

DEMİRYOLU İLE YOLCU TAŞIMA SÖZLEŞMESİNDE TREN İŞLETMECİSİNİN BAGAJ TAŞIMADAN KAYNAKLANAN AKDİ SORUMLULUĞU

*Contractual Liability of the Operator Arising from the Carriage of Baggage
under a Contract of Carriage of Passengers by Railway*

Zehra İlgün ÇAMLI*
Elif YALÇIN SIRAKAYA**

Özet

Demiryolu ile yolcu taşıma sözleşmesi taşımacılık hizmeti için demiryolu tren işletmecisi veya acente ile yolcu arasında, ücretli ya da ücretsiz olarak yapılan taşımacılığa ilişkin sözleşmedir. 08.03.2019 tarihinde yayınlanan Demiryolu ile Seyahat Eden Yolcuların Haklarına Dair Yönetmelik'in 10. maddesinin 1. fıkrasında demiryolu tren işletmecisinin teşkilatında bagaj vagonu bulunan trenlerde bagajın, diğer trenlerde ise el bagajının, evcil hayvan ve araçların taşınmasını hiçbir şekilde reddedemeyeceği düzenlenmiştir. Bu bakımdan bagajı taşıma borcu, demiryolu ile yolcu taşıma sözleşmesinde taşıyıcının asli nitelikteki yolcu taşıma borcunun ifası sırasında yerine getirmesi gereken bir yan edim yükümlülüğüdür. Taşıyıcı hakimiyeti altında bulunan bagajı koruyup gözetme yükümlülüğü altındadır. Demiryolu tren işletmecisinin bu yükümlülüğü nasıl yerine getireceği Yönetmelik'in bagaj ve el bagajlarının taşınma koşullarını düzenleyen üçüncü bölümünde ayrıntılı olarak belirtilmiştir. Bu ayrıntılı düzenlemeler esasında demiryolu tren işletmecisinin sorumluluğunun kapsamının da belirlenmesini sağlayacaktır. Demiryolu tren işletmecisinin sorumluluğuna yol açan haller ise bagajın ve eşyanın kendisi tarafından teslim alınıp yolcuya veya alıcıya teslim edilene kadar geçen sürede bunların tamamen veya kısmen kaybolması, hasara uğraması veya geç teslim edilmesidir. Yönetmelik'te isabetli olarak el bagajından ve bagajdan sorumluluk farklı hükümlere tâbi kılınmış ancak ödenecek tazminat tutarının hesaplanması ve sınırları hususunda TTK m. 880 ve m. 882'den ayrılan anlaşılması güç hükümler sevk edilmiştir.

Anahtar Kelimeler: Taşıma sözleşmesi, yolcu taşıma sözleşmesi, demiryolu taşımacılığı, demiryolu ile yolcu taşıma, bagaj, bagaj taşıma borcu, demiryolu tren işletmecisinin sorumluluğu

Abstract

The contract of passenger transportation by railway is between the railway train operator or agency and the passenger for transportation services, whether paid or free. In paragraph 1 of

- Bu makale Etik Kurul iznine tabi değildir/This article is not subject to Ethics Committee permission.
- Makale Geliş Tarihi/Article Received Date: 07.02.2025
- Yayın Kurulu Kabul Tarihi/Editorial Board Acceptance Date: 22.04.2025.

* Dr. Öğr. Üyesi, Kırıkkale Üniversitesi Hukuk Fakültesi, Ticaret Hukuku Anabilim Dalı, Kırıkkale-Türkiye, ilgunmagden@hotmail.com, <https://orcid.org/0000-0002-5539-4655>.
Dr. Arş. Gör., Ondokuz Mayıs Üniversitesi Ali Fuad Başgil Hukuk Fakültesi Ticaret Hukuku Anabilim Dalı, Samsun-Türkiye, elifyalcinsirakaya@gmail.com, <https://orcid.org/0000-0001-8599-0223>.

Article 10 of the Regulation on the Rights of Railway Passengers published on 08.03.2019, it has been regulated that the railway train operator cannot refuse the transportation of luggage in trains with luggage wagons or transportation of hand luggage, pets, and vehicles in other trains. In this context, the liability of luggage transportation is a subsidiary execution obligation that the transporter has to carry out during the fulfillment of the obligation of the main passenger transportation in the contract of passenger transportation by rail. The transporter is under obligation to protect and preserve the luggage under its control. How the railway train operator will fulfill this obligation is specified in detail in the third section of the Regulation, which regulates the conditions of transportation of luggage and hand luggage. These detailed regulations will also ensure determining the scope of the liability of the railway train operator. Conditions that lead to the liability of the railway train operator are total or partial loss, damage, or late delivery of the luggage and items trusted to the operator in the period between receiving and delivering them. In the Regulation, the liabilities for hand luggage and luggage are justly subjected to different provisions, but regarding the calculation and limit of indemnities, provisions that are difficult to comprehend and differ from TCC Articles 880 and 882 have been forwarded.

Keywords: The contract of carriage, the contract of carriage of passengers, railway transportation, carriage of passengers by rail, luggage, the obligation to carry luggage, the liability of the railway train operator

GİRİŞ

Demiryolu tren işletmecisinin bagaj taşımasından kaynaklanan akdi sorumluluğunu konu alan bu çalışmanın amacı ilgili sorumluluğun kapsamını, yerine getirilmesini ve yerine getirilmesi esnasında doğabilecek zararların tazminini 8 Mart 2019 Tarihinde Resmi Gazete’de yayınlanan Demiryolu ile Seyahat Eden Yolcuların Haklarına Dair Yönetmelik hükümleri bağlamında ele almaktır. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından çıkarılan ilgili Yönetmelik ile 100 yıldan uzun süredir hukukumuzda yer bulan Rumeli Demiryollarının Umur-u Nakliyesi Hakkında Nizamname’nin (Rumeli Demiryolları İşletme Nizamnamesi-RDİN) anlaşılması zor ve günümüzde uygulanması mümkün olmayan hükümlerinin ilga edilmesi amaçlanmıştır. Ancak söz konusu amaç, normlar hiyerarşisi göz önünde bulundurulmadan hayata geçirilmeye çalışılmıştır. Bu yüzden çalışmamızda öncelikle Yönetmelik’in, ilgili diğer yasal düzenlemeler ve dayanak Cumhurbaşkanlığı Kararnamesi ile ilişkisi çerçevesinde Anayasa hukuku bakımından incelenmesi gerekmiştir. Bu suretle demiryolu tren işletmecisinin bagaj taşıma borcuna uygulanacak hükümler tespit edilmeye çalışılmıştır. Ardından bagaj kavramının taşıma hukukunda neyi ifade ettiği ele alınarak demiryolu tren işletmecisinin bagaj taşıma borcunun kapsamı, hukuki niteliği ve yerine getirilmesi açıklanmıştır. Daha sonra ise Yönetmelik doğrultusunda işletmecinin bagaj taşımasından kaynaklanan sorumluluğu, özellikle bagajın kaybı, hasarı ve gecikmesi kavramları ile bu durumlarda uygulanacak sorumluluk esasları ve sınırları değerlendirilmiştir. Çalışma yalnızca akdi sorumluluğu konu aldığından, demiryolu tren işletmecisinin özellikle tehlike sorumluluğundan kaynaklanan haksız fiil sorumluluğuna yer verilmekten kaçınılmıştır.

I. UYGULANACAK HÜKÜMLERİN BELİRLENMESİ

A. Demiryolu ile Yolcu Taşıma Sözleşmesine Uygulanacak Hükümler

1. İlgili Yasal Düzenlemeler

6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu'nun (TTK)¹ “*Taşıma İşleri*” başlıklı dördüncü kitabında taşıma sözleşmeleri genel olarak düzenlenmiştir. 6 Mayıs 1288 (18 Mayıs 1872) tarihli Rumeli Demiryollarının Umur-u Nakliyesi Hakkında Nizamname (RDİN) ve 1 Sayılı Cumhurbaşkanlığı Teşkilatı Hakkında Cumhurbaşkanlığı Kararnamesi'ne² (Kararname) dayanılarak çıkartılan 2019 tarihli “Demiryolu İle Seyahat Eden Yolcuların Haklarına Dair Yönetmelik”³ (Yönetmelik) ile ise demiryolu taşımaya ilişkin özel hükümler sevk edilmiştir. RDİN'in isminden yalnızca Rumeli Demiryolları'nda yapılacak taşımalarda uygulanacağı akla gelse de içeriği incelendiğinde Osmanlı'daki tüm demiryolu taşımalarında uygulanacağı anlaşılmaktadır⁴.

Türkiye'nin taraf olduğu CIV⁵ (*Convention Internationale pour le transport des Voyageurs*) ve CIM⁶ (*Convention Internationale concernant le transport des Marchandises par chemin de fer*) Protokolleri'nde ise demiryolu ile uluslararası yolcu ve eşya taşıma sözleşmelerine ilişkin kurallar ortaya konulmuştur. O hâlde ülkemiz sınırları içerisinde gerçekleşecek olan demiryolu ile yolcu taşıma sözleşmelerinde TTK ve ilgili yönetmelikler uygulama alanı bulacakken, taşımanın ülke dışında başlayacağı veya sona ereceği demiryolu yolcu taşıma sözleşmelerinde CIV hükümleri uygulama alanı bulacaktır⁷. Bu çalışmada bagaj taşımalarından sorumluk yalnızca ulusal demiryolu taşıma sözleşmeleri bağlamında ele alınacağından CIV hükümleri incelenmeyecektir.

TTK'nın “*Taşıma İşleri*” kitabının genel hükümlerinde, deniz, demir ve hava yoluyla taşıma ile posta idaresine ilişkin hükümlerin saklı tutulacağı belirtilmiştir (TTK m. 852). O hâlde deniz, demir veya hava yolu taşımalarında ilgili taşıma tür-

¹ RG 14.02.2011/27846

² RG 10.07.2018/30474

³ RG 08.03.2019/30708

⁴ Hakan Karan, ‘TBMM Adalet Komisyonu’nun Taşıma Hukuku’na Katmayı Başardığı İki Temel Sorun: Taşıma İşleri Komisyonculuğu Sözleşmesi ile Ulusal Demiryolu Taşıma Sözleşmesine Uygulanacak Hukuk’ (2012) Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu XXVI 172, 175

⁵ *Uluslararası Demiryolu Taşımalarına İlişkin Sözleşme* (COTIF)’nin CIV eki demiryolu yolcu taşımalarını düzenlemektedir. Türkiye 21.03.1985 tarihinde COTIF’i onaylayan bir Kanun çıkarmıştır (RG 27.03.1985 S. 18707). 1999 tarihinde değişikliğe uğrayan CIV protokolünü ise 24.12.2005 tarihli 26033 sayılı mükerrer Resmi Gazete ile onaylamıştır. Ayrıntılı bilgi için bkz. Burak Adıgüzel, *Taşıma Hukuku* (5. Baskı Adalet Yayınevi 2022) 18-19

⁶ Yine COTIF’in eki olan CIM ise demiryolu ile eşya taşımalarını düzenler. Türkiye’nin taraf olduğu (RG 01.06.1985 S. 18771) CIM zamanla çeşitli protokollerle değişmiş, CIM’i değiştiren 1999 tarihli en son protokol 24.12.2005 tarihli 26033 Sayılı mükerrer Resmi Gazete’de onaylanmıştır. CIM ve uygulanması bakımından ayrıntılı bilgi için bkz. Adıgüzel (n 5) 17-18

⁷ Bu çalışmada bagaj taşımalarından sorumluk yalnızca ulusal demiryolu taşıma sözleşmeleri bağlamında ele alınacağından CIV hükümleri incelenmeyecektir.

leri ile ilgili özel düzenlemeler öncelikle uygulanacak, özel düzenlemelerde boşluk bulunan durumlarda ise TTK'nın "Taşıma İşleri" kitabındaki hükümler uygulama alanı bulacaktır.

2019 Tarihli Yönetmelik'ten önce, demiryolu ile yolcu taşıma sözleşmesine ilişkin tek özel düzenleme Rumeli Demiryollarının Umur-u Nakliyesi Hakkında Nizamname'ydı. "Nizamname" sözcüğü tüzükle eş anlamlıdır. Tüzükler, 6771 Sayılı Anayasa değişikliğine⁸ kadar Türk Hukukunda düzenleyici işlemler arasında yer alırken, 18.05.2018 tarihli, 30425 Sayılı Resmi Gazete ile yapılan değişiklikle, Anayasa'nın 115. maddesinde bulunan tüzükler ile ilgili düzenleme kaldırılmıştır. Ancak söz konusu değişiklikten önce çıkarılan tüzükler yürürlükten kaldırılmadıkça geçerliliğini korumaktadır⁹.

Nizamnameler tüzük olarak değerlendirildiklerinde normlar hiyerarşisi gereği Anayasa'ya ve Kanunlar'a aykırı olamazlar. Ancak, nizamnameler zamanın kanun koyucusu padişahın kabulü ve oluruyla birlikte yürürlüğe girdikleri için kanun hükmünde kabul edilirler¹⁰. Nitekim, Anayasa Mahkemesi'nce de Osmanlı Devleti döneminde kabul olunan nizamnameler kanun hükmünde kabul edildiği gibi¹¹, RDİN'deki değişiklikler de kanun ile yapılarak RDİN'e kanun vasfı tanınmıştır¹².

Bununla birlikte TTK'ya göre özel bir norm vasfında olan RDİN, 1872 yılındaki ticari, ekonomik ve sosyal koşullar göz önünde bulundurularak hazırlandığından ihtiyaçlara cevap vermediği gibi günümüzde uygulanması mümkün olmayan hükümler de içermekteydi. Söz konusu sorunlar göz önünde bulundurularak, TTK'nın hazırlık aşamasında, şu anki TTK m. 852 hükmünün karşılığı olan, 6762 sayılı Türk Ticaret Kanunu (eTTK)'nın m. 764 hükmünden, özel hükümlerin saklı tutulduğu taşıma türleri arasında bulunan demiryolu taşımalarının çıkarılması önerilmiş, hatta taslak metinde bu öneri hayata geçirilmiştir. Ancak, TTK'nın en son hâlinde, 852. maddenin atıf yaptığı düzenlemelere, eTTK m.764'de olduğu gibi demiryolu taşımalarına ilişkin özel hükümler de eklenmiştir. TTK'nın gerekçesinde demiryolu taşımalarına ilişkin özel hükümlere atıf yapılarak, uygulama alanı buldukları hâllerde CIV ve CIM hükümlerine öncelik verilmesinin amaçlandığı belirtilmiştir.

⁸ Bkz. 6771 Sayılı Türkiye Cumhuriyeti Anayasasında Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun (RG 11.02.2017 S. 29976)

⁹ Yakup Ahmet Aktan, *Demiryolu ile Yolcu Taşımacılığı* (1. Baskı Filiz Kitapevi 2023) 10-11

¹⁰ Sabih Arkan, "Demiryolu İşletmesinin Eşya Taşımalarından Doğan Sorumluluğu" *Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Bakımından II. Taşımacılık Sempozyumu-Bildiriler – Tartışmalar 24-25 Ocak 1985 Maçka-İstanbul* (Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü Yayınları 1985) 47, 48; Karan (n 4) 174; Adıgüzel (n 5) 11. RDİN'in yürürlükte olduğu 31.05.1927 tarihli 598 Sayılı Resmi Gazete'de yayınlanan 1042 Sayılı Kanun'un 4. maddesi ile de açıkça ortaya konulmuştu, bkz. https://www5.tbmm.gov.tr/tutanaklar/KANUNLAR_KARARLAR/kanuntbmmc005/kanuntbmmc005/kanuntbmmc00501042.pdf Erişim tarihi: 31.10.2024

¹¹ AYM, T. 6.7.1965, E. 1965/16, K. 1965/041; AYM, T. 03.05.1966, E. 1966/4, K. 1966/25; AYM, T. 03.06.1976, E. 1976/31, K. 1976/30 www.anayasa.gov.tr (Son Erişim: 22.12.2024)

¹² Aktan (n 9) 11

Oysa böyle bir atıf bulunmasa dahi uluslararası anlaşmaların emredici hükümlerinin öncelikli olarak uygulanması gerekirdi¹³. Demiryolu taşımalarına ilişkin özel hükümlere yapılan bu atfın söz konusu nedenle devam ettirilmesi ise uygulanma kabiliyetini yitirmiş olan RDİN'in yürürlükten kaldırılmasını zımnen engellemiştir¹⁴.

Demiryolu taşımalarına ilişkin özel bir düzenleme olması nedeniyle TTK m. 852 gereği öncelikli uygulanması gereken RDİN'in günümüz sosyal ve ekonomik koşullarına uymamasıyla oluşan "örtülü kanun boşluğu"nın¹⁵ giderilmesi ve uygulamada yaşanan sorunlar için somut ve pratik çözümler bulmak amacıyla ise Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'nca 08.03.2019 tarihinde Demiryolu ile Seyahat Eden Yolcuların Haklarına Dair Yönetmelik çıkartılmıştır. Yönetmeliğin dayanağı ise 1 Sayılı Kararnamenin¹⁶ Ulaştırma Hizmetleri Düzenleme Genel Müdürlüğü'ne "Karayolu ve demiryolu taşımacılığı ve ulaştırması ile karayolu ve demiryolunda gerçekleştirilen tehlikeli mal taşımacılığı ve kombine taşımacılık alanlarında hizmet üretenler ile hizmetten yararlananların hak, yükümlülük ve sorumluluklarını belirlemek" görevini yükleyen m. 477/1-d hükmüdür (Yönetmelik m. 3¹⁷). Yönetmeliğin

¹³ Karan (n 4) 178; Eriş'e göre, gerekcede CIV ve CIM hükümlerine uygulama önceliği kazandırmanın amaçlandığının açıklanması, RDİN hükümlerinin uygulanmayacağı anlamına gelmektedir, bkz. Gönen Eriş, *Taşıma Hukuku* (Seçkin Yayıncılık 2015) 169. Kanaatimizce Kanun gerekçesinden hareketle böyle bir yorum yapılamaz. Zira gerekçe bağlayıcı olmadığı gibi 852. madde, eski 764. maddenin tekrarıdır.

¹⁴ Karan (n 4) 176-179. RDİN'in yürürlükte olup olmadığına ve uygulanabilirliğine ilişkin tartışmalar devam etmektedir. *Karan*'a göre nizamnamenin uygulanma kabiliyetini yitirdiğini kabulle birlikte, yeni bir düzenleme yapılmaya kadar kanun koyucunun amacı göz önüne alınarak TTK hükümlerinin uygulanması gerekmektedir, bkz. Karan (n 4) 181. *Adıgüzel* ise RDİN'in açıkça yürürlükten kaldırılmadıkça böyle bir yoruma gidilemeyeceğini RDİN'de hüküm bulunmayan hallerde TTK m. 856 ve devamı hükümlerinin uygulanacağını belirtmiştir, bkz. *Adıgüzel* (n 7) 11. RDİN'in şimdiye kadar ilga edilmesini sağlayan herhangi bir kanun hükmü bulunmadığından günümüzde de yürürlükte bulunduğu dair bkz. Arkan (n 10) 48; Ayşe Erol, *Türk Sorumluluk Hukukuna Göre Demiryolu İşletenin Sözleşme Dışı Sorumluluğu* (1. Baskı Yetkin Yayınları 2019) 39; Gülfer Meriç, '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, 841; Aktan (n 9) 14

¹⁵ *Karan*'a göre bu durumda bir örtülü kanun boşluğu bulunmaktaydı. Yazar, söz konusu boşluğu dayanarak demiryolu ile taşımalarda TTK hükümlerinin uygulanmasını savunmaktaydı, bkz. Karan (n 4) 179. *Aktan*'a göre yeni kanun hükümlerinin eski kanuna nazaran genel nitelikte olması halinde genel nitelikteki yeni tarihli kanun ile özel nitelikteki daha eski tarihli kanunun yürürlükten kaldırılıp kaldırılmadığı yorum yoluyla tespit edilmelidir. Örneğin genel nitelikteki kanunda yer alan hüküm, yolcu veya gönderen lehine düzenlenmişse genel nitelikteki kanun hükümleri uygulanmalıdır. Bunun dışında *Aktan*'a göre; Nizamnamede yer alan ancak günümüzde uygulanması imkansız ve TTK'da da karşılığı bulunmayan hükümlerin ise gerçek olmayan boşluk kapsamında değerlendirilmesi ve hakim Türkiye Medeni Kanunu'nun 2. maddesine dayanarak hükmü uygulanmaktan kaçınması gerekir. Yargıtay kararlarına bakıldığında da RDİN'in uygulandığına rastlanılmamıştır, bkz. Aktan (n 11) 14-15. Nitekim uygulayıcıların Nizamname'ye başvurmadığı ve hakimlerin de RDİN'den haberdar olmadığı tespiti için bkz. Karan (n 4) 179; Meriç (n 14) 841 dn 5

¹⁶ RG 10.07.2018/30474

¹⁷ İlgili hükümde Yönetmelik'in 1 Sayılı Kararname'nin 478. maddesinin 1. fıkrasının (c) bendine dayanılarak hazırlandığı belirtilse de 17.01.2020 tarih 31011 sayılı Resmi Gazete'de yayınlanan



hazırlanmasında, 23.10.2017 tarihli ve 1371/2007/EC sayılı *Demiryolu Yolcularının Hakları ve Yükümlülükleri Hakkında Avrupa Parlamentosu ve Konsey Tüzüğü* dikkate alınmıştır (Yönetmelik m. 65).

Yönetmelik hükümleri, ulusal demiryolu altyapı ağı üzerinde bir seyahat belgesi ile hizmet alan yolcuları ve onlara hizmet veren demiryolu tren işletmecilerini, acenteleri, gar ve istasyon işletmecilerini kapsar. Buna mukabil 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 verenleri, ulusal demiryolu altyapı ağından bağımsız olan altyapılar üzerinde, turistik, tarihi, eğlence, müze sergilemesi, gösteri ve benzeri amaçlarla hizmet alanları ve hizmet verenleri ve ulusal demiryolu altyapı ağında yapılan banliyö taşımacılık hizmetlerini kapsamaz (Yönetmelik m. 2).

2. 1 Sayılı Cumhurbaşkanlığı Kararnamesi ile Ulaştırma Hizmetleri Düzenleme Genel Müdürlüğüne Verilen Düzenleme Yetkisinin İncelenmesi

Yönetmelik'in dayanağı olan Kararname, hiçbir genel düzenlemeye yer vermeden bu konuda ayrıntılı hükümler öngörme yetkisini yönetmelik çıkartan kuruma devretmiştir. Anayasanın (AY)¹⁸ 124. maddesinin 1. fıkrasına göre: “*Cumhurbaşkanı, bakanlıklar ve kamu tüzel kişileri, kendi görev alanlarını ilgilendiren kanunların ve Cumhurbaşkanlığı kararnamelerinin uygulanmasını sağlamak üzere ve bunlara aykırı olmamak şartıyla, yönetmelikler çıkarabilirler*”. Belirtildiği gibi, Anayasa-da yönetmeliklere kendinden üstte bulunan bir normda öngörülen düzenlemenin uygulanmasını sağlama görevi yüklenmiştir. O halde yönetmeliğin uygulanmasını sağladığı üst normun ilgili konuda en azından genel bir düzenleme içermesi beklenmektedir. İlgili Cumhurbaşkanlığı Kararnamesi ise genel veya ayrıntılı hiçbir düzenlemeye yer vermeksizin demiryolu alanında hizmet üretenler ve hizmetten yararlananların hak, yükümlülük ve sorumluluklarını belirleme yetkisini Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'nın bir hizmet birimi olan Ulaştırma Hizmetleri Düzenleme Genel Müdürlüğü'ne devretmiştir. Bununla birlikte üst normun genel bir düzenleme yapmaksızın alttaki norma ayrıntılı düzenleme konusunda yalnızca bir yetki vermesinin mümkün olup olmadığını öğretideki görüşler bağlamında tartışmak gerekir.

Cumhurbaşkanlığı kararnameleri her ne kadar yürütme organının bir düzenleyici işlemi olsalar da asli nitelikte olduklarından (AY m. 104) ve Anayasa Mahkemesi'nce denetlendiklerinden (AY m. 150) yönetmeliklerle ilişkilerinin belirlenmesinde kanun ile yönetmelik arasındaki ilişkiye dair görüşler yol gösterici olabilir. Yürütmeye düzenleme alanı bırakan kanunun o konuyu ne ölçüde düzenlemesi gerektiği öğretide tartışılmıştır. Bu hususta ileri sürülen bir görüşe göre, düzenlenecek konu-

56 Numaralı Cumhurbaşkanlığı Kararnamesi'nin 5. maddesi ile yetkinin dayanağı 1 Sayılı Kararname'nin 477. maddesinde yapılan değişikliğin içerisinde düzenlenmiştir.

¹⁸ RG 9.11.1982/17863

nun bir kanunla belli edilmesi yeterli olup kanunla yalnızca bir konuda düzenleme yetkisinin idareye verilmesi yeterlidir¹⁹. Söz konusu görüşten yola çıkıldığında, tıpkı kanunlar gibi asli nitelikte olan cumhurbaşkanlığı kararnamelerinin ilgili konuda çıkartılacak yönetmeliğe o konuda genel bir düzenleme yapmaksızın yalnızca yetki vermesi mümkün görünmektedir.

Anayasa Mahkemesi'ne göre ise yasama organı yürütme organına veya idareye yetki verirken düzenlenecek alanın esaslı konularını kanunda yeterince belli etmiş, sınırlarını ve çerçevesini çizmiş olmalıdır²⁰. Bu görüşe göre kanunda temel esaslar çizildikten sonra uzmanlık gerektiren ve yönetim tekniğine ilişkin düzenlemeler yürütme organına bırakılabilir²¹. Bu ikinci görüşü cumhurbaşkanlığı kararnamesi ile yönetmelik arasındaki ilişkiye uyarladığımızda ise kararnameyle yönetmeliğe yalnızca ilgili konuda düzenleme yapma yetkisi verilmesinin mümkün olmadığı sonucuna ulaşılmaktadır.

Yapılan tartışmalar bir yana bırakıldığında bugün için cumhurbaşkanlığı kararnamesinin yalnızca düzenleme yetkisi verdiği Yönetmelik hükümleri yürürlükte- dir. Kanaatimizce, Anayasa Mahkemesi'nin de belirttiği gibi bir üst normun ilgili konuda çerçeve çizmesi gerekli olmakla birlikte şu an için Kararname hakkında açılmış bir iptal davası bulunmamaktadır. Dolayısıyla yürürlükteki güncel düzenleme olan Yönetmelik'in RDİN ile ilişkisine değinmek gerekmektedir.

3. Yönetmelik'in RDİN ile İlişkisi

2017 Anayasa değişikliği ile hukukumuzda ayrı bir öneme sahip kılınan cumhurbaşkanlığı kararnameleri her ne kadar kanunlar gibi asli nitelikte olup herhangi bir organ veya makamın izni, yetkisi veya onayı olmadan çıkartılsalar da normlar hiyerarşisinde kanunların altında yer almaktadırlar²². Bu bağlamda, düzenleyici bir norm olarak kanunların altında bulunan cumhurbaşkanlığı kararnamesinin verdiği yetkiye dayanarak çıkartılan yönetmeliğin, kanun hükmünde kabul edilen nizamnameyi ilga edip edemeyeceği tartışılması gereken bir sorundur. Nitekim Yönetmelik hükümleri şu an uygulanma kabiliyeti olmayan RDİN hükümlerinden oldukça farklı düzenlemeler öngörmekte, bu da RDİN'in zımni ilgası anlamına gelmektedir. Konu

¹⁹ İlgili görüş için bkz. Cengiz Arıkan, *Türk Anayasa Hukukunda Yasama Yetkisinin Devredilmezliği İlkesi* (Yetkin Yayınları 2011) 122

²⁰ "...oysa Anayasa'nın 5. maddesi uyarınca yasama yetkisi yalnızca Türkiye Büyük Millet Meclisidir ve bu yetki, Meclisten başka hiçbir kuruluşa veya kişiye aktarılamaz, yürütme ise, Anayasanın 6. maddesi uyarınca, ancak yasaların çizdiği sınırlar içinde düzenleyici işlemler yapabilir. Böylelikle yürütmeye Anayasa'nın tanımadığı yetkiler tanınmış olmakla bu kanun Anayasa'nın 4. maddesindeki hiçbir kimse veya organın kaynağını Anayasa'dan almayan bir Devlet yetkisi kullanmayacağı yollu ilkeye de aykırı bulunmaktadır..." [AYM, T. 25.10.1969, E. 1967/41, K. 1969/57 www.anayasa.gov.tr (Son Erişim: 26.12.2024)]

²¹ Arıkan (n 19) 148

²² Ayrıntılı bilgi için bkz. Cemre Akyılmaz, '2017 Anayasa Değişikliğine Göre Cumhurbaşkanlığı Kararnameleri', (2019) 23 [1] Ankara Hacı Bayram Veli Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi 191, 199 vd.

salt normlar hiyerarşisi bakımından değerlendirildiğinde Yönetmelik'in RDİN'i ilga etmediği düşünülebilir. Ancak kanaatimizce RDİN'in uygulanma kabiliyetini yitirdiği göz önünde bulundurularak Yönetmelik'in daha önce belirttiğimiz örtülü boşluğu doldurduğu kabul edilmelidir.

Yönetmelik'in yurtiçinde gerçekleştirilen demiryolu ile yolcu taşıma sözleşmelerinde TTK m. 852'nin atıfta bulunduğu özel düzenlemeyi karşıladığını bu nedenle de öncelikli olarak uygulanacağını düşünmekteyiz. Bununla birlikte RDİN'in günümüzde uygulanabilir bir hükmünün varlığı hâlinde bu hükme öncelik verilmelidir. RDİN'in bir asırdan daha önceki ekonomik ve sosyal şartlarda düzenlendiği göz önünde bulundurulduğunda bu tespitin çoğu zaman teorik nitelik arz ettiğini de söylemek gerekir. İlgili konuda Yönetmelik ya da RDİN'de bir düzenleme bulunmayan durumlarda ise TTK'nın taşıma işleri kitabındaki genel hükümler uygulanacaktır. Ancak gerek 1 Sayılı Cumhurbaşkanlığı Kararnamesi ile Ulaştırma Hizmetleri Düzenleme Genel Müdürlüğü'ne verilen yetkiye dair yukarıda tespitini yaptığımız hususlar gerek RDİN'in uygulanabilirliğine dair tartışmalar göz önüne alındığında demiryolu taşımacılığına ilişkin tamamen yeni bir kanun ihdas edilmesi gerekliliği ortadadır. Bu gereklilik COTIF-CIV düzenlemeleri başta olmak üzere uluslararası mevzuata uyumluluk açısından da önemlidir²³.

B. Demiryolu Tren İşletmecisinin Bagaj Taşımından Kaynaklanan Akdi Sorumluluğuna Uygulanacak Hükümler

Bagaj taşımalarından kaynaklanan sorumluluk akdi sorumluluktur. Bu nedenle taraflar arasındaki sözleşme hükümleri, TTK veya Yönetmelik'in emredici hükümlerine aykırı olmadığı sürece ilgili düzenlemelerden önce uygulama alanı bulacaktır. Taşıma sözleşmesi, Yönetmelik m. 4/1-bb bendine göre *“Taşımacılık hizmeti için demiryolu tren işletmecisi veya acente ile yolcu veya gönderici arasında, ücretli ya da ücretsiz olarak yapılan taşımacılığa ilişkin sözleşmeyi”* ifade eder²⁴. Yine Yönetmelik m. 5/2'ye göre demiryolu tren işletmecisi taşıma sözleşmesiyle, yolcuyu, el bagajını, bagaj, araç ve eşyayı varış yerine götürmeyi, bagaj ve eşyayı varış yerinde yolcuya teslim etmeyi taahhüt eder.

Taşıma sözleşmesinin bir türü olan yolcu taşıma sözleşmesi de tarafların²⁵ karşı-

²³ Aktan (n 9) 15

²⁴ Demiryolu tren işletmecisini temsilen hareket eden acentenin sözleşmenin tarafı olarak aktarılmasına ilişkin Yönetmelik düzenlemesinin hatalı ve isabetsiz olduğu yönünde bkz. Meriç (n 14) 845

²⁵ Yolcu taşıma sözleşmesinin tarafları taşıyıcı ve yolcudur. Yönetmelik hükümlerinde taşıyıcı kavramı açıklanmamıştır. TTK m. 850/1'e göre taşıyıcı *taşıma sözleşmesiyle eşya veya yolcu taşıma işini veya ikisini birlikte üstlenen kişidir*. Yönetmelik m. 5/2 esas alındığında demiryolu yolcu taşıma sözleşmesinde taşıyıcı demiryolu tren işletmecisidir. Demiryolu ile yolcu taşımada işletmeci Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı ile Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları (TCDD) Genel Müdürlüğü tarafından verilen yetkiye istinaden TCDD Taşımacılık AŞ'yi ifade eder. Yolcu ise Yönetmelik m.4/1-f bendinde *demiryolu ile seyahat eden ve taşıma sözleşmesine taraf olan kişiler* olarak tanımlanmıştır. Demiryolu yolcu taşıma sözleşmesinin tarafları hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Aktan (n 9) 33-38

lıklı ve birbirine uygun irade beyanları ile kurulur²⁶. Kural olarak taraflar sözleşme yapıp yapmama veya sözleşmenin içeriğini düzenleme konusunda irade serbestisine sahiptirler. Ancak bazı durumlarda kanun koyucu sözleşmenin zayıf konumundaki tarafını koruyarak onun aleyhine düzenleme yapılamayacak yönde bir içerik kısıtlamasına gitmektedir. Yolcu taşıma sözleşmelerinde de yolcunun sözleşmeyi müzakere etme olanağının olmaması onun korunmasını gerektirebilir. Bu sebeple Yönetmelik m. 5/9 ile yolcuların haklarının taşıma sözleşmesiyle veya başka bir yolla kısıtlanamayacağına veya ortadan kaldırılamayacağına yönelik tek taraflı nispi emredici nitelik taşıyan bir hüküm getirilmiştir²⁷.

Tarafların yolcu taşıma sözleşmesinde kararlaştırmadıkları konularda deniz, demir ve hava yoluyla taşımada özel hükümlerin saklı olduğunu belirten TTK m. 852 gereği, bagaj taşımalarından kaynaklanan akdi sorumluluğa ilişkin özel hükümler TTK hükümlerine göre öncelikle uygulanacaktır. RDİN, bagaj taşımalarından kaynaklanan sorumluluğun tespitine veya miktarına ilişkin uygulanabilir güncel bir hüküm içermemektedir²⁸. O hâlde demiryolu tren işletmecisinin bagaj taşımalarından kaynaklanan sorumluluğu öncelikle Yönetmelik hükümlerine göre belirlenecektir. Yönetmelik'te konuyla ilgili özel bir hüküm bulunmadığı durumlarda ise TTK hükümleri uygulanacaktır.

Türk Ticaret Kanunu m. 912/1'in ikinci cümlesinde taşıyıcının, yolcunun eşyasının ziyaından ve hasara uğramasından TTK'nın 875 ilâ 886'ncı maddeleri uyarınca sorumlu olduğu ifade edilmiştir²⁹. TTK'nın atfı yapılan söz konusu maddeleri arasında eşya taşıma düzenlenmiştir. Öyleyse bagaj taşımalarından kaynaklanan sorumluluğa Yönetmelik'ten sonra TTK'nın eşya taşımaya ilişkin genel hükümleri uygulanacaktır. Ayrıca TTK m. 1 uyarınca, demiryolu ile taşımaya ilişkin düzenlemelerden sonra taşıma hukukuna ilişkin ticari örf ve âdet hükümlerinin diğer genel hükümlerden önce uygulanması gerekecektir.

II. DEMİRYOLU İLE YOLCU TAŞIMA SÖZLEŞMESİNDE İŞLETMECİNİN BAGAĞI TAŞIMA BORCU

A. Bagaj Kavramı ve Türleri

Öğretide bagaj, adına belge düzenlensin veya düzenlenmesin yolcunun yanına aldığı eşyası dışında araçta onunla birlikte taşınan kişisel eşyası olarak tanımlan-

²⁶ Yolcu taşıma sözleşmesinin özellikleri, unsurları, kurulması ve sona ermesi hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Aktan (n 9) 23-51

²⁷ Aktan (n 9) 26

²⁸ RDİN her ne kadar yolcu eşyalarının zayı ve gaip olmasına ilişkin hükümler (RDİN, İkinci Fasıl m. 24 vd.) içerse de söz konusu hükümlerin günümüzde uygulanma olasılığı bulunmamaktadır.

²⁹ Ziya ve hasardan bahsedilmesine diğer sorumluluk hali olan teslimde gecikmeden sehven bahsedilmediğini düşünüyoruz. Zira TTK m. 875 gecikmeden doğan zarardan sorumluluk halini de kapsamaktadır.

maktadır³⁰. Yolcunun yanına aldığı kişisel eşyası ise el bagajı (teslim edilmeyen bagaj) olarak ifade edilmektedir³¹. Yani bagajın demiryolu tren işletmecisine teslim edilmesi gerekirken; el bagajı, tren yolcusunun kendi denetim ve gözetim sorumluluğu altında onunla aynı vagona taşınmaktadır³².

TTK'da bagajı tanımlayan herhangi bir hüküm bulunmamaktadır. Yönetmelik'in m. 4/1-d hükmünde, *yolcunun yanına taşıyamayacağı hacim, boyut ve ağırlıkta olan ancak yolculuk sonunda varılacak yerde kullanılmasına ihtiyaç duyulan seyahat belgesi düzenlenmiş nesne ve diğer şahsi malların bagaj niteliğinde olduğu* belirtilmiştir. El bagajı ise Yönetmelik'in m. 4/1-m hükmüne göre *yolcunun kendi denetim ve sorumluluğu altında olan, seyahat ettiği vagona muhafaza ettiği, demiryolu tren işletmecisi tarafından belirlenmiş ölçü ve ağırlıktaki bagajlardır*³³.

Görüldüğü üzere Yönetmelik'te bagaj kavramı, öğretinin aksine, seyahat belgesi düzenlenmiş eşyalarla sınırlanmıştır (Yönetmelik m. 4/1-d). Seyahat belgesi ise Yönetmelik'in m. 4/1-y hükmünde; *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 bilet* olarak tanımlanmıştır. Aynı maddenin (ı) bendinde de biletin seyahat belgesini ifade ettiği belirtilmiştir. Yönetmelik m. 4/1-e'de ise bagaj taşıma belgesi tanımlanmıştır. Buna göre; *bagajın yolcudan alındığını gösteren, demiryolu tren işletmecisi tarafından bagaj taşımasına ilişkin düzenlenen belge* bagaj taşıma belgesidir.

Yönetmelik'in m. 4/1-d hükmünde “*seyahat belgesi*” ifadesi kullanılmışsa da aslında bagaj için düzenlenmesi gereken belge “*bagaj taşıma belgesi*”dir. Ancak anılan hükümdeki seyahat belgesi kavramını bagaj taşıma belgesi olarak anlayarak, sorumluluğun bagaj taşıma belgesi düzenlenmiş eşyalarla sınırlandırılması da mümkün değildir. Nitekim Yönetmelik m. 12/5 uyarınca da bagaj taşıma belgesinin olmaması Yönetmelik'e tabi olan bagajların taşınması ile ilgili sözleşmelerin mevcudiyetini ve geçerliliğini etkilemez. Dolayısıyla önemli olan taşıyıcının haberdar olduğu ve koruması altına aldığı, yolcuya ait bir bagajın bulunmasıdır. Bu bağlamda Yönetmelik m. 4/1-d hükmü ile kastedilen de “*...seyahat belgesi düzenlenmiş yolcuya ait, taşıyıcının haberdar olup koruması altına aldığı nesne ve diğer şahsi mallar*” olmalıdır.

³⁰ Mazhar Nedim Göknıl, *Hava Hukuku* (İstanbul Üniversitesi Yayınları, 1951) 188; Ahmet Zeyneloğlu, *Taşıma Hukuku* (2. Baskı Yetkin Yayınları 1993) 287

³¹ Göknıl (n 30) 189; Sabih Arkan, ‘Yolcu Taşımalarında Karşılaşılan Bazı Hukuki Sorunlar Üzerinde Düşünceler’, (1983) 12 [1] BATİDER 13, 21; Zeyneloğlu (n 30) 287; Aktan (n 9) 39, 40

³² Vural Seven, *Taşıma Hukuku* (2. Baskı Anadolu Üniversitesi Açıköğretim Fakültesi Yayınları 2010) 26; Aktan (n 9) 39-40

³³ Aynı maddenin (o) bendinde ise *trende yolcusu olmadan, demiryolu tren işletmecisi tarafından belirlenen hacim, boyut, ağırlık ve çeşitlilikte taşınabilir, ticari olmayan nesneler* olarak eşya kavramı tanımlanmıştır. Çalışmamızın konusu demiryolu işletmecisinin yolcu taşıma sözleşmesi kapsamındaki bagaj taşıma sorumluluğu olduğundan trende yolcu olmadan taşınan eşyalara ilişkin hükümler ele alınmayacaktır.

B. Bagaj Taşıma Borcunun Hukuki Niteliği ve Yerine Getirilmesi

Bagajı taşıma borcu demiryolu ile yolcu taşıma sözleşmesinde taşıyıcı sıfatındaki demiryolu tren işletmecisinin asli nitelikteki yolcu taşıma borcunun ifası sırasın-da yerine getirmesi gereken bir yan edim yükümlülüğüdür³⁴. Yani bagaj taşıması, ayrı bir taşıma sözleşmesinin konusunu oluşturmamaktadır³⁵. Zira taşıma taahhüdü yolcunun bagajlarının taşınmasını da kapsamaktadır³⁶. Nitekim Yönetmelik'te de demiryolu tren işletmecisinin teşkilatında bagaj vagonu bulunan trenlerde bagajın, diğer trenlerde ise el bagajının, evcil hayvan ve araçların taşınmasını hiçbir şekilde reddedemeyeceği düzenlenmiştir (Yönetmelik m. 10/1). Ancak demiryolu tren işletmecisi taşıma koşullarını kendi belirler ve ilan eder (Yönetmelik m. 10/1). Bu yüzden Yönetmelik m. 7 gereği demiryolu tren işletmecisinin yolculara seyahat öncesinde ve esnasında asgari olarak sunması gerektiği bilgiler arasında kayıp el bagajı, bagaj ve eşya taşınmasıyla ilgili prosedürler de sayılmıştır (Yönetmelik Ek-1).

Bagaj taşımaya ilişkin yan edim yükümlülüğünün ifası için kural olarak taşıyıcıya ayrı bir ücret ödenmez (TTK m. 912/1). Bununla birlikte uygulamadaki sözleşmelerde belli bir kilograma kadar olan bagajlar için ücret talep edilmezken, bunu aşan kısım için belli bir ücret öngörülmektedir³⁷. Nitekim Yönetmelik m. 12/1'e göre demiryolu tren işletmecisi, taşımaya kabul edilebilecek olan bagajlar ile şeylerin türü, hacmi, boyutu, ağırlığı ve sayısına ilişkin koşulları, bu çerçevede uygulanacak taşıma ücreti esaslarını belirler ve ilan eder. Aynı husus el bagajları için de geçerlidir (Yönetmelik m. 13/1). Öğretide taşıma için ücret belirlenmesi halinde ayrı bir taşıma sözleşmesinin varlığından söz edileceği ileri sürülmüştür³⁸. Ancak ayrı bir sözleşmenin varlığının, sözleşmeye konu şeylerin bagaj sıfatını etkilemediğini kabul etmek gerekir. Aynı şekilde belli bir ağırlıktan fazla bagaj için ek ücret öngörüldüğü durumlarda, taşıyıcının ücretin ödenmemiş olduğu gerekçesiyle sorumluluktan kurtulamayacağı belirtilmiştir³⁹.

Taşıyıcı hakimiyeti altında bulunan bagajı koruyup gözetme yükümlülüğü altındadır⁴⁰. Demiryolu tren işletmecisinin bu yükümlülüğü nasıl yerine getireceği Yönetmelik'in bagaj ve el bagajlarının taşınma koşullarını düzenleyen üçüncü bö-

³⁴ Arkan (n 31) 20; Sinan Sami Akkurt, *Sivil Havayolu ile Yolcu Taşımacılığından Kaynaklanan Hukukî Sorumluluk* (1. Baskı Seçkin Yayıncılık 2014) 238; Eriş (n 13) 927; Hüseyin Tokat, 'Karayoluyla Yolcu Taşınmasından Kaynaklanan Akdî Sorumluluk' (2016) 65 [4] Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi 2909, 2959; Adıgüzel (n 5) 306. Bagaj taşıması yolcu taşıma sözleşmesinin fer'i olarak da ifade edilmektedir bkz. Göknal (n 30) 188; Zeyneloğlu (n 30) 287.

³⁵ Adıgüzel (n 5) 29

³⁶ Arkan (n 31) 20; Seven (n 32) 131; Aktan (n 9) 39

³⁷ Bkz. <https://ebilet.tcddtasimacilik.gov.tr/yolcu-tasima-kurallari> >El Bagajı Taşımaları (Son Erişim: 18.01.2025)

³⁸ Arkan (n 31) 21

³⁹ Zira böyle bir iddia TTK m. 854'e aykırı düşer bkz. Arkan (n 31) 24-25

⁴⁰ Arkan (n 31) 21; Akkurt (n 34) 238; Hüseyin Ülgen, *Hava Taşıma Sözleşmesi* (Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü Yayınları 1987) 169



lümünde ayrıntılı olarak belirtilmiştir (Yönetmelik m. 10-18). İlgili bölümde yolcular için de belirli kurallar getirilmiştir. Örneğin yolculara, trenle taşınacak evcil hayvanların sağlıklı olduklarına dair belgeleri yolculuk öncesi ibraz etme (m. 10/4), akıntı, koku gibi belirtilerin ortaya çıkması halinde bagajın kontrol edilmesine rıza gösterme (m. 11), beraberinde bulunan el bagajlarını gözetme ve trende bu iş için ayrılmış yerlere uygun bir şekilde yerleştirme (m. 13/2-3) gibi yükümlülükler yüklenmiştir. Yine trenlerde taşınması suç teşkil eden maddeleri taşıma yasağı düzenlemişken (m. 13/4), taşıma belgesinin kendi açıklamalarına uygun bir biçimde düzenlendiğini kontrol etme (m. 15/4), bagaj olarak taşınan her bir parça üzerinde adını, adresini ve varış yerini görünür bir biçimde belirtme (m.16/1) gibi yolcuya ait yükümlülükler öngörülmüştür. Bu yükümlülüklerin yerine getirilmemesi halinde duruma göre demiryolu tren işletmecisi bagaja gelen zararlardan sorumlu olmayacak hatta yolcunun tren işletmecisine karşı sorumluluğu dahi doğabilecektir.

Yönetmelik m. 12/4'e göre bagajların sevkiyle ilgili akdi yükümlülükler bagaj taşıma belgesiyle tespit edilecektir. Her ne kadar yine aynı maddenin 5. fıkrasına göre bagaj taşıma belgesinin olmaması veya usulüne uygun olmaması veya kaybolması, bu Yönetmelik'e tabi olan bagajların ve eşyanın taşınması ile ilgili sözleşmelerin mevcudiyetini ve geçerliliğini etkilemeyecekse de hükmün saklı tuttuğu 18. maddeye göre demiryolu tren işletmecisi, zorunlu olmamakla birlikte, bagaj taşıma belgesini elinde bulunduran kişinin bagajı veya eşyayı teslim almaya yetkili olup olmadığını denetleme hakkına sahiptir. Bagaj taşıma belgesinin iade edilmemesi halinde, demiryolu tren işletmecisi bagajları veya eşyaları sadece teslim almaya hakkı olduğunu kanıtlayan kişiye teslim etmekle yükümlüdür (Yönetmelik m. 18/1-2).

Yönetmelik m. 15/3 uyarınca bagaj taşıma belgesi; *"bagaj teşhis kuponunun"⁴¹ tarih ve numarasını, demiryolu tren işletmecisi veya acentenin ticaret unvanlarını, adreslerini ve iletişim bilgilerini, yolcunun adını-soyadını veya yolcu biletinin tarih ve numarasını, göndericinin ve alıcının adını soyadını veya varsa ticaret unvanını ve adresini, bagajın veya eşyanın türünü, miktarını ve ağırlığını, tren kalkış, varış ve varsa aktarma yerlerini, bagaj veya eşya taşıma ücretini, teslim yerini, bagaj veya eşyanın içeriğini, yolcu tarafından özel olarak beyan edildiği takdirde bagaj veya eşyanın değerini, aksine bir hüküm olsa dahi, taşımanın Yönetmelik'e tabi olduğuna ilişkin açıklamayı, bagaj veya eşyaların sevkiyle ilgili akdi yükümlülükleri kanıtlamasına ve yolcunun veya göndericinin bu taşıma sözleşmesinden doğan haklarını kullanmasına imkân veren başka herhangi bir açıklama"*yı içermelidir. Buna karşılık yolcu da bagaj taşıma belgesini aldığı anda, bu belgenin kendi açıklamalarına uygun bir biçimde düzenlendiğini kontrol etmekle yükümlüdür (Yönetmelik m. 15/4). Ancak bagaj taşıma belgesine yazılması gereken bilgilerden, yolcu biletinde zaten mevcut olan bilgiler bagaj taşıma belgesine yazılmayabilir veya biletle bir-

⁴¹ Yönetmelik m. 4/1-f bendine göre bagaj teşhis kuponu; *bagajın hangi yolcuya ait olduğunun tespitini sağlayan belgedir.*



leştirmek kaydıyla sadece bir bagaj teşhis kuponu verilebilir (Yönetmelik m. 15/5).

Bagaj taşıma belgesine ilişkin bu ayrıntılı düzenlemeler esasında demiryolu tren işletmecisinin sorumluluğunun kapsamının da belirlenmesini sağlayacaktır. Zira bagaj taşıma belgesi, aksi kanıtlanıncaya kadar, bagaj kaydının ve bunların taşıma koşullarının ispatı niteliğindedir (Yönetmelik m. 12/6). Aksi kanıtlanmadıkça bagajın demiryolu tren işletmecisi tarafından gözle görünür bir biçimde iyi durumda teslim alındığı ve bagaj sayısı ile ağırlığının bagaj taşıma belgesinde yazılı olan kayıtlara uygun olduğu kabul edilir (Yönetmelik m. 12/7). Böylelikle bagajların bagaj taşıma belgesinde yer aldığı gibi olmadığını iddia eden taraf bu iddiasını ispatlamakla yükümlü olacak, örneğin bagajın hasara uğradığı iddia edildiğinde bagaj taşıma belgesinde yazan hükümlere göre bagajın zaten hasarlı olarak teslim edildiği tespit edilirse demiryolu tren işletmecisinin sorumluluğuna gidilemeyecektir⁴².

Taşıyıcının bagaj taşımaya ilişkin yükümlülükleri bagaj kendisine teslim edildiği anda başlayıp, varış yerinde yolcuya veya temsilcisine teslim edilmesiyle son bulur⁴³. Yönetmelik m. 10/6'da demiryolu tren işletmecisinin bagajları ve eşyaları teslim aldığı andan teslim edinceye kadar bagajdan sorumlu olduğu hükme bağlanmıştır. Öğretide, el bagajıyla ilgili sorumluluğun ise yolcunun taşınmaya başlanması ile başlayacağı, varma yerine ulaşması ile de sona ereceği belirtilmiştir⁴⁴.

III. YÖNETMELİK'E GÖRE DEMİRYOLU TREN İŞLETMECİSİNİN BAGAJ TAŞIMADAN KAYNAKLANAN SORUMLULUĞU

A. Genel Olarak

Demiryolu tren işletmecisi, yolcu taşıma sözleşmesine ilişkin bir yan edim yükümlülüğünün sonucu olan bagaj taşımaya ilişkin taahhüdüyle birlikte bagajın bakım ve muhafazasına özen gösterme ve bagajı teslim yükümlülüklerini de üstlenmiş olur. Yönetmelik m. 10/6'da bagajları teslim aldığı andan teslim ettiği ana kadar, m. 19/2'de de taşıma esnasında, trende, istasyonda veya istasyon dışında muhafaza ve nezareti altında bulunduğu durumlarda demiryolu tren işletmecisinin bagajdan sorumlu olduğu belirtilmektedir.

Demiryolu tren işletmecisinin bagaj, el bagajı, evcil hayvan ve eşyanın taşınmasına ilişkin sorumluluğu, sorumluluğuna yol açan hâllerin neler olduğu ve bu hâllerden kaynaklanan sorumluluğun şartları, sınırları ve sorumlu olduğu kişiler Yönetmelik'in dördüncü bölümünün 30 ilâ 39. maddeleri arasında ayrıntılı olarak hükme bağlanmıştır. Yönetmelik m. 40'da ise demiryolu tren işletmecisi yolcunun trene binmesinden inmesine kadar geçen sürede yaşanacak kaza ya da olay sonucu ölüm,

⁴² Aktan (n 9) 41

⁴³ Arkan (n 31) 22; Nurdan Orbay Ortaç, 'Havayolu ile Taşımalarda Bagajın Zıyaı veya Hasara Uğraması Nedeniyle Doğan Âkdi Sorumluluk' (2014) [114] Türkiye Barolar Birliği Dergisi 143, 146; Tokat (n 34) 2963; Adıgüzel (n 5) 307

⁴⁴ Adıgüzel (n 5) 307



yaralanma ya da bagaja, el bagajına zarar gelmesi hallerini Demiryolu Tren İşletmeciliği Yetkilendirme Yönetmeliği⁴⁵ kapsamında yapmakla yükümlü olduğu üçüncü şahıslara karşı mali sorumluluk sigortası ile karşılayacağı belirtilmiştir. Sigorta yaptırılması hem yolcunun hem de demiryolu tren işletmecisinin menfaatlerinin korunması açısından önem arz etmektedir. Böylece zarar gören, uğradığı zararı doğrudan sigortacıdan da isteyebilecektir (TTK m. 1478).

B. Demiryolu Tren İşletmecisi ve Fiillerinden Sorumlu Olduğu Kişiler

Yönetmelik'teki tanıma göre demiryolu tren işletmecisi; *“ulusal demiryolu altyapı ağı üzerinde yük ve/veya yolcu taşımacılığı yapmak üzere Bakanlıkça yetkilendirilmiş kamu tüzel kişilerini ve şirketleri”* ifade etmektedir (Yönetmelik m. 4/1-I). Yönetmelik'te demiryolu tren işletmecisinin Bakanlıkça yetkilendirilmiş kamu tüzel kişisi veya şirket olması aranmaktadır. 6461 Sayılı Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkında Kanun⁴⁶ (TDUSHK) m. 2/1-d hükmünde de aynı şart öngörülmüştür. İlgili Kanun maddesinin f bendine göre ise şirket, TTK'ya göre tutulan ticaret siciline kayıtlı şirketleri ifade etmektedir. Dolayısıyla demiryolu tren işletmecisinin, Bakanlıkça yetkilendirilmiş kamu tüzel kişileri ve ticaret şirketleri olduğu sonucuna varılabilir⁴⁷.

Yönetmelik'in 39. maddesinde demiryolu tren işletmecisinin, görevlerinin icrası çerçevesinde hareket ettikleri sürece çalışanlarının ve hizmetine başvurduğu diğer kişilerin fiillerinden sorumlu olduğu hükme bağlanmıştır. Ayrıca, üzerinde taşımanın yapıldığı demiryolu altyapı işletmecisinin, taşımanın icrası için demiryolu tren işletmecisi tarafından hizmetine başvuru alan diğer kişiler olarak kabul edileceği be-

⁴⁵ RG 19.08.2016/29806

⁴⁶ RG 01.05.2013/28634

⁴⁷ Ülkemizde demiryolu ile yolcu ve eşya taşımacılığı bir kamu iktisadi kuruluşu olan TCDD tarafından tekel olarak yürütülmekteydi. TCDD'nin hukuki statüsü hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Erol (n 14) 64-68. Ancak Avrupa'da demiryolu taşımacılığının devlet tekelinden çıkarılması yönündeki eğilimden Türkiye de etkilenmiş ve m. 2/1-d bendinde Bakanlıkça yetkilendirilmiş kamu tüzel kişileri ve şirketlerin demiryolu tren işletmecisi olabileceğinin belirttiği 6461 Sayılı TDUSHK ile, demiryolu ile yolcu ve yük taşıma faaliyetinin özelleştirilmesinin önü açılmıştır. Bu çerçevede örneğin 2017 yılında Körfez Ulaştırma A.Ş., 2018 yılında OMSAN Lojistik A.Ş., özel demiryolu tren işletmecisi olarak faaliyet göstermeye başlamış bunun yanında İzmir Banliyö Taşımacılığı Sistemi A.Ş. de taşımacılık yapabilmek adına yetki belgesi edinmiştir. 19.11.2015 tarih 29537 sayılı Resmi Gazete'de yayınlanan Demiryolu Emniyet Yönetmeliği m. 4/1-ss'ye göre yetki belgesi: *Bakanlık tarafından bir işletmeciye verilen ve demiryolu ulaştırma hizmetleri sunabilmek, altyapı ve demiryolu işletebilmek için önkoşulların sağlandığını gösteren belgeyi* ifade eder. Ancak yetki belgesi verilen bu şirketler yük veya banliyö taşımacılık hizmetlerini yerine getirmektedirler, bkz. Meriç (n 14) 844 dn 13. Bu yüzden Yönetmelik ve çalışmamız kapsamında demiryolu tren işletmecisinden TCDD A.Ş.'nin anlaşılması gerekmektedir. Nitekim 6461 Sayılı Kanun'un amaçlarından biri de Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları Taşımacılık Anonim Şirketi adıyla demiryolu tren işletmecisi olarak bir şirket kurulmasını sağlamaktır (TDUSHK m. 1/1-c).

lirtilmiştir. Yönetmeliğin bu özel düzenlemesi Türk Borçlar Kanunu⁴⁸'nin (TBK) “Yardımcı kişilerin fiillerinden sorumluluk” başlıklı 116. maddesi ile taşıyıcının kendi adamlarının ve taşımanın yerine getirilmesi için yararlandığı kişilerin görevlerini yerine getirmeleri sırasındaki fiil ve ihmâllerinden, kendi fiil ve ihmâli gibi sorumlu olacağını düzenleyen TTK m. 879 düzenlemeleriyle uyumludur⁴⁹. Keza hem Yönetmelik m. 39’da hem de TTK m. 879’da taşıyıcının sorumlu olduğu kişiler iki gruba ayrılmıştır. İlk gruba, taşıyıcıyla hizmet sözleşmesine bağlı olarak çalışanlar oluştururken; ikinci gruba, yiyecek ve içeceklerin temin edildiği kişi gibi, taşıyıcıyla sürekli bir ilişki içerisinde olmamakla birlikte taşıyıcıya taşıma işinde yardımcı olanlar oluşturmaktadır⁵⁰. Demiryolu altyapı işletmecisinin ise ikinci grupta değerlendirilmesi gerektiği Yönetmelik’te özel olarak hükme bağlanmıştır⁵¹. O halde demiryolu tren işletmecisinin taşıma faaliyetini yerine getirirken hizmet ve yardımlarından yararlandığı personeli, demiryolu altyapı işletmecisi ve diğer kişiler ifa yardımcısı sayılacak, demiryolu tren işletmecisi bunların işi yürüttükleri sırada diğer tarafa verdikleri zararlardan sorumlu olacaktır. Ancak bu sorumluluk ifa yardımcılarının kendilerine verilen görevleri yerine getirirken meydana getirdikleri zararla sınırlıdır⁵².

Yönetmelik m. 31/6’ya göre tek bir taşıma sözleşmesiyle yapılan bir taşımacılık hizmeti müteakip taşımacılar tarafından yapıldığında her taşımacı, bagajları ve eşyaları bagaj taşıma belgesiyle teslim alarak, bagaj taşıma belgesinin hükümlerine uygun olarak bagajların ve eşyanın sevki konusunda taşıma sözleşmesine katılır ve bunlardan doğan yükümlülükleri üstlenir. Bu durumda her taşımacı hem bagaj/eşya

⁴⁸ RG 04.02.2011/27836

⁴⁹ Taşımanın yapılması için hizmetlerinden yararlanan diğer kimselerin taşımacının işletmesinde istihdam olunmaları ya da taşımacıyı temsil yetkisine sahip olmaları gerekmediği hakkında bkz. Hakan Karan, Özgenur Kara ve İzel Varan, *Karayolunda Uluslararası Eşya Taşıma Sözleşmesi Hakkında Konvansiyon CMR Şerhi* (2. Baskı Yetkin Yayınları 2020) 124

⁵⁰ Sabih Arkan, *Karada Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu* (Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü Yayınları 1982) 96-97; Ülgen (n 40) 206; Orbay Ortaç (n 43) 149. TBK m. 116’nın devamında ise yardımcı kişilerin fiilinden doğan sorumluluğun önceden yapılan bir anlaşma ile kısmen veya tamamen ortadan kaldırılabileceği hükme bağlanmıştır. Ancak maddenin son cümlesine göre: “uzmanlığı gerektiren bir hizmet, meslek veya sanat, ancak kanun veya yetkili makamlar tarafından verilen bir izinle yürütülebiliyorsa, borçlunun yardımcı kişilerin fiillerinden sorumlu olmayacağına ilişkin anlaşma kesin olarak hükümsüzdür”. Uzmanlık gerektiren demiryolu tren işletmeciliği ancak Bakanlıkça yetkilendirilenler tarafından yapılabileceğinden, işletmecinin yardımcı kişilerinin fiillerinden sorumluluğu da önceden yapılan bir anlaşmayla bertaraf edilemeyecektir.

⁵¹ 6461 Sayılı TDUSHK m. 2/1-ç’ye göre demiryolu altyapı işletmecisi: *Tasarrufundaki demiryolu altyapısını güvenli bir şekilde işletmek ve demiryolu tren işletmecilerinin hizmetine sunmak hususunda Bakanlıkça yetkilendirilmiş kamu tüzel kişilerini ve şirketlerini ifade eder. Yine TDUSHK m. 1/1-b’ye göre ilgili kanunun amaçlarından biri Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğünün demiryolu altyapı işletmecisi olarak yapılandırılmasını sağlamaktır.*

⁵² İfa yardımcıları ve yolcu arasında bir sözleşme ilişkisi yoktur. İlgili hususta bkz. Aktan (n 9) 129

üzerinde yer alan bilgilerin Kişisel Verilerin Korunması Kanunu⁵³ kapsamında korunmasından, hem de bagajın başlangıç noktasından varış noktasına tüm güzergâh üzerinde teslimatına kadar demiryolu tren işletmecisi ile müteselsilen sorumludur. Taşımanın birbiri ardınca müteakip taşımacılar tarafından yapılması halinde ise yolcu, bagaj, eşya veya el bagajını kabul etmiş olan her taşımacının Yönetmelik hükümlerine tabi olacağı ve taşımanın kendi denetiminde yapılan bölümü ile ilgili olduğu ölçüde, taşıma sözleşmesinin taraflarından biri sayılacağı düzenlenmiştir (Yönetmelik m. 31/7). Yani tek bir taşıma sözleşmesi olmadığı takdirde her taşıyıcı taşımanın kendisi tarafından üstlenilen bölümü bakımından sorumlu olacaktır⁵⁴.

Öğretide müteakip taşıma, bir taşıma sözleşmesinin tarafı olan taşıyıcının taşıma işini farklı taşıma aracıyla yerine getiren farklı taşıyıcılara bırakması ve bunların birbiri ardınca taşımayı gerçekleştirmeleri hali olarak tanımlanmıştır⁵⁵. Müteakip taşıyıcı ise tek bir taşıma yöntemiyle yapılan taşımada birbiri ardına taşımayı gerçekleştiren ve taşımayı gerçekleştirdiği kısımda taşıma konusunu devralarak taşıma sözleşmesinin tarafı haline gelen taşıyıcıdır⁵⁶. Bir görüşe göre müteakip taşıma eşya taşımalarında ortaya çıkmakta, yolcu taşımaları bakımından bu tip bir taşımanın pratiği söz konusu olmamaktadır⁵⁷. Özellikle uluslararası yolcu taşımalarında bir ülkeden başka bir ülkeye yapılan yolcu taşımasının bu şekilde gerçekleşmesi teorik olarak mümkün olmakla birlikte yolcu taşımacılığının niteliğinin bunu pratik kılmayacağı belirtilmiştir⁵⁸. Bu nedenle demiryoluyla yurtiçi yolcu taşımalarında bu hükümlerin uygulanabilirliği tartışmalıdır.

Yönetmelik'in m. 31/8 hükmünde demiryolu tren işletmecisinin taşıma sözleşmesinde kendisine tanınan bir yetkinin kullanılması çerçevesinde olsun ya da olmasın, taşımanın icrasını bir başka demiryolu tren işletmecisine kısmen veya tamamen devrettiğinde taşımanın tümüyle ilgili sorumluluğunun devam edeceği hükme bağlanmıştır. Kanaatimizce burada kast edilen fiili taşıyıcı kavramıdır⁵⁹. Fiili taşıyıcı gönderenle veya yolcu ile taşıma sözleşmesini akdeden akdi taşıyıcının, taşımanın bir kısmı ya da tamamı için taşıma işinin icrasını kendi aralarındaki bir sözleşme ya da başka bir sebebe binaen devrettiği, asıl taşıma sözleşmesinin tarafı olmayan

⁵³ RG 07.04.2016/29677

⁵⁴ Meriç (n 14) 867

⁵⁵ Burak Adıgüzel, 'Yeni Türk Ticaret Kanununda Fiili Taşıyıcı Kavramı ve Fiili Taşıyıcının Sorumluluğu' (2013) 71 [2] İÜHFM 3, 7

⁵⁶ Adıgüzel (n 5) 37-38

⁵⁷ Adıgüzel (n 5) 38

⁵⁸ Adıgüzel (n 5) 38 dn 79; Aktan (n 9) 35

⁵⁹ Meriç'e ve Aktan'a göre burada kast edilen alt taşıyıcıdır, bkz. Meriç (n 14) 867-868; Aktan (n 9) 97. Ancak alt taşıyıcı taşımanın bir sözleşme ile kendisine bırakıldığı kişi olduğu için fiili taşıyıcıdan daha dar kapsamlı bir tabirdir. Alt taşıyıcılar da fiili taşıyıcı olarak kabul edilmektedir, bkz. Adıgüzel (n 55) 7

üçüncü kişi niteliğindeki taşıyıcı olarak tarif edilebilir⁶⁰. Ancak Yönetmelik'te sadece demiryolu tren işletmecisinin taşımanın tümünden sorumlu olmaya devam edeceği belirtilmiş, fiili taşıyıcının sorumluluğuna dair bir hüküm getirilmemiştir. TTK m. 912'de bagaj taşımalarına ilişkin olarak TTK m. 875 ilâ 886. maddeleri arasına atıf yapıldığından TTK'nın 888. maddesinde düzenlenen fiili taşıyıcının sorumluluğuna ilişkin hükmün bagaj veya el bagajı taşımalarına uygulanacağı söylenemez. Bu bakımdan Yönetmelik'in fiili taşıyıcıyı m. 39 kapsamında demiryolu tren işletmecisinin hizmetine başvurduğu diğer kişilerden saydığı çıkarımı yapılabilir. Halbuki TTK'nın denizyoluyla yolcu taşımalarına ilişkin 1257. maddesinde fiili taşıyanın⁶¹ da taşımanın kendisi tarafından yapılan bölümü için TTK'nın ilgili bölümü düzenlemeleri gereğince sorumlu tutulacağı hatta fiili taşıyanın kusurundan ve onun adamlarının görevlerini yerine getirdikleri sırada işledikleri kusurdan sorumlu olacağı belirtilmiştir (TTK m. 1257/1 ve 2). O halde TTK m. 1256'nın 3. ve 4. fıkralarındaki denizyoluyla yolcu taşımalarında taşıyanın kabin ve el bagajının zıya ve hasarına dair sorumluluğuna ilişkin öngörülen hususlar fiili taşıyan için de geçerlidir. Kanaatimizce demiryolu taşımalarına ilişkin olarak bu konuda bir düzenleme bulunmasa da somut olayın özelliklerine göre, demiryolu ile yolcu taşımacılığında da fiili taşıyıcının gerektiğinde bagaj zararlarından sorumlu tutulması hakkaniyete uygun düşecektir.

C. El Bagajından Kaynaklanan Sorumluluk

eTTK döneminde taşıyıcının el bagajından sorumlu olmadığı kabul edilmekteydi⁶². Nitekim eTTK m. 804'te yolcunun yanında alıkoyduğu eşyadan taşıyıcının sorumlu olmadığı açıkça belirtilmişti. TTK m. 912/2'de ise eski düzenlemenin aksine yolcunun kişisel eşyasından taşıyıcının sorumlu olduğu hükme bağlanmıştır. Yönetmelik'te de demiryolu tren işletmecisinin el bagajından sorumluluğu belirtilmiştir (Yönetmelik m. 30). O hâlde bugün için taşıyıcı, yolcunun bagaj ve el bagajını taşıma yükümlülüğü altında olduğu gibi, taşıma esnasında el bagajının uğrayacağı zararlardan da sorumludur.

Yönetmelik m. 30/1 uyarınca kaza veya olay nedeniyle yolcuların ölümü veya yaralanmaları halinde demiryolu tren işletmecisi, yolcunun el bagajı olarak gerek yanında gerekse üzerinde bulundurduklarının, özellikle evcil hayvanlar ve/veya araçların, tamamen veya kısmen kaybolmasından veya hasara uğramasından sorumludur. Bu sorumluluğun doğabilmesi için öncelikle zararın bir kaza ya da olay

⁶⁰ Adıgüzel (n 55) 6

⁶¹ Denizyoluyla yapılan taşımalarda "taşıyıcı" yerine "taşıyan" ifadesi kullanılmaktadır.

⁶² Bununla birlikte, el bagajının taşıyıcının kusuru ile zıya veya hasara uğradığı durumlarda taşıyıcının genel hükümler uyarınca sorumlu tutulabileceği belirtilmekteydi bkz. Arkan (n 31) 21; Hüseyin Ülgen, 'Türk Hukukunda ve Milletlerarası Hukukta Karayolu ile Yolcu ve Bagaj Taşıma' Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Bakımından İkinci Taşımacılık Sempozyumu Bildiriler-Tartışmalar 24-25 Ocak 1985 (Ankara 1985) 3, 30; Zeyneloğlu (n 30) 287-288

sonucunda gerçekleşmesi şartı aranmaktadır. İkinci şart ise bu kaza veya olay sebebiyle yolcu ölmüş ya da yaralanmış olmalıdır. Üçüncü şart yolcunun el bagajının kaybolması ya da hasara uğramasıdır. Dördüncü şart da zarar ile kaza veya olay arasında illiyet bağı bulunmasıdır⁶³.

Demiryolu tren işletmecisinin gözetimi yolcuya ait olan el bagajlarının, evcil hayvanların ve aracın kısmen veya tamamen kaybolması veya hasarlanmasından doğan zararlardan ancak kendi kusurundan kaynaklanıyorsa sorumlu olduğu belirtilmiştir (Yönetmelik m. 30/2). TTK m. 912'ye göre taşıyıcı, yolcunun kişisel eşyasından sorumlu olmasına rağmen Yönetmelik'in lafzından, demiryolu tren işletmecisinin yalnızca yolcuların ölümü veya yaralanmaları hâlinde el bagajının uğradığı zararlardan sorumlu tutulduğu anlaşılmaktadır. Demiryoluna ilişkin özel düzenlemenin, sorumluluğu sadece belli bir durumla sınırlı tutmuş olması mümkündür. Kanaatimizce Yönetmelik hükmü bir bütün olarak birinci fıkra ve ikinci fıkra birlikte değerlendirildiğinde, demiryolu tren işletmecisinin el bagajının kaybından veya hasarlanmasından ancak kusuru varsa sorumlu olduğu, yolcuların ölümü ve yaralanmaları durumunda ise kusuru olmasa da her halde sorumlu olacağı sonucu çıkmaktadır⁶⁴.

Yönetmelik m. 32/1'de el bagajının kaybı⁶⁵ ve hasarı durumunda demiryolu tren işletmecisinin yolcu başına, el bagajının kilogramı başına 30 Türk Lirası ve en fazla 360 Türk Lirasına kadar olan zararı tazmin etmek zorunda olduğu belirtilmiştir. Dolayısıyla Yönetmelik'teki hüküm göz önüne alındığında, el bagajının kaybı veya hasarı nedeniyle uğranılan zarar miktarı ne olursa olsun, eşyanın kilogramı başına 30 Türk Lirası kadar bir tazminat ödenmesi gerekmektedir. Bu şekilde hesaplanacak tazminat, her halde 360 Türk Lirasını geçemeyecektir. Bununla birlikte, kısmi kayıp ve hasar hâlinde esas alınacak kilogram miktarının neye göre belirleneceği Yönetmelik'te belirtilmemiştir. Kanaatimizce, bu durumda TTK m. 912 atfı nedeniyle TTK m. 882'ye gidilmeli ve kısmi kayıp ve hasar hâlinde bagajın tamamı değerini kaybetmişse tamamının, bir kısmı değerini kaybetmişse değerini kaybeden kısmın kilogramı üzerinden hesaplama yapılmalıdır. Kanaatimizce gerek tam gerek kısmi kayıp ve hasarlar için olsun, sorumluluk kapsamında ödenecek tazminat miktarı ve sınırları hususunda Yönetmelik'in TTK'nın 880. ve 882. madde hükümlerinden

⁶³ Meriç (n 14) 870; Aktan (n 9) 96-97

⁶⁴ Aksi görüşte bkz. Meriç (n 14) 870; Aktan (n 9) 97. Yazarlar ikinci fıkrayı, birinci fıkradaki sorumluluğun doğması şartlarından biri olarak görmektedir. Yani kaza veya olay nedeniyle ölüm veya yaralanma halinde demiryolu tren işletmecisinin sorumluluğu için kusurun varlığının aranması gerektiğini belirtmektedirler. Oysa bize göre; yolcuların kaza veya olay nedeniyle ölmeleri veya yaralanmalarından demiryolu tren işletmecisinin sorumluluğu bir kusursuz sorumluluk türü olan tehlike sorumluluğu kapsamında olduğundan bunun sonucunda el bagajının kaybı veya hasarı durumunda da demiryolu tren işletmecisinin kusursuz sorumluluğu kabul edilmelidir. Demiryolu tren işletmecisinin tehlike sorumluluğu hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Aktan (n 9) 136 vd.

⁶⁵ Aşağıda inceleneceği üzere, söz konusu durum, TTK'da isabetli olarak "kayıp" değil daha geniş bir kavramı ifade eden "zıya" olarak adlandırılmıştır.

ayrılması isabetli değildir. Özellikle ülkemizde son yıllarda yaşanan enflasyon artışından ötürü tazminat miktarı ve sınırlarının sabit bir tutarla belirtilmesi yerinde olmamıştır. Bu yüzden TTK m. 880'deki gibi bagajın taşınmak üzere teslim alındığı yer ve zamandaki değere göre belirleme yapılması hakkaniyete uygun düşerdi.

Yönetmelik m. 33 gereği demiryolu tren işletmecisi yolcunun gümrük ve diğer idari makamların talimatlarına uymamasından doğan zarar nedeniyle yolcuya karşı sorumlu olmadığı gibi kendisinin ve çalışanlarının zararı önlemek için gerekli olan bütün tedbirleri aldıklarını ve bu tedbirleri alma olanağı bulunmadığını ispatlarsa zarardan sorumlu değildir. Kanaatimizce bagajın kaybı ve hasarında sorumluluktan muaf olmaya ilişkin Yönetmelik m. 31/2'de düzenlenen nedenlerin varlığı hâlinde demiryolu tren işletmecisinin el bagajından da sorumluluğundan söz edilemeyecektir⁶⁶.

D. Bagajdan Kaynaklanan Sorumluluk

1. Sorumluluğa Yol Açan Hâller

a. Bagajın Kaybolması

Yönetmelik m. 31 bagajın kısmen veya tamamen kaybolmasını bagajlara yönelik sorumluluk hallerinden biri olarak saymıştır. TTK'da "*kaybolma-kayıp*" yerine "*zıya*" kavramı kullanılmaktadır. Yönetmelik'te ise tıpkı 2920 Sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu⁶⁷ m. 121'de olduğu gibi, TTK'nın terminolojisinden farklı olarak "*kayıp*" kavramı kullanılmıştır. Terim birliği açısından Yönetmelik'te "*kayıp*" yerine "*zıya*" kavramının kullanılması daha isabetli olurdu. Yönetmelik'te "*kaybolma*" hali hakkında açıklayıcı bir tanıma yer verilmediği için bu kavramı "*zıya*" ile eş anlamlı olacak şekilde yorumlamak gerekir⁶⁸.

Öğretide zıya, taşıyıcının taşınmak üzere teslim aldığı bagaj veya eşyayı hak sahibine teslim etmeye muktedir olmaması olarak tanımlanmıştır⁶⁹. Teslim edeme durumu fiili veya hukuki bir imkânsızlıktan kaynaklanabilir⁷⁰. Bagajın yanması, kaybolması çalınması, yanlışlıkla başkasına teslim edilmesi durumlarında fiili bir imkânsızlık varken, eşyaya yetkili makamlar tarafından el konulması hukuki imkânsızlık haline örnektir⁷¹. Cam bir eşyanın tamamen kırılması gibi, eşyanın tüm değerini kaybedecek şekilde hasara uğradığı durumlarda da eşyanın zıyaından bahsetmek gerekir⁷².

⁶⁶ Bkz. Başlık III.D.3. Sorumluluğun Hukuki Niteliği ve Sorumluluktan Muafiyet Halleri

⁶⁷ RG 19.10.1983/18196

⁶⁸ Atalay Özdemir, *Hava Taşıyıcısının Sorumluluğu: bagaj, yükün kaybı, hasarı ve gecikmesinden doğan zararlar nedeniyle* (Sanem Matbaacılık 1992) 56

⁶⁹ Arkan (n 50) 47; Ülgen (n 40) 179; Zeyneloğlu (n 30) 247; Aktan (n 9) 117

⁷⁰ Arkan (n 50) 47-48; Ülgen (n 40) 179; Zeyneloğlu (n 30) 248; Adıgüzel (n 5) 149; Aktan (n 9) 117

⁷¹ Arkan (n 50) 48

⁷² Farklı görüşler için bkz. Arkan (n 50) 49

Bagajın bir kısmının değerini kaybetmesi durumundan kısmi, tamamının değerini kaybetmesi durumunda ise tam zıyadan söz edilir⁷³. Kısmi zıyadan ise taşıyıcının taşınması kararlaştırılan şeyi miktar, hacim veya ağırlıkça eksik teslim etmesi olarak anlaşılmalıdır. Örneğin taşıma konusu olan miktarı belli dayanıklı tüketim malının (buzdolabı, bulaşık makinesi vb.) birkaçının kaybolması durumunda kısmi zıyadan bahsedilebilir⁷⁴. Ancak değişik çeşitlerde eşyanın tek bir taşıma sözleşmesiyle taşınmasında, taşıma senedinde gösterilen bu şeylerden birinin kaybolması kısmi değil tam zıyadır. Bir nevi borcunun konusunu oluşturmayıp ferden tayin edilmiş ve tablo, koleksiyon vs. gibi niteliği gereği bölünemeyen bir eşyanın bir kısmının zayi olması, tamamının değerinin yitirilmesine yol açacağından bu gibi durumlarda da tam zıya söz konusudur⁷⁵.

Yönetmelik'in 34. maddesinde bagaj için kayıp karanesi öngörülmüştür. Buna göre demiryolu tren işletmecisi bagajı teslim almaya yetkili olan kişiye 14 gün içinde bagajı teslim edemediği takdirde bagaj kaybolmuş sayılacaktır. 14 günlük süre bagaj taşıma belgesini elinde bulunduran kişinin demiryolu tren işletmecisinden Yönetmelik m. 18/4'e uygun olarak öngörülen süre geçer geçmez bagajların varış yerinde kendisine teslimini talep etmesiyle başlayacaktır⁷⁶. Yönetmelik m. 18/4'deki "öngörülen süre" tanımından ne anlaşılması gerektiği net değildir ancak bu sürenin teslim süresi olarak kabul edilmesi uygundur. Teslim süresi, yolcu taşıma sözleşmesi ile belirlenir ve eşyanın bagajın taşınmak üzere yolcudan teslim alınarak seyahatin başlangıç noktasından varış noktasına taşınıp, varış noktasındaki ilgiliye teslim edilmesine kadar geçen süredir. Bunun yanında 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 eklenmesi gerekir. Bu aşamada demiryolu tren işletmecisinin kusurundan kaynaklanmayan bir gecikme varsa, 14 günlük süre taşıma süresinin sona ermesinin ardından idari işlemlerin tamamlanması için gerekli sürenin de geçmesiyle başlayacaktır⁷⁷.

Yönetmelik m. 34/2'ye göre kaybolmuş sayılan bagaj, teslim talebini izleyen yıl içinde bulunursa demiryolu tren işletmecisi hak sahibini durumdan haberdar eder. Ancak bu yükümlülük hak sahibinin adresinin bilindiği veya bulunabileceği durumlar için geçerlidir. Hak sahibi bagajın bulunduğuna dair bildirimi aldığı tarihi izleyen 30 gün içinde bagajının kendisine teslim edilmesi için demiryolu tren işletmecisi-ne başvurmalıdır. Bunun için söz konusu bagaja ilişkin almış bulunduğu tazminatı,

⁷³ Adıgüzel (n 5) 150-151; Arkan (n 50) 49-50

⁷⁴ Adıgüzel (n 5) 150-151

⁷⁵ Arkan (n 50) 50; Özdemir (n 68) 57

⁷⁶ Yönetmelik m. 18/4: *Bagaj taşıma belgesini elinde bulunduran kimse, öngörülen süre ve gerektiğinde diğer idari makamlar tarafından yapılan işlemler için gereken süre geçer geçmez bagajların ve eşyaların varış yerinde teslim edilmesini isteyebilir.*

⁷⁷ Meriç (n 14) 862-863

bagajın sevk yerinden teslim yerine kadar olanları ve olası masrafını düşerek iade eder⁷⁸. Ancak Yönetmelik m. 37’de öngörülen bagaj tesliminde gecikmeye ilişkin tazminat hakkı saklıdır. Bununla beraber hak sahibinin bagajının bulunduğu bildirimini aldığı tarihten itibaren demiryolu tren işletmecisine başvurmaması durumunda demiryolu tren işletmecisi bagajı elden çıkarma hakkına sahip olur (Yönetmelik m. 34/4). Söz konusu hak demiryolu tren işletmecisine, hak sahibinin teslim talebinden bir yıl geçtikten sonra bulunan bagajlar için de tanınmıştır. Kanaatimizce hakkaniyet gereği teslim talebinden bir yıl geçtikten sonra bulunan bagajlar için de hak sahibinin haberdar edilmesi yükümlülüğü getirilmelidir.

b. Bagajın Hasarı

Yönetmelik’te hasar kavramını açıklayıcı bir tanıma yer verilmemiştir. Öğretilerde hasar, taşınan eşyada (bagajda) meydana gelen ve eşyanın değerinin düşmesine neden olan her türlü maddi kötüleşme olarak ifade edilmektedir⁷⁹. Eşyanın zıya olmasından farklı olarak, hasarda eşyanın asli vasfının yok olmasından ziyade teslim alındığı biçimde, miktarda ve durumda teslim edilememesi söz konusudur. Örneğin eşyanın kırılması, kokması, kirlenmesi, ıslanması, donması, paslanması, eşyaya yabancı bir kokunun sinmesi, gıda maddesi benzeri şeylerde çürüme ve bozulma çeşitli şekillerdeki hasarlar olarak gösterilebilir⁸⁰. Demiryolunda yolcuya ait bagajın ıslanması, ezilmesi, kırılması gibi durumlarda maddi değerinde meydana gelen azalma oranında hasara uğradığı kabul edilecektir⁸¹.

Eşyanın tamamında hasar meydana gelebileceği gibi bir bölümünün veya miktarının hasara uğraması da mümkündür⁸². Bu bakımdan Yönetmelik’te de bagajda meydana gelecek hasarda ödenecek tazminat tutarı bagajın tümünün hasara uğramasıyla bir kısmının hasara uğraması arasında ayrım yapılarak belirlenmiştir (Yönetmelik m. 36/2).

c. Bagajın Tesliminde Gecikme

Demiryolu tren işletmecisi kendisine teslim edilen bagajların fiziki bütünlüğünü korumakla yükümlü olduğu kadar yolcuyu ve bagajlarını varış yerine zamanında götürüp bagajları teslim etmekle de yükümlüdür⁸³. Yönetmelik m. 4/1-r bendinde gecikme “*yayınlanan sefer tarifesine göre beklenen varış zamanı ile gerçekleşen/gerçekleşecek varış zamanı arasındaki fark*” olarak ifade edilmiştir. Öğretilerde ise

⁷⁸ Meriç ve Aktan Yönetmelik m. 34/3’ü yolcunun bagajın sevk yerinden teslim yerine kadar olan taşıma masraflarını kendisinin üstleneceği ve iade edilecek tazminattan bu masrafların düşülemeyeceği anlamına gelecek şekilde aktarmışlarsa da kanaatimizce bu doğru olmayan bir yorumlamadır. Bkz. Meriç (n 14) 863; Aktan (n 9) 118

⁷⁹ Arkan (n 50) 51; Ülgen (n 40) 181

⁸⁰ Arkan (n 50) 51; Adıgüzel (n 5) 152

⁸¹ Aktan (n 9) 120

⁸² Arkan (n 50) 51; Ülgen (n 40) 181; Adıgüzel (n 5) 153

⁸³ Arkan (n 10) 62; Seven (n 32) 120; Meriç (n 14) 863; Aktan (n 9) 121

gecikme; yolcunun, bagajın ya da yükün varış yerine zamanında ulaşmaması olarak tanımlanmaktadır⁸⁴.

Bagajın geç teslim edilmesi ise teslim süresinin aşılmasıdır. Öğretide teslim süresi demiryolu ile yolcu taşıma sözleşmesiyle belirlendiği ve bagajın taşınmak üzere yolcudan teslim alınıp seyahatin başlama noktasından varış noktasına kadar taşınarak varış noktasındaki ilgiliye teslim edilmesine kadar geçen süre olarak belirtilmiştir⁸⁵. Ancak taraflarca kararlaştırılmadığı hallerde sürenin ne şekilde hesaplanacağına ilişkin bir hüküm Yönetmelik'te bulunmamaktadır. Bu husustaki boşluk eşya taşımaya ilişkin teslim süresini düzenleyen TTK m. 873 gereği şartlar dikkate alındığında özenli bir taşıyıcıya tanınabilecek makul süre esas alınarak doldurulabilir⁸⁶.

Bagajın geç tesliminden kaynaklanan zarar bagajın zıyaından veya hasarından daha farklıdır. Geç teslimde dolaylı malvarlığı zararının giderilmesi esastır⁸⁷. Ancak geç teslimle bağlı olarak bagajın zıya halinde zıyaya ilişkin hükümler uygulanacaktır⁸⁸.

2. Sorumluluktan Kaynaklanan Tazminat Davaları

a. Ödenecek Tazminat Tutarları ve Sınırları

Bagajın zıyaı ve kısmi zıyaı halinde ödenecek tazminat tutarının sınırı Yönetmelik m. 35'te düzenlenmiştir. Benzer şekilde bir düzenlemeye Yönetmelik m. 32/2'de de yer verilmiştir. Aslında, Yönetmelik m. 32/2'de Yönetmelik m. 31/1 hükmü gereğince demiryolu tren işletmecisinin bagaj ve eşyaya ilişkin sorumlu olduğu tüm durumlardaki (zıya/kısmi zıya, hasar, gecikme) sorumluluk sınırları belirtilmiştir. Yönetmelik'te her bir sorumluluk hali için 35, 36 ve 37. maddelerde ayrı ayrı düzenlemeler getirilmişken, m. 32/2 ile tekrara düşülmesi isabetsiz olmuştur. Ayrıca zıya halinde tazminat tutarının hesabı için esas alınacak ölçü birimi bakımından Yönetmelik m. 32/2'de "...bagaj veya eşya için kilogramı başına..." ifadesi kullanılmışken m. 35/1'de "...bagaj ve eşya brüt ağırlığının eksik kilogramı başına..." ifadesinin kullanılması hesaplamada bir farklılık oluşturulduğu fikrini uyandırmaktadır. Kanaatimizce tam zıya durumunda bagajın brüt ağırlığının kilogramı, kısmi zıya durumunda bagajın brüt ağırlığının eksik kilogramı başına 30 TL'ye kadar ve en fazla 2100 TL'ye kadar olan zarar tazmin edilecektir. Ayrıca hak sahibinin zıyaı ispatlaması halinde zıya olan bagajın taşınmasıyla ilgili olarak yapılan diğer masraflar ile daha önce ödenmiş olan bütün vergiler demiryolu tren işletmecisi tarafından iade edilir (Yönetmelik m. 35/2).

Bagajın hasarı halinde demiryolu tren işletmecisi bagajın değerindeki düşüşe eşit bir tazminat ödeyecektir (Yönetmelik m. 36/1). Ancak bu sorumluluğun sınırı

⁸⁴ Özdemir (n 68) 68

⁸⁵ Arkan (n 10) 120; Meriç (n 14) 864

⁸⁶ Meriç (n 14) 864

⁸⁷ Meriç (n 14) 864

⁸⁸ Ülgen (n 40) 185; Meriç (n 14) 864; Aktan (n 9) 121

hasarın bagajın tümünde meydana gelmesi halinde bagajın tam zıyaı, bir kısmının hasara uğraması halinde kısmi zıyaı halinde ödenecek tutardır (Yönetmelik m. 36/2). Bu da demiryolu tren işletmecisinin hasarda da tıpkı ziyada olduğu gibi bagajın kilogramı başına 30 TL ve en fazla 2100 TL'ye kadar olan zararı tazmin etmekle yükümlü olduğunu göstermektedir.

Yönetmelik m. 45/2 uyarınca hasar halinde, bagajın teslim almaya yetkili kişiye tesliminden veya hasarın öğrenilmesinden itibaren en geç 3 gün içinde demiryolu tren işletmecisine ihbarda bulunulması gerekir. Hasar durumunda ispat yükümlülüğü yolcuya aittir. Bagajda kısmi zıya veya hasar olduğu tespit edildiğinde demiryolu tren işletmecisi hak sahibinin huzurunda hasarın türünü, hasarlı bagajın durumunu, kısmi zıya veya hasarın büyüklüğünü, sebebini ve ne zaman olduğunu belirten bir tespit tutanağı düzenler (Yönetmelik m. 46/1).

Bagajın tesliminin gecikmesi halinde ise tazminat ve sınırları Yönetmelik m. 37 gereğince hesaplanacaktır. Bahsettiğimiz üzere Yönetmelik m. 32/2'de, Yönetmelik m. 31/1 hükmüne atıf yapılmasıyla birlikte geç teslimden meydana gelen zararlar da m. 32/2'de belirlenen sorumluluk sınırının kapsamına alınmış olarak görünmektedir. Ancak m. 32'nin başlığı yalnızca zıya ve hasar halinden bahsetmiş, geç teslim edilme haline başlıkta yer vermemiştir. Kanaatimizce bagajın geç teslim edilme haline başlıkta bilerek yer verilmemiştir ancak 2. fıkrada bagajın geç teslim edilmesi durumu sehven kapsama alınmıştır⁸⁹. Yönetmelik m. 37/2-3-4-5 fıkralarıyla zıya ve hasarda ödenecek tazminat hükümlerine atıf yapılarak tazminatların birleştirilebileceği ve birleştirilemeyeceği hallerden ayrıca bahsedilmesi bizi bu sonuca götürmektedir⁹⁰.

Yönetmelik m. 37/1 gereği bagajın tesliminde gecikme halinde demiryolu tren işletmecisi teslim talebinden itibaren 24 saatlik bölünmez her bir süre ve azami 14 gün süre için tazminat ödeyecektir. Geç teslim edilmeden dolayı hak sahibi zararı olduğunu ispatlarsa geç teslim edilen bagajın brüt ağırlığının her bir kilogramı için 1,5 TL veya bagaj başına 21 TL zararı⁹¹ tutarına eşit, ispatlayamazsa geç teslim edilen bagajın brüt ağırlığının her bir kilogramı için 1 TL veya bagaj başına 4 TL götürü bir tazminat ödeyecektir. Teslimi geciken bagajın tamamı zayı olmuşsa bu tazminat Yönetmelik m. 35'teki zıya tazminatıyla birleştirilemez. Teslimi geciken bagajın bir kısmı zayı olmuşsa bu tazminat zayı olmayan kısım için ödenecek, zayı olan kısım için yine Yönetmelik m. 35'te öngörülen kısmi zıya tazminatı ödenecektir (Yönetmelik m. 37/1-2).

Teslimi geciken bagajın hasarı durumunda ise hasarın oluşması gecikmeden kaynaklanmıyor olsa bile gerektiğinde geç teslim tazminatı Yönetmelik m. 36'da

⁸⁹ Aktan (n 9) 123

⁹⁰ Aktan (n 9) 123

⁹¹ Yönetmelik m. 37/1-a'da "...yirmibir Türk Lirası hasar tutarına eşit..." denmektedir. Kanaatimizce "hasar" kelimesi burada "zarar" kelimesinin yerine sehven kullanılmıştır.

öngörülen hasar tazminatı ile birleştirilebilir (Yönetmelik m. 37/4). Bagajdaki hasar geç teslimden kaynaklanıyorsa Yönetmelik m. 36'da öngörülen tazminatla zaten birleştirilebilecektir⁹². Ancak Yönetmelik m. 37/5 gereği geç teslim tazminatının, zıya ve hasar tazminatıyla birleştiği durumlarda tazminat tutarı bagajın tamamen zıya olması durumunda ödenecek tazminattan fazla olamaz. Bu bakımdan ödenecek tazminat tutarı yine bagajın brüt ağırlığının kilogramı başına 30 TL'yi ve en fazla 2100 TL'yi geçemeyecektir.

Yönetmelik'in sorumluluk sınırlarına ilişkin belirlediği esaslar son derece düzensiz ve anlaşılması güç ifadeleri içermektedir. Ayrıca ülkemizde son yıllarda artan enflasyon oranları göz önüne alındığında Yönetmelik'te öngörülen tazminat miktarlarının zarar gören bagajın veya eşyanın rayiç değerinin çok altında kalması gibi hakkaniyete uygun olmayan sonuçlar doğabilecektir. Sorumluluğun sınırlandırılması bakımından neredeyse tüm dünyada kullanılan hesap birimi olan Özel Çekme Hakkı TTK m. 882 ile benimsenmişken Yönetmelik ile farklı ve piyasa koşullarıyla uyumsuz bir uygulamaya gidilmesi yerinde değildir. Sorumluluk sınırlarının TTK'da olduğu gibi ülkemizin taraf olduğu uluslararası sözleşmelerle uyumlu hale getirilmesi gerekmektedir⁹³. Öte yandan Yönetmelik m. 32/2'de hak sahiplerinin genel hükümlere göre tazminat hakkı saklı tutulmuştur. Bu bakımdan yine TTK m. 912 atfıyla hak sahipleri TTK m. 875 ila 883 uyarınca belirlenecek sınır ve koşullara dayanarak da tazminat talebinde bulunabilecektir⁹⁴.

Yönetmelik'te tazminat davasında ispat yüküne ve zararın nasıl hesaplanacağına dair bir düzenleme yer almadığından bu konuda TBK ve TTK'da yer alan düzenlemeler esas alınmalıdır. Bagaj taşıma borcu, demiryolu ile yolcu taşıma sözleşmesine bağlı bir yan edim yükümlülüğü olduğundan bagajın zarar görmesi sözleşmeye aykırılık kapsamına girmektedir. TBK m. 114/2 gereği sözleşmeye aykırılık hallerinde haksız fiil sorumluluğuna ilişkin hükümler kıyas yoluyla uygulandığından meydana gelen zararı ispat yükü TBK m. 50 gereği zarar görende olacaktır. Ancak bazı durumlarda yolcu zararını ispat etmese dahi demiryolu tren işletmecisi kendisine belli bir tutar ödeyebilir. Yönetmelik m. 37/1-b'de belirlenen yolcu zararını kanıtlaması bile bagajların gecikmesi nedeniyle ödenecek götürü tazminat buna örnektir.

⁹² Aktan hasar ve gecikmenin bir araya geldiği durumlarda iki ayrı tazminatın ancak hasarın gecikmeden kaynaklanmaması durumunda birlikte talep edilebileceğini öne sürmüştür, bkz. Aktan (n 9) 123. Bize göre ise Yönetmelik m. 37/4'te iki tazminatın "gerektiğinde" birleştirilebileceği vurgulanmıştır. Kanaatimizce hasarın gecikmeden kaynaklanmadığı hallerde bile gerektiğinde iki tazminat birleştirilebilirken gecikmeden kaynaklandığı durumlarda evleviyetle birleşebileceği kabul edilmelidir. Kaldı ki Yönetmelik m. 37/2'deki gibi iki tazminatın birleştirilemeyeceğine yönelik açık bir hüküm de bulunmamaktadır. Bununla birlikte Yönetmelik m. 37/1-a'daki "...hasar tutarına eşit..." ibaresi gecikmeden kaynaklanan hasarlarda zaten bu hükmün uygulanacağı izlenimini uyandırmaktaysa da yukarıda belirttiğimiz üzere (bkz. n 93) buradaki "hasar" ifadesi "zarar" kelimesinin yerine sehven kullanılmıştır.

⁹³ Meriç (n 14) 868.

⁹⁴ Ayrıntılı bilgi için bkz. Aktan (n 9) 134 vd.

Türk Borçlar Kanunu m. 50/2'ye göre uğranılan zararın miktarı tam olarak ispat edilemiyorsa hâkim olayların olağan akışını ve yolcunun aldığı önlemleri göz önünde tutarak zararın miktarını belirleyecektir. Hâkim, zararın miktarını tespit ettikten sonra tazminatın kapsamını ve ödenme biçimini durumun gereğini göz önüne alarak belirler (TBK m. 51). Yolcu Yönetmelik'te kendi için öngörülen yükümlülükleri yerine getirmeyerek bagajdaki zararın doğmasında veya artmasında etkili olmuşsa ilgili durum TBK m. 52 gereği tazminat miktarının belirlenmesinde dikkate alınacaktır.

Son olarak gerek TTK'da gerekse Yönetmelik'te bagajın kaybı nedeniyle hak sahibinin uğradığı manevi zararın tazminini öngören bir hüküm bulunmamaktadır. Bununla birlikte genel hükümlerden hareketle, hak sahibinin uğradığı manevi zararın tazmin edilmesi gerekir. Yargıtay kararlarına göre, salt bagajın kaybı manevi tazminat ödenmesini gerektirmez⁹⁵. Ancak bagajın kaybı veya gecikmesi hasarının kaybının hak sahibinin üzüntü ve sıkıntı çekmesine neden olduğu durumlarda manevi tazminat talebi kabul edilecektir⁹⁶.

b. Tazminat Davasında Görevli ve Yetkili Mahkeme

Yönetmelik'te, demiryolu ile yolcu taşımalarına ilişkin davalarda görevli ve yetkili mahkemeye ilişkin bir hüküm bulunmamaktadır. Bu husustaki boşluk taşıma işlerinin TTK'da düzenlenmesi sebebiyle TTK m. 4/1 gereği demiryolu ile yolcu sözleşmesinden doğan uyuşmazlıkların mutlak ticari dava olarak nitelendirilmesi suretiyle doldurulabilir. Nitekim TTK m. 850/3'te de taşıma işlerinin ticari işletme faaliyeti olduğu belirtilmiştir. Ancak 6502 sayılı Tüketicinin Korunması Hakkında Kanun'un⁹⁷ tüketici işlemini tanımlayan 3. maddesinin 1 bendinde taşıma sözleşmelerine de yer verilmiştir. Buna göre; taşıma sözleşmeleri ve işlemleri, mal veya hizmet piyasalarında kamu tüzel kişileri de dâhil olmak üzere ticari veya mesleki amaçlarla hareket eden veya onun adına ya da hesabına hareket eden gerçek veya tüzel kişiler ile tüketiciler arasında akdedilmişse tüketici işlemi sayılacaktır. O halde gerçek kişi olan ve çoğu halde mesleki veya ticari amaçla davranmayacağı için tü-

⁹⁵ “davacının tur boyunca giymeyi planladığı kıyafetlerinin kaybı nedeniyle mülga BK'nın 49'uncu maddesindeki koşulların oluşmadığı göz önünde tutularak, davacının manevi tazminat isteminin tımden reddi gerekirken...” Y11HD T. 27.06.2013 E. 57774 K. 13648 sayılı kararı için bkz. Eriş (n 13) 929.

⁹⁶ “...davacılar vekili, yaşanan standartları çok yüksek olan müvekkillerinin dava dışı Pragon firması ile kararlaştırdıkları anlaşma uyarınca yapacakları dört günlük Prag tatili için davalı hava yolları ile Prag'a hareket ettiklerini; ancak bavulları bu yolculukta kaybolduğu için kıyafet gerektiren etkinliklere katılamadıkları ve mutsuz bir tatil geçirdiklerini ileri sürerek maddi ve manevi tazminat istemiş...davacılar özellikle giyim eşyalarının kaybolması nedeniyle gittikleri ülkede üzüntü ve sıkıntı çektiklerini ileri sürmüşler...davacılar yararına münasip bir miktarda manevi tazminata hükmedilmesi gerekirken...” Y11HD. T. 01.05.2000 E. 2691 K. 3732 sayılı kararı için bkz. Eriş (n 13) 933; Y11HD, T. 21.10.2019 E.2018/5521 K. 2019/6490 (lexpera.com.tr) Erişim tarihi: 06.01.2025.

⁹⁷ RG 28.11.2013/28835



ketici sayılan⁹⁸ yolcu ile demiryolu tren işletmecisi arasındaki taşıma sözleşmesi bir tüketici işlemi sayılmalıdır.

Tüketici işlemlerine ilişkin davalarda tüketici mahkemeleri görevlidir (TKHK m. 73/1). Bunun yanında TKHK m. 83/2’de taraflardan birini tüketicinin oluşturduğu işlemler ile ilgili diğer kanunlarda düzenleme olmasının TKHK’nın görev ve yetkiye ilişkin hükümlerinin uygulanmasını engellemeyeceği belirtilmiştir. TTK m. 4/1 ile TKHK’nın anılan hükümleri arasındaki çelişki, taşıma sözleşmelerinden kaynaklanan uyuşmazlıklarda görevli mahkemenin belirlenmesi noktasında tartışmalara sebebiyet vermektedir. İlgili husustaki tartışmalar ayrı bir çalışmanın konusunu oluşturacak nitelikte olduğundan çalışmamızın kapsamı dışına çıkmamak adına bunlara kısaca yer vereceğiz.

Öğretide taşıma sözleşmesinde taşıyıcının karşısında yer alan kişi ister tüketici ister tacir olsun özel bir uzmanlığı gerektiren taşıma hukukuna ilişkin davaların bu konuda uzmanlaşmış ticaret mahkemeleri tarafından çözüme kavuşturulması gerektiği ileri sürülmüştür⁹⁹. Yargıtay’ın 6502 Sayılı Kanun’un yürürlüğe girmesinden önce verdiği kararlara göre de taşıma sözleşmelerinden doğan uyuşmazlıkların asliye ticaret mahkemelerinde görülmesi gerekmektedir¹⁰⁰. 6502 sayılı TKHK’nın yürürlüğe girdiği tarihten itibaren ise genellikle kararlarında taraflardan birinin tüketici diğerinin taşıyıcı olduğu yurt içi ve yurt dışı her türlü yük ve yolcu taşıma sözleşmesini tüketici işlemi saymakta ve bu işlemlerden doğan uyuşmazlıklarda tüketici mahkemelerini görevli kabul etmektedir¹⁰¹. Görüldüğü üzere yüksek mahkeme kararlarında dahi yeknesak bir belirlemenin olmadığı bu hususun tespiti tüketici mahkemeleri ve asliye ticaret mahkemeleri tarafından her bir somut olay özelinde yapılmalıdır¹⁰².

⁹⁸ Mehmet Bahtiyar ve Levent Biçer; ‘Adi İş/Ticari İş/Tüketici İşlemi Ayrımı ve Bu Ayrımın Önemi’ (2016) 22 [3] Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi 395, 401; Ceyda Erdal *Bir Tüketici İşlemi Olarak Yolcu Taşıma Sözleşmeleri* (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü 2019) 89; Aktan (n 9) 28.

⁹⁹ Sami Aksoy, ‘6502 sayılı Tüketicinin Korunması Hakkında Kanun’un Taşıma Hukukuna Müdahalesi’ (2015) 31 [2] BATİDER 305, 328; Sami Aksoy, ‘Yargıtay 20. Hukuk Dairesi’nin Taşıma Sözleşmesi’nden Doğan Davalarda Görevli Mahkemeye Dair Yargı Yeri Belirleme Kararının Değerlendirilmesi’ (2017) 33 [1] BATİDER 295, 300.

¹⁰⁰ Y11HD T. 29.09.2009 E. 2008/5221 K. 2009/9788 (lexpera.com.tr); Y11HD T. 04.07.2012 E. 2012/9513 K. 2012/11823 (karararama.yargitay.gov.tr) Erişim tarihi: 06.01.2025

¹⁰¹ Y11HD T. 13.04.2015 E. 2015/4108 K. 2015/5102; Y20HD T. 25.11.2015 E. 2015/13985, K. 2015/11720; Y11HD T. 13.02.2017 E.2016/14881 K.2017/776; Y11HD T. 20.09.2017 E. 2016/7391 K. 20174560; Y11HD T. 18.06.2018 E.2016/13449 K.2016/4482 sayılı kararlar için bkz. (lexpera.com.tr) ; Yargıtay 20. Hukuk Dairesi’nin aksi yönde bir kararı için bkz. Y20HD T. 21.11.2016 E. 2016/11654 K. 2016/11009 (lexpera.com.tr) Erişim tarihi: 06.01.2025.

¹⁰² Öğretideki bir görüşe göre yolcunun ölümü veya bedensel zararı halinde asliye ticaret mahkemeleri görevli olması gerekirken ölüm veya bedensel zararlar dışındaki sözleşmeye aykırılıktan doğan zararlar bakımından tüketici mahkemeleri görevli olmalıdır. Buna göre bedensel zararlar haksız fiil sonucu meydana gelmektedir ve haksız fiilin tarafını tüketici olarak, ölüm veya beden güç kayıplarını ise ayıplı hizmet olarak değerlendirmek mümkün değildir. Nitekim tüketici hükümlerinin görev

Yönetmelik tazminat davasında yetkili mahkeme bakımından da bir belirleme yapmamıştır. TTK m. 912 atfı nedeniyle bagaj taşımalarına da uygulanacak TTK m. 890'da, bagaj taşımalarından kaynaklanan davalarda malın teslim alındığı ve teslim için öngörülen yer mahkemesinin yetkili olduğu belirtilmiştir. Maddede kesin bir yetki kuralı ortaya koyulmadığı için hükmün 6100 sayılı Hukuk Muhakemeleri Kanunu (HMK)¹⁰³ m. 6'da öngörülen genel yetki kuralını bertaraf ettiği söylene-
mez¹⁰⁴. Öyleyse, tazminat davası, HMK m. 6 uyarınca demiryolu tren işletmecisinin yerleşim yerinde açılabilceği gibi, bagajın teslim edildiği ve teslim için öngörülen yer mahkemesinde de açılabilir.

c. Zamanaşımı

Yönetmelik'in m. 64 hükmüne göre, Yönetmelik kapsamındaki sorumluluktan kaynaklanan tazminat davaları ilgili mevzuatta belirlenen süre ve şartlarda zamanaşımına uğrayacaktır. Yönetmelik'in atfı yapmak istediği ilgili mevzuatın başta TTK olduğu algısı uyanmaktadır. Ancak Yönetmelik'in, artık uygulanma kabiliyeti olmayan RDİN'deki örtülü boşluğu doldurduğunu belirtmiştik. Bu kapsamda RDİN'in zamanaşımıyla ilgili hükümlerinin öncelikli olarak uygulanması gerektiği söylenebilir. Hal böyle olmakla birlikte, RDİN'de eşya taşımaları için zamanaşımı süresini düzenleyen hükmün (ikinci fasıl m. 17) bagaj taşımaları bakımından da uygulanacağına ilişkin bir hükme yer verilmemiştir. Bu durumda RDİN'de bagaj taşımalarından kaynaklanan sorumluluğa ilişkin bir zamanaşımının belirlenmediği söylenebilir. RDİN'de bagaj taşımalarından kaynaklanan sorumluluğa ilişkin zamanaşımı hakkında bir hüküm olmadığı için TTK'nın konuya ilişkin hükmü uygulanmalıdır. TTK m. 855 uyarınca, bagajdan kaynaklanan tazminat davaları kısmi zıya halinde bagajın yolcuya teslimi, tam zıya veya yolcunun gideceği yere ulaşamaması halinde ise bagajın teslimi ve yolcunun ulaşması gereken tarihten itibaren bir yılda zamanaşımına uğrar. Ancak, zarar, taşıyıcının kastı, pervasızca davranışı veya böyle bir zararın meydana gelmesi ihtimalinin bilinciyle işlenmiş bir fiil ya da ihmâlden kaynaklanıyorsa üç yıllık zamanaşımı söz konusu olur (TTK m. 855/5).

alanının bu denli geniş yorumlanması tüketici mevzuatından beklenen yararın sağlanamamasına neden olacaktır, bkz. Çelik Ahmet Çelik, *Karayoluyla Yolcu Taşıma* (2. Baskı Seçkin Yayıncılık 2019) 561; Çelik Ahmet Çelik 'Tüketicinin Korunması Hakkında Yasa Yönünden Taşımacının Yolculara Karşı Sorumluluğu' 5. *Tüketici Hukuku Kongresi Sektörel Bazda Tüketici Hukuku ve Uygulamaları 2015-2016* (Bilge Yayınevi 2016) 508, 546. Trenin raydan çıkarak kaza yaptığı ve davacının %99 oranında malul kaldığının ileri sürüldüğü davada "kazaya ilişkin olarak Uyuşmazlık Mahkemesi'nin 2020/113 esas 2020/164 karar sayılı kararı ile uyuşmazlığın adli yargıda görüleceğinin belirlendiği, davacının tüketici olduğu, bu nedenle davanın tüketici mahkemelerinde görüleceği" yönünde Bölge Adliye Mahkemesi kararının onandığı aksi yöndeki karar için bkz. Y11HD T. 28.11.2024, E. 2024/3809, K. 2024/8486 (<https://karararama.yargitay.gov.tr>) Erişim tarihi: 06.01.2025.

¹⁰³ RG 12.01.2011/S. 27836.

¹⁰⁴ Adıgüzel (n 5) 244-245.

3. Sorumluluktan Muafiyet Halleri ve Sorumluluğun Hukuki Niteliği

Yönetmelik'in 33. maddesi demiryolu tren işletmecisinin bagaj sorumluluğunu ortadan kaldıran genel bir hüküm sevk etmektedir. Buna göre yolcunun gümrük veya diğer idari makamların talimatlarına uymaması nedeniyle doğan zarardan demiryolu tren işletmecisi sorumlu değildir. Ayrıca demiryolu tren işletmecisi, kendisinin ve çalışanlarının zararı önlemek için gerekli olan bütün tedbirleri aldıklarını ve bu tedbirleri alma olanağını bulunmadığını ispatlarsa zarardan sorumlu değildir.

Demiryolu tren işletmecisinin genel muafiyet sebebine göre bütün tedbirleri aldığını ya da alma olanağının bulunmadığını ispatlamak kaydıyla sorumluluktan kurtulması TBK'da düzenlenen özen sorumluluğu hâllerine ilişkin kurtuluş kanıtı getirilmesini hatırlatmakta, bu nedenle de sorumluluğun bir çeşit kusursuz sorumluluk türü olan özen sorumluluğu olduğu sonucuna ulaştırmaktadır¹⁰⁵. Benzer olarak TTK m. 876'ya göre, “*zıyayı, hasar ve gecikme, taşıyıcının en yüksek özeni göstermesine rağmen kaçınamayacağı ve sonuçlarını önleyemeyeceği sebeplerden meydana gelmişse, taşıyıcı sorumluluktan kurtulur*”. TTK'da da taşıyıcının sorumluluktan kurtulması belli bir özen ölçütüne bağlanmıştır.

TTK m. 878'de de Yönetmelik'e benzer şekilde taşıyıcının sorumluluktan kurtulmasına ilişkin özel sebepler öngörülmüştür¹⁰⁶. TTK'da öngörülen sorumluluğun hukuki niteliği tartışmalıdır. Bir kısım yazara göre, burada öngörülen sorumluluk kusur sorumluluğu olup, taşıyıcının kural olarak kusurlu kabul edilmesi ve ispat külfetinin ters çevrilmesi söz konusudur¹⁰⁷. Gerekli özenin gösterilmiş olmasının istenmesi kusur sorumluluğunun tespitinde objektif bir kriterdir¹⁰⁸. Öğretideki diğer görüşe göre ise burada yumuşatılmış kusursuz sorumluluk söz konusudur¹⁰⁹. Görüşe göre, taşıyıcının sorumluluktan kurtulmasına ilişkin maddeler göz önüne alındığında, sorumluluğun kusursuz da olsa karine olarak var olduğu; bu karinenin ancak ilgili maddelerde öngörülen sebeplerle çürütülebileceği anlaşılmaktadır¹¹⁰. Yönetmelik'te de işletmecinin sorumluluğu ancak ilgili maddelerde belirtilen durumlarla çürütülebilecek bir karine niteliğinde olduğu için son yorum tarzının, demiryolu ile bagaj

¹⁰⁵ Türk Sivil Havacılık Kanunu'ndaki aynı ifadeyle ilgili aynı yorum için bkz. Orbay Ortaç (n 43) 156.

¹⁰⁶ TTK'daki bu düzenlemelerin de *Convention relative contract au Contract de transport international de marchandises par route* (CMR) m. 17 hükmü esas alınarak yapıldığı hakkında bkz. Adıgüzel (n 5) 161; Karan, Kara ve Varan (n 49) 370.

¹⁰⁷ Ziya Akıncı, *Karayolu ile Milletlerarası Eşya Taşımacılığı* (1. Baskı Seçkin Yayıncılık 1999) 87; Orhan Sekmen, 'Karayoluyla Eşya Taşımada Taşıyıcının Ziya ve/veya Hasar ile Gecikmeden Doğan Sorumluluğu' (2011) 85 [4] İstanbul Barosu Dergisi 106, 115.

¹⁰⁸ Sekmen (n 107) 116.

¹⁰⁹ Arkan (n 50) 44; Arslan Kaya, “Taşıyıcının Kara Yolu ile Eşya Taşımada İlişkin Uluslararası Sözleşmede (CMR) Öngörülen Sorumluluğunun Esasları” (1998) 56 [1-4] İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası 239, 249; Adıgüzel (n 5) 161.

¹¹⁰ Adıgüzel (n 5) 163.

taşımalarından kaynaklanan sorumluluk için de geçerli olduğu kanaatindeyiz¹¹¹.

Bundan ayrı olarak kaybın, hasarın veya teslimdeki gecikmenin; mücbir sebep nedeniyle meydana gelmesi, zarar görenin kusuru nedeniyle meydana gelmesi veya üçüncü bir kişinin kusuru nedeniyle meydana gelmesi halinde *de demiryolu tren işletmecisi sorumluluktan kurtulacaktır*. (Yönetmelik m. 31/2) Zira bu sebepler il-
liyet bağıını ortadan kaldıracaktır. Kaybın, hasarın veya teslimdeki gecikmenin bu
hâllerden kaynaklandığını ispat etme yükümlülüğü demiryolu tren işletmecisine
aittir (Yönetmelik m. 31/5).

Demiryolu tren işletmecisi bagajı teslim eden yolcunun veya hak sahibinin
bagajını ambalajlamaması, yetersiz veya bozuk bir şekilde ambalajlaması halinde
zararın bu durumlardan meydana geldiğini ispatlayarak sorumluluktan kurtula-
bilecektir (Yönetmelik m. 31/3-a). Bagaj ambalajının niteliği, bagajın niteliğine,
yol uzunluğuna ve depolama alanına göre tespit edilmeli, yetersiz ambalajlamaya
rağmen yolcu bagajını teslim etmek istiyorsa demiryolu tren işletmecisi tarafından
bagajın bu durumu kayıt altına alınmalıdır. Aksi halde demiryolu tren işletmeci-
sinin sorumluluğu devam edecektir¹¹². Demiryolu tren işletmecisi, taşımaya kabul
edilmeyecek bagajlara ilişkin esasları gereği gibi ilan etmesine rağmen taşımaya
uygun nitelikte olmayan eşyaların bagaj olarak taşınması halinde de Yönetmelik
m. 31/3-b gereğince sorumluluktan muaftır¹¹³.

Yönetmelik'in, bagaj taşıma belgesi ve bagaj teşhis kuponunun olmamasının
demir yolu tren işletmecisini sorumluluktan muaf hâle getireceğini düzenleyen
31/3-c-ç bentlerini anlamak ise güçtür. Zira bagaj taşıma belgesini ve bagaj teşhis
kuponunu düzenleme yükümlülüğü Yönetmelik'in 15. maddesine göre demiryolu
tren işletmecisine aittir. İşletmecinin kendi yükümlülüğünü yerine getirmemesi-
nin onu sorumluluktan kurtarması beklenemez. Yine Yönetmelik 12/5'te de bagaj
taşıma belgesinin olmamasının bagajların taşınması ile ilgili sözleşmeleri etkile-
meyeceği belirtilmiştir. Bu nedenle kanaatimizce söz konusu hükmün, ancak bu
belgelerin düzenlenmemesine yolcunun sebebiyet verdiği durumlara özgü olarak
uygulanması gerekir.

Yönetmelik m. 31/2'de ziya, hasar veya teslimdeki gecikmeden bahsedilmesine
rağmen, m. 31/3'te sadece ziya ve hasar hallerinden söz edilmesi nedeniyle, burada
bahsedilen özel muafiyet sebepleri yalnızca ziya ve hasar durumu için söz konusu
olup, teslimde gecikmeyi kapsamamaktadır. Hak sahibi hasarın 3. fıkrada belirtilen
sebeplerden meydana gelmediğini ispat edebilir (Yönetmelik m. 31/4).

Son olarak TTK m. 912'nin atfı sebebiyle TTK m. 878'deki taşıyıcının, eşyanın
ziyaında, hasarında veya tesliminin gecikmesinde sorumluluktan kurtulabileceği

¹¹¹ Bagajda meydana gelecek ziya ve hasardan sorumluluğun CIV hükümlerinde de yumuşatılmış
kusursuz sorumluluk olarak düzenlendiğine ilişkin bkz. Adıgüzel (n 5) 307.

¹¹² Arkan (n 10) 118-119; Adıgüzel (n 5) 179; Aktan (n 9) 125.

¹¹³ Aktan (n 9) 125.

özel hallere ilişkin düzenlemelerin, niteliğine uygun düştüğü ölçüde demiryolu tren işletmecisinin bagaj sorumluluğuna da uygulanabilecektir¹¹⁴.

4. Sorumluluğun Hafifletilmesi ve Genişletilmesi

Yönetmelik'te demiryolu tren işletmecisinin sorumluluğunun hafifletilmesi veya genişletilmesine ilişkin bir düzenleme bulunmamaktadır. Bununla birlikte TTK m. 854/1'de taşıyıcının sorumluluğunu düzenleyen maddelerin emredici nitelikte olduğu bu nedenle de taşıyıcının sorumluluğunu önceden kaldıran veya hafifleten anlaşmaların geçersiz olduğu düzenlemesi bulunmaktadır¹¹⁵. Yönetmelik'te bir düzenleme bulunmaması nedeniyle, TTK'nın sorumluluğa ilişkin hükümlerinin emredici nitelikte olduğunu belirten hükmünün demiryolu taşımacılığı için de geçerli olduğu kabul edilmelidir. Bu doğrultuda kanaatimizce demiryolu tren işletmecisinin bagaj taşımadan kaynaklanan sorumluluğunun önceden yapılan bir anlaşmayla kaldırılmayacak ve sınırlandırılmayacaktır. Ayrıca TBK m. 115/1 uyarınca da demiryolu tren işletmecisinin ağır kusurundan sorumlu olmayacağına ilişkin önceden yapılan anlaşma kesin olarak hükümsüzdür.

Taşıyıcının sorumluluğuna ilişkin hükümlerin emrediciliğinin, taşıma sözleşmesinin diğer tarafı lehine nispi nitelikte olduğu kabul edilmelidir. Bu nedenle de taşıyıcının sorumluluğunun hafifletilmesi veya kaldırılması mümkün olmasa da genişletilmesi mümkün olmalıdır¹¹⁶. Yönetmelik'te ve TTK'da buna ilişkin herhangi bir hüküm bulunmasa da öğretide, tarafların taşıma sözleşmesinde açıkça anlaşmalarıyla kanunda öngörülen sorumluluk sınırını bertaraf edebilecekleri kabul edilmektedir¹¹⁷.

SONUÇ

1 Sayılı Cumhurbaşkanlığı Teşkilatı Hakkında Cumhurbaşkanlığı Kararnamesi'ne dayanılarak çıkartılan 08.03.2019 Tarihli Demiryolu ile Seyahat Eden Yolcuların Haklarına Dair Yönetmelik ile son zamanlarda ülkemizde yaşanan demiryolu kazalarının ve demiryolu tren işletmecisinin yaygınlaşan demiryolu taşımalarından kaynaklanan sorumlulukları ayrıntılı olarak düzenlenmiştir. Her ne kadar normlar hiyerarşisine aykırı bir şekilde üst normun genel bir düzenleme yapmaksızın Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'na delege ettiği yetkiyle yayınlanmış olsa da Yönetmelik'in bugün için uygulanma kabiliyetini yitiren RDİN'deki örtülü boşluğu doldurduğu kabul edilmelidir. Bu kapsamda demiryolu taşımalarında bagajdan kaynaklanan sorumluluğa ilişkin RDİN'de güncel bir hüküm bulunmadığı durumlarda öncelikle Yönetmelik hükümleri, ardından da TTK hükümleri uygulama alanı bulmalıdır.

¹¹⁴ Ayrıntılı bilgi için bkz. Aktan (n 9) 127-128.

¹¹⁵ Arkan (n 31) 24; Ülgen (n 62) 29.

¹¹⁶ Safa Murat Tekin, *Ulusal ve Uluslararası Taşımacılıkta Karayolu Taşıma Senedi* (1. Baskı On İki Levha Yayıncılık 2024) 161.

¹¹⁷ Adıgüzel (n 5) 222.

TTK'da herhangi bir tanımına yer verilmeyen bagaj kavramı Yönetmelik 4/1-d hükmüne göre yolcunun yanında taşıyamayacağı hacim, boyut ve ağırlıkta olan ancak yolculuk sonunda varılacak yerde kullanılmasına ihtiyaç duyulan seyahat belgesi düzenlenmiş nesne ve diğer şahsi mallar olarak açıklanmıştır. Hükümde geçen "seyahat belgesi" ifadesi "bagaj taşıma belgesi" olarak anlaşılmalıdır. Ancak Yönetmelik m. 12/5 gereği bagaj taşıma belgesinin olmaması Yönetmelik'e tabi olan bagajların taşınması ile ilgili sözleşmelerin mevcudiyetini ve geçerliliğini etkilemez. Dolayısıyla taşıyıcının bagajdan haberdar olması ve bagajı koruma altına alması yeterlidir.

Bagajı taşıma borcu taşıyıcının yolcu taşıma sözleşmesinden kaynaklanan bir yan edim yükümlülüğüdür. Bagaj taşıması ayrı bir taşıma sözleşmesinin konusunu oluşturmaz, taşıma taahhüdü yolcunun bagajının taşınmasını da kapsar. Demiryolu tren işletmecisi hakimiyeti altında bulunan bagajı koruyup gözetme yükümlülüğü altındadır. Bu yükümlülüğü nasıl yerine getireceği Yönetmelik'in üçüncü bölümünde ayrıntılı olarak belirlenmiştir. İlgili bölümde yolcular için de bazı yükümlülükler getirilmiştir. Yolcu kendisine ait olan yükümlülükleri yerine getirmedğinde demiryolu tren işletmecisinin zararlardan sorumluluğu doğmayabilecektir.

Yönetmelik m. 39'a göre demiryolu tren işletmecisi görevlerinin icrası çerçevesinde hareket ettikleri sürece çalışanlarının ve hizmetine başvurduğu diğer kişilerin fiillerinden sorumludur. İlgili düzenleme TBK'nın ifa yardımcılarının sorumluluğunu düzenleyen 116. maddesi ile uyumludur. Ancak sorumluluk ifa yardımcılarının görevlerini yerine getirirken meydana gelen zararla sınırlıdır.

Demiryolu tren işletmecisinin sorumluluğuna yol açan haller bagajın kaybı, hasarı ve gecikmesidir. Yönetmelik'te her ne kadar kayıp kavramı kullanılmış olsa da bu kavram geniş anlamda zıya olarak yorumlanmalıdır.

eTTK döneminde taşıyıcının el bagajından kaynaklanan sorumlu olmadığı kabul edilmekle birlikte gerek 6102 Sayılı TTK m. 912/2 düzenlemesi gerek Yönetmelik m. 30 uyarınca demiryolu tren işletmecisi el bagajından sorumludur. Yönetmelik m. 30/2 gereği demiryolu tren işletmecisinin el bagajının kaybindan veya hasarlanmasından kusuru varsa, yolcuların ölümü ve yaralanmaları durumunda ise m. 30/1 gereği kusuru olmasa da her halde sorumlu olacağı sonucu çıkmaktadır. Sorumluluğun sınırı ise el bagajının kilogramı başına 30 TL ve fazla 360 TL'ye kadar olan zarardır (Yönetmelik 32/1).

Bagajın zıyaı halinde ise bagajın brüt ağırlığının kilogramı, kısmi zıyaı halinde ise brüt ağırlığının eksik kilogramı başına 30 TL'ye kadar ve en fazla 2100 TL'ye kadar olan zarar tazmin edilecektir. Bagajın hasarı halinde bagajın değerindeki düşüşe eşit bir tazminat ödenir ve sınırı Yönetmelik m. 36/2 gereği bagajın zıyaı halinde ödenecek tutarda olduğu gibidir (Yönetmelik m. 32/2 atfıyla).

Bagajın tesliminde gecikme halinde hak sahibi zararı olduğunu ispatlarsa geç teslim edilen bagajın brüt ağırlığının her bir kilogramı için 1,5 TL veya bagaj başına

2 TL zararı tutarına eşit, zararı olduğunu ispatlayamazsa geç teslim edilen bagajın brüt ağırlığının her bir kilogramı için 1 TL veya bagaj başına 4 TL götürü bir tazminat ödenecektir. Yönetmelik m. 37/2-3-4-5 fıkralarıyla geç teslim edilen bagajın zıya ve hasara uğraması halinde tazminatların birleştirilip birleştirilemeyeceği durumlar ele alınmıştır. Tazminatların birleştiği durumda ödenecek tutar yine bagajın brüt ağırlığının kilogramı başına 30 TL'yi ve en fazla 2100 TL'yi aşamayacaktır.

Ülkemizde son yıllarda artan enflasyon oranları dikkate alındığında Yönetmelik'te belirlenen tazminat miktarları bagajın veya el bagajının rayiç değerinin çok altında kalması gibi hakkaniyete uygun olmayan sonuçlar doğurabilecektir. Bu yüzden sorumluluk sınırlarının TTK m. 882'de olduğu gibi tüm dünyada kullanılan hesap birimi olan Özel Çekme Hakkı esas alınarak belirlenmesi yerinde olacaktır.

Öngörülen sorumluluğun yumuşatılmış bir kusursuz sorumluluk olduğu söylenebilir. Buna ilişkin maddelerde demiryolu tren işletmecisinin sorumluluğu karine olarak öngörülmekte; ancak genel muafiyet sebebine göre, zararı önlemek için gerekli bütün tedbirleri aldığı veya alma olanağının bulunmadığı veya Yönetmelik'te belirtilen özel muafiyet sebeplerinin varlığını ispatlayan işletmeci sorumluluktan kurtulmaktadır.

Esas itibarıyla RDİN'in ilga edilerek, demiryolu taşımalarına ilişkin yeni kanuni düzenleme yapılması gerekmektedir. Yapılacak düzenlemede Yönetmelik'te bulunan eksikliklerin tamamlanması, terim birliğinin sağlanması ve kanun yapma tekniğine uygun olarak tekrarlara düşülmemesi gerekmektedir. Bu sayede günümüzde gittikçe önem kazanan demiryolu taşımalarına ilişkin hukuki sorunların çözümü noktasında karışıklıklar ortadan kalkacaktır.

KAYNAKÇA

Adıgüzel B, 'Yeni Türk Ticaret Kanununda Fiili Taşıyıcı Kavramı ve Fiili Taşıyıcının Sorumluluğu' (2013) 71 [2] İÜHFM 3 Anılış: Fiili Taşıyıcı

Adıgüzel B, *Taşıma Hukuku* (5. Baskı Adalet Yayınevi 2022)

Akıncı Z, *Karayolu ile Milletlerarası Eşya Taşımacılığı* (1. Baskı Seçkin Yayıncılık 1999)

Akkurt SS, *Sivil Havayolu ile Yolcu Taşımacılığından Kaynaklanan Hukukî Sorumluluk* (1. Baskı Seçkin Yayıncılık 2014)

Aksoy S, '6502 sayılı Tüketicinin Korunması Hakkında Kanun'un Taşıma Hukukuna Müdahalesi' (2015) 31 [2] BATİDER 305 Anılış: Taşıma Hukukuna Müdahale

Aksoy S, 'Yargıtay 20. Hukuk Dairesi'nin Taşıma Sözleşmesi'nden Doğan Davalarda Görevli Mahkemeye Dair Yargı Yeri Belirleme Kararının Değerlendirilmesi' (2017) 33 [1] BATİDER 295 Anılış: Değerlendirme

Aktan YA, *Demiryolu ile Yolcu Taşımacılığı* (1. Baskı Filiz Kitapevi 2023)

Akyılmaz C, '2017 Anayasa Değişikliğine Göre Cumhurbaşkanlığı Kararnameleri' (2019) 23[1] Ankara Hacı Bayram Veli Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi 191

Arıkan C, *Türk Anayasa Hukukunda Yasama Yetkisinin Devredilmezliği İlkesi* (Yetkin Yayınları 2011)

Arkan S, *Karada Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu* (Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü Yayınları 1982)

Arkan S, 'Yolcu Taşımalarında Karşılaşılan Bazı Hukuki Sorunlar Üzerinde Düşünceler' (1983) 12[1] BATİDER

Arkan S, 'Demiryolu İşletmesinin Eşya Taşımalarından Doğan Sorumluluğu' *Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Bakımından II. Taşımacılık Sempozyumu-Bildiriler – Tartışmalar 24-25 Ocak 1985 Maçka-İstanbul* (Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü Yayınları 1985)

Bahtiyar M ve Biçer L, 'Adi İş/Ticari İş/Tüketici İşlemi Ayrımı ve Bu Ayrımın Önemi' (2016) 22 [3] Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi

Çelik ÇA, 'Tüketicinin Korunması Hakkında Yasa Yönünden Taşımacının Yolculara Karşı Sorumluluğu' 5. *Tüketici Hukuku Kongresi Sektörel Bazda Tüketici Hukuku ve Uygulamaları 2015-2016* (Bilge Yayınevi 2016)

Çelik ÇA, *Karayoluyla Yolcu Taşıma* (2. Baskı Seçkin Yayıncılık 2019)

Erdal C, *Bir Tüketici İşlemi Olarak Yolcu Taşıma Sözleşmeleri* (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü 2019)

Eriş G, *Taşıma Hukuku* (Seçkin Yayıncılık 2015)

Erol A, *Türk Sorumluluk Hukukuna Göre Demiryolu İşletenin Sözleşme Dışı Sorumluluğu* (Yetkin Yayınları 2019)

Göknil MN, *Hava Hukuku* (İstanbul Üniversitesi Yayınları 1951)

Göktepe H, 'Havayolu ile Yolcu Taşımacılığında Hava Taşıyıcısının Sorumluluğu ve Yolcu Hakları' (2016) 2 [3] Anadolu Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi 211

Karan H, 'TBMM Adalet Komisyonu'nun Taşıma Hukuku'na Katmayı Başardığı İki Temel Sorun: Taşıma İşleri Komisyonculuğu Sözleşmesi ile Ulusal Demiryolu Taşıma Sözleşmesine Uygulanacak Hukuk' (2012) *Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu XXVI*

Karan H, Kara Ö ve Varan İ, *Karayolunda Uluslararası Eşya Taşıma Sözleşmesi Hakkında Konvansiyon CMR Şerhi* (2. Baskı Yetkin Yayınları 2020)

Kaya A, 'Taşıyıcının Kara Yolu ile Eşya Taşımasına İlişkin Uluslararası Sözleşmede (CMR) Öngörülen Sorumluluğunun Esasları' (1998) 56 [1-4] İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası

Meriç 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

Orbay Ortaç N, ‘Havayolu ile Taşımalarda Bagajın Zıyaı veya Hasara Uğraması Nedeniyle Doğan Âkdi Sorumluluk’ (2014) [114] Türkiye Barolar Birliği Dergisi

Özdemir A, *Hava Taşıyıcısının Sorumluluğu: Bagaj, yükün kaybı, hasarı ve gecikmesinden doğan zararlar nedeniyle* (Sanem Matbaacılık 1993)

Özsungur F, ‘Demiryolu İşletenin Sözleşme Dışı Sorumluluğunun Sigortasında Riziko’ (2024) [58] Türkiye Adalet Akademisi Dergisi 247

Sekmen O, ‘Karayoluyla Eşya Taşımada Taşıyıcının Ziya ve/veya Hasar ile Gecikmeden Doğan Sorumluluğu’ (2011) 85 [4] İstanbul Barosu Dergisi 106

Seven V, *Taşıma Hukuku* (2. Baskı Anadolu Üniversitesi Açıköğretim Fakültesi Yayınları 2010)

Tekin SM, *Ulusal ve Uluslararası Taşımacılıkta Karayolu Taşıma Senedi* (1. Baskı On İki Levha Yayıncılık 2024)

Tokat H, ‘Karayoluyla Yolcu Taşımada Kaynaklanan Akdi Sorumluluk’ (2016) 65 [4] Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi

Ülgen H, *Hava Taşıma Sözleşmesi* (Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü Yayınları 1987)

Ülgen H, ‘Türk Hukukunda ve Milletlerarası Hukukta Karayolu ile Yolcu ve Bagaj Taşıma’ *Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Bakımından II. Taşımacılık Sempozyumu-Bildiriler – Tartışmalar 24-25 Ocak 1985 Maçka-İstanbul* (Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü Yayınları 1985) 3 Anılış: Yolcu ve Bagaj Taşıma

Zeyneloğlu A, *Taşıma Hukuku* (2. Baskı Yetkin Yayınları 1993)