini talep edebilecektir. Ancak bunun için söz konusu bagaj ya da eşyaya ilişkin almış bulunduğu tazminatı iade etmesi gerektiği gibi eşyanın sevk edildiği yerden teslim edileceği yere kadar olan taşıma masraflarını da ödemelidir. Öte yandan bu durumda zayi olmamasına rağmen, eşyanın tesliminde gecikme olduğundan dolayı buna ilişkin tazminat talep etme hakkı saklı kalacaktır. Yolcu ya da ilgili bildirimden itibaren otuz gün içerisinde bagaj ya da eşyanın kendisine teslim edilmesini talep etme hakkını kullanmadığı takdirde, demiryolu tren işletmecisi söz konusu bagaj ya da eşyayı elden çıkarma hakkını haiz olacaktır.

ii. Hasar

Hasar ise doktrinde eşyanın değerini azaltan ve eşyada meydana gelen maddi kötüleşme olarak ifade edilmektedir⁶³. Eşya kirlendiği, paslandığı, ıslandığı ya da farklı bir koku eşyaya sindiği takdirde eşyanın hasara uğradığı kabul edilmektedir⁶⁴. Eşya tamamen hasarlanmış olabileceği gibi kısmi olarak hasara uğraması da mümkündür.

iii. Geç Teslim

Taşıma taahhüdünde bulunan, yalnızca malı veya yolcuyu taşımakla ve zarara uğramadan varma yerine ulaşmakla değil aynı zamanda belirlenen yere yükü veya yolcuyu zamanında/gecikmeden ulaştırmakla yükümlüdür. Zira yükün veya yolcunun herhangi bir zamanda değil, belirli bir zamanda taşınması taahhüt edilmektedir⁶⁵. Bu nedenle demiryolu tren işletmecisi eşya ile bagajların geç teslim edilmesinden kaynaklanan zarardan sorumlu tutulmuştur. Yönetmelik'e bakıldığında geç teslim ilişkine herhangi bir tanım öngörülmediği gözlenmektedir. Bununla beraber tanımları içeren 4. maddenin (r) bendinde gecikme kavramı, "yayınlanan sefer tarifesine göre beklenen varış zamanı ile gerçekleşen/gerçekleşecek varış zamanı arasındaki fark" şeklinde tanımlanmıştır.

⁶³ Arkan, Demiryolu İşletmesi (n 1) 56; Akıncı, (n 54) 94; Karan, CMR (n 53) 310; Doğanay, (n 53) 452; Kaya, (n 53) 247; Mustafa Topaloğlu, 'Karayoluyla Uluslararası Eşya Taşımalarından (CMR) Doğan Hukuki Sorumluluk', *Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Sorumluluk ve Tazminat Hukuku Sempozyumu, 28-29 Mayıs 2009*, (Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi 2009) 400.

⁶⁴ Burak Adıgüzel, *Karayoluyla Yapılan Taşımalarda Taşıyıcının Ziya ve Hasardan Doğan Sorumluluğu*, (2. Baskı, Adalet Yayınevi 2012) 78; Arkan, Demiryolu İşletmesi (n 1) 56; Karan, CMR (n 53) 310; Kaya, (n 53) 247.

⁶⁵ Elif Karayazı, *Uluslararası Kara, Hava Ve Deniz Yoluyla Eşya Taşımalarında Bildirim Külfeti*, (2018 İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi) 64.

Eşyanın ya da bagajın geç teslim edildiğini iddia edebilmek için teslim süresinin aşılması gerekmektedir⁶⁶. Teslim süresi Yönetmelik uyarınca tanımlanmamıştır. Doktrinde ise teslim süresinin demir yolu ile eşya ya da yolcu taşıma sözleşmesi ile belirlendiği ve eşyanın ya da bagajın taşınmak üzere ilgiliden ya da yolcudan teslim alınarak seyahatin başlangıç noktasından varış noktasına kadar taşınarak varış noktasındaki ilgiliye teslim edilmesine kadar geçen süre olarak ifade edilmektedir⁶⁷. Taşıma süresinin taraflarca kararlaştırıldığı haller bakımından herhangi bir sorun bulunmamaktadır. Ancak taşıma süresinin taraflarca kararlaştırılmadığı hallerde bu sürenin ne şekilde hesaplanacağına ilişkin bir hüküm Yönetmelik'te yer almamaktadır. Bu hususta kanuni bir boşluk olduğundan Türk Ticaret Kanunu'na başvurmak gerekecektir. TTK m. 873 uyarınca sözleşme ile bir süre kararlaştırılmadığı halde taşıyıcı koşullar göz önünde bulundurulduğunda özenli bir taşıyıcıya tanınabilecek makul bir süre içinde eşyayı teslim etmekle yükümlü kılınmıştır⁶⁸.

Sonuç itibariyle eşya ya da bagajın tesliminde gecikme olup olmadığının tespiti açısından öncelikle sözleşme hükümleri esas alınmalı, burada bir süre belirlenmediği takdirde ise özenli bir taşıyıcının söz konusu eşya ya da bagajı taşıması için gereken makul sürenin belirlenmesi gerekmektedir.

Ayrıca önemle üzerinde durulması gereken başka bir husus daha bulunmaktadır ki, geç teslimden kaynaklanan zarar, hasar ve ziyadan daha farklıdır. Geç teslim kapsamında dolaylı malvarlığı zararının giderilmesi esastır. Nitekim geç teslimden kaynaklanan zıya hallerinde zıyaa ilişkin hükümler uygulama alanı bulacaktır.

c. Zararın Teslim Alındığı Andan Teslim Edildiği Ana Kadar Gerçekleşmesi

Demiryolu tren işletmecisinin bagaj ve eşyaların hasara ve ziyaa uğramasından sorumlu tutulabilmesi için zarara sebep olan olayın, bagaj veya eşyanın demiryolu tren işletmecisi tarafından teslim alınıp yolcuya ya da alıcıya teslim edildiği ana kadar gerçekleşmesi gerekmektedir⁶⁹. Bagaj veya eşyanın teslim alınması, tarafların karşılıklı ve birbirine uygun irade beyanlarıyla bagaj veya eşyanın taşınmak

⁶⁶ Arslan Kaya, *Taşıyıcının Gecikmeden Doğan Sorumluluğu*, (1987 İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi) 42 ("Gecikme"); Sözer, *Taşıma Sözleşmesi* (n 54) 211.

⁶⁷ Arkan, *Demiryoluyla Eşya Taşımaları* (n 1) 120. Teslim süresi ile ilgili daha fazla açıklama için "Geç Teslim" başlığı altındaki açıklamalara bakınız.

⁶⁸ Hükümün gerekçesinde de açıklandığı üzere bu hüküm CMR m. 19 ve Alman Ticaret Kanunu m. 423'ten alınmıştır. CMR m. 19'dan alındığına göre esas itibariyle kara taşımaları bakımından uygulama alanı bulması daha uygundur. Diğer taraftan CIM m. 16 bu hususta oldukça detaylı bir düzenleme içermektedir. Taşıma süresinin belirlenmesini tam vagonla taşıma ve parça yük taşıma şeklinde iki başlık altında düzenleyen bu hüküm ile belirli kilometrelik dilimler karşılığında taşıma sürelerinin saat üzerinden tespit edileceği öngörülmektedir.

⁶⁹ Zararın mutlaka eşyanın demiryolu tren işletmecisi tarafından teslim alınıp gönderilene veya yolcuya teslim edildiği ana kadar meydana gelmesi gerekmektedir, zira zarar sonradan da ortaya çıkabilir. Taşıyıcının sorumluluğuna başvurabilmek için zarara sebep olan olayın, eşya taşıyıcının zilyetliğindeyken meydana gelmesi gerekli ve yeterlidir. (Kaya, CMR (n 53) 240; Alihan Aydın, *CMR'ye göre Taşıyıcının Zıya, Hasar ve Gecikmeden Doğan Sorumluluğu*, (2. Bası, Arıkan 2006) 35; Turkey Özdemir, *Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku (Zıya ve/veya Hasar Sorumluluğu)*, (Vedat Kitapçılık, 2006) 105 vd., Aksoy Yavaş, *Kara Yolunda Konteyner ile Yapılan Yük Taşımada Kayıp veya Hasardan Doğan Sorumluluk*, (On İki Levha Yayıncılık 2016) 75.

üzere demiryolu tren işletmecisinin hakimiyetine girmesi anlamına gelmektedir⁷⁰. Taşıyıcının sorumlu tutulduğu safha böylelikle başlayacak ve eşyanın yolcuya ya da alıcıya teslim edilmesi anına kadar devam edecektir. Eşyanın teslim edilebilmesi için hem taşıyıcının teslim etme iradesinin bulunması, hem de karşı tarafın teslim alma iradesinin söz konusu olması gerekmektedir⁷¹. Bu durum, aynı teslim almada olduğu gibi, eşyanın demiryolu tren işletmecisinin hakimiyetinden çıkması sonucunda gerçekleşmektedir⁷². Elbette yükleme, istifleme ve boşaltma görevlerinin kimin tarafından üstlenildiği hususu da sorumluluğun hangi anda başlayıp hangi anda sona erdiğinin belirlenmesi açısından önem teşkil etmektedir.

2. Sorumluluktan Kurtulmaya İlişkin Haller

Demiryolu tren işletmecisinin bu sorumluluktan kurtulabilmesi için hasar, zıya yahut teslimdeki gecikmenin mücbir sebep, zarar görenin kusuru⁷³ veyahut üçüncü bir kişinin kusuru nedeniyle meydana gelmesi gerekmektedir. Burada yolcunun ölümü ya da bedensel zarara uğraması halinde sorumluluktan kurtulmaya ilişkin sebeplerin aynısı sıralanmaktadır. Bu hallerde nedensellik bağı kesildiği için sorumluluğun bertaraf edilmesi mümkündür.

Bu hallerin yanı sıra, devam eden fıkra uyarınca eşyanın ambalajı yoksa, yetersiz ya da bozuka demiryolu tren işletmecisi sorumluluktan kurtulabilecektir. Sonuç itibarıyla eşyanın ambalajlı bir halde veya özel bir şekilde ambalajlanmış olarak taşınması gerekmesine rağmen ambalajsız ya da yetersiz ambalajlı olarak teslim edilmesi eşyayı ya da bavulu teslim eden kişinin kusuru olarak değerlendirilmektedir⁷⁴.

⁷⁰ Arkan, Demiryolu İşletmesi (n 1) 57; Kaya, Gecikme (n 61) 53; Kaya, CMR (n 53) 242; Murat Uslu, *CMR Hükümleri Çerçevesinde Taşıyıcının Gecikmeden Doğan Sorumluluğu*, (Seçkin, 2010) 65.

⁷¹ Arkan, Demiryolu İşletmesi (n 1) 60. Doktrinde teslimin hukuki işlem olup olmadığı hususunda tartışma bulunmaktadır. Bu durum konumuz açısından da önem arz etmektedir çünkü yazarların bir kısmı teslimin hukuki bir işlem olmayıp maddi bir fiil olduğunu, bu sebeple karşılıklı ortak iradenin aranmasına gerek olmadığını ileri sürmektedir. Selahattin Sulhi Tekinay, Sermet Akman, Haluk Burcuoğlu, Atilla Altop, *Tekinay Eşya Hukuku, Cilt I*, (5. Bası, Filiz, 1989) 69-70; Rona Serozan, *Eşya Hukuku I*, (Genişletilmiş 3. Bası, Filiz, 2014) 118; Mehmet Ünal, Veysel Başpınar, *Şekli Eşya Hukuku, Giriş, Zilyetlik, Tapu Sicili*, (Güncellenmiş ve Genişletilmiş 10. Baskı, Savaş 2018) 148; Lale Sirmen, *Eşya Hukuku*, (Gözden Geçirilmiş 7. Baskı, Yetkin 2019) 58; Hasan Erman, *Eşya Hukuku Dersleri*, (Gözden Geçirilmiş 8. Basım, Der 2018) 13; Jale G. Akipek, Turgut Akıntürk, Derya Ateş, *Eşya Hukuku*, (2. Baskı, Beta 2018) 146. Diğer taraftan aksi görüşteki yazarlar, teslimin bir hukuki işlem olması sebebiyle karşılıklı iradelerin uyumunun gerektiğini savunmaktadır. M. Kemal Oğuzman, Özer Seliçi, Saibe Oktay Özdemir, *Eşya Hukuku*, (Mevzuata Uyarlanmış 2. Baskı, Filiz 2019) 24; Haluk Nami Nomer, Mehmet Serkan Ergüne, *Eşya Hukuku*, (Gözden Geçirilmiş 7. Bası, On İki Levha, 2019) 40; Şeref Ertaş, *Eşya Hukuku*, (14. Baskı, Barış Fakülteler, 2018) 38-39.

⁷² Arkan, Demiryolu İşletmesi (n. 1) 60. Teslim etmenin boşaltmadan önce mi sonra mı gerçekleşeceği hususunu her olay bakımından ayrı ayrı değerlendirmek gerekmektedir. Bu hususa ilişkin detaylı açıklamalar için bkz. Arkan, Demiryolu İşletmesi (n. 1) 60-64.

⁷³ Aynı husus CMR m. 17/f. 2 uyarınca "talep sahibinin kusuru" olarak sorumluluktan kurtulmaya imkan tanımaktadır. Bu duruma örnek olarak eşya ya da bagaja ilgili yanlış ya da eksik bilgi verilmesi, yolculuk için gerekli belgelerin taşıyıcıya verilmemesi, taşınması özel izin gerektiren hallerde taşıyıcıya eksik ya da yanlış bilgi verilmesi halleri verilebilecektir. (Akıncı, (n 54) 97; Aydın, n (68) 60; Kaya, CMR (n 53) 252; Yavaş, (n 64) 111.)

⁷⁴ Sami Okay, *Deniz Ticareti Hukuku I*, (3. Baskı, İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Yayınları 1970) 226; M. Fehmi Ülgener, *Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri*, (Der Yayınları, 1991) 132; Tunca Bolca, *Deniz Taşımacılığında Taşıyanın Sorumluluktan Kurtulduğu Haller*, (Seçkin Yayıncılık 2018) 118.

Bir diğer sorumsuzluk hali, “taşımaya kabul edilmeyen bagajların bagaj adı altında sevki” olarak öngörülmektedir. Bu hüküm ile esas itibariyle demiryolu tren işletmecisinin taşıma şartları ile öngörülen ve taşımaya kabul edilmeyen bagajlar kast edilmektedir. Örneğin TCDD yolcu el kılavuzuna göre boyut veya ağırlık olarak uygun olmayan yani battal boydan daha büyük valiz ve eşyalar, ambalajı yetersiz olan, diğer eşyalara zarar verecek şekilde akar, kokar niteliği olan eşyalar ve taşınması suç teşkil eden eşyaların taşımaya kabul edilmeyeceği belirtilmektedir⁷⁵. Dolayısıyla bu tür eşyalar bagaj olarak taşındığında, bu eşyaların uğrayabileceği zarar bakımından demiryolu tren işletmecisi sorumluluktan kurtulabilecektir.

Bagajın taşıma belgesi yahut teşhis kuponu olmaması hallerinde de demiryolu tren işletmecisi sorumluluğunu bertaraf edebilecektir. Bagaj taşıma belgesi, bagajın yolcudan alındığını gösteren, demiryolu tren işletmecisi tarafından bagaj taşımaya ilişkin düzenlenen belgeyi ifade etmektedir. Bu belge bagajın taşıyıcı tarafından taşınmak üzere teslim alındığını göstermektedir. Bagaj teşhis kuponu ise bagajın hangi yolcuya ait olduğunu tespitini sağlayan belgeyi ifade etmektedir. Bu belge ise trende taşınacak olan bagajların birbirinden ayırt edilebilmesi açısından önem arz etmektedir, zira tren varma yerine vardığında bagajların ilgili yolculara teslim edilmesi bu belgeler vasıtasıyla sağlanmaktadır. Bunların ikisinden birinin olmaması, taşıyıcı açısından sorumsuzluk hali teşkil etmektedir⁷⁶.

Son olarak gümrük ve idari makamların talimatlarına uyulmaması halinde de demiryolu tren işletmecisi eşya veya bagajın zıya ve hasara uğramasına ilişkin sorumluluktan kurtulabilecektir. Gümrük makamları ile idari makamlarının verdikleri emir ve kararlar sonucunda bagaja ya da eşyaya el konulmuş olabileceği gibi, eşya müsadere edilmiş de olabilir. Bundan başka ilgili eşyanın ülkeye girmesi ya da ülkeden çıkarılması da men edilmiş olabilir. Bagaj ya da eşya bu durumlar sebebiyle hasara yahut zıya uğradığı takdirde demiryolu tren işletmecisi söz konusu zarara ilişkin sorumluluktan kurtulabilecektir.

3. İspat Yükü

Bagajı ya da eşyası hasara ya da zıya uğrayan ya da geç teslim edilen yolcu veya kişilerin demiryolu tren işletmecisinden söz konusu zarara ilişkin tazminat talep edebilmesi için kendisinin öncelikle aktif husumet ehliyetini ispat etmesi gerekmektedir. Bagaj bakımından tazminat talep etme hakkını haiz kişi yolcu olabileceği gibi, eşya bakımından gönderen veya gönderilen olabilir. Ayrıca bu kişilerin halefi de, örneğin sigortacı, tazminat talebini ileri sürebilecektir. Tazminat talep eden kişi bunun ardından tazminat talep ettiği kişinin demiryolu tren işletmecisi

⁷⁵ TCDD Yolcunun El Kılavuzu, El Bagajı, m. 11. <http://www.tcdtasimacilik.gov.tr/sayfa/yolcunun-el-klavuzu/#el-bagajlari>

⁷⁶ Benzer bir sorumsuzluk hali “işaret/marka yetersizliği” şeklinde ifade edilmiş olup deniz ticareti hukukunda da geçerli bulunmaktadır ve TTK m. 1182/f. 1(h) bendiyle düzenlenmiştir.

olarak taşıyıcı olduğunu ispat etmelidir. Ardından eşyanın veya bagajın ziyaa ya da hasara uğradığını ve yahut da geç teslim edildiğini ispat etmelidir. Ayrıca zararın bagajın ya da eşyanın teslim alındığı andan teslim edildiği ana kadar gerçekleştiğini de ispat etmelidir. Bu noktada bagaj teslim belgesi ve demiryolu hamule senedi yol gösterici olacaktır. Zira hasarlı olarak teslim alınan eşya ya da bagaja ilişkin bu belgelere çekince konulması gerekmektedir.

Tazminat talep eden davacının bu yukarıda sayılan hususları TBK m. 50 uyarınca ispat etmesi gerekmektedir. Bunun üzerine davalı konumundaki taşıyıcı yani demiryolu tren işletmecisi nedensellik bağının kesildiğini yahut yukarıda sayılan ambalaj yetersizliği, bagaj teşhis kuponu olmaması gibi sorumsuzluk hallerinden birinin söz konusu olduğunu ispat ettiği takdirde sorumluluktan kurtulabilecektir. Aksi takdirde sorumlu tutulacaktır.

Taşıyıcı yukarıda sayılan sorumsuzluk hallerinden birine dayandığı takdirde yolcu ya da eşyanın ilgilisi zararın Yönetmelik ile öngörülen sorumsuzluk hallerinden kaynaklanmadığını ispat edebildiği ölçüde yine demiryolu tren işletmecisinin sorumluluğuna başvurabilir.

4. Müteakip Taşıyıcıların Sorumluluğu

Bazen aynı taşıma sözleşmesi müteakip taşıyıcılar⁷⁷ tarafından ifa ediliyor olabilir. Böyle bir durumda yolcunun ya da eşyanın ilgisinin kimi sorumlu tutabileceği sorusu gündeme gelecektir. Yönetmelik'in 31. maddesinin 6. fıkrasına göre müteakip taşıyıcı bagajları ve eşyaları bagaj taşıma belgesiyle teslim alarak, taşıma sözleşmesine katılır. Başka bir deyişle taşıma sözleşmesinin tarafı haline gelir; bu itibarla da taşıyıcı olarak taşıma sözleşmesinden doğan borçlardan sorumlu olur. Bu kapsamda müteakip taşıyıcılar, başlangıç noktasından varış noktasında teslim kademeye kadar tüm yolculuk bakımından demiryolu tren işletmecisi ile müteselsil olarak sorumlu tutulacaktır. Tek bir taşıma sözleşmesi olmadığı takdirde her taşıyıcı taşımanın kendisi tarafından ifa edilen bölümü bakımından sorumlu olacaktır.

5. Alt Taşıyıcının Sorumluluğu

Bazen müteakip taşıma söz konusu olmayıp, demiryolu tren işletmecisi taşıma sözleşmesinin tamamının ya da bir kısmının ifa edilmesini başka bir taşıyıcıya devredebilir.

⁷⁷ Taşıma işini tek ve aynı sözleşme kapsamında üstlenen taşıyıcılardır. Böyle bir taşıma sözleşmesinde taşımanın birden çok taşıyıcı tarafından yapılacağı kararlaştırılmış olur ve taşıma işi tüm taşıyıcılar bakımından tek bir iş olarak kabul edilir. 1929 tarihli Varşova Konvansiyonu ve 1999 tarihli Montreal Konvansiyonu'nda müteakip taşıyıcı kavramı, "mütevalli taşıyıcı" şeklinde dilimize çevrilmiştir. Ülgen, (n 30) 67; Ahmet Kırgan, *Havayolu İle Yapılan Uluslararası Taşımalarda Taşıyıcının Sorumluluğu*, (Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü Yayınları 1990) 37; Ecehan Yeşilova, *Taşıyıcının CMR Hükümlerine Göre Yardımcı Şahıslarının ve Müteakip Taşıyıcıların Eylemlerinden Doğan Sorumluluğu (CMR madde 3,34 vd.)*, (Yetkin Yayınları 2004) 125-126; Burak Adıgüzel, "Yeni Türk Ticaret Kanunu'nda Fiili Taşıyıcı Kavramı ve Fiili Taşıyıcının Sorumluluğu", (2013) İÜHF M C. LXXI, S. 2, 5 ("Fiili Taşıyıcı").

Böyle bir halde alt taşıma sözleşmesi söz konusu olur⁷⁸. Yolcu ya da eşyanın ilgisi ile taşıma sözleşmesini akdeden demiryolu tren işletmecisi, taşımanın ifasını başka bir kişiye devrettiğini ileri sürerek sorumluluktan kurtulamayacaktır. Zira sözleşmenin tarafı olarak taşımanın tamamı bakımından sorumlu olmaya devam edecektir.

6. Tazminatın Hesabı

a. Zıya Halinde

Bagaj ve eşyanın zıyaa veya hasara uğraması yahut gecikmesi hallerinde demiryolu tren işletmecisi yolcu veya eşyanın ilgisinin zararını tazmin etmek durumunda kalacaktır. Zararın nasıl tazmin edileceği Yönetmelik'in m. 35, 36 ve 37 hükümlerinde zararın türüne göre düzenlenmiştir. Bagaj veya eşyanın kısmen ya da tamamen zıyaa uğraması halinde bagaj veya eşyanın eksik brüt ağırlığının beher kilogramı için 30 TL ve en fazla 2100 TL'ye kadar olan zararı tazmin etmekle yükümlü tutulmuştur. Aynı hükme Yönetmelik'in 32. maddesinin 2. fıkrasında da aynı şekilde yer verilmiştir. Kanaatimizce aynı hususa Yönetmelik içinde iki defa yer verilerek tekrara düşülmesi isabetsizdir. 35. maddenin 2. fıkrasında ayrıca zıyaa uğrayan bagaj ve eşya bakımından ödenen taşıma ücreti ile yapılan diğer masraflar ve ödenen vergilerin de demiryolu tren işletmecisi tarafından iade edilmesi gerektiği hüküm altına alınmaktadır.

TTK m. 882 de sorumluluk sınırlarını düzenlemektedir. Buna göre eşyanın zıyayı halinde ödenecek tazminat, eşyanın ağırlığının her bir kilogramı için 8,33 Özel Çekme Hakkı ile sınırlıdır. Taşıma hukukunda sorumluluğun sınırlandırılması bakımından Özel Çekme Hakkı hesap birimi olarak neredeyse tüm dünyada kullanılmaktadır. Aynı şekilde TTK da Özel Çekme Hakkını hesap birimi olarak belirlemiştir. Kanun koyucu TTK ile böyle bir çözüm benimsemişken Yönetmelik ile farklı bir uygulamaya gidilmesi kanaatimizce yerinde değildir. Bu anlamda hem Özel Çekme Hakkının hesap birimi olarak kabul edilmesi, hem de sorumluluk sınırlarının TTK'da da olduğu gibi Türkiye'nin taraf olduğu ilgili milletlerarası sözleşmelerle uyumlu hale getirilmesi gerekmektedir.

b. Hasar Halinde

Yönetmelik'in 36. maddesi uyarınca eşya veya bagajın hasarı halinde ilgili eşya veya bagajın değer kaybı kadar tazminat ödenecektir. Bagaj veya eşya

⁷⁸ Bir kimseye karşı taşıma taahhüdünde bulunan taşıyıcı, taşıma işini bizzat ifa etmek zorunda değildir. Taşıyıcı taşıma işini kendi nam ve hesabına üstlense de, bu durum değişmez. Bu taşıma işini, başka bir taşıma sözleşmesi akdederek alt taşıyıcılara devredebilir. Kendi nam ve hesabına taşıma taahhüdünde bulunup bu işi başka bir taşıma sözleşmesiyle başka birine devrettiği takdirde bu kişiye alt taşıyıcı denir. Bahsi geçen diğer taşıma sözleşmesine ise alt taşıma sözleşmesi denir. Sabih Arkan, *Karada Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu*, (Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü Yayınları 1982) 104; Adıgüzel, Fiili Taşıyıcı (n 73) 7.

tamamen hasarlandıysa, ödenecek tazminat tam zıyaa halinde ödenecek tazminatı aşamayacaktır. Aynı şekilde bagaj ve eşyanın bir kısmı hasarlandığı takdirde, değer kaybına uğrayan kısmın zıyaa uğraması halinde ödenecek tazminattan fazla ödeme yapılmayacaktır. Tazminatın değer kaybına göre hesaplanması ve tazminatın sınırının hesaplanmasına ilişkin bu hüküm, CMR m. 25 ve CIM m. 32⁷⁹ ile neredeyse birebir örtüşmektedir⁸⁰.

c. Geç Teslim Halinde

Eşya veya bagajın geç tesliminden dolayı demiryolu tren işletmecisinin ödeyeceği tazminatın miktarı, geç teslimin zarara yol açıp açmadığı hususunun yolcu veya eşyanın ilgilisi tarafından ispat edilmesine bağlıdır. Yönetmelik'in 37. maddesi uyarınca yolcu ya da eşyanın ilgilisi zarara uğradığını ispatladığı takdirde, geç teslim edilen bagaj veya eşyaların brüt ağırlığının her bir kilogramı için azami 1,5 TL veya bagaj veya eşya başına 21 TL ödenir. Tazminat talep eden böyle bir zarara uğradığını ispatlayamadığı takdirde, geç teslim edilen bagaj veya eşyanın brüt ağırlığının her bir kilogramı için 1 TL veya bagaj veya eşya başına 4 TL götürü bir tazminat ödenecektir. Bu tazminatın, tazminatın talebinin ileri sürülmesinden itibaren 24 saat içerisinde ve her halde 12 gün içinde ödenmesi gerekmektedir. Kanaatimizce bu sınırlar oldukça düşüktür.

Eşya veya bagajın tamamen zıyaa uğraması halinde geç teslim ilişkili bir tazminat ödenmeyecektir. Örneğin yiyecek yükünün geç teslim edilmesi sebebiyle tamamen küflenmesi durumunda yalnızca zıyaa ilişkili bir tazminat ödenecek olup gecikme tazminatı ödenmeyecektir. Bununla beraber eşyanın kısmen zıyaa uğraması halinde, zıyaa uğramayan kısım bakımından geç teslim ilişkili tazminat ödenmesi gerekecektir. Öte yandan gecikmeden kaynaklanmayan bir hasar söz konusu olduğu takdirde, demiryolu tren işletmecisinin hem hasara hem de geç teslim ilişkili tazminatı bir arada ödemesi gerekmektedir. Bu durumlarda zıya ya da hasara ilişkili tazminatlarda geç teslim ilişkili tazminat da bir arada ödendiğinde, bu toplam miktarın Yönetmelik'in 35 ve 36. maddesinde öngörülen sorumluluk sınırını geçemeyeceği de ayrıca hüküm altına alınmıştır.

Yönetmelik'in 37. maddesinin 6. fıkrası eşya taşımalarında da bu hükmün uygulanacağını belirtmektedir. Ancak maddeye baktığımızda zaten her bir fıkrada

⁷⁹ Bununla beraber 1980 tarihli CIM m. 42 uyarınca söz konusu değer kaybının nasıl hesaplanacağına ilişkin daha detaylı bir hüküm sevk edilmiştir. Buna göre hasar miktarı, eşyanın varma yerinde belirlenen değer kaybı yüzdesinin, taşıyıcı tarafından teslim alındığı yer ve zamandaki değeriyle çarpımı sonucuna göre tespit edilmektedir. Arkan, Demiryoluyla Eşya Taşımaları (n 1) 178; Aydın, (n 68) 130.

⁸⁰ Bu üç hüküm karşılaştırıldığında en kapsamlı olanın CIM m. 32 olduğu gözlenmektedir. Zira CIM m. 32'de demiryolu aracı ile taşıma ünitelerinin zarara uğraması hali de hüküm altına alınmıştır. Taşıma gerecinin zarara uğramasını düzenlemesi itibarıyla CIM m. 32/f. 3, TTK m. 1886/f. 3 ile benzerlik arz etmektedir. TTK m. 1886 hükmü ise Lahey-Visby Kuralları m. 4/ f. 5 hükmünden alındığından, CIM m. 32'nin bu anlamda Lahey-Visby Kuralları ile benzer olduğunu söylemek mümkündür.

ilgili hükmün bagaj ve eşyaya ilişkin olarak düzenlendiği görülmektedir. Dolayısıyla kanaatimizce bu hükmün eşya taşımaları bakımından geçerli olacağı zaten lafzından anlaşılmaktadır ve ayrıca belirtilmesi isabetsizdir.

d. El Bagajı, Evcil Hayvanlar ve Araçların Zarara Uğramasından Sorumluluk

i. Sorumluluğun Şartları

Demiryolu tren işletmecisi 30. madde uyarınca kaza veya olay nedeniyle yolcuların ölümü veya yaralanmaları halinde, yolcunun el bagajı olarak gerek yanında gerekse üzerinde bulundurduklarının, evcil hayvanlarının ve araçlarının tamamen veya kısmen kaybolmasından veya hasara uğramasından kusuru bulunduğu takdirde sorumlu tutulmuştur. Bu sorumluluğun doğabilmesi için öncelikle zararın bir kaza ya da olay sonucunda gerçekleşmesi şartı aranmaktadır⁸¹. İkinci şart ise bu kaza veya olay sebebiyle yolcu ölmüş ya da yaralanmış olmasıdır. Üçüncü şart ise, yolcunun el bagajının⁸², üzerinde bulundurduklarının, yanındaki evcil hayvanın ya da aracının⁸³ zarara uğramış olmasıdır. Yolcunun üzerinde bulundurduklarının, el bagajlarının, araçlarının hasar ya da ziyaa uğraması veya evcil hayvanların zarara uğraması bu kapsamda bir zarar olarak kabul edilebilecektir. Sorumluluğun dördüncü şartı ise zarar ile kaza veya olay arasında uygun nedensellik bağının bulunmasıdır. Son olarak 30. maddenin ikinci fıkrası gözetimi yolcuya ait olan el bagajlarının, evcil hayvanların ve aracın kısmen veya tamamen ziyaa veya hasara uğramasından doğan zarar bakımından demiryolu tren işletmecisinin ancak kusuru olduğu takdirde sorumlu olduğunu belirtmektedir. Dolayısıyla sorumluluğun söz konusu olabilmesinin beşinci şartına göre demiryolu tren işletmecisinin kusurunun bulunması gerekmektedir. Kusur şartını öngören bu hükümde yolcunun üzerinde bulundurduklarına yer verilmemiştir. Bu kapsamda yolcunun üzerinde bulundurduklarının tamamen veya kısmen hasara yahut ziyaa uğramasına ilişkin zarardan demiryolu tren işletmecisinin kusuru olmasa da sorumlu olabileceği düşüncesi akıllara gelebilir. Ancak yolcunun el bagajının uğradığı zarar bakımından kusur sorumluluğu öngörülürken yolcunun üzerinde bulundurdukları bakımından da kusur sorumluluğunun söz konusu olması makul bir çözümdür. Bu itibarla kusur şartının yolcunun üzerinde bulundurdukları bakımından da geçerli olması gerektiği kanaatindeyiz.

⁸¹ Kaza ve olay kavramlarını yukarıda ele aldığımız için bu kısımda bu kavramlar tekrar açıklanmayacaktır.

⁸² Bu kavramlardan bazıları “Tanımlar” kenar başlığını taşıyan 4. madde uyarınca tanımlanmaktadır. Buna göre el bagajı, “yolcunun kendi denetim ve sorumlulukları altında olan, seyahat ettiği vagona muhafaza ettiği, demiryolu tren işletmecisi tarafından belirlenmiş ölçü ve ağırlıktaki bagajları” ifade etmektedir. Dolayısıyla el bagajı, yolcunun zilyetliğinde bulunan, başka bir deyişle taşıyıcıya teslim edilmemiş, yolcunun zilyetliğinde olduğu için onunla aynı vagona yer alan bagajlardır. Elbette ki bu tür bagajlar için demiryolu tren işletmecisi ölçü ve ağırlık sınırı belirleyebilecektir.

⁸³ Araç kavramı ise “yolcunun seyahat ettiği trende taşınan bebek arabası, bisiklet ve/veya motorlu bisikletleri” ifade etmektedir.

ii. Sorumluluktan Kurtulma

Demiryolu tren işletmecisi kusuru olduğu takdirde sorumlu tutulacağına göre kusuru bulunmadığı takdirde sorumluluktan kurtulacaktır. Ayrıca yukarıdaki sorumluluk şartlarından herhangi biri yerine gelmediği takdirde de sorumlu tutulması mümkün olmayacaktır.

Yönetmelik'in 33. maddesi ile demiryolu tren işletmecisi bakımından genel bir kurtuluş kanıtı getirme imkanı öngörülmüştür. Buna göre işletmeci, kendisinin ya da çalışanlarının söz konusu zararı önlemek üzere tüm önlemleri aldıklarını yahut böyle bir önlemin alınmasının mümkün olmadığını ispatladığı takdirde sorumluluktan kurtulmaktadır⁸⁴. Söz konusu maddenin ne kenar başlığında ne de metninde söz konusu kurtuluş kanıtının hangi sorumluluğa ilişkin olduğu belirlenmiştir. Başka bir deyişle demiryolu tren işletmecisi kendisinin ya da çalışanlarının zararı önlemek üzere tüm önlemleri aldığını ispat ettiği takdirde sorumluluktan kurtulmaktadır ifadesi yer almaktadır ancak bu halin demiryolu tren işletmecisinin bagaj, el bagajı, evcil hayvan ve araçların uğradığı zarara ilişkin sorumluluktan kurtulma imkanını mı yoksa yolcuların ölüm ve yaralanmasından kaynaklanan zarardan sorumluluğundan kurtulma imkanını mı vereceği konusunda herhangi bir açıklık bulunmamaktadır. Yönetmelik hükümleri ve sırası incelendiğinde bu hükmün “Bagaj, el bagajı, evcil hayvan ve araçların kaybolması veya hasarlanması halinde tazminat sınırı” kenar başlığını taşıyan hükümden sonra geldiği görülmektedir. Bu itibarla bu hükmün bagaj, el bagajı, evcil hayvan ve araçların uğradığı zarardan sorumluluğa ilişkin olması hayatın akışına daha uygundur. Ancak böyle bir mevzuatın varsayımlar üzerinden çıkarım yapılmayacak şekilde açık düzenlemeler öngörmesi gerekmektedir.

Öte yandan demiryolu tren işletmecisinin yolcuların ölüm ve yaralanmasından kaynaklanan sorumluluğu esas itibarıyla 24. maddede düzenlenmiştir. Aynı maddede söz konusu sorumluluktan kurtulma halleri zaten düzenlenmiştir. Ayrıca kanaatimizce kanun koyucu bu sorumluluğu bir tür kusursuz sorumluluk olarak düzenlemeyi amaçlamaktadır. Bu sorumluluğa ilişkin böyle bir kurtuluş kanıtı öngörülmesi, bu sorumluluğu bir tür kusur sorumluluğu haline getirecektir. Tüm bu gerekçelerle 33. madde ile öngörülen sorumluluktan kurtulma imkânının bagaj, el bagajı, evcil hayvan ve araçların uğradığı zarardan sorumluluğa ilişkin olduğu kanaatindeyiz.

Öngörülen diğer genel sorumsuzluk hali ise zararın yolcunun gümrük veya diğer idari makamların talimatlarına uymamasından kaynaklanması halidir. Bu kapsamda meydana gelen zararlardan demiryolu tren işletmecisi sorumlu olmayacaktır⁸⁵.

⁸⁴ İşletmecinin el bagajı, evcil hayvan ile araçların zarara uğramasından sorumluluğu bir tür kusur sorumluluğu olduğu için bu kurtuluş kanıtının ilgili sorumluluk bakımından herhangi bir etkisi bulunmamaktadır. Zira işletmeci, kusuru bulunmadığını ispatladığı takdirde sorumlu tutulamamaktadır.

⁸⁵ Bu hal de zarar görenin kusuruna işaret etmekte olup zarar görenin kusuru, nedensellik bağına kestiğinden sorumluluğun şartları yerine gelmemektedir.

iii. Tazminatın Hesabı

Demiryolu tren işletmecisi, el bagajı, evcil hayvan ya da araçların zarar görmesinden sorumlu olduğu takdirde yolcuya ödenecek tazminat Yönetmelik ile sınırlandırılmıştır. Buna göre demiryolu tren işletmecisi yolcu başına el bagajının her bir kilogramı için 30 TL ve en fazla 360 TL, evcil hayvanlar için en fazla 1800 TL, araçlar⁸⁶ için ise yolcu başına en fazla 7000 TL'ye kadar olan zararı tazmin etmek zorundadır.

e. Demiryolu Tren İşletmecisinin Fiillerinden Sorumlu Olduğu Kişiler

Zarara sebep olan kaza ya da olay genellikle demiryolu tren işletmecisinin adamlarının fiilinden kaynaklanmaktadır. Böyle bir durumda genel hükümler çerçevesinde adam çalıştırmanın sorumluluğuna giderek demiryolu tren işletmecisini sorumlu tutmak mümkündür. Ancak bunun yerine Yönetmelik m. 39 ile bu hususta özel bir hüküm sevk edilmiş ve demiryolu tren işletmecisinin çalışanlarının ya da hizmetine başvurduğu kimselerin görevlerini ifa ederken işledikleri fiil yahut ihmalleri sonucu zarara sebep olmaları halinde yine demiryolu tren işletmecisinin söz konusu zarardan sorumlu olduğu öngörülmüştür.

Demiryolu tren işletmecisinin bu kapsamda sorumlu tutulabilmesi için öncelikle zarara sebep olanın çalışanlarından biri ya hizmetine başvurduğu bir kişi olması gerekmektedir. Demiryolu tren işletmecisinin çalışanları, kendisi ile arasında hizmet akdi bulunan kimselerdir. Hizmetine başvuru kimseler söz konusu hükmün devamında belirlenmiştir. Buna göre ilgili taşımanın yapılabilmesi için kullanılan demiryolunun alt yapı işletmecisi ile taşıma işinin ifası için demiryolu tren işletmecisinin istihdam ettiği kişiler olarak kabul edilecekleri öngörülmüştür.

f. Sınırlı Sorumluluktan Yararlanma Hakkının Kaybı

Yönetmelik'in 38. maddesine göre demiryolu tren işletmecisi için öngörülen sorumluluk sınırları, işletmecinin söz konusu zarara sebep olma kastıyla ya da böyle bir zarara yol açabileceğini bilerek işlediği bir fiili yahut ihmali neticesinde meydana geldiği takdirde uygulanmayacaktır ve demiryolu tren işletmecisi söz konusu zarar bakımından sınırsız olarak sorumlu tutulacaktır. Taşıyıcının ve taşıyanın kasten ya da böyle bir zararın meydana gelebileceğini bilerek işlediği pervasızca hareketi, hem milletlerarası sözleşmelerin çoğu bakımından hem de ulusal düzenlemeler bakımından taşıyıcı ve taşıyanın sınırlı sorumluluktan yararlanma hakkını yitirmesine neden olmaktadır⁸⁷. Yönetmelik'te de aynı yaklaşımın benimsenmiş olması kanaatimizce isabetlidir.

⁸⁶ Araç kavramı Yönetmelik 4. maddesinin (ç) bendi ile şu şekilde tanımlanmaktadır: ç) Araç: Yolcunun seyahat ettiği trende taşınan bebek arabası, bisiklet ve/veya motorlu bisikletleri ifade eder.

⁸⁷ Bu hususta ayrıntılı bilgi için bkz. Kübra Yetiş-Şamlı, *Uluslararası Kara, Hava Ve Deniz Yoluyla Eşya Taşımalarında Taşıyıcının / Taşıyanın Sınırlı Sorumluluktan Yararlanma Hakkının Kaybı*, (On İki Levha Yayıncılık 2008); Duygu Damar, *Wilful Misconduct in International Transport Law*, (Springer 2011).

VI. Değerlendirme ve Sonuç

Demiryolu ile yapılan uluslararası eşya ve yolcu taşıma sözleşmeleri bakımından Türkiye'nin taraf olduğu milletlerarası sözleşmeler olan COTIF-CIM ile COTIF-CIV uygulama alanı bulacaktır⁸⁸. Demiryolları ile yapılan ulusal eşya ve yolcu taşıma sözleşmeleri bakımından ise Rumeli Demiryolları İşletme Nizamnamesi hala yürürlüktedir ve bu durum yargı kararları ile de teyit edilmektedir. Halbuki 1927 yılında Devlet Demiryolları ve Limanları İdarei Umumiyesinin Teşkilat ve Vezaifine Dair Kanun'un 4. Muvakkat maddesi uyarınca, Rumeli Demiryolları İşletme Nizamnamesi'nin, yerine yeni bir kanun kabul edilinceye dek geçici bir süre için yürürlükte olduğu öngörülmüştür⁸⁹. Ardından 1945'te Danıştay 5. Dairesi, Danıştay Yüksek Başkanlığı'na, Nizamname'nin en kısa sürede değiştirilmesine ilişkin TBMM'ye başvurulmasını teklif etmiş, teklif kadük kalmıştır⁹⁰. Bu arada 2011 yılında kabul edilen 6102 sayılı TTK m. 852 uyarınca da demiryoluna ilişkin hükümler saklı tutularak Nizamname'nin yürürlükten kaldırılması da gündemden çıkmıştır⁹¹. Halbuki Türk Ticaret Kanunu'nun hazırlanması aşamasında Türk Ticaret Kanunu Komisyonu tarafından hazırlanan taslakta yer alan ve Türk Ticaret Kanunu'ndaki kara taşımaya ilişkin hükümleri kara yolu ve demiryolu taşımaları bakımından özel hüküm addeden atıflar TBMM Adalet Komisyonu tarafından çıkarılmıştır. Demiryolu taşımalarına ilişkin özel hükümlerin saklı tutulduğu hükmü kanunlaşmıştır. Bu arada Rumeli Demiryolları İşletme Nizamnamesi'ni yürürlükten kaldıran açık bir hüküm de sevk edilmemiştir⁹².

Bir hükmün sözüyle ve özüyle uygulanması dürüstlük kuralıyla bağdaşmıyorsa ve bu durum hakkın kötüye kullanılması sayılacaksa, doktrinde kanunda örtülü bir boşluğun bulunduğu kabul edilmektedir⁹³. Hakim, 1872 tarihli Rumeli Demiryolları İşletme Nizamnamesi'nin günümüzdeki demiryolu ile yapılan taşımalara uygulanmasının dürüstlük kuralına aykırılık teşkil ettiği yönünde değerlendirmesini yaparak uyuşmazlığa Türk Ticaret Kanunu'nun taşımaya ilişkin hükümlerini uygulayabilecektir⁹⁴. Nitekim Yargıtay da demiryolu ile yapılan ulusal yolcu ve eşya taşıma sözleşmelerine TTK hükümlerini uygulamaktadır⁹⁵. Yargıtay'ın içerdiği

⁸⁸ Bu milletlerarası sözleşmelerin uygulanabilmesi için sözleşmeler tarafından öngörülen belirli şartların yerine gelmesi gerekmektedir. Bu şartların birinin yokluğu halinde dahi, ilgili sözleşmelerin uygulanması mümkün olmayacaktır. CIM'e ilişkin uygulama şartları için bkz. Arkan, Demiryoluyla Eşya Taşımaları (n 1) 25 vd.

⁸⁹ Karan, Demiryolu (n 3) 178.

⁹⁰ Karan, Demiryolu (n 3) 178.

⁹¹ Karan, Demiryolu (n 3) 178-179.

⁹² Karan, Demiryolu (n 3) 178.

⁹³ M. Kemal Oğuzman, Nami Barlas, *Medeni Hukuk*, (Vedat Kitapçılık 2018) 78.

⁹⁴ Karan, Demiryolu (n 3) 179. Adıgüzel ise, Rumeli Demiryolları İşletme Nizamnamesi açık bir şekilde yürürlükten kaldırılmadığı sürece yorum yoluyla böyle bir uygulamanın benimsenmesinin isabetli olmadığını ileri sürmektedir. Öte yandan Nizamname'nin bazı hükümlerinin hem adil olmaması hem de hakkaniyete aykırı olması itibarıyla bu hükümler yerine TTK hükümlerinin uygulanmasının kabul edilmesi gerektiğini belirtmektedir. Nizamname'de uygulanacak bir hüküm yer alması halinde ise TTK m. 856 vd. hükümlerinin uygulanması gerektiğini ifade etmektedir. (Adıgüzel, Taşıma Hukuku (n 4) 11.)

⁹⁵ Yargıtay 11. HK, E. 2003/9341, K. 2003/9417, 16.10.2003.

anlaşılamayacak kadar eski bir Türkçe ile kaleme alınmış Nizamname yerine TTK'yı uygulaması bu anlamda anlaşılabilir. Ancak böyle bir uygulama yerine Nizamname'yi açıkça yürürlükten kaldıran bir kanunun kabul edilmesi ve bu tartışmaların son bulması gerekmektedir.

2019 yılına dek demiryolu taşımacılığına ilişkin günümüz ihtiyaçlarına cevap veren çağdaş bir kanunun kabul edilmesi beklenmiştir. 8 Mart 2019 tarihli Resmi Gazete'de Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'ndan Demiryolu ile Seyahat Eden Yolcuların Haklarına Dair Yönetmelik yayımlanmıştır ve aynı gün yürürlüğe girmiştir. İlgili Yönetmelik ilk bakışta ismi sebebiyle 3 Aralık 2011 tarih ve 28131 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan Havayolu ile Seyahat Eden Yolcuların Haklarına Dair Yönetmelik'i (SHY-YOLCU) andırmaktadır. Havayolu ile Seyahat Eden Yolcuların Haklarına Dair Yönetmelik'te uçuşa kabul edilmeyen, uçuşu ertelenen ya da iptal edilen havayolu yolcularının asgari hakları öngörülmektedir. Demiryolu ile Seyahat Eden Yolcuların Haklarına Dair Yönetmelik ise, 69 madde ve iki Ek ihtiva etmektedir. Dolayısıyla ilgili Yönetmelik, SHY-YOLCU Yönetmeliği'ne göre çok daha kapsamlıdır. Havayolu ile Seyahat Eden Yolcuların Haklarına Dair Yönetmelik'te olduğu gibi Demiryolu ile Seyahat Eden Yolcuların Haklarına Dair Yönetmelik de, demiryolu seferlerinin iptal edilmesi ve gecikmesi halinde yolcuların haklarını düzenlemektedir. Ancak bunların yanı sıra bagajların, el bagajlarının, evcil hayvanların, araçların ve eşyaların taşıma koşulları ile demiryolu tren işletmecilerinin hak, sorumluluk ve yükümlülükleri gibi esas itibariyle önem arz eden birçok hususu bir arada düzenlemektedir. Bu itibarla Karayolu Taşıma Yönetmeliği'ni andıran Yönetmelik hükümleri dağınık ve düzensiz bir şekilde kaleme alınmıştır⁹⁶. Kanaatimizce bunun yerine aynı havayolu yolcuları bakımından olduğu gibi demiryolu ile seyahat eden yolcuların haklarının ayrı bir yönetmelik ile; demiryolu tren işletmecilerinin hakları, yükümlülükleri ve sorumluluklarının ise ayrı bir kanun ile düzenlenmesi daha yerinde olurdu⁹⁷.

Yönetmelik hükümlerine ilişkin olarak göz önünde bulundurulması gereken önemli bir başka husus ise işletme kusuru kavramıdır. Günümüzde meydana gelen tren kazalarına ilişkin ticaret mahkemelerinde açılan tazminat davalarında mahkemeler kazanın sebebinin araştırılması bakımından bilirkişi incelemelerine başvurmakta, bu incelemeler sonucunda çoğunlukla kazanın demiryolları işletmesinin "işletme kusuru"ndan kaynaklandığı belirlenmektedir⁹⁸. Ancak Yönetmelik'te bu "işletme kusuru" kavramına yer verilmediği gözlenmektedir⁹⁹. Böylesine önemli ve yargıda

⁹⁶ Çelik, (n 9) 512.

⁹⁷ Buna karşılık Çelik ise demiryolu tren işletmecisinin yükümlülüklerinin ve sorumluluklarının, 08.03.2019 tarihli Demiryolu ile Seyahat Eden Yolcuların Haklarına Dair Yönetmelik, 20.08.2016 tarihli Demiryolu İşletmeciliği Yetkilendirme Yönetmeliği ve 19.11.2015 tarihli Demiryolu Emniyet Yönetmeliği uyarınca üç ayrı yönetmelik tarafından dağınık bir şekilde düzenlenmesini eleştirmektedir. Yazar, adı geçen bu yönetmelik hükümlerinin, Karayolu Taşıma Yönetmeliği'nde olduğu gibi tek yönetmelik haline getirilmesinin uygun bir çözüm olacağını savunmaktadır. Çelik, (n 9) 520.

⁹⁸ Çelik, (n 9) 543.

⁹⁹ Çelik, (n 9) 512.

ihtilaf konusu olan bir hususun kanun koyucu tarafından dikkate alınmamış olması Yönetmelik hükümlerinin yetersizliğini ortaya koymaktadır¹⁰⁰.

Yönetmelik ismi itibarıyla demiryoluyla yolcu taşımalarını düzenlemek üzere öngörülmüştür. Bununla beraber içeriğinde demiryoluyla eşya taşımaya ilişkin kurallar da yer almaktadır. Bu itibarla Yönetmelik'in amacını aştığı kanaatindeyiz.

Ayrıca üzerinde durulması gereken bir başka husus ise, demiryolu işletmecisinin sorumluluğu, sorumluluğunun sınırı, ödeyeceği tazminat ve zorunlu sigorta gibi önemli hususların yönetmelik hükümleriyle değil, kanun hükümleriyle düzenlenmesi gereğidir. Zira Anayasa m. 48 uyarınca, herkes dilediği alanda sözleşme hürriyetine sahiptir. Sözleşme yapma hürriyeti Anayasa ile öngörülmüş temel hak ve özgürlüklerdendir¹⁰¹. Anayasa'nın 13. maddesine göre temel hak ve özgürlükler yalnızca kanunla sınırlandırılabilir¹⁰². Bu durumun sonucu olarak da zorunlu sigorta kurumunun, kişilerin sözleşme yapma hürriyetini sınırlandırdığından yalnızca kanunla öngörülebilmesi gerekmektedir¹⁰³. Ancak Yönetmelik ile sigorta yaptırma zorunluluğu öngörülmektedir. Dolayısıyla bu husus Anayasa'ya aykırılık teşkil etmektedir.

Diğer taraftan Anayasa madde 124 uyarınca, "Cumhurbaşkanı, bakanlıklar ve kamu tüzel kişileri, kendi görev alanlarını ilgilendiren kanunların ve Cumhurbaşkanlığı kararnamelerinin uygulanmasını sağlamak üzere ve bunlara aykırı olmamak şartıyla, yönetmelikler çıkarabilirler." Buna göre yönetmeliklerin, kanun ve kararnamelerin uygulanmasını sağlamak amacıyla ve bunlara aykırı olmamak üzere öngörülmesi gerekmektedir. Hâlbuki söz konusu Yönetmelik, herhangi bir kanunun uygulanmasını sağlamak amacıyla öngörülmemiştir; bunun yerine demiryolu alanında müstakil ve yenilikçi düzenlemeler içermektedir. Öte yandan, TTK m. 916 hükmüne göre "Yolcu taşınması, bu Kanun hükümlerine uygun olarak Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığınca¹⁰⁴ bir yönetmelikle düzenlenir. Yönetmelik, araç ile sürücüyü ilgilendirenler de dâhil olmak üzere, her konuda yolculuğun güvenliğini; hava, ses, yer ve çevre temizliğini ve diğer gereklilikleri sağlayıcı önlemleri içerir.

¹⁰⁰ Çelik, (n 9) 512.

¹⁰¹ Buna göre kişiler bir sözleşmeyi yapmak hususunda özgür olduğu gibi, sözleşmeyi kiminle yapacakları hususunda da özgürdür. Cevdet Yavuz, Faruk Acar, Burak Özen, *Türk Borçlar Hukuku: Özel Hükümler*, (9. Baskı, Beta 2014) 14; M. Kemal Oğuzman, Turgut Öz, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler I*, (Vedat Kitapçılık 2018) 23; Fikret Eren, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, (Yetkin 2018) 301; Kübra Ercoşkun Şenol, Sözleşmenin İçeriğini Belirleme Özgürlüğü ve Bunun Genel Sınırı: TBK m. 27, İÜHFİM, C. LXXIV, S. 2, 2016, 712.

¹⁰² Bu ilke, 1789'da Fransa'da kabul edilen İnsan ve Yurttaş Hakları Bildirisi'nden bu yana kabul görmektedir. Münci Kapani, *Kamu Hürriyetleri*, (Yetkin 2013) 230; Kemal Gözler, *Türk Anayasa Hukuku Dersleri*, (Ekin 2018) 225.

¹⁰³ Merih Kemal Omağ, 'Türk Hukukunda Mecburi Sigortalara ve Sorunlarına Genel Bir Bakış' *Zorunlu Sigortalılar Paneli: Tebliğler – Tartışmalar*, (Sigorta Hukuku Türk Derneği Yayını, 1993) 13.

¹⁰⁴ 09.07.2018 tarih ve 30473 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanan Anayasada Yapılan Değişikliklere Uyum Sağlanması Amacıyla Bazı Kanun ve Kanun Hükmünde Kararnelerde Değişiklik Yapılması Hakkında 703 numaralı Kanun Hükmünde Kararname ile Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığının teşkilat yapısı değişmiştir ve "Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı" adını almıştır. Demiryolu ile Seyahat Eden Yolcuların Haklarına İlişkin Yönetmelik ise bu itibarla Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından çıkarılmıştır.

Yönetmelikte, bagajın teslim alındığına ilişkin belgenin şekline ve özellikle bagajın ağırlığı ile içeriğine ilişkin kayıtlar hakkındaki hükümler yer alır. Yönetmelikte, bagaj ağırlığını ve sorumluluğu bu Kanundaki hükümler dışında sınırlayıcı düzenlemelere izin veren hükümler bulunamaz.” Bu hükme göre demiryolu ile yolcu taşımalarının TTK’ya dayanılarak, TTK hükümlerini detaylandırmak ve açıklamak üzere bu Yönetmelik ile düzenlendiği savunulabilir. Ancak TTK, Yönetmelik’in dayanağı olarak gösterilmemiştir, dolayısıyla bu savunma yerinde olmayacaktır. Ayrıca zorunlu sigorta yaptırma yükümlülüğü gibi sözleşme özgürlüğünü sınırlandıran hususların kanun ile öngörülmesi gerekmektedir. Yönetmelik’i hazırlayanlar adeta kanun koyucu gibi hareket etmişler, yetki aşımı söz konusu olmuştur.

Tüm bu gerekçelerin yanı sıra; Yönetmelik’in 5. maddesi uyarınca öngörülen yolcu haklarına ilişkin emredicilik ilkesi de göz önünde bulundurulduğunda tüm bu düzenlemelerin bir yönetmelik çatısı altında değil, salt demiryolu taşımalarını düzenleyen bir kanun çerçevesinde düzenlenmiş olmasının daha isabetli olduğu kanaatindeyiz. Alternatif bir çözüm ise Türk Sivil Havacılık Kanunu m. 106 ve m. 124’te olduğu gibi taşıyıcının sorumluluğu ile ilgili hususlar bakımından COTIF, CIM ve CIV’e atıf yaparak Türkiye’nin taraf olduğu milletlerarası sözleşme hükümlerini iç hukuka almak olabilir. Ancak bunun da yine bir kanun hükmünün atfıyla yapılması daha isabetli olacaktır.

Hakem Değerlendirmesi: Dış bağımsız.

Çıkar Çatışması: Yazar çıkar çatışması bildirmemiştir.

Finansal Destek: Yazar bu çalışma için finansal destek almadığını beyan etmiştir.

Peer-review: Externally peer-reviewed.

Conflict of Interest: The author has no conflict of interest to declare.

Grant Support: The author declared that this study has received no financial support.

Bibliografya/Bibliography

- Adıgüzel B, *Karayoluyla Yapılan Taşımalarda Taşıyıcının Ziya ve Hasardan Doğan Sorumluluğu*, (2. Baskı, Adalet Yayınevi 2012)
- Adıgüzel B, *Taşıma Hukuku*, (2018, Adalet Yayınevi)
- Adıgüzel B, 'Yeni Türk Ticaret Kanunu'nda Fiili Taşıyıcı Kavramı ve Fiili Taşıyıcının Sorumluluğu', (2013) İÜHF M. C. LXXI, S. 2, 3-20
- Akıncı Z, *Karayolu ile Milletlerarası Eşya Taşımacılığı ve CMR*, (Seçkin Yayıncılık, 1999)
- Akipek J G, Akıntürk T, Ateş D, *Eşya Hukuku*, (2. Baskı, Beta 2018)
- Arkan S, 'Demiryolu İşletmesinin Eşya Taşımalarından Doğan Sorumluluğu', *Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Bakımından II. Taşımacılık Sempozyumu-Bildiriler – Tartışmalar*, (Sigorta Hukuku Türk Derneği 1985).
- Arkan S, *Demiryoluyla Yapılan Uluslararası Eşya Taşımaları* (Olgaç Matbaası 1987)
- Arkan S, *Karada Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu*, (Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü Yayınları 1982)
- Aydın A, *CMR'ye göre Taşıyıcının Ziya, Hasar ve Gecikmeden Doğan Sorumluluğu*, (2. Bası, Arıkan 2006)
- Baysal B, *Haksız Fiil Hukuku* (On İki Levha Yayıncılık 2019)
- Birinci-Uzun T, *Uluslararası Hava Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu*, (2. Baskı, Seçkin Yayıncılık 2015)
- Bolca T, *Deniz Taşımacılığında Taşıyanın Sorumluluktan Kurtulduğu Haller*, (Seçkin Yayıncılık 2018)
- Bozkurt-Bozabalı B, *Havayoluyla Yolcu Taşıma Sözleşmelerinde Taşıyanın Ölüm ve Cismani Zarardan Doğan Hukuki Sorumluluğu*, (Seçkin Yayıncılık 2013)
- Çelik A Ç, *Karayoluyla Yolcu Taşıma*, (2. Baskı, Seçkin Yayıncılık 2019)
- Damar D, *Wilful Misconduct in International Transport Law*, (Springer 2011)
- Doğanay İ, 'Türk Ticaret Kanunu Hükümlerine Göre Karada Eşya Taşınması', (1970) BATİDER C. V, S. 3, 452
- Ekşi N, *Demiryoluyla Uluslararası Eşya Taşıma (CIM 1999)* (Beta 2020)
- Ercoşkun-Şenol K, Sözleşmenin İçeriğini Belirleme Özgürlüğü ve Bunun Genel Sınırı: TBK m. 27, İÜHF M, C. LXXIV, S. 2, 2016, 709-737
- Erdem E, *CMR Konvansiyonu ve 6102 Sayılı Türk Ticaret Kanuna Göre Karayolu Taşıma Hukuku*, (Bilge, 2013)
- Eren F, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, (Yetkin 2018)
- Eren F, *Sorumluluk Hukuku Açısından Uygun İlliyet Bağı Teorisi*, (Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Yayınları 1975)
- Eriş G, *Açıklamalı-Gereğçeli-İçtihatlı Türk Ticaret Kanununa Göre Taşıma Hukuku*, (2015 Seçkin Yayıncılık)
- Erman H, *Eşya Hukuku Dersleri*, (Gözden Geçirilmiş 8. Basım, Der 2018)
- Erol A, *Türk Sorumluluk Hukukuna Göre Demiryolu İşletenin Sözleşme Dışı Sorumluluğu*, (2019 Yetkin Yayınları)
- Ertaş Ş, *Eşya Hukuku*, (14. Baskı, Barış Fakülteler, 2018)
- Gençtürk M, *Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku: Genel Kavramlar, Gecikmeden Doğan Sorumluluk* (Vedat Kitapçılık 2006)

- Gölcüklü İ, *Hava Hukuku*, (On İki Levha Yayıncılık 2018)
- Gözler K, *Türk Anayasa Hukuku Dersleri*, (Ekin 2018)
- Kapani, *Kamu Hürriyetleri*, (Yetkin 2013)
- Karan H, *Karayolunda Uluslararası Eşya Taşıma Sözleşmesi Hakkında Konvansiyon, CMR Şerhi*, (Turhan, 2011)
- Karan H, 'TBMM Adalet Komisyonu'nun Taşıma Hukukuna Katmayı Başardığı İki Temel Sorun: Taşıma İşleri Komisyonculuğu Sözleşmesi ile Ulusal Demiryolu Taşıma Sözleşmesine Uygulanacak Hukuk', *Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu XXVI*, (2013 Bankacılık Enstitüsü Yayınları)
- Karayazı E, *Uluslararası Kara, Hava Ve Deniz Yoluyla Eşya Taşımalarında Bildirim Külfeti*, (2018 İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi)
- Kaya A, *Taşıyıcının Gecikmeden Doğan Sorumluluğu*, (1987 İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi)
- Kaya A, 'Taşıyıcının Kara Yolu ile Eşya Taşımaya İlişkin Uluslararası Sözleşme'de (CMR) Öngörülen Sorumluluğun Esasları II', (1998) İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası, C. 56, S. 1-4
- Kırman A, *Havayolu İle Yapılan Uluslararası Taşımalarda Taşıyıcının Sorumluluğu*, (Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü Yayınları 1990)
- Nomer H N, Ergüne M S, *Eşya Hukuku*, (Gözden Geçirilmiş 7. Bası, On İki Levha, 2019)
- Oğuzman M K, Öz T, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler I*, (Vedat Kitapçılık 2018)
- Oğuzman M K, Seliçi Ö, Oktay-Özdemir S, *Eşya Hukuku*, (Mevzuata Uyarlanmış 2. Baskı, Filiz 2019)
- Oğuzman M K, Barlas N, *Medeni Hukuk*, (Vedat Kitapçılık 2018)
- Okay S, *Deniz Ticareti Hukuku I*, (3. Baskı, İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Yayınları 1970)
- Omağ M K, 'Türk Hukukunda Mecburi Sigortalara ve Sorunlarına Genel Bir Bakış' *Zorunlu Sigortalar Paneli: Tebliğler – Tartışmalar*, (Sigorta Hukuku Türk Derneği Yayını, 1993) 7-38.
- Özdemir T, *Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku (Zıya ve/ veya Hasar Sorumluluğu)*, (Vedat Kitapçılık, 2006)
- Serozan R, *Eşya Hukuku I*, (Genişletilmiş 3. Bası, Filiz, 2014)
- Sirmen L, *Eşya Hukuku*, (Gözden Geçirilmiş 7. Baskı, Yetkin 2019)
- Sözer B, 'Havayolu ile Yapılan Milletlerarası Taşımalarda Yolcunun Ölümü veya Yaralanması Sonucundan Doğan Zararlardan Taşıyanın Sorumluluğu', (1978) BATİDER C. IX, S. 3
- Sözer B, 'Havayolu ile Yapılan Uluslararası Taşımalarda Taşıyanın Sorumluluğunu Düzenleyen Varşova/La Haye Sisteminin Tadiline İlişkin 1999 Montreal Sözleşmesi', (2001) BATİDER, C. XXI, S. 1
- Sözer B, *Türk Hukukunda ve Uluslararası Hukukta Hava Yolu ile Yük Taşıma Sözleşmesi*, (2. Bası, Vedat Kitapçılık 2009)
- Şanlı C, 'Uluslararası Kara ve Demiryolu Taşıma Sözleşmelerine Uygulanacak Hukuk', (1989) Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Özel Hukuk Bülteni, C. 9, Sa. 1, 47-53.
- Tandoğan H, *Türk Mes'uliyet Hukuku (Akdi ve Akit Dışı Mes'uliyet)* (Vedat Kitapçılık 2010)
- Tekinay S S, Akman S, Burcuoğlu H, Altop A, *Tekinay Eşya Hukuku, Cilt I*, (5. Bası, Filiz, 1989)
- Topaloğlu M, 'Karayoluyla Uluslararası Eşya Taşımalarından (CMR) Doğan Hukuki Sorumluluk', *Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Sorumluluk ve Tazminat Hukuku Sempozyumu, 28-29 Mayıs 2009*, (Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi 2009) 393-408.

- Uslu M, *CMR Hükümleri Çerçevesinde Taşıyıcının Gecikmeden Doğan Sorumluluğu*, (Seçkin, 2010)
- Ülgen H, *Hava Taşıma Sözleşmesi* (Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü Yayınları 1987)
- Ülgener M F, *Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri*, (Der Yayınları, 1991)
- Ünal M, Başpınar V, *Şekli Eşya Hukuku, Giriş, Zilyetlik, Tapu Sicili*, (Güncellenmiş ve Genişletilmiş 10. Baskı, Savaş 2018)
- Ünan S, *Türk Ticaret Kanunu Şerhi Cilt II*, (On İki Levha Yayıncılık 2016)
- Yavaş A, *Kara Yolunda Konteyner ile Yapılan Yük Taşımada Kayıp veya Hasardan Doğan Sorumluluk*, (On İki Levha Yayıncılık 2016)
- Yavuz C, Acar F, Özen B, *Türk Borçlar Hukuku: Özel Hükümler*, (9. Baskı, Beta 2014)
- Yeşilova E, *Taşıyıcının CMR Hükümlerine Göre Yardımcı Şahıslarının ve Müteakip Taşıyıcıların Eylemlerinden Doğan Sorumluluğu (CMR madde 3,34 vd.)*, (Yetkin Yayınları 2004)
- Yetiş-Şamlı K, *Uluslararası Kara, Hava Ve Deniz Yoluyla Eşya Taşımalarında Taşıyıcının / Taşıyanın Sınırlı Sorumluluktan Yararlanma Hakkının Kaybı*, (On İki Levha Yayıncılık 2008)

- 6.7.1965 tarihli E. 1965/16, K. 1965/041 sayılı AYM Kararı.
- 3.5.1966 tarihli E. 1966/4, K. 1966/25 sayılı AYM Kararı.
- 3.6.1976 tarihli, E. 1976/31, K. 1976/30 sayılı AYM Kararı.
- 5.02.1967 tarihli, E. 966/T-311, K. 114 sayılı HGK Kararı (BATİDER, C. 4, S. 3., 1968, 566.)
- HGK 21.01.1992, E. 1991/11-583 K. 1992/6-8823
- Yargıtay 4. HD. 2002/10635 E. 2003/94 K. (Çelik 551)
- Yargıtay 11 HD. 13.11.1980 tarihli, 4423/5256 sayılı kararı
- Yargıtay 11 HD, 09.06.1995 tarihli ve 1995/4830 sayılı kararı.
- Yargıtay 11. HD. 06.01.2014-E.17564/K.65.
- Yargıtay 11. HD. 16.05.2013, E. 6498/K.10122.
- Yargıtay 19. HD. 17.05.1993 tarihli ve 1993/3814 sayılı kararı
- Yargıtay 11. HD. 3.7.1986, 3634-4162
- Yargıtay 11. HD. 24.12.1996, 8552-9094
- Yargıtay 4. HD. 15.12.1987, 7632-9205
- Yargıtay 11. HD. 04.07.2005, E.10813, K. 7129

https://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/WC-HP_EN.pdf

https://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Mtl99_EN.pdf

<http://www.tcddtasimacilik.gov.tr/sayfa/yolcunun-el-klavuzu/#el-bagajlari>

