

T.C.

TÜRK-ALMAN ÜNİVERSİTESİ

SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ

ÖZEL HUKUK ANABİLİM DALI

DEMİRYOLU İLE YOLCU TAŞIMACILIĞI

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Yakup Ahmet AKTAN

DANIŞMAN

Prof. Dr. Vural SEVEN

İSTANBUL, Temmuz 2023

İÇİNDEKİLER

İÇİNDEKİLER.....	II
ÖZET	XII
SUMMARY	XIV
KISALTMALAR	XVI
I. BÖLÜM	1
1. GEÇMİŞTEN BUGÜNE DEMİRYOLLARI.....	1
1.1. OSMANLI DEVLETİ DÖNEMİNDE DEMİRYOLLARININ DURUMU	1
1.2. CUMHURİYET DÖNEMİNDE DEMİRYOLLARINDAKİ GELİŞMELER	2
1.3. DİĞER DEMİRYOLLARI TAŞIMACILIK TÜRLERİNDE MEVCUT DURUM	5
1.3.1. Yüksek Hızlı Tren ve Hızlı Tren.....	5
1.3.2. Kent İçi Taşımacılığı	6
1.3.3. Konvansiyonel Trenler ve Turistik Trenler.....	7
1.4. İSTATİSTİKSEL OLARAK DEMİRYOLU TAŞIMACILIĞI.....	8

2. DEMİRYOLU YOLCU TAŞIMACILIĞINDA YASAL DÜZENLEMELER	9
2.1. DEMİRYOLU YOLCU TAŞIMACILIĞI İLE İLGİLİ KANUNLAR	9
2.1.1. Rumeli Demiryollarının Umur-u Nakliyesi Hakkında Nizamnamesi	9
2.1.1.1. Genel Olarak.....	9
2.1.1.2. Rumeli Demiryolu Nizamnamesinin Yürürlüğüne ve Uygulanabilirliğine İlişkin Değerlendirmelerimiz	10
2.1.2. Türk Ticaret Kanunu	14
2.1.3. Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkında Kanun.....	14
2.2. DEMİRYOLU YOLCU TAŞIMACILIĞI İLE İLGİLİ YÖNETMELİKLER	15
2.2.1. Demiryolu ile Seyahat Eden Yolcunun Haklarına Dair Yönetmelik.....	15
2.2.2. Demiryolu Emniyet Yönetmeliği	16
2.2.3. Demiryolu Kazalarını ve Olaylarını Araştırma ve İnceleme Yönetmeliği.....	16
2.2.4. Demiryolu Yolcu Taşımacılığında Kamu Hizmeti Yükümlülüğü Yönetmeliği.....	17
2.3. TÜRKİYE CUMHURİYETİ DEVLET DEMİRYOLLARI'NIN ANA STATÜSÜ, FAALİYET ALANI VE GÖREVLERİ	17

2.3.1. Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları'nın Ana Statüsü	17
2.3.2. Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları'nın Faaliyet Alanı ve Görevleri	18
2.3.3. Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları'nın Organları ve Müesseseleri, Bağlı Ortaklıkları ve İştirakleri	19
2.3.3.1. Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları'nın Organları ..	19
2.3.3.2. Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları'nın Müesseseleri, Bağlı Ortaklıkları ve İştirakleri	19
2.3.4. Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları ve Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları Taşımacılık A.Ş.'nin Desteklenmesi	20
2.4. ULUSLARARASI HUKUKTA DEMİRYOLU YOLCU TAŞIMACILIĞI	20
II. BÖLÜM	22
3. YOLCU TAŞIMA SÖZLEŞMESİ	22
3.1. YOLCU TAŞIMA SÖZLEŞMESİNİN ÖZELLİKLERİ	22
3.1.1. Yolcu Taşıma Sözleşmesinin Hukuki Niteliği.....	22
3.1.2. Sözleşme Yapma Zorunluluğu ve Yolcu Aleyhine Düzenleme Yasağı	24
3.1.3. Yolcu Taşıma Sözleşmesinin Tüketici İşlemi Olma Niteliği.....	26
3.2. YOLCU TAŞIMA SÖZLEŞMESİNİN UNSURLARI.....	30
3.2.1. Taşıma Taahhüdü	31

3.2.2. Yolcu Taşıma Sözleşmesinde Ücret Unsuru	32
3.2.3. Yolcu Taşıma Sözleşmesinin Tarafları.....	33
3.2.3.1. Taşıyıcı	33
3.2.3.2. Yolcu	36
3.2.4. Yolcu Taşıma Sözleşmesinde Zaman Unsuru	38
3.2.5. Bagaj, El Bagajı ve Yolcu Yanındaki Eşya	39
3.3. YOLCU TAŞIMA SÖZLEŞMESİNİN KURULMASI.....	42
3.3.1. Yolcu Taşıma Sözleşmesinde Ehliyet	42
3.3.2. Yolcu Taşıma Sözleşmesinde İrade Beyanları.....	42
3.3.3. Yolcu Taşıma Sözleşmesinin İmkansızlığı	46
3.3.4. Emredici Hukuk Kurallarına, Kamu Düzenine, Genel Ahlaka, Kişilik Haklarına Aykırı ve Muvazaalı Olmamalı	47
3.3.5. Yolcu Taşıma Sözleşmesinde Şekil	47
3.3.5.1. Genel Olarak.....	47
3.3.5.2. Bilet.....	48
3.3.6. Yolcu Taşıma Sözleşmesinin Genel İşlem Koşulu Sınırlamalarına Uygun Olması	50
3.4. YOLCU TAŞIMA SÖZLEŞMESİNİN HÜKÜMSÜZLÜĞÜ VE SONA ERMESİ.....	52
3.4.1. Yolcu Taşıma Sözleşmesinin Hükümsüzlüğü	52
3.4.2. Yolcu Taşıma Sözleşmesinin Sona Ermesi.....	53

III. BÖLÜM	54
4. TARAFLARIN HAKLARI, YÜKÜMLÜLÜKLERİ VE SORUMLULUKLARI	54
4.1. YOLCUNUN HAKLARI, YÜKÜMLÜLÜKLERİ VE SORUMLULUKLARI	54
4.1.1. Yolcunun Hakları	54
4.1.1.1. Yolcunun Seyahat Hakkı.....	54
4.1.1.2. Yolcunun, Bagaj ve Evcil Hayvan Bulundurma Hakkı	54
4.1.1.3. İptal ve Gecikme Halinde Yolcunun Hakları.....	55
a. İptal Halinde Yolcunun Hakları.....	55
aa. Seferin Henüz Başlamadan İptal Olması Halinde Yolcunun Hakları.....	56
bb. Seferin Başladıktan Sonra İptal Olması Halinde Yolcunun Hakları.....	57
cc. Seferin İptal Olması Halinde Uygulanacak Ortak Hükümler	59
b. Gecikme Halinde Yolcunun Hakları.....	60
aa. Gecikmenin Sefer Başlamadan Öngörülmesi Halinde Yolcunun Hakları.....	60
bb. Gecikmenin Sefer Esnasında Gerçekleşmesi Halinde Yolcunun Hakları.....	62
4.1.1.4. Yolcunun Tazminat Talep Etme Hakkı.....	63

4.1.2. Yolcunun Yükümlülükleri	64
4.1.2.1. Yolcunun Ücret Ödeme Yükümlülüğü	64
4.1.2.2. Yolcunun Bilgi Sağlama Yükümlülüğü	64
4.1.2.3. Yolcunun Kurallara Uyma Yükümlülüğü.....	65
4.1.2.4. Yolcunun El Bagajı, Bagaj Ve Evcil Hayvanlara İlişkin Yükümlülükleri	65
4.1.3. Yolcunun Sorumlulukları	67
4.2. DEMİRYOLU TREN İŞLETMECİSİNİN HAKLARI, YÜKÜMLÜLÜKLERİ VE SORUMLULUKLARI	68
4.2.1. Demiryolu Tren İşletmecisinin Hakları	68
4.2.1.1. Demiryolu Tren İşletmecisinin Seyahatten Men Hakkı.....	68
4.2.1.2. Demiryolu Tren İşletmecisinin Yolcu Bagajı, El Bagajı ve Evcil Hayvanlara İlişkin Hakları.....	70
4.2.1.3. Demiryolu Tren İşletmecisinin El Bagajları ve Bagajlar Üzerindeki Tasarruf Hakkı	71
4.2.2. Demiryolu Tren İşletmecisinin Yükümlülükleri	72
4.2.2.1. Demiryolu Tren İşletmecisinin Sözleşme Yapma Yükümlülüğü	73
4.2.2.2. Demiryolu Tren İşletmecisinin Taşıma Yükümlülüğü	74
4.2.2.3. Demiryolu Tren İşletmecisinin Güvenliği Sağlama Yükümlülüğü	75

4.2.2.4. Demiryolu Tren İşletmecisinin Hijyen Sağlama Yükümlülüğü	76
4.2.2.5. Demiryolu Tren İşletmecisinin Acil Durumlara İlişkin Yükümlülükleri	76
4.2.2.6. Demiryolu Tren İşletmecisinin Bilgilendirme Yükümlülüğü	76
4.2.2.7. Demiryolu Tren İşletmecisinin KVKK Kapsamında Yükümlülükleri	78
4.2.2.8. Demiryolu Tren İşletmecisinin Engelli, Hareket Kabiliyeti Kısıtlı ve/veya Özel Durumu Olan Yolculara Yönelik Yükümlülükleri	79
4.2.2.9. Demiryolu Tren İşletmecisinin Bagaj, El Bagajı ve Evcil Hayvanlara Yönelik Yükümlülükleri	82
4.2.2.10. Demiryolu Tren İşletmecisinin Sigorta Yükümlülüğü	84
4.2.2.11. Demiryolu Tren İşletmecisinin Trenin Gecikmesi ve İptal Olması Halinde Yükümlülükleri.....	85
4.2.3. Demiryolu Tren İşletmecisinin Sorumlulukları	86
4.2.3.1. Demiryolu Tren İşletmecisinin Yolcu Taşıma Sözleşmesinden Doğan Sorumluluğu	87
a. Yolcu Taşıma Sözleşmesinden Doğan Sorumluluğun Şartları..	87
aa. Borca Aykırı Davranış	88
bb. Zararın Meydana Gelmesi	89

cc. Borca Aykırı Davranış ve Zarar Arasında Uygun İliyet Bağıının Bulunması	92
dd. Kusur	93
b. Demiryolu Tren İşletmecisinin Yolcunun Yaralanması veya Ölmesi Halinde Sorumluluğu	94
aa. Sağ Salim Taşıma Borcunun İhlali.....	94
bb. Zarara Neden Olan Kaza	96
cc. Kazanın Yolcunun Trene Binerken, Trenden İnerken veya Trende Bulunduğu Sırada Meydana Gelmesi.....	98
dd. Yolcu Yaralanmaları veya Ölümleri	100
ee. Kaza Halinde Yolcunun Yanında Bulundurdukları, El Bagajı ve Evcil Hayvanları Üzerinde Sorumluluk	104
ff. Kaza Halinde Müteselsil Sorumluluk	104
gg. Kaza Halinde Sorumsuzluk Halleri	105
c. Seferin İptali veya Gecikmesinden Doğan Zararlardan Sorumluluk.....	110
aa. Sefer İptalleri	111
bb. Gecikmeden Doğan Sorumluluk.....	118
cc. İptal ve Gecikme Halinde Sorumluluğun Kapsamı	122
dd. İptal, Gecikme ve Bağlantının Kaçırılması Hallerinde Sorumluluktan Kurtulma Halleri	123

d. Demiryolu Tren İşletmecisinin Yolcu Bagajlarına Yönelik Sorumlulukları.....	124
aa. Zararın Meydana Gelme Anı.....	125
bb. Zıya, Hasar veya Gecikme Nedeniyle Zararın Meydana Gelmesi	127
cc. Müteakip Taşıyıcıların ve Alt Taşıyıcının Sorumluluğu	134
dd. Zıya, Hasar ve Gecikme Durumunda Sorumsuzluk Halleri	135
e. Demiryolu Tren İşletmecisinin Yardımcı Kişilerinin Fiillerinden Sorumluluğu.....	140
f. Demiryolu Tren İşletmecisinin Rücu Hakkı	142
g. Tazminat Davası	143
4.2.3.2. Demiryolu Tren İşletmecisinin Sözleşme Dışı Sorumluluğu	149
a. Tehlike Sorumluluğu	150
aa. Tehlike Sorumluluğunun Tanımı ve Özellikleri.....	150
bb. Tehlike Sorumluluğunun Şartları.....	151
b. Tehlike Sorumluluğunda Demiryolu Tren İşletmecisinin Sorumluluktan Kurtulma Halleri.....	156
aa. Mücbir Sebep	156
bb. Zarar Görenin Kusuru	157
cc. Üçüncü Kişinin Kusuru	157

c. Tehlike Sorumluluğunda Tazminat Davası	158
d. Sorumluluk Hükümlerinin Yarışması	161
5. DEMİRYOLU GEÇİTLERİ VE DEMİRYOLLARINDA MEYDANA GELEN KAZALAR	163
5.1. YASAL DÜZENLEMELER VE TANIMLAR	163
5.2. DEMİRYOLLARINDA HEMZEMİN GEÇİTLERİ VE HEMZEMİN GEÇİTLERİNDE MEYDANA GELEN KAZALAR	164
5.3. DEMİRYOLU YOLCU TAŞIMACILIĞINDA MEYDANA GELEN DİĞER KAZALAR	167
SONUÇ VE ÖNERİLER	170
KAYNAKÇA	176

ÖZET

DEMİRYOLU İLE YOLCU TAŞIMACILIĞI

Günümüzde teknolojik, ticari ve hukuki gelişmeler sonucunda ulaşım sektörü sürekli gelişmekte ve yenilenmektedir. Ulaşım sektörünün yaşayan bir organizma gibi canlı olması nedeniyle uzun süredir atıl kalan demiryolu taşımacılığı alanında yapılan değişiklikler gözle görülür bir biçimde fark edilmektedir. 1950-2000 yılları arasında yatırım yapılmayan ve ihmal edilen demiryolu taşımacılığı, 2000 yılı sonrasında hızlı bir gelişme ve değişime uğramıştır. Bu gelişme ve yenilenme ile ilk olarak ulaşımın hızlı, güvenli ve konforlu bir biçimde yapılması hedeflenmektedir.

Tüm bu değişim ve gelişime ulusal ve uluslararası düzeyde uyum sağlamak ve ortaya çıkabilecek sorunları engellemek ve çözmek amacıyla taşıma hukukunun da uyarlanması ve geliştirilmesi elzemdir. Çalışmamızda, özellikle son 20 yıldır ulaşım sektöründe payını arttıran demiryolu taşımacılığını yolcu taşımaları bakımından ele aldık.

Çalışmamızın ilk bölümünde demiryolu taşımacılığının geçmişten bugüne olan değişimi incelenmiş ve Osmanlı Devleti'nin son döneminden itibaren Türkiye Cumhuriyeti döneminde inşa edilen demiryolu hatlarına ilişkin bilgilere yer verilmiştir. Hemen ardından demiryolunda yolcu taşımacılığı türleri ve taşınan yolcu sayıları, diğer ulaşım türlerinde taşınan yolcu sayıları ile karşılaştırılmıştır. Çalışmamızın ilk bölümünün devamında demiryolu yolcu taşımacılığında uygulanacak mevzuatın tespit edilmesi amacıyla yürürlükte olan ilgili kanunlar ve yönetmelikler irdelenmiştir.

Çalışmamızın ikinci bölümünde ise yolcu taşıma sözleşmesi ele alınmıştır. Yolcu taşıma sözleşmesi kapsamında sözleşmenin hukuki niteliği, unsurları, kurulması ve sona ermesi incelenmiştir.

Çalışmamızın üçüncü bölümünde yolcu taşıma sözleşmesinin ve mevzuatın emredici hükümleri dikkate alınarak yolcu taşıma sözleşmesinin taraflarını oluşturan

yolcunun ve demiryolu tren işletmecisinin hak, yükümlülük ve sorumlulukları ele alınmıştır. Üçüncü bölümün ilerleyen kısmında ise demiryolunda yolcu taşımacılığında meydana gelen kazalar incelenmiş, ayrık durumlar açıklanmış ve bazı önerilere ve görüşlere yer verilmiştir.

Anahtar Sözcükler: Demiryolu ile Yolcu Taşımacılığı, Taşıma Hukuku, Yolcu Taşıma, Yolcu, Demiryolu.

SUMMARY

PASSENGER TRANSPORTATION BY RAILWAYS

Nowadays, the transportation sector is in continuous improvement and innovation as a result of technological, commercial, and legal developments. The alterations made in the field of railway transport, which has been idle for a long time, are visibly noticeable since the transportation sector is alive like a living organism. Railway transportation, which was not invested and neglected between 1950-2000, has shown rapid advancement and change after 2000. The primary goal of this enhancement and refurbishment is to make transportation fast, secure, and comfortable.

In order to adopt all of these national and international changes and advances, as well as to prevent and solve potential issues that may arise, it is crucial to adapt and develop the transportation law. In our study, we examined railway transportation, which has increased its share in the transportation sector, in terms of passenger transportation particularly over the last 20 years.

The first part of our study covers at how railway transportation changed from the past to the present. The railway lines built during the Republic of Turkey since the end of the Ottoman Empire are described. Then, the types of railway passenger transportation and the total number of passengers carried on the railway were compared with the total number of passengers transported by other types of transportation. The relevant laws and regulations currently in valid are examined to determine the legislation that will be applicable for railway passenger transportation.

The passenger transport contract is covered in more detail in the second part of our study. The legal nature, elements, establishment, and termination of the passenger transport contract were examined within its purview.

In the third part of our study, the mandatory provisions of the passenger transport contract and the law are taken into consideration when discussing the rights, obligations,

and responsibilities of the passengers and the railway train operator, who are the parties to the passenger transport contract. In the following part of the third part examines the accidents that happen during railway passenger transport, clarifies specific circumstances and offers some suggestions and opinions.

Keywords: Passenger Transportation by Railway, Transportation Law, Passenger Transportation, Passenger, Railway.

KISALTMALAR

ABD	: Amerika Birleşik Devletleri
a.g.e.	: Adı geçen eser
a.g.m.	: Adı geçen makale
a.g.r.	: Adı geçen rapor
a.g.t.	: Adı geçen tez
A.Ş.	: Anonim Şirket
aş.	: Aşağıda
Ayr.	: Ayrıca
b.	: Bent
bs.	: Basım
C.	: Cilt
CIV	: (Uniform Rules concerning the Contract of International Carriage of Passengers by Rail) Demiryolu ile Yolcu ve Bagaj Taşımalarına İlişkin Sözleşme
COTIF	: (Convention Concerning International Carriage by Rail) Uluslararası Demiryolu Taşımalarına İlişkin Sözleşme
D	: Dairesi
dn.	: Dipnot

E.T.	: Erişim Tarihi
f.	: Fıkra
H.D.	: Hukuk Dairesi
H.G.K.	: Hukuk Genel Kurulu
HMK	: Hukuk Muhakemeleri Kanunu
hmn	: Hemen
İDT	: İktisadi Devlet Teşekkülü
KHK	: Kanun Hükümünde Karar
KİK	: Kamu İktisadi Kuruluşu
km	: Kilometre
KTK	: Karayolu Trafik Kanunu
KVKK	: Kişisel Verileri Koruma Kanunu
m.	: Madde
R.G.	: Resmi Gazete
RDN	: Rumeli Demiryolları Nizamnamesi
RID	: (Regulation Concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Rail) Tehlikeli Malların Demiryolu ile Uluslararası Taşımacılığına İlişkin Düzenlemeler
s.	: Sayfa
S.	: Sayı

San.	: Sanayi
SMGS	: Demiryolu ile Uluslararası Eşya Taşımacılığına İlişkin Sözleşme
SMPS	: Demiryolu ile Uluslararası Yolcu Taşımacılığına İlişkin Sözleşme
ss.	: Sayfa aralığı
T.	: Tarih
TBK	: Türk Borçlar Kanunu
TBMM	: Türkiye Büyük Millet Meclisi
TCDD	: Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları
TDK	: Türk Dil Kurumu
Tic.	: Ticaret
TKHK	: Tüketicinin Korunması Hakkında Kanun
TMK	: Türk Medeni Kanunu
TSHK	: Türk Sivil Havacılık Kanunu
TTK	: Türk Ticaret Kanunu
TÜİK	: Türkiye İstatistik Kurumu
UDHB	: Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı
URL	: (Uniform Resource Locator) Tekdüzen Kaynak Bulucu
vd.	: Ve devamı
vs.	: Ve saire

YHT : Yüksek Hızlı Tren

yuk. : Yukarıda

I. BÖLÜM

1. GEÇMİŞTEN BUGÜNE DEMİRYOLLARI

1.1. OSMANLI DEVLETİ DÖNEMİNDE DEMİRYOLLARININ DURUMU

Osmanlı Devleti döneminde demiryolu ile ilgili ilk gelişme, 1856 yılında Osmanlı Devleti tarafından verilen imtiyaz ile bir İngiliz şirketinin Aydın - İzmir arasında demiryolu tren hattının yapımına başlaması ile gerçekleşmiştir. Söz konusu demiryolu tren hattının 23 kilometrelik kısmı 1856 yılında, 130 kilometrelik kısmı ise 1866 yılında açılmıştır.¹ Osmanlı Devleti'nde demiryolu tren hatlarının gelişimi 1856-1923 tarihleri arasında gerçekleşmiş ve bu tarihler arasında toplamda 8619 km demiryolu tren hattı inşa edilmiştir.² Osmanlı Devleti, bu demiryolu tren hatlarının yapım işini İngiliz, Alman ve Avusturyalı şirketlere ayrıcalıklar tanıyarak vermiştir.

Osmanlı Devleti'nin demiryolu altyapısına sahip olması başta askeri alan olmak üzere toplumsal ve ekonomik alanlarda hareketliliği arttırmış olup, bu hareketlilik Balkan ve I. Dünya savaşları esnasında askerlerin ve askeri malzemelerin cephelere tedarik edilmesiyle artmıştır.³ Diğer taraftan Osmanlı Devleti'nin sahip olduğu demiryolu tren altyapısının Avrupa'daki ve Doğu'daki ülkeler ile arasındaki ulaşım imkanını arttırması, esnaf ve zanaatkarları olumsuz etkilemiştir. Sanayi devrimi sonrasında makine üretimi olan ticari mallar demiryolu tren hatları ile Avrupa'dan ve Doğu'dan Osmanlı Devleti'ne ithal edilmiş ve Osmanlı Devleti'nde atölye ve esnafın faaliyetlerinin sona ermesine yol açmıştır.

¹ Fatma Çakır, **Demiryolu Yolcu Taşıma Talebinin Yapay Sınır Ağları ile Tahmini**, Aksaray Üniversitesi Fen Bilimler Enstitüsü, Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Aksaray, 2020, s. 6.; Çelik Ahmet Çelik, **Karayoluyla Yolcu Taşıma**, Seçkin Yayıncılık, 2. bs., Ankara, 2019, s. 501.

² Çakır, a.g.t., s. 6.

³ Çelik, a.g.e., s. 501-502.; Çakır, a.g.t., s. 7.

Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı verilerine göre Osmanlı Devleti döneminde inşa edilmiş toplamı 8619 km olarak belirtilen demiryolu tren hatları; 2383 km uzunluğundaki Rumeli demiryolu hattı, 2424 km Anadolu - Bağdat demiryolu hattı, 695 km İzmir - Turgutlu (Manisa) demiryolu hattı, 610 km Aydın- İzmir hattının çevresi, 498 km Şam - Hama demiryolu hattı, 86 km Yafa - Kudüs demiryolu hattı, 42 km Bursa - Mudanya demiryolu hattı, 80 km Ankara - Yahşihan (Kırıkkale) demiryolu hattı olarak sıralanmaktadır.⁴

1.2. CUMHURİYET DÖNEMİNDE DEMİRYOLLARINDAKİ GELİŞMELER

Osmanlı Devleti döneminde inşa edilmiş olan demiryolu tren hatlarının sadece bir kısmı Türkiye Cumhuriyeti Devleti'nin kurulmasıyla birlikte yeni kurulan devletin sınırları içerisinde kalmıştır.⁵ Türkiye Cumhuriyeti Devleti sınırları içerisinde kalan demiryolu hatları da yabancı şirketlerden satın alınmıştır. Türkiye Cumhuriyeti Devleti tarafından, Haydarpaşa - Ankara, Eskişehir - Konya, Mersin - Adana, Samsun - Çarşamba, Aydın ve İzmir demiryolu hattı olmak üzere 1940 ve devam eden yılların sonunda toplamda 4060 km demiryolu tren hattı satın alınmıştır.⁶

Diğer taraftan 1923-1950 yılları arasında Türkiye Cumhuriyeti Devleti tarafından 3764 km uzunluğunda demiryolu tren hattı inşa edilmiştir.⁷ Dolayısıyla 1950 yılına gelindiğinde Osmanlı Devleti'nden kalan ve Türkiye Cumhuriyeti Devleti döneminde inşa edilen demiryolu tren hatları ile birlikte toplamda 7824 km demiryolu tren hattına ulaşılmıştır.

II. Dünya Savaşı sonrasında Amerika Birleşik Devletleri (ABD) 16 ülkeye ekonomik yardımda bulunmuştur. Bu ülkeler arasında Türkiye'de yer almakta olup bu yardımlar ulaşım sektöründe de kullanılmıştır.⁸ Bu yardımlar kapsamında 1948-1952

⁴ Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, **11. Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Şurası Demiryolu Çalışma Grubu Rapor Özeti**, Ankara, 2013, s. 17.

⁵ Çakır, a.g.t., s. 7.

⁶ Çelik, a.g.e., s. 503.

⁷ UDHB, a.g.r., s. 17.

⁸ Birol Çetin, Serap Barış ve Serap Saroğlu, "Türkiye'de Karayollarının Gelişimine Tarihsel Bir Bakış", **Çankırı Karatekin Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi**, C. I, S. 1, (2011), ss. (123-150), s. 132.

yılları arasında toplamda karayolları için 18.500.000\$, demiryolları için 41.774.260\$ ve denizyolları için ise 39.666.970\$ ödenek ayrılmıştır.⁹

1950 yıllarına gelindiğine iktidar değişikliği ve bu değişiklik sonucunda hükümet politikalarında dönüşümler olmuştur. Bu değişikliklerden biri de ulaşım sektöründe hangi tür ulaşım araçlarına daha fazla önem verileceği ile ilgilidir. İktidar, hükümet politikalarında yapılan değişikliklerin gerekçelerini şu şekilde sıralamıştır; arazilerin eğim ve engebeli olmasından ötürü demiryolu hatlarının yapımının maliyetli olması, eğimli ve düzgün zemin arasında yapılacak olan demiryolu hattının maliyet farkının fazla olması ve nüfusun, sanayinin, tarım ve hayvancılığın dağınık bir biçimde yerleşmiş olmasıdır.¹⁰ Nitekim 1950 yılına kadar demiryoluyla ulaşım ülkenin esas ulaşım sistemi olması, karayolu ulaşımının ise tamamlayıcı bir ulaşım sistemi olması öngörülmüşken bu tarihten sonra Marshall ödeneklerinin aktarılacağı alan ve ülkenin esas ulaşım sistemi olarak karayolu taşımacılığı benimsenmiş ve netice olarak demiryolu ve denizyolu ulaşımı ise ihmal edilmiştir.¹¹ Yine bu tarihten sonra ulaşım sektöründeki karayolu-demiryolu-denizyolu arasındaki denge bozulmaya başlamıştır.¹² İlgili yıllardaki hükümetin karayoluyla taşımacılık yapılması yönündeki politikalara ağırlık vermesi sonucunda 1960-1980 yılları arasında yeni yapılan demiryolu hat uzunluğu yıllık ortalama 30 km ile sınırlı kalmıştır.¹³

1960-1980 döneminde İkinci Beş Yıllık Plan dahilinde ulaşım sektöründe üç hedef belirlenmiştir. Bu hedeflerden ilki İstanbul için bir çevre yolu yapımı ve Avrupa ile Asya kıtalarını birbirine bağlayacak Boğaz Köprüsü'nün inşa edilmesi iken ikinci hedef ise ekspres yol ve otobanların yapımıdır. Plan dahilindeki üçüncü hedef ise Güneybatı

⁹ Çetin, Barış ve Saroğlu, **a.g.m.**, s. 132.; Efdal As, **Cumhuriyet Dönemi Ulaşım Politikaları (1923-1960)**, Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları, Ankara, 2013, s. 265 vd.

¹⁰ Mehmed Gökhan Polatoğlu, "Demokrat Parti Dönemi Demiryolu Politikası (1950-1960)", **Mavi Atlas**, C. 9, S. 1, (2021), ss.(215-231), s. 218.; Haluk Cillov, **Türkiye Ekonomisi, Sermet Matbaası**, İstanbul, 1962, s. 366.; Alpaslan Doğan, **Kara Yolu Yolcu Taşımacılığı**, Nobel Yayıncılık, Ankara, 2015, s. 32.

¹¹ Sedat Avcı, "Ulaşım Coğrafyası Açısından Türkiye'nin Ulaşım Politikaları ve Coğrafi Sonuçlar", **Ulusal Coğrafya Kongresi**, Bildiri Kitabı, İstanbul, (29-30 Eylül 2005), ss. (87-96), s. 89.

¹² Karayolu-demiryolu arasındaki dengenin tarihçesi için ayr. bkz. Mehmet Arif Demirel, **Karayolu-Demiryolu Dengesinin Tarihçesi**, Sonçağ Matbaacılık, Ankara, 2017.

¹³ Çetin, Barış ve Saroğlu, **a.g.m.**, s. 134.

Anadolu için turistik yolların yapımıdır.¹⁴ Söz konusu hedefler doğrultusunda 1960-1980 yılları arasında Yatırım Bankalarından ve yurtdışındaki finans merkezlerinden alınan krediler ile karayollarının yapımındaki ağırlık artmış ve yurt içindeki yolcuların karayolu ile ulaşımı 1950’li yıllarına göre artmıştır. Nitekim ulaşımın kolaylaşması 1960-1980 yılları arasında köylerden kentlere yapılan göçlere etki etmiştir. Ayrıca 1973 yılına kadar İstanbul içinde Avrupa ile Asya kıtaları arasındaki bağlantı denizyolu ile gerçekleşirken, 1973 yılında açılan Boğaziçi Köprüsü ile İstanbul’da kıtalar arası ulaşım karayolu ile sağlanmaya başlamıştır.

Nitekim 1970-2000 yılları arasında Menemen - Aliğa demiryolu hattı ile Hanlı - Bostankaya arasında demiryolu hattının inşasına devam edilmiştir. 1980 yılı sonrasında ise inşasında sona gelinen demiryolu tren hatları haricinde ortaya çıkan sorunları çözmek amacıyla yapılması gereken işler ve banliyö hatlarının çift hat haline getirilmesi haricinde herhangi yeni bir demiryolu tren hattı inşasına başlanmamıştır.¹⁵

2003 yılı ve sonrasında benimsenen hükümet politikaları ile demiryoluyla ulaşım sektöründe olumlu değişiklikleri beraberinde getirmiştir. Hem banliyö trenlerinin hem de hızlı trenlerin ulaşımında yer almasıyla, demiryoluyla yapılan yolcu taşımacılığında gözle görülür bir artış olmuştur.¹⁶

Cumhuriyet döneminde demiryollarının işletmesi, 6186 sayılı Kanun¹⁷ ile 29 Temmuz 1953 tarihinde kurulan Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi’ne (TCDD) bırakılmıştır. TCDD, 3460 sayılı Kanun¹⁸ kapsamında İktisadi Devlet Teşekkülü (İDT) olarak kurulmuştur. 22 Ekim 1983 tarihinde 2929 sayılı Kanun¹⁹ ile TCDD, Kamu İktisadi Kuruluşu (KİK) olmuştur ve sonraki düzenlemeler ile de TCDD’nin statüsü

¹⁴ Çetin, Barış ve Saroğlu, **a.g.m.**, s. 136 vd.; T.C. Başbakanlık Devlet Planlama Teşkilatı, **İkinci Beş Yıllık Kalkınma Planı 1968-1972**, <http://www.sp.gov.tr/upload/xSPTemelBelge/files/D2PxI+plan2.pdf>, (E. T.: 02.09.2022).

¹⁵ Suavi Aydın, “Türkiye’nin Demiryolu Serüvenine Muhtasar Bir Bakış”, **Kebikeç Dergisi**, S. 11, Ankara, 2011, ss. (49-94), s. 80-81.

¹⁶ Abdullah Civan, **Demir Yolu ile Yurt İçi Yük Taşımacılığında Taşıyıcının Sorumluluğu**, Çağ Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Özel Hukuk Anabilim Dalı, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Mersin, 2019, s. 15.

¹⁷ R.G. T.: 24.07.1981, S.: 17410.

¹⁸ R.G. T.: 04.07.1938, S.: 3950.

¹⁹ R.G. T.: 22.10.1983, S.: 18199.

değişikliğe uğramıştır. Nihayetinde 28 Ekim 1984 tarihli ve 18559 sayılı Resmi Gazete ile TCDD Ana Statüsü²⁰ yayımlanmış ve TCDD'nin yönetim biçimi tekrardan revize edilmiştir.²¹ TCDD, 24 Nisan 2013 tarihli 6461 sayılı Kanun²² ile şu anki şeklini almış ve tekrardan İDT haline dönüştürülmüştür.

1.3. DİĞER DEMİRYOLLARI TAŞIMACILIK TÜRLERİNDE MEVCUT DURUM

1.3.1. Yüksek Hızlı Tren ve Hızlı Tren

2000'li yıllarda Türkiye'de Yüksek Hızlı Tren (YHT) yatırımlarına başlanmış ve nihayet 2004 yılında Ankara- İstanbul YHT altyapısının inşaatına başlanmıştır. Ankara - İstanbul arasında sefer yapması planlanan YHT projesinin ilk kısmı olan Ankara - Eskişehir hattı 2009 yılında hat işletimine açılmıştır.²³ Projenin ikinci kısmı olan Eskişehir - İstanbul YHT hattı ise 2014 yılında tamamlanıp işleme açılmıştır. 2019 yılında İstanbul içinde banliyö seferi yapan Marmaray projesinde altyapı eksiklikleri giderilmiş ve Marmaray ile Ankara - İstanbul YHT hatları birbirlerine bağlanmıştır. Marmaray projesinin Ankara - İstanbul YHT hattına entegre edilmesinden sonra Ankara - İstanbul YHT hattı Ankara garında Başkentray ile entegre edilmiştir.²⁴ Bu sayede İstanbul ve Ankara illerinin merkezleri arasında demiryolu ile yolculuk yapılabilmesi kolaylaşmıştır. Nitekim aşağıda ele alacağımız üzere²⁵ istatistiklerde de Ankara - İstanbul Yüksek Hızlı Treni, Ankara - İstanbul arasında sıkça kullanılan bir ulaşım aracı haline geldiği görülmektedir. Ankara - İstanbul arası yolculuk, konvansiyonel tren olan Ankara Ekspresi ile yaklaşık dokuz saat sürerken; Ankara - İstanbul YHT ile söz konusu tren yolculuğu beş saat otuz dakikaya inmiştir. Ankara - İstanbul arasında sefer yapan Yüksek

²⁰ R.G. T.: 28.10.1984, S.: 18559.

²¹ Çelik, **a.g.e.**, s. 504.

²² R.G. T.: 01.05.2013, S.: 28634.; Söz konusu Kanun ile ilgili detaylı bilgi için bkz. hmn. aş. I, 2., 2.1., 2.1.3.

²³ Çakır, **a.g.t.**, s. 10.; Funda Irmak Karakaya, **Türkiye'de Yüksek Hızlı Demiryolu Taşımacılığının İncelenmesi**, Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Trafik Planlaması ve Uygulaması Anabilim Dalı, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara, 2021, s. 77.

²⁴ Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları, Ankara - İstanbul Yüksek Hızlı Tren Projesi. URL: <https://www.tcdd.gov.tr/projeler/ankara-istanbul-yuksek-hizli-tren-projesi>. (E. T.: 03.09.2022).

²⁵ Bkz. hmn. aş. I, 1., 1.4.

Hızlı Tren altyapısında devam eden Tünel-26 ve Doğançay Ripajı etaplarının tamamlanmasıyla seferin beş saate inmesi hedeflenmektedir.²⁶

Ankara (Polatlı) - Konya arasında inşa edilmiş olan YHT'nin ise 2011 yılında hizmete açılmasıyla konvansiyonel trenler ile 10 saat 30 dakika süren demiryolu seyahati 1 saat 45 dakikaya düşmüş olup bu sayede Ankara - Konya arasında gerçekleşen yolcu taşımacılığının üçte ikisi YHT vasıtasıyla yapılır hale gelmiştir.²⁷ İstanbul - Ankara YHT ve Ankara - Konya YHT sayesinde İstanbul ve Konya arasındaki ulaşım 4 saat 30 dakikaya inmiştir. Diğer taraftan TCDD, Ankara - Sivas, Ankara - İzmir, Bandırma - Osmaniye, Mersin - Gaziantep ve Karaman - Ulukışla YHT hatlarının yapımına devam etmektedir.²⁸ TCDD'nin 2023 yılı hedefleri arasında, yapımı devam eden YHT Ankara - Sivas ve Ankara - İzmir hatlarının hizmete açılması bulunmakta ve bu sayede YHT ile toplamda yıllık 70 milyon yolcu taşıma yapılması hedeflenmektedir.²⁹ Nitekim Ankara - Sivas YHT hattı 26.04.2023 tarihinde hizmete açılmıştır.³⁰ Ankara - Sivas arası yolculuk süresi YHT ile 2 saate kadar inmiştir.

1.3.2. Kent İçi Taşımacılığı

Kent içi yolcu taşımacılığı İstanbul içinde Marmaray, Ankara içinde Başkentray ve İzmir içinde belediye ile ortak olarak işletilen İzban aracılığıyla TCDD yönetiminde yapılmakta olup Gaziantep içinde ise Gaziray ile kent içi yolcu taşımacılığı yapılması hedeflenmektedir.³¹ Marmaray projesinin ilk etabı olan Ayrılık Çeşmesi - Kazlıçeşme parkuru 2013 yılında, projenin tamamını oluşturan Halkalı - Gebze hattı ise 2015 yılında hizmete açılmıştır.³²

²⁶ Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları, Ankara - İstanbul Yüksek Hızlı Tren Projesi. URL: <https://www.tcdd.gov.tr/projeler/ankara-istanbul-yuksekk-hizli-tren-projesi> (E. T.: 03.09.2022).

²⁷ Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları, Ankara - Konya Yüksek Hızlı Tren Projesi. URL: <https://www.tcdd.gov.tr/projeler/ankara-konya-yuksekk-hizli-tren-projesi> (E. T.: 03.09.2022).

²⁸ Çakır, a.g.t., s. 10.; Irmak Karakaya, a.g.t., s. 78 vd.

²⁹ Çakır, a.g.t., s. 12.; Irmak Karakaya, a.g.t., s. 81.

³⁰ <https://www.trthaber.com/haber/gundem/ankara-sivas-yht-hatti-acildi-763013.html>, (E. T.: 26.04.2023).

³¹ Çakır, a.g.t., s. 16.

³² UDHB, a.g.r., s. 78.

Başkentray projesi ile Kayaş - Sincan hattı arasında yer alan kısmının metro standartlarını kazanması ve yolcu için güvenli, konforlu bir yolculuk sağlanması amaçlanmış olup söz konusu banliyö hattı 2018 yılında hizmete girmiştir.³³

1.3.3. Konvansiyonel Trenler ve Turistik Trenler

Konvansiyonel hatlar üzerinde hizmet sağlayan trenler; ana hat trenleri, bölgesel trenler, turistik trenler ve uluslararası trenler olarak ayrılmaktadır. Ana hat trenlerinin başlıcaları İzmir Mavi Tren, Ege Ekspresi, Pamukkale Ekspresi, Toros Ekspresi, Doğu Ekspresi, Van Gölü Ekspresi ve Ankara Ekspresi'dir. Konvansiyonel demiryolu hat uzunluğu 11.395 km olup bu hatların Tatvan - Van ve Derince - Tekirdağ arasında kalan kısımlarında demiryolu seferleri feribot ile yapılmaktadır.³⁴ TCDD'nin 2020 ve 2021 yılı verilerine göre konvansiyonel hatlarda taşınan yolcu sayısı söz konusu iki yıl için yaklaşık 9,5 milyon kişi olarak tespit edilmiştir. Söz konusu yıllarda Dünya'da ve Türkiye'de baş gösteren COVID-19 salgının da bu sayılar üzerinde etkisi olmuştur.³⁵ Bölgesel trenler yakın mesafedeki illeri birbirine bağlayan demiryolları hatları olarak karşımıza çıkmaktadır. Bunlardan bazıları; Kapıkule - Halkalı, Kars - Akyaka, Konya - Karaman ve Diyarbakır - Batman olarak sıralanabilir.³⁶

Turistik trenler ise demiryolu yolculuğunun keyfini çıkarmak isteyen yolcular tarafından tercih edilen ve bazı seferinin süresinin 33 saati bulduğu Turistik Doğu Ekspresi turistik trenlere örnek olarak gösterilebilir. Uluslararası yolcu taşımacılığında kullanılan konvansiyonel trenler ile Türkiye'den batıya doğru İstanbul - Sofya, Türkiye'den doğuya doğru ise Van - Tebriz seferleri ile uluslararası seyahat edilebilmektedir.³⁷

³³ Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, **12. Ulaştırma ve Haberleşme Şûrası Sektör Raporları**, İstanbul, 2021, s. 117-118.

³⁴ Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, **a.g.r.**, 12.Şûra, s. 54 vd.

³⁵ Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı TCDD Taşımacılık A.Ş., **2021 Faaliyet Raporu**, 2022, Ankara, s. 44.

³⁶ Çakır, **a.g.t.**, s. 15.

³⁷ Çakır, **a.g.t.**, s. 16.

1.4. İSTATİSTİKSEL OLARAK DEMİRYOLU TAŞIMACILIĞI

2011 yılından itibaren İzban, 2013 yılından itibaren Marmaray ve 2018 yılından itibaren Başkentray verilerinin de dahil edildiği “Demiryollarının Uzunluğu, Yük Taşımaları, Tren, Yolcu ve Ton Kilometre”³⁸ başlıklı TÜİK verilerine göre; 2010 yılında 9594 km toplam demiryolu hat uzunluğuna ulaşılmış ve bu hatlar üzerinde toplamda 84.173.000 yolcu taşınmıştır. 2015 yılına gelindiğinde ise toplam demiryolu hat uzunluğu 10.131 km’ye çıkarken yolcu sayısı 182.759.000 kişi olarak kaydedilmiştir. Nitekim 2019-2020-2021 yıllarına bakıldığında toplam demiryolu hat uzunluğu 10.378-10.546 km arasında artmış ve yolcu sayılar sırasıyla 246.001.000- 148.318.000- 191.600.000 şeklinde tespit edilmiştir.³⁹ Bu bakımdan yüksek hızlı trenler ve kent içi trenlerin hizmete açılmasıyla beraber yolcu sayısındaki artış gözle görülür bir biçimde gerçekleşmiştir.

Aynı zamanda 2014 yılı ile 2021 yılları arasında 459 km demiryolu hattı tamamlanmışken demiryollarında seyahat eden toplam yolcu sayısı ise 153 milyon ile 246 milyon arasında değişiklik göstermiştir. 2019 yılında 246 milyon yolcu seyahat ederken 2020 ve 2021 yıllarında seyahat eden yolcu sayısında yaşanan azalmada Dünya’da ve Türkiye’de baş gösteren COVID-19 pandemisinin etkisi büyüktür. Pandemide yaşanan sokağa çıkma kısıtlamaları, seyahat yasakları ve insanların kalabalık yerlerde bulunmak istememeleri ile insanların rutin hayatlarında meydana gelen ani değişim göz önüne alındığında yolcu sayısındaki radikal değişiklik gayet anlaşılır olmaktadır.

Yüksek Hızlı Trenler bakımından yıllara göre yolcu sayıları yaklaşık olarak; 2014 yılında 5 milyon, 2017 yılında 7 milyon, 2019 yılında 8 milyon ve 2020 yılında ise pandemi nedeniyle yolcu sayısının azalmış olması nedeniyle 3 milyon olarak kaydedilmiştir.⁴⁰

³⁸ TÜİK, Türkiye İstatistik Kurumu, “Demiryolları Uzunluğu, Yük Taşımaları, Tren, Yolcu ve Ton Kilometre”, <https://www.tuik.gov.tr>, (E. T.: 10.09.2022).

³⁹ TÜİK, a.g.r.; Geçmiş yıllara ait yolcu istatistikleri için bkz.: Kevser Tekin, **Türkiye Demiryolu Ağında Yolcu Tren Türlerine Göre Şehirlerarası Yolcu Taşıma Karakterizasyonu**, Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü İnşaat Mühendisliği Anabilim Dalı, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara, 2014, s. 19-34.

⁴⁰ Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, a.g.r., 12. Şûra, s. 76.

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının 2021 yılında 12. Ulaştırma ve Haberleşme Şurası'nda demiryolu sektörü için 2021-2023 yıllarında, 2021 yılı için 130 milyon üzerinde, 2022 yılı için 203 milyon üzerinde ve 2023 yılı için ise 223 milyon üzerinde yolcunun taşınması hedeflenmektedir.⁴¹

2. DEMİRYOLU YOLCU TAŞIMACILIĞINDA YASAL DÜZENLEMELER

2.1. DEMİRYOLU YOLCU TAŞIMACILIĞI İLE İLGİLİ KANUNLAR

2.1.1. Rumeli Demiryollarının Umur-u Nakliyesi Hakkında Nizamnamesi

2.1.1.1. Genel Olarak

Türk hukukunda demiryolu taşımacılığına dair ilk yasal düzenleme, kabul tarihi 6 Mayıs 1288 (18 Mayıs 1872) olan Rumeli Demiryollarının Umur-u Nakliyesi Hakkında Nizamnamesi'dir (Rumeli Demiryolu Nizamnamesi-RDN).⁴² Nizamname, kelime anlamı itibariyle tüzüktür. Anayasamızın 115. maddesinde yer alan tüzüklere ilişkin düzenleme 6771 Sayılı Kanun⁴³ ile kaldırılmış olsa da söz konusu değişikliğe kadar çıkarılan tüzükler yürürlükten kaldırılmadıkça geçerliliğini korumaktadır.⁴⁴ Bu bakımdan Nizamname, tüzük olarak değerlendirildiğinde normlar hiyerarşisi gereği Kanunlara ve Anayasaya aykırı olamaz.

⁴¹ Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, **a.g.r.**, 12. Şûra, s. 82.

⁴² R.G. T.:-, S.:-, Kabul Tarihi: 06.05.1288; 18.05.1872.

⁴³ R.G. T.: 18.05.2018, S.: 30425.

⁴⁴ Mustafa Dural, Suat Sarı, **Türk Özel Hukuku, Temel Kavramlar ve Medeni Kanun Başlangıç Hükümleri**, C. I, 17.bs., Filiz Kitabevi, İstanbul, 2022, s. 44.; Osman Gökhan Antalya, Murat Topuz, **Medeni Hukuk, Giriş, Temel Kavramlar, Başlangıç Hükümleri**, C. I, 4. Baskı, Seçkin Yayıncılık, Ankara, 2021, s. 268.; Kemal Gözler, **Hukuka Giriş**, 16. Baskı, Ekin Yayınevi, Bursa, 2019, s. 189-190.; Aydın Aybay, Rona Aybay ve Ali Pehlivan, **Hukuka Giriş**, 24. Baskı, Der Yayınları, İstanbul, 2021, s. 108.; Hakan Karan, "TBMM Adalet Komisyonu'nun Taşıma Hukukuna Katmayı Başardığı İki Temel Sorun: Taşıma İşleri Komisyonculuğu Sözleşmesi ile Ulusal Demiryolu Taşıma Sözleşmesine Uygulanacak Hukuk", **Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu XXVI**, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, Ankara, (2013), ss. (156-193), s. 173.

Esasında Nizamnamenin, Rumeli Demiryollarının inşa edilmesi ve işletilmesine ilişkin olarak yabancı işleticiler için Fransızca olarak düzenlenen imtiyaz sözleşmesinin Osmanlıca tercümesi olduğu belirtilmektedir.⁴⁵ Ancak Rumeli Demiryolu Nizamnamesi her ne kadar Osmanlı Döneminde padişah iradesiyle yürürlüğe konulmuş olsa da 1042 sayılı Kanun⁴⁶ uyarınca Türkiye Cumhuriyeti ve Türk hukuku açısından kanun vasfını haizdir.⁴⁷

Rumeli Demiryolu Nizamnamesi, demiryolu taşımacılığını dört ana başlık altında düzenlemiştir. Buna göre birinci kısımda yolcu, eşya, ceset, araba ve hayvanların nakli ve bunlara dair genel hükümler düzenlenmişken, ikinci kısımda ise eşyanın ağırlıkları dikkate alınarak taşımacılığa ilişkin düzenlemeler yapılmıştır. Nizamnamenin üçüncü kısmında ilgili hükümlerin icrası sırasında meydana gelebilecek olan uyuşmazlıkların çözümü için yöntem ve usule ilişkin düzenlemelere yer verilmiştir. Son kısımda ise padişahın Nizamnameyi kabulüyle ilgili düzenlemeler yer almaktadır. Rumeli Demiryolu Nizamnamesi'nde 3259 Sayılı Kanun⁴⁸ ve 4341 Sayılı Kanun⁴⁹ ile değişiklikler yapılmıştır. Anılan bu değişikliklerde Nizamnameye herhangi bir hüküm eklenmemiş olup sadece miktar ve oranlarda değişikliklere gidilmiştir.

2.1.1.2. Rumeli Demiryolu Nizamnamesinin Yürürlüğüne ve Uygulanabilirliğine İlişkin Değerlendirmelerimiz

Çalışmamız bakımından incelememiz gereken önemli bir husus Rumeli Demiryolu Nizamnamesi'nin günümüzde yürürlükte olup olmadığına ve uygulanabilirliğine ilişkin tartışmalardır.

6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu Tasarısı ve Adalet Komisyonu Raporunda⁵⁰ m. 852 hükmünde demiryolu taşımacılığı hükümlerinin saklı tutulmasına dair düzenlemeye

⁴⁵ Karan, **a.g.m.**, s. 173-188.

⁴⁶ R.G. T.: 31.05.1927, S.: 598.

⁴⁷ Vural Seven, **Taşıma Hukuku**, Anadolu Üniversitesi Açıköğretim Fakültesi Yayınları, 2.bs, Eskişehir, 2010, s. 8.; Karan, **a.g.m.**, s. 173.; Burak Adıgüzel, **Taşıma Hukuku Deniz Ticareti Hariç**, 5. Baskı, Adalet Yayınevi, Ankara, 2022, s. 11.

⁴⁸ R.G. T.: 24.06.1937, S.: 3639.

⁴⁹ R.G. T.: 31.12.1942, S.: 5294.

⁵⁰ TBMM Türk Ticaret Kanunu ve Adalet Komisyonu Raporu, Yasama Dönemi: 23, Yasama Yılı: 2, Esas No: 1/324, Sıra No: 96, s. 758.

yer verilmemesine rağmen 6102 sayılı Türk Ticaret Kanununda⁵¹ m. 852 hükmünün metninde demiryollarıyla gerçekleşen taşıma işlerine ilişkin özel hükümler saklı tutulmuştur.⁵² Nitekim hem 865 sayılı Ticaret Kanunu'na⁵³ hem de 6762 sayılı Ticaret Kanunu'na⁵⁴ bakıldığında da demiryolu taşıma işlerinin istisna olarak düzenlendiği görülmektedir. Bu durum, doktrinde demiryolu taşımalarında hangi mevzuat hükümlerinin uygulanacağı konusunda tartışmaya yol açmıştır. Zira TTK m. 852 hükmü nedeniyle TTK'ya göre özel kanun niteliğinde olan Rumeli Demiryolu Nizamnamesi öncelikli olarak uygulanacak, Nizamname'de hüküm bulunmayan hallerde TTK hükümlerine başvurulacaktır.⁵⁵ Ancak doktrinde yer alan bir görüşe göre Rumeli Demiryolu Nizamnamesi günümüzde uygulanamayacak konumdadır.⁵⁶

Danıştay'ın bu hususta farklı yönde kararları bulunmaktadır. Danıştay 10. H.D.'nin 21.06.2021 tarihli kararında⁵⁷ “...halen yürürlükte olan Rumeli Demiryollarının Umuru Nakliyesi Hakkındaki Nizamnamenin 5. maddesinde...” demek suretiyle Nizamnamenin hala geçerli ve yürürlükte olduğu belirtilmiştir. Ancak Danıştay Genel Kurulu 18/6/1945 tarihli ve 54/84 sayılı kararında⁵⁸ Nizamname'nin hala geçerli olması sebebiyle somut olay bakımından yolcunun hak kaybına neden olan hükümlerin de ayrıksız olarak uygulanmasının gerekli olduğu belirtilmiştir. Ancak bu hükümlerin uygulanmasında hakimler, metnin Fransızca versiyonunda yer alan kelimelerin yorumlanması yoluna gitmişlerdir.⁵⁹ Nizamnamenin somut ve güncel uyuşmazlıklara uymayan hükümlerinin mevcut olduğunu belirterek, bu aykırılığın giderilmesi için derhal

⁵¹ R.G. T.: 14.01.2011, S.: 27846.

⁵² Karan, **a.g.m.**, s. 178.; Türk Ticaret Kanunu Tasarısından demiryolu taşıması saklı tutulan hükümlerden çıkarılmıştır.; TBMM: Türk Ticaret Kanunu Tasarısı ve Adalet Komisyonu Raporu (1/324), Dönem: 23, Yasama Yılı: 2, Sıra Sayısı: 96, s. 758.

⁵³ R.G. T.: 28.06.1926, S.: 406.; m. 931/3: “...Bu fasıldaki nakliyatın **şimendiferlere** taallük eden aksamı hakkında **demiryolları işletme nizamnameleri** ahkâmı caridir.”

⁵⁴ R.G. T.: 09.07.1956, S.: 9353.; m. 764: “Denizde taşıma işleriyle **demir** ve havayolları ile taşıma işlerine ve posta idaresine mütaallik hususi hükümler mahfuzdur.”

⁵⁵ Karan, **a.g.m.**, s. 175.; Adıgüzel, **a.g.e.**, s. 11.; Seven, **a.g.e.**, Taşıma Hukuku, s. 8.; Sabih Arkan, “Demiryolu İşletmesinin Eşya Taşımalarından Doğan Sorumluluğu”, **Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Bakımından İkinci Taşımacılık Sempozyumu, Bildiriler-Tartışmalar**, Sigorta Hukuku Türk Derneği, Ankara, (24-25 Ocak 1985), ss. (43-95), s. 47.

⁵⁶ Gönen Eriş, **Açıklamalı- Gereççeli- İctihatlı Türk Ticaret Kanununa Göre Taşıma Hukuku**, 1. Baskı, Seçkin Yayıncılık, Ankara, 2015, s. 169.

⁵⁷ Danıştay 10. Dairesi, T.: 21.06.2021, E.: 2016/3454, K.:2021/3481.

⁵⁸ Karan, **a.g.m.**, s. 182-189.

⁵⁹ Karan, **a.g.m.**, s. 186-187.; Adıgüzel, **a.g.e.**, s. 11.

yeni bir kanun yapılması gerektiği de kararda ayrıca belirtilmiştir. Yine Danıştay daha eski bir kararında ise Nizamname'nin uygulanmasının mümkün olmadığını ve değiştirilmesi gerektiğine yer vermiştir.⁶⁰

Yargıtay Kararlarına bakıldığında ise Rumeli Demiryolu Nizamnamesinin uygulandığı bir karara rastlanamamıştır.⁶¹ Yargıtay'ın son yıllarda demiryolu yolcu taşımacılığına ilişkin uyuşmazlıklarda TTK'da yer alan yolcu taşımacılığına ilişkin hükümleri uyguladığı görülmektedir.⁶²

Hukukumuzda kanunların yürürlüğe girdiği tarihten, yürürlükten kalktıkları tarihe kadar devamlı olarak uygulanacakları kabul edilmektedir.⁶³ Kanunların farklı şekillerle yürürlükten kalkmaları mümkündür. Bir kanunun yürürlükten kaldırılması, kanun koyucunun bu iradesini açık bir şekilde ortaya koyması yoluyla olabileceği gibi örtülü olarak da gerçekleşebilir.⁶⁴ Bir kanunun açıkça yürürlükten kaldırılması, o konuda yeni bir kanun çıkarılmasıyla mümkün olabileceği gibi kanun koyucu tarafından yalnızca mevcut kanunun yürürlükten kaldırılmasına ilişkin yapılacak bir düzenlemeyle de mümkündür. Kanunların örtülü olarak yürürlükten kaldırılması ise yeni kanunla getirilen hükümlerin artık eski kanun hükümlerinin uygulanmasına imkân vermemesi ile olmaktadır.⁶⁵ 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 edilecektir.⁶⁶

Rumeli Demiryolları Nizamnamesi'nin açıkça veya örtülü bir şekilde yürürlükten kaldırılmaması ve TTK m. 852 hükmünde yer alan açık hüküm gereği Rumeli

⁶⁰ Civan, **a.g.t.**, s. 32, dn. 111.; Danıştay Maliye ve Nafia Dairesi T. 04.09.1928, K. 72/79.; İlgili karar metni için; Erdoğan Doğanay, **Ticaret Kanuna ve TCDD İşletme Nizamnamesi Göre Yolcu ve Eşya Taşıma Hükümleri**, İstanbul, 1969, s. 97-100.

⁶¹ Gülfer Meriç, "Demiryolu ile Seyahat Eden Yolcuların Haklarına Dair Yönetmelik'in Uygulama Alanı ve Yönetmelik Uyarınca Demiryolu Tren İşletmecisinin Sorumluluğu", **İstanbul Hukuk Mecmuası**, C. 79, S. 3, (2021) ss. (837-879), s. 841, dn. 5.

⁶² Döndü Deniz Bilir, "**Demiryolu ile Yolcu Taşımacılığı**", İstanbul Barosu Lojistik ve Taşıma Hukuku Komisyonu Demiryolu Taşımacılığı Çevrimiçi Seminer, 13.03.2021, İstanbul.

⁶³ Kemal Gözler, **Türk Anayasa Hukuku**, 4. Baskı, Ekin Yayınevi, Bursa, 2021, s. 737.; Gözler, **a.g.e.**, Hukuka Giriş, s. 275-277.; Halûk Hâdi Sümer, **Hukuka Giriş Kavramlar ve Kurumlar**, 5. Baskı, Seçkin Yayıncılık, Ankara, 2022, s. 27-28.; Aybay, Aybay ve Pehlivan, **a.g.e.**, s. 93.

⁶⁴ Sümer, **a.g.e.**, s. 28-30.; Gözler, **a.g.e.**, Hukuka Giriş, s. 277-278.

⁶⁵ Dural, Sarı, **a.g.e.**, s. 58.; Gözler, **a.g.e.**, Hukuka Giriş, s. 278.

⁶⁶ Dural, Sarı, **a.g.e.**, s. 57-58.; Sümer, **a.g.e.**, s. 29.

Demiryolları Nizamnamesi'nin yürürlüğünün devam ettiği görüşünü benimsemekteyiz. Bu görüşü benimsemekle birlikte Rumeli Demiryolu Nizamnamesi'nin günümüzde uygulanabilirliğine ilişkin çekincelerimiz bulunmaktadır.

Kanaatimizce, yolcunun veya gönderenin haklarını sınırlayan hükümler mutlak olarak uygulanmamalıdır. Bu durumda özel nitelikli kanunda yer alan hükümlerin genel nitelikli kanunda yer alan hükümleri bertaraf etmeyeceği kabul edilerek, genel nitelikli kanunda yer alan yolcu veya gönderen lehine düzenlenmiş hükümlerin uygulanması gerekmektedir. Bu husus dışında Nizamnamede yer alan ancak günümüzde uygulanması imkânsız olan ve TTK'da da karşılığı bulunmayan hükümlerin ise gerçek olmayan boşluk kapsamında değerlendirilmesi ve hakimin Türk Medeni Kanunu⁶⁷ m. 2 kapsamında normun kötüye kullanılması yasağına dayanarak normu uygulamaktan kaçınması gerekmektedir.⁶⁸ Gerçek olmayan boşluk, doktrinde, kanunlarda uygulanabilecek bir hükmün var olduğu ancak bu hükmün uygulanmasıyla kanunun amacına aykırı ve imkansız sonuçların meydana geleceği ve bu durumu düzeltmeye yetkili makamın kanun koyucu olması nedeniyle hakimin hukuk yaratma yetkisinin de bulunmadığı boşluk türü olarak tanımlanmaktadır.⁶⁹ Zira Nizamname'nin tüm hükümlerinin herhangi bir ayırım yapılmaksızın doğrudan uygulanacağı kabul edildiğinde, Nizamname'de yer alan hükümlerin günümüzde demiryolu yolcu taşımacılığı alanında ulusal ve uluslararası bağlamda yaşanan değişimlere ve ilerlemelere cevap verememesi nedeniyle büyük sorunlara sebep olacağı açıktır.⁷⁰

Tüm bu bilgiler ışığında Rumeli Demiryolu Nizamnamesi'nin yürürlükte olmasına rağmen hükümlerinin çoğunluğunun uygulanmadığını söylememiz mümkün olacaktır. Bu sebeple biz de çalışmamızda eski tarihli olan, olası bir uyuşmazlıkta tarafların dahi varlığını bilmediği, Yargıtay tarafından esas alınmayan ve doktrinde değerlendirilmeyen Rumeli Demiryolu Nizamnamesi'nin söz konusu hükümlerini ele almayacağız. Sadece Nizamname'nin güncel olarak uygulanabilir nitelikte olan

⁶⁷ R.G. T.: 08.12.2001, S.: 24607.

⁶⁸ Dural, Sarı, **a.g.e.**, s. 78.; Antalya, Topuz, **a.g.e.**, s. 280-281.; Hüseyin Hatemi, **Medeni Hukuk'a Giriş**, 10. Baskı, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul, 2021, s. 109.

⁶⁹ Dural, Sarı, **a.g.e.**, s. 78.; Antalya, Topuz, **a.g.e.**, s. 284.; Hatemi, **a.g.e.**, s. 108-109.

⁷⁰ Adıgüzel, **a.g.e.**, s. 11.

hükümlerine yer vermek ile yetineceğiz. Diğer taraftan çalışmamızın kapsamını esas olarak Demiryolu ile Seyahat Eden Yolcuların Haklarına Dair Yönetmelik'te⁷¹ ve 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nda yer alan hükümlerin incelenmesi olacaktır.

Nizamname'nin yenilenmesinin veya demiryolu taşımacılığına ilişkin tamamen yeni bir kanunun ihdas edilmesinin hem uygulamada yaşanan sorunlara ve aksaklıklara cevap verilebilmesi hem de COTIF-CIV⁷² düzenlemeleri başta olmak üzere uluslararası düzenlemelere uyum sağlanması açısından önemli olduğu kanaatindeyiz.

2.1.2. Türk Ticaret Kanunu

Türk Ticaret Kanunu'nun (TTK) dördüncü kitabı olan taşıma işleri, 850. madde ve devamı hükümlerinde düzenlenmiştir. Türk Ticaret Kanunu'nda taşıma işleri; genel hükümler, eşya taşıma, taşınma eşyasının taşınması, değişik tür araçlar ile taşıma, yolcu taşıma ve taşıma işleri komisyoncusu olmak üzere altı kısımda düzenlenmiştir. TTK yolcu taşıma başlıklı beşinci kısmında, yolcunun kurallara uyması, seferin yapılamaması veya gecikmeye uğraması ya da duraklaması, yolcunun bagajı, taşıyıcının sorumluluğu ve yolcunun ölmesi halindeki durumlar yasal düzenleme altına alınmıştır.

2.1.3. Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkında Kanun

Son olarak 6461 sayılı Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkında Kanun 2013 yılında kabul edilmiş ve bu kanunla demiryoluyla yolcu ve eşya taşımacılığında standartlaşmış belirli bir kalitenin ve fiyat istikrarının oluşturulması, Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları'nın (TCDD) demiryolu altyapı ve tren işletmecisi olarak yapılandırılması amaçlanmıştır. Ek olarak bu kanunla TCDD'nin altyapı işletmecisi ve TCDD Taşımacılık A.Ş.'nin tren işletmecisi olacağı düzenlenmiş ve bu kurumların görevleri hüküm altına alınmıştır. Bu kanun hükümleri ile TCDD'nin ana statüsü çalışmamızın aşağıdaki kısmında beraber incelenecektir.⁷³

⁷¹ R.G. T.: 08.03.2019, S.: 30708.

⁷² R.G. T.: 27.03.1985, S.: 18707.; Uluslararası Demiryolu Taşımalarına İlişkin Sözleşmenin (COTIF) Onaylanmasının Uygun Bulduğuna Dair Karar ile Türkiye'nin taraf olduğu iç hukukta da kabul edilmiştir.

⁷³ Bkz. hmn. aş. I, 2., 2.3., 2.3.1.

6461 sayılı Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkında Kanun'un 8.maddesinde kamu hizmeti yükümlülüğüne göre desteklenecek demiryolu yolcu taşıma hatları ile demiryolu tren işletmecisinin belirlenmesine ilişkin usul ve esasların Cumhurbaşkanı tarafından belirleneceği düzenlenmiştir. Nitekim 2382 sayılı Cumhurbaşkanı Kararı'nda⁷⁴ “*Kamu Hizmeti Kapsamında Yolcu Taşımacılığı Hizmeti Verecek Demiryolları Hatlarının Belirlenmesi Kararı*” yürürlüğe konulmuştur. İlgili kararda kamu hizmeti kapsamında yolcu taşımacılığı yapabilecek hatlar belirlenmiştir.

2.2. DEMİRYOLU YOLCU TAŞIMACILIĞI İLE İLGİLİ YÖNETMELİKLER

2.2.1. Demiryolu ile Seyahat Eden Yolcunun Haklarına Dair Yönetmelik

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından hazırlanan ve 2019 tarihinde yürürlüğe giren Demiryolu ile Seyahat Eden Yolcuların Haklarına Dair Yönetmelik'te yolcunun hakları, sorumlulukları ve yükümlülükleri düzenlenmiştir. Yönetmelik⁷⁵ sadece yolcu bakımından değil aynı zamanda yolcuya hizmet sunan demiryolu işletmecileri, acenteler ve gar ve istasyon işletmecileri bakımından da uygulanacak hükümleri içermektedir.

Yönetmeliğin kapsamını düzenleyen ikinci maddede, ulusal demiryolu altyapısından bağımsız şehir içi raylı toplu taşıma hizmetlerini verenler, farklı bir altyapıda turistik, tarihi veya eğlence vb. amaçlarla hizmet verenler ve ulusal demiryolu altyapısında yapılan banliyö taşımacılık hizmetleri kanun koyucu tarafından Yönetmeliğin kapsamı dışında bırakılmıştır.

Yönetmeliğin 65. maddesinde Yönetmelik hazırlanırken 2017 tarihli “*Demiryolu Yolcularının Hakları ve Yükümlülükleri Hakkında Avrupa Parlamentosu ve Konsey Tüzüğü*”nün⁷⁶ dikkate alındığı belirtilmiştir.

⁷⁴ R.G. T.: 08.04.2020, S.: 31093.

⁷⁵ Çalışmamızın ilerleyen kısmında Yönetmelik olarak ifade edeceğimiz her tanımlama ile Demiryolu ile Seyahat Eden Yolcuların Haklarına Dair Yönetmeliğe atf yapılmaktadır.

⁷⁶ T.: 23.10.2017, S.: 1371/2007/EC.

2.2.2. Demiryolu Emniyet Yönetmeliği

Demiryollarında güvenliğin sağlanması amacıyla 2015 yılında Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından Demiryolu Emniyet Yönetmeliği⁷⁷ çıkarılmıştır. Demiryolu Emniyet Yönetmeliği'nin amacı demiryolu üzerindeki güvenliğin sağlanması, demiryollarının yönetilmesi ve denetlenmesi ile demiryolu tren ve altyapı işletmecileri ile şehir içi raylı toplu taşıma işletmecilerine emniyet yetkilendirilmesi ve emniyet sertifikası verilmesidir.

Demiryolu Emniyet Yönetmeliği'nde emniyet yönetim sistemleri tanımlanmış, emniyetin sağlanmasında kritik görevlerin neler olduğu ve bu görevleri kimlerin yapması gerektiği belirtilmiştir. Ayrıca ilgili yönetmelikte emniyet konusunda kişi ve kurumların yetkilendirilmesi ve emniyet sertifikasının alınmasının usul ve esasları ile sertifikanın hangi hallerde askıya alınacağı veya iptal edileceğine dair usul ve esaslar düzenlenmiştir. Her ne kadar demiryolu kazalarına ilişkin ayrı bir yönetmelik çıkarılmış olsa da Demiryolu Emniyet Yönetmeliği'nde de demiryolu kazalarının ve olaylarının incelenmesi ve kaza ve olayların raporlanmasına ilişkin usul ve esaslar ayrıntılı bir biçimde hüküm altına alınmıştır.

Demiryolu Emniyet Yönetmeliği'nin hazırlanmasında 2014 tarihli "*Avrupa Parlamentosu ve Konseyinin Demiryolu Emniyet Direktifi*"⁷⁸ dikkate alınmıştır.

2.2.3. Demiryolu Kazalarını ve Olaylarını Araştırma ve İnceleme Yönetmeliği

Demiryolu kazalarının ve olaylarının araştırılması ve incelenmesi usullerinin belirlenmesi için Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı 2019 yılında tarafından hazırlanan Demiryolu Kazalarını ve Olaylarını Araştırma ve İnceleme Yönetmeliği⁷⁹ yürürlüğe girmiştir. Demiryolu Kazalarını ve Olaylarını Araştırma ve İnceleme Yönetmeliği'nde kaza çeşitlerinin, demiryolu işletmeciliği ve demiryolu altyapı işletmeciliği kavramlarının tanımları yapılmıştır. Kazaların ve olayların incelenmesinin usul ve esasları, delil ve kayıtların gizliliği, raporlama faaliyetinin önemi ve raporlama sürecinde izlenmesi

⁷⁷ R.G. T.: 19.11.2015, S.: 29537.

⁷⁸ T.: 29.04.2014, S.: 2004/49 AB.

⁷⁹ R.G. T.: 14.11.2019, S.: 30948.

gereken yol, uzmanların nitelikleri, yetkileri ve sorumlulukları ayrıntılı bir biçimde düzenlenmiştir.

Ulaştırma Altyapı Bakanlığı bünyesindeki “Ulaşım Emniyeti İnceleme Merkezi Başkanlığı” aracılığıyla kazalara ve olaylara ilişkin toplanan raporlar, başkanlığın web sitesinde yayınlanmaktadır. Çalışmamızın ilerleyen bölümlerinde demiryolunda gerçekleşen kazalar ve olaylara dair değerlendirmelerimizde bu raporlardan da faydalanacağız.⁸⁰

2.2.4. Demiryolu Yolcu Taşımacılığında Kamu Hizmeti Yükümlülüğü Yönetmeliği

2016 yılında yürürlüğe giren Demiryolu Yolcu Taşımacılığında Kamu Hizmeti Yükümlülüğü Yönetmeliği'nin⁸¹ 1.maddesinde kanun koyucu yönetmeliğin amacını şu şekilde açıklamıştır; “*Bu yönetmeliğin amacı, belirli bir hat üzerinde herhangi bir demiryolu tren işletmecisinin ticari şartlarda veremediği demiryolu yolcu taşımacılığı hizmetinin verilmesini sağlamak amacıyla ve sözleşmeye dayalı olarak demiryolu yolcu taşımacılığı hizmetlerinin sağlanmasına dair usul ve esasları düzenlemektedir.*”

2.3. TÜRKİYE CUMHURİYETİ DEVLET DEMİRYOLLARI'NIN ANA STATÜSÜ, FAALİYET ALANI VE GÖREVLERİ

2.3.1. Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları'nın Ana Statüsü

Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğü Ana Statüsü⁸² 1984 yılında Resmi Gazete'de yayınlanarak yürürlüğe girmiştir. 2016 yılında yürürlüğe giren yeni Ana Statü'nün⁸³ “*Hukuki Statü*” kenar başlıklı 4. maddesinde TCDD'nin *tüzel kişiliğe sahip, faaliyetlerinde özerk ve sorumluluğu sermayesiyle sınırlı*

⁸⁰ Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Ulaşım Emniyeti İnceleme Merkezi Başkanlığı, <https://ulasimemniyeti.uab.gov.tr/uploads/pages/demiryolu/tekirdag-deray-heyet-onayli-5d64d451c9094.pdf>, <https://ulasimemniyeti.uab.gov.tr/uploads/pages/demiryolu/tersane-carpisma-dh-onayli.pdf>, (E. T.: 08.10.2022).; Bkz. aş., III, 5., 5.3.

⁸¹ R.G. T.: 10.04.2019, S.: 30741.

⁸² R.G. T.: 28.10.1984, S.: 18559.

⁸³ Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğü Ana Statüsü, R.G. T.: 04.06.2016, S.: 29732.

bir iktisadi devlet teşekkülü olduğu belirtilmiştir. Yine aynı hükümde TCDD'nin, 6461 sayılı Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkında Kanun, 233 sayılı Kamu İktisadi Teşebbüsleri Hakkında KHK ve bu Ana Statü hükümleri saklı kalmak üzere özel hukuk hükümlerine tabi olacağı düzenlenmiştir.⁸⁴ TCDD'nin özel hukuk kurallarına tabi olacağı öngörüldüğünden TTK m. 16/1 hükmü uyarınca tacir sayılacaktır.⁸⁵ TCDD, TTK m. 914 hükmü uyarınca yolcuların gidecekleri yere sağ ve sağlıklı şekilde ulaştırılması yükümlülüğü altında olup bir kamu kuruluşu olmasına rağmen TTK'da yer alan sorumluluğa ilişkin düzenlemeler TCDD için de geçerli olacaktır.⁸⁶ Özel hukuk kurallarına tabi olmanın bir sonucu olarak da yolcunun açacağı davalar adli yargıda görülecektir.⁸⁷

Ana Statü'nün hükümlerinde TCDD'nin faaliyet ve görev alanları, TCDD'nin organları ve TCDD'nin müesseseleri, bağlı ortaklıkları ve iştirakleri düzenlenmiştir.

2.3.2. Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları'nın Faaliyet Alanı ve Görevleri

Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları'nın faaliyet alanı Ana Statü'nün 5.maddesinde hüküm altına alınmıştır. Faaliyet alanlarından bazıları; yüksek hızlı tren ve hızlı tren taşımacılığı için demiryolu altyapısı yapmak, demiryolu altyapı işletmeciliği yapmak, demiryolu altyapısının devamı niteliğinde olan liman, iskele, rıhtım vb. güzergahlarda feribot işletmeciliği yapmak olarak sayılabilir. Yine aynı maddede TCDD'nin faaliyet alanına giren bazı iş ve işlemlerin görev alanı olduğu belirtilmiştir. TCDD'nin görev alanları; yüksek hızlı tren ve hızlı tren taşımacılığı için demiryolu altyapısını yapması veya yaptırması, demiryolu altyapılarını iyileştirmesi, yenilemesi, genişletmesi, bakım ve onarımını yapması, demiryolu trafiğini ulusal demiryolu altyapısında tekel olarak yönetmesi ve nihayet Ana Statü'deki diğer görevleri yerine getirmesidir. Son olarak, TCDD Ana Statüsü'nün 5.maddesinin 5. ve 6. fıkraları uyarınca

⁸⁴ Çelik, **a.g.e.**, s. 510.; Bu yönde verilmiş Yargıtay kararı için bkz. Eriş, **a.g.e.**, s. 199.; Yargıtay, 11. H.D., T. 06.01.2014, E. 17564, K. 65.; Anılan kararda, TCDD'nin özel hukuk hükümlerine tabi olup mutlak ticari dava niteliğini haiz olduğu belirtilmiştir.

⁸⁵ Bu yönde verilmiş Yargıtay kararı için bkz. Eriş, **a.g.e.**, s. 225.; Yargıtay, 11. H.D., T. 05.07.2012, E. 5111, K. 11993. Anılan Yargıtay kararında TCDD'nin tacir sıfatını haiz olduğunu ve bu durumdan ötürü ortaya çıkan uyuşmazlıkların adli yargıda görüleceği belirtilmiştir.

⁸⁶ Çelik, **a.g.e.**, s. 511.

⁸⁷ Bu yönde verilmiş bir karar için bkz. Eriş, **a.g.e.**, s. 82.; Yargıtay, 11. H.D., T. 16.05.2013, E. 6498, K. 10122.

TCDD, müesseselerinin, bağı ortaklarının ve iştiraklerinin yönetimlerini doğrudan doğruya ya da diğr birimler eliyle gerçekleştirmektedir.

2.3.3. Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları'nın Organları ve Müesseseleri, Bağı Ortaklıkları ve İştirakleri

2.3.3.1. Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları'nın Organları

TCDD'nin Ana Statüsü'nde organlar, yönetim kurulu ve genel müdürlük olarak ikiye ayrılmaktadır. Ana Statü'de genel müdürlüğün ve yönetim kurulunun görevleri, yetkileri ve sorumlulukları ayrıntılı olarak düzenlenmiştir.

2.3.3.2. Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları'nın Müesseseleri, Bağı Ortaklıkları ve İştirakleri

Müesseselerin kurulması ve nitelikleri hakkında 233 sayılı KHK hükümlerinin uygulanacağı Ana Statü'de belirtilmiştir. Yine bağı ortaklıklar ve iştirakler için 6461 sayılı Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkında Kanun, 233 sayılı Kamu İktisadi Teşebbüsleri Hakkında KHK ve bu Ana Statü hükümleri saklı kalmak üzere 6102 sayılı TTK hükümleri uygulama alanı bulacağı düzenlenmiştir.

Ana Statü'nün ekinde yer alan bağı ortaklıklar; Türkiye Vagon Sanayi A.Ş. (TÜVASAŞ), Türkiye Lokomotif ve Motor Sanayi A.Ş. (TÜLOMSAŞ), Türkiye Demiryolları Makinaları Sanayi A.Ş. (TÜDEMSAŞ), Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları Taşımacılık A.Ş. (TCDD Taşımacılık A.Ş.) iken iştirakler; İzmir Banliyö Taşımacılığı Sistemi Tic. A.Ş. (İZBAN A.Ş.), Hyundai Eurotem Demiryolu Araçları San. ve Tic. A.Ş. (HYUNDAI EUROTREM A.Ş.), Vostalpine Kardemir Demiryolu Sistemleri San. ve Tic. A.Ş. (VADEMSAŞ), Sivas Travers İmalat San. ve Tic. A.Ş. (SİTAŞ) olarak belirtilmiştir.

Konumuz bakımından bağı ortaklıklardan TCDD Taşımacılık A.Ş. önem arz etmektedir. TCDD Taşımacılık A.Ş., anonim şirket olarak kurulmuş olup 6461 sayılı Kanun, 233 sayılı KHK, TCDD ana statüsü, 6102 sayılı TTK ve kuruluş esas sözleşmesine tabi olan bir şirkettir. TCDD Taşımacılık A.Ş. esas sözleşmesine bakıldığında tüm payların TCDD'ye ait olduğu belirtilmiştir. TCDD Taşımacılık A.Ş.'nin

faaliyet ve görev alanı temel olarak demiryolunda ve feribotta yolcu ve eşya taşımacılığı olarak düzenlenmiştir.

2.3.4. Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları ve Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları Taşımacılık A.Ş.’nin Desteklenmesi

Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları Ana Statüsü’nde ve 6461 sayılı Kanun hükmünde TCDD ve TCDD Taşımacılık A.Ş.’nin desteklenmesine dair hüküm bulunmaktadır. Söz konusu hüküm ile ilk olarak 6461 sayılı Kanun’un yürürlüğe girdiği 01.03.2013 tarihinden itibaren beş yıl süreyle destekleneceği belirtilmiştir. 2017 yılında yapılan kanun değişikliği⁸⁸ ile TCDD ve TCDD Taşımacılık A.Ş.’ye olan desteğin süresi 2020 yılı sonu olarak değiştirilmiştir. 7297 sayılı Kanun değişikliği⁸⁹ ile 2020 yılı sonuna kadar sürecek desteğin 2023 yılı sonuna kadar devam etmesi hüküm altına alınmıştır.

TCDD ve TCDD Taşımacılık A.Ş.’nin desteklenmesi, yatırım programlarında yer alan yatırımların finansmanını, işletme, bakım ve onarım bütçesinde yer alan finansman açıklarını TCDD Taşımacılık A.Ş. için TCDD’nin karşılamasını, TCDD için ise ilgili açıkları Hazine Müsteşarlığı’nın karşılanmasını kapsamaktadır.

2.4. ULUSLARARASI HUKUKTA DEMİRYOLU YOLCU TAŞIMACILIĞI

COTIF⁹⁰ (Uluslararası Demiryolu Taşımacılığına İlişkin Sözleşme), 09.05.1980 tarihinde İsviçre’nin Bern şehrinde imzalanmıştır. Türkiye, bu milletlerarası anlaşmaya taraf olup anılan bu milletlerarası anlaşmanın hukukumuz açısından uygulanabilmesi için onay kanunu niteliğindeki Uluslararası Demiryolu Taşımacılığına İlişkin Sözleşmenin Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun⁹¹ çıkarılmıştır. Daha sonradan

⁸⁸ Bazı Vergi Kanunları ile Diğer Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun, R.G. T.: 05.12.2017, S.: 30261.

⁸⁹ R.G. T.: 20.03.2021, S.: 31429.

⁹⁰ Convention relative aux transports internationaux ferroviaires/ Convention concerning International Carriage by Rail.

⁹¹ R.G. T.: 27.03.1985, S.: 18707.

demiryolları ile yolcu ve bagaj taşınmasına ilişkin COTIF'in A eki olan CIV⁹²'e Türkiye taraf olmuştur.⁹³

Demiryolu yolcu taşımalarının CIV hükümlerine tabi olması için CIV m. 1 hükmü uyarınca hareket ve varış istasyonlarının CIV'e taraf iki farklı taraf devletin sınırları içinde olması gerekmektedir.⁹⁴ Avrupa bloğunda COTIF sözleşmesi ile ülkeler arasında demiryolu taşımacılığı kuralları bakımından yeknesaklaştırılmaya doğru gidilirken Doğu bloğunda ise SMGS⁹⁵ ve SMPS⁹⁶ sözleşmeleri ile demiryolu taşımacılığına ilişkin kurallar yeknesaklaştırılmaya çalışılmaktadır.⁹⁷ Çalışmamızın konusu kapsamına uluslararası demiryolu yolcu taşımacılığı girmediği için COTIF-CIV ile SMGS ve SMPS sözleşmeleri çalışmamızın devamında ele alınmayacaktır.

⁹² Uniform Rules concerning the Contract of International Carriage of Passengers by Rail.

⁹³ R.G. T.: 01.06.1985, S.: 18771.

⁹⁴ Seven, **a.g.e.**, Taşıma Hukuku, s. 10.; Adıgüzel, **a.g.e.**, s. 18.; Uluslararası hukukta demiryolu yolcu ve eşya taşımacılığı ile ilgili olarak bkz. Cemal Şanlı, "Uluslararası Kara ve Demiryolu Taşıma Sözleşmelerine Uygulanacak Hukuk", **Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Özel Hukuk Bülteni**, C. 9, S. 1, (2011), ss. (47-53); Yine uluslararası demiryolu taşımacılığında ayrıntılı bilgi için ayr. Bkz. Sabih Arkan, **Uluslararası Eşya Taşımacılığı**, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, Ankara, 1987.

⁹⁵ Demiryolu ile Uluslararası Eşya Taşımacılığına İlişkin Sözleşme.

⁹⁶ Demiryolu ile Uluslararası Yolcu Taşımacılığına İlişkin Sözleşme.

⁹⁷ Söz konusu sözleşmeler Doğu Almanya, Arnavutluk, Bulgaristan, Çekoslovakya, Çin, Sovyet Rusya, Vietnam ve diğer bazı sosyalist ülkeler arasında yürürlüktedir.; Şanlı, **a.g.m.**, s. 48.

II. BÖLÜM

3. YOLCU TAŞIMA SÖZLEŞMESİ

Demiryolu ile Seyahat Eden Yolcuların Haklarına Dair Yönetmeliğin m. 4 hükmünde taşıma sözleşmesi “*Taşımacılık hizmeti için demiryolu tren işletmecisi veya acente ile yolcu veya gönderici arasında, ücretli ya da ücretsiz olarak yapılan taşımacılığa ilişkin sözleşme*” olarak tanımlanmıştır.

Taşıma sözleşmesinin hukuki niteliğinin, unsurlarının, kurulması için gereken şartların incelenmesi çalışmamızın esasını oluşturmaktadır. Türk Ticaret Kanunu, Türk Borçlar Kanunu ve ilgili diğer mevzuat çerçevesinde demiryolu yolcu taşıma sözleşmesi incelenecektir.

3.1. YOLCU TAŞIMA SÖZLEŞMESİNİN ÖZELLİKLERİ

3.1.1. Yolcu Taşıma Sözleşmesinin Hukuki Niteliği

Yolcu taşıma sözleşmesi, tarafların karşılıklı ve birbirine uygun irade beyanları ile kurulur. Bu sebeple yolcu taşıma sözleşmeleri rızai sözleşmelerdir.⁹⁸ Sözleşme ilişkisinin taraflarının birden fazla olduğu ve her bir tarafın borç altına girdiği sözleşmeler tam iki tarafa borç yükleyen sözleşmelerdir.⁹⁹ Yolcu taşıma sözleşmelerinde sözleşmenin her iki

⁹⁸ Fikret Eren, **Borçlar Hukuku Genel Hükümler**, Yetkin Yayınları, 27. Baskı, Ankara, 2022, s. 254.; Hüseyin Ülgen, **Hava Taşıma Sözleşmesi**, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, 1987, Ankara, s. 56.; Sabih Arkan, **Karada Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu**, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, Ankara, 1982, s. 16-18.; Seven, **a.g.e.**, Taşıma Hukuku, s. 25, 31.; Necat Tüzün, **Kara ve Hava Taşıma Hukuku**, Balkanoğlu Matbaacılık, Ankara, 1968, s. 50.; Adıgüzel, **a.g.e.**, s. 28.; Hikmet Cem Congar, **CMR ve Türk Ticaret Kanunu Hükümleri Uyarınca Karayolu Taşımacılığında Taşıyıcının Sorumluluğu**, Yetkin Yayınları, 2021, s. 15, 31-32.

⁹⁹ M. Kemal Oğuzman, Turgut Öz, **Borçlar Hukuku Genel Hükümler**, C. I, 20.bs., Vedat Kitapçılık, 2022, İstanbul, s. 46.; Ahmet M. Kılıçoğlu, **Borçlar Hukuku Genel Hükümler**, 26. Baskı, Turhan Kitabevi, Ankara, 2022, s. 3.; Congar, **a.g.e.**, s. 15.; Adıgüzel, **a.g.e.**, s. 31.; Seven, **a.g.e.**, Taşıma Hukuku, s. 27. Kürşat Göktürk, Mehmet Çelebi Can ve Esra Kaşak, **Karayoluyla Eşya ve Yolcu Taşıma Hukuku Gerekçeli- İctihatlı- Madde Karşılaştırmalı**, Adalet Yayınevi, 2. Baskı, Ankara, 2021, s. 20.; Yargıtay

tarafı da borç altına girmektedir. Aşağıda inceleyeceğimiz gibi taşıyıcı, taşıma taahhüdünde bulunurken, yolcu ise ücret ödemeyi taahhüt eder.

Yolcu taşıma sözleşmesiyle taşıyıcı, yolcunun bir işini görmeyi, yolcuya bir hizmeti vermeyi taahhüt etmektedir. TBK’da iş görme sözleşmeleri eser sözleşmesi, vekalet sözleşmesi ve hizmet sözleşmesi hükümleriyle düzenlenmektedir. Yolcu taşıma sözleşmesinin hangi hükümlere tabi olacağı yönünde doktrinde görüş birliği bulunmamaktadır.

Doktrinde yolcu taşıma sözleşmelerinin hukuki niteliğinin belirlenmesine ilişkin tartışmalar sözleşmenin vekalet sözleşmesi niteliğinde mi yoksa *sui generis* nitelikte bir sözleşme olup olmadığına ilişkin olarak yapılmaktadır. Vekalet sözleşmesinde vekilin bir sonuç taahhüdü vermemesi, demiryolu tren işletmecisinin varmayı yani edim sonucunu değil, taşımayı taahhüt etmesiyle benzetilmektedir.¹⁰⁰ Ancak bu benzerliğe karşı vekalet sözleşmesinde vekilin vekalet verenin talimatlarına uygun şekilde işi göreceği ancak demiryolu tren işletmecisinin yolcunun talimatlarıyla bağlı olmayıp mevzuatta yer alan düzenlemeler çerçevesinde taşıma işini gerçekleştireceği ifade edilmektedir.¹⁰¹ Ayrıca, vekalet sözleşmesinde ücret unsurunun zorunlu olmaması nedeniyle yolcu taşıma sözleşmesi vekalet sözleşmesi olarak değerlendirilemeyecek ve *sui generis* bir sözleşme niteliğinde olduğu kabul edilecektir.¹⁰²

Doktrindeki hâkim görüşe göre *sui generis* nitelik taşıyan yolcu taşıma sözleşmesine vekalet sözleşmesi hükümleri tamamlayıcı olarak uygulanabilecektir.¹⁰³ TBK m. 502/f.2 hükmünde yer alan “*Vekaletle ilişkin hükümler, niteliklerine uygun düşükleri ölçüde, bu Kanunda düzenlenmemiş olan işgörme sözleşmelerine de*

H.G.K., T.:19.09.2019, E. 2017/408, K. 2019/917. (Legalbank, E. T.: 11.10.2022).; Kararda yer alan taşıma sözleşmesi şu şekilde tanımlanmıştır; “*Ücret karşılığında taşıyıcının eşyayı bir yerden bir yere taşımayı, yolcuysa ise bir yerden bir yere götürmeyi taahhüt ettiği tam ili tarafa borç yükleyen bir sözleşme.*”; Arslan Kaya, “Türk Ticaret Kanununa Göre Kara Taşımalarında Taşıyıcının Gecikmeden Doğan Sorumluluğu”, **Makalelerim I**, Beta Basım, İstanbul, (2012), ss. (559-661), s. 577.

¹⁰⁰ Fikret Eren, **Borçlar Hukuku Özel Hükümler**, 10. Baskı, Yetkin Yayınları, Ankara, 2022, s. 722.; M. Alper Gümüş, **Borçlar Hukuku Özel Hükümler**, 5. Baskı, Filiz Kitabevi, İstanbul, 2020, s. 437.

¹⁰¹ Çelik, **a.g.e.**, s. 71.

¹⁰² Ahmet Zeyneloğlu, **Taşıma Hukuku**, Yetkin Basım, Ankara, 1993, s. 31.; Adıgüzel, **a.g.e.**, s. 44.; Ülgen, **a.g.e.**, s. 46.; Çelik, **a.g.e.**, s. 71.; Congar, **a.g.e.**, s. 33.; Kaya, **a.g.m.**, s. 578.

¹⁰³ Ülgen, **a.g.e.**, s. 46.

uygulanır.” düzenleme gereği, sui generis nitelikte kabul edilen yolcu taşıma sözleşmesinin niteliğine uygun düştüğü ölçüde TBK’da yer alan vekalet sözleşmesine ilişkin hükümler uygulanacaktır.¹⁰⁴

Ancak sui generis sözleşmeler, içerdikleri unsurlar veya konuları nedeniyle kanunlarda düzenlenen bir sözleşme tipinin içerisinde değerlendirilemezler.¹⁰⁵ Taşıma sözleşmesi ise Türk Borçlar Kanunu’nda değil Türk Ticaret Kanunu’nda düzenlenmiş, sözleşmenin zorunlu unsurları ve tarafların asli edimleri belirlenmiştir. Bu sebeple yolcu taşıma sözleşmesinin sui generis bir sözleşme olarak değil kanunda düzenlenmiş tipik bir sözleşme türü olarak kabul edilmesinin daha isabetli olacağı kanaatindeyiz.¹⁰⁶

3.1.2. Sözleşme Yapma Zorunluluğu ve Yolcu Aleyhine Düzenleme Yasağı

Türk Hukuku’nda irade serbestisi ilkesi geçerlidir.¹⁰⁷ Bu ilke kapsamında taraflar, sözleşme yapıp yapmama konusunda ve sözleşmenin içeriğini diledikleri gibi düzenleme konusunda serbesttirler.

6461 sayılı Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkında Kanun m. 3/2 (a) ve (b) bendi uyarınca günümüzde yolcu taşıma sözleşmesinde taşıyıcı olan TCDD Taşımacılık A.Ş., kamu hizmeti niteliğinde olan demiryoluyla yolcu taşımacılığı faaliyetini tekel olarak yürütmesi nedeniyle sözleşme serbestisine mutlak olarak sahip değildir.¹⁰⁸ Bu yükümlülük kanundan doğmaktadır.¹⁰⁹

Hukukumuzda taraflar sözleşmenin içeriğini emredici kurallara aykırı olmamak şartıyla serbestçe belirleyebilirler. Ancak bazı durumlarda kanun koyucu zayıf durumda gördüğü sözleşme tarafını koruyarak onun aleyhine düzenleme yapılamayacağı yönünde

¹⁰⁴ Gümüş, **a.g.e.**, s. 438.; Ceyda Erdal, **Bir Tüketici İşlemi Olarak Yolcu Taşıma Sözleşmeleri**, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Özel Hukuk Anabilim Dalı, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara, 2019, s. 33.

¹⁰⁵ Gümüş, **a.g.e.**, s. 8-9.; Eren, **a.g.e.**, s. Özel Hükümler, s. 963.

¹⁰⁶ Aynı yönde bkz.: Ahmet Batuhan Oyal, **6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu Hükümleri Çerçevesinde Taşıma İşleri Komisyonculuğu**, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul, 2023, s. 161-162.

¹⁰⁷ Oğuzman, Öz, **a.g.e.**, C. I, s. 23.; Kılıçoğlu, **a.g.e.**, s. 111.

¹⁰⁸ Seven, **a.g.e.**, Taşıma Hukuku, s. 19.; Zeyneloğlu, **a.g.e.**, s. 48.

¹⁰⁹ Oğuzman, Öz, **a.g.e.**, C. I, s. 191 ve 193.; Eren, **a.g.e.**, Genel Hükümler, s. 349-353.; Kılıçoğlu, **a.g.e.**, s. 111-112.; Selahattin Sulhi Tekinay, Sermet Akman, Haluk Burcuoğlu, Atilla Altop, **Borçlar Hukuku Genel Hükümler**, 7. Baskı, Filiz Kitabevi, İstanbul, 1993, s. 365.; Arkan, **a.g.e.**, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 140-145.

içerik kısıtlaması yoluna gitmektedir. Yolcu taşıma sözleşmelerinde yolcunun sözleşmeyi müzakere etme imkânının olmaması yalnızca sözleşmeyi yapıp yapmamak konusunda serbestiye sahip olmaları irade serbestisi ilkesini kısıtlayan bir durumdur. Bu sebeplerle yolcunun, yolcu taşıma sözleşmelerinde yer alan hükümleri müzakere etme imkanına sahip olmaması onun korunmaya muhtaç olan taraf olmasına sebep olmuştur.¹¹⁰ Bu sebeple Yönetmelik m. 5/9 hükmünde yolcunun haklarının yolcu taşıma sözleşmesiyle kısıtlanamayacağı veya ortadan kaldırılamayacağı, tek taraflı nispi emredici nitelik taşıyan bir hüküm şeklinde düzenlenmiştir. Emrediciliğin tek taraflı olmasından dolayı yolcu haklarının genişletilmesi her zaman mümkündür. Demiryolu tren işletmecisinin sorumlulukları da genişletilebilecektir.

Yönetmelik m. 5/9 hükmünde yer alan bu nispi emredici hüküm ile yolcu haklarının doğrudan veya dolaylı olarak kaldırılamayacağını düzenlenmektedir. Örneğin yolcunun ücret iadesi isteme hakkının mevzuata aykırı bir şekilde sözleşmeyle açıkça engellenmesi yolcunun hakkına doğrudan bir müdahale oluştururken; demiryolu işletmecisi lehine koyulacak bir sorumsuzluk kaydının yolcu haklarını olumsuz etkilemesi halinde bu kayıtların akıbetinin ne olacağına dair bir hüküm yönetmelikte yer almamaktadır. Yönetmelikte bu yönde bir düzenleme yer almadığından demiryolu tren işletmecisi lehine öngörülen sorumsuzluk kayıtları bakımından tamamlayıcı hüküm olarak TTK m. 854 geçerli olacaktır. TTK m. 854 düzenlemesine göre faaliyetleri “*Devlet iznine bağlı olan taşıma işletmelerinin kanunen öngörülen sorumluluklarının hafifletilmesini veya tamamen kaldırılmasını öngören sözleşme hükümleri geçersizdir.*”¹¹¹ Bu kayıtların işletmenin yayınladığı kurallarda, biletlerde veya tarifelerde yer alması geçersizlik yaptırımını önlemeyecektir.

¹¹⁰ Oğuzman, Öz, **a.g.e.**, C. I, s. 167.; Kılıçoğlu, **a.g.e.**, s. 111- 112.; Çelik Ahmet Çelik, “Yolcu Taşımalarında ve Trafik Kazalarında Sorumluluğun Sınırlandırılması ve Hafifletilmesi Yasağı”, **Legal Hukuk Dergisi**, S. 70, (2008), ss. (3369-3378), s. 3370.; Kaya, **a.g.m.**, s.634.

¹¹¹ Çelik, **a.g.m.**, s. 3372-3373.; Aynı yönde TBK m. 116 hükmünde sorumsuzluk anlaşmalarına ilişkin düzenleme yer almaktadır. Borçlunun ağır kusurundan sorumlu olmadığına dair anlaşmaların geçersiz olmasının yanı sıra, kanun ya da yetkili makamlar tarafından verilen izinle yürütülen faaliyetlerde borçlunun hafif kusurundan sorumlu olmayacağına dair yapılan anlaşmalar kesin hükümsüzdür. Bu yönde bkz.: Oğuzman, Öz, **a.g.e.**, C. I, s. 424-429. Demiryolu tren işletmecisinin TBK anlamında da kanun ve yetili makamlar tarafından verilen izinle faaliyetini sürdürmesi nedeniyle, demiryolu tren işletmecisinin tek taraflı olarak düzenlediği sorumsuzluk kayıtları TBK anlamında da geçersizlik yaptırımıyla karşılaşmaktadır.; Seven, **a.g.e.**, Taşıma Hukuku, s. 105.; Kaya, **a.g.m.**, s. 634.

Sorumsuzluk kaydının “*İşletmemiz sorumlu değildir.*” şeklinde bir ifadeyle yer almasının geçersiz olmasının yanı sıra örneğin kaza halinde “*Makinist sorumludur.*” gibi dolaylı yoldan ifade edilerek tren işletmecisinin sorumluluğunu sınırlandıran kayıtlar da geçersiz olacaktır.¹¹² Bu kayıtların “*Yolcunun eşyaların kaybolması durumunda bilet tutarınının 2 katından fazla ödeme yapılmaz.*” şeklinde miktar olarak sınırlanması da Yönetmelik hükümlerine aykırı olduğu takdirde geçersizdir.¹¹³

Yönetmelikte yer alan yolcu aleyhine düzenleme yapma yasağını doğrudan veya dolaylı olarak ihlal eden sözleşme maddelerine ilişkin yaptırım, bu maddelerin geçersiz sayılmasıdır. Ancak bu geçersizlik sözleşmenin esaslı noktalarına ilişkin olmadığı müddetçe sözleşmenin diğer maddelerine etki etmeyecek ve sözleşmenin geçersizliğine neden olmayacaktır.¹¹⁴

3.1.3. Yolcu Taşıma Sözleşmesinin Tüketici İşlemi Olma Niteliği

Taşıma sözleşmeleri, 6502 sayılı Tüketicinin Korunması Hakkında Kanun¹¹⁵ ile tüketici işlemi olarak kabul edilmiştir. Çalışmamız açısından bu hususun incelenmesi hem sözleşmenin tabi olacağı hükümlerin belirlenmesi hem de görevli ve yetkili mahkemenin tespit edilmesi bakımından önem arz etmektedir.

TKHK m. 3/1 (k) bendinde tüketici, “*Ticari veya mesleki olmayan amaçlarla hareket eden gerçek veya tüzel kişi*” olarak tanımlanmıştır. Yolcunun tüketici olarak değerlendirilebilmesi için gerçek veya tüzel kişi olması ve ticari veya mesleki amaçlarla hareket etmiyor olması yeterlidir.¹¹⁶

Hizmet, TKHK m. 3/1 (d) bendinde “*Bir ücret veya menfaat karşılığında yapılan ya da yapılması taahhüt edilen mal sağlama dışındaki her türlü tüketici işleminin konusu*”

¹¹² Sabih Arkan, “Yolcu Taşımalarında Karşılaşılan Bazı Hukuki Sorunlar Üzerinde Düşünceler”, **Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi**, C. 12, S. 1, (1983), ss. (13-25), s. 17.; Bkz.: Karayolu taşımacılığında bkz.: Yargıtay, 11. H.D., T. 09.10.2003, E. 2003/2649, K. 2003/9079. (Lexpera, E. T.: 27.05.2022)

¹¹³ Arkan, **a.g.m.**, Yolcu Taşımaları, s. 24.; Bu yönde Yargıtay kararı için bkz.: Çelik, **a.g.m.**, s. 3376.

¹¹⁴ Oğuzman, Öz, **a.g.e.**, C. I, s. 425.; Eren, **a.g.e.**, Genel Hükümler, s. 240.; Zeyneloğlu, **a.g.e.**, s. 148.; Kaya, **a.g.m.**, s.635.

¹¹⁵ R.G. T.: 28.11.2013, S.: 28835.

¹¹⁶ Erdal, **a.g.t.**, s. 90-91.; Mehmet Bahtiyar, Levent Biçer, “Adi İş/ Ticari İş/ Tüketici İşlemi Ayrımı ve Bu Ayrımın Önemi”, **Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi**, C. 22, S. 3, (2016), ss. (395-436), s. 411.

olarak tanımlanmıştır. Yukarıda da belirttiğimiz gibi taşıma sözleşmeleri bir işin görülmesine, bir hizmetin verilmesine ilişkin sözleşmelerdir.¹¹⁷

TKHK m. 3/1 (1) bendinde tüketici işlemi, “*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 kurulan, eser, taşıma, simsarlık, sigorta, vekâlet, bankacılık ve benzeri sözleşmeler de dâhil olmak üzere her türlü sözleşme ve hukuki işlem*” olarak tanımlanmıştır. Madde hükmünde taşıma sözleşmesi zikredilmiş fakat taşıma sözleşmesinin türüne dair bir ayırım yapılmamıştır.¹¹⁸

Demiryolu tren işletmecisinin taşıma hizmetini ticari ve mesleki amaçlarla sunması da onun TKHK anlamında hizmet sağlayıcı olduğunu göstermektedir.¹¹⁹

Bu tanımlar bir arada değerlendirildiğinde, taşıma hizmetinin bir ücret karşılığında veriliyor olması, hizmet veren demiryolu tren işletmecisinin TTK m. 850/3 hükmüne göre ticari işletme olması ve kâr amacıyla ticari işletme faaliyeti yerine getirmesi yolcu taşıma sözleşmesinin tüketici işlemi olarak yapıldığını göstermektedir.¹²⁰ Yolcu taşıma sözleşmesinin tüketici işlemi olması nedeniyle öncelikli olarak TKHK uygulanacağı ve yolcu taşıma sözleşmesinden doğan uyuşmazlıklarda Tüketici Mahkemeleri’nin görevli olacağı kabul edilmelidir.

Ancak doktrinde yer alan bir görüşe göre taşıma sözleşmesi her ne kadar tüketici işlemi olarak kabul edilse de hem TKHK hükümlerinin doğrudan uygulanması hem de davaların Tüketici Mahkemelerinde görülmesi taşıma hukukunda yer alan ayrıntılı düzenlemelere uygun düşmeyecek ve uyuşmazlıkların çözümüne olumlu yönde etki etmeyecektir.¹²¹ Bu görüşe göre TKHK hükümlerinin taşıma sözleşmesinden doğan

¹¹⁷ Erdal, **a.g.t.**, s. 87-89.

¹¹⁸ Bahtiyar, Biçer, **a.g.m.**, s. 397.

¹¹⁹ Erdal, **a.g.t.**, s. 92.

¹²⁰ Erdal, **a.g.t.**, s. 97.; Eşya taşımalarında göndericinin tüketici olması halinde TKHK’nın özel kanun niteliğini haiz olması nedeniyle TTK’dan önce uygulanması gerektiği görüşünde bkz.: Adıgüzel, **a.g.e.**, s. 89.

¹²¹ Sami Aksoy, “6502 Sayılı Tüketicinin Korunması Hakkında Kanunun Taşıma Hukukuna Müdahalesi”, **Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi**, C. 31, S. 2, (2015), ss. (305-336), s. 324.; Bahtiyar, Biçer, **a.g.m.**, s. 417.

uyuşmazlıklara mutlak olarak uygulanamayacağı kabul edilmelidir.¹²² Zira TKHK’da yer alan ayıplı hizmete ilişkin hükümlerin taşıma işlerinde uygulanabilmesi mümkün görünmemektedir.¹²³ Ayrıca, taşıyıcının sorumluluğunun belirli oranlarla sınırlandırılması veya özel bir süreye tabi kılınması yönündeki özel ve emredici nitelikteki düzenlemeler TKHK hükümlerinin uygulanmasını engellemektedir.¹²⁴ TTK hükümlerinin gerek emredici nitelik taşıması gerekse taşıma sözleşmesinin zayıf tarafı durumunda olan yolcu lehine bir çok ayrıntılı hüküm içermesi taşıma hukukundaki düzenlemeler ile yolcuya TKHK’dan daha fazla koruma sağlandığını da gösterir niteliktedir.¹²⁵ Esasına TKHK uygulanmayacak uyuşmazlıkların yalnızca muhakeme usulü ve harçlar bakımından tüketici hukukuyla ilişkili olması Tüketici Mahkemelerinden beklenen faydayı sağlamayacaktır.¹²⁶

Sonuç olarak, biz de demiryoluyla yolcu taşımacılığında doğan uyuşmazlıklarda TTK ve ilgili yönetmelik hükümlerinin ayrıntılı ve yolcuyu koruyan düzenlemeler içerdiğini kabul ediyoruz. Kanunlarda özel hüküm olarak düzenlenmiş ve emredici nitelikte olan hükümlerin uygulama dışında bırakılmaması ve yolcu lehine olan hükümlerin göz ardı edilmemesi bakımından TTK ve özel kanunların öncelikli olarak dikkate alınması ve TKHK tamamlayıcı olarak uygun düştüğü ölçüde uyuşmazlığın esasına uygulanması yerinde olacaktır.

Uygulanacak hukukun tespitinin akabinde görevli mahkemeye ilişkin tartışmalara da yer vermemiz gerekir. Esasında, TTK başta olmak üzere taşıma hukukuna ilişkin mevzuatın uygulanacağı kabul edildiğinde taşıma sözleşmesinden doğan uyuşmazlıklarda Asliye Ticaret Mahkemesinin görevli olması işin özüne daha uygun düşmektedir. Ancak Yargıtay’ın bu yönde henüz yerleşmiş kararları yoktur. Zira Yargıtay 11. Hukuk Dairesinin 17.04.2017 tarihli kararında¹²⁷ uyuşmazlığın esasına TTK’da yer

¹²² Aksoy, **a.g.m.**, TKHK Müdahalesi, s. 323, Erdal, **a.g.t.**, s. 98.; Yargıtay, 11. H.D., T.: 06.02.2017, E. 2016/890, K. 2017/586. (Lexpera, E. T.: 27.05.2022)

¹²³ Aksoy, **a.g.m.**, TKHK Müdahalesi, s. 323.; Erdal, **a.g.t.**, s. 115-116.

¹²⁴ Aksoy, **a.g.m.**, TKHK Müdahalesi, s. 323.; Erdal, **a.g.t.**, s. 98.

¹²⁵ Seven, **a.g.e.**, Taşıma Hukuku, s. 77.; Aksoy, **a.g.m.**, TKHK Müdahalesi, s. 325.; Bahtiyar, Biçer, **a.g.m.**, s. 417.; Erdal, **a.g.t.**, s. 92.

¹²⁶ Aksoy, **a.g.m.**, TKHK Müdahalesi, s. 328.

¹²⁷ Yargıtay, 11. H.D., T. 17.04.2017 E. 2016/1075, K. 2017/2174. (Lexpera, E. T.: 27.05.2022); Yine bu yönde verilen bir karar için bkz. Eriş, **a.g.e.**, s. 93.; Yargıtay, 11. H.D., T. 05.11.2012, E. 10633, K. 16929.

alan yolcu taşıma hükümlerinin uygulanacağından bahisle Asliye Ticaret Mahkemelerinin görevli olduğuna karar vermiştir.

6502 sayılı TKHK'nın yürürlüğe girmesinden sonra taşıma işlerinden doğan uyuşmazlıkları temyiz merci olarak karara bağlayacak olan Yargıtay dairesi, Yargıtay 11. Hukuk Dairesi olarak belirlenmiştir. Yargıtay Birinci Başkanlık Kurulu'nun aynı kararında TKHK'dan doğan uyuşmazlıklar için ise 13. Hukuk Dairesi temyiz mercii olarak belirlenmiştir. Taşıma sözleşmelerinden doğan uyuşmazlıklar Tüketici Mahkemelerinde görüldüğü takdirde temyiz mercii olarak Ticaret Mahkemelerinin kararlarını inceleyen 11. Hukuk Dairesi yetkili olacaktır.¹²⁸ Bu durum sorunun çözümü açısından faydasız bir tezatlık oluşturmaktadır.

Biz de taşıma işlerinden doğan uyuşmazlıklara uygulanacak hukukun Tüketici Mahkemeleri ve Asliye Ticaret Mahkemeleri tarafından araştırılarak görevli mahkemenin tespit edilmesi gerektiği görüşüne katılmaktayız.¹²⁹ Asliye Ticaret Mahkemeleri kendilerine gelen bir uyuşmazlıkta taşıma sözleşmelerinin yalnızca tüketici işlemi olmasını gerekçe göstererek görevsizlik kararı vermemeli, öncelikle uygulanacak hükümleri tespit etmelidir.

Doktrinde yer alan bir görüşe göre yolcunun ölüm veya bedensel zarara uğraması halinde Ticaret Mahkemeleri görevli olurken ölüm ve bedensel zararlar dışındaki sözleşmeye aykırılıktan doğan zararlar bakımından Tüketici Mahkemeleri görevli olacaktır.¹³⁰

TKHK m. 48 hükmünde mesafeli sözleşmelerin tanımını yer almaktadır. Mesafeli sözleşmelerin esas özelliği, tarafların fiziksel olarak bir arada bulunmalarına gerek olmaksızın elektronik ortamda geçerli bir sözleşme yapabilmeleridir. Madde metninde

¹²⁸ Aksoy, **a.g.m.**, TKHK Müdahalesi, s. 332.

¹²⁹ Bahtiyar, Biçer, **a.g.m.**, s. 425.; Aksoy, **a.g.m.**, TKHK Müdahalesi, s. 333.; Yazarın bu yöndeki bir başka değerlendirmesi için bkz.: Sami Aksoy, "Yargıtay 20. Hukuk Dairesinin Taşıma Sözleşmesinden Doğan Davalarda Görevli Mahkemeye Dair Yargı Yeri Belirleme Kararının Değerlendirilmesi", **Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi**, C. 33, S. 1, (2017), ss. (295-302), s. 301.; Uygulanacak hukukun TKHK veya TTK olması fark etmeksizin görevli mahkemelerin Tüketici Mahkemeleri olması gerektiği yönünde görüş için bkz.: Erdal, **a.g.t.**, s. 151.

¹³⁰ Çelik, **a.g.e.**, s. 561.

elektronik ortam ile sınırlı kalınmamış ve uzaktan iletişim araçlarıyla da mesafeli sözleşmelerin yapılabileceği düzenlenmiştir.¹³¹ Yolcu taşıma sözleşmeleri bakımından en yaygın olan usul ise internet üzerinden bilet alınarak sözleşme yapılmasıdır.

Mesafeli Sözleşmeler Yönetmeliği'nin ikinci maddesinde yönetmelik kapsamının dışında bırakılan sözleşmeler düzenlenmiştir. Maddenin (h) bendinde yolcu taşıma sözleşmelerinde, Mesafeli Sözleşmeler Yönetmeliği'nde yer alan bilgilendirme yükümlülüğü, ilave ödemeler ve bilgilerin saklanması ve ispatına ilişkin hükümlerin uygulanması kaydıyla kapsam dışı bırakılmıştır.¹³² Yolcu taşıma sözleşmelerinin mesafeli şekilde yapılabilmesi için yolcuya ön bilgilendirme yapılmış olması gerekir.¹³³ Mesafeli Sözleşmeler Yönetmeliği'nin 6. maddesinde ön bilgilendirmenin nasıl yapılması gerektiğine dair düzenleme yer alırken, yolcu taşıma sözleşmeleri bakımından bu maddenin uygulanacağına atıf yapılmaması izahtan varestedir. Ancak biz de hizmet sağlayıcı olan demiryolu tren işletmecisinin Mesafeli Sözleşmeler Yönetmeliği'nin 6. maddesinde yer alan ön bilgilendirme usulüne uyması gerektiği görüşüne katılıyoruz.¹³⁴

3.2. YOLCU TAŞIMA SÖZLEŞMESİNİN UNSURLARI

Türk Ticaret Kanunu'nun Taşıma İşleri başlığı altında m. 850/2 hükmünde “*Taşıyıcı, taşıma sözleşmesiyle eşyayı varma yerine götürmeyi ve orada gönderilene teslim etmeyi veya yolcuyu varma yerine ulaştırmayı; buna karşılık, eşya taşımada gönderen ve yolcu taşımada yolcu, taşıyıcıya, taşıma ücretini ödemeyi borçlanır.*” düzenlemesi yer almaktadır. Bu hüküm ile taşıma sözleşmesinin esaslı unsurlarının taşıma taahhüdü ve ücret olduğu belirlenmiştir.¹³⁵

Diğer yandan Yönetmelik m. 5/2 hükmünde “*Demiryolu tren işletmecisi taşıma sözleşmesiyle, yolcuyu, el bagajını, bagaj, araç ve eşyayı varış yerine götürmeyi, bagaj*

¹³¹ Erdal, **a.g.t.**, s. 136.

¹³² Erdal, **a.g.t.**, s. 137-138.

¹³³ Ön bilgilendirme yükümlülüğünde yer alması gereken hususların yolcu taşıma sözleşmelerinin esaslı noktasını oluşturduğundan bahisle bu hususların ön bilgilendirmede yer almasında makul bir fayda olmadığı zira bu hususlar olmadan sözleşme kurulamayacağı yönünde bkz.: Erdal, **a.g.t.**, s. 139.

¹³⁴ Erdal, **a.g.t.**, s. 140.

¹³⁵ Erdal, **a.g.t.**, s. 32.; Zeyneloğlu, **a.g.e.**, s. 78.; Adıgüzel, **a.g.e.**, s. 28.; Çelik, **a.g.e.**, s. 516.; Congar, **a.g.e.**, s. 15.; Erdoğan Doğanay, **Ticaret Hukukunda Kara ve Demiryolu Taşımacılığı**, Öğretmenler Matbaası, Ankara, 1965, s. 9.; Kaya, **a.g.m.**, s. 563.

ve eşyayı varış yerinde yolcuya teslim etmeyi taahhüt eder.” hükmüyle ücret unsurunun, yolcu taşıma sözleşmesinin esaslı unsuru olmaktan çıkarıldığı görülmektedir.¹³⁶ Burada Yönetmelikte yer almayan hususlarda TTK hükümlerinin tamamlayıcı olarak uygulanacağından bahisle sözleşmenin kurulması için ücretin esaslı unsur sayılması yerinde olacaktır.¹³⁷ Zira yolcu taşıma sözleşmesinde ücret yer almasa dahi demiryolu tren işletmecisi, TTK m. 20 ve TBK m. 502/3 hükümleri doğrultusunda yerine getirdiği taşıma hizmeti için sözleşme veya teamül gereği bir ücrete hak kazanabilecektir.

Uygulamada da günümüzde demiryolu tren işletmecisi olarak faaliyet gösteren TCDD taşıma hizmetinin verilmesine karşılık bir ücret belirlemiştir. Yönetmelikte de ücrete ilişkin düzenlemelerin yer alması sebebiyle ücrete ayrı bir başlık altında yer vermemiz uygun olacaktır.

3.2.1. Taşıma Taahhüdü

Demiryolu tren işletmecisi, taşıma sözleşmesinde yolcu ve beraberindeki bagaj ve eşyasını belirli bir zamanda bir yerden bir yere götürmeyi taahhüt etmektedir.¹³⁸ Yönetmelik m. 5/2 hükmüne göre “*Demiryolu tren işletmecisi taşıma sözleşmesiyle, yolcu, el bagajını, bagaj, araç ve eşyayı varış yerine götürmeyi, bagaj ve eşyayı varış yerinde yolcuya teslim etmeyi taahhüt eder.*” TTK m. 850/2 hükmünde de taşıyıcının yolcuya karşı borçlandığı edimin yolcu varış yerine ulaştırmak olduğu düzenlenmiştir.

Bu hükümler doğrultusunda yolcu taşıma sözleşmesinin niteliğini ve tipini belirleyen taşıma taahhüdü, yolcu taşıma sözleşmesinin esaslı unsuru olarak karşımıza

¹³⁶ Seven, **a.g.e.**, Taşıma Hukuku, s. 27-28.; Meriç, **a.g.m.**, s. 843.

¹³⁷ Zeyneloğlu, **a.g.e.**, s. 92-93.; Ülgen, **a.g.e.**, s. 41.; Çelik, **a.g.e.**, s. 70.

¹³⁸ Ülgen, **a.g.e.**, s. 44.; Seven, **a.g.e.**, Taşıma Hukuku, s. 25.; Adıgüzel, **a.g.e.**, s. 28.; Congar, **a.g.e.**, s. 16.; Bülent Sözer, “Taşıyanın Taşıma Sözleşmesinden Doğan Sorumluluğunu Düzenleyen Hükümlere İlişkin Bazı Meseleler ve Görüşler”, **Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi**, C. 14, S. 2, (1987), ss. (89-163), s. 143.; Sahir Kozikoğlu, **Demiryolu Tarifeleri ve Taşıma Hukuku**, Devlet Demiryolları Matbaası, İzmir, 1956, s. 153.; Bülent Sözer, “Havayolu ile Yük Taşıma Sözleşmesinde Taşıyanın Gecikmeden Doğan Sorumluluğu”, **İstanbul Barosu Dergisi**, C. 87, S. 3, (2013), ss. (49-67), s. 50.

çıkacaktır.¹³⁹ Demiryolu tren işletmecisi, yolcunun katılım sağlamasıyla taşıma işini gerçekleştirerek taahhüdünü yerine getirmiş olacaktır.¹⁴⁰

Yönetmelik ilgili madde metninde yer alan bagaj ve eşyanın taşınmasına ve teslim edilmesine ilişkin husus yolcu taşıma sözleşmesi bakımından esaslı unsur oluşturmamaktadır. Bu husus demiryolu tren işletmecisinin yan edim yükümlülüğü olup bu konuda aşağıda yer alan açıklamalarımız geçerlidir.¹⁴¹

Taşıma taahhüdünün muhakkak belirli kalkış ve varış noktaları arasına ilişkin verilmiş olması gerekmez. Bu iki nokta daha sonra da belirlenebilir.¹⁴² Uygulamada biletlerin üzerinde kalkış ve varış noktalarının yer alıyor olması taşıma taahhüdünün bu iki nokta arası için geçerli olduğunu ispatlar niteliktedir. Ancak yolcunun taşıma taahhüdünün son bulacağı varış yerinde trenden inmemesi halinde artık geçerli bir taşıma sözleşmesine göre yolcuğa devam ettiği söylenemeyecektir. Taşıma taahhüdü belirli bir rotanın takip edilmesini de kapsamaktadır.

3.2.2. Yolcu Taşıma Sözleşmesinde Ücret Unsuru

Yukarıda belirttiğimiz gibi Yönetmelikte ücret, yolcu taşıma sözleşmesinin kurulması için esaslı bir unsur olarak düzenlenmiş değildir. Ancak TTK m. 20, TKHK ve günümüzde taşımacılık hizmeti bir ücret karşılığı verilmesi nedenlerinden dolayı ücret, yolcunun asli edim yükümlülüğü olarak karşımıza çıkmaktadır.¹⁴³

Ücrete ilişkin düzenlemeler Yönetmelik m. 6 hükmünde yer almaktadır. Yönetmelik m. 6/1 hükmüne göre taşıma hizmetinin karşılığı olan ücreti Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tavan- taban ücret olarak belirler. Taşıma ücretleri seyahatin süresi, yolcunun yaşı ve öğrenci olup olmaması gibi faktörlere göre değişiklik

¹³⁹ Ülgen, **a.g.e.**, s. 43.; Adıgüzel, **a.g.e.**, s. 28.; Sözer, **a.g.m.**, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 144.; Kaya, **a.g.m.**, s. 564.

¹⁴⁰ Zehra Avcı, “Sivil Havayolu ile Yolcu Taşıma Sözleşmesinde Yolcu Hakları”, **Selçuk Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, C. 26, S. 2, (2018), ss. (473-501), s. 478.

¹⁴¹ Ülgen, **a.g.e.**, s. 42.; bkz. aş. III, 4., 4.2., 4.2.2., 4.2.2.9.

¹⁴² Ülgen, **a.g.e.**, s. 41.; Adıgüzel, **a.g.e.**, s. 29.

¹⁴³ Adıgüzel, **a.g.e.**, s. 30.; Seven, **a.g.e.**, Taşıma Hukuku, s. 27.; Arkan, **a.g.m.**, Yolcu Taşımaları, s. 13.; Arkan, **a.g.e.**, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 15.; Tüzün, **a.g.e.**, s. 5-6.; Sabih Arkan, “Taşıyıcının Ücret Hakkı”, **Prof. Dr. Fadıl H. Sur’un Anısına Armağan**, Ankara, (1983), ss. (339-354), s. 339.; Congar, **a.g.e.**, s. 22.; Doğanay, **a.g.e.**, Demiryolu Taşımacılığı, s. 10.; Kaya, **a.g.m.**, s. 567.

gösterebilmektedir.¹⁴⁴ Belirlenen niteliklere sahip yolcuya indirimli ücret uygulanabilmektedir.

Yönetmelik m. 6/2 hükmünde demiryolu tren işletmecisinin taşıma ücret tarifesini internet sitesinde yayınlaması gerektiği yer almaktadır. Örneğin hangi yaş aralığında indirimli ücret ödeneceği internet sitesinde yer alması gereken bilgilerdendir.

Yönetmelik m. 6/3 hükmüne göre yolcu, taşıma sözleşmesinden doğan taşıma ücretini aksine bir anlaşma olmadığı müddetçe seyahatten önce ödemesi gerekmektedir.

3.2.3. Yolcu Taşıma Sözleşmesinin Tarafları

3.2.3.1. Taşıyıcı

Yönetmelik hükümlerinde taşıyıcı kavramı açıklanmamıştır. Fakat TTK m. 850/1 hükmünde “*Taşıyıcı, taşıma sözleşmesiyle eşya veya yolcu taşıma işini veya ikisini birlikte üstlenen kişi*” olarak tanımlanmıştır.¹⁴⁵

Taşıyıcı kavramı taşıma türleri bakımından çeşitlilik göstermektedir. Deniz taşımalarında navlun sözleşmesinin tarafı taşıyan olarak adlandırılırken kara taşımalarında ise yolcu veya eşya taşıma sözleşmesinin tarafı taşıyıcı olarak adlandırılmaktadır.¹⁴⁶ Diğer taraftan COTIF’in Türkçe tercümesinde ve Yönetmelikte taşımacı kavramları kullanılmıştır. Fakat Yönetmelik ile COTIF’in düzenlemiş olduğu taşımacı kavramları farklıdır. COTIF’in CIV ekinin m. 3/1 (a) bendinde taşımacı, “*yolcunun, kendisiyle bu Tektip Kurallar uyarınca taşıma sözleşmesi imzaladığı akti taşımacıya veya bu sözleşmeye göre sorumlu olan müteakip taşımacıyı*” ifade eder şekilde tanımlanmıştır. Yönetmelik m. 4/1 (aa) bendinde taşımacı, “*Demiryolu tren işletmecileri dışında taşımacılık hizmeti veren kamu tüzel kişilerini ve şirketleri*” şeklinde tanımlanmıştır. CIV’de taşımacının, taşıma sözleşmesinin tarafı olduğu düzenlenmişken

¹⁴⁴ Ülgen, **a.g.e.**, s. 44.; Seven, **a.g.e.**, Taşıma Hukuku, s. 96.; Sabih Arkan, **a.g.m.**, “Taşıyıcının Ücret Hakkı”, s. 340.

¹⁴⁵ Adıgüzel, **a.g.e.**, s. 33-34.; Congar, **a.g.e.**, s. 40.

¹⁴⁶ Seven, **a.g.e.**, Taşıma Hukuku, s. 28.; Kaya, **a.g.m.**, s. 568.

Yönetmelikte taşımacı, demiryolu tren işletmecileri dışında diğer taşıma türlerinde taşıma işini üstlenen kamu tüzel kişileri ve şirketleri için kullanılmıştır.

Taşımacı kavramının teknik terim olarak taşıma sözleşmesinin bir tarafı için kullanılması taşıma hukuku açısından hata teşkil etmektedir. Zira TTK'da kara taşımalarında taşıyıcı, deniz taşımalarında taşıyan kavramlarının kullanılması bilinçli bir tercih olup bu ayrıma uygun olarak sınıflandırılmalıdır.

Taşıyıcı kavramı, asıl taşıyıcı, fiili taşıyıcı, alt taşıyıcı ve müteakip taşıyıcı olarak çeşitli türlere ayrılabilir. Yukarıda yer verdiğimiz taşıyıcı kavramı esasında asıl taşıyıcıyı karşılamaktadır.¹⁴⁷ Asıl taşıyıcının, taşıma işini ticari bir organizasyon içerisinde yapması veya taşıma işine araçları ile her daim hazır olması gerekmemektedir.¹⁴⁸ Asıl taşıyıcının yolcu veya gönderene karşı taşıma işini taahhüt etmesi taşıyıcı sıfatını kazanabilmesi açısından yeterlidir. Asıl taşıyıcının, taahhüt ettiği bu taşıma işini isterse üçüncü kişilere bırakması mümkündür ve bu halde fiili ve alt taşıyıcı kavramları ortaya çıkmaktadır.¹⁴⁹ Alt taşıyıcı, asıl taşıyıcı tarafından kendisine taşıma işinin bir kısmının veya tamamının devredildiği ancak taşıma işini fiilen yerine getirme zorunluluğu olmayan kişidir.¹⁵⁰ Alt taşıyıcılar ve onun yardımcı kişileri asıl taşıma sözleşmesi bakımından asıl taşıyıcının TBK m. 116 hükmü uyarınca ifa yardımcılardır.¹⁵¹

Fiili veya aktüel taşıyıcı, taşıyıcının taşıma işinin bir kısmını veya tamamını devrettiği ve taşıma işini fiilen yapan taşıma sözleşmesi dışındaki üçüncü kişiyi ifade etmektedir.¹⁵² Buradan hareketle fiili taşıyıcı her zaman alt taşıyıcı olarak adlandırılabilirken aksini söylemek mümkün değildir.¹⁵³ Fiili taşıyıcı, taşıma işini yerine getirirken ortaya çıkan zararlardan asıl taşıyıcı ile birlikte müteselsilen sorumludur.¹⁵⁴

¹⁴⁷ Adıgüzel, **a.g.e.**, s. 33.

¹⁴⁸ Seven, **a.g.e.**, Taşıma Hukuku, s. 37.; Esra Şeker, **Demiryolu Yük Tren İşletmeciliği**, Seçkin Yayıncılık, Ankara, 2020, s. 151.; Adıgüzel, **a.g.e.**, s. 36-37.

¹⁴⁹ Seven, **a.g.e.**, Taşıma Hukuku, s. 37.; Şeker, **a.g.e.**, s. 151.; Adıgüzel, **a.g.e.**, s. 36-37.

¹⁵⁰ Şeker, **a.g.e.**, s. 151.; Adıgüzel, **a.g.e.**, s. 36.; Seven, **a.g.e.**, Taşıma Hukuku, s. 37.

¹⁵¹ Seven, **a.g.e.**, Taşıma Hukuku, s. 37.

¹⁵² Adıgüzel, **a.g.e.**, s. 35.; Seven, **a.g.e.**, Taşıma Hukuku, s. 38.; Şeker, **a.g.e.**, s. 152-153.

¹⁵³ Adıgüzel, **a.g.e.**, s. 36.; Seven, **a.g.e.**, Taşıma Hukuku, s. 38.; Şeker, **a.g.e.**, s. 153.

¹⁵⁴ Adıgüzel, **a.g.e.**, s. 36.; Seven, **a.g.e.**, Taşıma Hukuku, s. 38.

Müteakip taşıyıcılar, tek bir taşıma sözleşmesi ile birden fazla taşıyıcı ve taşıma aracı ile taşıma işini yürüten alt taşıyıcılardır.¹⁵⁵ Doktrindeki bir görüş, yolcu taşımacılığında müteakip taşıyıcının olmasının teorik olarak mümkün olmasına rağmen pratikte uygulanabilir olmadığını savunur. Bu görüş özellikle uluslararası yolcu taşımacılığında müteakip taşımacılığın teorik olarak uygulanacağını belirtmekte ve söz konusu taşımacılığın nitelik ve şartların uygun olmayacağı bahsiyle pratikte uygulanamayacağını açıklar.¹⁵⁶ COTIF'in CIM ve CIV eklerinde eşya taşıma ve bagaj taşımaları bakımından sorumluluk düzenlemesi yapılmıştır.¹⁵⁷

Tüm bu açıklamalarımız ile beraber taşıma işini taahhüt eden herkes sözleşmesel olarak taşıyıcı olabilecektir. Taşıyıcı gerçek veya tüzel kişi olabilir.¹⁵⁸ Fakat demiryolunda yolcu taşımacılığı kamusal bir faaliyet olup ancak Bakanlıkça yetkilendirilmiş taşıyıcılar demiryolu ile taşıma faaliyetini gerçekleştirebilmektedir. Bu sebeple konumuz kapsamında taşıyıcı kavramı ile demiryolu tren işletmecisi ifade edilmektedir. Günümüzde demiryolu tren işletmeciliği, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı ve TCDD Genel Müdürlüğü tarafından TCDD Taşımacılık A.Ş.'ye münhasıran verilmiştir.

Acentelerin taşıyıcı sıfatıyla yolcu taşıma sözleşmesine taraf olup olmadıkları incelenmelidir. Yönetmelik m. 4/1 (a) bendine göre acente, "*demiryolu taşımacılığı alanında... ..bağımlı bir sıfatı olmaksızın sözleşmeye dayanarak belirli yer veya bölge içerisinde sürekli olarak bir veya birden fazla demiryolu tren işletmecisini ilgilendiren sözleşmelerde aracılık eden ve bu kuruluşlar adına taşıma sözleşmesi yapmayı meslek edinen ve Bakanlıkça yetki belgesi verilen gerçek kişileri, kamu tüzel kişilerini ve şirketleri ifade eder.*" Acente, demiryolu tren işletmecisinin temsilcisi olarak hareket eder. Demiryolu tren işletmecisi adına sözleşme yapmakla birlikte taşıma sözleşmesinin tarafı halinde gelmez.

Taşıyıcının birden fazla olması aktarmalı yolculuk söz konusu olduğunda gündeme gelecektir. Yönetmelik m. 8/4 hükmü ile tek bir taşıma sözleşmesiyle birden

¹⁵⁵ Seven, **a.g.e.**, Taşıma Hukuku, s. 38,41.; Adıgüzel, **a.g.e.**, s. 37-38.; Şeker, **a.g.e.**, s. 154.

¹⁵⁶ Adıgüzel, **a.g.e.**, s. 38, 79. dn.

¹⁵⁷ Seven, **a.g.e.**, Taşıma Hukuku, s. 41.; Adıgüzel, **a.g.e.**, s. 39; Şeker, **a.g.e.**, s. 154.

¹⁵⁸ Doğanay, **a.g.e.**, Demiryolu Taşımacılığı, s. 9.; Seven, **a.g.e.**, Taşıma Hukuku, s. 28.

fazla demiryolu tren işletmecisi tarafından taşımacılık hizmetinin sunulabileceği kabul edilmiştir. Müteakip taşıma söz konusu olduğu takdirde, taşıyıcıların kendiliğinden taşıma sözleşmesinin tarafı olacaklarına ilişkin Yönetmelik m. 31/7 hükmü de dikkate alındığında bir yolcu taşıma sözleşmesinde birden fazla taşıyıcının taahhüt altına girebileceği kabul edilir.¹⁵⁹

3.2.3.2. Yolcu

Türk Dil Kurumu'nun sözlüğünde yolcu; “*Yolculuğa çıkmış kimse veya yolculuğa çıkmaya hazırlanan kimse*” olarak tanımlanmaktadır.¹⁶⁰

Yönetmelik m. 4/1 (ff) bendinde yolcu, demiryolu ile seyahat eden ve taşıma sözleşmesine taraf olan kişiler olarak tanımlanmıştır. Tanımdan da anlaşıldığı üzere yolcu ancak gerçek kişi olabilir. Taşıma hizmetinin yerine getirilmesinde görevli personel ve ifa yardımcıları yolcu olarak sayılmamaktadır.¹⁶¹

TTK 906-917. maddeleri arasında yolcu taşımaya ilişkin hükümler düzenlenmekte ancak yolcu kavramına açıkça yer verilmemiştir. Karayolları Trafik Kanunu¹⁶² ve Karayolları Taşıma Kanunu'nda¹⁶³ yolcu kavramı Yönetmelikte yer alan tanıma benzer şekilde tanımlanmıştır. Karayolları Trafik Kanunu ve Karayolu Taşıma Kanunu'nda yolcu, aracı yahut taşıtı kullanan sürücü ve hizmetliler dışında araçta ya da taşıtta bulunan kimse olarak tanımlanmıştır.¹⁶⁴ Havayolu taşınması bakımından ise yolcu, Havayolu ile Seyahat Eden Yolcuların Haklarına Dair Yönetmelikte¹⁶⁵ havayolu ile seyahat eden kişi olarak tanımlanmaktadır.¹⁶⁶

¹⁵⁹ Ülgen, **a.g.e.**, s. 67.; Müteakip taşıma, yolcu taşımalarında teorik olarak mümkün ama pratikte mümkün değildir. Bkz. Adıgüzel, **a.g.e.**, 38.

¹⁶⁰ Türk Dil Kurumu Sözlükleri, <https://sozluk.gov.tr/?q=yolcu&aranan=>. (E. T.: 10.09.2022).

¹⁶¹ Ülgen, **a.g.e.**, s. 48.

¹⁶² R.G. T.: 18.10.1983, S.: 18195.

¹⁶³ R.G. T.: 19.07.2003, S.: 25173.

¹⁶⁴ Hakan Bezginli, Tunay Köksal, **Karayolu Taşımacılık Hukuku**, Adalet Yayınevi, Ankara, 2012, s. 5.; Zeyneloğlu, **a.g.e.**, s. 90-91.

¹⁶⁵ R.G. T.: 03.12.2011, S.: 28131.

¹⁶⁶ Erdal, **a.g.t.**, s. 16.

Kural olarak yolcunun, demiryolu ile seyahat gerçekleştirmek amacıyla taşıma sözleşmesinin tarafı olan kişi olarak tanımlanması mümkündür. Zira bu iki şart yolcu olarak sayılmanın esas noktalarıdır.

Yolcu taşımacılığında yolcunun yaşayan insan olması şarttır.¹⁶⁷ Cesetler ve insan haricindeki diğer canlılar, taşıma hukuku genel ilkeleri uyarınca yolcu değil yük sayılmakta olup eşya taşımacılığının konusuna girmektedir.¹⁶⁸ Ancak yolcunun taşıma hizmeti esnasında ölmesi halinde taşımanın türü değişmeyecek, taşıma ilişkisi eşya taşıma vasfına dönüşmeyecektir.¹⁶⁹

Taşıma sözleşmesi yolcunun kendisi tarafından yapılabileceği gibi yetkili bir temsilcisi tarafından da yapılabilir.¹⁷⁰ Yolcunun bir temsilci aracılığıyla taşıma sözleşmesi yapmasına örnek olarak tur şirketleri aracılığıyla işlem yapılması verilebilir.¹⁷¹ Yolcu ve tur şirketinin bilet işlemlerinin de tur şirketi tarafından tamamlanacağı konusunda anlaşmaları mümkündür. Bu durumda tur şirketi yolcu taşıma sözleşmesinin kurulmasına yönelik irade açıklamasında bulunacaktır. Tur şirketi, yolcunun yetkili temsilcisi olarak onun nam ve hesabına sözleşme yapacak; sözleşmeden doğan sonuçlar doğrudan yolcuya ait olacaktır.

Yukarıda kısaca değindiğimiz küçüklerin yolculuğuyla ilgili düzenlemeler Yönetmelik m. 52 hükmünde yer almaktadır. İlgili düzenlemeye göre 0-2 yaş arası yolcu, “*bebek yolcu*” olup ebeveynleri ile beraber seyahat edebilmeleri mümkündür. Aynı maddenin 1. fıkrasının (c) bendinde bebek yolcu için ayrı bir bilet düzenlenmeyeceği ve ücret alınmayacağı düzenlenmiştir. 2-6 yaş arası yolcu ise “*çocuk*” yolcudur. Çocuk yolcu için trende ayrıca bir koltuk istenmez ise çocuk yolcu için ücret talep edilemez. 2 - 12 yaş

¹⁶⁷ Adıgüzel, **a.g.e.**, s. 29, 40.; Seven, **a.g.e.**, Taşıma Hukuku, s. 26.; Tüzün, **a.g.e.**, s. 50.; Sözer, **a.g.m.**, Havayolu Yük Taşıma, s. 50.

¹⁶⁸ Seven, **a.g.e.**, Taşıma Hukuku, s. 26.; Erdal, **a.g.t.**, s. 20-21.; Adıgüzel, **a.g.e.**, s. 29.; Oyal, **a.g.e.**, s. 119.; Vural Seven, **Taşıyanın Yüke Özen Borcunun İhlalinden (Yük, Zıya ve Hasarından) Doğan Sorumluluğu**, Yetkin Yayıncılık, Ankara, 2003, s. 50.; Vural Seven, “Havayolu Taşımalarında Kayıtlı Bagajın Zıyaa Uğramasından Doğan Tazminat Sorumluluğunun Sınırı (Yük ve Bagaj Ayrımı)”, **Prof. Dr. Hüseyin Hatemi’ye Armağan**, Vedat Kitapçılık, C. II, İstanbul, 2009, ss. (1379-1394), s. 1385.; Congar, **a.g.e.**, s. 30.

¹⁶⁹ Erdal, **a.g.t.**, s. 21.

¹⁷⁰ Adıgüzel, **a.g.e.**, s. 40.; Zeyneloğlu, **a.g.e.**, s. 36.; Ülgen, **a.g.e.**, s. 68.

¹⁷¹ Zeyneloğlu, **a.g.e.**, s. 59.

aralığında çocukların ebeveynlerinden biriyle veya en az 18 yaşını doldurmuş olan bir refakatçi ile yolculuk yapabilmelerine imkân tanınmıştır.¹⁷² 13 - 18 yaş arasındaki küçüklerin ise tek başına seyahat etmeleri mümkündür. 2 - 18 yaş arasındaki küçüklerin yolcu taşıma sözleşmesine taraf olup olamayacağı hususu aşağıda sözleşmelerin kurulmasının geçerlilik unsuru olan ehliyet bahsinde incelenmiştir.¹⁷³

Yönetmelikte engellilere ilişkin hükümler de yer almaktadır. Fiziksel engelli kişilerin yolcu taşıma sözleşmesine taraf olabilmesi yönünde genel kurallar geçerliken zihinsel engelli olan kişilerin ehliyet durumları nedeniyle yolcu taşıma sözleşmesine taraf olup olamayacakları incelenmelidir. Bu bakımdan ehliyet unsurunun sözleşmenin kurulması için geçerlilik unsuru oluşturduğunu belirtmeliyiz. Bu husus aşağıda ayrıntılı olarak incelenmiştir.¹⁷⁴

Yolcu taşıma sözleşmesi TBK m. 129 hükmü uyarınca üçüncü kişi yararına da yapılabilir. Örneğin velisinin, küçük için yolcu taşıma sözleşmesi yapması mümkündür.¹⁷⁵ Bu durumda yolcu taşıma sözleşmesinin tarafı veli olacak ancak bilete sahip olarak seyahat eden küçük, yolcu olacaktır.

Yolcu taşıma sözleşmesine aykırı olarak kalkış noktasından önce trene binen veya varış noktasından sonra trende bulunmaya devam eden kişilerin de yolcu sıfatını kazanması veya bu sıfatlarının devam etmesi mümkün değildir.¹⁷⁶

3.2.4. Yolcu Taşıma Sözleşmesinde Zaman Unsuru

Yönetmelik m. 5/1 hükmünde demiryolu tren işletmecisi veya acentenin, seyahatten önce yolcu veya gönderici ile bir yolcu taşıma sözleşmesi yapacağı düzenlenmiştir. Bu düzenleme doğrultusunda yolcu taşıma sözleşmesinin en geç sefer başladığı anda kurulmuş olması gerekir.

¹⁷² Çelik, **a.g.e.**, s. 518-519.

¹⁷³ Bkz. hmn. aş. II., 3., 3.3., 3.3.1.

¹⁷⁴ Bkz. hmn. aş. II., 3., 3.3., 3.3.1.

¹⁷⁵ Adıgüzel, **a.g.e.**, s. 40.; Ülgen, **a.g.e.**, s. 69.

¹⁷⁶ Ülgen, **a.g.e.**, s. 70.

Yönetmelik m. 4/1 (ü) bendinde rezervasyon, “*Seyahat öncesinde, yolcunun trende yer ayırtmak suretiyle seyahat hakkı elde etmesi ve bunun yazılı veya elektronik olarak belgelenmesi*” olarak tanımlanmıştır. Rezervasyon durumunda yolcu taşıma sözleşmesinin kurulmuş sayılacağına dair bir sonuç çıkarılamamaktadır. Rezervasyonun yolcu tarafından yöneltilen, taşıma sözleşmesi kurulmasına yönelik bir öneri olduğunu ifade edebiliriz. Demiryolu tren işletmecisinin bilet düzenleyerek bu öneriyi kabul etmesi ile yolcu taşıma sözleşmesi kurulmuş olur. Rezervasyon için yolcunun bir ücret ödemesi gerekmemelidir. Zira ücret ödendiğinde artık taşıma sözleşmesi kurulmuş olacaktır.

Taşıma sözleşmesinin yapılmasından önce yolcu sıfatına sahip olunamamaktadır. Bu sebeple istasyonda veya garda olup henüz yolcu taşıma sözleşmesinin tarafı olmamış kişiler yolcu sayılmayacaktır.

3.2.5. Bagaj, El Bagajı ve Yolcu Yanındaki Eşya

Demiryolu ile Seyahat Eden Yolcuların Haklarına Dair Yönetmeliğin 4. maddesinin 1. fıkrasının (d), (e), (f) ve (m) bentlerinde bagaja ilişkin tanımlamalar yapılmıştır. Yön. m. 4/1 (d) bendinde bagaj, “*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 tanımlanmıştır. El bagajı ise “*Yolcunun kendi denetim ve sorumlulukları altında olan, seyahat ettiği vagona muhafaza ettiği, demiryolu tren işletmecisi tarafından belirlenmiş ölçü ve ağırlıktaki bagajları*” şeklinde düzenlenmiştir. Yönetmelikte aynı maddenin (o) bendinde eşya ise “*Trende yolcusu olmadan, demiryolu tren işletmecisi tarafından belirlenen hacim, boyut, ağırlık ve çeşitlilikte taşınabilir, ticari olmayan nesnelere*” olarak tanımlanmıştır.

Burada belirtmek gerekir ki çalışmamızın esas konusu demiryolunda yolcu taşımacılığı olduğundan demiryolu yük taşımacılığı alanına giren hususlar ve dolayısıyla trende yolcu olmadan taşınan eşyalara ilişkin hükümler konumuz kapsamı dışında kaldığından çalışmamızda ele alınmamıştır.

Yolcuya ait eşyaların taşınması ayrı bir sözleşme yapılmasını gerektirmeyecektir.¹⁷⁷ Zira yolcu bagajlarının eşyadan farkı yolcu ile aynı taşıma sözleşmenin konusu olmasıdır.¹⁷⁸ Zira taşıma taahhüdü yolcu bagajlarının taşınmasını da kapsamaktadır. Yolcunun el bagajı veya bagaj ile sefere katılması halinde demiryolu tren işletmecisi, Yönetmelikte yer alan hükümlere uygun bir taşıma gerçekleştirmelidir.

Hem uygulamada hem de Yönetmelikte bagaj ve el bagajı şeklinde bir ayrımın yapılmasıyla bagajlara ve el bagajlarına sağlanan hukuki korumanın kapsamının değişmesi, çalışmamız açısından önem arz eden bir konudur. El bagajı ile bagaj arasında farklara bakıldığında el bagajı, tren yolcusunun kendi denetim ve gözetim sorumluluğu altında ve bagajdan farklı olarak yolcu ile aynı vagona taşınmaktadır.¹⁷⁹ Öte yandan bagajın ise demiryolu tren işletmecisine teslim edilmesi gerekmektedir.¹⁸⁰

Yönetmelik m. 7 hükmünde demiryolu tren işletmecisinin bagaj ve el bagajına ilişkin şartlar konusunda yolcuyu bilgilendirmesi gerektiği düzenlenmiştir. Yönetmelik m. 10/1 hükmünde demiryolu tren işletmecisinin taşıma koşullarını belirleme ve ilan etme yetkisini haiz olduğu düzenlenmiş ve bu madde ile aynı doğrultuda Yönetmelik m. 12/1 hükmünde demiryolu işletmecisinin taşımaya kabul edilecek olan bagajların hacim, ağırlık, boyut ve sayısına ilişkin koşulları ve taşıma ücretini belirleyeceği ve ilan edeceği düzenlenmiştir.¹⁸¹ Bu hususlar yolcu taşıma sözleşmesinin bir unsuru olarak yolcuya bildirilmelidir. Zira yolcu ancak bu koşullara uygun olan nitelikteki bagajlarını taşıttırarak veyahut el bagajı olarak yanında bulundurabilecektir.

Yönetmelik m. 4/1 (e) bendinde bagaj taşıma belgesi, “*Bagajın yolcudan alındığını gösteren, demiryolu tren işletmecisi tarafından bagaj taşınmasına ilişkin düzenlenen belgeyi*” ifade edecek şekilde tanımlanırken, (f) bendinde bagaj teşhis kuponu “*Bagajın hangi yolcuya ait olduğunun tespitini sağlayan belgeyi*” ifade ettiği düzenlenmiştir.¹⁸² Bagaj teşhis kuponu, bagajın ilgili yolcuya ait olduğunu gösteren

¹⁷⁷ Adıgüzel, **a.g.e.**, s. 29.; Arkan, **a.g.m.**, Yolcu Taşımaları, s. 20.; Seven, **a.g.e.**, Taşıma Hukuku, s. 131.

¹⁷⁸ Seven, **a.g.e.**, Taşıma Hukuku, s. 26.

¹⁷⁹ Çelik, **a.g.e.**, s. 524.

¹⁸⁰ Seven, **a.g.e.**, Taşıma Hukuku, s. 26.

¹⁸¹ https://www.tcdtdtasimacilik.gov.tr/tr/el_bagaji_tasimaları. (E. T.: 03.12.2022).

¹⁸² Seven, **a.g.e.**, Taşıma Hukuku, s. 78.

belgedir. Yönetmelik m. 15/3 hükmü uyarınca bagaj taşıma belgesi; bagaj teşhis kuponunun tarih ve numarasını, demiryolu tren işletmecinin ticaret unvanını, adresini ve iletişim bilgilerini, yolcunun adı soyadı ya da yolcu biletin tarih ve numarasını, bagajın türünü, miktarını ve ağırlığını, tren kalkış ve varış yerini, bagaj taşıma ücretini, bagaj içeriğini, teslim yerini ve yolcu tarafından özel olarak kayıt düşülen bagajın değerini, aksine bir hüküm olsa dahi taşımanın Yönetmeliğe tabi olduğuna ilişkin açıklamayı ve bagajın sevkiyle ilgili akdi yükümlülüklerin kanıtlanmasına veya yolcunun taşıma sözleşmesinden doğan hakları kullanmasına imkan veren açıklamayı içermelidir.

Yönetmelik m. 15/5 hükmü doğrultusunda yolcu biletinde yer alan hususların tekrar bagaj biletinde yazılmaması mümkündür. Bu durumda demiryolu tren işletmecisi bilet ile birleştirmek kaydıyla bir bagaj teşhis kuponu düzenleyecektir.¹⁸³

Bagaj taşıma belgesine ilişkin bu ayrıntılı düzenlemeler, bagajların uğrayabileceği hasar ve zıyaların oldukça mümkün ve yaygın olması nedeniyle demiryolu tren işletmecisinin sorumluluğunun kapsamının belirlenmesini sağlayacaktır. Zira Yönetmelik m. 15/4 hükmüne göre yolcu, gerçek duruma uygun bir şekilde bilgi vermekle ve bagaj taşıma belgesinin verdiği bilgilere uygun bir şekilde kendi açıklamalarını içerip içermediğini kontrol etmekle yükümlüdür.

Ayrıca bagaj taşıma belgesinin de yolcu taşıma sözleşmesinin ispatını sağlayan bir belge olarak düzenlendiğini görmekteyiz. Zira Yönetmelik m. 12/5 hükmünde bilete ilişkin düzenlemelerde incelediğimiz gibi bagaj taşıma belgesinin usulüne uygun düzenlenmemiş olması veya kaybolmasının yolcu taşıma sözleşmesinin geçerliliğini etkilemeyeceği hükme bağlanmıştır.¹⁸⁴

Yönetmelik m. 12/6-7 hükümleri uyarınca bagaj taşıma belgesinin varlığının, bagajın demiryolu tren işletmecisi tarafından gözle görünür bir biçimde iyi bir durumda teslim alındığına ve bagaj sayısının ve ağırlığının bagaj taşıma belgesinde yer aldığı gibi

¹⁸³ Ülgen, a.g.e., s. 138.; Sinan Sami Akkurt, "Havayolu Taşımacılığında Yolcu Bileti ve Bagaj Kuponu", **Selçuk Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, C. 21, S. 1, (2013), ss. (277-296), s. 287.

¹⁸⁴ Ülgen, a.g.e., s. 138.; Umut Akdeniz, "Türk Hukukunda Demiryolu ile Seyahat Eden Yolcuların Hakları", **Avrasya Sosyal ve Ekonomi Araştırmaları Dergisi (ASEAD)**, C. 6, S. 12, (2019), ss. (90-98), s. 93.

olduğuna karine teşkil ettiği düzenlenmiştir. Bu karine, aksi ispatlanmadıkça tarafların hak ve sorumluluklarına ilişkin sınırları da belirleyecektir. Bagajların bagaj taşıma belgesinde yer aldığı gibi olmadığını iddia eden taraf bu iddiasını ispatlamakla yükümlü olacaktır. Örneğın bagajın hasara uğraması halinde bagaj taşıma belgesinde yazan hükümlere bakılacak ve bu şekilde teslim edildiği tespit edilirse demiryolu tren işletmecisinin sorumluluğuna gidilemeyecektir.

3.3. YOLCU TAŞIMA SÖZLEŞMESİNİN KURULMASI

3.3.1. Yolcu Taşıma Sözleşmesinde Ehliyet

Ehliyet, sözleşmelerin kurulabilmesi için geçerlilik şartı olarak karşımıza çıkmaktadır.¹⁸⁵ Fiil ehliyeti, bir kimsenin kendi fiilleriyle hak edinmesi ve borç altına girebilmesi olarak TMK m. 2 hükmünde yer alır. Yine TMK m. 10 hükmünde ayırt etme gücüne sahip ve kısıtlı olmayan her ergin kişinin fiil ehliyetine sahip olduğu düzenlenmiştir. Yolcu taşıma sözleşmesine taraf olmak isteyen kişinin de bu ehliyete sahip olması aranır.¹⁸⁶

Yönetmelik m. 52 hükmünde 0-12 yaş arası küçüklerin ebeveynleri veya en az 18 yaşında bir refakatçi ile seyahat edebilecekleri, 13-18 yaş arasındaki küçüklerin ise tek başına seyahat edebilecekleri düzenlenmiştir. Bu kişiler, kendi adlarına bilet düzenlense veya düzenlenmese dahi yolcu olarak kabul edilirler.¹⁸⁷ TMK m. 16 hükmü uyarınca küçüklerin veli veya vasilerinin, yolcu taşıma sözleşmesinin kurulmasına izin veya onay vermeleriyle yolcu taşıma sözleşmesinin tarafı haline gelmeleri mümkün olur.¹⁸⁸

3.3.2. Yolcu Taşıma Sözleşmesinde İrade Beyanları

İki taraflı hukuki işlemlerin geçerlilik koşullarından biri de tarafların irade beyanlarının sağlıklı olmasıdır. Karşılıklı ve birbirine uygun irade beyanlarının varlığı tarafların öneri ve kabul beyanlarının varlığına bağlı olacaktır. Öneri, sözleşmeyi kurmak

¹⁸⁵ Oğuzman, Öz, **a.g.e.**, C. I, s. 82.; Kılıçoğlu, **a.g.e.**, s. 135.

¹⁸⁶ Zeyneloğlu, **a.g.e.**, s. 37.

¹⁸⁷ Çelik, **a.g.e.**, s. 519.

¹⁸⁸ Oğuzman, Öz, **a.g.e.**, C. I, s. 82.; Kılıçoğlu, **a.g.e.**, s. 136.

için bir teklifi içeren ve karşı tarafa yöneltilen irade beyanıdır.¹⁸⁹ TBK m. 8/2 hükmüne göre tarife, fiyat listesi ya da benzerlerinin gönderilmesi aksi açıkça ve kolaylıkla anlaşılmadıkça öneri sayılır. Demiryolu tren işletmecisi tarafından tarifelerin yayınlanması genele sunulan bir öneridir. Bu kapsamda ücret bilgilerini içermesi halinde internet sayfasındaki sefer tarifeleri, reklam broşürleri veya kampanyalar öneri sayılabilecektir.¹⁹⁰ Ancak öneriye gelecek olan kabul beyanına kadar “*fiyatların aynı kalacağına dair bir garanti verilmemesi*” ifadesini içeren bir uyarı yer alması halinde bu tarife veya fiyatlar öneri sayılmayacak, öneriye davet olarak değerlendirilecektir.¹⁹¹ Önerinin yolcu tarafından gelmesi mümkündür. Örneğin yolcunun “*Bilet almak istiyorum.*” beyanı öneri olup demiryolu tren işletmecisinde görevli personelin biletin fiyatını söylemesi ikinci bir öneridir.¹⁹²

Yolcunun parayı ödemesi kendisine sunulan öneriyi kabul ettiğini belirten ve demiryolu tren işletmecisine yöneltilen bir irade açıklamasıdır. Buradan hareketle kabulün, kendisine öneri gelen kişi tarafından yapılması gereken bir beyan olduğu çıkarılabilir.¹⁹³ Kabul, bir şekilde bağlı değildir. Söz, yazı veya bu yönde bir kanaat oluşturacak davranışla yapılması mümkündür.¹⁹⁴ Yolcunun kendisine yöneltilen fiyat teklifi üzerine “*Tamam.*” cevabı vermesiyle yolcu taşıma sözleşmesi kurulmuş olabilir. Engelli yolcunun kendi dilinde işaret yoluyla anlaşması veya yazılı ifadesi de onay anlamını içermesi halinde kabul beyanı sayılacaktır. Kabul bu şekilde açık beyanlarla yapılabileceği gibi örtülü de olabilmektedir. Karşı tarafta kabul anlamında bir kanaat oluşturacak davranışların yapılması örtülü beyan olacaktır.¹⁹⁵ Yolcunun susması ancak ücreti ödemesi, ödemek üzere kredi kartını uzatması kabul beyanlarına örnektir. Ücretin

¹⁸⁹ Oğuzman, Öz, **a.g.e.**, C. I, s. 53.; Eren, **a.g.e.**, Genel Hükümler, s. 285.; Kılıçoğlu, **a.g.e.**, s. 82.; Tekinay vd., **a.g.e.**, s. 82.

¹⁹⁰ Oğuzman, Öz, **a.g.e.**, C. I, s. 54.; Eren, **a.g.e.**, Genel Hükümler, s. 289.; Kılıçoğlu, **a.g.e.**, s. 89.; Tekinay vd., **a.g.e.**, s. 82.

¹⁹¹ Oğuzman, Öz, **a.g.e.**, C. I, s. 54.; Eren, **a.g.e.**, Genel Hükümler, s. 289.; Kılıçoğlu, **a.g.e.**, s. 86 vd.; Tekinay vd., **a.g.e.**, s. 84.

¹⁹² Ülgen, **a.g.e.**, s. 133.

¹⁹³ Oğuzman, Öz, **a.g.e.**, C. I, s. 67.; Eren, **a.g.e.**, Genel Hükümler, s. 296.; Kılıçoğlu, **a.g.e.**, s. 98-99.; Tekinay vd., **a.g.e.**, s. 93.

¹⁹⁴ Oğuzman, Öz, **a.g.e.**, C. I, s. 69.; Eren, **a.g.e.**, Genel Hükümler, s. 297.; Zeyneloğlu, **a.g.e.**, s. 41.

¹⁹⁵ Oğuzman, Öz, **a.g.e.**, C. I, s. 69.; Kılıçoğlu, **a.g.e.**, s. 100.

ödenmesinde hem yolcu taşıma sözleşmesi kurulmakta hem de sözleşmeden doğan bir borç ifa edilmektedir.

Demiryolu tren işletmecisine veya yolcuya ait irade beyanlarının yanılma, aldatma veya korkutma nedenleriyle sakat olması halleri incelenmelidir.

Yolcunun, yolcu taşıma sözleşmesine ilişkin irade beyanını hataya düşerek açıklaması mümkündür. TBK m. 30 hükmünde esaslı yanılma hallerinin sözleşmenin geçerliliğini etkilediği kabul edilmiştir.¹⁹⁶ Örneğin; yolcunun 15.03.2023 tarihine bilet aldığını zannederek 15.04.2023 tarihine bilet alması yanılma halidir. Bu durum TBK m. 31 hükmünde yer alan esaslı yanılma halleri içerisinde girmemektedir. Oysa yolcu, yanılmasının esaslı olması halinde iptal hakkını kullanabilecektir. TBK m. 32 hükmü incelendiğinde yolcuyu sözleşme yapmaya sevk eden nedenlerde yanılması halinde bu yanılmanın esaslı olarak kabul edilmesi birtakım şartlara bağlanmıştır.¹⁹⁷ Yolcunun, yanıldığı husus sözleşmenin temelini oluşturmalıdır.¹⁹⁸ Yolcunun, yolculuk tarihini sözleşmenin yapılmasında temel unsur olarak sayması mümkün ve hatta çoğu zaman yanılma hali böyledir. Yolcunun yolculuk yapmak istediği tarihe ilişkin irade beyanını hatalı olarak açıklayabileceği demiryolu tren işletmecisi tarafından öngörülebilir bir durum olup olmadığı değerlendirilmelidir.

Günümüzde, özellikle elektronik bilet satın alımında tarihlerin sayı ile yazılması sırasında yazılı beyanın iradeden farklı olması öngörülebilir bir durumdur. Yönetmelik m. 6/4 hükmünde biletin iadesinin yolcu taşıma sözleşmesini geçersiz hale getirdiği düzenlenmiştir. Yolcu, esaslı sayılmayacak bir hata ile yanıldığına demiryolu tren işletmecisinin bildirdiği şartlara tabi olarak biletini iade edebilecektir. Bu durumda yolcuya iki imkân verilmiştir. Bunlar, yolcunun yolculuk tarihinden bir süre öncesine kadar ve bilet ücretinin iade edilmeksizin sefer tarihini değiştirebilmesi veya bilet ücretinde kesinti karşılığında biletin iade edilmesidir. Eğer ki yolcunun yanılması esaslı yanılma olarak kabul edilebilirse sözleşmenin geçersiz sayılmasıyla bilet ücretinde

¹⁹⁶ Oğuzman, Öz, **a.g.e.**, C. I, s. 102.; Eren, **a.g.e.**, Genel Hükümler, s. 441-442.; Kılıçoğlu, **a.g.e.**, s. 253.; Tekinay vd., **a.g.e.**, s. 428.

¹⁹⁷ Oğuzman, Öz, **a.g.e.**, C. I, s. 103.; Kılıçoğlu, **a.g.e.**, s. 259.

¹⁹⁸ Oğuzman, Öz, **a.g.e.**, C. I, s. 106.; Eren, **a.g.e.**, Genel Hükümler, s. 448.; Kılıçoğlu, **a.g.e.**, s. 260.

kesinti olmaksızın iade yapılabilecektir. Ancak yanılanın yanılmaya kusuru ile sebep olması halinde karşı tarafın zararını gidereceği yönündeki TBK m. 35 hükmü dikkate alındığında bilet ücretinde kesinti yapılarak yolcunun hatasına ilişkin zarara katlanacağı da söylenebilecektir.

Demiryolu tren işletmecisi bakımından yanılma hali, görevlinin bilet ücretini fazla veya eksik söylemesi durumlarında meydana gelebilir. Bu durumda TBK m. 30 hükmünde yer alan esaslı yanılma hallerinden miktarda yanılmaya dayanması mümkündür.¹⁹⁹

TBK m. 30 hükmüne göre yanılma halinde yanılan taraf sözleşme ile bağlı olmaz. Bu durum *düzelebilir hükümsüzlük* olarak adlandırılmaktadır.²⁰⁰

Yolcunun, aldatılmanın etkisiyle yolcu taşıma sözleşmesi yapması da mümkündür. Aldatma, bir kişinin karşı tarafın irade beyanında bulunması için onda yanlış bir fikrin doğumuna veya devamına aktif veya pasif bir hareketle kasıtlı olarak neden olmasıdır.²⁰¹ TBK m. 36 hükmüne göre aldatmanın esaslı olması gerekmez. Sözleşmenin bir tarafına, kanun tarafından diğer tarafı aydınlatma yükümlülüğü yüklenmişse bu yükümlülüğünü yerine getirmeyen tarafın aldatmayı gerçekleştirdiği kabul edilir.²⁰² Demiryolu tren işletmecisinin Yönetmelik m. 7 hükmünde yer alan yolculuk öncesinde seyahat hakkında bilgilendirme yükümlülüğünü ve m. 22 hükmünde yer alan yolcunun hakları konusunda bilgilendirilmesi yükümlülüğünü yerine getirmesi gerekir. Demiryolu tren işletmecisinin bu bilgilendirmeleri yapmaması veya var olduğunu bildirdiği hususların esasında bulunmaması aldatma sayılacaktır. Örneğin demiryolu tren işletmecisinin trenlerde klima veya yemek hizmeti olduğunu belirtmesi ve yolcunun bu aldatmanın etkisiyle sözleşme yapması mümkündür. Bu durumda yolcu, aldatmayı öğrendiğinde ve henüz taşıma gerçekleşmediği durumda sözleşmeyi iptal hakkını kullanabilecektir.

¹⁹⁹ Oğuzman, Öz, **a.g.e.**, C. I, s. 98.; Kılıçoğlu, **a.g.e.**, s. 257.

²⁰⁰ Oğuzman, Öz, **a.g.e.**, C. I, s. 108.

²⁰¹ Oğuzman, Öz, **a.g.e.**, C. I, s. 112.; Eren, **a.g.e.**, Genel Hükümler, s. 458.; Kılıçoğlu, **a.g.e.**, s. 272.; Tekinay vd., **a.g.e.**, s. 444.

²⁰² Oğuzman, Öz, **a.g.e.**, C. I, s. 114.; Eren, **a.g.e.**, Genel Hükümler, s. 459.

Yolcunun irade beyanının korkutma ile sakat olduğundan söz etmek pek mümkün değildir. Zira demiryolu tren işletmecisi tarafından korkutmanın gerçekleştirilmesi günlük hayatın olağan akışında gerçekleşebilecek bir olay değildir.

İrade beyanını yukarıda belirtilen hallerden dolayı sakat olması durumunda yolcu taşıma sözleşmesinin iptal edilmesi gündeme gelecektir. Bu husus çalışmamızın devamında incelenecektir.

3.3.3. Yolcu Taşıma Sözleşmesinin İmkânsızlığı

Hukuki işlemlerin imkânsız olmaması kuralı TBK m. 27 hükmünde yer almaktadır. İmkânsızlık, fiili imkânsızlık ve hukuki imkansızlık olarak ikiye ayrılmaktadır.²⁰³ Fiili imkânsızlık; üçüncü kişinin fiili, doğa olayı gibi nedenlerden dolayı sözleşme konusunun imkansız olmasıdır. Örneğin depremin demiryolu işletmesini etkilemesi nedeniyle seferlerin yapılamayacağını bilmeden sözleşme yapılabilir. Hukuki imkânsızlık ise edimin yerine getirilmesinin hukuken yasaklanmasıdır. Örneğin gece seferinin yapılamaması yönünde kanuni bir düzenleme getirilmesine rağmen taşıyıcının ve yolcunun bu karardan haberdar olmayarak kararın verilmesini takiben sözleşme yapmaları halinde hukuki imkânsızlık mevcuttur. Örnek verdiğimiz bu durumlar özellikle internet yoluyla yapılan bilet satışları için gündeme gelebilecektir.

İmkânsızlık konusunda bir diğer ayırım imkânsızlığın objektif veya sübjektif olup olmadığıdır.²⁰⁴ Objektif imkânsızlık, sözleşme yapılırken mevcut olan imkânsızlığın tarafların durumuna özel olarak değil herkes için imkânsız olmasını ifade etmektedir. Sübjektif imkânsızlık ise sadece borçlu bakımından mevcut olan imkânsızlığı ifade etmektedir.

Yolcu taşıma sözleşmesinin geçerliliğini etkileyen objektif imkânsızlık en geç sözleşmenin yapıldığı anda mevcut olmalıdır.²⁰⁵ Sözleşme kurulduktan sonra meydana gelen imkânsızlık TBK m. 136 hükmüne tabi olacaktır. Yolcu taşıma sözleşmesinin

²⁰³ Oğuzman, Öz, a.g.e., C. I, s. 90.; Kılıçoğlu, a.g.e., s. 146.

²⁰⁴ Oğuzman, Öz, a.g.e., C. I, s. 93.; Kılıçoğlu, a.g.e., s. 145.; Tekinay vd., a.g.e., s. 907.

²⁰⁵ Oğuzman, Öz, a.g.e., C. I, s. 92.; Tekinay vd., a.g.e., s. 907.

sözleşme yapılmadan önce imkânsız olması halinde sözleşme baştan itibaren hükümsüz olacaktır.²⁰⁶

Diğer yandan sözleşmenin konusunun sonradan imkânsız hale gelmesi de mümkündür. Yukarıda verdiğimiz fiili imkânsızlık örneğinde depremin sefer saatinden önce meydana gelerek seferin yapılmasını imkânsız hale getirmesi veya idari makamlar tarafından gece seferlerinin yasaklanması sözleşme kurulduktan sonra da meydana gelebilir. Bu durumda sonraki imkânsızlık gündeme gelecek ve TBK m. 136 hükmüne göre değerlendirme yapılacaktır. Bu konu çalışmamızın devamında incelenecektir.²⁰⁷

3.3.4. Emredici Hukuk Kurallarına, Kamu Düzenine, Genel Ahlaka, Kişilik Haklarına Aykırı ve Muvazaalı Olmamalı

Sözleşmelerin; kanunun emredici hükümlerine, ahlaka, kamu düzenine, kişilik haklarına aykırı olmayacağı TBK m. 27/1 hükmünde düzenlenmiştir. Yolcu taşıma sözleşmesinin emredici hukuk kurallarına aykırı olmaması, TTK ve TKHK başta olmak üzere tüm hukuk kuralları bakımından dikkate alınmalı ve sözleşme şartları bu doğrultuda düzenlenmelidir.²⁰⁸

3.3.5. Yolcu Taşıma Sözleşmesinde Şekil

3.3.5.1. Genel Olarak

TBK m. 12 hükmünde sözleşmelerin geçerliliğinin kanunda aksi öngörülmedikçe bir şekle bağlı olmadığı düzenlenmiştir. TTK ve Yönetmelik hükümlerinde yolcu taşıma sözleşmesinin yazılı olarak yapılması gerektiğine dair bir düzenleme yer almamaktadır. Dolayısıyla yolcu taşıma sözleşmelerinde şekil serbestisi geçerlidir.²⁰⁹ Bu sebeple tarafların karşılıklı ve birbirine uygun irade beyanlarını açıklamalarıyla yolcu taşıma sözleşmesi seyahate başlamadan önce kurulmuş olacaktır.²¹⁰

²⁰⁶ Oğuzman, Öz, **a.g.e.**, C. I, s. 93.

²⁰⁷ Bkz. aş. III., 4., 4.2., 4.2.3., 4.2.3.1, 4.2.3.1.c., 4.2.3.1.c.aa.

²⁰⁸ Oğuzman, Öz, **a.g.e.**, C. I, s. 85.; Kılıçoğlu, **a.g.e.**, s. 137.

²⁰⁹ Oğuzman, Öz, **a.g.e.**, C. I, s. 142.; Eren, **a.g.e.**, Genel Hükümler, s. 307.; Kılıçoğlu, **a.g.e.**, s. 149.; Zeyneloğlu, **a.g.e.**, s. 33.; Adıgüzel, **a.g.e.**, s. 32.; Doğanay, **a.g.e.**, Demiryolu Taşımacılığı, s. 17.

²¹⁰ Zeyneloğlu, **a.g.e.**, s. 43.

Yolcu taşıma sözleşmesi şekle bağlı olmamasına rağmen bilet konusunda Yönetmelikte ayrıntılı düzenlemeler yer almaktadır. Bu sebeple ayrı bir başlık altında incelenmesi uygun olacaktır.

3.3.5.2. Bilet

Yönetmelik m. 4/1 (ı) bendinde bilet, “*seyahat belgesi*” olarak tanımlanmıştır. Seyahat belgesi ise Yönetmelik m. 4/1 (y) bendinde “*talep edilen yolculuk için belirlenen şartlarda geçerli olan, kağıt 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 ifade edilmiştir.

Yönetmelik m. 5/1 hükmüne göre yolcu ile yapılacak olan taşıma sözleşmesi sonucunda demiryolu tren işletmecisi ya da acente, yolcuya bir seyahat belgesi ve bagaj taşıma belgesi tanzim eder. Ancak demiryolu tren işletmecisinin bilet düzenlemeyerek bu yükümlülüğüne aykırı davranması, kurulan sözleşmenin geçersizliğine neden olmaz. Zira biletin düzenlenmesi yolcu taşıma sözleşmesinin kurulması için kurucu bir unsur değil, sözleşmenin varlığına dair bir ispat unsurudur.²¹¹ Yolcu taşıma sözleşmesinin bilet üzerinde yer alan koşullarda düzenlendiği, bilet ve sözleşme içeriklerinin birbiri ile uyumlu olduğu yönünde bir karine oluşturur.²¹²

Yönetmelik m. 5/4 hükmü uyarınca bilet üzerinde tıpkı bagaj taşıma belgesinde olduğu gibi demiryolu tren işletmecisinin ticaret unvanı, adresi, vergi numarası ve yolcunun taşıma sözleşmesi çerçevesinde sahip olduğu hakları yer alır. Biletin bu kayıtları içermemesi veya kayıtlardaki bilgilerin yanlış olması yolcu taşıma sözleşmesini geçersiz hale getirmez.²¹³

Yönetmelik m. 9 hükmü doğrultusunda yolcunun yolculuk yapacağı sefer için geçerli bir bilete sahip olması gerekmektedir. Yine aynı madde hükmünde biletin hangi durumlarda geçersiz olduğuna ilişkin düzenlemelerin demiryolu tren işletmecisi

²¹¹ Erdal, **a.g.t.**, s. 34.; Çelik, **a.g.e.**, s. 516-517.; Mertol Can, “Yolcu Biletlerinin Hukuki Mahiyeti”, **Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi**, C. 16, S. 4, (1992), ss. (101-105), s. 101.

²¹² Ülgen, **a.g.e.**, s. 133.

²¹³ Erdal, **a.g.t.**, s. 35.; Ülgen, **a.g.e.**, s. 131.

tarafından yapılacağı düzenlenmiştir. Biletin üzerinde yer alan bilgilerin yanlışlığı veya biletin yırtılması, hasar görmesi durumlarında biletin geçersiz olduğu düzenlenmiştir. Fakat her ne kadar biletin yırtıldığında o biletin geçersiz olması taşıma sözleşmesini geçersiz hale getirmemektedir. Nitekim biletin geçersiz olması halinde alternatif metotlar ile taşıma sözleşmesinin varlığı da ispat edilebilir. Ayrıca biletin yırtılması, hasar görmesi halinde söz konusu bilet, HMK bakımından delil başlangıcı olarak kabul edilebilecektir. Dolayısıyla biletin geçersiz hale gelmesindeki risk, yolcunun taşıma sözleşmesinin varlığını ispatlamasının güçleşmesidir.²¹⁴

Biletin isimsiz veya isimli düzenlenmesi mümkündür. Bilet isme düzenlenmişse yolcunun adı soyadı, iletişim bilgisi, koltuk numarası, trenin hareket ve varış saati, trenin kalkış ve varış yeri, taşıma ücreti ve düzenleme tarihi bulunur. Bilet üzerindeki bu bilgilerin doğruluğu konusundaki sorumluluk yolcuya aittir. Yönetmelik m. 5/5 hükmü uyarınca biletin isme düzenlenmesi halinde trene binebilmesi için bilgilerini doğrulayıcı kimlik ibraz etmesi gereklidir.

Yolculuk başlamadan önce biletin bir başkasına verilir verilemeyeceği incelenmelidir. Yönetmelik m. 5/6 hükmü doğrultusunda sözleşmede veya bilette yolcunun adı yazılı olmadığı durumlarda bileti elinde bulunduran kişi, yolcu sayılacağından biletin devri mümkündür.²¹⁵ Ancak yolcunun bilet üzerinde adının bulunduğu durumlarda bilet bir başkasına devredilemeyecektir.

Biletin fiziki veya elektronik ortamda düzenlenebilmesi mümkündür. Elektronik ortamda düzenlenen biletin de Yönetmelikte yer alan hususları içermesi gerekmektedir. Yönetmelik m. 8 hükmü uyarınca demiryolu tren işletmecisi, yolcuya bilet satışını demiryolu tren işletmecisi gişeleri, acenteleri, web sayfası veya çağrı merkezi üzerinden, bilet kiosklarından, mobil uygulamalar üzerinden ve nihayet bu imkanlar olmaması halinde trende taşıyıcının personeli tarafından tanzim edilebilir.

Yönetmelik m. 8/3 hükmü doğrultusunda demiryolu tren işletmecisi, biletsiz olarak yolculuk eden kişi veya kişileri tespit etmesi halinde öncelikle yolcunun hangi

²¹⁴ Can, **a.g.m.**, s. 104.

²¹⁵ Adıgüzel, **a.g.e.**, s. 41.; Erdal, **a.g.t.**, s. 35.; Ülgen, **a.g.e.**, s.135.; Can, **a.g.m.**, s. 104.

istasyondan trene bindiğini belirlemesi gerekmektedir. Eğer yolcu trene bilet satışı yapılmayan bir istasyondan binmiş ise normal tarife üzerinden yolcuya bilet satışı yapılır. Eğer yolcu trene bilet satışı yapılabilen bir istasyondan binmiş ise cezalı bilet uygulaması yapılır.

Aktarmalı biletin, taşıma hizmetinin birden fazla demiryolu tren işletmecisi tarafından verilmesi halinde tek bir taşıma sözleşmesi kapsamında düzenlenmesi gerektiği Yönetmelik m. 8/4 hükmünde belirtilmiştir.

Yönetmelik m. 6/4 hükmü uyarınca bilet iadesi, biletin iptal edilmesidir. Yolcu bilet iade işlemini demiryolu tren işletmecisinin yetki vermiş olduğu yerlerden yapabilir. Maddenin devamında biletin iade edildiği andan itibaren yolcu taşıma sözleşmesinin de geçersiz sayılacağı bir karine olarak düzenlenmiştir.

Yönetmelik m. 6/6 hükmüne göre yolcu, bileti satın almakla birlikte iadeye ilişkin koşulları da kabul etmiş sayılacaktır. Zira aynı maddenin 6.fikrasında demiryolu tren işletmecisinin, yolcu biletinin iadesine ilişkin şartları belirlemesi ve bu konuda kısıtlamalar getirmesinin mümkün olacağı düzenlenmiştir.²¹⁶ Demiryolu tren işletmecisi, kendi internet sitesinde bilet iadesine veya bilet iade edileceği takdirde kesinti olacaksa bunların uygulama ve hüküm şartlarını ilan eder.²¹⁷ Demiryolu tren işletmecisinin iadeye ilişkin koşulları tek taraflı olarak belirlemesi bu koşulların yolcu aleyhine dürüstlük kuralına aykırılık oluşturacak derecede hükümlerden oluşması halinde genel işlem koşulu veya TKHK bakımından haksız şart sayılarak geçersiz sayılması mümkündür.

3.3.6. Yolcu Taşıma Sözleşmesinin Genel İşlem Koşulu Sınırlamalarına Uygun Olması

TBK m. 20/1 hükmünde bir sözleşme hükmünün genel işlem koşulu olarak kabul edilmesi için, ileride çok sayıda benzer sözleşmede kullanılmak amacıyla tek taraflı olarak hazırlanması gerektiği ifade edilmiştir. Bu durumda sözleşmenin karşı tarafının hiç söz hakkı olmaması ve dolayısıyla müzakere edememesi nedeniyle bu hükümlerin

²¹⁶ Akdeniz, a.g.m., s. 92.

²¹⁷ https://www.tcddtasimacilik.gov.tr/tr/bilet_islemleri.(E. T.: 25.12.2022).

geçerliliği kanunda belirli şartlara bağlanmıştır. Bu şartlar, sözleşmenin karşı tarafının, bu hükümler hakkında açıkça ve özel olarak bilgilendirilmesi, hükümlerin sözleşmenin niteliğine ve işin özelliğine yabancı olmaması ve sözleşmenin karşı tarafı nezdinde kabul edilmesidir.²¹⁸ Ancak bu şartlar gerçekleşse dahi bu hükümlerin karşı tarafın menfaatine ve dürüstlük kurallarına uygun olması da aranmalıdır. Bu şartlara uygun olmayan hükümlerin yer alması halinde ilgili hükümler yazılmamış sayılma yaptırımını ile hükümsüz olacaktır.²¹⁹

TKHK m. 5 hükmünde yer alan genel işlem koşullarına ilişkin sınırlamalar TBK hükümleri ile aynı doğrultudadır. Tüketicisiyle müzakere edilmeden tek taraflı olarak düzenlenen ve tarafların hak ve yükümlülüklerinde tüketici aleyhine dürüstlük kuralına aykırı düşecek ölçüde dengesizliğe neden olan hükümler haksız şart olarak kabul edilip geçersiz sayılacaktır.²²⁰

Taşıma sözleşmelerinde yer alan kayıtların, yolcu ile müzakere edilmeden tek taraflı olarak hazırlanması nedeniyle genel işlem koşulu olarak değerlendirilmesi gerekmektedir. Aynı zamanda TKHK'da yolcu lehine olan hükümlerin de uygulanabilir olacağı görüşü kabul edildiğinde TKHK m. 5 hükmünde yer alan haksız şart hükümleri öncelikli olarak değerlendirilmeli, TBK hükümleri tamamlayıcı olarak ele alınmalıdır.²²¹

Demiryolu tren işletmecisinin sorumluluğunun sınırlandırılmayacağına ilişkin hükümlere aykırı olarak düzenlenen sözleşme şartları genel işlem koşulu olarak kabul edildiğinden geçersizlik yaptırımıyla karşılaşacaktır. Genel işlem koşulu niteliğinde olan hükümlerin biletle veya bagaj kuponunda yazılarak yolcunun kabulüne sunulması veya yolcu taşıma sözleşmesi kurulurken yolcunun bilgilendirilmiş olması hükümlerin geçersiz sayılmasını engelleyemeyecektir.

²¹⁸ Oğuzman, Öz, **a.g.e.**, C. I, s. 170- 171.; Kılıçoğlu, **a.g.e.**, s. 167-168.; Tekinay vd., **a.g.e.**, s. 156.

²¹⁹ Oğuzman, Öz, **a.g.e.**, C. I, s. 170.; Kılıçoğlu, **a.g.e.**, s. 170-172.

²²⁰ Erdal, **a.g.t.**, s. 127.

²²¹ Erdal, **a.g.t.**, s. 132.; Aksoy, **a.g.m.**, TKHK Müdahalesi, s. 326.; Oğuzman, Öz, **a.g.e.**, C. I, s. 167.; Eren, **a.g.e.**, Genel Hükümler, s. 230.

3.4. YOLCU TAŞIMA SÖZLEŞMESİNİN HÜKÜMSÜZLÜĞÜ VE SONA ERMESİ

3.4.1. Yolcu Taşıma Sözleşmesinin Hükümsüzlüğü

Yolcu taşıma sözleşmesinin kurulması için gerekli karşılıklı ve birbirine uygun irade beyanlarının bulunmaması halinde sözleşme, yokluk ile sakat olacaktır.

Yolcu taşıma sözleşmesinin geçerlilik şartlarını taşımaması halinde ise sözleşme kesin hükümsüzlük ile sakat olacaktır. Yolcunun ehliyetsizliği, sözleşme hükümlerinin emredici hukuk kurallarına, kamu düzenine, kişilik haklarına ve genel ahlaka aykırı olması ya da muvazaalı olması halinde yolcu taşıma sözleşmesi kesin hükümsüz olacaktır.²²² Ancak sözleşmedeki sakatlık yalnızca bazı hükümlere ilişkin ise ve bu hükümlerin yokluğu halinde taraflar yine de sözleşme yapabilecekse kısmi hükümsüzlük gündeme gelir ve sözleşmenin yalnızca o hükümleri geçersiz sayılır.²²³

Yokluk ve kesin hükümsüzlük herkes tarafından ileri sürülebilecek, olası bir uyuşmazlıkta hâkim tarafından re'sen dikkate alınabilecektir.²²⁴ Yolcu taşıma sözleşmesinin hükümsüzlüğü durumlarında yolcunun geçerli bir sözleşme olduğuna inanarak ücret ödemiş olması durumunda olumsuz zarara ilişkin diğer şartların da varlığı halinde yolcunun ödediği ücretin kendisine iade edilmesi gerekecektir.

İrade beyanı yukarıda belirtilen hallerden dolayı sakat olması durumunda yolcu taşıma sözleşmesinin iptal edilmesi dolayısıyla bilet ücretinin iadesi gündeme gelecektir. TBK m. 39 hükmüne göre “*Yanılma veya aldatma sebebiyle ya da korkutulma sonucunda sözleşme yapan taraf, yanılma veya aldatmayı öğrendiği ya da korkutmanın etkisinin ortadan kalktığı andan başlayarak bir yıl içinde sözleşme ile bağlı olmadığını bildirmez veya verdiği şeyi geri istemezse, sözleşmeyi onamış sayılır.*” Ancak bu hüküm tren seferinin yapılacağı ana kadar geçerli olacaktır. Zira bu andan itibaren sözleşmenin iptali mümkün olmayacaktır.

²²² Oğuzman, Öz, a.g.e., C. I, s. 182.; Kılıçoğlu, a.g.e., s. 130.

²²³ Oğuzman, Öz, a.g.e., C. I, s. 182.; Kılıçoğlu, a.g.e., s. 149.

²²⁴ Oğuzman, Öz, a.g.e., C. I, s. 187.

3.4.2. Yolcu Taşıma Sözleşmesinin Sona Ermesi

Yönetmelikte yolcu taşıma sözleşmesinin sona erme sebepleri seferin gecikmesi haline ilişkin olarak düzenlenmiştir. Yönetmelikte düzenlenmeyen diğer hallerde niteliğine uygun düştüğü ölçüde TKHK, TTK ve TBK hükümleri uygulanacaktır.

Yolcunun sözleşmeden dönmesiyle sözleşmenin sona ermesi mümkündür. Yönetmelik m. 48/1 hükmünde seyahat başlamadan önce demiryolu tren işletmecisinin 120 dakikadan fazla gecikmenin yaşanacağını öngörmesi halinde yolcuya sözleşmeden dönme imkanı verilmiştir. Bu durumda bilet ücreti kendisine iade edilir.²²⁵ Yönetmelik m. 48/4 hükmünde sefer sırasında varış noktasına ulaşmada 120 dakikadan fazla bir sürede gecikme yaşanacağı anlaşıldığında yolcunun sözleşmeden dönerek kalan mesafe ücretini talep etme imkânı vardır.²²⁶

Türk Borçlar Kanunu'nda yer alan sözleşmelerin sona ermesine ilişkin sebepler yolcu taşıma sözleşmeleri için de geçerlidir. İfa, kusurlu olmayan sonraki imkânsızlık, tarafların anlaşması ve sürenin dolması nedenlerinden dolayı yolcu taşıma sözleşmesi sona erecektir. TTK m. 907/1 (a) bendine göre seferin taşıma sözleşmesi yapılmasından sonra fakat trenin hareketinden önce ölüm, hastalık veya buna benzer bir mücbir sebepten dolayı yapılamaması halinde sözleşme sona erecektir.²²⁷ Bu durumlarda taraflardan hiçbiri tazminat ödemekle yükümlü olmayıp yolcu, önceden ödediği ücretin iadesini talep edebilecektir.

TTK m. 907/1 (b) bendine göre seferin, taşıma sözleşmesi yapılmasından sonra fakat trenin hareketinden önce trenden kaynaklanan fakat demiryolu tren işletmecisinin kusurunun olmadığı bir nedenle yahut iki tarafın da kusurundan doğan ve yolculuğa engel olan veya yolculuğu tehlikeye sokan bir sebeple yapılamaması halinde sözleşme sona erecektir.²²⁸ Bu durumlarda da taraflardan hiçbiri tazminat ödemekle yükümlü olmayıp yolcu, önceden ödediği ücretin iadesini talep edebilecektir.

²²⁵ Çelik, **a.g.e.**, s. 526.

²²⁶ Çelik, **a.g.e.**, s. 526-527.

²²⁷ Adıgüzel, **a.g.e.**, s. 294-295.; Ülgen, **a.g.e.**, s. 233.

²²⁸ Adıgüzel, **a.g.e.**, s. 295.; Ülgen, **a.g.e.**, s. 233.

III. BÖLÜM

4. TARAFLARIN HAKLARI, YÜKÜMLÜLÜKLERİ VE SORUMLULUKLARI

4.1. YOLCUNUN HAKLARI, YÜKÜMLÜKLERİ VE SORUMLULUKLARI

4.1.1. Yolcunun Hakları

4.1.1.1. Yolcunun Seyahat Hakkı

Yolcunun sahip olduğu seyahat hakkının kaynağı en temelde Anayasanın²²⁹ 23. maddesine dayanır. Anayasa m. 23 hükmünde seyahat hürriyeti şu şekilde ifade edilmiştir; “*Herkes, yerleşme ve seyahat hürriyetine sahiptir.*” Yolcunun seyahat hakkını kullanması demiryolu tren işletmecisinin sözleşme yapma yükümlülüğünü gerektirir. Zira yukarıda belirttiğimiz gibi kamu hizmeti niteliğinde bir faaliyetin tekel olarak gerçekleştirilmesi söz konusu olduğundan seyahat etmek isteyen kişiler ile sözleşme yapmak mecburiyetindedir.²³⁰ Pek tabii ki bu zorunluluk sınırsız olmayıp yolcunun taşıma kurallarına ve sözleşme koşullarına uyması gerekecektir.

Demiryolu tren işletmecisi, kişilerin seyahat hakkını keyfi olarak engelleyemeyecek, bu hak yalnızca kanunla sınırlandırılacaktır.

4.1.1.2. Yolcunun, Bagaj ve Evcil Hayvan Bulundurma Hakkı

Yolcunun seyahatinin bir gereği olarak, eşyalarını yanına alma hakkı bulunmaktadır. Yolcunun sahip olduğu eşyalara ilişkin Yönetmelikte ayrıntılı

²²⁹ R.G. T.: 09.11.1982, S.: 17863 (Mükerrer).

²³⁰ Seven, **a.g.e.**, Taşıma Hukuku, s. 19.

düzenlemeler yer almaktadır. Yönetmelik m. 10/1 hükmünde yer alan demiryolu tren işletmecisinin, yolcunun el bagajını ve evcil hayvanını taşımayı reddedememesi, yolcunun el bagajı ve evcil hayvanı ile seyahat edebilme hakkının bir görünümüdür.²³¹

Çalışmamızda incelediğimiz gibi el bagajının özelliği yolcu ile aynı vagona olması iken yolcunun bagajı için ise ayrı bir vagon bulunabilir. Trenin bu vagona sahip olması halinde yolcunun sahip olduğu eşyaları demiryolu tren işletmecisinin sorumluluğu altında bagaja bırakma imkânı da vardır.

Yönetmelik m. 10/2 hükmünde taşınması kolay olması kaydıyla demiryolu tren işletmecisinin koymuş olduğu sınırlar dahilindeki el bagajı ve kafes içerisindeki evcil hayvanların yolcu ile beraber taşınabileceği düzenlenmiştir. Yine aynı maddenin 3. fıkrasında ise yolcunun el bagajı olarak yanına alma hakkı olsa da dilerse demiryolu tren işletmecisinin belirlediği koşullarda el bagajını, bagaj olarak da teslim edebileceği düzenlenmiştir.

Rumeli Demiryolu Nizamnamesi m. 21 ve m. 27 hükümlerinde yolcunun başka yolcuları rahatsız etmeyecek kadar küçük köpeklerden başka hayvanı yanlarında bulunduramayacakları ve diğer yolcuları rahatsız etmeyecek, hacim olarak küçük nitelikteki eşyalarını yanlarına alabilecekleri düzenlenmiştir.²³² Bu durum, Rumeli Demiryolu Nizamnamesi'nin günümüz şartlarında yolcu taşımacılıklarının gerekliliklerine cevap verememesinin bir örneğidir.

4.1.1.3. İptal ve Gecikme Halinde Yolcunun Hakları

a. İptal Halinde Yolcunun Hakları

Yönetmelik m. 49 hükmünde sefer iptali halinde yolcunun hakları düzenlenmiştir. Yönetmelik m. 49/1 hükmünde seferin her ne sebeple olursa olsun iptal edilmesi

²³¹ Yönetmelik hükümlerinde bagaj, el bagajı ve evcil hayvanların taşınması aynı hükümlerde ele alındığından ötürü çalışmamızda bagaj, el bagajı ve evcil hayvanlara ilişkin değerlendirmeler bir arada ele alınmıştır.

²³² Doğanay, **a.g.e.**, Demiryolu Taşımacılığı, s. 49.

durumunda yolcunun ödediği bilet bedellerinin kesinti yapılmaksızın veya belirlenen orandan fazlasıyla iade edilmesi gerektiği hükme bağlanmıştır.

İptal halinde yolcunun hakları iki ayrı şekilde incelenmelidir. İlki taşıma sözleşmesinin kurulduğu ancak seferin henüz başlamadığı durumdur. İkinci durum ise seferin başladığı ancak bir nedenden dolayı devam edemediği hallerdir.

aa. Seferin Henüz Başlamadan İptal Olması Halinde Yolcunun Hakları

Taşıma sözleşmesinin kurulduğu ancak seferin henüz başlamadığı ve bu durumun demiryolu tren işletmecisinin kusurundan meydana geldiği hallerde yolcunun hakları Yönetmelik m. 49/2 hükmünde yer almaktadır. Buna göre yolcu, iptal edilen tüm seferlere ait bilet ücretini kesinti yapılmaksızın talep etme hakkına sahiptir. Yolcunun bu durumdaki diğer seçimlik hakkı ise demiryolu tren işletmecisi tarafından belirlenen trenlerde kullanılmak üzere geçerlilik süresi en az 180 gün olmak kaydıyla açık bilet talep edebilmesidir.²³³

TTK m. 907 hükmünde seferin taşıma sözleşmesi yapılmasından sonra fakat hareketten önce yapılamaması halinde taşıyıcının sorumluluğu düzenlenmiştir. Hükmün (c) bendinde yolcuya, taşıyıcının kusuru olması halinde bilet ücretinin iadesini ve tazminat talep etme hakkı tanınmıştır.²³⁴ TTK m. 907 hükmü ile Yönetmelik m. 49/2 hükmü beraber değerlendirildiğinde yolcu, bilet ücreti iadesini ve uğramış olduğu zararın tazminini talep etme veya geçerliliği en az 180 gün olan açık bilet ile uğramış olduğu zarar varsa onun tazminini talep etme seçimlik haklarına sahiptir.

TTK m. 907 hükmünün (d) bendinde ise yapılamayan sefer saatini kaçıran yolcunun, bir sonraki seferde muadil şartlar altında seyahat etme hakkına sahip olduğu düzenlenmiştir. Ancak bu isteğin yerine getirilmesi için bu durumun taşıyıcı yönünden büyük bir mali yük oluşturmaması gerektiği kabul edilmiştir.²³⁵ Taşıyıcının yolcuya sefer önermediği halde yolcu taşıyıcıdan bilet ücretinin üç katı kadar tutarda tazminat isteme

²³³ Çelik, a.g.e., s. 542.

²³⁴ Adıgüzel, a.g.e., s. 295.

²³⁵ Adıgüzel, a.g.e., s. 295.

hakkına sahiptir.²³⁶ Yolcunun, haklı bir sebep olmadan kusursuz taşıyıcının bu talebini reddederse taşıma ücretini ödemesi gerektiği düzenlenmiştir. Yönetmelikte de yolcuya verilen açık bilet talep etme hakkı esasında bu hükmü karşılamaktadır. Yönetmelikte demiryolu tren işletmecisi açısından bilet ücretinin üç katı tazminat ödeme yükümlülüğü düzenlenmese de yolcu, TTK hükümleri uyarınca bu hakka sahip olduğunu ileri sürebilir.

bb. Seferin Başladıktan Sonra İptal Olması Halinde Yolcunun Hakları

Yönetmelik m. 49/3 hükmünde “*demiryolu tren işletmecisinden kaynaklı bir nedenle son bulan ve devamı sağlanamayan seferler..*” ifadesiyle seferin yolculuk başladıktan sonra iptal edilmesi halinde yolcunun sahip olduğu haklar düzenlenmiştir. Demiryolu tren işletmecisi, yolcuya alternatif olarak herhangi bir ulaşım vasıtası (tren, otobüs vb.) aracılığıyla varış yerine ulaştırmayı teklif ettiğinde yolcunun bunu kabul etme hakkı vardır. Bu durumda yolcu kendisine verilemeyen hizmetlere ait ücretlerin (yatak, kuşet vb.) kendisine iade edilmesini talep edebilir.

Yönetmelik m. 49/3 (b) bendi hükmü uyarınca yolcunun demiryolu tren işletmecisi tarafından tedarik edilen herhangi bir ulaşım vasıtası (tren, otobüs vb.) kullanılarak varış yerine götürülmesi konusunda kendisine yapılan teklifi kabul etmemesi halinde yolcunun, ödediği ücretlerin kesinti yapılmaksızın kendisine geri ödenmesini talep etme hakkı vardır. Yolcunun, kendisine yapılan teklifi kabul etmemesi halinde ikinci seçimlik hakkı, demiryolu tren işletmecisi tarafından belirlenen tren hatlarında kullanılmak üzere geçerlilik süresi en az 180 gün olmak kaydıyla açık bilete çevrilmesini talep edebilmesidir. Rumeli Demiryolları Nizamnamesi 1. Fası 2. Bab m. 10 hükmünde yolcunun, trenin demiryolu tren işletmecisi tarafından kabul edilebilecek bir mücbir sebebe dayanarak varış yerine ulaşamayacağı halinde varış yerine sonradan gelen tren seferi ile gidebilmeleri düzenlenmiştir. Gecikme ve iptalin düzenlendiği RDN'nin 1. Fası 2. Bab 21.m hükmüne göre; demiryolu tren işletmecisine bir kusur atfedilememesi halinde yolcu gittiği ücret oranında bilet ücretinde kesinti yapılarak bilet ücret iadesi alabileceği ancak bu durumda yolcu başkaca bir tazminat talebinde bulunamayacaktır.

²³⁶ Adıgüzel, a.g.e., s. 295.

Yönetmelik m. 49/3 (c) bendine göre yolcuya demiryolu tren işletmecisi tarafından tedarik edilen bir ulaşım aracı ile yolcunun varış yerine götürülmesi teklif edilemediğinde veya herhangi bir nedenle yolcu varış yerine götürülemediğinde, yolcu aldığı bilete ait tüm ücretlerin kesinti yapılmaksızın kendisine iade edilmesini talep edebileceği gibi biletinin demiryolu tren işletmecisi tarafından belirlenen tren hatlarında kullanılmak üzere geçerlilik süresi en az 180 gün olmak kaydıyla açık bilete çevrilmesini de talep edebilir.

Yönetmelik m. 49/3 (ç) bendi hükmüne göre yolcu, yapılacak sefere ait bileti herhangi bir satış paketi kullanılarak aldığı takdirde yolcunun paketine o yolculukla ilgili hakları iade edilmesini talep edebilir. Bu durum ile birlikte yolcu, paketin geçerli olduğu mevkiden bir üst mevkide seyahat ediyorsa üst mevkide seyahat için ödediği ücretin de iadesini talep edebilir.

Yönetmelik m. 49/3 (d) bendi hükmü doğrultusunda yolcunun gidiş-dönüş bileti alması halinde yolcunun gidişi sırasında yukarıda belirtilen olayların meydana gelirse dönüş biletine ait ücretin de kesinti yapılmaksızın kendisine iade edilmesini talep etme imkanı vardır. Yolcunun ikinci seçimlik hakkı, dönüş biletinin de geçerlilik süresi en az 180 gün olmak kaydıyla açık bilete çevrilmesini de talep edebilmesidir.²³⁷

Çalışmamızda özellikle seferin iptali ve gecikmesi halinde yolcunun sahip olduğu seçimlik haklar esas itibariyle yenilik doğuran hak niteliğindedir.²³⁸ Yolcunun seçimlik haklarını kullanması bir şekilde bağlı olmayıp kullanılmakla derhal sonuç doğurur.²³⁹ Yolcunun sahip olduğu haklardan birisini kullanması halinde artık demiryolu tren işletmecisi bu hakkın gereğini yerine getirmekle yükümlüdür.

TTK m. 911 hükmünde taşıma sözleşmesinin kurulmasından ve aracın hareketinden sonra seferin duraklaması halinde taşıyıcının kusurunun olup olmamasına göre bir ayırım yapılmış ve yolcunun sahip olduğu haklar şu şekilde düzenlenmiştir: Taşıyıcının sefere devam etmekten vazgeçmesi veya taşıyıcının kusuru sebebiyle

²³⁷ Çelik, a.g.e., s. 542.

²³⁸ Kılıçoğlu, a.g.e., s. 756.; Eren, a.g.e., Genel Hükümler, s. 1094.

²³⁹ Kılıçoğlu, a.g.e., s. 33.; Eren, a.g.e., Genel Hükümler, s. 67-68.

yolcunun yol üzerinde bulunan bir yerde inmek zorunda kalması halinde yolcu, taşıma ücretini ödememe veya ödediği taşıma ücretinin kesinti yapılmaksızın kendisine iadesini talep etme hakkına sahiptir.

TTK m. 911/1 (c) bendi hükmü uyarınca seferin, yolcunun kendisini veya taşıma aracını ilgilendiren ve taşıyıcı için kusur oluşturmayan bir sebepten duraklaması halinde yolcu, gidilen yol ile orantılı olarak ücret ödeyecektir. Bu halde taraflar birbirilerine tazminat ödemek ile yükümlü değildir.

cc. Seferin İptal Olması Halinde Uygulanacak Ortak Hükümler

Yönetmelik m. 49/4 hükmü uyarınca yapılamayan seferlere ait biletler, başka bir sefer ile bağlantılı aktarma içerdiği takdirde iptal olan seferler ile bağlantılı olan diğer seferlere ait biletlere ait ücretler yolcunun talebi üzerine kendisine kesinti yapılmaksızın iade edilebilir. Bu durumda yolcunun sahip olduğu ikinci seçimlik hak, demiryolu tren işletmecisine ait tüm trenlerde kullanılmak üzere geçerlilik süresi en az 180 gün olmak kaydıyla açık bilete çevrilmesini talep edebilmesidir.

Sefer iptaline Yönetmelik m. 49/5 hükmünde yer alan mücbir sebepler ve olağanüstü hallerin neden olması veya Yönetmelik m. 49/6 hükmünde yer alan üçüncü kişilerin ve yetkili kurumların hukuki fiil ve işlemlerinin neden olması halinde yolcunun ödediği tüm bedellerin kendisine iade edilmesi gerektiği düzenlenmiştir. Her iki maddede de seferin yapılamaması halinde yolcuya ücretinin kesinti yapılmaksızın iade edileceği düzenlenmiştir. Ancak Yönetmelik m. 49/5 hükmünde mücbir sebepler ve olağanüstü hallerde seferin yarıda kesilmesi halinde yolcuya ücretinin iadesinin tamamen yapıp yapılamayacağı hususu düzenlenmemiştir. Bu durumda yolcuya iade edilecek ücretin, yolun kalan kısmı dikkate alınarak kesintili bir biçimde iadesi gündeme gelebilecektir.

Yönetmelik m. 51/2 hükmü uyarınca demiryolu tren işletmecisinin seferi iptal ettiği ve sefere devam etmesinin mümkün olmadığı hallerde yolcuya mümkün olan en kısa sürede alternatif ulaşım vasıtaları ile varış yerine ulaşma imkanı sağlaması gerekmektedir. Yönetmelik m. 51/3 hükmüne göre her halükarda ortaya çıkan gecikme ve iptal halleri yolcunun talebi üzerine bilete kaydedilir.

b. Gecikme Halinde Yolcunun Hakları

Tren seferlerinin, sefer başlamasından önce veya sefer esnasında ortaya çıkan bir sebeple gecikmesi mümkündür. Bu durum seferin tamamen iptal olmasından farklıdır. Zira örneğin 14.00 kalkışlı seferin iptal olması bu seferin artık yapılamayacak olması anlamına gelirken gecikme, bu seferin 14.30 veya 15.00'da yapılmak üzere ertelenmesidir. Bu durumda yolcunun sahip olduğu seçimlik hakları iptal durumunda olduğu gibi iki başlık altında incelememiz mümkündür.

aa. Gecikmenin Sefer Başlamadan Öngörülmesi Halinde Yolcunun Hakları

Henüz seyahate başlamadan önce varış yerine taahhüt edilen varış zamanından 120 dakika ya da daha fazla bir süre gecikmeli olarak varılacağı öngörülmesi halinde, demiryolu tren işletmecisi yolcuya bazı imkanlar sunmalıdır.²⁴⁰ Yolcunun bu seçimlik haklarını kullanması demiryolu tren işletmecisinin gecikmeden dolayı kusurlu olup olmamasına bağlı değildir. Yolcuya sunulan imkanlar ve yolcunun kullanabileceği haklar Yönetmeliğin 48. maddesinin 1. fıkrasında düzenlenmiştir.

Yönetmelik m. 48/1 (a) bendine göre, ilk olarak yolcu ödemeyi nasıl yaptı ise o şekilde bilet ücretinin tamamının iadesini talep edebilecektir. Bu durum esasında yolcunun sözleşmeden dönme hakkını kullandığını gösterir.

Yönetmelik m. 48/1 (b) bendi uyarınca yolcu ikincil olarak, muadil ulaşım olanaklarıyla seyahatin devamını veya seyahat güzergahının değiştirilmesi ile ilk fırsatta varış yerine ulaştırılmasını talep edebilir. Bu durumda demiryolu tren işletmecisi, karayolu araçları veya başka uygun araçlar temin ederek yolcuyu mümkün olan ilk fırsatta varış yerine götürme imkanına sahip olmalıdır.

Yönetmelik m. 48/1 (c) bendi doğrultusunda yolcunun üçüncü seçeneği, muadil ulaşım olanaklarıyla seyahatin devamını veya seyahat güzergahının değiştirilmesiyle daha sonra kendisi için uygun olan bir zaman diliminde varış yerine ulaştırılmasını talep

²⁴⁰ Çelik, a.g.e., s. 541.

edebilir. Bu durumda yolcu, ilk fırsatta değil daha sonraki bir zamanda varış yerine ulaşmayı kabul etmiş olacaktır.

TTK m. 908 hükmünde aracın hareketinin gecikmesi halinde yolcunun hakları düzenlenmiştir. Gecikmenin yolcudan katlanması beklenmeyecek bir süre olması halinde yolcu sözleşmeden cayıp ödediği ücretin iadesini talep edebilecektir. Ayrıca yolcunun zararlarının tazminini talep etme imkanı da vardır. Ancak yolcu, gecikmeye rağmen sefere devam etmiş ve yolculuğunu tamamlamışsa, yalnızca gecikmeden doğan zararının tazminini talep edebilecektir. Maddede, yolcunun sözleşmeden cayması bir şekilde bağlı tutulmamıştır. Yolcunun hareket yerinden ayrılması da cayma olarak kabul edilecektir.²⁴¹ Hükümün devamında yolcunun sözleşmeden caysa da caymasa da gecikme nedeniyle bir zarara uğradığını ispat etmesi gerekmeksizin bilet ücretinin üç katı kadar tazminata hak kazanacağı düzenlenmiştir.²⁴² TTK m. 908 hükmünde yer alan tazminat Yönetmelikte düzenlenmemektedir. Ancak yolcunun bu hakka sahip olduğunu söylememiz gerekir.

Yönetmelik m. 48/2 hükmü uyarınca aktarmalı seyahatlerde yolculuğun bir kısmı tamamlandıktan sonra aktarma yapılacak olan trenin gecikmesi durumunda yolcu, bilet ücretinin iadesini talep edebilir. Bu durumda bilet ücretinin yolculuğun yapılmamış kısmına ilişkin tutarı yolcuya geri ödenir. Gecikmeden doğan zarar tamamen demiryolu tren işletmecisinin üzerine bırakılmamış, ifa edilen edim oranında karşı edim olan ücrete hak kazanıldığı kabul edilmiştir.

Yönetmelik m. 48/3 hükmü doğrultusunda aktarmalı seyahatlerde aktarma yapılacak olan trenin gecikmesi ve muadil bir ulaşım aracı bulunmaması nedeniyle yola devam edilememesi durumunda yolcu, bilet ücretinin tamamının kesinti yapılmaksızın iade edilmesini talep edebilecektir. Bu durumda yolcunun ilk fırsatta başlangıç istasyonuna götürülmesi sağlanmalıdır.

²⁴¹ Adıgüzel, a.g.e., s. 297.

²⁴² Adıgüzel, a.g.e., s. 297.

bb. Gecikmenin Sefer Esnasında Gerçekleşmesi Halinde Yolcunun Hakları

Yönetmelik m. 48/4 hükmünde seferin başlamasından sonra yaşanan gecikme halinde yolcunun hakları düzenlenmiştir. Hükme göre, seyahat esnasında trenin 120 dakika ya da daha uzun süren bir gecikme ile varış yerine varacağı anlaşılırsa yolcu seyahatini yarıda kesip trenden inebilir. Bu durumda yolcu, gittiği yer kadar ücret mahsup edilerek bilet ücretinin iadesini isteme hakkına sahiptir. Yolcunun trenden inmesi durumunda da yolcu, taşıma sözleşmesinden caymış sayılacak ve sözleşme sona ermiş olacaktır.

Sefer esnasında yaşanan gecikmelere ilişkin TTK m. 909 hükmünde, taşıyıcının kusuru nedeniyle veya taşıyıcının farklı bir yol izlemesi ya da yolda duraklaması nedeniyle yolcunun varış yerine geç ulaşması halinde yolcuya sözleşmeden cayıp tazminat talep etme imkanı tanınmıştır. Diğer taraftan taşıyıcı güzergâh değiştirmesine rağmen gecikme yaşanmaması halinde yolcunun sözleşmeden cayma hakkı ortadan kalkacaktır.²⁴³

Yönetmelik m. 48/5 hükmünde demiryolu tren işletmecisi, gecikme sebebi ile seyahatin güzergahının değiştiği durumlarda yolcunun el bagajı ve bagajı ile ilgili hakları saklı tutulmak suretiyle yolcudan herhangi bir şekilde ek bir talepte bulunamaz.

Yönetmelik m. 48/6 hükmüne göre yolcu, seyahat belgesini satın almadan önce trenin gecikmesine dair bilgilendirilmişse yolcu, bileti iade etmek istediği takdirde bilet satış şartlarında kesinti uygulanması öngörülmesi halinde yolcuya ücret kesintisi yapılarak iade yapılır. Aynı yönde bir diğer düzenleme de Yönetmelik m. 50/4 hükmünde yer almaktadır. Yolcu, gecikme konusunda bilgilendirilmişse demiryolu tren işletmecisine bu konuda tazminat talebi yöneltmeyecektir.

Yönetmelik m. 48/7 hükmüne göre iki tren arasında bağlantı varsa ve gecikmenin irtibat kurulacak olan trende meydana gelmesi halinde yolcuya ya bir sonraki tren ile aynı şartları haiz bir seyahate çıkma imkânı verilmesi ya da irtibat kurulacak tren için alınan bilet ücretinin kesinti yapılmaksızın iade edilmesi gerekir. Üçüncü olarak da irtibat

²⁴³ Adıgüzel, **a.g.e.**, s. 298.

kurulacak tren bileti, geçerliliği en az 180 gün olan açık bilete dönüştürme seçenekleri sunulur.

Yönetmelik m. 48/8 hükmünde yolcu, gecikme nedeniyle dönüş seyahatini kullanamıyorsa demiryolu tren işletmecisinden biletin kesinti yapılmadan iade edilmesini ya da geçerliliği en az 180 gün olan açık bilete dönüştürmesini talep edebilir.

Nihayet Yönetmelik m. 48/11 hükmüne göre yolcu, seyahat edeceği trene ulaşırken kullandığı ulaşım araçlarında gecikme yaşanması sonucunda trene binememesi halinde demiryolu tren işletmecisinden bu durumdan ötürü ücret veya bir hak talep edemez.

4.1.1.4. Yolcunun Tazminat Talep Etme Hakkı

Yolcunun tazminat talep etme hakkı Yönetmelik m. 43/1 hükmünde düzenlenmiştir. Yolcuya genel hükümlere göre tazminat talep edebilme imkanı tanınmış ancak yönetmelik kapsamında kendisine ödenmiş bir tazminat olduğu takdirde bu bedelin mahsup edileceği hükme bağlanmıştır.

Yönetmelik m. 47 hükmüne göre yolcunun ölmesi ya da yaralanması hallerinde hak sahibi kişiler, sorumlu demiryolu tren işletmecisine taleplerini yazılı olarak yapar. Bu kişiler yolcunun kendisi olabileceği gibi yakınları da olabilir. Hak sahipleri, taleplerine eklemekte yarar gördükleri belgelerin asıllarını veya asıllarına uygun olarak tasdiklenen suretlerini demiryolu tren işletmecisine verebilir. Tüm bu talepler esnasında demiryolu tren işletmecisi, talebin açıklığa kavuşması için hak sahibinden bilet ve bagaj taşıma belgesini ibraz etmesini isteme hakkına sahiptir. Müteakip taşımalarda hak talepleri ilk ya da son demiryolu tren işletmecisine yapılır.

Yönetmelik m. 47 hükmü doğrultusunda demiryolu tren işletmecisine yapılacak yazılı başvurunun, yolcunun ölüm veya yaralanması neticesinde doğan zararların tazmini talebini içerdiği hükmün lafzından anlaşılmaktadır. Örneğin, yolcunun tedavi giderlerini ispatlayan belgeler ile demiryolu tren işletmecisine başvurusu ve bu zararının giderilmesini talep etmesi mümkündür. Zira kaza, demiryolu tren işletmecisinin hakimiyet alanında meydana gelse de yolcunun uğradığı zararların kapsamının demiryolu

tren işletmecisi tarafından belirlenmesi mümkün değildir. Bu sebeple yolcunun ilk olarak demiryolu tren işletmecisine başvurarak zararlarının tazminini talep etmesi isabetli bir düzenlemedir. Bu sayede söz konusu zararlara katlanmaya razı olan demiryolu tren işletmecisi ve uğradığı zararların tazminini talep eden yolcu, yargı sürecine hiç girmeyecek, yargılama için masraf ve vergi ödemeyecek ve mahkemelerin de iş yükü artmayacaktır. Ancak demiryolu tren işletmecisine yapılacak yazılı başvuru, ilgili hükümde dava şartı olarak açıkça öngörülmemiştir. Ayrıca yapılacak başvurunun hangi yazılı şekil şartına tabi olduğu veya iletilecek belgelerin hangi araçlar yoluyla iletilebileceği düzenlenmemiştir. Bu hususlar, yukarıda sayılan sebeplerden ötürü önem arz ettiğinden başvuru usulü ve niteliği daha açık bir şekilde düzenlenmelidir.

4.1.2. Yolcunun Yükümlülükleri

4.1.2.1. Yolcunun Ücret Ödeme Yükümlülüğü

Yolcunun ücret ödeme borcu, yolcu taşıma sözleşmesinin esaslı unsuru olarak karşımıza çıkmaktadır.²⁴⁴ Yolcu elektronik ortamdan bilet aldığı anda internet üzerinden ödeme yapabilme imkanına sahiptir. Demiryolu tren işletmecisi elektronik ortamda bilet satışı gerçekleştiriyorsa altyapısını güvenli bir şekilde oluşturmak ve korumak zorundadır.

Nitekim Yönetmelik m. 44/3 hükmü uyarınca yolcu biletinin ücretin ödendiğini de ispat eden bir belge niteliğinde olduğunu söyleyebiliriz. Bu sebeple yolcu, yolculuğu süresince biletini yanında bulundurmalıdır.

4.1.2.2. Yolcunun Bilgi Sağlama Yükümlülüğü

Yönetmelik, m. 44 hükmü doğrultusunda yolcu, yolculuğuna dair demiryolu tren işletmecisiyle paylaşmış olduğu şahsi bilgilerinin ve bagajının taşınması ile ilgili bilgilerin doğruluğundan mesuldür.²⁴⁵ Nitekim yolcu, gümrük mevzuatı ve diğer kurum mevzuatları tarafından öngörülen kurallara uymalıdır.

²⁴⁴ Zeyneloğlu, a.g.e., s. 279.

²⁴⁵ Çelik, a.g.e., s. 539.

4.1.2.3. Yolcunun Kurallara Uyma Yükümlülüğü

Yönetmelik m. 44/4 hükmüne göre, demiryolu tren işletmecisinin güvenlik amacıyla yolcuya bildirdiği ve yolcu için uyulması gereken tedbirler, yolcu açısından bağlayıcıdır ve yolcu, söz konusu tedbirlere uymak zorundadır.²⁴⁶ Yolcunun demiryolu işletmecisi tarafından yasaklanmış tehlikeli alanlara girmemesi bu yükümlülüğe örnek gösterilebilir.

Yönetmelik m. 44/7 hükmünde yolcunun, içerisindeki de dâhil olmak üzere taşıdığı tüm bagaj, el bagajı ve evcil hayvanların taşınmasıyla ilgili mevzuata uymakla ve bunlara yönelik kontrollere katılmakla yükümlü olduğu belirtilmiştir. Bu yükümlülük kanundan doğmakta olup emredici niteliktedir. Zira maddenin devamında bu yükümlülüğün taşıma sözleşmesiyle hiçbir şekilde ortadan kaldırılamayacağı hükme bağlanmıştır.

TTK m. 906 hükmü uyarınca taşıyıcının, iç hizmetlerin aksamaması için düzenlediği kurallara yolcu uymak zorundadır. Bu kuralların önceden belirtilmiş veya yazılı olma zorunluluğu yoktur.²⁴⁷ Taşıyıcı, hayatın olağan akışı gereği ortaya çıkacak olan yeni koşullara uygun olan kuralları yolcu için tanzim edebilir. Yolcu, kalkışta veya mola yerlerinde taşıyıcının belirlediği zaman aralığında treni, otobüsü veya aracı bekletmemesi, taşıma aracında diğer yolcuları rahatsız edecek hareketleri yapmaması söz konusu kurallara örnek olarak gösterilebilecektir.²⁴⁸

4.1.2.4. Yolcunun El Bagajı, Bagaj Ve Evcil Hayvanlara İlişkin Yükümlülükleri

Yolcu, demiryoluyla taşınmasını talep ettikleri el bagajı ve bagajlarının demiryolu tren işletmecisi tarafından belirlenen ve ilan edilen şartlara uygun olmasını sağlamakla yükümlüdürler. Demiryolu tren işletmecisinin bagajlara ilişkin ekstra bir taşıma ücreti belirlemesi halinde yolcu bu bedeli de ödemekle yükümlüdürler. Yolcu, demiryolu tren işletmecisi tarafından ilan edilen ağırlığa ve hacme uygun olmayan, gerektiği şekilde

²⁴⁶ Zeyneloğlu, **a.g.e.**, s. 279.; Kozikoğlu, **a.g.e.**, s. 167.; Seven, **a.g.e.**, Taşıma Hukuku, s. 96-97.

²⁴⁷ Adıgüzel, **a.g.e.**, s. 294.

²⁴⁸ Çelik, **a.g.e.**, s. 100-101.

muhafaza edilmemiş bagajların demiryolu tren işletmecisi tarafından taşınmasını talep edemez.

Yolcunun belirtilen şartlara uygun olmayan bir bagajı teslim etmesi ve bagaj taşıma belgesinin düzenlenmesi sırasında demiryolu tren işletmecisini yanıltması halinde yolcu, demiryolu tren işletmecisine karşı sorumlu olacaktır. Burada demiryolu tren işletmecisinin bagaj ve eşyalara ilişkin olarak kendisine düşen yükümlülüklerde gereken özeni gösterip göstermediği de dikkate alınacaktır. Zira yolcunun verdiği yanlış bilgilerden dolayı diğer yolcuların bir zarara uğraması halinde demiryolu tren işletmecisinin sorumluluğu gündeme gelebilecektir.

Yönetmelik m. 13/2 hükmüne göre, yolcunun diğer bir yükümlülüğü de el bagajlarını ve evcil hayvanlarını yanında taşımaktır.²⁴⁹ Yolcu, Yönetmelik m. 10/4 hükmü doğrultusunda diğer yolcuları rahatsız edecek, seferin huzurunu bozacak veya herhangi bir hasara yol açacak türden evcil hayvanların taşınmasını talep edemezler. Trenle taşınacak evcil hayvanlar için hayvanların sağlıklı olduğuna dair belgelerin (aşı belgesi, veteriner sağlık belgesi) yolculuk öncesinde ibraz edilmesi zorunludur. Trende taşınmaya uygun olan el bagajı ve evcil hayvanların gözetimi yolcuya ait olduğundan yolcunun bu konudaki kusuru, ihmal derecesinde dahi olsa, onun tazminat sorumluluğunu gündeme getirebilecektir.

Yolcu, Yönetmelik m. 13/3 hükmü uyarınca el bagajlarını ve evcil hayvanlarının trende bu iş için ayrılan uygun alanlara yerleştirilmesiyle yükümlüdür. El bagajların ve eşyaların diğer yolcuların geçişini engellemeyecek, diğer yolculara rahatsızlık vermeyecek ve görüntü kirliliği oluşturmayacak şekilde yerleştirilmeleri gerekir. Demiryolu tren işletmecisi, bu kurallara uymayan ve uyarılmasına rağmen aykırı davranışında ısrar eden yolcuyu seyahatten menetme hakkını haizdir.

²⁴⁹ Zeyneloğlu, **a.g.e.**, s. 287.; Arkan, **a.g.m.**, Yolcu Taşımaları, s. 21.; Rumeli Demiryolu Nizamnamesinde de yolcuların, hacim olarak küçük olan ve yolcuları rahatsız etmeyecek nitelikteki eşyaları yanlarına alabileceği düzenlenmiştir., Bkz. Doğanay, **a.g.e.**, Demiryolu Taşımacılığı, s. 49.

Yönetmelik m. 13/4 hükmüne göre trenlerde taşınması suç teşkil eden maddelerin taşınması yasaktır. Böyle durumlarda yolcu, demiryolu tren işletmecisi olan personelin ve kolluk kuvvetlerinin her türlü ikaz ve direktiflerine uymakla yükümlüdür.

Yolcu, Yönetmelik m. 11 hükmünde yer alan demiryolu tren işletmecisinin bagajları ve el bagajını kontrol etme hakkına sahip olduğu durumlarda bu kontrole rıza verebilir. Yolcunun rıza vermemesi halinde bagaj ve el bagajları kontrol edilmeden taşınmayacak bu sefer kolluk kuvvetlerinin müdahil olmasıyla kontrol gerçekleşecektir. Kontroller sonucunda bagaj ve el bagajlarının taşımaya uygun olmadığı tespit edilirse yolcu, bu kontrolün sebep olduğu giderleri ödemekle yükümlüdür. Ayrıca bu durumda demiryolu tren işletmecisi, bagaj ve el bagajlarının taşınmasını da reddedebilir.

Yolcunun Yönetmelik m. 16/1 hükmü uyarınca bagajları üzerine gözle görünür bir yerde sabit ve açık bir şekilde adının, adresinin ve varış yerinin yazılması gerekmektedir. Bagajın birden fazla olması halinde her bir bagaja bunu yapmakla yükümlüdür.

Yolcu, bagaj taşıma belgesini demiryolu tren işletmecisine veya görevli personeline iade ederek bagajı teslim alabilir.²⁵⁰ Yönetmelik m. 18/2 hükmüne göre yolcu, bagaj taşıma belgesini iade etmeden bagajı teslim almak istediğinde demiryolu tren işletmecisine bagajı teslim alma hakkı olduğunu kanıtlamakla yükümlüdür. Bagaj taşıma belgesinin kaybolduğu durumlarda yolcunun bagajı teslim almaya yetkili olduğunu ispatı zorlaşacaktır. Ancak örneğin belgenin fotoğrafını çekmesi gibi durumlarda yolcu, bagajı teslim alma hakkına sahip olduğunu ispat edebilecek ve bagaj taşıma belgesini iade etmeden bagajını teslim alabilecektir.

4.1.3. Yolcunun Sorumlulukları

Yönetmelik m. 44/5 hükmünde yolcunun sorumlu olduğu zararlar belirlenmiştir. Yolcu, kolluk kuvvetleri tarafından alıkoyması halinde meydana gelen zararlardan sorumludur. İkinci olarak seferin güvenliğini tehlikeye düşürecek davranışlarda bulunması, diğer yolcuları rahatsız etmesi, genel ahlaka aykırı şekilde davranması

²⁵⁰ Zeyneloğlu, a.g.e., s. 288.

nedeniyle doğan zararlardan sorumlu olacaktır. RID²⁵¹ doğrultusunda hazırlanmış olan Tehlikeli Maddelerin Demiryolu ile Taşınması Hakkında Yönetmeliği²⁵² kapsamında yolcunun uyması gereken kurallara uymaması neticesinde doğan zararlardan ve el bagajı ve evcil hayvanlarından kaynaklanan zararlardan sorumlu tutulacaktır.²⁵³ Yolcunun bu zararlardan dolayı sorumluluğunun ortadan kalkması için kayıp ve zararı doğuran olayın gerçekleşmesini önleyemeyeceğini ispat etmesi gerekir.

Yönetmelik m. 44/6 hükmü uyarınca, yolcunun bu zararlara sebep olması, demiryolu tren işletmecisinin Yönetmelik hükümleri uyarınca diğer yolcuların ölmeleri veya yaralanmaları sebebiyle doğan sorumluluğunu ve el bagajı, evcil hayvanlara ve araçlara yönelik sorumluluğunu ortadan kaldırmaz.

4.2. DEMİRYOLU TREN İŞLETMECİSİNİN HAKLARI, YÜKÜMLÜLÜKLERİ VE SORUMLULUKLARI

4.2.1. Demiryolu Tren İşletmecisinin Hakları

4.2.1.1. Demiryolu Tren İşletmecisinin Seyahatten Men Hakkı

Yönetmelik m. 20 hükmünde demiryolu tren işletmecisinin belirli şartlar dahilinde yolcuyla seyahatten menetme hakkına sahip olduğu düzenlenmiştir. Buna göre, demiryolu tren işletmecisi, işletmenin iyi bir şekilde işleyişini engelleyen, emniyeti veya yolcuların güvenliği açısından tehlike arz eden yolcuyla, kamu düzenine aykırı davranan ya da diğer yolcuları rahatsız eden yolcuyla, el bagajı veya evcil hayvanları, taşıma kurallarına aykırı davranan veya bu davranışı ısrarlı şekilde devam ettiren yolcuyla, seyahat başlangıcında veya seyahat esnasında seyahatten menedebilir ve yolcuyla taşıma ücretini ve bagaj için ödenen ücreti geri vermeyebilir. Nitekim Nizamnamenin 1. Fasıll 2. Bab m. 13 hükmünde de demiryolu tren işletmecisine seyahatten men hakkı

²⁵¹ Regulation concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Rail (Tehlikeli Eşyanın Demiryolu ile Uluslararası Taşınmasına İlişkin Yönetmeliği).

²⁵² R.G. T.: 16.07.2015, S.: 29418.

²⁵³ Çelik, a.g.e., s. 540.

tanınmıştır.²⁵⁴ Hükümde yolculuk sırasında diğer yolculara sıkıntı ve rahatsızlık verdiği sabit olan bir yolcunun trenin ilk durağında trenden ihraç edilebileceği düzenlenmiştir.

Yolcunun diğer yolcuları rahatsız etmesi durumuna, diğer yolcuları rahatsız edecek şekilde yüksek sesle müzik dinlemesi veya trende kötü bir koku yayacak yiyecekleri yemesi örnek olarak gösterilebilir. Demiryolu tren işletmecisi, diğer yolcuların haklarını ihlal etmeyen, güvenliği ve huzuru bozmayan, bagaj ve evcil hayvan taşıma kurallarına uygun bir şekilde hareket eden yolcuya karşı bir yaptırım uygulayamayacaktır. Zira tren işletmecisinin haklı bir sebep olmadan taşıma hizmeti vermekten kaçınması ilk olarak sözleşme yapma yükümlülüğüne aykırılık oluşturacaktır.

Demiryolu tren işletmecisinin seyahatten men hakkının kullanılabilmesi için ilk olarak yolcu sıfatını haiz bir kişi olmalıdır. Zira henüz taşıma sözleşmesi yapmamış kişiler yolcu sıfatını haiz olmadığından, bu kişilerin seyahatten menedilmeleri de mümkün değildir. Bu kişilerin diğer yolculara veya demiryolu tren işletmecisine zarar veren davranışları haksız fiil olarak değerlendirilecektir. Bir yolcunun bilet aldıktan sonra ve fakat trene binmeden önce istasyonda başkalarıyla kavga ederek güvenliği tehlikeye düşürmesi halinde demiryolu tren işletmecisi, güvenlik personeli yardımıyla bu kişiyi dışarı çıkarmalı ve zaten tehlikeli bir işletme olarak kabul edilen faaliyet alanında riskleri arttırmamalıdır.

Yolcunun seyahat esnasında evcil hayvanını herhangi bir önlem almadan kurallara aykırı bir şekilde yanına almak istemesi ve bu davranışının kurallara aykırı olduğunun kendisine bildirilmesine rağmen davranışına devam etmesi halinde, demiryolu tren işletmecisi yolcuyu devam eden seyahatten men edebilecektir. Bu durumda yolcu, zarara katlanacak ve ödediği ücreti geri istemeyecektir.

Yolcunun seyahatten önce geçerli bir bilete sahip olması yükümlülüğü bulunmaktadır. Bu yükümlülüğüne aykırı davranması halinde demiryolu tren işletmecisinin belli şartlar altında seyahatten men hakkı vardır. Demiryolu tren işletmecisinin bilet kontrol esnasında geçerli bir bilete sahip olmayan yolcuyla

²⁵⁴ Doğanay, a.g.e., Demiryolu Taşımacılığı, s. 48.

karşılaşması halinde bu yolcudan, inilecek ilk uygun yere kadar taşıma ücretini talep etme hakkı vardır. Bunun yanında demiryolu tren işletmecisi Yönetmelik m. 20/1 (a) bendi uyarınca yolcudan bir nevi cezai şart olarak taşıma ücretinin en fazla bir katı tutarında ek ücret alabilecektir. Yine aynı maddenin (b) bendine göre yolcunun bu ücretleri ödemeyi reddetmesi halinde demiryolu tren işletmecisinin yolcuyu seyahatten menetme hakkı vardır.

Yolcunun sefere kendisinden kaynaklanan nedenlerden dolayı veya demiryolu tren işletmecisinin seyahatten men hakkını kullanmasıyla sefere katılmamış olması halinde yolcunun seyahat hakkı ihlal edilmiş olmayacaktır.²⁵⁵

Seyahatten men hakkı Rumeli Demiryolu Nizamnamesi'nin 1. Fasıll m. 21 hükmünde kaçak veya sarhoş olarak trene binen yolcu için öngörülmüştür.²⁵⁶ Kaçak yolcu için olan düzenleme Yönetmelik ile aynı doğrultuda sarhoş kişilere ilişkin düzenleme ancak başka yolcuları rahatsız edecek boyuta ulaşması hali haricinde günümüz şartları ile uyuşmayacaktır.

4.2.1.2. Demiryolu Tren İşletmecisinin Yolcu Bagajı, El Bagajı ve Evcil Hayvanlara İlişkin Hakları

Yönetmelik m. 11 hükmüne göre, demiryolu tren işletmecisi teslim aldığı bagajların veya taşımaya konu bagaj, el bagajı ya da evcil hayvanların taşımaya uygun olup olmadığını ilgili mevzuat uyarınca ve kişisel verilerin güvenliğine dikkat ederek yolcunun rızasını almak suretiyle kontrol etmeye yetkilidir. Ne var ki yolcunun kontrole rıza göstermemesi halinde veya yolcuya ulaşılamadığı ya da yolcunun gelmediği hallerde kolluk kuvvetine bildirimde bulunması gerekmektedir. Kontrol edilen bagaj, el bagajı veya evcil hayvanların taşımaya uygun olmadığının tespit edilmesi halinde yolcu, kontrol için yapılan giderleri ödemek ile yükümlüdür. Yine yapılan kontroller sonucunda taşımaya konu olan bagaj, el bagajı veya evcil hayvanların demiryolu işletmecisi tarafından belirtilen şartlara uygun olmadığı sonucuna varılması halinde demiryolu

²⁵⁵ Avcı Z., **a.g.m.**, s. 479.

²⁵⁶ Doğanay, **a.g.e.**, Demiryolu Taşımacılığı, s. 49.

işletmecisi söz konusu bagajın, el bagajının veya evcil hayvanların taşınmasını reddetme hakkına sahiptir.

Ancak demiryolu tren işletmecisinin bagaj, el bagajı ya da evcil hayvanlar üzerindeki kontrol hakkı ve yetkisi, taşıma kurallarına uyulmadığı konusunda belirtilerin ortaya çıkmasına bağıdır. Örneğin, akıntı, koku, ses gibi normalin dışında belirtiler görülüyorsa, demiryolu tren işletmecisi Yönetmelikte yer alan usulü izleyerek kontrol etme hakkına sahiptir.

Yönetmelik m. 12/3 hükmü uyarınca demiryolu tren işletmecisi, yolcunun bagajını mutlaka yolcunun sefer yaptığı trende götürmek zorunda değildir. Yolcunun bagajları, başka bir tren ile yahut farklı bir taşıma aracı ile varış noktasına götürülebilir. Bagajların bu yolla taşınması halinde demiryolu tren işletmecisi, gerektiğinde farklı bir güzergâh izleme yetkisini de haizdir. Bagajlar farklı bir taşıma aracıyla veya farklı bir güzergah üzerinden varış yerine taşınsa dahi demiryolu tren işletmecisi, bagajları yolcuya taşıma sözleşmesinde taahhüt ettiği zamanda teslim etmekle yükümlüdür. Aksi halde demiryolu tren işletmecisi bagajların geç tesliminden sorumlu olacaktır.

4.2.1.3. Demiryolu Tren İşletmecisinin El Bagajları ve Bagajlar Üzerindeki Tasarruf Hakkı

Trende veya istasyonda kime ait olduğu bilinmeyen ve tespit edilemeyen el bagajı ve bagajların bulunması durumunda demiryolu tren işletmecisinin, bu durumu kayıt altına alarak bulunan şeyi muhafaza etmesi gerekir. Kayıt altına alınacak hususlar, eşyanın nerede, ne zaman, kim tarafından ve hangi durumda bulunduğudur. Önemli ölçüde değerli şeylerin bulunması durumunda demiryolu tren işletmecisi bunu kolluk kuvvetine bildirmek zorundadır.

Yönetmeliğin 17. maddesinde bu durumlarda TMK hükümlerine atıf yapılmıştır. TMK m. 770 hükmüne göre bulunan şeyin özenle muhafaza edilmesi gerekir. Ancak bulunan şeyin çabuk bozulabilecek niteliğe sahip olması veya korunması aşırı bir gider gerektirdiği takdirde satılması mümkündür. Ancak bu durumda satış bedeli demiryolu tren işletmecisine ait olmayacaktır.

TMK m. 771/1 hükmüne göre bulunan şeyin 5 yıl içinde sahibi çıkmazsa bulan kişi artık mülkiyet hakkına sahip olacaktır. Demiryolu tren işletmecisinin bu süre boyunca saklama ve koruma yükümlülüğü vardır. Koruma ve saklama yükümlülüğünün yerine getirilmesi için yapılan giderler vekaletsiz işgörmeye hükümleri ile yolcudan talep edilebilecektir. Ancak Yönetmelik atfı ile muhafaza yükümlülüğünün 5 yıl olarak düzenlenmesi fikrimizce gerçek hayatta uygulanamayacak bir durumdur. Zira yılda milyonlarca insanın seyahat ettiği trenlerde unutulmuş her bir eşyanın korunması ve muhafaza edilmesi mümkün görünmemektedir. Bu sürelerin kanun koyucu tarafından düzenlenmesinin yerinde olabileceği kanaatindeyiz.

Yönetmelikte demiryolu tren işletmecisine el bagajları veya bagajlar üzerinde hapis hakkı verilmemişken TTK m. 913 hükmünde seyahat ücretinin teminatı olarak taşıyıcının, bagajlar üzerinde hapis hakkına sahip olduğu düzenlenmiştir. İlgili hükümde TMK m. 950 ve TMK m. 953 hükümlerine atıf yapılmıştır. Hapis hakkının şartları, alacaklının bir taşınır üzerinde borçlunun rızasıyla zilyet olması ve borçlunun borcunun muaccel olması ve eşya ile alacak arasında bağlantı bulunmasıdır. Konumuz bakımından yolcunun bilet ücretlerini sefer başlamadan önce ödemesi esasında demiryolu tren işletmecisinin hapis hakkını haiz olmasını engellemektedir.

4.2.2. Demiryolu Tren İşletmecisinin Yükümlülükleri

Demiryolu tren işletmecisinin yükümlülükleri, Yönetmeliğin farklı maddelerinde düzenlenmiştir. Yolcunun hak ve talepleri de diğer yönleriyle demiryolu tren işletmecisinin yükümlülüklerini oluşturmaktadır. Dolayısıyla bu başlık altında demiryolu tren işletmecisinin yükümlülükleri farklı yönleriyle ele alınacak ancak çalışmamızın farklı kısımlarında incelenen hususlara yalnızca değinilmekle yetinilecektir.

Asli edimler, sözleşmenin tipini ve özelliklerini belirleyen edimlerdir.²⁵⁷ Yolcu taşıma sözleşmesiyle taşıma taahhüdünde bulunan demiryolu tren işletmecisinin asli edimi, taşıma işinin yerine getirilmesidir. Asli edimlere aykırılık halinde yolcunun tazminat talep etme hakkı vardır.

²⁵⁷ Eren, **a.g.e.**, Genel Hükümler, s. 31.; Kılıçoğlu, **a.g.e.**, s. 43.

Yan edimler, asli edimlere bağılı olarak düzenlenen ikinci derece nitelikteki edimlerdir.²⁵⁸ Bu edimler, asli edimlerden bağımsız bir amaç içermektedirler. Bu sebeple borçlunun yan edim yükümlülüklerine aykırı davranması halinde alacaklının asli edimden bağımsız bir talep hakkı doğmaktadır.²⁵⁹ Asli edim kapsamına girmeyen ancak demiryolu tren işletmecisinin tacir olarak özen yükümlülüğü kapsamında yerine getirmesi gereken edimler, yönetmelikten ve mevzuattan doğan edimler veya taşıma sözleşmesiyle üstlendiği diğer edimler niteliklerine göre yan edim kapsamına girebilecektir. Örneğin demiryolu tren işletmecisinin mola yerlerinin seçiminde ve denetiminde gereken özeni göstermesi, eğer anlaşma kapsamında ise yolcuya yemek hizmetinin sunması yan edim yükümlülükleridir.²⁶⁰ Bagaja ilişkin koruma ve gözetme borcu, sözleşmeden doğan yan edim yükümlülüklerindedir.²⁶¹

Bu açıklamalarımız doğrultusunda, demiryolu tren işletmecisinin taşıma yükümlülüğüne yardımcı olan ve bu yükümlülüğünü gereği gibi yerine getirmesini sağlayan edimlerini de yerine getirmesi gerekmektedir aksi halde tazminat yükümlülüğü altına girmesi olasıdır. Demiryolu tren işletmecisinin yolcu taşıma sözleşmesinden doğan yükümlülüklerini gereği gibi yerine getirebilmesi için yeterli sayıda ve nitelikte personeli bünyesinde bulundurması gerekir.

4.2.2.1. Demiryolu Tren İşletmecisinin Sözleşme Yapma Yükümlülüğü

Çalışmamızda incelediğimiz gibi demiryolu tren işletmecisinin kamu hizmeti niteliğinde bir faaliyeti tekel olarak yürütmesi nedeniyle kendisine sözleşme yapma önerisiyle gelen kişiler ile sözleşme yapmakla yükümlüdür.²⁶² Demiryolu tren işletmecisi kamu hizmetini hali hazırda tekel olarak yerine getirmesinden ötürü tek taşıyıcı olup alternatifi bulunmamaktadır. Fakat ilerleyen yıllarda demiryolu tren işletmeciliği, TCDD Taşımacılık A.Ş.'nin tekelinden çıkması ve demiryolu tren işletmeciliği hakkının başka gerçek ve tüzel kişilere verilmesi mümkündür. Bu halde tekel niteliğini haiz olmayan ve alternatifi olan birden fazla taşıyıcı, demiryolu tren işletmecisi olacaktır. Bu durumda

²⁵⁸ Eren, **a.g.e.**, Genel Hükümler, s. 32.; Kılıçoğlu, **a.g.e.**, s. 44.

²⁵⁹ Eren, **a.g.e.**, Genel Hükümler, s. 33.

²⁶⁰ Arkan, **a.g.m.**, Yolcu Taşımaları, s. 19-20.; Seven, **a.g.e.**, Taşıma Hukuku, s. 105.

²⁶¹ Arkan, **a.g.m.**, Yolcu Taşımaları, s. 21.; Zeyneloğlu, **a.g.e.**, s. 287.

²⁶² Bkz. yuk. II., 3., 3.1, 3.1.2.

yolcu, taşıyıcılardan herhangi biri ile sözleşme yapabilecektir. Dolayısıyla herhangi bir taşıyıcının bu durumda sözleşme yapma yükümlülüğü ortadan kalkacaktır.

Bu yükümlülük, sözleşme önerisinde bulunan kişilerin küçük, kısıtlı gibi sözleşme yapmaya ehil olmaması hallerinde mutlak olarak uygulanamayacaktır. Diğer yandan seferlerin dolu olması halinde de kendisine gelen önerileri reddetmesi gündeme gelecektir.

Sözleşme yapma yükümlülüğünün sınırlarını kanunun emredici hükümleri oluşturacaktır. Yolcunun, küçük veya akıl hastası olması halinde demiryolu tren işletmecisi bu kişiyle sözleşme yapmayı reddedebilecektir.

4.2.2.2. Demiryolu Tren İşletmecisinin Taşıma Yükümlülüğü

Demiryolu tren işletmecisi, Yönetmeliğin 19. maddesi hükmü uyarınca kendisi ile taşıma sözleşmesi akdetmiş olan her yolcuya taşıma sözleşmesinden doğan yükümlülüklerini ve taahhüdünü yerine getirmesi gerekmektedir.²⁶³ Demiryolu tren işletmecinin mücbir sebepler veya kendisinin kusurundan kaynaklanan nedenler gibi herhangi bir sebeple taşıma taahhüdünü yerine getirememesi halinde edimini gereği gibi yerine getirememiş sayılacak ve bu durumdan dolayı sorumlu olacaktır.

Yolcu taşıma sözleşmelerinde taşıma yükümlülüğünün belirli sürelerde yerine getirilmesi taahhüt edildiğinden bu süreler kesin vade niteliği taşımaktadır. Kesin vade, borcun ifası bakımından ifanın mutlaka yapılması gereken zamanı ifade etmekte olup taşıma ediminin gecikme veya sefer iptali gibi nedenlerden dolayı belirlenen zamanda yerine getirilmemesi halinde yolcunun temerrüde ilişkin haklarını kullanabilmesi için ihtar veya süre vermesi gerekmeyecektir.²⁶⁴ Nitekim Yönetmeliğin çeşitli maddelerinde yolcuya cayma hakkı verilmiş olması, esasında karşılıklı borç içeren sözleşmelerde temerrüdün sonuçlarından olan sözleşmeden dönmeye karşılık gelmektedir.

²⁶³ Demiryolu İşletmeciliği Yetkilendirme Yönetmeliği'nin 8. maddesinde "Yetki belgesi sahipleri, almış oldukları yetki belgesi kapsamına giren hizmetlerden, ayırım yapmaksızın herkesin yararlanmasını ve hizmetin sürekliliğini sağlamak zorundadır." R.G. T.: 19.08.2016, S.: 29806.

²⁶⁴ Oğuzman, Öz, **a.g.e.**, C. I., s. 325.; Kılıçoğlu, **a.g.e.**, s. 697.; Ülgen, **a.g.e.**, s. 48.; Sözer, **a.g.m.**, Havayolu Yük Taşıma, s. 61-62.

Demiryolu tren işletmecisinin sefer süresini yaklaşık olarak bildirmesi kesin vade anlamına gelmemektedir. Hemen yukarıdaki paragrafta bahsettiğimiz durum, tren kalkış saatinin kesin vadeyi ifade etmesidir. Gecikme veya iptal durumunda demiryolu tren işletmecisi kendiliğinden temerrüde düşecek ve yolcunun temerrütten doğan haklarını kullanması mümkün olabilecektir.

Demiryolu tren işletmecisi, taşıma taahhüdünü zaman unsuruna uygun olarak yerine getirme yükümlülüğü altında olduğu kadar yolcuya bildirdiği veya mevzuat gereği izlemesi gereken güzergahta hareket etme yükümlülüğü altındadır.

Taşıma taahhüdünün gereği gibi yerine getirilememesi halinde demiryolu tren işletmecisinin bilet ücretini iade etme yükümlülüğü doğacaktır.

4.2.2.3. Demiryolu Tren İşletmecisinin Güvenliği Sağlama Yükümlülüğü

Demiryolu tren işletmecisi, seyahatin güvenli bir şekilde başlamasını ve devam etmesini sağlamakla yükümlüdür. Demiryolu tren işletmecisi, işletmenin ve/veya yolcuların güvenliğini tehlikeye atan davranışlarda bulunan yolcuyu seyahatten menetme hakkına sahiptir. Bu hak aynı zamanda güvenliği sağlama yükümlülüğünün de bir görünümüdür.²⁶⁵

Yönetmelik m. 19/7 hükmüne göre demiryolu tren işletmecisi bir ihbar veya şüphe halinde en yakın kolluk kuvvetlerine bildirimde bulunmakla yükümlüdür.

Yönetmelik m. 21/2 hükmü uyarınca trende görevli personelin trafiğin seyir ve güvenliğini tehlikeye düşürecek, yolcuyu rahatsız edecek, genel ahlaka ve adaba aykırı tutum ve davranışlarda bulunmamaları gerekir.

²⁶⁵ Yargıtay, 11. H.D., T. 16.09.2019, E. 2018/4423, K. 2019/5368., Kararda, demiryolu tren işletmecisinin yolcuların seyahat, sırasında güvenliğini sağlama yükümlülüğü ele alınmıştır. Kararda yer alan olayda Mahkeme, trende görevli güvenlik personelinin bulunmaması ve tren harekete geçtiğinde henüz kapıların kapanmamış olmasının demiryolu tren işletmecisinin güvenliği sağlama yükümlülüğünün ihlali olduğunu belirtmiştir. Ayrıca kararda demiryolu tren işletmecisinin yolcunun şahsı dikkate alınarak kusur oranı belirlenmiştir. (Lexpera, E. T.: 17.11.2022)

4.2.2.4. Demiryolu Tren İşletmecisinin Hijyen Sağlama Yükümlülüğü

Yönetmelik m. 19/5 hükmü uyarınca, demiryolu tren işletmecisi, yolcunun konforlu bir şekilde seyahat edebilmesi için trenlerdeki ve istasyonlardaki lavaboların, koltukların ve bagaj alanlarının temiz olmasını ve hijyen içinde bulunmasını sağlamakla yükümlüdür. Ayrıca yolcuya genel sağlık şartlarına uygun olarak temiz gıda ve su sunması gerekmektedir.

Yolcu taşıma sözleşmesinde ikram vermeyi taahhüt etmesi halinde demiryolu tren işletmecisi, sunulacak ikramların genel sağlık şartları kapsamında temiz ve hijyenik olmasını sağlamalıdır. Verilen ikramların sağlıklı olması ve temiz olması demiryolu tren işletmecisinin özen yükümlülüğünün bir gereğidir. Zira Yönetmelik m. 21/1 hükmü uyarınca demiryolu tren işletmecisi, taşıma esnasında yolcuya ikram ettikleri yiyecek ve içeceklerin ilgili mevzuata uygun olmasını sağlamakla da yükümlüdür. Yolcunun bu sebeple bir zarara uğramaları halinde demiryolu tren işletmecisinin sorumluluğu gündeme gelecektir.

4.2.2.5. Demiryolu Tren İşletmecisinin Acil Durumlara İlişkin Yükümlülükleri

Yönetmelik m. 19/6 hükmüne göre, demiryolu tren işletmecisi, yolculuk esnasında yaşanabilecek sağlık sorunlarına karşı Sağlık Bakanlığı tarafından belirlenen gerekli tıbbi malzemeyi trenlerde bulundurma yükümlülüğü altındadır. Bu yükümlülük tıbbi malzemelerin son kullanma tarihlerinin kontrol edilmesini ve tarihi geçen ürünlerin periyodik olarak yenileriyle değiştirilmesini de kapsamaktadır. Demiryolu tren işletmecisi, yolcudan veya personelden birinin sefer başlamadan önce veya sefer esnasında rahatsızlanması durumunda 112 Acil Çağrı Merkezi'ne haber vermekle yükümlüdür.

4.2.2.6. Demiryolu Tren İşletmecisinin Bilgilendirme Yükümlülüğü

Yönetmeliğin 7.maddesinde demiryolu tren işletmecisinin seyahat öncesinde ve seyahat sırasında yolcuya sunması gereken bilgilerin Yönetmeliğinde EK-1 belgesinde yer alan bilgiler olduğu düzenlenmiştir. Bu belgede yer alan bilgiler; taşıma sözleşmesinin genel şartlarını, bilet satışını, iptal ve iade ile ilgili prosedürlerini, yolculuğun süresini ve

güzergâhını, trende engelli ve/veya hareket kabiliyeti kısıtlı kişilere yönelik araç-gereç ve imkânların bulunup bulunmadığını, bulunuyorsa bunlara erişim şartlarını, evcil hayvanların taşınmasına ait şartları, araç taşımacılığı olup olmadığı ve erişim şartlarını, trende birinci veya ikinci sınıf, kuşetli, yataklı vagon gibi imkânların bulunup bulunmadığını, hizmetleri aksatıcı veya gecikmeye meydan veren herhangi bir faaliyetin olup olmadığını, seyahat esnasındaki sunulacak hizmetleri, kayıp el bagajı, bagaj ve eşya taşınmasıyla ilgili prosedürleri, şikâyetlerin nasıl iletileceği ile ilgili prosedürleri içermektedir.

Yönetmeliğin m. 19/4 hükmü uyarınca demiryolu tren işletmecisi, faal bir internet sitesi kurmak ve seferlere ilişkin hat, güzergâh, ücret ve zam tarifeleri bilgilerini, acentelerine ve kendisine ait iletişim bilgilerini bu internet sitesinde bulundurmakla yükümlüdür. Demiryolu tren işletmecisi, bu bilgilerin güncelliğini sağlamak zorundadır.

Yönetmeliğin yolcunun hakları konusunda bilgilendirilmesi başlıklı 22. maddesiyle demiryolu tren işletmecisine Yolcu Hakları Bildirimi hazırlaması ve internet sitesinde yayınlaması konusunda bir yükümlülük getirilmiştir.²⁶⁶ Bu bildirim içerisinde yolcunun hak, sorumluluk ve yükümlülükleri yer alır. Bakanlığın iletişim bilgileri ve Kişisel Verilerin Korunması Kanunu²⁶⁷ (KVKK) kapsamında aydınlatma yükümlülüğü gereği yolcuya bildirilmesi gereken hususlar da bu bildirimde yer almalıdır. Bu bildirim internet sitesinde yayınlanarak yolcuya, yazılı ve görsel olarak ulaşır. Bilette bu bildirim atıf yapılarak internet sitesine yönlendirmesiyle veya istasyonlarda afiş asılmasıyla bu yükümlülük yerine getirilir. Görme engelli yolcular için uygun bir bildirim şeklinin de belirlenmesi gerekir. Nitekim istasyon ve tren içlerinde anons yaparak bildirimde bulunulması buna örnek olarak gösterilebilir.

Yönetmelik m. 19/3 hükmü uyarınca demiryolu tren işletmecisi, kusuru dışında meydana gelen olaylar sonucu oluşan zararlarda mağdurların üçüncü kişilere karşı taleplerini ileri sürebilmeleri için mağdurlarla gerekli bilgi ve belgeleri paylaşma yükümlülüğü altındadır.

²⁶⁶ <https://adminapi.tcdtasimacilik.gov.tr/files/pdfs/yolcu-haklari.pdf> (E. T.: 01.03.2023)

²⁶⁷ R.G. T.: 07.04.2016, S.: 29677.

Yönetmelik m. 21/3 hükmüne göre demiryolu tren işletmecisi, yolculara bilgilendirme amaçlı duyurular dışında ortama sesli yayın veremeyecektir. Demiryolu tren işletmecisi seferlerin gecikmesi, yolcuların bekleme salonuna geçmesi, kayıp gibi işletme ve faaliyet ile ilgili durumları sesli olarak yolculara bildirebilir. Ancak bu hususlar dışında demiryolu tren işletmecisi, örneğin seyahat esnasında televizyon yayını açmak gibi bir faaliyette bulunamaz. Bu gibi yayınların trende bireysel olarak yapılmasını sağlamakla yükümlüdür.

Yönetmelik m. 12/1 ve m. 13/1 hükümleri doğrultusunda demiryolu tren işletmecisi, taşımaya kabul edebileceği bagajların ve el bagajlarının hacmi, boyutu, ağırlığı ve sayısı ile ilgili şartları belirleme yetkisine sahiptir. Trenin fiziki yapısını, idari ve yasal düzenlemeleri dikkate alarak belirleyeceği şartları demiryolu tren işletmecisi, internet sitesinde ilan edecek ve yolcuyu bu konuda yolcu taşıma sözleşmesi kurulmadan önce de bilgilendirecektir. Örneğin, trenin içerisinde el valizinin koyulması için uygun bir bölme bulunmadığında el valizinin de bagajlar ile yolcu vagonu haricinde belirlenen bir vagona taşınması gerekmektedir. Yahut yasal olarak taşınması yasak olan eşyaların taşınması mümkün olmayacaktır.

Rumeli Demiryolu Nizamnamesi 1. Fasal 2. Bab m. 7 hükmünde yer alan tren hareket saatlerinin istasyonda asılarak ilan edilmesi demiryolu tren işletmecisinin bildirim yükümlülüğüne örnektir.²⁶⁸

4.2.2.7. Demiryolu Tren İşletmecisinin KVKK Kapsamında Yükümlülükleri

Demiryolu tren işletmecisi, 6698 sayılı Kişisel Verilerin Korunması Kanunu uyarınca veri sorumlusu olarak birtakım yükümlülükler altındadır. Demiryolu tren işletmecisi, yolcularla, çalışanlarla, tedarikçilerle yapılan sözleşmeler gereği gerçek kişilere ait birçok bilgiyi toplamakta ve işlemektedir. Bu bilgilerin veri olarak saklanması, değiştirilmesi, açıklanması, aktarılması, sınıflandırılması veya kullanılmasının

²⁶⁸ Doğanay, a.g.e., Demiryolu Taşımacılığı, s. 48.

engellenmesi gibi her türlü veri işleme faaliyetini KVKK'ya uygun olarak yapmakla yükümlüdür.

Yönetmelik m. 23 hükmü uyarınca demiryolu tren işletmecisi, yolcudan yalnızca sefer için gerekli olan bilgileri talep etmeli ve bu bilgileri yalnızca sefer ile ilgili yolcuyu bilgilendirmek, mevzuat ve sözleşmeden kaynaklanan yükümlülüklerini yerine getirmek için kullanılmalıdır. Bu bilgilerin üçüncü kişilere aktarılmaması veya sızdırılmaması için gereken önlemi almalıdır. Güvenlik politikası belirlemek, yalnızca yetkili personelin erişimini sağlamak, veri depolama sistemlerinin güvenliğini sağlamak ve veriler ile ilgili her aşamada teknik ve idari tedbirleri almakla yükümlüdür. Bu yükümlülüklere aykırılığın tespiti halinde bu durum Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığına iletilir. Ayrıca meydana gelen aykırılık kısa sürede ilgisine ve Kişisel Verileri Koruma Kuruluna bildirilir.

Demiryolu tren işletmecisinin yolcuya karşı olan yükümlülüğü yolcun kişisel bilgilerine karşı olduğu kadar istasyonda alınan kamera görüntülerini, bilet ile geçiş noktalarına ilişkin konum bilgilerini, yolcunun bagaj ve el bagajı gibi kişisel eşyalarına ilişkin bilgileri de kapsar. Yönetmelik m. 11 hükmünde yer alan kontrol hakkı ve yükümlülüğü saklı kalmak üzere, yolcunun bagajlarını açmaları ve içlerinde ne olduğunu araştırmaları, bu hususta elde edilen bilgileri üçüncü kişilerle paylaşmaları veya başkası tarafından paylaşılmasına imkân sağlaması, yolcu bagajlarını zapt veya yok etmesi yasaktır.

Demiryolu tren işletmecisinin KVKK m. 10 kapsamında aydınlatma yükümlülüğü bulunmaktadır. Yukarıda da belirttiğimiz gibi demiryolu tren işletmecisi bu yükümlülüğünü Yolcu Hakları Bildirimini yayınlayarak yerine getirecektir.²⁶⁹

4.2.2.8. Demiryolu Tren İşletmecisinin Engelli, Hareket Kabiliyeti Kısıtlı ve/veya Özel Durumu Olan Yolculara Yönelik Yükümlülükleri

Yönetmeliğin m. 52 hükmünde demiryolu tren işletmecisinin verdiği hizmetlerden engellilerin, hareket kabiliyeti kısıtlı ve/veya özel durumu olan yolcuların

²⁶⁹ Bkz. hmn. yuk. III., 4., 4.2., 4.2.2., 4.2.2.6.

(yaşlı, bebek, çocuk ve hamile kadınlar vs.) kolaylıkla ve yeterli derecede yararlanması için birtakım kurallara uymakla yükümlü olduğu düzenlenmiştir. Demiryolu tren işletmecisinin verdiği temel hizmet, taşıma hizmeti olsa da bilet satma aşamalarında ve bilgilendirme şekillerinde bu kişilerin özel durumları gözetilmelidir.

Yönetmelik m. 52/1 (a) bendinde engelli ve/veya hareket kabiliyeti kısıtlı yolculardan ek ücret talep edilemeyeceği düzenlenmiştir. Bu yükümlülük emredici nitelikte olup demiryolu tren işletmecisinin ek ücret talep etmesi hukuka aykırılık oluşturacaktır.

Yönetmelik m. 52/1 (b) bendinde demiryolu tren işletmecisinin, engelli ve/veya hareket kabiliyeti kısıtlı yolculara rezervasyon yapmayı veya bilet satmayı reddedemeyeceği ve refakatçi zorunluluğu getiremeyeceği düzenlenmiştir. Bu madde gereği, kişilerin özel durumlara sahip olması, demiryolu tren işletmecisinin sözleşme yapma zorunluluğunu ortadan kaldırmayacaktır.

Yönetmelik m. 52/1 (c) bendinde demiryolu tren işletmecisinin engelli ve/veya hareket kabiliyeti kısıtlı yolcular ve refakatçileri ile refakat etmek için sertifikalandırılmış rehber köpeklerin taşınmasına öncelik tanıyacağı düzenlenmiştir. Bu duruma paralel olarak aynı maddenin (ç) bendinde görme engelli yolcuların rehber köpeğinin, köpeğin ağızlığı ve gerekli sağlık belgeleri olmak koşulu ile yolcu yanında ücretsiz taşınabileceği düzenlenmiştir.

Yönetmelik m. 52/1 (d) bendinde demiryolu tren işletmecisinin, gecikmeler konusunda duyu organları ile ilgili bozukluğu olan yolcuya bilgiyi en iyi şekilde sunmak amacıyla standartlara uygun, görsel ve işitsel sistemlerin kullanması gerektiği hükmü yer almaktadır. Sesli uyarılar ile beraber sefer saatlerini gösteren ekranlar gibi imkanlar kullanılabilir.

Yine Yönetmeliğin 53. maddesinin 1. fıkrasında demiryolu tren işletmecisi, engelli ve/veya hareket kabiliyeti kısıtlı yolcuların trene binişi, trendeki hizmetlere erişimi ve trenden inişi gibi konular hakkında gereken bilgiyi eksiksiz olarak sunmakla yükümlü olduğu düzenlenmiştir. Bu sebeple engelli ve/veya hareket kabiliyeti kısıtlı

yolcuya, diğ er yolculardan farklı ve olumsuz yönde bir muamele uygulamaması gerekir. Her yolcunun özel durumu dikkate alınarak farklı yollarda bilgilendirme yapılabilir.

Yönetmelik m. 53/2 hükmünde yolcuya bir yükümlülük yüklenmiş ve yolcunun, seyahat talebinde bulunmadan önce seyahate başlayacağı ve seyahati bitireceği istasyonlarla, seyahat edeceği trenlerde kendi durumu ile ilgili hizmet verilip verilmediğini kontrol etmesi gerektiği düzenlenmiştir. Yolcunun bu bilgilere, danışma kanallarından ulaşılması sağlanmalıdır. Ancak yolcunun bu yükümlülüklerini ihlal etmesi halinde dahi demiryolu tren işletmecisi kendisine düş en bildirim yükümlülüğ ünü ihlal etmemelidir.

Yönetmelik m. 54 hükmünde demiryolu altyapı işletmecisinin ve demiryolu tren işletmecisinin engelli ve/veya hareket kabiliyeti kısıtlı yolcuların istasyonlara, peronlara, trenlere ve diğ er tesislere erişebilmesini sağlamakla ve bu hususta ilgili mevzuat kapsamında teknik ç özümleri bulmakla ve sağlamakla yükümlü oldu ğ u hükme bağlanmıştır. Bu yükümlülük kapsamında örneğ in, asansör hizmetleri, rampa hizmetleri veya yardımcı görevli personel bulundurmak gibi işletmenin gereklerine ve altyapısına uygun olan hizmetleri gerçekleştirerek ve özel durumu olan yolcuların hizmete erişebilirliğini sağlamakla yükümlüdür.

Yönetmelik m. 55/1 hükmünde engelli ve/veya hareket kabiliyeti kısıtlı yolcuların, demiryolu tren işletmecisinin teknik ç özümleri uygulayacak personelinin bulunmadığı bir istasyonda trene binmeleri veya trenden inmeleri halinde, demiryolu altyapı işletmecisinin ilan ettiğ i yerlerde ücretsiz olarak bu kişilere trene binme ve trenden inme hizmeti sunacağı hükme bağlanmıştır. Maddenin ikinci fıkrasında bilet satın alınma aşamasında engelli ve/veya hareket kabiliyeti kısıtlı yolcular nasıl bir yardıma ve ekipmana ihtiyacının oldu ğ unu bildirmesi gerektiğ i düzenlenmiştir. Yolcu, bu yardım ihtiyacı taleplerini bilet satış sisteminden veya çağrı merkezinden yapabilecektir.

Yolcuya ilişkin yardım sağlama şartları Yönetmelik m. 56 hükmünde yer almaktadır. Engelli ve/veya hareket kabiliyeti kısıtlı yolcuların yardıma ihtiyacı oldu ğ u andan en az 48 saat öncesinden bildirmesi şartıyla yardım talebi bileti satan birim tarafından demiryolu tren işletmecisine iletilecektir. Yönetmelik m. 56/1 (b) bendinde yapılması gereken bildirim yapılmaması halinde demiryolu tren işletmecisinin veya gar

ve istasyon işletmecisi, bu kişinin seyahatini gerçekleştirebilmesi için gerekli yardımı yapacağı düzenlenmiştir. Yönetmelik m. 56/1 (c) bendinde ise engelli ve/veya hareket kabiliyeti kısıtlı yolcular, istasyona geldiklerini bildirmelerini sağlayacak erişilebilirlik noktaları belirlenmeli ve altyapı oluşturulması gerektiği belirtilmiştir. Demiryolu tren işletmecisi tarafından yapılacak yardımlar, özel duruma sahip kişilerin, ilan edilen kalkış saatinden belirli bir süre önce belirli bir noktada bulunmaları şartına bağlıdır. Bu süre bir saatten fazla olamayacaktır. Böyle bir sürenin belirlenmediği durumlarda bu kişilerin ilan edilen kalkış saatinden en geç yarım saat öncesinde belirlenen noktada bulunmaları gerekir. Engelli ve/veya hareket kabiliyeti kısıtlı yolcuların anlık yardım için ilgililerle irtibata geçmesi için istasyon ve garlarda erişilebilirlik standartlarına uygun yerlerde ve özelliklerde çağrı butonu konulmalıdır.

Yönetmelik m. 57/1 hükmünde demiryolu tren işletmecisinin veya altyapı işletmecisinin kusurunda dolayı engelli ve/veya hareket kabiliyeti kısıtlı yolcuların özel ekipmanlarının kısmen veya tamamen hasar görmesi veya kaybolması durumunda, zararın tamamının tren işletmecisinin veya altyapı işletmecisinin kusurları oranında tazmin edileceği hükme bağlanmıştır.

Yönetmelik m. 57/2 hükmünde engelli ve/veya hareket kabiliyeti kısıtlı yolcuların engeli/kısıtı ile ilgili bir donanımla seyahati zorunlu ise donanımın, trenin kapı ve koridor ölçülerine uygun olması koşuluyla demiryolu tren işletmecisi tarafından yolcunun el bagajı olarak trene yüklenir. Yükleme veya indirme sırasında donanım hasar görürse hasar miktarı, demiryolu tren işletmecisi tarafından kısmen veya tamamen karşılanır.

4.2.2.9. Demiryolu Tren İşletmecisinin Bagaj, El Bagajı ve Evcil Hayvanlara Yönelik Yükümlülükleri

Demiryolu tren işletmecisinin yolcuya karşı üstlendiği diğer bir borcu ise yolcuya ait bagaj ve eşyanın varış yerinde yolcuya teslim edilmesidir. Bu durumda bagaj ve eşyaların taşınması ve varış yerinde yolcuya teslimi, taşıma sözleşmesi kapsamında

taşıyıcının kanundan doğan yan edimlerini oluşturmaktadır.²⁷⁰ Nitekim sözleşmenin hukuki nitelendirilmesinde esas alınan edim borcu yolcunun taşınmasıdır.

Demiryolu tren işletmecisinin, yolcunun eşyalarına yönelik yükümlülüğü Yönetmelik m. 10 hükmünde düzenlenmektedir. Hükme göre demiryolu tren işletmecisi, yolcunun el bagajlarının, evcil hayvanlarının ve araçların taşınmasını reddedemez. Trenin bagaj vagonu bulunması halinde demiryolu tren işletmecisi, yolcu bagajlarını taşımaktan imtina etmesi mümkün değildir. Bu husus kanundan doğan bir yükümlülük olduğundan demiryolu tren işletmecisinin, taşıma sözleşmesinde aksini belirtmesi veya hukuka aykırı bir şekilde taşıma şartları belirlemesi halinde bu hükümler geçersiz sayılacak ve Yönetmelik ile kanunlardaki tamamlayıcı hükümler uygulanacaktır. Zira bu durum demiryolu tren işletmecisine verilen eşyalara ilişkin taşıma şartlarını belirleme yetkisini kötüye kullanmasına yol açacaktır.

Yönetmelik m. 10/6 hükmü uyarınca demiryolu tren işletmecisi, bagajların güvenli bir şekilde ve hasar görmeden ya da kaybolmadan taşınmasını sağlayacak önlemleri almakla yükümlüdür.²⁷¹ Demiryolu tren işletmecisinin söz konusu yükümlülüğü kapsamında trenlerde, bagajların taşınması için elverişli fiziki şartları oluşturması ve gereken personeli görevlendirmesi gerekir.²⁷² Yönetmelik m. 10/5 hükmünde ise demiryolu tren işletmecisi, yolcu eşyalarının tehlikeli madde içermesi halinde Tehlikeli Maddelerin Demiryolu ile Taşınması Hakkında Yönetmeliğine uygun düzenlemeleri yapmakla yükümlü olduğu belirtilmiştir.

Demiryolu tren işletmecisinin bagajları teslim alması akabinde bu durumu ispatlayan bir bagaj taşıma belgesini veya bagaj teşhis kuponunu yolcuya vermekle yükümlüdür. Bu belgelere ilişkin değerlendirmelerimiz çalışmamızın önceki bölümlerinde incelendiğinden tekrar yer verilmeyecektir.²⁷³

²⁷⁰ Eren, **a.g.e.**, Genel Hükümler, s. 35.; Kılıçoğlu, **a.g.e.**, s. 43.; Arkan, **a.g.m.**, Yolcu Taşımaları, s. 21.

²⁷¹ Sözer, **a.g.m.**, Havayolu Yük Taşıma, s. 51.

²⁷² Arkan, **a.g.m.**, Yolcu Taşımaları, s. 21.

²⁷³ Bkz. yuk. II., 3., 3.2., 3.2.5.

Yönetmelik m. 18 hükmü uyarınca demiryolu tren işletmecisi, bagaj taşıma belgesinin kendisine iade edilmesiyle birlikte yolcuya bagajını iade edecektir. Yolcunun bagajı teslim almaya yetkili olup olmadığını denetlemek istediğinde bagaj taşıma belgesini kontrol edebilecektir. Ancak demiryolu tren işletmecisine bu husus bir hak olarak tanınmış olup denetleme zorunluluğu getirilmemiştir. Ancak yolcunun, bagaj taşıma belgesini iade etmeden bagajı teslim almak istemesi halinde, bagajı teslim alma hakkı olduğunu kanıtlamak zorundadır. Bu husus ispatlanmadan bagaj teslim edildiğinde bu kişinin, bagajı teslim alma hakkı olmadığı anlaşıldığında bagaj üzerinde gerçek hak sahibi kişi, zilyetliğini kaybetmiş olacak ve bagajın kaybindan dolayı demiryolu tren işletmecisinin sorumluluğuna gidilecektir. Bu sebeple bagaj taşıma belgesinin iade edilmemesi halinde bu kişinin, bagajı teslim alma hakkına sahip olup olmadığını denetlemek demiryolu tren işletmecisinin bir yükümlülüğüdür.

Demiryolu tren işletmecisi, bagajları teslim yeri olarak belirlenen istasyonda teslim etmeye yetkilidir. Bagajların geç veya erken teslim edilmesi durumunda demiryolu tren işletmecisinin, yükümlülüklerine aykırı davranması söz konusu olacaktır.

4.2.2.10. Demiryolu Tren İşletmecisinin Sigorta Yükümlülüğü

Demiryolu tren işletmecisi, yolcunun trene bindiğinden indiği süre içerisinde yaşanacak kaza ya da olaylardan dolayı yolcunun ölmesi, yaralanması ya da yolcunun bagaj ya da eşyasının kısmen ya da tamamen kaybolmasından kaynaklanan zararını Demiryolu Tren İşletmeciliği Yetkilendirme Yönetmeliği²⁷⁴ kapsamında yapmakla yükümlü olduğu üçüncü şahıslara karşı mali sorumluluk sigortası ile karşılar.

²⁷⁴ Demiryolu İşletmeciliği Yetkilendirme Yönetmeliği, Sigorta başlıklı 13. maddede düzenlenmiştir; “(1) Demiryolu tren işletmecileri, bir kaza meydana gelmesi halinde mali yükümlülüklerini yerine getirebilmesi için Bakanlığa bu Yönetmelikte belirtilen hususlar ile ulusal ve uluslararası mevzuata uygun bir sigorta poliçesi verir. Poliçenin asgari şartları Bakanlık tarafından ayrıca belirlenir. (2) Başvurularda, yetkili kişiler tarafından imzalı ve istenen hususları içeren sigorta poliçesi veya sigorta poliçesi teklifi sunulur. (3) Poliçeyi yapan sigorta kurumu, Bakanlığın iznini almadan poliçenin kapsamını değiştiremez veya iptal edemez. (4) Asgari sigorta poliçe miktarı, her olay başı 20.000.000 TL (yirmimilyonTürkLirası) den az olamaz. Bu miktar her takvim yılı başından geçerli olmak üzere 40 uncu maddede belirtilen yeniden değerlendirme oranında artırılarak uygulanır. Daha önce verilen sigorta poliçe miktarı, o yıl için belirlenen miktardan az olması halinde eksik miktar kadar poliçe miktarı zeyilname ile arttırılır. (5) Yetki belgesi verilen demiryolu tren işletmecileri, yaptırmış olduğu sigorta poliçesini yetki belgesinin geçerli olduğu süre boyunca devam ettirmek zorundadır. İşletmeler sigorta poliçesinin geçerlilik süresi bitmeden önce, yeni dönemi kapsayan yeni sigorta poliçesinin aslım süresi sona eren poliçelerin bitim tarihinden 15 gün önce,

Yönetmelik m. 40/2 hükmüne göre demiryolu tren işletmecisi, trenin sefer süresince yolcunun bagaj ve eşyalarının kaza dışında meydana gelebilecek bir sebeple zarara uğraması halinde bu zararları, zararın türü fark etmeksizin mali sorumluluk sigortası ile güvence altına alacaktır. Yönetmelik m. 41 hükmünde kaza dışında, bagaj ve eşyalara gelebilecek olan zarara karşı yapılan mali sorumluluk sigortası için asgari teminat tutarları; yolcu başına bagaj için her kilogram başına otuz Türk Lirası ve en fazla iki bin yüz Türk Lirası olup; taşınmakta olan eşyalar için ise her kilogram için otuz Türk Lirasıdır. Demiryolu tren işletmecisi, belirtilen sigorta şartlarına uymadığı takdirde trenin işletilmesine müsaade edilmez.

4.2.2.11. Demiryolu Tren İşletmecisinin Trenin Gecikmesi ve İptal Olması Halinde Yükümlülükleri

Demiryolu tren işletmecisinin trenin gecikmesi veya iptal edilmesi halinde yolcuya birtakım hizmetleri sağlamakla yükümlü olduğu düzenlenmiştir. Yönetmeliğin 51. maddesinde yer alan hizmetlerin sağlanması mesafe ve süre ile sınırlandırılmıştır.

Seferin kalkışında veya varışında gecikme yaşanacak olması durumunda demiryolu tren işletmecisinin yolcuya tahmini kalkış ve varış saatini bildirmesi gerekir. Bu gecikmenin 0-500 km arası mesafelerde 75 dakikayı, 500 km üzeri mesafelerde 125 dakikayı aşması halinde yolcuya, Yönetmelikte yer alan hizmetleri ücretsiz olarak sağlar. Bu hizmetler, trende veya istasyonda ikram sağlanması ile trenin yolda kalması halinde alternatif bir kalkış veya varış noktasına ulaşımın sağlanmasıdır.

Demiryolu tren işletmecisinin taşıma hizmetine devam edemeyecek olması durumunda alternatif bir ulaşım aracıyla yolcuyu varış noktasına ulaştırması gerekir.

Bakanlığa ibraz etmek zorundadır. (6) Poliçe süresi en az bir yıllıktır. (7) Bir demiryolu tren işletmecisinin hem yük hem de yolcu tren işletmeciliği yetki belgesi almak için başvurması durumunda tek bir paket sigorta poliçesi vermesi yeterlidir. (8) Yürürlükte bulunan sigorta ile ilgili diğer mevzuat hükümleri saklıdır.”

4.2.3. Demiryolu Tren İşletmecisinin Sorumlulukları

Hukukumuzda sorumluluğun “... ile sorumluluk” ve “...den sorumluluk” olarak ikiye ayrıldığı kabul edilir.²⁷⁵ Sorumluluğun haksız fiilden veya borca aykırılıktan kaynaklandığı durumlarda ortaya çıkan zararın tazmin edilmesi yükümlülüğü doğar.²⁷⁶ Bu sebeple yolcu taşıma sözleşmesinden doğan borçların gereği gibi yerine getirilmemesi halinde veya haksız fiil hallerinde meydana gelen zararın tazmin edilmesi amacıyla yolcuya tazminat ödemek demiryolu tren işletmecisi bakımından bir yükümlülük olur.

Çalışmamızın bu başlığı altında ilk olarak demiryolu tren işletmecisinin yolcu taşıma sözleşmesiyle üstlendiği yükümlülükleri hiç veya gereği gibi yerine getirememesi halinde doğacak sorumluluğu incelenecektir. İkinci olarak demiryolu tren işletmecisinin sözleşme dışı sorumluluğuna yer verilecektir.

Çalışmamızda konumuzla sınırlı olmak üzere demiryolu tren işletmecisinin sözleşme ve haksız fiil sorumluluğu yalnızca yolcunun ve yolcu bagajlarının, el bagajlarının ve evcil hayvanlarının bir zarara uğramasıyla sınırlı olarak incelenmiş; demiryolu tren işletmecisiyle sözleşme ilişkisi bulunmayan üçüncü kişilerin uğradığı zararlardan dolayı ortaya çıkan sorumluluk incelenmemiştir.²⁷⁷

Yolcunun uğradığı zararların tazmini için sözleşmeye aykırılık hükümlerine başvurularının yanında kusursuz sorumluluk (akit dışı sorumluluk) hükümlerine de başvurması mümkündür.²⁷⁸ Bu durumda yarışan talepler söz konusu olacaktır.²⁷⁹

²⁷⁵ Oğuzman, Öz, **a.g.e.**, C. I, s. 14.; Eren, **a.g.e.**, Genel Hükümler, s. 86.; Kılıçoğlu, **a.g.e.**, s. 47-48.; Haluk Tandoğan, **Türk Mes’uliyet Hukuku (Akit Dışı ve Akdi Mes’uliyet)**, Vedat Kitapçılık, 1961 bs. Tıpkı Baskı, İstanbul, (2010), s. 3.; Tekinay vd., **a.g.e.**, s. 22-23.

²⁷⁶ Oğuzman, Öz, **a.g.e.**, C. I, s. 15.; Tandoğan, **a.g.e.**, s. 3.; Tekinay vd., **a.g.e.**, s. 18-19.

²⁷⁷ Bu yönde ayrıntılı çalışma için bkz. Ayşe Erol, **Türk Sorumluluk Hukukuna Göre Demiryolu İşletenin Sözleşme Dışı Sorumluluğu**, Yetkin Yayınları, Ankara, 2019.

²⁷⁸ Alper Uyumaz, Hüseyin Tokat, "Demiryolu ile Yolcu Taşımacılığında Kaynaklanan Akit Dışı Hukukî Sorumluluk", **Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, S. 65, (2016), ss. (967-1022), s. 984.

²⁷⁹ Bkz. aş. III., 4., 4.2., 4.2.3., 4.2.3.2., 4.2.3.2.d.

4.2.3.1. Demiryolu Tren İşletmecisinin Yolcu Taşıma Sözleşmesinden Doğan Sorumluluğu

Sözleşmesel sorumluluk, borçlunun sözleşmeden doğan yükümlülüklerini yerine getirilmemesi halinde gündeme gelir. Konumuz bakımından sözleşmesel sorumluluk demiryolu tren işletmecisinin taşıma sözleşmesiyle yolcuya karşı üstlendiği yükümlülüklerini hiç veya gereği gibi yerine getirememesinden dolayı sorumlu olmasını ifade eder.²⁸⁰ Bu sorumluluk da esasen TBK m. 112 hükmündeki sorumluluğa denk gelmektedir.

Yönetmelik ile demiryolu tren işletmecisinin sorumluluğu bakımından özel bir düzenleme getirildiği takdirde, kanunlarla çelişmediği ölçüde Yönetmelik hükümleri öncelikli olarak uygulanacaktır. Yolcunun bedensel bütünlüğünün zarara uğraması, bagajının ve eşyasının ve eşyanın hasarlanması veya zayi olması, sefer iptali ve gecikme durumlarında demiryolu tren işletmecisinin sorumluluğu Yönetmelikteki düzenlemelere göre belirlenir. Yönetmelikte genel hükümlere atıf yapılması veya Yönetmelikte düzenlenmeyen durumların meydana gelmesi halinde sorumluluğun değerlendirilmesinde esas alınacak genel hükümler TTK ve TBK hükümleridir.²⁸¹ Yönetmelikte düzenlenen sorumluluk ile ilgili hükümler yolcu aleyhine değiştirilemeyecektir.

a. Yolcu Taşıma Sözleşmesinden Doğan Sorumluluğun Şartları

Yolcu taşıma sözleşmesinden doğan sorumluluk için aranan şartların incelenmesi önem arz etmektedir. Nitekim Yönetmelikte, kaza veya olay nedeniyle yolcunun yaralanması veya ölmesi, seferin iptal, gecikmesi ve bağlantının kaçırılmasıyla yolcunun zarara uğraması ve bagaj ve eşyaların zarara uğraması halinde demiryolu tren işletmecisinin sorumluluğu düzenlenmiştir. Ancak demiryolu tren işletmecisinin sorumluluğu yalnızca bu olayların ortaya çıkmasıyla meydana gelen zararlardan ibaret

²⁸⁰ Ülgen, **a.g.e.**, s. 153.; Seven, **a.g.e.**, Taşıma Hukuku, s. 103.; Ahmet Özgan, “Demiryolu ile Yurtiçinde Yolcu Taşımaları Sırasında Meydana Gelen Bedeni Zararların Tazmini Davalarıyla İlgili Yeni Yasal Düzenlemeler Sonucu Ortaya Çıkan Bazı Güncel Sorunlar”, **Bedensel Zararlardan Dolayı Hukuki Sorumluluk**, Türkiye Barolar Birliği Yayınları, (2020), Kıbrıs, Ed. Necdet Basa, Sema Uçakhan Güleç, ss. (305-315), s. 307.

²⁸¹ Ülgen, **a.g.e.**, s. 155.

değildir. Örneğin demiryolu tren işletmecisinin hijyen yükümlülüğüne aykırı davranması nedeniyle yolcunun yaralanması halinde de demiryolu tren işletmecisi sorumlu olacaktır. İşte bu sebeplerden dolayı yolcu taşıma sözleşmesinden doğan sorumluluğun şartları incelenecektir.

Bu başlık altında vereceğimiz tanım ve kavramlar çalışmamızın devamında inceleyeceğimiz, yolcunun yaralanması veya ölmesi halinde sorumluluk, iptal, gecikme ve bağlantının kaçırlması halinde sorumluluk ve bagaj ve eşyaya yönelik sorumluluklar başlıkları altında da geçerli olacaktır.

Yolcunun genel hükümlere başvurabilmesi için ilk olarak yolcu taşıma sözleşmesi kurulmuş olmalıdır. Yolcu sıfatı olmayan üçüncü kişilere karşı demiryolu tren işletmecisinin sözleşme dışı sorumluluğu gündeme gelecektir.

Türk hukukunda sözleşmeye aykırılık hükümleri, kusurlu sorumluluk başlığı altında değerlendirilir. Bunun anlamı, sözleşmeye aykırılıktan borçlunun sorumlu tutulabilmesi için borçlunun kusurlu olmasının gerekmesidir. Kusur sorumluluğunun diğer şartları da borca aykırı davranışın gerçekleştirilmesi, bir zararın doğması ve zarar ile fiil arasında uygun illiyet bağının bulunmasıdır.

aa. Borca Aykırı Davranış

Borca aykırı davranış borcun hiç veya gereği gibi yerine getirilmemesini ifade etmektedir.²⁸² Bu davranış yapma veya yapmama şeklinde olabilir.

Demiryolu tren işletmecisinin taşıma sözleşmesinden doğan yükümlülüklerini aktif davranışlarıyla veya pasif durumda kalmasıyla ihlal etmesi mümkündür. Örneğin trenin belirlenen rota dışında hareket etmesi halinde veya yolcunun kişisel verilerini ifşa etmesi halinde demiryolu tren işletmecisi aktif davranışlarla yolcu taşıma sözleşmesinden doğan yükümlülüklerini ihlal etmiş olur. Demiryolu tren işletmecisi bilgilendirme yükümlülüğüne aykırı olarak hiç bilgilendirme yapmazsa, ihmali davranışıyla; yanlış ve eksik bilgilendirme yapar ise aktif davranışıyla yolcunun zarara uğramasına sebep

²⁸² Eren, **a.g.e.**, Genel Hükümler, s. 1205.; Kılıçoğlu, **a.g.e.**, s. 811, 819.; Tandoğan, **a.g.e.**, s. 415.

olabilir. Diğer bir örnek demiryolu tren işletmecisinin hijyen sağlama yükümlülüğüne aykırı davranarak trenlerde ve istasyonlarda çöplerin toplanması gibi hizmetleri sağlamaması halinde meydana gelen zararlardan sorumlu olacaktır. Bu örnekler somut olayın şartlarına göre çoğaltılabilecektir. Bu hususta önemli olan Yönetmelikte düzenlenmeyen veya genel hükümlere atıf yapılan hallerde borca aykırı davranışın tespit edilebilmesidir.

Borca aykırı davranışların aynı zamanda haksız fiil niteliğinde olması da mümkündür. Bu durumda diğer şartların da varlığı halinde sorumluluk hükümlerinin yarışmasından bahsedilecektir.²⁸³

bb. Zararın Meydana Gelmesi

Demiryolu tren işletmecisinin borca aykırı davranışı yolcuda bir zararın doğmasına neden olmalıdır. Zarar kalemlerini incelememiz çalışmamızın devamında yolcunun uğradığı zararları tespit edebilmemiz açısından faydalı olacaktır.

Doktrinde zarar; kişinin malvarlığında veya kişi varlığında, iradesi dışında bir eksilmenin meydana gelmesi veya artmanın engellenmesi olarak tanımlanır.²⁸⁴ Zarar, geniş anlamda maddi ve manevi zararları ifade ederken dar anlamda maddi zarar anlamında kullanılır.²⁸⁵

Maddi zarar, bir kimsenin malvarlığının halihazırdaki durumu ile borca aykırı davranış gerçekleşmeseydi içinde olacağı durum arasındaki farkı ifade eder.²⁸⁶ Maddi zarar kaleminin içerisinde fiili zarar ve yoksun kalınan kar bulunur. Fiili zarar, malvarlığının aktifinde bir azalmanın veya pasifinde bir artmanın meydana gelmesini;

²⁸³ Bkz. aş. III.,4.,4.2., 4.2.3., 4.2.3.2., 4.2.3.2.d.

²⁸⁴ M. Kemal Oğuzman, M. Turgut Öz, **Borçlar Hukuku Genel Hükümler**, C. II, Vedat Kitapçılık, İstanbul, 2021, s. 42.; Eren, **a.g.e.**, Genel Hükümler, s. 599.; Kılıçoğlu, **a.g.e.**, s. 390.

²⁸⁵ Oğuzman, Öz, **a.g.e.**, C. I, s. 399.; Eren, **a.g.e.**, Genel Hükümler, s. 599.; Tandoğan, **a.g.e.**, s. 63.

²⁸⁶ Eren, **a.g.e.**, Genel Hükümler, s. 601.; Kılıçoğlu, **a.g.e.**, s. 392.

yoksun kalınan kar ise borca aykırı davranış olmasaydı kişinin malvarlığında meydana gelecek artışı ifade eder.²⁸⁷

Olumlu zarar, sözleşmenin hiç veya gereği gibi ya da vaktinde ifa edilmemesinden doğan zarardır.²⁸⁸ Olumlu zarar, borçlunun borcunu tam ve gereği gibi yerine getirmesi durumu ile borca aykırılık nedeniyle malvarlığının içinde bulunduğu durum arasındaki farkı ifade eder.²⁸⁹ Fiili zarar ve yoksun kalınan kar, olumlu zarar kalemleri içerisinde değerlendirilir.

Olumsuz zararlar, sözleşmenin hiç kurulamamasından veya geçersiz hale gelmesinden doğan zararlardır.²⁹⁰ Zarar görenin malvarlığının halihazırdaki durumu ile sözleşme hiç kurulmasaydı içinde bulunacağı durum arasındaki fark olumsuz zararı oluşturur. Sözleşme yapan yolcu, sözleşmenin varlığına ve geçerliliğine güvenerek yapmış olduğu giderlerin tazminini isteyebilme imkanına sahip olacaktır. Olumsuz zarar kalemi içerisinde sözleşmenin kurulması için yapılan giderler, ifanın kabulü için yapılan giderler, başka bir sözleşme yapma fırsatının kaçırılması durumları yer alır.²⁹¹ Örneğin yolcunun sözleşmeden cayma hakkının olduğu durumlarda sözleşmeden dönerek talep edebileceği zarar, olumsuz zarardır.

Manevi zarar, kişinin kişilik haklarına ilişkin bir zarara uğramasını ifade eder. Beden ve ruh sağlığının bozulmasından kaynaklanan acı, elem ve ıstırap gibi duyguların yol açtığı zararlardır.²⁹² TBK m. 114 hükmünde yer alan haksız fiil sorumluluğuna ilişkin hükümlerin sözleşmeden doğan sorumluluk halinde de kıyasen uygulanacağını öngören hüküm, manevi zarar için de geçerlidir.²⁹³ TBK m. 56 hükmünde yer alan manevi zararlara ilişkin düzenleme sözleşmeden doğan sorumluluk halinde de uygulanır. Yolcunun bir kazaya şahit olması, manevi zarara örnek olarak verilebilir. Ancak kazaya

²⁸⁷ Oğuzman, Öz, **a.g.e.**, C. II, s. 44.; Tekinay vd., **a.g.e.**, s. 560-561.; Eren, **a.g.e.**, Genel Hükümler, s. 605.; Kılıçoğlu, **a.g.e.**, s. 398.; Yargıtay, 4. H.D., T. 23.12.1982, E. 1982/7190, K. 1982/11637, (Lexpera, E. T. : 05.02.2023).

²⁸⁸ Oğuzman, Öz, **a.g.e.**, C. I, s. 400.; Eren, **a.g.e.**, Genel Hükümler, s. 1199.; Kılıçoğlu, **a.g.e.**, s. 820.

²⁸⁹ Oğuzman, Öz, **a.g.e.**, C. I, s. 400.; Tekinay vd., **a.g.e.**, s. 855.

²⁹⁰ Oğuzman, Öz, **a.g.e.**, C. I, s. 401.; Tekinay vd., **a.g.e.**, s. 855.; Eren, **a.g.e.**, Genel Hükümler, s. 1196.; Kılıçoğlu, **a.g.e.**, s. 820.

²⁹¹ Oğuzman, Öz, **a.g.e.**, C. I, s. 403.; Eren, **a.g.e.**, Genel Hükümler, s. 1197.

²⁹² Oğuzman, Öz, **a.g.e.**, C. I, s. 406.; Eren, **a.g.e.**, Genel Hükümler, s. 610.; Kılıçoğlu, **a.g.e.**, s. 393.

²⁹³ Kılıçoğlu, **a.g.e.**, s. 820.

şahit olan herkes değil ancak kazaya şahit olup TBK m. 56'da yer alan şartları taşıyan yolcunun tazminat talep etme hakkı olacaktır. Diğer yandan, yolcu yakınlarının da manevi zarara uğraması ve tazminat talep etme hakları mevcuttur.²⁹⁴

Doğrudan zarar, zararı doğuran fiilin veya olayın direkt olarak sebep olduğu zararı ifade eder. Dolaylı zarar ise zararı doğuran fiil veya olaya bağlı olarak ikinci planda meydana gelen zararları ifade eder.²⁹⁵

Yansıma zarar ise zararı doğuran fiil nedeniyle bu fiile maruz kalan kimsenin dışında başka kişinin veya kişilerin de zarar görmesini ifade eder.²⁹⁶ Hukukumuzda yansıma zararlardan dolayı sorumluluk kanun koyucu tarafından da düzenlenmiştir. TBK m. 53 hükmünde yer alan destekten yoksun kalma tazminatı ve TBK m. 56 hükmünde düzenlenen ölenin yakınlarının isteyebileceği manevi tazminat yansıma zarardan dolayı sorumluluğa örnektir.

Bu açıklamalarımız ışığında demiryolu tren işletmecisinin sözleşmeden doğan sorumluluğuna aykırı davranması nedeniyle yolcunun maddi ve manevi zarara uğrayabileceğini ifade edebiliriz. Yönetmelikte düzenlenen zarar kalemleri çalışmamızın devamında incelenecektir. Örneğin kaza halinde demiryolu tren işletmecisinin hangi zararlardan sorumlu olacağı Yönetmelikte hükme bağlanmıştır. Ancak iptal, gecikme veya bağlantının kaçırılması halinde yolcunun uğradığı zararlara ilişkin bir hüküm yer almamaktadır. Yolcu, bu sebeplerden dolayı bir zarara uğradığını ispat ettiği takdirde demiryolu tren işletmecisinden zararının tazminini talep edebilecektir.

²⁹⁴ Bu yönde verilmiş Yargıtay kararı için bkz. Eriş, **a.g.e.**, s. 235-236.; Anılan kararda Yargıtay, tren kazası sonucunda bir ayağını kaybeden yolcunun; anne, baba ve kardeşi tarafından açılan davada kazanma gücünün kaybı sebebi ile söz konusu yakınların ruhsal ve sinirsel sağlık bütünlüklerinin bozulduğuna hükmedip davacıların manevi tazminat haklarının bulunduğunu belirtmiştir.; Yargıtay, 11. H.D., T. 14.12.2011, E. 6374, K. 16973.

²⁹⁵ Oğuzman, Öz, **a.g.e.**, C. II, s. 46.; Tekinay vd., **a.g.e.**, s. 565.; Eren, **a.g.e.**, Genel Hükümler, s. 608.; Mustafa Tiftik, **Akit Dışı Sorumlulukta Maddi Tazminat**, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Özel Hukuk Anabilim Dalı, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Ankara, 1988, s. 28.; Kılıçoğlu, **a.g.e.**, s. 393-394.

²⁹⁶ Oğuzman, Öz, **a.g.e.**, C. II, s. 47.; Kılıçoğlu, **a.g.e.**, s. 395.; Tekinay vd., **a.g.e.**, s. 562.

cc. Borca Aykırı Davranış ve Zarar Arasında Uygun İlliyet Bağının Bulunması

Sözleşmeden doğan yükümlülüklere aykırı davranılması halinde talep edilebilecek zararlar ancak borca aykırı davranış ile arasında uygun illiyet bağı bulunan zararlardır.²⁹⁷ Yolcu, uğradığı zarar ve demiryolu tren işletmecisinin hukuka ve yükümlülüklerine aykırı davranışını ispat ettiği takdirde zararının tazminini talep edebilecektir.

Türk hukukunda illiyete ilişkin kuramlardan “*uygun illiyet bağı*” kuramı kabul edilmektedir.²⁹⁸ Uygun illiyet bağı, zarara sebep olan fiil veya olay ile zarar arasındaki neden-sonuç ilişkisidir.²⁹⁹ Sözleşmenin ihlal edilmesi, olayların genel akışına ve genel hayat düzenine göre o zararı meydana getirmeye elverişli olmalıdır.³⁰⁰ Uygun illiyet bağının işlevi, meydana gelen olay ve olgu ile zarar arasındaki nedenselliğin tespit edilmesi ve buna bağlı olarak sorumluluğunun sınırlarının belirlenmesidir.³⁰¹

İlliyet bağının kesilmesi, zararı doğurmaya elverişli bir sebebin olmasına rağmen, meydana gelen yeni bir sebebin zararın doğmasına neden olmasıyla ilk sebebi arka plana atması ve aradaki neden sonuç ilişkisini kaldırması halinde söz konusu olur.³⁰² Örneğin güven içinde seyahat etmekte olan yolcunun yükümlülüklerine aykırı davranarak ve diğer yolcuları da tehlikeye atarak trenden atlaması halinde zarar görenin fiili zararın asıl sebebi olarak meydana geldiğinden demiryolu tren işletmecisinin sorumluluğuna gidilemeyecektir. Burada incelenmesi gereken husus demiryolu tren işletmecisinin gerçekten tüm önlemleri alıp almadığı, seferin güvenliği için gerekli denetimi sağlayıp sağlamadığı ve bu hususlarda gereken özeni gösterip göstermediğidir. Aksi halde taşıma yükümlülüğünü ihlal etmiş olacağından zararın meydana gelmesinde asıl sebep yolcunun kendi fiili olsa da diğer yolculara karşı oluşan zararlardan sorumlu olabilecektir.

²⁹⁷ Oğuzman, Öz, **a.g.e.**, C. I, s. 397.; Kılıçoğlu, **a.g.e.**, s. 401.

²⁹⁸ Oğuzman, Öz, **a.g.e.**, C. II, s. 49.; Tekinay vd., **a.g.e.**, s. 573.; Tandoğan, **a.g.e.**, s. 77.; Erişgin, **a.g.m.**, Tehlike Bağı, s. 138.; Kılıçoğlu, **a.g.e.**, s. 401.

²⁹⁹ Oğuzman, Öz, **a.g.e.**, C. II, s. 49.; Yargıtay H.G.K., T. 06.06.1987, E. 1985/854, K. 1987/140., (Lexpera, E. T.: 04.02.2023).

³⁰⁰ Oğuzman, Öz, **a.g.e.**, C. II, s. 49, Eren, **a.g.e.**, Genel Hükümler, s. 1196.; Erişgin, **a.g.m.**, Tehlike Bağı, s. 140.

³⁰¹ Erişgin, **a.g.m.**, Tehlike Bağı, s. 139.; Kılıçoğlu, **a.g.e.**, s. 401.

³⁰² Eren, **a.g.e.**, İlliyet Bağı Teorisi, s. 173.; Tekinay vd., **a.g.e.**, s. 566.

İlliyet bağıını kesen sebepler mücbir sebep, zarar görenin kusuru ve üçüncü kişinin kusuru olarak üç başlık altında incelenir. Yönetmelikte demiryolu tren işletmecisinin sorumluluğu da bu ayrıma uygun olarak düzenlenmiştir. Çalışmamızın devamında Yönetmelikte düzenlenen ve uygun illiyet bağıını kesen sebepler her bir başlık altında ayrıca incelenecektir.

dd. Kusur

Hukukumuzda sözleşmeden doğan sorumluluk ilke olarak kusur sorumluluğudur.³⁰³ TBK m. 112 hükmüne göre borçlu kendisine hiçbir kusur yüklenmeyeceğini ispat etmedikçe borcun hiç veya gereği gibi yerine getirilmemesinden sorumludur. Borçlunun, gereken dikkat ve özeni gösterdiğini, borcun ihlalinde kendisine hiçbir kusur atfedilemeyeceğini ispat etmedikçe sorumluluktan kurtulması mümkün değildir.³⁰⁴ Borçlunun kusurlu olduğu karine olarak kabul edilmiştir. Zira borçlu kendisine düşen yükümlülükleri sözleşmenin karşı tarafından daha iyi bilmeli ve kusurunun olup olmadığını değerlendirebilmelidir.³⁰⁵ Demiryolu tren işletmecisi bakımından da sözleşmeden doğan sorumluluk noktasında aksine bir hüküm Yönetmelik ve TTK'da yer almadıkça kusur sorumluluğu geçerli olacaktır.³⁰⁶

Kusur, kast ve ihmal olarak ikiye ayrılır.³⁰⁷ Kast, borçlunun sözleşmeden doğan yükümlülüklerini bilerek ve isteyerek ihlal etmesidir. İhmal ise borçlunun sözleşmeden doğan yükümlülüklerini yerine getirirken gereken özeni ve dikkati göstermemesidir. Sözleşmeden doğan yükümlülüklerin ihlal edilmesinde aranan kusur objektif kusurdur. Borçlunun sözleşmeden doğan yükümlülüklerini yerine getirmesinde sübjektif, kendisine özgü nitelikleri dikkate alınmaz. Objektif kusur teorisine göre, borçlunun borcunu yerine getirmede makul ve dürüst bir borçludan beklenen dikkat ve özeni gösterip göstermediği değerlendirilir.³⁰⁸

³⁰³ Eren, **a.g.e.**, Genel Hükümler, s. 1199.; Tandoğan, **a.g.e.**, s. 415.

³⁰⁴ Eren, **a.g.e.**, Genel Hükümler, s. 1199.

³⁰⁵ Oğuzman, Öz, **a.g.e.**, C. I, s. 419.

³⁰⁶ Seven, **a.g.e.**, Taşıma Hukuku, s. 105.

³⁰⁷ Eren, **a.g.e.**, Genel Hükümler, s. 1200.; Oğuzman, Öz, **a.g.e.**, C. I, s. 420.; Tandoğan, **a.g.e.**, s. 46.; Kılıçoğlu, **a.g.e.**, s. 409-410.

³⁰⁸ Eren, **a.g.e.**, Genel Hükümler, s. 1202.

TBK m. 114 hükmüne göre borçlu her türlü kusurundan sorumludur. Bu sebeple sözleşmeden doğan sorumluluğun değerlendirilmesinde kusurun derecesi dikkate alınmayacaktır.³⁰⁹ Kusurun derecesi ancak tazminatın belirlenmesinde dikkate alınacaktır.³¹⁰

b. Demiryolu Tren İşletmecisinin Yolcunun Yaralanması veya Ölmesi Halinde Sorumluluğu

Demiryolu tren işletmecisinin yolcu taşıma sözleşmesinden doğan temel yükümlülüğünün taşıma işinin gerçekleştirilmesi olduğunu belirtmiştik. Taşıma yükümlülüğünün ihlal edilmesiyle kazanın meydana gelmesi halinde demiryolu tren işletmecisinin sorumluluğu Yönetmelikte geniş bir biçimde yer almaktadır.

aa. Sağ Salim Taşıma Borcunun İhlali

Demiryolu tren işletmecisinin yolcu taşıma sözleşmesiyle yolcunun sadece taşınmasını değil, sağ ve zamanında varışını da taahhüt etmektedir.³¹¹ Bu sebeple demiryolu tren işletmecisi, seferin güvenliği için her türlü tedbiri almak ve treni sefere elverişli bulundurmakla yükümlüdür. TTK m. 914 hükmünden de taşıma taahhüdünün yolcuyu sağ salim varış noktasına ulaştırmayı içerdiği anlaşılmaktadır.³¹²

Demiryolu tren işletmecisinin alması gereken tedbirler; yolcu koltuklarının ve emniyet kemerlerinin sağlamlığı, sefer esnasında gerekli ve yeterli personeli bulundurmak gibi kazanın meydana gelmemesi için önceden yerine getirmesi gereken önlemlerdir.³¹³ Trenin sefere elverişli bulunması ise trenin genel bakımının sağlanması, tekerleklerin ve rayların yola elverişli halde bulunması olarak ifade edilebilir. Demiryolu

³⁰⁹ Eren, **a.g.e.**, Genel Hükümler, s. 1204.; Oğuzman, Öz, **a.g.e.**, C. I, s. 421.

³¹⁰ Eren, **a.g.e.**, Genel Hükümler, s. 1204.; Oğuzman, Öz, **a.g.e.**, C. I, s. 421.

³¹¹ Ülgen, **a.g.e.**, s. 160.; Seven, **a.g.e.**, Taşıma Hukuku, s. 129.

³¹² Seven, **a.g.e.**, Taşıma Hukuku, s. 95.

³¹³ Seven, **a.g.e.**, Taşıma Hukuku, s. 129.; Bu yönde verilmiş Yargıtay Kararı için bkz. yuk. III, 4., 4.2., 4.2.2., 4.2.2.3.

tren işletmecisinin bu yükümlülüğünü taşıma sözleşmesi boyunca ihlal etmemesi gerekir.³¹⁴

Demiryolu tren işletmecisinin kaza nedeniyle sorumluluğu esasında sözleşmeden doğan borca aykırılık nedeniyle kusura bağlı bir sorumluluk türü olarak düzenlenmiştir. Ancak objektif kusur sorumluluğu esas alınacaktır.³¹⁵ Zira TTK m. 914/2’de yer alan “*Ancak, taşıyıcı, kazanın kendisinin veya yardımcılarının en yüksek özeni göstermelerine rağmen, kaçınamayacakları ve sonuçlarını önleyemeyecekleri bir sebepten ileri geldiğini ispat ederse tazminattan kurtulur.*” hükmüyle taşıyıcının yüksek özen yükümlülüğü altında olduğu belirlenmiştir. Bu hüküm, demiryolu tren işletmecisi bakımından da uygulanacak ve demiryolu tren işletmecisi, kendisinden beklenen tüm özeni göstermesi aranacak ancak kendisinin ve yardımcılarının en yüksek özeni göstermesine rağmen kazanın meydana gelmesini önleyemediğini ispat etmekle sorumluluktan kurtulabilecektir.³¹⁶

TTK m. 914 hükmünde yer alan yüksek özen borcu, vekalet sözleşmesine ilişkin TBK m. 506 hükmü ve TTK m. 18 hükmü kapsamında da değerlendirilmelidir. TBK m. 506/3 hükmüne göre “*Vekilin özen borcunun kapsamının belirlenmesinde, benzer alanda iş ve hizmetleri üstlenen basiretli bir vekilin göstermesi gereken davranış esas alınır.*”. Nitekim TTK m. 18/2 hükmünde “*Her tacirin, ticaretine ait bütün faaliyetlerinde basiretli bir iş adamı gibi hareket etmesi gerekir.*” şeklinde düzenleme yer almaktadır. Her iki hükümde de özen yükümlülüğünün derecesi objektif kriterler esas alınarak

³¹⁴ Sözer, **a.g.m.**, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 139.; Yargıtay, 11. H.D., T. 05.12.2019, E. 2018/3081, K. 2019/7864., Kararda, yolcunun sefer sırasında trenden inmeye çalışırken düşerek hayatını kaybetmesi sebebiyle yolcunun yakınları tarafından demiryolu tren işletmecisinin sağ salim taşıma borcunu ihlal ettiği iddia edilmiştir. Savcılık makamı, yolcunun intihar etmesinden dolayı demiryolu tren işletmecisinin kusuru olmadığını belirtip takipsizlik kararı vermek istemiş olsa da Mahkeme heyeti baba, anne ve kardeşler için maddi ve manevi tazminat kalemleri istemlerini uygun bulup demiryolu tren işletmecisinin tazminat ödemesine hükmetmiştir. (Lexpera, E. T.: 17.11.2022)

³¹⁵ Seven, **a.g.e.**, Taşıma Hukuku, s. 130.

³¹⁶ Borçlunun kendisinden beklenen bütün özeni göstermesine rağmen meydana gelmesine engel olamadığı ve zararın kaçınılmaz olarak doğduğu olaylar fevkalade hal olarak adlandırılır, bkz.: Oğuzman, Öz, **a.g.e.**, C. I, s. 423.; Bu sebeple demiryolu tren işletmecisi esasında umulmayan hallerden de sorumlu tutulmaktadır.; Seven, **a.g.e.**, Taşıma Hukuku, s. 130.; Doğuş Taylan Türkel, “Taşıyıcının En Yüksek Özeni Üzerinde Bir İnceleme”, **Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, C. 22, S. 1, (2020), ss. (255-320), s. 282.; Özgan, **a.g.m.**, s. 308.; Yargıtay H.G.K., T. 18.06.1976, E. 1975/11-184, K. 2247.

belirlenmiştir.³¹⁷ Bu objektif kriter, vekilin ve tacirin kendi işlerinde gösterdiği özeni değil aynı koşullar altında bulunan bir tacirden beklenen özendir. Kişilerin subjektif özelliklerine göre değil farazi olarak üçüncü bir kişiye göre bu değerlendirme yapılır. Ancak TTK m. 914/2 ile kaza halinde taşıyıcıdan beklenen özen derecesi daha da yükseltilerek kendisinden beklenen en yüksek özeni göstermesi meydana gelen durumun kaçınılmaz olması gerektiği düzenlenmiştir. Demiryolu tren işletmecisinin teknik hususlar dahil bilgi ve deneyimi, uzmanlığı özen derecesinin tespitinde değerlendirilecektir.

bb. Zarara Neden Olan Kaza

Yönetmelik m. 4/1 (t) bendinde kaza kavramının tanımı “*Maddi hasar, ölüm, yaralanma gibi zararlı sonuçları olan, istenmeyen, beklenmedik, ani ve kasıtsız bir olay veya olaylar zinciri*” şeklinde yapılmıştır. Yönetmelik m. 4/1 (u) bendinde “*olay*” kavramı “*İstenmeyen, beklenmedik, demiryolu sisteminin işleyişini ve/veya emniyetini etkileyen, kaza tanımı dışında kalan durumlar*” şeklinde tanımlanmıştır.

Doktrinde yer alan bir görüşe göre Yönetmelikte hukuki fiil olarak “*kaza*” ve “*olay*” ayrımı bilinçli bir şekilde yapılmıştır.³¹⁸ Demiryolu tren işletmecisinin sorumlu olduğu olaylar “*kaza*” olarak nitelendirilmiş, kaza tanımı dışında kalanlar ise “*olay*” olarak ifade edilmiştir.

Yönetmelik m. 19/2 (a) bendinde demiryolu işletmecisinin “*Yolcunun trene biniş veya trenden iniş esnasında veya trende bulunduğu sırada ölümüne veya herhangi bir bedensel zarara uğramasına neden olan kazalardan*” sorumlu olduğu kabul edilmiştir. Aynı yönde bir düzenleme de Yönetmelik m. 24/1 hükmünde “*Demiryolu tren işletmecisi,*

³¹⁷ Sabih Arkan, **Ticari İşletme Hukuku**, 28. Baskı, Sözkesen Matbaacılık, Ankara, 2022, s.153.; Mehmet Bahtiyar, **Ticari İşletme Hukuku**, 21. Baskı, Beta Basım, İstanbul, 2020, s. 120.; Türkel, **a.g.m.**, s. 274.; Eren, **a.g.e.**, Özel Hükümler, s. 743.; Cevdet Yavuz, **Türk Borçlar Hukuku Özel Hükümler**, C. II, 11. Baskı, Beta Yayınları, İstanbul, 2022, s. 1308.; Mustafa Alper Gümüş, “6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu (TTK) M. 18/II’de Yer Alan “Basiretli İş Adamı (Tacir) Davranışı” Ölçütünün İyiniyetin (TMK M. 3) Varlığının Belirlenmesindeki İşlevi”, **Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi**, 6098 Sayılı Türk Borçlar Kanunu Hükümlerinin Değerlendirilmesi Sempozyumu (3-4 Haziran 2011), Prof. Dr. Cevdet Yavuz’a Armağan, İstanbul, (2012), ss. (1221-1240).; Seven, **a.g.e.**, Taşıma Hukuku, s. 105.

³¹⁸ Meriç, **a.g.m.**, s. 848.

yolcunun trene binerken, trenden inerken veya trende bulunduğu sırada demiryolu sistemi ile ilgili bir kaza nedeni ile ölmesinden veya yaralanmasından ve bunlara bağlı fiziki ve ruhsal bütünlüğüne gelebilecek her türlü zarardan sorumludur.” şeklinde yer almaktadır. Bu düzenlemeler, TTK m. 914/2 hükmünde yer alan “Taşıyıcı, yolcuların kazaya uğramalarından doğacak zararı tazmin eder.” hükmüyle de uyumludur.³¹⁹

Demiryolu tren işletmecisinin sorumluluğunun belirlenmesinde Yönetmelikte yer alan her iki hükmün birlikte değerlendirilmesi gerekmektedir. Bu bakımdan iki madde arasındaki fark, madde 24/1 hükmünde kazanın “*demiryolu sistemi ile ilgili*” olması da bir sorumluluk şartı olarak yer almasıdır. Doktrindeki bir görüşe³²⁰ göre Yönetmelik m. 19/2 (a) bendinde kazanın demiryolu sistemi ile ilgili olması şartı öngörülmediğinden bu şartın yokluğunda da yolcunun trene binerken, trenden inerken veya trende bulunduğu sırada meydana gelen kazalardan demiryolu işletmecisi sorumludur.

Kazadan demiryolu tren işletmecisinin sorumlu tutulabilmesi için kaza ve zarar arasında uygun illiyet bağının bulunması gerekir.³²¹ Uygun illiyet bağının yokluğu halinde demiryolu tren işletmecisi, yolcunun uğradığı zararları tazmin etmekle yükümlü olmayacaktır.

Demiryolu tren işletmecisinin sorumluluğunun değerlendirilmesinde Yönetmelik, TTK ve TBK hükümlerinin uygulanabilmesi için kazanın, demiryolunda meydana gelmesi gerekmektedir. Karayolu sayılan ve KTK hükümlerinin uygulanmasını gerektiren durumlar, bu başlık altında incelenmeyecektir. Buna göre hemzemin geçitlerinde meydana gelecek tren kazalarında gerek Yönetmelik gerek TBK m. 71 hükümleri uygulanmayacaktır.³²²

³¹⁹ Adıgüzel, **a.g.e.**, s. 302.

³²⁰ Meriç, **a.g.e.**, s. 850.

³²¹ Seven, **a.g.e.**, Taşıma Hukuku, s. 131.

³²² Karayolu olarak atfedilen hemzemin geçitleri ve bu geçitlerde meydana kazalar ile ilgili ayrıntılı bilgi için bkz. aş. III, 5., 5.2.

cc. Kazanın Yolcunun Trene Binerken, Trenden İnerken veya Trende Bulunduğu Sırada Meydana Gelmesi

Yönetmeliğin m. 19/2 (a) bendine göre kaza, yolcunun trene binerken, trenden inerken veya trende bulunduğu sırada meydana gelmelidir. Yolcunun trende bulunduğu anı tespit etmek kolaydır. Ancak yolcunun, ne zaman trene binmiş sayıldığı ve ne zaman trenden inmiş sayıldığına değerlendirilmesi gerekir. Bu değerlendirmelerde dikkat edilmesi gereken nokta, trende buldukları sırada yolcu sıfatını haiz olmayan kişilerin kaza meydana geldiğinde genel hükümlere göre demiryolu tren işletmecisinin sorumluluğuna başvurabilecekleridir. Ek olarak, bilet almak amacıyla istasyona gelen ve bilet almadan önce kaza sonucu zarara uğrayan kişiler, yolcu olarak değerlendirilemeyeceğinden demiryolu tren işletmecisinin sorumluluğu genel hükümler çerçevesinde değerlendirilecektir.

“*Trene binerken*” ifadesiyle yolcunun trene fiilen biniş anı değil, trene binmek amacıyla demiryolu tren işletmesinin sınırlarına girilmesi anlaşılmalıdır. Buna göre gar ve istasyonda meydana gelen kazalardan, diğer şartlar da var olduğu takdirde demiryolu işletmecisi sorumlu olur.³²³ Doktrinde bir görüş, yolcunun trene binme iradesiyle demiryolu tren işletmecisinin hakimiyet alanına girmesiyle birlikte demiryolu tren işletmecisinin sorumluluğunun başladığını kabul etmektedir.³²⁴ Biletin gösterilmesi, bagajın teslim edilmesi gibi eylemleri biniş faaliyeti kapsamında değerlendirilebilir.³²⁵ Örneğin elektronik ortamda bilet olarak istasyona gelen kişiler, artık yolcu sıfatını haiz olacağından biletini ve kimliğini yetkiliye gösterdiği andan itibaren demiryolu tren işletmecisinin sorumluluğu altına girmiş olurlar.

Burada göz önüne alınması gereken bir husus da yolcunun kendisinden beklenmeyen ve yapması gerekli olmayan bir eylemi sonucu yolcu, trene binerken bir zararın meydana gelmesi halinde demiryolu tren işletmecisinin sorumlu olmayacağıdır.³²⁶

³²³ Çelik, **a.g.e.**, s. 551.; Bu yönde Yargıtay kararı için bkz.: Eriş, **a.g.e.**, s. 1040, Yargıtay, 11. H.D., T. 12.06.2007, E. 6260, K. 8990.

³²⁴ Meriç, **a.g.e.**, s. 852.; Ülgen, **a.g.e.**, s. 165.

³²⁵ Ülgen, **a.g.e.**, s. 165.

³²⁶ Ülgen, **a.g.e.**, s. 165.

Yolcunun bulunduğu yer de trene binış anının tespit edilmesinde değerdendirilmelidir. Yolcunun trene binmesi gereken noktadan alakasız bir alanda bir zarara uğraması halinde sadece istasyonda bulunması nedeniyle oluşan zarardan demiryolu tren işletmecisi sorumlu tutulamayacaktır.³²⁷

Taşıyıcının binış faaliyetlerine egemen olması, örneğın gişelerin ve görevli personelin onun talimat ve denetimi altında olması da “*trene binış*” kavramı içerisinde değerdendirilebilir.³²⁸ Yolcunun bu egemenlik altından çıkması veya trene binış faaliyetiyle ilgili olmayan bir sebepten dolayı zarar görmesi halinde zararın Yönetmelik m. 19/2 (a) bendi ve Yönetmelik m. 24/1 hükmü kapsamında bir zarardan söz edilemeyecektir. Ancak bu hususlar, esas olarak sorumluluğun sınırını mutlak olarak çizmeyecek olup sorumluluğun sınırı somut olayın özelliklerine göre değerdendirilmelidir.

“*Trenden inerken*” ifadesiyle de yolcunun demiryolu işletmesinin sınırlarından çıktığı an anlaşılmalıdır. Trenden inen yolcunun güvenli bir alana geçmesiyle demiryolu tren işletmecisinin sorumluluğu ortadan kalkar. Trenden inen yolcunun istasyonu geçerken karşıdan gelen trenin altında kalmasıyla hayatını kaybettiği bir olayda demiryolu işletmecisinin sorumlu tutulması buna örnektir.³²⁹ Doktrinde bir görüş, bagajın yolcuya teslim edilmesiyle demiryolu tren işletmecisinin sorumluluğunun ortadan kalktığını ancak yine de yolcunun trenden indiği andan bagajın teslim anına kadar nerede olduğu ve ne yaptığının göz önünde bulundurulması gerektiğini kabul eder.³³⁰

Mola yerlerinde de yolcunun ihtiyaçlarını gidermek için trenden inmesini ve tekrar binmesini kapsayan bir süreç olmaktadır. Bu durumda da yolcunun davranışları, bulunduğu yer gibi hususlar değerdendirilecek ve mola yerinde meydana gelen kazalardan dolayı demiryolu tren işletmecisinin sorumluluğu tespit edilecektir. Demiryolu tren işletmecisinin mola verilen yerlerinin seçimine ve denetimine ilişkin özen yükümlülüğü

³²⁷ Ülgen, a.g.e., s. 166.

³²⁸ Ülgen, a.g.e., s. 166.

³²⁹ Çelik, a.g.e., s. 551.; Bu yönde Yargıtay kararı için bkz.: Eriş, a.g.e., s. 1048, Yargıtay, 11. H.D., T. 02.01.1999, E. 3682, K. 8684.

³³⁰ Meriç, a.g.e., s. 852.

bulduğundan bu yükümlülüğüne aykırı davranması nedeniyle meydana gelen zararlardan sorumlu olacağı da ifade edilmelidir.³³¹

Müteakip taşıyıcılar ile farklı taşıma sözleşmeleri kapsamında aktarmalı seyahat edecek yolcu için her bir sefer ayrıca değerlendirilmelidir. Yolcunun bir sefer sona erdiğinde gelecek seferi istasyonda beklemesi sırasında uğradığı zararlar, Yönetmelik m. 19/2 (a) bendi veya Yönetmelik m. 24/1 hükmü kapsamına girmeyecektir.³³²

dd. Yolcu Yaralanmaları veya Ölümleri

Kaza halinde yolcunun uğradığı zararların kapsamı, ölüm ve yaralanmanın meydana gelmesine göre farklılık göstermektedir. Yukarıda incelediğimiz zarar kalemlerinden hangilerinin demiryolu tren işletmecisinden talep edilebileceği hemen aşağıda incelenecektir.

- Yolcunun Yaralanması

Yolcunun kaza nedeniyle yaralanması ve yolcunun fiziki ve ruhsal bütünlüğünün zarara uğraması halinde demiryolu tren işletmecisinden istenebilecek zararlar, Yönetmelik m. 26/1 hükmünde yer almaktadır. Yolcu, tedavi ve yol masraflarının, kazanç kaybının, çalışma gücünün azalmasından ya da yitirilmesinden doğan kayıpların, ekonomik geleceğin sarsılmasından doğan kayıpların karşılanmasını talep edebilir.³³³ Yönetmelik m. 27 hükmü uyarınca bu tazminatlar, nakden ödenecek olup miktarları genel hükümlere göre belirlenecektir.

Yaralanma halinde talep edilebilecek zararlar maddi zarar kaleminde değerlendirilmektedir. TBK madde 54 hükmünde de aynı zarar kalemleri düzenlenmiştir. Bu zararların miktarlarının ve sonucunda ödenecek tazminat bedelinin tespit edilmesi konusunda genel hükümlere atıf yapılması sebebiyle TBK'da yer alan ilgili hükümler

³³¹ Arkan, **a.g.m.**, Yolcu Taşımaları, s. 19-20.; Hüseyin Tokat, "Karayoluyla Yolcu Taşımacılığında Kaynaklanan Akdî Sorumluluk", **Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, C. 65, (2016), ss. (2909-2975), s. 2947.

³³² Ülgen, **a.g.e.**, s. 164.

³³³ Zeyneloğlu, **a.g.e.**, s. 307.; Yargıtay, 11. H.D., T. 24.1.2019, E. 2018/3498, K. 2019/717. (Lexpera, E. T.: 18.10.2022)

uygulanacaktır.³³⁴ Yolcunun yaralanması halinde manevi bir zarara uğramış olması mümkündür. Yönetmelikte bu husus düzenlenmese dahi yolcu genel hükümlere göre zararının tazminini talep edebilecektir.

Tedavi giderlerinin kapsamına, zarar görenin iyileşmesini sağlamak veya hastalığının artmasını önlemek için yapılan masraflar girmektedir.³³⁵ Tedavinin zaman yayılması veya evde bakım olması fark etmeksizin tedavi adı altında yapılan masrafların tazmini talep edilebilecektir. Sakat kalınması nedeniyle alınması gereken protez, sağlık ekipmanı gibi araçların masrafları da tedavi giderlerini oluşturmaktadır.³³⁶ Tazminat davasında hüküm tarihine kadar olan tedavi masraflarının yanı sıra tespit edilebiliyorsa gelecekteki masraflar da talep edilebilir. Ancak bu masrafların kapsamı belirlenemiyorsa hâkim TBK m. 75 hükmünde yer alan tazminat hükmünü değiştirme yetkisini saklı tutabilir.³³⁷

Kazanç kaybının kapsamına kişinin yaralanmasından dolayı tamamen veya kısmen çalışmaması nedeniyle uğradığı mevcut zararlar girmektedir.³³⁸ Bu zararların hesaplanmasında tazminata hüküm verilme tarihi esas alınır.³³⁹

Çalışma gücünün azalması veya yitirilmesinden doğan zararlar ise zarar görenin gelecekte kazanç kaybına uğramasını ifade eder.³⁴⁰ Bu kaybın geçici veya kalıcı olmasına göre zararın kapsamı belirlenir. Zarar görenin zararı, kazancını nereden temin ettiği veya edebileceği, ne kadar süre boyunca bu kazancın sağlanacağı dikkate alınarak zararın

³³⁴ Bkz. aş. III, 4., 4.2, 4.2.3., 4.2.3.1., 4.2.3.1.g.

³³⁵ Oğuzman, Öz, **a.g.e.**, C. II, s. 99.; Zeyneloğlu, **a.g.e.**, s. 307.; Baysal, **a.g.e.**, s. 389.; Tekinay vd., **a.g.e.**, s. 603.

³³⁶ Oğuzman, Öz, **a.g.e.**, C. II, s. 100.; Eren, **a.g.e.**, Genel Hükümler, s. 855.; Kılıçoğlu, **a.g.e.**, s. 527.; Baysal, **a.g.e.**, s. 393.; Eriş, **a.g.e.**, s. 951., Yargıtay, 11. H.D., T. 03.07.2014, E. 4702, K. 12825. (Lexpera, E. T.: 18.12.2022).; Yargıtay, 11. H.D., T. 31.03.2021, E. 2020/1311, K. 2021/3154. (Lexpera, E. T.: 18.12.2022)

³³⁷ Oğuzman, Öz, **a.g.e.**, C. II, s. 100.

³³⁸ Oğuzman, Öz, **a.g.e.**, C. II, s. 101.; Eren, **a.g.e.**, Genel Hükümler, s. 856.; Zeyneloğlu, **a.g.e.**, s. 308.; Kılıçoğlu, **a.g.e.**, s. 528.; Baysal, **a.g.e.**, s. 397-400.; Eriş, **a.g.e.**, s. 951., Yargıtay, 11. H.D. T. 26.11.2014, E. 10665, K. 18390. (Lexpera, E. T.: 08.11.2022).; Yargıtay 11. H.D., T. 26.2.2019, E. 2017/4708, K. 2019/1564. (Lexpera, E. T.: 18.12.2022)

³³⁹ Oğuzman, Öz, **a.g.e.**, C. II, s. 101.

³⁴⁰ Oğuzman, Öz, **a.g.e.**, C. II, s. 101.; Tekinay vd., **a.g.e.**, s. 604-611.; Eren, **a.g.e.**, Genel Hükümler, s. 856.; Kılıçoğlu, **a.g.e.**, s. 528.; Baysal, **a.g.e.**, s. 401-415.

miktarı hesaplanır.³⁴¹ Bu durumda da zarar tam olarak belirlenemiyorsa hâkim tazminat kararını değiştirme yetkisini saklı tutabilir.

Ekonomik geleceğin sarsılmasından doğan kayıplar ise çalışma gücünün tamamen veya kısmen yitirilmesinden doğan zararlar dışında meydana gelen zararlardır.³⁴² Kaza neticesinde zarar görenin yüzünde kalıcı bir iz oluşması veya piyanistin ellerini bir süre kullanamayacak olması bu duruma örnek olarak gösterilebilir.

- Yolcunun Ölmesi

Yolcunun kaza nedeniyle ölümü halinde demiryolu tren işletmecisinden talep edilebilecek zarar kalemleri, Yönetmelik m. 25/1 hükmünde yer almaktadır. Cenaze giderleri, ölüm hemen gerçekleşmemişse tedavi giderleri ile çalışma gücünün azalmasından ya da yitirilmesinden doğan kayıplar, zarar kalemlerini oluşturacaktır. Yönetmelik m. 27 hükmü uyarınca bu tazminatlar nakden ödenecek olup miktarları genel hükümlere göre belirlenecektir.

Ayrıca Yönetmelik m. 25/2 hükmüne göre yolcunun ölümü nedeniyle desteğinden yoksun kalan kişilerin bu sebeple uğradıkları zararlar da genel hükümlere göre açılacak tazminat davalarıyla tazmin edilebilecektir. TTK m. 914/2 hükmünde yer alan “*Yolcunun kaza sonucunda ölmesi hâlinde, onun yardımından yoksun kalanlar uğradıkları zararın tazminini taşıyıcıdan isteyebilirler.*” hükmüyle de üçüncü kişilere desten yoksun kalma tazminatı talep etme imkanı tanınmıştır.

Ölüm halinde talep edilebilecek zararlar, maddi zarar kaleminde değerlendirilmektedir. TBK m. 54 hükmünde de aynı zarar kalemleri düzenlenmiştir. Bu zararların miktarlarının ve sonucunda ödenecek tazminat bedelinin tespit edilmesi konusunda genel hükümlere atıf yapılması sebebiyle TBK’da yer alan ilgili hükümler uygulanacaktır.³⁴³

³⁴¹ Oğuzman, Öz, **a.g.e.**, C. II, s. 102-104.; Eren, **a.g.e.**, Genel Hükümler, s. 857-860.; Zeyneloğlu, **a.g.e.**, s. 308.

³⁴² Oğuzman, Öz, **a.g.e.**, C. II, s. 105.; Tekinay vd., **a.g.e.**, s. 612.; Eren, **a.g.e.**, Genel Hükümler, s. 860.; Kılıçoğlu, **a.g.e.**, s. 528.; Zeyneloğlu, **a.g.e.**, s. 308.; Baysal, **a.g.e.**, s. 415- 422.

³⁴³ Bkz. aş. III, 4., 4.2, 4.2.3., 4.2.3.1., 4.2.3.1.g.

Ölüm halinde talep edilebilecek zararları, ölenin mirasçıları veya desteğinden yararlanan kişiler talep edebilecektir.³⁴⁴ Ölüm hemen gerçekleşmediyse cenaze masrafları haricinde diğer zarar kalemleri yaralanma halinde talep edilebilecek zararlar ile aynıdır.³⁴⁵ Ölümün hemen veya bir süre sonra gerçekleşmesi halinde cenaze masraflarının kapsamına ilan, otopsi, yemek gibi masraflar girebilir.

Yolcunun ölmesi halinde yakınlarının destekten yoksun kalma tazminatı talep etme imkanları da vardır.³⁴⁶ Yolcunun, bir kişiye devamlı ve fiilen bakması ve zarar görmeseydi bakması kuvvetle muhtemel olması halinde ölen yolcu o kişi için destek olarak kabul edilecektir.³⁴⁷ Desteğin verileceği kişi ile ölen yolcu arasında kan bağı olması zorunlu değildir. Önemli olan maddi veya hizmet verme şeklinde sürekli ve fiilen destek olunan bir kişi olmasıdır.³⁴⁸ Destekten yoksun kalma tazminatının talep edilebilmesi için bundan yararlananın hayat standardının düşüp düşmediği, elde ettiği diğer yararların bu desteğe olan ihtiyacı kaldırıp kaldırmadığı dikkate alınacaktır.³⁴⁹

Ayrıca ölüm halinde TTK m. 915 hükmüne göre demiryolu tren işletmecisi yolcunun bagaj ve eşyalarının korunması için gerekli önlemi almalıdır.³⁵⁰ Aksi halde bu eşya ve bagajın kaybolması/yok olması nedeniyle uğranılan zarardan ölenin yakınlarına karşı sorumlu olur. Bu durumda ölümün kaza veya kendiliğinden olması demiryolu tren işletmecisinin bu sorumluluğunu ortadan kaldırmaz. Yolcu taşıma sözleşmesinde demiryolu tren işletmecisinin bagaj ve eşyaya yönelik bu koruma yükümlülüğünü ortadan kaldıran hükümlerin yer alması halinde bu hükümler geçersizlik yaptırımına uğrayacaktır.³⁵¹

³⁴⁴ Oğuzman, Öz, **a.g.e.**, C. II, s. 105.; Kılıçoğlu, **a.g.e.**, s. 529.; Baysal, **a.g.e.**, s. 432.; Seven, **a.g.e.**, Taşıma Hukuku, s. 130.; Yargıtay, 11. H.D., T. 10.09.2019, E. 2018/647, K. 2019/5190. (Lexpera, E. T.: 18.10.2022)

³⁴⁵ Oğuzman, Öz, **a.g.e.**, C. II, s. 106.; Eren, **a.g.e.**, Genel Hükümler, s. 862.; Zeyneloğlu, **a.g.e.**, s. 309.; Kılıçoğlu, **a.g.e.**, s. 529-530.

³⁴⁶ Oğuzman, Öz, **a.g.e.**, C. II, s. 107.; Eren, **a.g.e.**, Genel Hükümler, s. 863.; Kılıçoğlu, **a.g.e.**, s. 531-532.; Zeyneloğlu, **a.g.e.**, s. 311.; Yargıtay, 11. H.D., T. 15.4.2019, E. 2018/1297, K. 2019/2945. (Lexpera, E. T.: 18.12.2022)

³⁴⁷ Oğuzman, Öz, **a.g.e.**, C. II, s. 107.; Baysal, **a.g.e.**, s. 445.

³⁴⁸ Oğuzman, Öz, **a.g.e.**, C. II, s. 109.; Eren, **a.g.e.**, Genel Hükümler, s. 865-873.; Zeyneloğlu, **a.g.e.**, s. 313.

³⁴⁹ Oğuzman, Öz, **a.g.e.**, C. II, s. 110.; Baysal, **a.g.e.**, s. 447-451.

³⁵⁰ Zeyneloğlu, **a.g.e.**, s. 286.

³⁵¹ Tokat, **a.g.m.**, s. 2951.

ee. Kaza Halinde Yolcunun Yanında Bulundurdukları, El Bagajı ve Evcil Hayvanları Üzerinde Sorumluluk

Kaza ve olayın meydana gelmesiyle yolcunun yanında bulundurduğu eşyaların, el bagajı ve evcil hayvanların zarara uğraması da mümkündür. Yönetmelik m. 30/1 hükmünde demiryolu tren işletmecisinin bu zararlardan dolayı sorumlu olduğu düzenlenmiştir. Demiryolu işletmecisinin bu sebeple sorumlu olması için öncelikle kaza veya olay gerçekleşmelidir. Bu kaza veya olay sonucu, yolcunun yaralanmış veya ölmüş olması gereklidir. Son olarak da yolcunun yanında bulundurdukları eşyaların, el bagajının veya evcil hayvanın zarara uğraması gerekmektedir. Bu zarar aşağıda inceleyeceğimiz üzere zıya veya hasar şeklinde olabilecektir. Kaza veya olay ile meydana gelen zarar arasında uygun illiyet bağının bulunması da gerekir. Yönetmelik m. 30/2 hükmünde demiryolu tren işletmecisinin bu zararlardan ancak kusuru varsa sorumlu olduğu düzenlenmiştir. Maddenin ikinci fıkrasında ise yolcunun yanında bulundurduklarından sorumluluk düzenlenmese de maddenin bütününe dikkate alınmasıyla ve yolcunun yanında bulundurduklarının da esasında el bagajı sayılabileceğinden bahisle yolcunun yanında bulundurduklarının zarara uğraması halinde demiryolu tren işletmecisinin kusurlu olması gerektiği sonucuna ulaşılabilecektir.³⁵²

El bagajı ve evcil hayvanların uğradığı zararların demiryolu tren işletmecisinin kusuruyla meydana geldiği durumlarda sorumluluk sınırı Yönetmelik m. 32/1 hükmünde düzenlenmiştir. Demiryolu tren işletmecisi, her bir yolcu için el bagajı kilogramı başına 30 TL ve en çok 360 TL; evcil hayvanlar için ise en çok 1800 TL'ye kadar olan zararları tazmin edecektir.

ff. Kaza Halinde Müteselsil Sorumluluk

Bir yolcu, taşıma sözleşmesi kapsamında birden fazla taşıyıcının taşıma hizmetini yerine getirebileceğini belirtmiştir. Müteakip taşıyıcıların olduğu durumlarda kazanın meydana gelmesi halinde demiryolu tren işletmecisinin ve müteakip taşıyıcıların sorumluluğu Yönetmeliğin m. 28 hükmüne göre belirlenecektir.

³⁵² Meriç, **a.g.m.**, s. 870.

Yönetmelik m. 28/1 hükmünde taşıma sözleşmesi kapsamında kazanın meydana gelmesi halinde demiryolu tren işletmecisinin ve müteakip taşıyıcıların zararlardan müteselsilen sorumlu olduğu hükme bağlanmıştır. Ancak bunun için müteakip taşıyıcıların taşıma faaliyetini gerçekleştirdiği esnada kazanın meydana gelmesi gerekir.³⁵³ Kaza meydana geldiğinde yolcu, hem demiryolu tren işletmecisinden hem de müteakip taşıyıcıdan zararlarının giderilmesini talep edebileceklerdir.

Yönetmelik m. 28/2 hükmünde demiryolu araçlarının feribot ile taşınması durumunda kazanın meydana gelmesi halinde de müteselsil sorumluluk hükümlerinin uygulanacağı kabul edilmiştir. Madde çok açık düzenlenmemekle birlikte müteselsil sorumlu olanların demiryolu tren işletmecisi ve deniz yolundaki taşıyan olduğu anlaşılmalıdır. Nitekim günümüzde Van – Tatvan arasında demiryolu araçları feribot ile taşınmaktadır. Bu taşıma sadece eşya taşımacılığı yapılan trenlere mahsustur. Dolayısıyla ilerleyen zamanlarda yolcu trenlerinin söz konusu feribot ile taşınması mümkün olacaktır. Bu durumda Yönetmelik m. 28/2 hükmü uygulanabilir hale gelecektir.

Demiryolu tren işletmecisinin yerine getirdiği taşıma faaliyetinin geçici olarak kesintiye uğraması nedeniyle yolcunun başka araçlarla taşınması mümkündür. Yukarıda da açıkladığımız gibi demiryolu tren işletmecisi, devam eden seferin iptali durumunda veya gecikme halinde yolcuya muadil bir ulaşım aracıyla varış yerine götürmeyi teklif etmek zorundadır. Yönetmelik m. 28/3 hükmünde bu gibi istisnai durumların meydana gelmesi halinde demiryolu tren işletmecisinin bu araçta yerine getirilen taşıma faaliyeti sırasında meydana gelen zarardan da sorumlu olduğu hükme bağlanmıştır.

gg. Kaza Halinde Sorumsuzluk Halleri

Yönetmelik m. 24/2 hükmünde demiryolu tren işletmecisinin kaza halinde sorumluluktan kurtulduğu üç durum düzenlenmiştir. Zararın; mücbir sebep nedeniyle meydana gelmesi, zarar görenin kusuru nedeniyle meydana gelmesi ve üçüncü bir kişinin kusuru nedeniyle meydana gelmesi bu üç durumu oluşturmaktadır. Yönetmelikte bu

³⁵³ Meriç, **a.g.m.**, s. 854.

hususların ayrıntılarına yer verilmediğinden sorumsuzluk hallerini, Türk Borçlar Kanunu hükümleri çerçevesinde değerlendirmek gerekecektir.

Bu başlık altında incelediğimiz haller esasında genel hükümler bakımından da sorumluluğu ortadan kaldıran hallerdir. Bu sebeple burada yer vereceğimiz açıklamalar uygun düştüğü sürece demiryolu tren işletmecisinin sözleşme dışı sorumluluğuna ilişkin incelememizde de geçerli olacaktır.³⁵⁴

Demiryolu tren işletmecisinin sorumsuzluğunu düzenleyen hükümler ancak demiryolu tren işletmecisinin kusurunun bulunmadığı takdirde uygulanacaktır. Zira Yönetmelik m. 38 hükmünde “*Bu yönetmelikte öngörülen sorumluluk sınırları, demiryolu tren işletmecisinin böyle bir zarara sebebiyet verme niyetiyle veya böyle bir zararın meydana gelebileceğini farkındayken yaptığı bir fiilden veya ihmalden kaynaklandığı kanıtlanırsa uygulanmaz.*” demek suretiyle demiryolu tren işletmecisinin kusuru halinde sorumluluk sınırlarının uygulanmayacağı hükme bağlanmıştır.

- *Mücbir Sebep*

Yönetmelikte demiryolu tren işletmecisinin kaza nedeniyle sorumluluğunu ortadan kaldıran ilk hal, mücbir sebep olarak düzenlenmiştir. Mücbir sebep doktrinde borçlunun borcu ihlal etmesine mutlak olarak ve kaçınılmaz şekilde sebep olan harici (dışsal) olaylar olarak tanımlanmaktadır.³⁵⁵

Bu tanıma göre mücbir sebebin iki temel unsuru vardır. Bunlardan ilki haricilik, diğer bir deyişle sebebin borçludan kaynaklanmaması, dışsal olması iken ikinci unsur ise kaçınılmazlıktır. Bu unsurları haiz olaylar ile meydana gelen zarar arasında uygun illiyet bağının varlığı halinde artık borçlunun fiilinin zarar ile olan illiyet bağı kesilmiş olacaktır.

Mücbir sebepten dolayı sorumluluktan kurtulabilmenin ilk şartı, dışsal bir olayın meydana gelmesidir.³⁵⁶ Dışsal olaylar, deprem, fırtına gibi doğa olayları, grev, savaş gibi

³⁵⁴ Bkz. aş. III, 4., 4.2., 4.2.3., 4.2.3.2.

³⁵⁵ Oğuzman, Öz, **a.g.e.**, C. I, s. 423.; Eren, **a.g.e.**, Uygun İlliyet Bağı, s. 176.; Kılıçoğlu, **a.g.e.**, s. 407.; Hale Şahin, **Mücbir Sebep Nedeniyle Borcun İfa Edilememesi**, Yetkin Yayınları, Ankara, 2020, s. 93.

³⁵⁶ Eren, **a.g.e.**, Uygun İlliyet Bağı, s. 177.; Başak Baysal, **Haksız Fiil Hukuku**, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul, 2019, s. 213.; Şahin, **a.g.e.**, s. 96.

insan fiilleri veya hukuki olaylardan oluşabilir.³⁵⁷ Haricilik unsuruna göre olayın, sorumlunun işletmesi ve faaliyet alanının dışında meydana gelmesi gerekir.³⁵⁸ Mücbir sebep, sözleşmeden doğan borcun veya genel davranış kuralının ihlaline sebep olmalıdır. Mücbir sebebin mutlak ve objektif olarak kaçınılmaz nitelikte olması gerekir.³⁵⁹

Mücbir sebep ve zarar arasında uygun illiyet bağının varlığı aranır.³⁶⁰ Zira mücbir sebep meydana geldiğinde zarar ve borçlunun fiili arasındaki illiyet bağı kesilir.³⁶¹ Mücbir sebebin meydana geldiğini ve zarara sebep olduğunu ispat edecek olan kişi zarar ve kendi fiil arasındaki illiyet bağının kesilmesiyle sorumluluktan kurtulacak olan kişidir.³⁶²

Doktrinde, demiryoluyla taşıma işinin yapılmasını engelleyen kar, buzlanma gibi hava koşulları ile çökme, heyelan gibi afetlerin mücbir sebep oluşturmayacağı kabul edilir.³⁶³ Zira bu olaylar demiryolu tren işletmesinde yapılan faaliyete yabancı olmayıp kazayı meydana getirebilecek riskler olarak işletenin göz önünde bulundurması ve gereken önlemleri alması gereken olaylardır. Güzergâh üzerinde gereken işaretlerin yer alması, buzlanmanın önlenmesi, iklim ve hava koşullarına göre sefer düzenlenmesi demiryolu tren işletmecisi tarafından önlem alınması gereken hususlardır. Bu sebeple bu tip olaylar mücbir sebep olarak değerlendirilemez.³⁶⁴

- Zarar Görenin Kusuru

Demiryolu tren işletmecisinin meydana gelen kazadan dolayı sorumluluğunu ortadan kaldıran ikinci hal, zarar görenin kusurudur. Zarar gören yolcu, zararın meydana gelmesine kendi fiilleriyle neden olmuşsa demiryolu tren işletmecisinin fiili ile illiyet bağı kesilmiş olacaktır.³⁶⁵ Zarar görenin kusuru, kast veya ihmal şeklinde olabilir.

³⁵⁷ Çelik, **a.g.e.**, s. 216.; Tandoğan, **a.g.e.**, s. 464.

³⁵⁸ Eren, **a.g.e.**, Uygun İliyet Bağı, s. 180.; Tandoğan, **a.g.e.**, s. 465.; Şahin, **a.g.e.**, s. 99.

³⁵⁹ Eren, **a.g.e.**, Uygun İliyet Bağı, s. 183.; Kılıçoğlu, **a.g.e.**, s. 407.; Baysal, **a.g.e.**, s. 214.; Çelik, **a.g.e.**, s. 217.; Şahin, **a.g.e.**, s. 101.

³⁶⁰ Eren, **a.g.e.**, Uygun İliyet Bağı, s. 181.; Tandoğan, **a.g.e.**, s. 465.

³⁶¹ Eren, **a.g.e.**, Uygun İliyet Bağı, s. 184.

³⁶² Eren, **a.g.e.**, Uygun İliyet Bağı, s. 185.

³⁶³ Meriç, **a.g.m.**, s. 855.; Eren, **a.g.e.**, Uygun İliyet Bağı, s. 186.; Çelik, **a.g.e.**, s. 554.

³⁶⁴ Erol, **a.g.e.**, s. 173.

³⁶⁵ Eren, **a.g.e.**, Genel Hükümler, s. 646.; Tekinay vd., **a.g.e.**, s. 594.; Baysal, **a.g.e.**, s. 215.; Çelik, **a.g.e.**, s. 557.

Demiryolu tren işletmecisinin gerçekleştirdiği faaliyet karşısında zarar görenin ancak ağır kusuruyla gerçekleştirdiği fiilin illiyet bağına keseceği kabul edilir.³⁶⁶

Yolcunun tren geldiğinde intihar etmek amacıyla trenin önüne atılması halinde zarar görenin ağır kusurundan söz edilir. Yolcunun kusurlu davranışının yoğunluğu, işletmecinin ve işletme faaliyetinin neden olduğu tehlikenin oluşturabileceği zararın önüne geçmiştir.³⁶⁷ Her somut olay bakımından zarar görenin kusurunun, kaza sebebinin önüne geçip geçmediği ayrıca değerlendirilmelidir.

İkinci ihtimal olarak, zarar görenin fiilleri illiyet bağına kesecek yoğunlukta olmayıp yalnızca zararın doğmasına veya artmasına katkıda bulunmuş olabilir. TBK m. 52 hükmünde “*Zarar gören, zararı doğuran fiile razı olmuş veya zararın doğmasında ya da artmasında etkili olmuş yahut tazminat yükümlüsünün durumunu ağırlaştırmış ise hakim, tazminatı indirebilir veya tamamen kaldırabilir.*” şeklinde düzenleme yapılmıştır. Bu durumda birlikte kusur söz konusu olur.³⁶⁸ Demiryolu tren işletmecisinin sorumluluktan kurtulmasından değil ödenecek tazminatın miktarında değişiklikten söz edilir.³⁶⁹

Zarar gören yolcunun üçüncü kişilere destek olarak bulunduğu durumda zararın meydana gelmesinde ağır kusuru varsa bu durum destekten yoksun kalanlar için tazminat hesaplanmasında dikkate alınır.³⁷⁰

Zarar görenin ayırt etme gücüne sahip olmaması nedeniyle kusursuz olarak zararı doğuran fiili gerçekleştirmesi halinde illiyet bağına kesilmeyeceği kabul edilir.³⁷¹ Kişinin kendi kusuruyla ayırt etme gücünü kaybetmesi halinde ise kusuruyla zarara sebep olmuş

³⁶⁶ Kılıçoğlu, **a.g.e.**, s. 407.; Meriç, **a.g.m.**, s. 855.; Eren **a.g.e.**, Uygun İlliyet Bağı, s. 192.; Erol, **a.g.e.**, s. 175.; Tiftik, **a.g.t.**, s. 18.; Uyumaz, Tokat, **a.g.m.**, s. 999.; Baysal, **a.g.e.**, s. 215.

³⁶⁷ Eren, **a.g.e.**, Uygun İlliyet Bağı, s. 188.; Tekinay vd., **a.g.e.**, s. 600.

³⁶⁸ Baysal, **a.g.e.**, s. 521, Oğuzman, Öz, **a.g.e.**, C. II, s. 128, Ancak, demiryolu tren işletmecisinin kusursuz olarak sorumlu tutulduğu durumlarda Burada “*ortak kusur*”dan değil “*ortak illiyetten*” söz edilecektir, bkz.: Eren, **a.g.e.**, Uygun İlliyet Bağı, s. 189.; Eren, **a.g.e.**, Genel Hükümler, s. 646.

³⁶⁹ Meriç, **a.g.m.**, s. 855.; Eren, **a.g.e.**, Uygun İlliyet Bağı, s. 187.; Baysal, **a.g.e.**, s. 522-523.; Tekinay vd., **a.g.e.**, s. 594.

³⁷⁰ Erol, **a.g.e.**, s. 175.; Baysal, **a.g.e.**, s. 527.

³⁷¹ Eren, **a.g.e.**, Uygun İlliyet Bağı, s. 197.; Tandoğan, **a.g.e.**, s. 57.; Aksi görüş; Erol, **a.g.e.**, s. 176.; TBK m. 65 hükmüne göre tazminattan indirim yapılabilir.

gibi değerlendirilir.³⁷² İşletenin ek kusurunun bulunduğu durumlarda zarar görenin fiili, illiyet bağına kesmeyeceği kabul edilir.³⁷³

- Üçüncü Kişinin Kusuru

Demiryolu tren işletmecisinin meydana gelen kazalardan dolayı sorumlu olmayacağı üçüncü hal zararın üçüncü kişinin kusuru nedeniyle meydana gelmesi halidir. Üçüncü kişinin ağır kusurunun kaza ve zarar arasındaki illiyet bağına kesebileceği kabul edilir.³⁷⁴ Demiryolu tren işletmecisinin sorumluluktan kurtulması için üçüncü kişinin kusuru, zararın meydana gelmesinde yoğun etkili bir sebep olmalıdır.

Üçüncü kişinin ağır kusuruyla illiyet bağına kesildiğinin kabulü için zararı meydana getiren sebebin demiryolu tren işletmecisinin denetim ve gözetimi altında olan bir faaliyete ilişkin olmaması ve demiryolu tren işletmecisinin ek kusurunun bulunmaması gerekir.³⁷⁵ Üçüncü kişiler, tehlike sorumluluğunda işleten ve onun fiillerinden sorumlu olduğu kişiler ve yardımcıları dışında kalan kimselerdir. Bu kapsamda demiryolu tren makinisti, üçüncü kişi değildir.

Terör eylemlerinin veya silahlı saldırıların üçüncü kişinin fiili olarak değerlendirilip demiryolu tren işletmecisinin sorumluluğunu ortadan kaldırıp kaldırmayacağı tartışmalıdır. Doktrinde bir görüşe göre bu gibi eylemler demiryolu tren işletmecisinin sorumluluğunu ortadan kaldırmaz.³⁷⁶ Zira demiryolu tren işletmecisi, bu eylemlere karşı güvenlik önlemlerini almakla yükümlüdür.

Üçüncü kişinin kusuruyla gerçekleştirdiği fiil, zarara tek başına sebep olmamış ama zararın doğmasına veya artmasına yardımcı olmuş ise tehlike sorumluluğu bakımından demiryolu tren işletmecisi için öngörülecek tazminatta indirim yapıp

³⁷² Eren, **a.g.e.**, Uygun İlliyet Bağı, s. 199; Baysal, **a.g.e.**, s. 525.

³⁷³ Erol, **a.g.e.**, s. 177.; Tiftik, **a.g.t.**, s. 33.; Kılıçoğlu, **a.g.e.**, s. 421.

³⁷⁴ Kılıçoğlu, **a.g.e.**, s. 407.; Erol, **a.g.e.**, s. 178.; Eren, **a.g.e.**, Uygun İlliyet Bağı, s. 201.; Tiftik, **a.g.t.**, s. 164.; Çelik, **a.g.e.**, s. 210.

³⁷⁵ Erol, **a.g.e.**, s. 179.; Meriç, **a.g.m.**, s. 856, Çelik, **a.g.e.**, s. 555.

³⁷⁶ Çelik, **a.g.e.**, s. 556.

yapılamayacağı değerlendirilmelidir. Doktrinde, zarara birlikte sebebiyet veren kişilerin birbirlerinin kusurunu ileri süremeyecekleri kabul edilmektedir.³⁷⁷

Örneğin, iki kişinin trende kavga ederken birbirini yaralaması halinde demiryolu tren işletmecisinin ne sözleşmesel ne de aşağıda inceleyeceğimiz tehlike sorumluluğu gündeme gelecektir. Ancak bu kişilerin kavga etmesi esnasında diğer yolculara zarar vermesi halinde demiryolu tren işletmecisinin sorumluluktan kurtulması zarara üçüncü kişilerin neden olduğunu ispat etmesiyle mümkün olacaktır.

Yönetmelik m. 24/3 hükmünde altyapı veya üçüncü kişinin davranışları nedeniyle kaza veya olayın meydana geldiği ancak demiryolu tren işletmecisinin sorumluluktan kurtulmadığı hallerde demiryolu tren işletmecisinin rücu hakkının saklı olduğu belirtilmiştir.

Tüm bu açıklamalar ile beraber kaza sonucu meydana gelen zararın; mücbir sebep, zarar görenin kusuru ve üçüncü bir kişinin kusuru nedeniyle meydana gelmemesi halinde ve demiryolu tren işletmecisinin kazanın meydana gelişinde bir kusuru olmadığını ve hem demiryolu tren işletmecisinin hem de yardımcılarının en yüksek özeni göstermelerine rağmen sonuçlarını engellemeyeceği veya kaçamayacağı bir halden meydana geldiğini ispat etmesi ile tazminattan kurtulacağı TTK m. 914/2 hükmünün son cümlesinde düzenlenmiştir.

c. Seferin İptali veya Gecikmesinden Doğan Zararlardan Sorumluluk

Taşıyıcı, yolcuyu taşıma sözleşmesine uygun olarak zamanında varış yerine ulaştırmak ile yükümlüdür. Yolcunun varış noktasına zamanında ulaşamaması halinde borç, gereği gibi yerine getirilmiş olmayacak ve demiryolu tren işletmecisi yolcunun bu sebeple uğradığı zararlardan dolayı sorumlu olacaktır.

Yönetmeliğin m. 29 hükmünde demiryolu tren işletmecisinin sefer iptalinden, gecikmesinden veya bağlantının kaçırılmasından dolayı m. 51 hükmüne göre sorumlu olduğu düzenlenmiştir. Yönetmeliğin m. 51 hükmünde sefer iptalinden, gecikmesinden

³⁷⁷ Tiftik, **a.g.t.**, s. 165.; Baysal, **a.g.e.**, s. 222.

veya bağlantının kaçırılması halinde demiryolu tren işletmecisinin sunmakla yükümlü olduğu hizmetler belirlenmiştir.³⁷⁸ Yönetmelik m. 29/3 hükmünde demiryolu tren işletmecisinin sefer iptalinden, gecikmesinden veya bağlantının kaçırılmasından dolayı sorumlu olup olmadığının belirlenmesi konusunda ve zararların hangi ölçüde karşılanabileceği konusunda genel hükümlere atıf yapılmıştır. Bu sebeple TTK ve TBK’da yer alan hükümler uygun düştüğü ölçüde sefer iptalinden, gecikmesinden veya bağlantının kaçırılmasından doğan sorumluluk hali için uygulanacaktır.

aa. Sefer İptalleri

Tren seferinin iptal olması Yönetmelik’te tanımlanmamıştır. Havayolu ile Seyahat Eden Yolcuların Haklarına Dair Yönetmeliğin m. 4/1 (g) bendinde iptal hali şu şekilde tanımlanmıştır; “*Önceden planlanmış olan ve en azından bir yerin rezerve edildiği bir uçuşun gerçekleştirilmemesini ifade eder.*” Bu tanımdan yola çıkarak demiryolu trenlerinde yaşanacak olan iptal hali de şu şekilde tanımlanabilir: En az bir yolcunun bilet aldığı veya rezervasyon yaptığı, önceden planlanan tren yolculuğunun gerçekleşmemesi veya gerçekleştirilememesi durumudur. Bu bakımdan sefer iptali şu iki durumu kapsamaktadır; seferin hareketten önce iptal edilmesi veya devam eden seferin herhangi bir nedenle varış yerinden önce son bulması.

TTK m. 907 hükmünde taşıyıcının taşıma sözleşmesi kurulduktan sonra fakat sefer başlamadan önce taşıyıcı tarafından seferin yapılamaması halinde taşıyıcının sorumluluğuna ilişkin hükümler düzenlenmiştir. TTK’da bu durumlar seferin duraklaması olarak ifade edilmiş ve iptal kavramı kullanılmamıştır. TTK m. 911/1 (b) bendinde seferin duraklaması, taşıma sözleşmesinin kurulmasından sonra trenin duraklaması ve taşıyıcının artık sefere devam edememesi hali için kullanılmıştır.³⁷⁹

- Seferin Hareketten Önce İptal Edilmesi

Taşıma sözleşmesinin kurulmasından sonra fakat hareketten önce seferin iptal edilmesi, taşıma sözleşmesinden doğan taşıma edimi bakımından imkânsızlık hali

³⁷⁸ Akdeniz, **a.g.m.**, s. 95-96.

³⁷⁹ Ancak seferin duraklaması seferin iptali anlamına gelmeyip, duraklamadan sonra seferin devam etmesi halinde gecikme olarak düzenlenmiştir.

oluşturacaktır. Bu sebeple Türk Borçlar Kanunu'nda yer alan sözleşmenin kurulmasından sonraki imkansızlığa ilişkin TBK m. 136 hükmünü incelememiz yerinde olacaktır.

Doktrinde ifa imkansızlığı, sözleşmenin kurulmasından sonra borçlunun edimini yerine getirmesini kesin ve sürekli bir biçimde imkânsız hale gelmesi olarak tanımlanmaktadır.³⁸⁰ İfa imkansızlığından borçlunun sorumlu olup olmaması ise borçlunun kusuruna göre belirlenir.

Doktrinde bir görüş alacaklının kesinlikle ifayı elde edemeyecek olduğu bütün durumları imkânsızlık içerisinde değerlendirmektedir.³⁸¹ Örneğin demiryolu tren işletmecisinin seferin iptal olduğunu bildirmesi halinde imkansızlıktan söz edilecek ve yolcunun talep edebileceği tek şey, şartları gerçekleştiği takdirde, tazminat olacaktır. İkinci bir görüş ise borçlunun, kesinlikle ifada bulunmayacağını bildirmesi halinde bir imkânsızlık meydana gelmeyeceğini, vadenin beklenmesiyle temerrüt hükümlerinin uygulanmasının gerektiğini kabul etmektedir.³⁸²

Bu iki görüş arasında temel farklılık vadeye ilişkindir. Bizce, demiryolu tren işletmecisinin yolcu taşıma sözleşmesi kurulduktan sonra hangi nedenle olursa olsun seferi başlamadan iptal etmesi durumunda artık ifa imkansızlığı meydana gelecektir. Bu durumda yolcunun, tren kalkış saatini beklemesinin ve borç ifa edilmediğinde sözleşmeden dönmesinin bir anlamı yoktur. Aksine ifa imkansızlığının olduğu kabul edilerek yolcu, alternatif ulaşım hizmetlerine yönelecek ve daha fazla zarara uğramaktan kaçınabilecektir.

Seferin yapılmasındaki imkânsızlık fiili nitelikte olabileceği gibi hukuki de olabilmektedir.³⁸³ Örneğin trenin arıza yapması nedeniyle belirlenen saatte sefer gerçekleştirilemeyecekse fiili imkânsızlık söz konusu olacaktır. Ancak burada gecikmeden değil seferin artık tamamen iptal olması halinde fiili imkânsızlık olacaktır. Hukuki imkânsızlığa, idarenin belirli bir bölgede yolcu iniş ve binişlerini yasaklaması

³⁸⁰ Eren, **a.g.e.**, Genel Hükümler, s. 1174.; Oğuzman, Öz, **a.g.e.**, C. I, s. 472.; Tekinay vd., **a.g.e.**, s. 909.; Kılıçoğlu, **a.g.e.**, s. 851.

³⁸¹ Oğuzman, Öz, **a.g.e.**, C. I, s. 458.

³⁸² Eren, **a.g.e.**, Genel Hükümler, s. 1190.

³⁸³ Bu hususta yukarıda yer alan açıklamalarımız geçerlidir. Bkz. yuk. II, 3., 3.3., 3.3.3.

üzerine artık o istasyonlara sefer düzenlenememesi örnek verilebilir. Bu durumlar, seferin hareket başladıktan sonra iptal edilmesi halinde de meydana gelebilecektir. Ancak hareket eden seferin iptal edilmesi borcun gereği gibi ifa edilememesi kapsamında girdiğinden TBK m. 112 hükümlerine tabi olacaktır.

İmkansızlığın borç ilişkisine etkisi konusunda da doktrinde görüş birliği bulunmamaktadır. Bir görüşe göre borçlunun sorumlu olup olmadığı fark etmeksizin imkânsızlık halinde borç sona erer.³⁸⁴ Borçlu, imkansızlıktan sorumlu olması halinde karşı tarafın zararını TBK m. 112 hükmüne göre tazmin etmekle yükümlüdür. Borçlunun imkansızlıktan sorumlu olmaması halinde ise TBK m. 136 hükmü doğrultusunda bir tazmin yükümlülüğü altında olmayacaktır. Doktrindeki diğer bir görüşe göre ise imkansızlıktan borçlunun sorumlu olması halinde borç sona ermez ve asıl edimin yerini tazminat ödeme yükümlülüğü alır.³⁸⁵

Fikrimizce her iki durumda da demiryolu tren işletmecisinin sorumlu olduğu imkânsızlık nedeniyle tazminat ödeme yükümlülüğü doğacağından yolcuyu, yolcu taşıma sözleşmesiyle bağlı tutmanın gereği yoktur. Borcun sona ermesini kabul etmemiz yerinde olacaktır. Yönetmelikte, seferin iptali halinde yolcunun ödediği ücretlerin iadesini talep edilebileceği de öngörüldüğünden yolcunun sözleşmeyle bağlı kalması için bir sebep bulunmayacaktır. Yolcunun, ücretinin iadesini talep imkânı Yönetmelikte öngörüldüğü kadar TBK m. 136/2 hükmüne de dayanır. Benimsediğimiz görüşe göre, yolcu taşıma sözleşmesinin sona ermesiyle yolcunun tazminat alacağı kanundan doğan yeni bir hak olarak doğacaktır.³⁸⁶ Bu sebeple yolcunun tazminat alacağı yeni bir zamanaşımına tabi olacaktır.³⁸⁷

Seferin henüz başlamadan iptal olması halinde demiryolu tren işletmecisinin yolcuya bilet bedelini iade etmesi konusunda Yön. m. 49 hükmünde ayrıntılı bir düzenleme yapılmıştır. Bu hüküm, yolcu hakları bölümünde ayrıntılı olarak

³⁸⁴ Oğuzman, Öz, **a.g.e.**, C. I, s. 466.

³⁸⁵ Tekinay vd., **a.g.e.**, s. 853-854.; Serozan, Baysal ve Sanlı, **a.g.e.**, s. 272.

³⁸⁶ Oğuzman, Öz, **a.g.e.**, C. I, s. 467.

³⁸⁷ Oğuzman, Öz, **a.g.e.**, C. I, s. 469.

incelendiğinden tekrara düşmemek adına çalışmamızın ilgili bölümüne atıf yapmakla yetineceğiz.³⁸⁸

TTK hükümlerinde düzenlenen “*Seferin yapılamaması*” başlıklı m. 907/1 (a) ve (b) bendinde taşıyıcının sorumsuz olduğu haller düzenlenirken (c) bendinde seferin, taşıyıcının fiili veya ihmali nedeniyle yapılamaması halinde yolcunun, tazminat isteyebileceği düzenlenmiştir. Taşıma sözleşmesinin kurulmasından sonra meydana gelen taşıyıcının kusurlu olduğu imkânsızlık nedeniyle yolcunun uğradığı zararların tazminini talep edebileceği hüküm altına alınmıştır.³⁸⁹ Bu durumda bu zarar kalemi, imkansızlıktan doğan zararı ifade edecek ve taşıyıcının kusuruna bağlı olarak sorumluluk belirlenecektir.³⁹⁰

Taşıma sözleşmesinin kurulmasından sonra seferin iptal edilmesi halinde yolcunun da kurallara uyma yükümlülüğüne aykırı davranarak sefer saatinde gereken yerde olmamasına alıcının temerrüdü sonucu bağlanmamıştır. TTK m. 907/1 (d) bendinde yolcu lehine bir düzenleme yapılmıştır. Taşıyıcının kusurlu olduğu durumda taşıyıcı yönünden imkânsız olmadığı ve büyük bir mali yük oluşturmadığı takdirde yolcuya o seferi izleyen seferlerden birinde, eşdeğer bir araçla ve aynı düzeydeki bir yerde seyahat etme hakkı tanınmıştır.³⁹¹ Yolcuya sefer öneremeyen taşıyıcının, bilet ücretinin üç katı tutarında tazminat ödeme yükümlülüğü yer almaktadır.³⁹² Yolcunun sahip olduğu bu tazminat talebinin kaynağı, ifa imkansızlığı nedeniyle borcun yerine getirilememesidir.

Taşıyıcının yolcuya sefer önerdiği ancak yolcunun haklı bir sebep göstermeksizin bunu reddettiği durumlarda taşıyıcının seferin yapılamamasında kusursuz olması halinde yolcunun taşıma ücretini taşıyıcıya ödemesi gerektiği düzenlenmiştir.³⁹³

- *Sefer Başladıktan Sonra Seferin İptal Edilmesi*

³⁸⁸ Bkz. yuk. III, 4., 4.1., 4.1.1., 4.1.1.3., 4.1.1.3.a.

³⁸⁹ Adıgüzel, **a.g.e.**, s. 295.; Zeyneloğlu, **a.g.e.**, s. 283.

³⁹⁰ Adıgüzel, **a.g.e.**, s. 296.

³⁹¹ Adıgüzel, **a.g.e.**, s. 296.

³⁹² Adıgüzel, **a.g.e.**, s. 296.

³⁹³ Eriş, **a.g.e.**, s. 911.

Sefer başladıktan sonra demiryolu tren işletmecisinden kaynaklanan bir nedenle seferin son bulması durumunda demiryolu tren işletmecisinin, yolcuya bilet bedelini iade etmesi konusunda düzenlemeler Yönetmelik m. 49 hükmünde ayrıntılı olarak ele alınmaktadır. Bu hüküm, yolcu hakları bölümünde ayrıntılı olarak incelendiğinden tekrara düşmemek adına çalışmamızın ilgili bölümüne atıf yapmakla yetineceğiz.³⁹⁴

Ancak bu durumun sözleşmeden doğan taşıma yükümlülüğünü ihlal etmesi sebebiyle Yönetmelik m. 29/3 hükmünün atfıyla genel hükümlere göre sorumluluğun belirlenmesi gerekecektir. Seferin henüz başlamadan iptal edilmesi durumundan farklı olarak bu halde, imkânsızlık değerlendirilmesi yapılmayacak ve TBK m. 112 hükmünde yer alan borcun gereği gibi ifa edilmemesinden doğan sorumluluk hükmü uygulanacaktır. Zira burada, ifasına başlanmış ancak bir sebepten dolayı gereği gibi ifa edilemeyen bir borç söz konusudur.

TTK m. 911 hükmünde taşıma sözleşmesinin kurulmasından ve aracın hareketinden sonra seferin duraklaması halinde yolcunun sahip olduğu haklar düzenlenmiştir. Tren durakladığında yolcunun kendi isteği ile yol üzerinde bulunan bir yerde yolculuktan vazgeçmesi durumunda demiryolu tren işletmecisi, TTK m. 911/1 (a) bendi uyarınca bilet ücretinin tamamını ödemekle yükümlü olacaktır.³⁹⁵ Bu durumda zarara katlanma yükümlülüğü demiryolu tren işletmecisinin üstüne bırakılmıştır.

Diğer yandan TTK m. 911/1 (b) bendinde taşıyıcının sefere devam etmekten vazgeçmesi veya taşıyıcının kusuru sebebiyle yolcunun yol üzerinde bulunan bir yerde inmek zorunda kalması halinde yolcunun taşıma ücreti ödemeyeceği, eğer ödemişse tamamını geri alacağı düzenlenmiştir.³⁹⁶ Bu durumda yolcunun tazminat hakkı da saklı tutulmuştur.

- Seferin İptali Halinde Sorumluluktan Kurtulma Halleri

Sefer iptali halinde demiryolu tren işletmecisinin sorumluluktan muaf tutulduğu haller Yönetmelik m. 29/2 hükmünde belirtilmiştir. Bu haller; iptal, gecikme ve

³⁹⁴ Bkz. yuk. III, 4., 4.1., 4.1.1., 4.1.1.3., 4.1.1.3.a.

³⁹⁵ Adıgüzel, **a.g.e.**, s. 300.

³⁹⁶ Adıgüzel, **a.g.e.**, s. 300.; Zeyneloğlu, **a.g.e.**, s. 284.

bağlantının kaçırılması durumları için ortak olarak düzenlendiği için ayrı bir başlık altında incelenecektir.³⁹⁷ Bu başlığımız altında yalnızca iptale ilişkin sorumsuzluk halleri incelenecektir.

Yönetmelik m. 49/5 hükmünde seferin iptaline demiryolu tren işletmecisinin kusuru dışında meydana gelen doğal afetler, meteorolojik olaylar, güvenlik riskleri, işletme zorunlulukları, grev gibi olağanüstü hallerde veya mücbir sebep hallerinde demiryolu tren işletmecisinin gerekli özeni göstermesine rağmen seferin yapılamaması durumunda yolcuya bu seferlere ait yolculuk için ödediği her türlü bedelin iade edileceği düzenlenmiştir. Örneğin deprem olması veya elektrik hatlarında oluşan sıkıntılar nedeniyle güvenlik açısından olağan durumdan fazla riskler barındırması halinde seferin iptal edilmesi ve ifanın imkansızlaşması mümkündür. Bu hüküm ile yolculuğun yapılamamasından doğan zarara katlanma yükümlülüğü kusuru olmasa dahi demiryolu tren işletmecisinin üzerine bırakılmıştır. Ayrıca bu hüküm ve örnek verdiğimiz durumlar seferin başlaması ancak devam edememesi durumunda da geçerlidir.

Yine Yönetmelik m. 49/6 hükmünde demiryolu tren işletmecisinin gerekli tedbirleri almasına rağmen sakınamadığı ve sonuçlarını önleyemediği üçüncü şahısların veya yetkili kurumların davranışına bağlı olarak seferin yapılamaması durumunda yolcuya, yolculuk için ödediği her türlü bedeli iade edeceği düzenlenmiştir. Örneğin pandemi nedeniyle tüm seferlerin 2 gün iptal edilmesi halinde ortaya çıkan ifa imkansızlığı, demiryolu tren işletmecisinin sonuçlarını önleyemeyeceği yetkili kurumlar tarafından verilen kararları neticesiyle meydana gelir. Bu hüküm ile yolculuğun yapılamamasından doğan zarara katlanma yükümlülüğü kusuru olmasa dahi demiryolu tren işletmecisinin üzerine bırakılmıştır. Ayrıca bu hüküm, seferin başlaması ancak bu sebeplerle devam edememesi durumunda da geçerlidir.

Her iki maddede de demiryolu tren işletmecisinin seferin iptaline kusuruyla neden olmamasından dolayı yolcu taşıma sözleşmesinden doğan borcunun sona ermesi düzenlenmiştir. Seferin iptaline kusuruyla neden olmayan demiryolu tren işletmecisi, yalnızca ödenen bedellerin iadesi yükümlülüğünü yerine getirmek zorunda olacaktır.

³⁹⁷ Bkz. aş. III, 4., 4.2., 4.2.3., 4.2.3.1., 4.2.3.1.c., 4.2.3.1.c.dd.

Tazminat sorumluluğu bakımından Yönetmelik m. 29 2. ve 3. fıkra hükümleri dikkate alınacaktır. Her iki maddede de seferin yapılamaması halinde yolcuya ücretinin kesinti yapılmaksızın iade edileceği düzenlenmiştir. Ancak Yönetmelik m. 49/5 hükmünde mücbir sebepler ve olağanüstü hallerde seferin yarıda kesilmesi halinde yolcuya, ücretinin iadesinin tamamen yapıp yapılamayacağı hususu düzenlenmemiştir. Bu durumda yolcuya iade edilecek ücretin, yolun kalan kısmı dikkate alınarak kesintili bir biçimde iadesi gündeme gelebilecektir. Seferin iptaline kusuruyla neden olmayan demiryolu tren işletmecisi, tazminat yükümlülüğü altında olmayacaktır. Demiryolu tren işletmecisi, yalnızca ödenen bedellerin iadesi konusunda yükümlülüğünü yerine getirmelidir.

TTK m. 907/1 (c) bendi hükmünde seferin taşıma sözleşmesinin yapılmasından sonra fakat aracın hareketinden önce ortaya çıkan bir sebepten dolayı yapılamaması halinde bu durumun taşıyıcının kusurundan kaynaklandığı durumlarda taşıyıcının meydana gelen zarardan sorumlu olduğunu belirtmiştir.³⁹⁸ TTK m. 907/1 (a) ve (b) bentlerinde seferin hareketten önce iptal olması halinde taşıyıcının sorumsuz olduğu durumlar düzenlenmiştir. TTK m. 907/1 (a) bendine göre seferin yapılamamasına ölüm, hastalık veya bunun gibi bir mücbir sebebin neden olması halinde sözleşme, taraflardan hiçbirine tazmin yükümlülüğü doğurmaksızın kendiliğinden geçersiz olur. Ancak bu durumda demiryolu tren işletmecisi, aldığı ücreti iade etmekle yükümlü olur. Yolcunun ölümü veya hastalığı durumunda seferin yapılamaması durumu yolcu bakımından ifa imkansızlığı oluşturacaktır.³⁹⁹ Yolcu, herhangi bir zararı tazminle yükümlü değildir.⁴⁰⁰

TTK m. 907/1 (b) bendine göre sefer, taşıma aracıyla ilgili olup taşıyıcı için kusur oluşturmayan, iki tarafın da kusurundan doğup yolculuğa engel bulunan veya yolculuğu tehlikeli duruma sokan bir sebep dolayısıyla yapılmamışsa, sözleşme, taraflardan hiçbirine tazmin yükümlülüğü doğurmaksızın kendiliğinden geçersiz olur. Bu durumda demiryolu tren işletmecisi, yolcudan aldığı ücreti iade etmekle yükümlüdür. Bu hükümle taşıyıcının ifa imkansızlığından doğan sorumluluk için ilk olarak “...*taşıma aracıyla ilgili olup taşıyıcı için kusur oluşturmayan...*” demek suretiyle kusursuz olması halinde

³⁹⁸ Bkz. yuk. III, 4., 4.2., 4.2.3., 4.2.3.1., 4.2.3.1.c., 4.2.3.1.c.aa.

³⁹⁹ Avcı Z., **a.g.m.**, s. 479.

⁴⁰⁰ Adıgüzel, **a.g.e.**, s. 295.

sorumluluğun doğmayacağını ifade edilmiş ve devamında “...iki tarafın da kusurundan doğup yolculuğa engel bulunan veya yolculuğu tehlikeli duruma sokan bir sebep...” demek suretiyle kusuru olmasına rağmen sorumlu olmadığı düzenlenmiştir. Yolcunun da kusurunun olması durumu sorumsuzluk sebeplerinde ayrıca incelenecek bir durumdur.

Her iki hükümde de sözleşmenin kendiliğinden geçersiz olacağının öngörülmesi ifa imkansızlığından dolayı borcun sona ermesi halini ifade etmektedir.⁴⁰¹

TTK m. 911/1 (c) bendinde seferin hareketten sonra duraklaması halinde taşıyıcının sorumsuz olduğu bir duruma yer verilmiştir. Buna göre sefer, yolcunun kendisini veya taşıma aracını ilgilendiren ve taşıyıcı için kusur oluşturmeyen bir sebepten durarlarsa, yolcu gidilen yol ile orantılı olarak ücret ödeyecektir.⁴⁰² Bu durumda gecikmeden doğan zarar tamamen taşıyıcının üzerine bırakılmamış ve edimi ifa ettiği oranda karşı edim olan ücrete hak kazandığı belirtilmiştir. Ayrıca taşıyıcının kusuru olmadığından taraflar birbirlerine tazminat ödeme yükümlülüğü altında olmayacaktır.

bb. Gecikmeden Doğan Sorumluluk

Gecikme, Yönetmeliğin m. 4/1 (r) bendinde şu şekilde tanımlanmıştır; “Yayınlanan sefer tarifesine göre beklenen varış zamanı ile gerçekleşen/gerçekleşecek varış zamanı arasındaki farkı ifade eder.” Buna göre gecikme hali, sefere çıkacak ya da çıkmış olan bir trenin mevcut ya da gelecekte belirtilen varış zamanından daha sonra bir zamanda varmasını ifade etmektedir.

Gecikme, taşıma taahhüdünün ifasının sözleşmeyle vaat edilen zamanda başlamaması veya vaat edilen zamanda bitirilememesi halinde gündeme gelecektir.

Gecikmenin sefer başlamadan önce meydana gelmesi halinde demiryolu tren işletmecisi tarafından yolcuya sunulacak seçenekler ve yolcunun hakları Yönetmelik m. 48/1 hükmünde düzenlenmiştir. Çalışmamızın ilgili bölümünde incelediğimiz bu hükümlerde tekrara düşmemek adına ilgili bölüme atıf yapmakla yetineceğiz.⁴⁰³ Gecikme

⁴⁰¹ Adıgüzel, a.g.e., s. 295.

⁴⁰² Adıgüzel, a.g.e., s. 300.

⁴⁰³ Bkz. yuk. III, 4., 4.1., 4.1.1., 4.1.1.3., 4.1.1.3.b.

halinde yolcunun kendisine sunulan seçimlik haklarını kullanmasına göre demiryolu tren işletmecisinin sorumluluğu meydana gelecektir. Bu durumda seferin tamamlanıp tamamlanmaması ücret iade yükümlülüğün kapsamını belirleyen başlıca etken olacaktır. Sefere hiç başlanmadığı durumlarda ücretin tamamı iade edilecek, seferin yarıda bırakıldığı durumlarda ise ücretin bir kısmı iade edilecek, seferin tamamlandığı durumlarda ücret iadesi gündeme gelmeyecektir. Yolcu bilet ücretinin iadesinden hariç olarak sefer başlamadan önce sözleşmeden cayıp uğradığı zararın tazminini talep edebilir.⁴⁰⁴ Diğer yandan, yolcunun gecikmeye rağmen seferi tamamlaması halinde ücretin iadesini talep edemese de gecikmeden doğan zararların tazminini talep edebileceği düzenlenmiştir. Bu hususlara ek olarak yolcu, gecikme halinde taşıma sözleşmesinden caysa da caymasa da bir zarara uğradığını ispat etmesi dahi gerekmeksizin bilet ücretinin üç katı kadar tazminata hak kazanacaktır.⁴⁰⁵ Bu tazminat, fikrimizce yolcunun gecikme yüzünden uğradığı zararlara ek olarak isteyebileceği bir cezai şart niteliğindedir. Zira TTK m. 908 hükmünde yer alan bilet ücretinin üç katı tutarında tazminat Yönetmelikte düzenlenmemektedir. Ancak yolcunun bu hakka sahip olduğunu söylememiz gerekir.

TTK m. 909 hükmünde yer alan devam eden seferin gecikmesi halinde yolcunun gecikme tazminat isteme hakkı, taşıyıcının güzergahta bulunmayan bir yerde durması, başka bir yol izlemesi veya kendi fiilleriyle varış yerine geç ulaşması hallerinde yolcunun sözleşmeden cayması şartına bağlı olarak tanınmıştır. Yönetmelik hükmünde demiryolu tren işletmecisinin sefer sırasındaki gecikmesinden doğan sorumluluğu bu hususlara bağlı olarak düzenlenmemiştir. Yolcu, sözleşmeden caysa da caymasa da belirli sınırlara tabi olarak tazminat talep edebilecektir.

TTK'da düzenlenen sözleşmeden cayılması ve tazminat isteme hakkına ilişkin haller TBK m. 125 hükmünde yer alan sözleşmeden dönme halinde talep edilebilecek olumsuz zarara karşılık gelmektedir. Yolcu, bu sözleşmeden dönmese dahi Yönetmelik

⁴⁰⁴ Çelik, a.g.e., s. 141, Adıgüzel, a.g.e., s. 297.

⁴⁰⁵ Bkz. yuk. III, 4., 4.1., 4.1.1., 4.1.1.3., 4.1.1.3. b., 4.1.1.3.b.aa.

m. 43 hükmü kapsamında genel hükümlere göre uğradığı zararları talep etme hakkına sahiptir.

- *Gecikme Halinde Sorumluluktan Kurtulma Halleri*

Seferin iptali halinden farklı olarak seferin gecikmesi halinde demiryolu tren işletmecisinin sorumsuzluğuna ilişkin hükümler Yönetmelikte ayrıca düzenlenmemiştir. Yönetmelik m. 29/2 hükmünde yer alan demiryolu tren işletmecisinin sorumsuz olduğu hallere ilişkin açıklamalarımız seferin hareketten önce veya sonraki gecikme hali için de geçerli olacaktır.⁴⁰⁶

Demiryolu tren işletmecisinin kusuruyla neden olduğu gecikmeden doğan sorumluluk Yönetmelikte mesafe ve süre sınırlarına tabi olarak belirlenmiştir. Yönetmeliğin m. 50/1 hükmü uyarınca yolcu, 0-500 km mesafelerinde 75 dakika ve 500 km'yi aşan mesafelerde 125 dakika ve daha fazla sürede gecikme yaşaması halinde demiryolu tren işletmecisinden tazminat talebinde bulunabilir. Demiryolu tren işletmecisi, yolcunun talep etmesi halinde müteakip bir ay içerisinde; 75-125 dakika arası yaşanacak tren gecikmeleri için bilet ücretinin %25'ini, 125 dakika ve üzerinde yaşanacak tren gecikmeleri için bilet ücretinin %50'sini tazminat olarak öder. TTK'da yolcu taşımacılığını düzenleyen hükümlerde yolcunun gecikme nedeniyle tazminat talep edebilme imkânı süre ve mesafe sınırına açıkça tabi tutulmamıştır. Fikrimizce yolcunun sefer başlamadan önce gecikmeden doğan zararını talep edebilmesini öngören TTK m. 908 hükmünde yer alan "*Hareket, duruma ve şartlara göre yolcudan katlanmasını istenemeyecek bir süre gecikirse...*" ifadesi doğrultusunda Yönetmelikte belirlenen süreler makul olarak kabul edilebilir. Ancak belirtmemiz gereken bir nokta da Yönetmelikte düzenlenen bu sınırların yalnızca hareketin gecikmesi değil sefer esnasında yaşanan gecikmeler için de geçerli olacaktır.

Yönetmelik m. 50/2 uyarınca çift yönlü olarak düzenlenen biletlerde gidiş ya da dönüş biletinde bir gecikme meydana gelmesi halinde demiryolu tren işletmecisi yolcuya toplam bilet ücretinin yarısına tekabül edecek miktarda bir tazminat öder. Yönetmelik m.

⁴⁰⁶ Bkz. aş. III, 4., 4.2., 4.2.3., 4.2.3.1., 4.2.3.1.c., 4.2.3.1.c.dd.

50/3 hükmü uyarınca bilet ücretlerine dair tazminat, yolcunun tazminatı talep etmesinden sonraki bir ay içerisinde yolcunun bilet ücreti ödediği yöntem üzerinden demiryolu tren işletmecisi tarafından ödenir.

Ancak önemle belirtilmelidir ki yolcu, bilet almadan önce seferde gecikme yaşanacağına dair bilgilendirilmesi halinde demiryolu tren işletmecisinden tazminat talep edemeyecektir. Yönetmelik m. 50/4 hükmü uyarınca demiryolu tren işletmecisinin gecikmeye dair bilgi verdiği ispatı, gecikmeye dair verilen bilginin bilete işlenmesi ile belirlenecektir. Yönetmelik m. 48/6 hükmünde yer alan yolcunun bilet satın almadan önce gecikmelerden haberdar edilmesi halinde ücret iadesinin kesintili olarak yapılabileceğine ilişkin hüküm ile aynı doğrultuda düzenlenmiştir.

Yönetmelik m. 50/5 hükmü doğrultusunda demiryolu tren işletmecisi, yolcuya ödeyeceği tazminattan işlem ücreti, haberleşme gideri, pul parası gibi giderleri kesinti yaparak ödemesi mümkün değildir. Nitekim demiryolu tren işletmecisi tazminata hükmedilen ücreti öderken tazminat, küsuratlı bir ücret ise tazminatı aşağı yuvarlama hakkına sahip olarak on Türk Lirası ve katlarında ödemesi mümkündür.

TTK m. 910 hükmünde seferin zorunlu sebepler nedeniyle gecikmesi halinde yolcuya iki imkân verilmiştir. Bu imkanlar; gidilen yol kadar ücretin ödenmesiyle sözleşmeden cayma hakkı ve seferin yapılmasını bekleme imkanındır. Yolcu, seferin yapılmasını beklediği takdirde seferin ücretini ödeyecektir.

TTK m. 910 hükmünde yer alan ve taşıyıcının gecikmeden doğan sorumluluğunu sınırlayan hükümler yedek hüküm niteliğinde düzenlenmiştir. Eğer taraflar arasında seferin gecikmesine; hükümet emrinin veya idari kararların sebep olması, trenin onarılmasının zorunluluğunun bulunması veya yolculuğun devamını tehlikeye atan durumların ortaya çıkması hallerinde izlenecek yola ilişkin bir anlaşma varsa bu anlaşma hükümleri uygulanacaktır.⁴⁰⁷ Böyle bir anlaşma bulunmadığı takdirde yolcu, yalnızca

⁴⁰⁷ Adıgüzel, **a.g.e.**, s. 299.; Zeyneloğlu, **a.g.e.**, s. 285.; Eriş, **a.g.e.**, s. 920, Yargıtay, 11. H.D., T. 13.04.1995, E. 1792, K. 3306.; İlgili kararda Yargıtay, taşıma güzergahı üzerinde yer alan savaşın önceden bilinmesinden ötürü TTK m. 910 hükmünde yer alan seferin zorunlu sebepler nedeniyle gecikme olarak nitelendirilemeyeceğini belirtmiştir.; Eriş, **a.g.e.**, s. 922-923., Nitekim Yargıtay'ın verdiği bir başka kararda ise kolera salgınının TTK m. 910 hükmüne göre zorunlu sebeplerden biri olarak nitelendirileceğini belirtmiştir; Yargıtay H.G.K., T. 19.11.1976, E. 1975/11-477, K. 2944.

ücret iadesini talep edebilecek olup uğradığı zararlardan dolayı taşıyıcı sorumlu olmayacaktır.

cc. İptal ve Gecikme Halinde Sorumluluğun Kapsamı

Yönetmelik m. 29/3 hükmünde genel hükümlere yapılan atıf nedeniyle demiryolu tren işletmecinin iptal, gecikme ve bağlantının kaçırılması halinde sorumluluğu TBK m. 112 kapsamında incelenmelidir. Seferin harekete başlamadan önce iptal edilmesi halinde demiryolu tren işletmecisinin bu imkansızlıkta kusuru olduğu takdirde seferin seyahat esnasında iptal olması halinde ve gecikme durumunda demiryolu tren işletmecisinin şartları oluştuğu takdirde bilet ücretini yolcuya iade yükümlülüğü dışında hangi zararları tazminle yükümlü olduğu incelenmelidir. Ancak hemen belirtmeliyiz ki Yönetmelik m. 43 hükmü doğrultusunda Yönetmelik kapsamında ödenen tazminatlar, genel hükümler nedeniyle ödenen tazminatlardan mahsup edilecektir.

Yolcunun; trenin iptal olması, gecikmesi veya bağlantının kaçırılması nedeniyle uğrayabileceği zararlar maddi veya manevi olabilecektir. Örneğin önemli bir toplantının kaçırılması, kişinin kendi düşününe gitmekte gecikmesi gibi durumlar meydana gelebilir.⁴⁰⁸ Zararı ve uygun illiyet bağıını ispatlaması halinde demiryolu tren işletmecisi, kusurunun olmadığını ispat etmedikçe bu zararları da gidermekle yükümlü olacaktır.

Yolcunun gecikme sebebiyle uğrayabileceği zararlara, soğukta bekleyerek üşümesi ve hastalanması neticesinde tedavi masraflarının doğması örnek verilebilir. Diğer yandan örneğin, yolcunun bir şarkıcı olması ve trenin gecikmesi nedeniyle belirli bir zamanda yerine getirmesi gereken sahne performansını yerine getirememesi nedeniyle iş sahibine ödediği tazminatı yine uygun illiyet bağıını kanıtlaması halinde demiryolu tren işletmecisinden talep edebilecektir.

⁴⁰⁸ Zeyneloğlu, **a.g.e.**, s. 287.; Bu yönde verilen Yargıtay kararı için bkz. Eriş, **a.g.e.**, s. 924.; Anılan kararda Yargıtay, taşıyıcı taşıma işi yapan bir tacir olması sebebi ile taşıma işinde özenli olması gerekmektedir. Taşıyıcı, trenleri sefere hazır halde tutmak ve olumsuz koşulların çıkmasını engellemesi gerekmektedir. Yolcu, doçentlik sınavına trenin sefer sırasında Eskişehir’de bir süre beklemesi nedeniyle gecikmiş ve bir yıl daha beklemesi gerektiğini bu yüzden manen ıstırap çektiğini belirterek maddi ve manevi tazminat talebinde bulunmuştur. Nihayet, Yargıtay tüm bu iddialar ışığında yolcu lehine manevi tazminat verilmesine hükmetmiştir.

dd. İptal, Gecikme ve Bağlantının Kaçırılması Hallerinde Sorumluluktan Kurtulma Halleri

Yönetmelik m. 29/2 hükmünde demiryolu tren işletmecisinin iptal, gecikme ve bağlantının kaçırılmasından hangi durumlarda sorumlu olmayacağı düzenlenmiştir. Yönetmelik m. 29/2 (a) bendinde yer alan “*Demiryolu tren işletmeciliği ile ilgili olmayan ve demiryolu tren işletmecisinin gerekli bütün önlemleri almasına rağmen gerçekleşmesini önleyemediği olaylar*” esasında mücbir sebep hallerini ifade etmektedir. Yukarıdaki bölümde de yer verdiğimiz açıklamalar geçerli olmakla birlikte iptal ve gecikme bakımından yapılacak değerlendirmemiz şu şekilde olacaktır: Örneğin, yıldırım düşmesi halinde trenin hareketi için çalışması gereken sistemlerin kısa devre yapması ve seferin geç hareket etmesi durumunda demiryolu tren işletmecisinin gereken tüm önlemleri alıp almadığı değerlendirilmelidir. Çünkü bu husus demiryolu tren işletmeciliği ile ilgili olmadığından demiryolu tren işletmecisinin bu riskten doğabilecek zararları önleyici nitelikte özen ve denetim yükümlülüğü kapsamında kendisine düşen tedbirleri alıp almadığı incelenecektir.

Yönetmelik m. 29/2 (b) bendinde yolcunun kusuru nedeniyle sefer iptali ve gecikmesi durumunda demiryolu tren işletmecisinin sorumluluktan muaf olacağı düzenlenmiştir. Bu hüküm, kaza halinde yer alan sorumsuzluk hükmüyle aynı şartlara tabidir. Somut olayda, bir yolcunun sefer iptaline yol açması esasında demiryolu tren işletmecisinin sorumluluğunu ortadan kaldıracak nitelikte olmayabilir. Örneğin, yolcunun trenin teknik yapısını bozmasıyla treni yolculuğa elverişli olmaktan çıkarması ve böylece sefer iptaline sebep olması halinde dahi kanaatimizce demiryolu tren işletmecisinin diğer yolculara karşı olan sorumluluğu devam edecektir. Zira gereken önlemlerin alınmasıyla yolcunun bu gibi davranışlarının önlenmesi, demiryolu tren işletmecisinin özen ve denetim yükümlülüğü kapsamındadır.

Yönetmelik m. 29/2 (c) bendinde üçüncü kişilerden kaynaklanan olayların sefer iptaline ve gecikmesine neden olması halinde demiryolu tren işletmecisinin sorumluluktan muaf olduğu düzenlenmiştir. Üçüncü kişilerin fiillerine karşı demiryolu tren işletmecisinin zararın meydana gelmesini önlemek için bütün önlemleri alması

gereklidir. Aksi halde yalnızca üçüncü kişinin zarara sebep olması, demiryolu tren işletmecisini sorumluluktan kurtarmayacaktır.

d. Demiryolu Tren İşletmecisinin Yolcu Bagajlarına Yönelik Sorumlulukları

Yönetmelik m. 10/6 hükmünde “*Demiryolu tren işletmecisinin bagajları teslim aldığı andan teslim edinceye kadar bagajın tamamen veya kısmen kaybindan, hasara uğramasından, güvenliğini sağlamaktan, teslim alınan şekliyle muhafaza etmekten ve taşınmasından sorumlu olduğu kabul edilmiştir.*” Bu hükümle aynı doğrultuda Yönetmelik m. 19/2 (b) ve Yönetmelik m. 31/1 hükümleri de düzenlenmiştir.

Yönetmelik m. 19/2 (b) bendinde demiryolu tren işletmecisinin yolcu bagajlarının kayıp ve hasara uğramasından, bagajın trende, istasyonda veya istasyon dışında bulunması fark etmeksizin sorumlu olduğu düzenlenmiştir. Trende, istasyonda veya istasyon dışında bulunan bagajların ancak demiryolu tren işletmecisinin muhafaza ve nezareti altında bulunduğu sırada zarar görmesi halinde demiryolu tren işletmecisinin sorumluluğu doğacaktır.

Yönetmelik m. 31/1 hükmüne göre “*Demiryolu tren işletmecisi, yolcuya ait bagajların kendisi tarafından teslim alınıp varış noktasında yolcuya teslim edilene kadar geçen sürede bunların tamamen veya kısmen kaybolmasından, hasara uğramasından ve geç teslim edilmesinden doğan zarardan sorumludur.*” Yukarıda anılan iki hükümden farklı olarak demiryolu tren işletmecisi, bagajların geç tesliminden de sorumlu tutulmuştur.

Demiryolu tren işletmecisinin bu sorumluluğu, bagajlara yönelik bakım, gözetim ve muhafaza yükümlülüğünü ihlal etmesinden doğar.⁴⁰⁹ Demiryolu tren işletmecisinin bu yükümlülüğü, bagajların taşınması hususunda gerekli düzenlemeleri yapmak, yolcuyu bilgilendirmek, gerekli sayıda ve nitelikte personel çalıştırmak, korunaklı depolama alanları oluşturmak gibi hususları kapsar. Demiryolu tren işletmecisinin bagajlara yönelik

⁴⁰⁹ Ülgen, **a.g.e.**, s. 169.; Arkan, **a.g.m.**, Yolcu Taşımaları, s. 21.

bakım, gözetim ve muhafaza yükümlülüğünü ihlal etmesiyle doğacak sorumluluğunun kapsamı belirlenmelidir.

aa. Zararın Meydana Gelme Anı

İlk değerlendirilmesi gereken husus, demiryolu tren işletmecisi bakımından sorumluluğun ne zaman başladığıdır. Yönetmeliğe göre, bagajların demiryolu tren işletmecisi tarafından teslim alındığı andan itibaren sorumluluk başlayacaktır. Teslim alma anının ne zaman olduğu belirlenmelidir.

Yönetmelik m. 19/2 hükmünde “...*bagajın taşıma esnasında, trende, istasyonda, istasyon dışında demiryolu tren işletmecisinin muhafaza ve nezareti altında...*” bulunduğu durumlarda demiryolu tren işletmecisinin sorumlu olduğu kabul edilmiştir.⁴¹⁰ İlgili hükümde, demiryolu tren işletmecisinin bagajı fiilen teslim alması şartı öngörülmemiştir. Ancak Yönetmelik m. 10/6 ve Yönetmelik m. 31/1 hükümlerinde, demiryolu tren işletmecisinin bagajı teslim aldığı andan itibaren sorumluluğunun başlayacağı düzenlenmiştir. TTK m. 912/1 hükmünde yer alan atıf ile yolcu bagajları hususunda uygulanacak TTK m. 875 hükmünde de Yönetmelik m. 10/6 ve Yönetmelik m. 31/1 hükümleri ile aynı doğrultuda olarak taşıyıcının sorumluluğunun eşyayı teslim almakla başladığı düzenlenmiştir.

Yönetmelik m. 19/2 hükmü doğrultusunda bagajların, demiryolu tren işletmecisinin muhafaza ve nezareti altında olması ile “*teslim alma*”nın ne zaman gerçekleştiğini tespit etmemiz uygun olacaktır. Yolcu, bagajlarını trene binerken görevliye teslim edebileceği gibi demiryolu tren işletmecisinin buna izin vermesi halinde sefer saatinden önce de teslim edebilecektir.

Bagajlar, sefer sırasında zaten demiryolu tren işletmecisinin muhafaza ve nezareti altında olacağından bu durumda demiryolu tren işletmecisinin sorumluluğunu tespit etmek kolay olacaktır. Bagajın sefer henüz başlamadan görevliye verilerek trende ilgili

⁴¹⁰ Arkan, **a.g.e.**, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 51.; Arkan, **a.g.m.**, Yolcu Taşımaları, s. 22.; Hava taşımaları için aynı yönde bkz.: Ülgen, **a.g.e.**, s. 175.

vagona yerleştirilmesi halinde yine demiryolu tren işletmecisinin muhafaza ve nezareti altında olan bagajdan söz edilebilecektir.

Ancak bagajların istasyonda ve istasyon dışındayken demiryolu tren işletmecisinin muhafaza ve nezareti altında bulunup bulunmadığı ise somut olayın özelliklerine göre tespit edilmelidir. Buna göre, yolcunun biletini almış bir şekilde istasyonda treni beklerken henüz bagajını teslim etmemiş olması halinde dahi Yönetmelik m. 19/2 hükmüne göre demiryolu tren işletmecisinin sorumluluğu kabul edilmelidir. Buradan anlaşılmalıdır ki, Yönetmelik m. 19/2 hükmü gereğince demiryolu tren işletmecisine bagajın zilyetliğinin teslimi şart değildir. Ancak demiryolu tren işletmecisinin sorumluluğunun yolcu bagajlarını fiilen teslim almasından önce başlaması, yolcunun kendi gözetimi altında ve henüz teslim etmediği bagaja karşı olan sorumluluğunu azaltmakta ve hatta kaldırmaktadır. Ancak bizce demiryolu tren işletmecisinin yolcu bagajlarından doğan sorumluluğunun bagajı teslim almak ile başlayacağı ve bunun da zilyetliğin demiryolu tren işletmecisine geçtiği an olarak belirlenmesi gerektiği TTK ve ilgili Yönetmelik hükümlerine uygun olarak kabul edilmelidir.⁴¹¹

Bagajların yolcuya teslim edilmesi ise bagajın demiryolu tren işletmecisinin hakimiyetinden çıkıp yolcunun hakimiyeti altına girmesini ifade eder. Yönetmelik m. 18/3 hükmüne göre bagajlar, teslim yeri olarak kaydedilen istasyonda teslim edilecektir. Ancak yolcu, iptal veya gecikme gibi durumlarda teslim yeri olarak kaydedilen istasyona ulaşmayı beklemek zorunda bırakılmayacak ve sözleşmeden cayma durumunda bagajları kendisine teslim edilecektir.

Teslim alma ve teslim etme arasında geçen süre, teslim süresi olarak kabul edilir.⁴¹² Yolcu taşıma sözleşmesinde bu süreye ilişkin hükümler yer alabilir. Ancak sözleşme ile düzenlenmeyen durumlarda teslim süresinin hangi zaman aralığı olabileceği

⁴¹¹ Adıgüzel, **a.g.e.**, s. 153.; Seven, **a.g.e.**, Taşıma Hukuku, s. 115.; Arkan, **a.g.e.**, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 52.; Kaya, **a.g.m.**, s. 593.; Şükrü Yıldız, TTK Hükümleri Işığında Taşıyıcının (Kara Yoluyla) Eşya Taşımadan Doğan Sorumluluğu, **İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi**, Y. 14, S. 28, (2015) ss. (97-109), s. 101.

⁴¹² Meriç, **a.g.m.**, s. 864.; Seven, **a.g.e.**, Taşıma Hukuku, s. 115.; Arkan, **a.g.e.**, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 54.

düzenlenmemiştir. TTK'da yolcu taşımacılığında bagajlara ilişkin uygulanacak TTK m. 875-886 hükümleri arasında da teslim süresine ilişkin bir düzenleme yer almamaktadır. Fikrimizce bu husus bir kanun boşluğu değildir. Zira bagajın, sefer sona ermesine rağmen yolcuya teslim edilmemesi halinde yolcunun izleyebileceği yol ve bagajların geç tesliminden dolayı demiryolu tren işletmecisinin sorumluluğu Yönetmelik hükümlerinde düzenlenmiştir. Demiryolu tren işletmecisi bagajları, seferin sona ermesinden sonra makul bir sürede indirmeli ve yolcuya teslim etmelidir.

bb. Zıya, Hasar veya Gecikme Nedeniyle Zararın Meydana Gelmesi

Zarar üç durumdan kaynaklanabilir. Bagaj; tamamen veya kısmen kaybolabilir, hasara uğrayabilir veya geç teslim edilebilir. Bu durumlarda demiryolu tren işletmecisinin sorumluluğunu ve tazminat ödeme yükümlülüğünün hangi hükümlere göre belirleneceğini incelememiz gerekecektir.

- *Zıya*

Doktrinde zıya, taşıyıcının taşıma sözleşmesi kapsamında kendisine teslim edilen eşyayı ya da bagajı varış yerinde hak sahibine teslim etmeye muktedir olmaması olarak tanımlanmaktadır.⁴¹³

Demiryolu tren işletmecisi, bagajı hak sahibine teslim etme imkanından meydana gelen olaylar yüzünden fiilen veya hukuken yoksun olabilir. Örneğin, bagajın yanması veya kaybolması durumunda fiili bir imkânsızlık varken, bagaja, idari makamlar tarafından el koyulması halinde hukuki bir imkansızlıktan söz edilir.⁴¹⁴ Bagajın bir kısmı zayi olabileceği gibi tamamı da zayi olabilir. Bu durumda demiryolu tren işletmecisinin sorumluluğu zayi olmayan kısım için devam eder. Bagajın geç teslim edilmesi zıya kapsamına girmeyecektir. Ancak bu iki durumun birbiri ile karıştırılması mümkün olabileceğinden bagajın belirli bir süre içerisinde yolcuya teslim edilememesi halinde

⁴¹³ Ülgen, **a.g.m.**, s. 179.; Arkan, **a.g.e.**, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 47.; Zeyneloğlu, **a.g.e.**, s. 247.; Seven, **a.g.e.**, Taşıma Hukuku, s. 119.; Mertol Can, , **Türk Taşıma Hukukunun Genel Esasları Cilt 1**, İmaj Yayınevi, Ankara, 2017, s. 79.

⁴¹⁴ Ülgen, **a.g.e.**, s. 179.; Arkan, **a.g.e.**, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 48.; Zeyneloğlu, **a.g.e.**, s. 248.; Seven, **a.g.e.**, Taşıma Hukuku, s. 119.; Adıgüzel, **a.g.e.**, s. 149.

zayi olduğunu kabul etmek yerinde olacaktır. Yönetmelik m. 34/1 hükmünde bu süre 14 gün olarak belirlenmiştir. Nitekim TTK m. 874 hükmünde eşyaya ilişkin zıya karinesi yer almaktadır. Ancak TTK m. 912 atfıyla yolcu bagajlarına TTK m. 875-886 hükümleri uygulanacağından TTK m. 874 hükmünde yer alan zıya karinesi değil Yönetmelikte yer alan zıya karinesi uygulanacaktır.

Yönetmelik m. 34/1 hükmüne göre demiryolu tren işletmecisi, bagajı teslim almaya yetkili olan kişiye 14 gün içinde bagajı teslim edemediği veya emrine veremediği takdirde bagaj kaybolmuş sayılacaktır. Burada yer alan 14 günlük süre, bagaj taşıma belgesini elinde bulunduran kişinin Yönetmelik m. 18/4 hükmüne göre demiryolu tren işletmecisinden bagajların kendisine teslimini talep etmesiyle başlayacaktır. Bu talebin ileri sürülmesi ise birtakım sürelerle bağlanmıştır. Yönetmelik m. 18/4 hükmüne göre *“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 kendisine teslimini isteyebilir.”*

Yönetmelik m. 18/4 hükmünde yer alan *“öngörülen süre”* ne yazık ki net bir anlam ifade edecek şekilde düzenlenmemiştir. Bu sürenin demiryolu tren işletmecisinin bagajları yolcuya teslim edeceği süre olarak anlaşılması gerekir.⁴¹⁵ Demiryolu tren işletmecisi, yolcudan bagajı teslim alarak taşıma sözleşmesinde yer alan sürede varış yerinde yolcuya teslim etmeyi taahhüt ettiği göz önüne alındığında bagaj taşıma belgesini elinde bulunduran kişinin, yolculuk süresini beklemesi gerektiği anlaşılmalıdır. Ayrıca bagajın idari makamlar tarafından incelenmesi gerekiyor ve bu durum zaman alacaksa, bagaj taşıma belgesini elinde bulunduran kişinin bu süreyi de beklemesi gerekecektir. Artık bu süreler sonunda yolcu, Yönetmelik m. 34/1 hükmü uyarınca demiryolu tren işletmecisine başvuracak ve 14 günün sonunda bagajını zayi olmuş kabul edebilecektir.

Bu sürenin sonunda zayi olarak kabul edilen bagajın, Yönetmelik m. 34/2 hükmü doğrultusunda yolcunun teslim talebiyle demiryolu tren işletmecisine başvurduğu tarihi takip eden 1 yıl içinde bulunması halinde demiryolu tren işletmecisi hak sahibine bu

⁴¹⁵ Meriç, **a.g.m.**, s. 862.

durumu bildirmelidir. Demiryolu tren işletmecisinin bu bildirim yükümlülüğü, hak sahibinin adresini bildiği veya bulabilme imkânının olduğu durumlarla sınırlıdır.

Yönetmelik m. 34/3 hükmü uyarınca hak sahibi, bagajının bulunduğuna dair bildirim aldığı tarihten itibaren 30 gün içinde bagajının kendisine teslim edilmesi için demiryolu tren işletmecisine başvurmalıdır. Ancak bu durumda hak sahibi, sevk yerinden teslim yerine kadar olan taşıma masraflarını ödemekle yükümlüdür. Ek olarak, zıya nedeniyle demiryolu tren işletmecisinden aldığı tazminatı da varsa iade etmek zorundadır. Yolcunun bu tazminatı iade etmesi, bagajların kendisine teslim edilmesi için bir şart olarak yer almaktadır. Eğer yolcu, bagajın kendisine teslim edilebileceği tarihte zıya nedeniyle aldığı tazminatı demiryolu tren işletmecisine iade etmezse yolcu kendiliğinden temerrüde düşmüş sayılmalı ve talep tarihinden itibaren faiz işlemelidir. Ancak yine de yolcu gecikmeye ilişkin zararını ispatladığı takdirde, teslim talebiyle demiryolu tren işletmecisine başvurduğu tarihten itibaren Yönetmelik m. 37 hükmünde öngörülen şartlar çerçevesinde gecikme tazminatını talep etme imkânı vardır.

Yönetmelik m. 34/4 hükmü uyarınca hak sahibinin bagajının bulunduğuna dair bildirim aldığı tarihten itibaren 30 gün içinde demiryolu tren işletmecisine başvurmaması halinde demiryolu tren işletmecisi, bagajı elden çıkarma hakkına sahip olur.

Bagajın zayi olması halinde hak sahibinin tazminat hakkının sınırı Yönetmelik m. 35 hükmünde düzenlenmiştir. Bu hükme göre demiryolu tren işletmecisi bagajın brüt ağırlığının zayi olan kilogramı başına 30 TL ve en fazla 2.100 TL'ye kadar olan zararı tazmin etmekle yükümlüdür. Aynı yönde bir düzenleme Yönetmelik m. 32/2 hükmünde yer almaktadır. Aynı hükmün iki farklı maddede düzenlenmiş olması kanaatimizce sehven ortaya çıkmış bir durumdur.⁴¹⁶ Demiryolu tren işletmecisinin Yönetmelik m. 35 hükmünde yer alan bu tazminat yükümlülüğü diğer tazminat taleplerinden hariç olarak düzenlenmiştir. Bu sebeple hak sahibi, Yönetmelik m. 32/3 hükmü uyarınca bagajın zayi olması halinde diğer zararlarının da tazminini talep edebilecektir.

⁴¹⁶ Meriç, a.g.m., s. 868.

TTK m. 916/2 hükmünde taşıyıcının yolcu bagajlarından doğan sorumluluğu iç taşımalarda en fazla 500 Özel Çekme Hakkı olarak belirlenmiştir. Bu sınırın belirlenmesi yetkisi Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı'na verilmiştir. Yönetmelik m. 32/3 hükmünde genel hükümlere atıf yapılması nedeniyle TTK m. 916/2 hükmü demiryolu yolcu taşımacılığında da uygulanacaktır ve TTK m. 916/2 hükmü bagajın zayi olması halinde yolcunun talep edebileceği tazminatların sınırını oluşturacaktır.

Yönetmelik m. 35/2 hükmünde zayi olan bagajlar için hak sahibinin yapmış olduğu diğer masrafları ve varsa ödediği vergileri ispat etmesi halinde demiryolu tren işletmecisinin bu masraf ve vergiler bakımından da hak sahibine tazminat ödemekle yükümlü olduğu kabul edilmiştir. TTK m. 883 hükmünde de taşıyıcının zıya ve hasara ilişkin tazminatları ödemesi dışında taşıma ücretini geri vermesi ve taşıma işi nedeniyle yapılan vergi gibi masrafları da ödemesi gerektiği düzenlenmiştir.

- *Hasar*

Hasar, doktrinde eşyanın kötüleşmesi ve bir değer kaybına uğraması olarak ifade edilmektedir.⁴¹⁷ Eşya ya da bagajdaki kötüleşmenin geçici olmamasıyla ve devamlı olarak eşyanın değerinin azalmasına neden olmasıyla hasar meydana gelecektir. Hasar, eşyanın bir kısmında olabileceği gibi tamamında da olabilir.

Demiryolunda yolcuya ait bagajların hasara uğraması mümkündür. Bagajın ıslanması, farklı bir koku sinmesi, ezilmesi, kırılması gibi durumlarda maddi değerinde azalma meydana geldiği oranda hasara uğramış kabul edilecektir.⁴¹⁸

Demiryolu tren işletmecisi, hasarın meydana gelmemesi için Yönetmelik m. 11/1 hükmünde yer alan kontrol yükümlülüğünü gereği gibi yerine getirmeli ve trende gereken fiziki şartları sağlamalıdır. Ancak bu yükümlülüklerine uygun davransa dahi taşıma esnasında hasar meydana gelebilir. Başka bir bagajdan sızıntı olması, koku sinmesi gibi zararı doğuran olaylar, bagaja bir fiziki müdahale olmadan da meydana gelebilecektir.

⁴¹⁷ Ülgen, **a.g.e.**, s. 181.; Arkan, **a.g.e.**, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 51.; Zeyneloğlu, **a.g.e.**, s. 248.; Seven, **a.g.e.**, Taşıma Hukuku, s. 120.; Can, **a.g.e.**, s. 82.; Adıgüzel, **a.g.e.**, s. 152.

⁴¹⁸ Arkan, **a.g.e.**, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 51.; Adıgüzel, **a.g.e.**, s. 152.

Bagajda hasarın meydana gelmesi halinde yolcu, bagajın kendisine teslimini kabul etmemeli veya itirazını belirterek ve kayıt altına alarak bagajı teslim almalıdır. Zira Yönetmelik m. 45/1 hükmünde bagajı teslim almaya yetkili olan kişinin hiçbir itiraz ileri sürmeden kabul etmesi halinde bagajın iyi durumda teslim edildiğine karine olacağı belirtilmiştir. Yine de yolcu, bu karinenin aksini ispatlayabilecektir.

Yönetmelik m. 45/2 hükmü uyarınca bagajın hasar görmesi durumunda, bagajı kabul etmeye yetkili kişi, hasarı hemen ya da teslimattan sonra en geç 3 gün içinde demiryolu tren işletmecisine hasarı bildirmesi gerekmektedir. Bu durumda hasarı ispat edecek olan yolcudur.

Yönetmelik m. 46/1 hükmüne göre demiryolu tren işletmecisinin sorumluluğu altında taşınan bagajın hasara uğradığı tespit edildiğinde hasarlı bagajın durumu, hasarın çeşidi, hasarın boyutu, nedeni ve meydana çıktığı zaman bir tutanakla tespit edilir. Demiryolu tren işletmecisi bu tutanağı hak sahibinin huzurunda düzenler ve bir örneğini hak sahibine ücretsiz olarak verir. Yönetmelik m. 18/5 hükmüne göre eğer hak sahibinin hasarın tespit edilmesi yönündeki talebi demiryolu tren işletmecisi tarafından yerine getirilmez ve bagajları kontrol edilmezse, hak sahibi bagajları teslim almaktan kaçınabilecektir. Bu durumda hak sahibi temerrüde düşmeyecektir.

Yönetmelik m. 36/1 hükmüne göre bagajın hasara uğraması halinde demiryolu tren işletmecisi, bagajın değeri kadar tazminat ödemekle sorumludur. Bu tazminat sorumluluğunun sınırı, hasarın bagajın tümünde meydana gelmesi halinde bagajın kaybolması halinde ortaya çıkan tutara ilişkin hükümlere göre belirlenecektir. Bagajın kısmen hasara uğraması durumunda ise yalnızca bu kısma ilişkin kayıp nedeniyle ortaya çıkan tutar tazminatın sınırı olacaktır. Bu tazminatlar, hak sahibinin talep edebileceği diğer tazminatlardan hariç tutulmuştur. Ancak Yönetmelik m. 32/2 hükmünde yer alan sorumluluk sınırlaması hükmü gereği demiryolu tren işletmecisi hasar halinde bagajın kilogramı başına 30 TL ve en fazla 2.100 TL'ye kadar olan zararı tazmin etmekle yükümlüdür. Esasında Yönetmelik m. 36/1 hükmünde de bagajın hasara uğraması halinde bu kısmı zayi olmuş sayarak bagajın kaybolması halinde ortaya çıkan tutara atıf yapılmıştır. Bu sebeple Yönetmelik m. 32/2 hükmü ile çelişmemektedir.

Yolcunun talep edebileceği diğer tazminatların hariç tutulması yolcuya Yönetmelik m. 32/3 hükmü gereği genel hükümlere göre tazminat talep etme imkanı vermektedir. Buna göre yolcu TTK hükümlerine göre tazminat talep edebilecek ve TTK m. 916/2 hükmünde düzenlenen taşıyıcının yolcu bagajlarından doğan sorumluluğunun iç taşımalarda en fazla 500 Özel Çekme Hakkı olarak sınırlandırıldığı hüküm demiryolu yolcu taşımacılığında bagajın hasar görmesi halinde de uygulanacaktır.

- *Gecikme*

Demiryolu tren işletmecisi, yolcu tarafından kendisine teslim edilen bagajların fiziki bütünlüğünü korumakla yükümlü olduğu kadar yolcuyu ve bagajlarını varış yerine zamanında götürme yükümlülüğü de bulunmaktadır.⁴¹⁹ Bagajın geç tesliminden söz edebilmek için teslimin yolcu taşıma sözleşmesiyle belirlenen zamanda gerçekleşmemesi gerekir.

Geç teslim halinde yolcunun bagajında doğrudan bir azalma meydana gelmeyebilir. Geç teslimde bağlı olarak bagajın zayi olması durumunda bagajın zıya haline ilişkin hükümler uygulanacaktır.⁴²⁰

Geç teslimden dolayı uğradığı zararı ispat eden yolcu veya hak sahibi, Yönetmelik m. 37 hükmünde yer alan esaslar çerçevesinde demiryolu tren işletmecisinden tazminat talep etme hakkına sahiptir. Yönetmeliğin ilgili maddesine göre demiryolu tren işletmecisi, hak sahibinin kendisine teslim talebiyle başvurması üzerine⁴²¹ hak sahibinin ispatlanmış zararını, geç teslim edilen bagajın brüt ağırlığının her kilogramı için en fazla 1,50 TL veya her bagaj için 21 TL hasar tutarına eşit bir bedel ile tazmin etmek zorundadır. Hak sahibinin zararını ispatlayamaması halinde ve yine demiryolu tren işletmecisine teslim talebiyle başvurmak şartıyla, demiryolu tren işletmecisi, geç teslim edilen bagajın brüt ağırlığının her kilogramı için en fazla 1 TL veya her bagaj için 4 TL götürü bir tazminat ödemekle yükümlüdür. Demiryolu tren işletmecisi Yönetmelik m. 37 hükmünde yolcunun talep edebileceği tazminatın miktarı bir süreye bağlanmıştır. Bu süre

⁴¹⁹ Arkan, **a.g.e.**, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 62.; Seven, **a.g.e.**, Taşıma Hukuku, s. 120.; Meriç, **a.g.m.**, s. 863.

⁴²⁰ Ülgen, **a.g.e.**, s. 185.; Meriç, **a.g.m.**, s. 864.; Arkan, **a.g.e.**, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 627-68.

⁴²¹ Bkz. hmn. yuk. III, 4., 4.2., 4.2.3., 4.2.3.1., 4.2.3.1.d., 4.2.3.1.d.bb., 4.2.3.1.d.bb.Zıya.

her bir 24 saatlik kesintisiz süre ve en fazla 14 gün olarak belirlenmiştir. Bu durumda örneğin 15 günlük bir gecikme yaşansa da yolcu bagaj ağırlığına ve zararı ispatlayabilmesine göre en fazla 14 gün için tazminat talebinde bulunabilecektir.

Ancak TTK m. 912 hükmünün atfıyla yolcu bagajlarında gecikmeye bağlı ortaya çıkan zararların tazmin edilmesinde uygulanacak TTK m. 882/3 hükmünde taşıyıcının gecikme nedeniyle meydana gelen zararlardan dolayı sorumluluğu taşıma ücretinin üç katı ile sınırlanmıştır.⁴²² TTK ve Yönetmelikte yolcu bagajlarında gecikmeye bağlı ortaya çıkan zararların tazmin edilmesi için belirlenen sınırlar farklıdır. Bu durumda TTK hükmünün azami sınırı belirlediğini ve Yönetmelik maddesi uygulanarak tespit edilen tazminat miktarının bu sınırdan fazla ise Yönetmelik doğrultusunda hesaplanan tazminatın geçerli olacağını belirtmemiz gerekir.

TTK m. 912/1 hükmünde yer alan atıf nedeniyle yolcu bagajları bakımından incelenmesi gereken bir diğer hüküm de TTK m. 875/3 hükmüdür. Gecikme halinde taşıyıcının eşyanın bir zarara uğraması şartı aranmaksızın taşıma ücretinde gecikme süresi ile orantılı olarak indirim yapması gerektiği düzenlenmiştir. Taşıyıcının taşıma ücretinden indirim yapılmasını engellemesi için gereken her türlü özeni gösterdiğini ispat etmesi gerekir.⁴²³ Yönetmelikte demiryolu tren işletmecisine bu yönde bir sorumluluk yüklenmemiştir. Ancak yolcunun bagaj için ayrı bir ücret ödediği durumlarda fikrimizce bu hüküm uygulanmalıdır. Zira bu husus yolcuya tanınan bilet ücretinin tamamen veya kısmen iadesi hakkında farklı bir durumdur.

Gecikme halinde demiryolu tren işletmecisinin sorumluluğunun sınırı bakımından değinmemiz gereken bir hüküm de Yönetmelik m. 32/2 hükmüdür. Zira madde başlığında bagajların kaybolması ve hasarlanması halinde tazminat sınırı düzenlenmiş ancak ikinci fıkrada Yönetmelik m. 31/1 hükmüne atıf yapılarak gecikme halinde meydana gelen zararlar da madde kapsamına alınmıştır. Bu durum bir çelişki olarak görünmektedir. Zira Yönetmelik m. 32/2 hükmünde gecikme halinde meydana gelen zararın tazmini için

⁴²² Adıgüzel, **a.g.e.** s. 216.; Hatice Kübra Turğut, **Karayoluyla Eşya Taşımacılığında Taşıyıcının Gecikmeden Doğan Sorumluluğu**, Yetkin Yayınları, Ankara, 2022, s. 88.

⁴²³ Türkel, **a.g.m.**, s. 274.; Zeyneloğlu, **a.g.e.**, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 237.; Turğut, **a.g.e.**, s. 89.; Kaya, **a.g.m.**, s. 588.

Yönetmelik m. 37 hükmünden daha üst miktarda bir sınır belirlenmiştir. Ancak Yönetmelik m. 37 hükmünde hasar ve zıya hükümlerine atıf yapılarak tazminatların birleştirilebileceği veya birleştirilemeyeceği haller ayrıca düzenlenmiştir. Bu sebeple Yönetmelik m. 32 hükmünün başlığında gecikme durumunun kasıtlı olarak yer almadığını ancak gecikme durumunun Yönetmelik m. 32/2 hükmünde hariç tutulmamasının sehven gerçekleştiği görüşüdeyiz.

Yönetmelik m. 37/2 hükmüne göre bagajın tamamen zayi olması halinde hak sahibinin Yönetmelik m. 37/1 hükmünden doğan gecikme tazminatını talep etme imkânı yoktur. Örneğin yolcunun gereken önlemleri alarak soğutucular ile teslim ettiği yiyeceklerin gecikme nedeniyle bozularak zayi olması halinde hak sahibi yalnızca zıyaya ilişkin tazminat talebi yöneltebilecektir. Kanaatimizce bu haklı bir düzenleme olup tazminat yoluyla hak sahibinin haksız zenginleşmesinin önüne de geçilmesini sağlayacaktır.

Yönetmelik m. 37/3 hükmünde bagajın kısmen zayi olması halinde gecikme tazminatının zayi olmayan kısım için ödeneceği düzenlenmiştir.

Yönetmelik m. 37/4 hükmüne göre hasar ve gecikmenin bir arada meydana geldiği durumlarda hak sahibi iki ayrı tazminatı ancak hasarın gecikmeden kaynaklanmaması durumunda birlikte talep edebilecektir. Ancak bu durumda Yönetmeliğin aynı maddesinin 5.fikrası hükmü uyarınca hak sahibine ödenecek tazminat miktarı bagajın tamamen zayi olması halinde talep edebileceği tazminat miktarından fazla olamayacaktır. Örneğin bir makinanın nemli bir alanda unutulmuş paslanması ve bu haliyle geç teslim edilmesi halinde hasar ve gecikme arasında bir nedensellik kanaatimizce oluşmayacaktır. Zira hasarı meydana getiren durum, bagajın nemli bir ortamda tutulmasıdır.

cc. Müteakip Taşıyıcıların ve Alt Taşıyıcının Sorumluluğu

Çalışmamızda belirttiğimiz gibi, yolcu taşıma sözleşmesinin tek bir sözleşme olmasından dolayı müteakip taşıyıcılar taşıma faaliyetine katıldıklarında kendiliğinden sözleşmenin tarafı olacaklardır. Bu sebeple müteakip taşıyıcılar, yolcu bagajlarına yönelik sorumlulukları da doğmaktadır. Yönetmelik m. 31/6 hükmüne göre müteakip taşıyıcılar

bagajları, bagaj taşıma belgesiyle teslim almak ve belgede yer alan hükümlere uygun olarak sevk etmekle yükümlü olurlar.

Bu durumda sorumluluğun nasıl paylaşılacağına ilişkin düzenleme de maddede yer almaktadır. Müteakip taşıyıcılar, taşıma faaliyetine katıldıkları andan itibaren bagaj taşıma belgesinde yer alan bilgilerin korunmasından KVKK hükümlerine göre sorumlu olurlar. KVKK'dan doğan yükümlülüklerin ihlal edilmesi halinde bu durumdan yalnızca demiryolu tren işletmecisinin sorumlu olduğunu ileri sürmeleri mümkün değildir.

İkinci olarak müteakip taşıyıcıların çıkış yerinden varış yerinde bagajların tesliminin gerçekleştiği ana kadar müteselsilen sorumlu olduğu düzenlenmiştir. Bu sebeple yolcu bagajlarının bir zarara uğraması halinde müteakip taşıyıcıların her birine başvurarak zararın tümünün giderilmesini talep edebilecektir. Müteakip taşıyıcılar arasındaki rücu ilişkisi ise genel hükümlere göre belirlenecektir. Müteakip taşıyıcıların tek bir taşıma sözleşmesi kapsamında taşıma hizmetine katılmadıkları durumda ise müteselsil sorumluluktan bahsedilmeyecektir.⁴²⁴

Yönetmelik m. 31/8 hükmünde demiryolu tren işletmecisinin, yolcu taşımacılığı faaliyetinin yerine getirilmesini alt taşıyıcıya kısmen veya tamamen bıraktığı durumlarda dahi sorumluluğunun devam ettiği düzenlenmiştir. Yolcu taşıma sözleşmesiyle kendisine alt taşıyıcılardan yararlanabileceği yönünde bir yetki verilmiş olsa dahi sorumluluktan kurtulamayacaktır.

dd. Zıya, Hasar ve Gecikme Durumunda Sorumsuzluk Halleri

Yönetmelik m. 31/2 hükmünde demiryolu tren işletmecisinin sorumluluktan muaf olduğu haller düzenlenmiştir. Tazminat yükümlülüğünü doğuran zıyanın, hasarın veya gecikmenin mücbir sebepten, zarar görenin kusurundan veya üçüncü kişinin kusurundan kaynaklanması gerekmektedir. Bu sebepler ve zarar arasındaki uygun illiyet bağı, demiryolu tren işletmecisinin davranışı ve zarar arasındaki illiyet bağını ortadan kaldıracaktır.⁴²⁵ Yönetmelik m. 31/5 hükmü uyarınca bu durumların ortaya çıktığını ve

⁴²⁴ Meriç, **a.g.m.**, s. 867.

⁴²⁵ Meriç, **a.g.m.**, s. 865.; Zeyneloğlu, **a.g.e.**, s. 248.

zarara sebep olduğunu ispat yükü ise demiryolu tren işletmecisine aittir. Bu durumlar zıya, hasar ve gecikmeden doğan zararlar için de geçerlidir. Deprem olması sonucunda bagaj vagonun devrilmesiyle eşyaların zayi olması veya hasara uğraması olasıdır. Zarar görenin, diğer bir deyişle hak sahibinin bagajlar hakkında demiryolu tren işletmecisine yanlış/eksik bilgi vermesi halinde illiyet bağına ilişkin şartın da sağlanmasıyla hak sahibinin kusurundan söz edilebilecektir.

Yönetmelik m. 31/3 hükmünde zıya ve hasara ilişkin olarak demiryolu tren işletmecisinin sorumluluktan kurtulmasına ilişkin ek imkanlar düzenlenmiştir. Demiryolu tren işletmecisi, zararın bu durumlardan meydana geldiğini ispatlayarak sorumluluktan kurtulabilecektir. İlk olarak bagajı teslim eden yolcu veya hak sahibinin bagajını ambalajlamaması, yetersiz veya bozuk bir şekilde ambalajlaması halinde demiryolu tren işletmecisi sorumluluktan kurtulabilir. Eğer yetersiz ambalajlamaya rağmen yolcu, bagajını teslim etmek istiyorsa demiryolu tren işletmecisi tarafından bagajın bu durumu kayıt altına alınmalıdır.⁴²⁶ Aksi halde bagajın yetersiz ambalajlanmasına rağmen demiryolu tren işletmecisinin sorumluluğu devam edecektir.⁴²⁷ Bagajın ambalajının niteliği, bagajın niteliğine, yol uzunluğuna, depolama alanına göre tespit edilmelidir.

Demiryolu tren işletmecisinin taşımaya kabul edilebilecek olan bagajlara ilişkin esasları ilan etme yükümlülüğünü gereği gibi yerine getirmesine rağmen taşımaya uygun nitelik, büyüklük veya hacimde olmayan eşyaların bagaj olarak taşınması halinde demiryolu tren işletmecisi sorumluluktan muafır.

Yolcunun veya hak sahibinin bagaj taşıma belgesine veya bagaj teşhis kuponuna sahip olmaması halinde de demiryolu tren işletmecisi sorumluluktan kurtulmaktadır.

Yolcunun veya hak sahibinin bagaj konusunda gümrük ve idari makamların talimatlarına uymaması halinde demiryolu tren işletmecisi sorumluluktan muaf

⁴²⁶ Arkan, **a.g.e.**, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 119.; Aydın Alber Yüce, “Karayolu Taşımalarında Taşıyıcının Zıya, Hasar ve Gecikmeden Doğan Sorumluluktan Kurtulmasında Özel Sebepler”, **Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi**, C. 25, S. 1, (2019), ss. (360–387), s. 371.

⁴²⁷ Adıgüzel, **a.g.e.**, s. 179.; Arkan, **a.g.e.**, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 118.

olmaktadır. Örneğin idari kararlar nedeniyle el konulan bagajlara ilişkin ziyadan demiryolu tren işletmecisinin sorumluluğu söz konusu olmayacaktır.

Hak sahibi, hasarın Yönetmelik m. 31/3 hükmünde yer alan bu durumlardan biri veya birkaçı nedeniyle meydana gelmediğini ispat etmesi her zaman mümkündür.

Değınmemiz gereken bir diğler düzenleme ise Yönetmelik m. 33 hükmüdür. “*Sorumluluktan muafiyet*” başlıklı bu maddede demiryolu tren işletmecisinin hangi sorumluluktan muaf tutulacağı açıkça anlaşılmamaktadır. Ancak gerek diğler sorumluluk hallerinde sorumluluktan muafiyeti düzenleyen hükümlerin yer alması gerekse bu maddenin Yönetmelik içerisindeki yeri, maddenin bagaj, eşyalar, el bagajı ve evcil hayvanlara ilişkin sorumsuzluk hallerini düzenlediğı şeklinde yorumlanması sonucunu doğurabilecektir.⁴²⁸

Nitekim Yönetmelik m. 33/1 hükmü, Yönetmelik m. 31/3 (d) bendiyle paralel şekilde düzenlenmiştir. Yolcunun, gümrük veya diğler idari makamların talimatlarına uymaması nedeniyle eşyalarına yönelik bir zarara uğraması halinde bu zarardan demiryolu tren işletmecisinin sorumlu olmayacağı hükme bağlanmıştır. Yönetmelik m. 33/2 hükmünde, demiryolu tren işletmecisinin, zararı önlemek amacıyla kendisinin ve çalışanlarının gereken bütün tedbirleri aldığını veya bu tedbirleri alma imkanının bulunmadığını ispatlaması halinde sorumluluktan kurtulacağı düzenlenmiştir.

Yolcu bagajlarına ilişkin sorumluluk sınırlarının belirlenmesinde TTK m. 912 atfıyla uygulanacak olan TTK m. 876 hükmünde taşıyıcı için genel sorumsuzluk şartı yer almaktadır. İlgili hükme göre bagajın zayi olması, hasara uğraması veya gecikme nedeniyle bir zarar uğramasında zarar, taşıyıcının kendisinden beklenen en yüksek özeni göstermesine karşın meydana gelmişse taşıyıcı sorumluluktan kurtulacaktır. Taşıyıcının kendisinden beklenen en yüksek özeni gösterdiğini ve yine de zararın kaçınılamaz olması gerekir.⁴²⁹ Yönetmelik m. 33/2 hükmünde düzenlenen hüküm de esasında TTK m. 876 hükmünde yer alan özen yükümlülüğünün bir görünümüdür. Bu özen yükümlülüğü objektif özen yükümlülüğü olup yukarıda da belirttiğimiz gibi TTK m. 18/2 ve TBK m.

⁴²⁸ Meriç, **a.g.m.**, s. 871.

⁴²⁹ Türkel, **a.g.m.**, s. 272.; Adıgüzel, **a.g.e.**, s. 163-166.; Seven, **a.g.e.**, Taşıma Hukuku, s. 131.

506/3 hükümlerinde belirlenen basiretli bir taşıyıcıdan beklenen objektif ve yüksek seviyede bir özendir.⁴³⁰

TTK m. 877 hükmünde taşıma işleminin gerçekleştiği araçtaki bir arıza nedeniyle veya çalışanlarının kusuruyla zararın doğması halinde taşıyıcının sorumluluktan kurtulamayacağı düzenlenmiştir.⁴³¹ Ancak taşıyıcının, çalışanlarının da gereken özeni göstermesine rağmen zararın meydana gelmesine engel olunamadığını ispatlamasıyla sorumluluktan kurtulması mümkündür.⁴³² Nitekim Yönetmelik m. 33/2 hükmünde de çalışanlara ilişkin bu yönde bir ispatın demiryolu tren işletmecisini sorumluluktan kurtarabileceği düzenlenmiştir.

Taşıyıcının yolcu bagajlarının zarara uğramasından doğan sorumluluğunu sınırlandıran özel haller TTK m. 878 hükmünde düzenlenmiştir. Maddenin (a) bendinde yer alan, taşımacılıkta üstü açık bir aracın kullanılması veya güverteye yükleme yapılması hükmü demiryolu yolcu taşımacılığı bakımından uygulanamayacaktır. Maddenin (b) bendinde yer alan gönderilenin yetersiz ambalajlanması nedeniyle zararın meydana gelmesi hükmü Yönetmelikte de sorumluluktan kurtulma sebepleri arasında düzenlenmiştir.

TTK m. 878 hükmü (c) bendinde yer alan eşyanın gönderen veya gönderilenin yükleme veya boşaltma yapması demiryolu taşımacılığında yolcu bagajları bakımından uygulanamayacaktır. Demiryolu tren işletmelerinde bagajlar görevlilere teslim edilerek uygun vagona yerleştirilmektedir.

TTK m. 878 hükmü (d) bendinde yer alan eşyanın doğal niteliğinden kaynaklanan kırılma, paslanma, sızma gibi durumlardan dolayı kolayca zarar görebilecek olması hali demiryolunda yolcu bagajlar için de uygulanabilecektir. Yönetmelikte bu yönde bir düzenleme yer almasa da demiryolu tren işletmecisi zararın eşyanın doğal niteliğinden kaynaklandığını ispat ederek sorumluluktan kurtulabilecektir. Bu durumda yolcu, eşyanın

⁴³⁰ Türkel, **a.g.m.**, s. 275, Arkan, **a.g.e.**, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 110.; Kaya, **a.g.m.**, s. 585.; Bkz. yuk. III, 4., 4.2., 4.2.3., 4.2.3.1., 4.2.3.1.b., 4.2.3.1.b.aa.

⁴³¹ Adıgüzel, **a.g.e.**, s. 167.; Türkel, **a.g.m.**, s. 276.; Arkan, **a.g.e.**, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 117.; Kaya, **a.g.m.**, s. 616.; Nil Kula, **Türk Eşya Taşıma Hukuku**, Seçkin Yayıncılık, Ankara, 2018, s. 87.

⁴³² Adıgüzel, **a.g.e.**, s. 167.

doğal durumunu gözeterek gereken tedbirleri aldığını ancak zararın, demiryolu tren işletmecisinin alanında ve eşyanın doğasından kaynaklanmayan bir durumdan oluştuğunu ispat edecektir.⁴³³ Ancak TTK m. 878/4 hükmünde taşıyıcının eşyayı ısı değişikliklerine, taşımada meydana gelebilecek sarsıntılara karşı korumakla yükümlü olduğu durumlarda ancak gereken seçim, bakım ve gözetimi yerine getirdiği, alması gereken tüm önlemleri aldığı ve talimatlara uygun davrandığı takdirde (d) bendindeki sorumsuzluk sebebine dayanabileceği hükme bağlanmıştır.

TTK m. 878 hükmü (e) bendinde yer alan gönderenin taşınacak eşyaları yetersiz etiketlemesi halinde taşıyıcının sorumluluğunun sınırlanacağını öngören hüküm Yönetmelikte yer almamaktadır. Burada zarar eşyanın kırılabilirliğini ve hassas niteliğini belirten işaret ve yazıların eşyalar üstünde yer almaması nedeniyle taşıyıcı tarafından gerektiği gibi işleme tabi tutulamamasından doğmaktadır.⁴³⁴ Demiryolu tren işletmecisi bagaj üzerinde yer alan eksik veya hatalı bilgilendirmeye göre bagajı muhafaza ettiği takdirde yolcu, zararın başka bir nedenden doğduğunu ispat etmelidir.⁴³⁵

TTK m. 878 hükmü (f) bendinde yer alan canlı hayvan taşınması halinde taşıyıcının sorumluluğunun sınırlanması demiryolu tren işletmeciliğinde yolcu taşımacılığı bakımından uygulanamayacak olsa da Yönetmelik m. 30/2 hükmüyle evcil hayvanların taşınması, yolcu evcil hayvanlarının uğradığı zararlardan demiryolu tren işletmecisinin kusuru oranında sorumlu olacağı düzenlenmiştir.

TTK m. 878 hükmü (g) bendinde yer alan Gümrük Kanunu ve diğer kanun hükümleriyle taşıyıcının sorumluluktan kurtulmasını öngören hallerin taşıyıcıyı sorumluluktan kurtaracağı düzenlenmiştir. Yönetmelikte gümrük ve diğer idari düzenlemelere uymak yolcunun sorumluluğu olarak belirlenmiştir. Bu bakımdan TTK ve Yönetmelik hükümlerinin tamamlayıcı olarak uygulanacağını söylememiz mümkündür.

TTK m. 878/2 hükmünde, yukarıda incelediğimiz bu sorumsuzluk hallerinden biri ile zararın meydana gelmesi arasında bir ilişki varsa zararın o sebeple meydana geldiğinin

⁴³³ Adıgüzel, **a.g.e.**, s. 182.; Arkan, **a.g.e.**, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 113-116.; Yüce, **a.g.m.**, s. 376.

⁴³⁴ Arkan, **a.g.e.**, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 125.; Yüce, **a.g.m.**, s. 376.379.

⁴³⁵ Adıgüzel, **a.g.e.**, s. 184.

varsayılacağı düzenlenmiştir. Bu bir karine olarak düzenlenmiş olup taşıyıcının sorumsuzluk sebebi ve zarar arasındaki illiyet bağıını ispatlaması yeterli olacaktır.⁴³⁶ Bunun yanında taşıyıcının kendisinden beklenen özeni göstermesi de gerekmektedir. Bu özen, zarar görenin kendisine bildirdiği hususlara dikkat edip etmediğini ve gereken tedbirleri alıp almadığını içerecektir. Akabinde, ispat yükü zarar görene geçecek ve zarar gören, zararının sorumsuzluk nedenine bağlı olarak değil demiryolu tren işletmecisinin sorumlu tutulduğu bir nedenden doğduğunu ispatlayacaktır. Örneğin zarar gören, taşıyıcının uyması gereken talimatları verdiğini ispat edecektir.

Taşıyıcının sorumluluktan kurtulmak için TTK m. 878 hükmü (g) bendinde yer alan zararın eşyanın niteliğinden doğduğunu ispatlaması ancak kendisinin beklenen bütün önlemleri almış, özel koruma yükümlülüğüne uygun olarak donanımını eksiksiz sağlamış ve talimatlara uymuş olması halinde mümkündür.

TTK m. 886 hükmünde taşıyıcının sınırlı sorumluluktan yaralanamayacağı durumlar düzenlenmiştir. Taşıyıcı, zarara kasıtlı olarak veya pervasızca bir davranışıyla ve zararın meydana gelebileceğini bilerek işlediği fiili veya ihmali ile neden olduğu takdirde sınırlı sorumluluk hükümlerinden ve sorumsuzluk hallerinden faydalanamayacaktır. Zarar gören zararın bu maddede yer alan şartlara göre oluştuğunu ve taşıyıcının sorumluluğunun sınırlanamayacağını veya kaldırılamayacağını ispat yükü altındadır. Taşıyıcının ağır kusuru olarak kabul edilen bu haller bir bütün olarak kabul edilir.⁴³⁷

e. Demiryolu Tren İşletmecisinin Yardımcı Kişilerinin Fıillerinden Sorumluluğu

Demiryolu tren işletmecisi yolcu taşıma faaliyetini ve yolcu taşıma sözleşmesinden doğan diğer yükümlülüklerini çalışanları aracılığıyla veya dışarıdan hizmet alımı yoluyla yerine getirmektedir. Bu sebeple demiryolu tren işletmecisi Yönetmelik m. 30 hükmü uyarınca yanında çalıştırdığı kişilerin veya hizmetinden

⁴³⁶ Yüce, **a.g.m.**, s. 382.

⁴³⁷ Seven, **a.g.e.**, Taşıma Hukuku, s. 149.

faydalandığı kişilerin fiillerinden sorumlu olacaktır.⁴³⁸ Ancak bu sorumluluk, bu kişilerin kendilerine verilen görevleri yerine getirirken meydana gelen zararlarla sınırlıdır.

Yönetmeliğin bu özel düzenlemesi karşısında TBK m. 116 hükmü tamamlayıcı hüküm olarak somut olaya uygun düştüğü lde Yönetmelikte düzenlenmeyen konularda uygulanacaktır.

TBK m. 116 hükmüne göre demiryolu tren işletmecisi, borçlu konumunda olup taşıma faaliyetini yerine getirirken hizmet ve yardımlarından yararlandığı personeli, demiryolu altyapı işletmecisi ve diğer kişiler ifa yardımcıları sayılacaktır. Ancak yalnızca taşıma faaliyeti olarak değerlendirilmemelidir. Temizlik personelleri, bilet satıcıları, makinistler, güvenlik görevlileri gibi istasyonda bulunan yolcunun doğrudan veya dolaylı olarak muhatap olduğu kişiler yardımcı kişi sayılacaktır.

İfa yardımcıları ve yolcu arasında bir sözleşme ilişkisi kurulmuş olamaz.⁴³⁹ Ancak demiryolu tren işletmecisi ve yolcu arasında yolcu taşıma sözleşmesi kurulmuş olmalıdır.⁴⁴⁰ Zira demiryolu tren işletmecisinin ifa edeceği bir borç yokken ifa yardımcılarında faydalanması gündeme gelmeyecektir.

Yardımcı kişinin ifaya katılmasına demiryolu tren işletmecisi, izin vermeli ve ardından yardımcı kişinin fiilen katılımı gerçekleşmelidir.⁴⁴¹ Yardımcı kişiler ve borçlu arasındaki hukuki ilişkinin türü önemli olmayacaktır. Sürekli veya geçici nitelikte olsa dahi önemli olan borcun ifasına borçlunun izniyle katılmış olmalıdır.⁴⁴²

Yardımcı kişilerin borcun ifasını yerine getirirken yolcuya bir zarar vermiş olması gerekir. Bu zarar, borcun hiç ifa edilmemesi nedeniyle doğabileceği gibi gereği gibi ifa edilememe nedeniyle de doğabilir. Örneğin makinistin ani bir hamle ile treni durdurması nedeniyle yolcunun bedensel zarara uğraması halinde kötü ifadan söz edilecek ve bu sebeple meydana gelen zararlardan demiryolu tren işletmecisi sorumlu olacaktır.

⁴³⁸ Oğuzman, z, **a.g.e.**, C. I, s. 434.; Seven, **a.g.e.**, Taşıma Hukuku, s. 106.

⁴³⁹ Eren, **a.g.e.**, Genel Hükümler, s. 1211.; Tekinay, vd., **a.g.e.**, s. 893.

⁴⁴⁰ Eren, **a.g.e.**, Genel Hükümler, s. 1213.

⁴⁴¹ Eren, **a.g.e.**, Genel Hükümler, s. 1213.; Oğuzman, z, **a.g.e.**, C. I, s. 434.

⁴⁴² Eren, **a.g.e.**, Genel Hükümler, s. 1217.; Oğuzman, z, **a.g.e.**, C. I, s. 434.

Borçlunun sorumluluğunun doğması için yardımcı kişinin kusurunun olup olmaması fark etmeyecektir.⁴⁴³ Ancak iç ilişkide yardımcının kusuru bulunduğu oranda demiryolu tren işletmecisi rücu hakkına sahip olacaktır.⁴⁴⁴ Ancak zararı doğuran fiili, borçlu yapmış olsaydı borçluya hiçbir kusur atfedilemeyecekse artık borçlunun sorumluluğundan da söz edilemeyecektir.⁴⁴⁵ Son olarak da yardımcı kişinin fiili ve yolcunun uğradığı zarar arasında uygun illiyet bağı bulunmalıdır.

Bagajlarda zıya, hasar ve geç teslim nedeniyle meydana gelen zarar için yardımcı kişilerin fiillerinden sorumluluk TTK m. 879 hükmüne göre belirlenecektir. Hükümde taşıyıcının, kendi adamlarının ve taşıma işinin yerine getirilmesinde faydalandığı kişilerin görevlerini yerine getirirken fiil veya ihmalleri ile bir zarara sebep olmaları halinde kendi fiili veya ihmalden dolayı zarar gerçekleşmiş gibi sorumlu olduğu düzenlenmiştir. İlgili hüküm TBK m. 116 hükmü ile aynı doğrultuda düzenlendiğinden bu başlık altında yer verdiğimiz açıklamalarımız geçerlidir.

f. Demiryolu Tren İşletmecisinin Rücu Hakkı

Yönetmelik m. 66 hükmünde demiryolu tren işletmecisinin, demiryolu altyapı işletmecisine karşı rücu hakkına sahip olduğu düzenlenmiştir. Ancak bunun için yolcunun, Yönetmelik kapsamında sahip oldukları tazminat haklarını demiryolu tren işletmecisinden talep etmesi gereklidir.

Yönetmelikte yer alan bu genel rücu hakkı dışında Yönetmelik m. 24/3 hükmünde de kaza veya olayın üçüncü kişinin kusurundan meydana gelmesine rağmen demiryolu tren işletmecisinin sorumluluktan kurtulamadığı durumlarda demiryolu altyapı işletmecisine veya üçüncü kişiye karşı rücu hakkına sahip olduğu düzenlenmiştir.

İptal, gecikme ve bağlantının kaçırılması durumunda da demiryolu tren işletmecisine rücu hakkı tanınmıştır. Yönetmelik m. 29/1 hükmüne göre demiryolu tren işletmecisi; iptal, gecikme ve bağlantının kaçırılması nedeniyle yolcuya ödediği tazminatlar bakımından demiryolu altyapı işletmecisine, acenteye, gar ve istasyon

⁴⁴³ Eren, **a.g.e.**, Genel Hükümler, s. 1224.; Tekinay, vd., **a.g.e.**, s. 898.

⁴⁴⁴ Eriş, **a.g.e.**, s. 197., Yargıtay, 11. H.D., T. 30.05.2014, E. 4508, K. 10143.

⁴⁴⁵ Eren, **a.g.e.**, Genel Hükümler, s. 1225.; Oğuzman, Öz, **a.g.e.**, C. I, s. 440.

işletmecilerine karşı rücu hakkına sahiptir. Zira iptal, gecikme veya bağlantının kaçırılmasına bu kişilerin kendi kusurlarıyla sebebiyet vermelerine rağmen yolcuya karşı asıl sorumlunun demiryolu tren işletmecisi olacağı düzenlenmiştir. Bu sebeple yolcuya ödenen tazminatlardan demiryolu tren işletmecisinin nihai sorumlu olmaması hakkaniyete de uygundur.

g. Tazminat Davası

Borçlunun sözleşmeden doğan yükümlölüklerine aykırı davranması halinde alacaklının, aynen ifayı talep etme, tazminat davası açma veya sözleşmeyi feshetme imkanının olduğu kabul edilir.⁴⁴⁶ Alacaklının ifa davası açarak aynen ifayı talep etmesi borcun muaccel ve ifanın mümkün olduğu durumlarda mümkündür. Konumuz bakımından demiryolu tren işletmecisinin sözleşmeden doğan yükümlölüklerine aykırı davranması halinde yolcunun başvuracağı yol ifa davası değil, tazminat davası açmaktır.

Tazminat davasının açılabilmesi için yukarıda yer verdiğimiz sözleşmeden doğan sorumluluğun şartları tam olmalıdır. Mevcut bir borç ilişkinin olması, borcun gereği gibi yerine getirilememesi, bir zarar meydana gelmesi, uygun illiyet bağı ve borçlunun kusurlu olması gerekmektedir.⁴⁴⁷ Tazminat davasında ilk olarak zarar görenin uğradığı zarar tespit edilecek ve ardından tazminat miktarı belirlenecektir. Nitekim tazminat miktarı belirlenirken, zarar verenin ek kusuru sorumluluktan kurtulma halleri veya indirim sebeplerinin bulunması dikkate alınacak ve meydana gelen zarardan daha az bir miktara hükmedilebilecektir.⁴⁴⁸

Bu durumda yolcunun uğradığı zararın, tazminat miktarının üst sınırı olduğu ifade edilmelidir.⁴⁴⁹ Zira tazminat, zarar görenin zenginleşmesini sağlamak amacıyla hizmet etmemektedir. Diğer yandan yukarıda belirttiğimiz Yönetmelikte belirlenen tazminat miktarları ödenecek miktarın üst sınırı oluşturacaktır.⁴⁵⁰

⁴⁴⁶ Oğuzman, Öz, **a.g.e.**, C. I, s. 387.; Tandoğan, **a.g.e.**, s. 405.

⁴⁴⁷ Tandoğan, **a.g.e.**, s. 414.

⁴⁴⁸ Oğuzman, Öz, **a.g.e.**, C. I, s. 443.; Kılıçoğlu, **a.g.e.**, s. 421.

⁴⁴⁹ Oğuzman, Öz, **a.g.e.**, C. I, s. 443.; Tandoğan, **a.g.e.**, s. 430.; Kılıçoğlu, **a.g.e.**, s. 390.; Baysal, **a.g.e.**, s. 349.; Tekinay vd., **a.g.e.**, s. 583.

⁴⁵⁰ Tandoğan, **a.g.e.**, s. 433.

Tazminat davasında davacı taraf, yolcu veya yakınları olacaktır. Zira yolcunun yakınları, yolcunun ölümüyle destekten yoksun kalmaları ve yolcunun ağır bedensel zararlara uğraması halinde manevi tazminat davalarında davacı olabilecektir.⁴⁵¹ Davalı taraf ise yolcu taşıma sözleşmesinin karşı tarafı olan demiryolu tren işletmecisi olacaktır. Ancak müteakip taşıyıcıların müteselsil sorumlu oldukları da unutulmamalıdır. Müteakip taşımacılık olduğu durumlarda yolcunun tazminat davasını bu kişilere yöneltme imkanı da vardır. Zira Yönetmelik m. 47 hükmünde yolcunun müteakip taşıma sırasında meydana gelen kaza nedeniyle ölmesi veya yaralanması halinde yolcunun ilk veya son demiryolu tren işletmecisine taleplerini yöneltebileceği düzenlenmiştir.

Tazminat davasının konusunu, demiryolu tren işletmecisinin yükümlülüklerini ihlal etmesi nedeniyle yolcunun uğradığı bedensel zararlar, ölüme bağlı zararlar, bagaj ve eşyaya ilişkin zararlar ve manevi zararlar oluşturacaktır.⁴⁵² Örneğin yolcu kaza halinde yaralanıp bedensel bir zarara uğrayabileceği gibi, demiryolu tren işletmecisinin hijyen yükümlülüğüne aykırı davranması nedeniyle hasta olarak da bedensel zarara uğrayabilecektir.

Tazminat davasında ispat yüküne ve zararın nasıl hesaplanacağına dair Yönetmelikte bir düzenleme yer almadığından TTK ve TBK’da yer alan hükümler uygulanacaktır. TBK m. 114 hükmünde yer alan sözleşmeden doğan sorumluluk halinde haksız fiil sorumluluğuna ilişkin hükümlerin kıyasen uygulanmasını öngören hüküm gereği⁴⁵³ TBK m. 50, m. 51 ve m. 52 hükümlerinde yer alan zararın ispatı ve tazminat miktarının belirlenmesine ilişkin hükümlerin incelenmesi gerekmektedir. Bu inceleme, zarar gören yolcunun demiryolu tren işletmecisinin kusurunun varlığını ispat yükü altında olmadığı göz önünde bulundurularak yapılmalıdır.⁴⁵⁴

Tazminat davasında meydana gelen zararın ispat yükü yolcunun üzerinde olacaktır.⁴⁵⁵ TBK m. 50 hükmünde zararın ispatı şu şekilde düzenlenmiştir; “*Zarar gören,*

⁴⁵¹ Eriş, **a.g.e.**, s. 941-944., Yargıtay H.G.K., T. 30.01.2013, E.2012/11-702, K. 2013/172.

⁴⁵² Ülgen, **a.g.e.**, s. 219.; Yargıtay kararı için bkz.: Eriş, **a.g.e.**, s. 693-694., Yargıtay, 11. H.D., T. 06.06.2013, E. 2071, K. 11791.

⁴⁵³ Oğuzman, Öz, **a.g.e.**, C. I, s. 409.; Ömer Ekmekçi, Başak Baysal, İrem Yayvak Namlı, **Uygulamalı Tazminat Hukuku**, On İki Levha Yayıncılık, 2. Baskı, İstanbul, 2022, s.105.

⁴⁵⁴ Oğuzman, Öz, **a.g.e.**, C. II, s. 91.

⁴⁵⁵ Ülgen, **a.g.e.**, s.219.

zararını ve zarar verenin kusurunu ispat yükü altındadır. Uğranılan zararın miktarı tam olarak ispat edilemiyorsa hâkim, olayların olağan akışını ve zarar görenin aldığı önlemleri göz önünde tutarak, zararın miktarını hakkaniyete uygun olarak belirler.” Ancak hâkime verilen takdir yetkisi zararın miktarını tespit etmek konusundadır.⁴⁵⁶ Yolcu, zararın meydana geldiğini ispat edemezse hâkimin zararın miktarını tespit etme yetkisi gündeme gelmeyecektir.⁴⁵⁷ Hâkimin olayların akışını göz önünde tutarak belirleyeceği zarar kalemi müstakbel zararlardır. Müstakbel zararlar, gerçekleşmesi beklenen zararlardır. Muhtemel zararlar ise tazmin edilemeyen ve sadece ihtimal olan zararlardır.⁴⁵⁸

TTK ve Yönetmelikte bazı durumlarda yolcunun zararı ispat etmese dahi demiryolu tren işletmecisinin kendisine bir bedel ödemesi gerektiği düzenlenmiştir. Örneğin Yönetmelik m. 37/1 (b) bendine göre bagajların gecikmesi nedeniyle uğradığı zararı ispatlayamayan yolcuya bagajların ağırlığının her bir kilogramı için 1.5 TL veya bagaj başına 4 TL götürü tazminat ödenecektir. TTK m. 914/3 hükmünde ise yolcunun zarara uğradığını ispat etmesi gerekmeksizin taşıyıcının bilet parasının üç katı tutarında tazminat ödemekle yükümlü olduğu durumlar yer almaktadır. Taşıyıcının aynı koltuğu iki farklı kişiye satması, sefer saatinden önce hareket etmesi nedeniyle yolcunun sefere yetişememesi, bilette gösterilen araçtan farklı bir düzeyde araç ile seferi gerçekleştirmesi, ilk yardım malzemelerini bulundurmaması veya bunlardan derhal faydalanma imkânı sunmaması gibi durumların meydana gelmesi halinde yolcunun herhangi bir zararı ispat etmesi gerekmeksizin bilet parasının üç katı tutarında tazminat talep etme imkânı vardır. TTK m. 914/3 hükmünde aynı zamanda taşıyıcının TTK m. 914/2 hükmüne göre yolcunun kazaya uğramasından doğan zararları tazminle yükümlü olduğu da belirtilmiştir. Bu sebeple taşıyıcının bilet parasının üç katı kadar tazminat ödemesi diğer tazminatlardan hariç bir cezai şart olarak belirlenmiş olmaktadır. Örneğin yolcunun farklı bir düzeyde araç ile seferi tamamlaması demiryolu tren işletmecisi bakımından sözleşmenin ihlalini oluşturacak ve yolcu, taşıma borcunun gereği gibi yerine

⁴⁵⁶ Oğuzman, Öz, **a.g.e.**, C. II, s. 90.

⁴⁵⁷ Oğuzman, Öz, **a.g.e.**, C. I, s. 409.; Oğuzman, Öz, **a.g.e.**, C. II, s. 91.; Baysal, **a.g.e.**, s. 352.

⁴⁵⁸ Ekmekçi, Baysal, Yayvak Namlı, **a.g.e.**, s. 65.

getirilmemesinden dolayı uğradığı diğer zararların tazmininin yanında bilet ücretinin üç katı tutarında tazminata da hak kazanacaktır.

Zararın miktarının tespit edilmesinde esas alınacak tarih ile ilgili doktrinde farklı görüşler yer almaktadır. Doktrinde baskın olan görüşe göre zararın hesaplanmasında hüküm tarihi dikkate alınacaktır.⁴⁵⁹ Zira bedensel zararların hesaplanmasında TBK m. 75 hükmünde bu durum kabul edilmiştir. Ancak Yargıtay, zararın miktarını zararın meydana geldiği tarihi dikkate alarak hesaplamaktadır.⁴⁶⁰ Hüküm tarihinde henüz doğmamış ama doğması kesin olan zararlar da tespit edilecektir. Ancak önceden tespit edilemeyen, gelecekte doğacak zararlara ilişkin tespit yapılamayacaktır. Bu durumda hâkim TBK m. 75 hükmünde kendisine tanınan, bedensel zararların kapsamını, kararın kesinleşmesinden itibaren 2 yıl içerisinde belirleyerek tazminat hükmünü değiştirme yetkisini kullanabilir.⁴⁶¹

Diğer yandan yolcu zarara uğramış ancak aynı zamanda birtakım yararlar da sağlamış olabilecektir. Yolcunun sağladığı bu yararlar ile zarar miktarı arasında bir denkleştirme yapılacaktır.⁴⁶² Örneğin kaza nedeniyle bedensel zarara uğrayan yolcunun işe gidemediği için yol masrafı yapmaması onun için bir yarar oluşturmaktadır. Bu yararlar göz önünde bulundurulurken zarar miktarı tespit edilecektir. Ancak dikkat edilmelidir ki denkleştirme yapılacak yararlar yalnızca zararı doğuran olay ile nedensellik bağı olanlardır.⁴⁶³

TBK m. 51 hükmüne göre hâkim zararın miktarını tespit ettikten sonra ödeme biçimini belirleyecektir. Hakime verilen bu takdir yetkisi durumun gereğini ve kusurun ağırlığını değerlendirerek bir hüküm vermesini gerektirmektedir.⁴⁶⁴ Doktrinde kabul edilen görüşe göre bu durumlar tazminatta ancak indirim sebebi teşkil edebilir.⁴⁶⁵ TBK

⁴⁵⁹ Eren, **a.g.e.**, Genel Hükümler, s. 1192.; Tekinay vd., **a.g.e.**, s. 602.

⁴⁶⁰ Yargıtay, 3. H.D., T. 04.04.2016, E. 2015/5682, K. 2016/5093.; Yargıtay, 21. H.D., T. 30.06.2008, E. 2007, K. 2008/10122.; Eriş **a.g.e.**, s. 947.; Yargıtay, 11. H.D., T. 19.02.2015, E.4385, K.2228.; Doktrinde bu yöndeki görüş için bkz.: Baysal, **a.g.e.**, s. 351.

⁴⁶¹ Oğuzman, Öz, **a.g.e.**, C. I, s. 416.; Baysal, **a.g.e.**, s. 429-433.; Tekinay vd., **a.g.e.**, s. 617-619.

⁴⁶² Oğuzman, Öz, **a.g.e.**, C. II, s. 93-95.; Bu konuda ayrıntılı değerlendirme için bkz.: Baysal, **a.g.e.**, s. 363-370.; Tekinay vd., **a.g.e.**, s. 583.6-587.

⁴⁶³ Ekmekçi, Baysal, Yayvak Namlı, **a.g.e.**, s. 67.

⁴⁶⁴ Oğuzman, Öz, **a.g.e.**, C. II, s. 120.; Baysal, **a.g.e.**, s. 486.

⁴⁶⁵ Oğuzman, Öz, **a.g.e.**, C. II, s. 122.; Baysal, **a.g.e.**, s. 497.

m. 52 hükmünde belirtilen zarar görenin rızası, zararın doğmasında veya artmasında etkili olması durumları da tazminat miktarının belirlenmesinde dikkate alınacaktır.⁴⁶⁶

Yolcu bagajlarının bir zarar görmesi de mümkündür. Bu durumda Yönetmelikte yer alan ilgili hükümlere göre bagajlara yönelik zarar tazmin edilecektir. Ancak zıya ve hasar halinde Yönetmelikte yer alan tazminatların, diğer tüm tazminatlardan hariç tutularak talep edilebileceği öngörüldüğünden bagajların zayi olması veya hasar görmesi durumunda zarar ve tazminat miktarı genel hükümlere göre tespit edilecektir.⁴⁶⁷ Bu durumda ilk olarak TTK'da yer alan yolcu taşıma hükümleri incelenecektir. TTK m. 912 hükmünde yolcu eşyalarının zıya ve hasara uğramasından dolayı taşıyıcının TTK m. 875-886 hükümlerine göre sorumlu olduğu düzenlenmiştir.

Yolcu bagajlarının zarara uğraması halinde taşıyıcının tazminat borcunun doğup doğmadığı ve kapsamı TTK m. 912 atfıyla TTK m. 875/2 hükmüne göre belirlenecektir. İlgili hükme göre zararın meydana gelmesine gönderen veya gönderilenin yahut eşyada var olan bir ayıbın neden olması halinde bu durumların zararın meydana gelmesine olan etkisi tespit edilecektir. Demiryolu tren işletmecisi bakımından ise yolcunun bir davranışının veya bagajın özel bir ayıbının ne derece etkili olduğu dikkate alınacaktır. Yolcunun kendi fiilleriyle veya verdiği bir talimat nedeniyle bagajda bir zarara yol açması mümkündür.⁴⁶⁸ Yolcu bagajları bakımından meydana gelen zararlar, taşıma işinin gereği gibi yapılmış olması halinde yolcunun uğramayacağı zararlardır.⁴⁶⁹

Yolcu bagajlarında meydana gelen zararların hesaplanmasında TTK m. 912 atfıyla TTK m. 880 hükmü uygulanacaktır. TTK m. 880/1 hükmüne göre, eşyanın kısmen veya tamamen zayi olması halinde zararın hesaplanmasında eşyanın teslim alındığı yer ve zamandaki değer esas alınmalıdır.⁴⁷⁰

⁴⁶⁶ Eriş, **a.g.e.**, s. 963-964., Yargıtay, 11. H.D., T. 06.06.2013, E. 2071, K. 11791.; Bkz. hmn. yuk. III, 4., 4.2., 4.2.3., 4.2.3.1., 4.2.3.1.g.

⁴⁶⁷ Yolcunun bagajının kaybolması nedeniyle manevi zarara uğramış olmadığı yönünde bkz.: Yargıtay, 11. H.D., T. 21.05.2013, E. 2013/7301, K. 2013/10423. (Lexpera, E. T.: 17.11.2022)

⁴⁶⁸ Adıgüzel, **a.g.e.** s. 171-174.

⁴⁶⁹ Arkan, **a.g.e.**, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 146.; Adıgüzel, **a.g.e.** s. 208.

⁴⁷⁰ Çelik, **a.g.e.**, s. 139.; Adıgüzel, **a.g.e.** s. 208.; Yargıtay, 11. H.D., T. 13.12.2016, E. 2015/15611, K. 2016/9521. (Legalbank, E. T.: 18.12.2022)

Eşyanın hasara uğraması halinde ise TTK m. 880/2 hükmüne göre tazminat miktarı belirlenecektir. Eşyanın teslim alındığı yer ve zamandaki hasarsız, sağlam halinin sahip olduğu değer ile hasarlı hali arasındaki fark esas alınacaktır. Eğer demiryolu tren işletmecisi zararı azaltmak veya gidermek için önlem almış ve masraf yapmışsa bu masraflar tazminat yerine de geçebilecektir.⁴⁷¹

Bu iki durumda da ilk olarak eşyanın piyasa değeri esas alınacaktır. Ancak eşyanın piyasa değeri belirlenemiyorsa aynı tür ve nitelikteki malların cari değeri belirlenecek ve zarar tazmin edilecektir. Maddenin devamında yer alan eşyanın teslimden önce satılmış olması hali yolcu bagajları için de uygulanacaktır. Yolcu dolaylı zilyet olarak başkasına ait bir eşyayı da trene bagaj olarak yükleyebilir. Bu durumda tazminatın hesaplanmasında taşıma giderleri mahsup edilerek faturada yer alan satış bedeli esas alınacaktır.⁴⁷²

TTK m. 881 hükmüne göre, eşyanın zayi olması veya hasara uğraması halinde TTK m. 880 hükmüne göre ödenecek tazminatlardan başka, zararın tespiti için yapılan diğer giderleri de taşıyıcı tazmin etmekle yükümlüdür.⁴⁷³

TTK m. 883 hükmüne göre eşyanın zayi olması veya hasara uğraması halinde taşıyıcı, ödediği tazminata ek olarak taşıma ücretini geri vermesi ve eşyanın taşınması için yapılan vergi ödemesi gibi giderleri de tazmin etmekle yükümlüdür.⁴⁷⁴ Ancak bu tazminat hasar halinde TTK m. 880/2 hükmüyle orantılı olarak ödenir.⁴⁷⁵ TTK m. 883 hükmü doğrultusunda ödenecek tazminatların sınırı TTK m. 884 hükmünde düzenlenmiştir. İlgili hükümde taşıyıcının sözleşmeye aykırı davranması nedeniyle ortaya çıkan ve eşyanın zayi olmasından, hasara uğramasından veya gecikmesinden kaynaklanmayan ve kişi ve eşyaya ilişkin zararlar dışındaki sorumluluğu eşyanın tamamen zayi olması halinde ödenecek tazminat miktarının üç katı ile sınırlandırılmıştır.

Tazminat davasına ilişkin zamanaşımı konusunda Yönetmelik m. 64 hükmünde genel hükümlere atıf yapılmıştır. Bu sebeple TTK'da taşıma işlerinde geçerli olan

⁴⁷¹ Çelik, **a.g.e.**, s. 139.; Adıgüzel, **a.g.e.** s. 212.

⁴⁷² Çelik, **a.g.e.**, s. 139.; Adıgüzel, **a.g.e.** s. 209.

⁴⁷³ Adıgüzel, **a.g.e.** s. 215.

⁴⁷⁴ Adıgüzel, **a.g.e.** s. 215.

⁴⁷⁵ Adıgüzel, **a.g.e.** s. 215.

zamanaşımı hükmü demiryolunda yolcu taşımacılığında da geçerli olacaktır. TTK m. 855 hükmüne göre yolcunun kaza sonucunda ölmesi veya bedensel bütünlüğünün ihlal edilmesi sonucunu doğuran zararlara ilişkin tazminat talepleri on yılda zamanaşımına uğrayacaktır.⁴⁷⁶ Yolcunun diğer zararları ise bir yıl içerisinde zamanaşımına uğrayacaktır.⁴⁷⁷ Yolcu taşımalarında bu süreler, yolcunun varış noktasına ulaştığı tarihten itibaren başlayacaktır. Yolcunun varış noktasına ulaşamaması halinde ise yolcunun ulaşması gereken tarih esas alınacaktır. Bu süreler dışında taşıyıcının kasıtlı veya pervasızca davranışlarıyla zararın meydana gelme ihtimalinin farkında olarak işlediği fiil ve ihmallerden dolayı yolcunun varış noktasına geç ulaşması halinde taşıyıcının sorumluluğuna ilişkin zamanaşımı süresi üç yıl olarak belirlenmiştir. Bagajlara ilişkin tazminat talepleri, yolcunun diğer zararları için geçerli olan bir yıllık zamanaşımına tabiidir.

4.2.3.2. Demiryolu Tren İşletmecisinin Sözleşme Dışı Sorumluluğu

Sözleşme dışı sorumluluk esasında haksız fiil temeline dayanıp hukuk düzeninin öngördüğü davranış kurallarının ihlal edilmesinden kaynaklanmaktadır. Konumuz bakımından demiryolu tren işletmecisinin, işletme faaliyetleri ve fiilleri nedeniyle hizmet verdiği yolcuya karşı yolcu taşıma sözleşmesi dışında da sorumlu olmasını ifade eder.

Demiryolu tren işletmecisinin sözleşme dışı sorumluluğu, kusursuz sorumluluk başlığı altında değerlendirilir. Kusursuz sorumlulukta sorumluluğun temeli kusura dayanmaz.⁴⁷⁸ Kanunlarda yer alan belirli olgu veya olayların gerçekleşmesi halinde kişilerin kusurları olmasa dahi meydana gelen zararlardan sorumlu olduğu kabul edilir.⁴⁷⁹ Kusursuz sorumluluğun şartları, zararı doğuran fiil veya olay, zarar ve uygun illiyet bağının varlığıdır.

⁴⁷⁶ Bu yönde verilmiş Yargıtay kararı için bkz.; Yargıtay, 11. H.D., T. 25.11.2019, E. 2019/651, K. 2019/7442. (Lexpera, E. T.: 17.12.2022)

⁴⁷⁷ Adıgüzel, **a.g.e.**, s. 233-235.

⁴⁷⁸ Eren, **a.g.e.**, Genel Hükümler, s. 570.; Tehlike sorumluluğu ve kusur sorumluluğu arasında tamamlayıcı bir ilişki olduğu yönünde bkz. Çekin, **a.g.e.**, s. 167-168.

⁴⁷⁹ Cevdet Yavuz, “Türk Borçlar Kanunu Tasarısına Göre Kusursuz Sorumluluk Halleri ve İlkeleri”, **Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi**, Roma Hukukundan Modern Hukuka Sorumluluk (Sempozyum Özel Sayısı), C. 14, S. 4, (2008), s. 35.; Tiftik, **a.g.t.**, s. 10.

Doktrinde kusursuz sorumluluk; hakkaniyet sorumluluğu, sebep sorumluluğu ve tehlike sorumluluğu olarak üçe ayrılmaktadır.⁴⁸⁰ Konumuz bakımından demiryolu tren işletmecisinin sorumluluğu, tehlike sorumluluğu kapsamında değerlendirilecek olup Yönetmelikte bu yönde bir düzenleme yer almamasından dolayı genel hüküm niteliğinde olan TBK m. 71 hükmüyle düzenlenen tehlike sorumluluğu incelenecektir.

a. Tehlike Sorumluluğu

aa. Tehlike Sorumluluğunun Tanımı ve Özellikleri

Tehlike sorumluluğu doktrinde; çevre ve toplum için ağır ve büyük zararlar meydana getirme ihtimali taşıyan işletme, faaliyet, nesne veya araçların neden olduğu sorumluluk hali olarak tanımlanır.⁴⁸¹ Tehlike sorumluluğunda sorumluluğu doğuran olay veya olgu insan davranışı değil işletme, faaliyet, nesne veya araçtır.⁴⁸² Tehlike sorumluluğunun gerçekleşmesi için işletme ve faaliyete özel ve tipik tehlikenin gerçekleşmesi aranır.⁴⁸³ Her işletmenin veya faaliyetin sahip olduğu tehlike türü farklı olduğundan genel bir tehlike tanımı yapılamayacaktır. Örneğin nükleer santraller, baz istasyonları, petrol istasyonları, havaalanları gibi yerler farklı nesne ve araçlara sahip olduklarından, her biri bakımından özel ve tipik tehlike farklıdır. Demiryolları bakımından özel ve tipik tehlikenin neyi ifade edeceğine çalışmamızın devamında değineceğiz.

Tehlike sorumluluğu, borçlunun veya failin zarardan sorumlu tutulabilmesi için kusurlarının aranmadığı, kişilerin objektif özen ve denetim yükümlülüklerinden bağımsız, yapı ve nesnelerin bozuk veya noksan olmasının dikkate alınmadığı sorumluluk halidir.⁴⁸⁴

⁴⁸⁰ Eren, **a.g.e.**, Genel Hükümler, s. 571.

⁴⁸¹ Yavuz, **a.g.m.**, s. 43.; Oğuzman, Öz, **a.g.e.**, C. II, s. 201.

⁴⁸² Yavuz, **a.g.m.**, s. 46.; Eren, **a.g.e.**, Genel Hükümler, s. 578.; Baysal, **a.g.e.**, s. 317.; Çekin, **a.g.e.**, s. 143.

⁴⁸³ Eren, **a.g.e.**, Genel Hükümler, s. 575.; Erişgin, **a.g.m.**, Tehlike Bağı, s. 148.; Uyumaz, Tokat, **a.g.e.**, s. 994.; Baysal, **a.g.e.**, s. 318.; Tehlike sorumluluğunun değerlendirilmesinde tehlike ve risk kavramlarının çoğu zaman aynı anlamda kullanılsa da esasında tehlike kavramı zararın büyük bir ihtimalle doğması şartını ifade ederken risk kavramı zarar ve ihlal arasındaki ihlal olasılığının düşük olması durumunu ifade eder. Her iki kavram arasında zararın meydana gelmesi bakımından derece farkı vardır.; Çekin, **a.g.e.**, s. 155.

⁴⁸⁴ Yavuz, **a.g.m.**, s. 44.; Eren, **a.g.e.**, Genel Hükümler, s. 574.; Baysal, **a.g.e.**, s. 317.

Özellikle son yüzyılda yaşanan teknik gelişmeler ile sanayileşme artmış, fabrikalar birçok tehlike barındıran işletmeler haline gelmiş, enerji kaynakları, kullanılan araçlar ve yapılan faaliyetler eskiye nazaran toplum için tehlikeli hale gelmiştir. Tehlikeler karşısında kusur sorumluluğu yetersiz kalmaya başlamış ve zarar gören kişilerin adalete ulaşması zorlaşmıştır.⁴⁸⁵ Diğer yandan kimi işyerlerinde işlerin sadece makinalarla yürütülmesi ve sorumluluğun belirlenememesi veya çevre kirliliğinde olduğu gibi kusurun engellenemeyecek ve tespit edilemeyecek boyutlarda olması nedenleriyle kusursuz olarak sorumlu olma hali hukukumuzda kabul edilmiştir.⁴⁸⁶

bb. Tehlike Sorumluluğunun Şartları

- Tehlike Kaynağı Bir İşletme

Tehlike sorumluluğu, TBK m. 71/1 hükmünde “*Önemli ölçüde tehlike arz eden bir işletmenin faaliyetinden zarar doğduğu takdirde, bu zarardan işletme sahibi ve varsa işleten müteselsilen sorumludur.*” hükmü yer almaktadır. Hükümde yer aldığı üzere sorumluluk, “*işletmenin*” mahiyetinden, faaliyetinden veya işletmede kullanılan malzeme, araç ve güçlerin yarattığı tehlikeden doğan zararları kapsamaktadır. İşletme, ticari işletme olabileceği gibi esnaf işletmesi veya kamu tüzel kişilerine ait işletme de olabilir.⁴⁸⁷ TBK m. 71 hükmünde yer alan işletme kavramı Türk Ticaret Kanunu’nda tanımlanan işletme kavramından daha geniş yorumlanmaktadır. Ancak bu husus konumuz kapsamında olmadığından çalışmamız bakımından demiryolu tren işletmelerinin TBK m. 71 hükmü kapsamında da işletme sayıldığını belirtmekle yetiniyoruz.⁴⁸⁸

TBK m. 71 hükmünde işletme sahibi ve varsa işletenin meydana gelen zarardan müteselsil sorumlu olacağı düzenlenmiştir. İşletme sahibi ve işletmeci olan kişilerin sorumluluğunun belirlenmesinde esas alınması gereken kriterler işletme ve yürütülen faaliyetler sayesinde menfaat sağlanması veya işletme ve yürütülen faaliyetler üzerinde

⁴⁸⁵ Yavuz, **a.g.m.**, s. 36.; Tiftik, **a.g.t.**, s. 7.; Uyumaz, Tokat, **a.g.m.**, s. 981.

⁴⁸⁶ Yavuz, **a.g.m.**, s. 37.

⁴⁸⁷ Eren, **a.g.e.**, Genel Hükümler, s. 580.; Erişgin, **a.g.m.**, Tehlike Sorumluluğu, s. 97.; Baysal, **a.g.e.**, s. 323.; Oğuz Ersöz, “6098 sayılı Türk Borçlar Kanunu’nda Tehlike Sorumluluğu”, **Legal Hukuk Dergisi**, C. 15, S. 174, (2017), ss. (2895-2937), s. 2908.; Ayrıca kanun hükmünde işletenin değil “*işletme*”nin esas alındığı konusunda bkz. Çekin, **a.g.e.**, s. 179, 196.

⁴⁸⁸ Çekin, **a.g.e.**, s. 202 vd.

hakimiyetin var olmasıdır.⁴⁸⁹ TBK m. 71 açısından günümüzde demiryolu yolcu taşımacılığında TCDD Taşımacılık A.Ş. hem işletme sahibi hem de işletendir.

- *Önemli Ölçüde Tehlike*

TBK m. 71/2 hükmünde “*Bir işletmenin, mahiyeti veya faaliyette kullanılan malzeme, araçlar ya da güçler göz önünde tutulduğunda, bu işlerde uzman bir kişiden beklenen tüm özenin gösterilmesi durumunda bile sıkça veya ağır zararlar doğurmaya elverişli olduğu sonucuna varılırsa, bunun önemli ölçüde tehlike arz eden bir işletme olduğu kabul edilir. Özellikle, herhangi bir kanunda benzeri tehlikeler arz eden işletmeler için özel bir tehlike sorumluluğu öngörülmüşse, bu işletme de önemli ölçüde tehlike arz eden işletme sayılır.*” hükmü yer almaktadır.

Demiryolu Emniyet Yönetmeliği m. 4/1 (kk) bendinde tehlike kavramı “*İnsanların, donanımın ya da yapıların zarar görmesi, kaynakların kaybedilmesine neden olma ya da daha önceden tanımlanmış bir işlevin yerine getirilmesini engelleme potansiyeline sahip durum, nesne ya da faaliyet*” olarak tanımlanmıştır.

Tehlikenin önemli ölçüde olup olmadığının belirlenmesinde objektif ve sübjektif olmak üzere iki ölçütün yer aldığı kabul edilir.⁴⁹⁰ İşletmenin, sık sık ve ağır zararlar doğurabilecek nitelikte olması, zararın meydana gelmesindeki zamansal yakınlığı ve nicelik bakımından zararın şiddetini, yoğunluğunu ve büyüklüğünü ifade eder.⁴⁹¹ Hâkim, işletmenin tehlikeli olup olmadığına karar verirken bu hususları değerlendirecektir. Zarar, henüz meydana gelmeden de işletmenin ağır zararlar meydana getirmeye elverişli olup olmadığı tespit edilebilir. Ayrıca objektif unsurun oluştuğunu kabul etmek için tehlikenin sıklıkla veya ağır nitelikte zararlar doğurmaya elverişli olması yeterlidir. İki durumun da birlikte var olması gerekmez.⁴⁹²

Önemli ölçüde tehlikenin tespit edilmesinde kullanılan sübjektif ölçüt ise TBK m. 71/2 hükmünde belirtilmiştir. Buna göre işletmenin veya faaliyetin tehlikeli niteliğinin,

⁴⁸⁹ Ayrıntılı değerlendirme için bkz. Çekin, **a.g.e.**, s. 212 vd.

⁴⁹⁰ Erişgin, **a.g.m.**, Tehlike Sorumluluğu, s. 100.; Ersöz, **a.g.m.**, s. 2910.; Çekin, **a.g.e.**, s. 183.

⁴⁹¹ Eren, **a.g.e.**, Genel Hükümler, s. 580.; Yavuz, **a.g.m.**, s. 45.

⁴⁹² Uyumaz, Tokat, **a.g.m.**, s. 992.; Ersöz, **a.g.m.**, s. 2911.; Çekin, **a.g.e.**, s. 180.

uzman kişiler tarafından gereken her türlü önlem alınsa dahi ortadan kalkmaması ve engellenmesi mümkün olmayan zararları doğurmaya elverişli olması gerekir.⁴⁹³ Bu durum aynı zamanda tehlikenin kaçınılmaz nitelikte olmasını da ifade etmektedir.⁴⁹⁴

TBK m. 71/1 hükmünün son cümlesine göre, benzer tehlike arz eden işletmeler ile ilgili kanunlarda özel bir tehlike sorumluluğu öngörüldüğünde, hakkında özel hüküm olmayan işletmenin de tehlike arz ettiği kabul edilecektir. Bu kıyasın öngörülme amacı, özel tehlike sorumluluğunu düzenleyen hükmün atıf yoluyla sorumluluğu bakımından özel hüküm düzenlenmemiş işletme bakımından direkt uygulanması değildir.⁴⁹⁵ Bu hüküm ile iki işletmenin tehlikeli nitelikleri arasında benzerliğin tespit edilmesi ve TBK m. 71 hükmünün uygulanması amaçlanmıştır. Bu benzerliğin tespitinde hâkimin takdir yetkisi devreye girmektedir. Hâkim, işletmenin ve faaliyetin niteliğinin sıklıkla ve ağır zarar doğurup doğurmayacağı yönünde takdir yetkisini haizdir.⁴⁹⁶

Tehlike sorumluluğunda, özel ve tipik tehlikenin gerçekleşmesi aranmıştır. Özel ve tipik tehlike kavramı, o işletmenin mahiyeti, faaliyet ve faaliyette kullanılan malzeme, araçlar ve güçlerin içerdiği riskleri kapsamaktadır.⁴⁹⁷ Özel ve tipik tehlikenin tespit edilmesi, tehlike olgusunun gerçekleşmesiyle meydana gelen zarar arasında illiyet bağı kurulması, yer ve zaman unsurlarının belirlenmesi açısından önemlidir.⁴⁹⁸ Zira zararın özel ve tipik tehlikeden meydana gelmediği durumlarda artık tehlike sorumluluğundan değil şartlarını taşıdığı takdirde diğer sorumluluk türlerinin uygulanmasından söz edilecektir.⁴⁹⁹

TBK m. 71/2 hükmünde yer alan işletmenin mahiyetinin, faaliyetinin ve faaliyette kullanılan malzeme, araçlar ve güçlerin içerdiği tehlikenin ve bu tehlikeden kaynaklanarak zararı doğuran özel ve tipik tehlikenin demiryolları açısından “*trenin raydan çıkması veya kaza*” olduğu kabul edilmelidir.⁵⁰⁰ Demiryolu tren işletmecisi

⁴⁹³ Erişgin, **a.g.m.**, Tehlike Sorumluluğu, s. 101.; Ersöz, **a.g.m.**, s. 2911.; Çekin, **a.g.e.**, s. 183.

⁴⁹⁴ Erdem, **a.g.m.**, s. 222.

⁴⁹⁵ Erişgin, **a.g.m.**, Tehlike Sorumluluğu, s. 106; Ersöz, **a.g.m.**, s. 2915.

⁴⁹⁶ Erişgin, **a.g.m.**, Tehlike Sorumluluğu, s. 106.

⁴⁹⁷ Erişgin, **a.g.m.**, Tehlike Bağı, s. 148.; Baysal, **a.g.e.**, s. 325.; Ersöz, **a.g.m.**, s. 2913-2914.

⁴⁹⁸ Erişgin, **a.g.m.**, Tehlike Sorumluluğu, s. 104.

⁴⁹⁹ Çekin, **a.g.e.**, s. 182, 220.

⁵⁰⁰ Tiftik, **a.g.t.**, s. 17.; Uyumaz, Tokat, **a.g.m.**, s. 994.; Çekin, **a.g.e.**, s. 234.

bakımından sorumluluk olgusunu oluşturan bu özel ve tipik tehlikenin gerçekleşmesiyle, ciddi nitelikte ve nicelikte malvarlığı zararları ve kişisel zararlar meydana gelir.⁵⁰¹

Demiryolu tren işletmecisi bakımından özel ve tipik tehlikeyi oluşturan işletmenin kendisi olabileceği gibi faaliyeti de olabilir. Trenlerin hızlı hareket etmesinden dolayı faaliyetin tehlikeli olduğu söylenebilecektir. Elektrikli sistemler, araçların kapıları, yolcu kabinleri, hat yolları, güç kaynakları, istasyon gibi sabit tesisler, ışık ve işaretler tehlikeye sebep olan malzeme, araç ve güçlere örnek verilebilir. Bu hususlara ek olarak demiryolu işletmesinde yapılan yolcu taşıma faaliyetinin de sık ve ağır zararlar doğurmaya elverişli olduğu kabul edilir.

- Zararın Meydana Gelmesi

Tehlike sorumluluğunda işletenin sorumlu tutulabilmesi için özel ve tipik tehlikenin gerçekleşmesiyle malvarlığında veya kişi varlığında bir zararın meydana gelmesi gereklidir.⁵⁰² Yolcunun bedensel bir zarara uğraması, ölmesi veya bagajlarının zarar görmesi halinde demiryolu tren işletmecisinin sorumluluğu gündeme gelecektir. Zararın özel ve tipik risk nedeniyle değil de başka bir sebeple meydana gelmesi halinde tehlike sorumluluğu hükümleri uygulanmayacaktır.⁵⁰³ Tehlike sorumluluğunda meydana gelen zararın işletmenin yarattığı tehlikenin, işletmenin risk alanına giren bir faaliyetin sonucu olarak doğması gerekir.⁵⁰⁴

Burada meydana gelen zararlar genel hükümlere göre tazmin edilecektir. Tehlike sorumluluğunun sözleşmeden doğan sorumluluk ile yarışması halinde yolcu, kendisi için en avantajlı hükümlere başvurabileceklerdir. Tehlike sorumluluğu hükümlerine göre tazminat talep edildiği takdirde zarar gören, zararını ispatlamakla mükellef olacaktır.

- Hukuka Aykırılık

⁵⁰¹ Erişgin, **a.g.m.**, Tehlike Sorumluluğu, s. 99.

⁵⁰² Tiftik, **a.g.t.**, s. 26.; Ersöz, **a.g.m.**, s. 2917.; Diğer bir deyişle tehlikenin somut hali zarar olarak görünecektir, bkz. Çekin, **a.g.e.**, s. 159.

⁵⁰³ Eren, **a.g.e.**, Genel Hükümler, s. 575.; Yavuz, **a.g.m.**, s. 44.

⁵⁰⁴ Erol, **a.g.e.**, s. 141.

Hukuk kurallarının koruduğu mutlak hakları ihlal eden ve hukuka uygunluk nedenlerini barındırmayan fiillerin hukuka aykırı olduğu kabul edilir.⁵⁰⁵

Tehlike sorumluluğu, haksız fiil başlığı altında değerlendirilse de sorumluluk için hukuka aykırı fiilin gerçekleştirilmesi şartı değil özel ve tipik riskin, bir olgunun gerçekleşmesi şartı aranır.⁵⁰⁶ TBK m. 70/4 hükmünde tehlikeli işletme sahibi, hukuk düzeninin izin verdiği faaliyeti gerçekleştirerek hukuka uygun faaliyetlerde bulunabileceği düzenlenmiştir. Ancak TBK m. 70/4 hükmünde yer alan hukuka uygunluk düzenlemesi, işletme faaliyetinin hukuka uygun olması halinde TBK m. 70/4 hükmünün, aksi halde TBK m. 70/1 hükmünün uygulanacağı izlenimini uyandırması nedeniyle doktrinde eleştirilmektedir.⁵⁰⁷ Günümüzde tehlikeli faaliyette bulunan işletmelerin birçoğu hukuki olarak izinli bir şekilde faaliyetlerini devam ettirmektedirler. Bu faaliyetlerden doğan zararların hukuka uygun olduğu izlenimini veren TBK m. 70/4 hükmünün lafzen değil maddenin bütünüyle birlikte değerlendirilmesi gerekir.⁵⁰⁸ Bu sebeple, hukuka uygun faaliyet gösteren tehlikeli işletmelerin neden olduğu zararlardan dolayı hukuka uygunluk nedenine dayanılarak sorumluluktan kurtulmak mümkün olmamalıdır.⁵⁰⁹

Bu sebeplerle tehlikeli işletmenin faaliyeti bakımından yapılacak değerlendirme hukuka aykırılık unsuru üzerinden yapılmamalıdır. İşletmede meydana gelen hukuki olaylar veya fiiller, hukuka uygun olsa da özel ve tipik riskin meydana gelmesiyle zarar doğduğunda tehlike sorumluluğu için gereken illiyet bağı da kurulmuş olur.⁵¹⁰ Demiryolu işletmesinin gerekli izinlere sahip olarak hukuka uygun faaliyet göstermesi halinde işletenin sorumluluğu ortadan kalkmasa da TBK m. 70/4 hükmüne göre denkleştirme yapılabilir. Ancak hukuka uygunluk sınırı aşıldığında faaliyet, hukuka aykırı hale gelir ve denkleştirme uygulanmaksızın zarardan sorumlu tutulur.

- Uygun İlliyet Bağı

⁵⁰⁵ Oğuzman, Öz, **a.g.e.**, C. II, s. 16-17.; Tiftik, **a.g.t.**, s. 24.

⁵⁰⁶ Eren, **a.g.e.**, Genel Hükümler, s. 578.; Erişgin, **a.g.m.**, Tehlike Sorumluluğu s. 102.; çekin, **a.g.e.**, s. 262.

⁵⁰⁷ Erdem, **a.g.m.**, s. 226.; çekin, **a.g.e.**, s. 262-269.

⁵⁰⁸ Erdem, **a.g.m.**, s. 226.

⁵⁰⁹ Uyumaz, Tokat, **a.g.m.**, s. 989.

⁵¹⁰ Erişgin, **a.g.m.**, Tehlike Sorumluluğu s. 103.

Uygun illiyet bağıının hukukumuzda sorumluluğun belirlenmesinde esas alındığını belirtmiştik. Tehlike sorumluluğu bakımından da uygun illiyet bağı esas alınmakla birlikte doktrinde yer alan bir görüşe göre tehlike sorumluluğunda uygun illiyet bağıının koruma alanı yetersiz kalmaktadır.⁵¹¹ Bu sebeple bu görüşe göre tehlike sorumluluğunda normun koruma amacı teorisi uygulanmalı ve uygun illiyet bağı zayıf olsa dahi normun koruma amacına giren zararlardan dolayı demiryolu tren işletmecisinin sorumluluğu kabul edilmelidir.⁵¹²

b. Tehlike Sorumluluğunda Demiryolu Tren İşletmecisinin Sorumluluktan Kurtulma Halleri

Türk Borçlar Kanunu'nda tehlike sorumluluğu için özel kurtuluş nedenleri düzenlenmemiştir. İlliyet bağıının kesilmesiyle sorumluluktan kurtulmanın genel nedenleri olan mücbir sebep, zarar görenin kusuru ve üçüncü kişinin kusuru tehlike sorumluluğu bakımından da geçerlidir.⁵¹³

Tehlike sorumluluğunda işletenin ek kusurunun bulunması da mümkündür. Kasti veya ihmali fiilleriyle özel ve tipik tehlikenin meydana gelmesine neden olmuş olabilir. Bu durumda işleten, sorumluluktan kurtulma sebeplerini ileri süremeyecektir.⁵¹⁴

aa. Mücbir Sebep

Mücbir sebep ile ilgili yukarıdaki bölümde yer verdiğimiz açıklamalarımız geçerlidir.⁵¹⁵ Demiryolu tren işletmecisi, özel ve tipik tehlikenin gerçekleşmesine neden olan ve karşı koyamadığı olayın varlığını ispat ederek sorumluluktan kurtulabilecektir. Mücbir sebepler ile tehlike sorumluluğu arasındaki ilişkinin değerlendirilmesinde özel ve tipik tehlikenin kapsamının dikkate alınması ve mücbir sebep hallerinin bu sorumluluğu kaldırarak şekilde geniş yorumlanmaması gerekecektir.⁵¹⁶

⁵¹¹ Erişgin, **a.g.m.**, Tehlike Bağı, s. 142.; Çekin, **a.g.e.**, s. 219.

⁵¹² Erişgin, **a.g.m.**, Tehlike Bağı, s. 142.; Eren, **a.g.e.**, Uygun İlliyet Bağı, s. 98.

⁵¹³ Yavuz, **a.g.m.**, s. 44.

⁵¹⁴ Tiftik, **a.g.t.**, s. 33.; Erol, **a.g.e.**, s. 177.

⁵¹⁵ Bkz. yuk. III, 4., 4.2., 4.2.3., 4.2.3.1., 4.2.3.1.b., 4.2.3.1.b.gg.

⁵¹⁶ Çekin, **a.g.e.**, s. 249.

bb. Zarar Görenin Kusuru

Zarar görenin kusuruyla özel ve tipik tehlikenin gerçekleşmesine neden olması halinde demiryolu tren işletmecisi, bu durumu ispat ederek sorumluluktan kurtulabilecektir. Ancak doktrinde yer alan bir görüşe göre tehlike sorumluluklarında işletmenin yarattığı tehlike karşısında zarar görenin ancak ağır kusuruyla gerçekleştirdiği fiilin, illiyet bağına keşeceği kabul edilmelidir.⁵¹⁷

Örneğin demiryolu tren işletmesinde tren istasyona geldiğinde yolcunun intihar etmek amacıyla trenin önüne atlaması halinde zarar görenin ağır kusurundan söz edilir. Yolcunun kusurlu davranışının yoğunluğu, demiryolu tren işletmecisinin ve işletme faaliyetinin neden olduğu tehlikenin oluşturabileceği zararın önüne geçmiştir.⁵¹⁸ Her somut olay bakımından zarar görenin kusurunun, kaza sebebinin önüne geçip geçmediği ayrıca değerlendirilmelidir.

İkinci ihtimal olarak zarar görenin fiilleri, zararın doğmasına veya artmasına katkıda bulunmuş olabilir. TBK m. 52 hükmünde “*Zarar gören, zararını doğuran fiile razı olmuş veya zararın doğmasında ya da artmasında etkili olmuş yahut tazminat yükümlüsünün durumunu ağırlaştırmış ise hakim, tazminatını indirebilir veya tamamen kaldırabilir.*” hükmü yer almaktadır. Tehlike sorumluluğunda işletenin kusurundan söz edilemeyeceği için ortak illiyet söz konusu olur.⁵¹⁹ Burada “*ortak kusur*”dan değil “*ortak illiyetten*” söz ettiğimizin altını çizmemiz gerekir. Zarar verenin davranışı illiyet bağına kesmeyip yalnızca zararın meydana gelmesine ya da artmasında etkili olmuşsa işleten bakımından sorumluluktan kurtulma değil tazminat indirimi söz konusu olacaktır.⁵²⁰

cc. Üçüncü Kişinin Kusuru

Üçüncü kişinin ağır kusuruyla zarara neden olması halinde sorumluluğun ortadan kalkacağına dair yukarıda yer verdiğimiz açıklamalarımız geçerlidir. Üçüncü kişinin

⁵¹⁷ Meriç, **a.g.m.**, s. 855.; Eren, **a.g.e.**, Uygun İlliyet Bağı, s. 192.; Tiftik, **a.g.t.**, s. 18.; Uyumaz, Tokat, **a.g.m.**, s. 999.

⁵¹⁸ Eren, **a.g.e.**, Uygun İlliyet Bağı, s. 188.; Erol, **a.g.e.**, s. 176.

⁵¹⁹ Eren, **a.g.e.**, Uygun İlliyet Bağı, s. 187.

⁵²⁰ Eren, **a.g.e.**, Uygun İlliyet Bağı, s. 187-189.

kusuruyla özel ve tipik tehlikenin gerçekleşmesi halinde demiryolu tren işletmecisi sorumluluktan kurtulabilecektir.

Üçüncü kişinin kusuruyla gerçekleştirdiği fiil, zarara tek başına sebep olmamış ama zararın doğmasına veya artmasına yardımcı olmuş ise tehlike sorumluluğu bakımından işleten için öngörülecek tazminatta indirim yapıp yapılamayacağı değerlendirilebilir. Doktrinde zarara birlikte sebebiyet veren kişilerin birbirlerinin kusurunu ileri süremeyecekleri kabul edilir.⁵²¹

c. Tehlike Sorumluluğunda Tazminat Davası

Demiryolu tren işletmecisinin sözleşme dışı sorumluluğuna dayanarak tazminat davası açmak isteyen yolcu, bu davayı genel hükümlere göre açabilir. Zarar gören yolcunun, demiryolu tren işletmecisinin sözleşme dışı sorumluluğu nedeniyle tazminat davası açma yolunu tercih etmesi halinde TBK hükümlerinin incelenmesi gerekir.

Tehlike sorumluluğunda davacı zarar gören yolcu, davalı/davalılar da demiryolu tren işletmecisi veya müteselsil sorumlu olduğu kişiler olacaktır. Özel hukuk mahkemeleri görevli olacağından davalar asliye hukuk mahkemelerinde görülecektir. Yetki konusunda HMK'da yer alan hükümler geçerli olacak ve dava, davalının yerleşim yerinde veya haksız fiilin işlendiği yer mahkemesinde açılabilecektir.⁵²²

Tazminat davasında genel zamanaşımı geçerli olacaktır. Yolcu, zararı ve tazminat yükümlüsünü öğrendiği tarihten itibaren iki yıl ve her halükarda fiilin meydana gelmesinden itibaren 10 yıl içerisinde dava açmalıdır.⁵²³

Haksız fiil sorumluluğu başlığı altında yer alan tehlike sorumluluğunda zararı ispat yükü davacının üzerindedir.⁵²⁴ Tehlike sorumluluğunda kusur aranmadığı için zarar gören yolcu, yalnızca zararını ve zarar ile tehlikeli işletme veya faaliyet arasındaki illiyet bağını ispat edecektir.

⁵²¹ Tiftik, **a.g.t.**, s. 165.

⁵²² Uyumaz, Tokat, **a.g.e.**, s. 1009.

⁵²³ Oğuzman, Öz, **a.g.e.**, C. II, s. 76-82.; Ersöz, **a.g.m.**, s. 2930.

⁵²⁴ Oğuzman, Öz, **a.g.e.**, C. II, s. 90.

Tehlike sorumluluğu halinde yolcu için hükmedilecek tazminat, TBK m. 71 hükmü dikkate alınarak belirlenecektir. Yolcu, bu hüküm çerçevesinde uğradıkları maddi ve manevi zararların tazminini talep edebilir. Hâkim TBK m. 51 ve m. 52 hükümlerini dikkate alarak önce zarar görenin uğradığı zararı tespit edecek ve daha sonra tazminat miktarına karar verecektir.⁵²⁵ Tazminat miktarının belirlenmesinde sorumsuzluk halleri veya tazminatta indirim gerektiren durumlar etkili olacaktır. Tekrara düşmemek adına yukarıda yer verdiğimiz zarar kalemlerinin burada da aynen geçerli olarak talep edilebileceğini belirtmekle yetiniyoruz.⁵²⁶ Yolcu ve yakınları TBK’da yer alan şartlar gerçekleştiği takdirde zararlarının tazminini talep edebilirler.

Tazminat davası, TBK m. 71 hükmü gereği işletme sahibi ve işletene karşı açılacaktır.⁵²⁷ Kanunen müteselsil sorumlu oldukları için yolcu işletme sahibi veya işletene başvurarak zararlarının tazminini talep edebilir. Kanun koyucu bu kişilerden yalnız birini değil ikisini de sorumlu tutarak sorumluluğun tek kişinin üstüne yıkılmasını ve zarar görenin tazminatsız kalmamasını amaçlamıştır.⁵²⁸ İşletme sahibinin ve işletenin ikisinden birinin meydana gelen zararlardan sorumlu olmayacağına ilişkin sorumsuzluk anlaşmaları yolcu aleyhine düzenleme olduğundan geçersiz olacaktır. Ancak işletme sahibi ve işleten iç ilişkilerinde birbirlerine karşı rücu hakları konusunda düzenleme yapmaları mümkündür.⁵²⁹

Tehlike sorumluluğunda zarar görenin talep edebileceği tazminat miktarının belirlenmesinde TBK m. 71/4 hükmü dikkate alınacaktır. İlgili hükümde “*fedakarlığın denkleştirilmesi ilkesi*” ifadesine yer verilmektedir.⁵³⁰ Fedakarlığın denkleştirilmesi ilkesi, hukuka uygun müdahaleden sorumluluk halinde uygulanabilen bir ilkedir.⁵³¹ Fedakarlığın denkleştirilmesi ilkesi, hukuka uygun müdahale neticesinde daha üstün bir

⁵²⁵ Oğuzman, Öz, **a.g.e.**, C. II, s. 76-82.; Çekin, **a.g.e.**, s. 305-306.

⁵²⁶ Bkz. yuk. 4., 4.2., 4.2.3., 4.2.3.1., 4.2.3.1.g.

⁵²⁷ Erdem, **a.g.m.**, s. 225.; Erişgin, **a.g.m.**, Tehlike Sorumluluğu, s. 94-95.; Çekin, **a.g.e.**, s. 316.

⁵²⁸ Erişgin, **a.g.m.**, Tehlike Sorumluluğu, s. 95.

⁵²⁹ Çekin, **a.g.e.**, s. 319.

⁵³⁰ Çekin, eserinde tehlike sorumluluğunda zararın telafisi için öngörülen yaptırımın tazminat değil “uygun bir bedelin ödenmesi suretiyle” denkleştirme olduğu görüşündedir, bkz.: Çekin, **a.g.e.**, s. 281-282.; Ayrıca yazar, TBK m. 71 f.4 hükmünde yer alan “denkleştirme” kavramının, fedakarlığın denkleştirilmesi ilkesi çerçevesinde değil, tehlikeli faaliyetten faydalananların da zarara katlanması şeklinde anlaşılması gerektiği görüşündedir, bkz.: Çekin, **a.g.e.**, s. 280.

⁵³¹ Yavuz, **a.g.m.**, s. 33.; Eren, **a.g.e.**, Genel Hükümler, s. 582.; Oğuzman, Öz, **a.g.e.**, C. II, s. 76-82.

yararın veya kamu yararının gözetilmesi amacıyla hukuken feda edilebilen başka bir değer olmasında halinde müdahale eden ve bundan zarar gören kişi arasında denkleştirme yapılmasını öngörür.⁵³² Müdahalenin önlenmesi mümkün olmadığından zarar görenin bu duruma katlanması gerekmektedir. Zarar görenin bu fedakarlığına karşı, müdahaleye sebep olan olay ve olguların sorumluları bir miktar tazminat ödemek zorundadırlar.⁵³³

Tehlike sorumluluğu ve hukuka uygun müdahaleden dolayı sorumlulukta bir başkasının hakkının ihlal edilmesi fiiline kanun tarafından izin verilmektedir. İki sorumluluk arasındaki fark hukuka uygun müdahale halinde zararın meydana gelmesine de kanun tarafından izin verilmesi fakat tehlike sorumluluğunda zarara değil, yalnızca soyut tehlikeye izin verilmesidir. Tehlikeli işletmede meydana gelen olağan zararlar için hukuka uygun müdahaleden sorumluluğa göre tazminat belirlenirken, tehlikeli faaliyet nedeniyle ortaya çıkan zararlardan dolayı tehlike sorumluluğuna göre tazminat hesaplanacaktır.⁵³⁴

Denkleştirme, yalnızca hukuk düzeninin izin verdiği faaliyetlerin yürütülmesi sırasında meydana gelmiş zararlar bakımından yapılır. Tehlikeli faaliyet, hukuka aykırı olduğunda tamamen tehlike sorumluluğu kapsamında değerlendirilip denkleştirme yapılamazken, hukuka uygun olarak sürdürülen faaliyetler için fedakarlığın denkleştirilmesi ilkesi gözetilir.⁵³⁵ Hukuka uygunluk sınırının aşılması halinde denkleştirme esası uygulanmaz. Denkleştirme yapılacak zararlar konusunda maddede bir ayırım yapılmamıştır. Doktrinde bir görüşe göre malvarlığına yönelik zararlar ve manevi zararlar denkleştirmeye tabidir.⁵³⁶ Doktrinde yer alan diğer bir görüşe göre ise denkleştirme, eski hale getirme amacını taşımadığından ve zarar verenin kusursuzluğuna rağmen sorumluluk öngörmesinden dolayı yalnızca doğrudan zararları kapsadığı kabul edilir.⁵³⁷

⁵³² Eren, **a.g.e.**, Genel Hükümler, s. 584.

⁵³³ Yavuz, **a.g.m.**, s. 34.; Eren, **a.g.e.**, Genel Hükümler, s. 584.

⁵³⁴ Eren, **a.g.e.**, Genel Hükümler, s. 585.; Baysal, **a.g.e.**, s. 317.

⁵³⁵ Yavuz, **a.g.m.**, s. 34.

⁵³⁶ Çekin, **a.g.e.**, s. 304-305.

⁵³⁷ Erol, **a.g.e.**, s. 66.; Manevi tazminat talebinde denkleştirmenin yapılamayacağı yönünde bkz.: Çekin, **a.g.e.**, s. 287.

Yolcu bagajlarının zayi olması, hasara uğraması veya gecikme nedeniyle bir zarara uğraması halinde uygulanacak hükümler TTK m. 885 atfında belirtilmektedir. İlgili hükme göre, eşya taşımalarında öngörülen sorumluluktan kurtulma halleri ve sorumluluk sınırlamaları, gönderen veya gönderilen tarafından taşıyıcıya yöneltebileceği sözleşme dışı taleplerde de geçerli olacaktır. Ancak bu hüküm, taşıyıcının gönderenin eşyayı yetkisiz bir şekilde gönderdiğini bilmesi veya bilmesi gerektiği hallerde ve eşyanın üçüncü kişinin veya zilyedin onayı olmadan taşıyıcıya teslim edilmesi halinde uygulanmayacaktır. TTK m. 912 atfıyla yolcu taşımacılığında bagajlar bakımından da TTK m. 885 hükmü uygulanacaktır. Bu sebeple tehlike sorumluluğunda yolcu bagajlarının uğradığı zararın tazmini TTK'nın ilgili hükümlerine göre yapılacaktır.

Yolcu, tazminat davasını HMK hükümlerine göre görevli ve yetkili mahkemede açabileceklerdir. Tazminat davaları bakımından yetkili mahkeme, davalının yerleşim yeri veya haksız fiilin işlendiği yer mahkemeleri olacaktır. Ortaya çıkan zararın yolcunun kişilik hakkını ihlal etmesi halinde davacının yerleşim yeri mahkemesi de yetkili olabilecektir.⁵³⁸ Görevli mahkeme ise HMK m. 2 gereği asliye hukuk mahkemesidir.⁵³⁹

Tazminat davasının açılabileceği süre bakımından özel kanunlarda bir sınırlama yer almamaktadır. Bu sebeple dava zamanaşımı TBK m. 72 hükmüne tabi olacaktır. Yolcu, zararı ve tazminat yükümlüsünü öğrendiği tarihten itibaren 2 yıl ve her halükarda fiilin işlendiği tarihten itibaren 10 yıl içerisinde tazminat davasını açması gerekir. Demiryolu tren işletmesi bakımından fiilin işlendiği tarih, zararı doğuran özel ve tipik tehlikenin gerçekleştiği tarihtir.⁵⁴⁰ Ancak zararı doğuran fiilin aynı zamanda ceza gerektiren bir fiil olması halinde ceza kanunlarının öngördüğü zamanaşımı uygulanacaktır.

d. Sorumluluk Hükümlerinin Yarışması

Demiryolunda yolcu taşımacılığında yolcu, demiryolu tren işletmecisi ile yolcu taşıma sözleşmesi akdetmelerinden dolayı demiryolu tren işletmecisinin sözleşmeden

⁵³⁸ Uymaz, Tokat, **a.g.m.**, s. 1009.

⁵³⁹ Uymaz, Tokat, **a.g.m.**, s. 1009.

⁵⁴⁰ Uymaz, Tokat, **a.g.m.**, s. 1010.

doğan sorumluluğuna başvurabilir. Ancak yolcunun tehlike sorumluluğu hükümlerine başvurarak tazminat talep etmesinde de bir engel bulunmamaktadır. Ancak bu konuda yolcu bagajlarının zarara uğraması halinde demiryolu tren işletmecisine yöneltilebilecek sözleşme dışı taleplerde de TTK hükümlerinin uygulanacağına ilişkin yukarıda yer verdiğimiz açıklamalarımız geçerlidir.⁵⁴¹ Bu sebeple sözleşmeden doğan sorumluluk ve sözleşme dışı sorumluluğun yarışacağı kabul edilir.⁵⁴²

TBK m. 60 hükmünde yer alan düzenlemeye göre, bir kişinin birden çok sebepten dolayı sorumlu olduğu söylenebiliyorsa hakim, zarar gören açısından en iyi imkan sağlayan sebep doğrultusunda karar verebilecektir. Bunun için zarar görenin aksini istememiş olması veya kanunlarda aksi öngörülmemiş olması gerekir.

Sözleşme dışı sorumluluk halinde zarar görenin karşı tarafın kusurlu olduğunu ispat yükümlülüğü altında olmasına rağmen sözleşmeden doğan sorumlulukta borçlu karine olarak kusurlu sayılacak ve zarar gören borçlunun kusurlu olduğunu ispat etmek zorunda kalmayacaktır.⁵⁴³

Sözleşme dışı sorumlulukta zamanaşımı zarar görenin zararı ve faili öğrendiği tarihten itibaren iki yıl ve fiilin meydana geldiği tarihten itibaren on yıl olarak düzenlenmişken, sözleşmeye aykırılık halinde tazminat davası için öngörülen zamanaşımı süresi 10 yıldır.

Çoğu zaman yolcu bakımından zararı doğuran olay gerçekleştiğinde yolcu bakımından avantajlı olan demiryolu tren işletmecisinin sözleşmeden doğan sorumluluğuna başvurmak olacaktır.⁵⁴⁴

⁵⁴¹ Bkz. hmn. yuk. 4., 4.2., 4.2.3., 4.2.3.2., 4.2.3.2.c.

⁵⁴² Eren, **a.g.e.**, Genel Hükümler, s. 1287.; Tandoğan, **a.g.e.**, s. 528.; Uyumaz, Tokat, **a.g.m.**, s. 1002.

⁵⁴³ Oğuzman, Öz, **a.g.e.**, C. I, s. 450.

⁵⁴⁴ Oğuzman, Öz, **a.g.e.**, C. I, s. 452.; Uyumaz, Tokat, **a.g.m.**, s. 1002.

5. DEMİRYOLU GEÇİTLERİ VE DEMİRYOLLARINDA MEYDANA GELEN KAZALAR

5.1. YASAL DÜZENLEMELER VE TANIMLAR

Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığına bağlı olarak Kaza Araştırma ve İnceleme Kurulu, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararnamenin⁵⁴⁵ m. 29 hükmü uyarınca teşkil edilmiştir. Kaza Araştırma ve İnceleme Kurulu 01.11.2011- 10.01.2019 tarihleri arasında görev yapmıştır. Daha sonradan 1 Sayılı Cumhurbaşkanlığı Kararnamesinde⁵⁴⁶ yapılan değişiklik⁵⁴⁷ sonucunda 489/A maddesi eklenmiş ve ilgili hükümde Ulaşım Emniyeti İnceleme Merkezi Başkanlığı teşkil edilmiştir. Ulaşım Emniyeti İnceleme Merkezi, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığına bağlı olarak kurulmuş olup görevi Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Ulaşım Emniyeti İnceleme Merkezi Başkanlığı Yönetmeliğinin⁵⁴⁸ m. 7 hükmünde düzenlenmiştir; *“Başkanlığın görevleri şunlardır: Ulaştırma türlerinde meydana gelen... ..kaza veya olayları araştırmak, incelemek ve ulaşım emniyetinin iyileştirilmesine yönelik rapor hazırlamak...”* Ulaşım Emniyeti İnceleme Merkezi'nin web sitesinde söz konusu raporlar yayınlanmaktadır.

Diğer taraftan Ulaşım Emniyeti İnceleme Merkezi tarafından demiryolu hattı üzerinde gerçekleşen kaza ve olayların araştırılması ve incelenmesine ilişkin ayrıca bir yönetmelik bulunmaktadır. Demiryolu Kazalarını ve Olaylarını Araştırma ve İnceleme Yönetmeliği⁵⁴⁹ ile kaza ve olayların bildirilmesi, incelenmesi ve bunlara ilişkin usul, yetki ve görev ve sorumlulukların belirlenmesi hedeflenmiştir. İlgili yönetmelikte kaza, ciddi kaza, kaza türleri, olay gibi kavramlar tanımlanmıştır. Yönetmeliğin 4.maddesi f bendinde ciddi kaza *“en az bir kişinin ölümü veya en az beş kişinin ağır yaralanması ile sonuçlanan ya da araçlarda, yolda, diğer tesislerde veya çevrede meydana getirdiği zararların*

⁵⁴⁵ R.G. T.: 01.11.2011, S.: 28102 (Mükerrer).

⁵⁴⁶ R.G. T.: 10.07.2018, S.: 30474.

⁵⁴⁷ 27 Sayılı Cumhurbaşkanlığı Kararnamesi, Bazı Cumhurbaşkanlığı Kararnamelerinde Değişiklik Yapılması Hakkında Cumhurbaşkanlığı Kararnamesi, R.G. T.: 10.01.2019, S.: 30651.

⁵⁴⁸ R.G. T.: 11.05.2019, S.: 30771.

⁵⁴⁹ R.G. T.: 14.11.2019, S.: 30948.

toplamı en az iki milyon Euro karşılığı TL olan kazaları” ifade ederken aynı maddenin o bendinde ise kaza “maddi hasar, ölüm, yaralanma gibi zararlı sonuçları olan, istenmeyen, beklenmedik, ani ve kasıtsız bir olay veya olaylar zincirini” ifade eder şeklinde tanımlanmıştır. Aynı yönetmeliğin 4. maddesinin p bendinde olay “istenmeyen, beklenmedik, demiryolu sisteminin işleyişini ve/veya emniyetini etkileyen, kaza tanımı dışında kalan durumları” ifade edecek şekilde tanımlanmıştır. Yine yönetmeliğin 4. maddesinin ö bendinde kaza türleri açıklanmıştır; “Çarpışma, deray, hemzemin geçit kazası, hareket halindeki demiryolu aracının şahsa çarpması, yangın ve diğer kazaları ifade eder.”

5.2. DEMİRYOLLARINDA HEMZEMİN GEÇİTLERİ VE HEMZEMİN GEÇİTLERİNDE MEYDANA GELEN KAZALAR

Demiryolu hattında meydana gelen kazaların veya olayların çoğunun gerçekleştiği yer hemzemin geçitleridir. Hemzemin Geçitlerin Korunması Bakımı ve Yönetimi ile Geçit Bekçilerinin Görevlerine Ait Yönetmeliğin⁵⁵⁰ 3. maddesinde hemzemin geçidi “*karayolunun, Demiryolunu ray seviyesinden herhangi bir açıda geçtiği yeri ifade eder.*” şeklinde tanımlanmıştır.⁵⁵¹ Hemzemin geçidinde gerçekleşen kazaların veya trenlerin manevralarının bir sonucu olarak deray hadisesi meydana gelebilir. Demiryolu Hemzemin Geçitlerinde Alınacak Tedbirler ve Uygulama Esaslarına Dair Yönetmeliğin⁵⁵² 4. maddesinin j bendinde deray şu şekilde tanımlanmıştır; “*Lokomotif ya da vagon tekerlerinin ray dışına çıkmasını ifade eder.*”

Diğer taraftan hemzemin geçitte demiryolu treni ile karayolu aracı arasında meydana gelebilecek olan kazalarda Karayolları Trafik Kanunu⁵⁵³ hükümleri uygulama alanı bulacaktır. Bu durumda Karayolları Trafik Kanunu m. 110 hükmü şu şekilde düzenlenmiştir; “*...Hemzemin geçitte meydana gelen tren-trafik kazalarında da bu Kanun hükümleri uygulanır.*” Hemzemin geçitlerinde meydana gelebilecek olan kazalarda demiryolu tren işletmecisi kusurlu değil ise görevli mahkeme asliye hukuk mahkemesi

⁵⁵⁰ R.G. T.: 03.01.1996, S.:22512.

⁵⁵¹ Çelik, a.g.e., s. 568.

⁵⁵² R.G. T.: 11.02.2023, S.: 32101.

⁵⁵³ R.G. T.: 18.10.1983, S.: 18195.

olup dava, TBK ve KTK hükümleri uyarınca görülecek iken eğer söz konusu kusur demiryolu tren işletmecisi ile kara taşıtı sürücüsü arasında ortaklaşması halinde görevli mahkeme yine asliye hukuk mahkemesi olurken, sadece demiryolu tren işletmecisi kusurlu bulunması halinde davanın görüleceği mahkeme asliye ticaret mahkemeleri olacaktır.⁵⁵⁴

KTK m. 76⁵⁵⁵ ve TCDD Ana Statüsü m. 21 hükmü uyarınca hemzemin geçitlerinde demiryolu trenlerinin geçiş üstünlüğü bulunmakta olup taşıtlar demiryolu geçitlerinden (hemzemin geçitlerinden) geçerken ışıklı veya ışısız uyarı ve tabelalara uyması ve geçitten geçiş yaparken demiryolu aracının olup olmadığını kontrol etmesi gerekmektedir.

17 Ocak 2022 tarihinde meydana gelen bir kazada yük treni hemzemin geçidindeki yayaya çarpmıştır. Ulaşım Emniyeti İnceleme Merkezi Başkanlığı tarafından 22 Ağustos 2022 tarihinde bir rapor⁵⁵⁶ tanzim edilmiş ve ilgili rapor başkanlığın web sitesinde yayımlanmıştır. Ulaşım Emniyeti İnceleme Merkezi Başkanlığı raporunda kaza sürecini, kazaya ilişkin bilgi ve bulguları, değerlendirme ve sonuçlar ve tavsiyeler başlığını içermektedir. Söz konusu kazanın özeti, İskenderun'dan hareket eden yük treni Toprakkale-Osmaniye hemzemin geçidinde bariyer kolları kapalı olmasına rağmen geçide giren yayaya çarpmıştır. Kaza sonucu yaya, hayatını kaybetmiş ve altyapı ve trende maddi hasar meydana gelmiştir. Kazaya ilişkin raporda yer verilen bilgi ve bulgular bölümünde hemzemin geçidinin tren geçide yaklaşırken bariyerlerinin kapalı olduğu ve tren geçide yaklaşırken çana basıldığı ve farların açık olduğu bilgisine yer verilmiştir. Raporda hemzemin geçidin değerlendirilmesi başlıklı bölümde geçidin Demiryolu Hemzemin Geçitlerinde Alınacak Tedbirler ve Uygulama Esasları Hakkında Yönetmelik hükümlerine uygunluğu değerlendirilmiş ve hemzemin geçitte yer alan yaya geçidinin bariyerleri içinde olması gerekirken mevcut yaya geçidinin olmadığı fotoğraf

⁵⁵⁴ Çelik, a.g.e., s. 562.

⁵⁵⁵ KTK m. 76; "...Işıklı işaret ve bariyerle donatılmamış demiryolu geçitlerini (hemzemin geçitleri) geçmeden önce, sürücülerin durmaları, herhangi bir demiryolu aracının yaklaşmadığına emin olduktan sonra geçmeleri zorunludur." TCDD Ana Statüsü m. 21; "Demiryolunun karayolu, köy yolu ve benzeri yol ile gerçekleşen kesişmelerinde demiryolu ana yol sayılır ve demiryolu araçlarının geçiş üstünlüğü vardır."

⁵⁵⁶ T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Ulaşım Emniyeti İnceleme Merkezi Başkanlığı, **17 Ocak 2022 Tarihinde 63011 Numaralı Yük Treninin Hemzemin Geçitte Şahsa Çarpma Kazasına İlişkin Kaza İnceleme Raporu**, 22.08.2022, <https://ulasimemniyeti.uab.gov.tr/demiryolu>, (E. T.: 05.02.2023).

ve belgeler ile tespit edilmiştir. Diğer taraftan hemzemin geçitlerdeki yaya geçitlerinin diğer ülkelerdeki uygulamalarına yer vererek tavsiyelerde bulunulmuştur.

Ulaşım Emniyeti İnceleme Merkezi Başkanlığının web sitesinde yer alan bir diğer hemzemin geçitte yaşanan kaza raporunda⁵⁵⁷ ise Mersin-Ulukışla seferini yapan tek lokomotif Taşkent-Tarsus İstasyonları arasında yer alan hemzemin geçidinde kamyon ile çarpışmış ve kamyon sürücüsü hayatını kaybetmiştir. Raporda yer alan bilgiler doğrultusunda hemzemin geçitte görevli olan bekçinin geçit çanlarını ve bariyerlerini aktif eden butonlara basmadığı bunun sonucunda kazanın hemzemin geçitteki bariyerlerin açık iken meydana geldiği belirtilmiştir. Diğer taraftan kamyonunda hemzemin geçidine girerken durup tren yolunu kontrol etmediği tespit edilmiştir. Raporda bariyerlerin kapatılmama nedeni olarak MUS- Makinist uyarı sisteminin arızalı olduğu belirtilmiştir. İlgili raporda Makinist Uyarı Sistemi şu şekilde tanımlanmıştır; “Otomatik bariyerli ve bekçili bariyerli hemzemin geçitlerde geçiş emniyetini artırmak amacı ile, hemzemin geçit bariyerlerinin durumunu ya da geçidin arızalı olduğunu geçide belli bir mesafedeki makinist uyarı sinyalleriyle makinistlere bildiren sistemdir.” Buradan da anlaşıldığı üzere demiryolu tren altyapı işletmecisi ve demiryolu tren işletmecisi Demiryolu Emniyet Yönetmeliği⁵⁵⁸ hükümleri uyarınca Makinist Uyarı Sisteminin aktif ve çalışır halde olduğunu denetlemekle yükümlüdür.

Ulaşım Emniyeti İnceleme Merkezi Başkanlığının web sitesinde yer verdiği hemzemin geçitte meydana gelmiş diğer kazalara ilişkin raporlardan⁵⁵⁹ elde edilen bulgular şu şekilde özetlenebilir; öncelikle hemzemin geçitlerinin hem trafik yönü hem

⁵⁵⁷ T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Ulaşım Emniyeti İnceleme Merkezi Başkanlığı, **2 Şubat 2020 Tarihinde 63639 Numaralı Tek Lokomotif ile 33 CAT 69 Plakalı Kamyonun Hemzemin Geçit Kazasına İlişkin Kaza İnceleme Raporu**, <https://ulasimemniyeti.uab.gov.tr/demiryolu>, 14.09.2020, (E. T.: 24.12.2021).

⁵⁵⁸ R.G. T.: 19.11.2015, S.: 29537.

⁵⁵⁹ T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Ulaşım Emniyeti İnceleme Merkezi Başkanlığı, **2 Şubat 2018 Tarihindeki 73804 Numaralı Tren ile 42 Z 5352 Plakalı Aracın Hemzemin Geçit Kazasına İlişkin Kaza İnceleme Raporu**, 23.05.2018, <https://ulasimemniyeti.uab.gov.tr/demiryolu>, (E. T.: 24.12.2021); T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Ulaşım Emniyeti İnceleme Merkezi Başkanlığı, **25 Ocak 2017 Tarihindeki 72406 Numaralı Tren ile 06 EC 1359 Plakalı Aracın Hemzemin Geçit Kazasına İlişkin Kaza İnceleme Raporu**, 23.11.2017, <https://ulasimemniyeti.uab.gov.tr/demiryolu>, (E. T.: 24.12.2021); T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Ulaşım Emniyeti İnceleme Merkezi Başkanlığı, **27 Temmuz 2016 Tarihindeki 23420 Numaralı Tren İle 51 EK 704 Plakalı Aracın Hemzemin Geçit Kazasına İlişkin Kaza İnceleme Raporu**, 13.06.2017, <https://ulasimemniyeti.uab.gov.tr/demiryolu>, (E. T.: 24.12.2021).

de demiryolu hat yönü açısından her iki istikametinde de birbirlerini rahat bir biçimde görebilecek seviyede görüş açısı açısına sahip inşa edilmiş olması gerekmektedir. Makinistin hemzemin geçidine yaklaşırken hızını belirtilen seviyelere düşürmesi, hemzemin geçidinin bariyerlerinin kapalı olması, geçit çanının çalması ve trenin gerekli olduğu hallerde far ve kornasını açık tutarak ilerlemesi raporlardan çıkan ortak bir sonuçtur. Yine hemzemin geçitlerinde meydana gelen kazalarda can kaybı ve yaralanmaların önüne geçmek ve maddi zararların azaltılması açısından tren lokomotiflerinin önlerinin çarpışma esnasında esneyen materyaller ile donatılması yararlı olacaktır.

Diğer taraftan hemzemin geçit olmayan yerden demiryolu tren hattından izinsiz olarak geçen trafik sürücüleri de bulunmaktadır. Kaçak hemzemin geçidi kullanımlarının bir tanesi sonucunda kaza gerçekleşmiş ve başkanlık web sitesinde kazaya ilişkin rapora⁵⁶⁰ yer verilmiştir. Kaza neticesinde tarım işçilerini taşıyan minibüste seyahat eden dokuz kişi hayatını kaybetmiştir. Kazanın meydana geldiği yer daha önceden de sera işleticileri ve köy halkı tarafından kullanıldığı tespit edilmiş ve TCDD tarafından söz konusu geçişin olduğu yer kapatılmıştır. Ne var ki söz konusu kaçak yolu kullananlar tarafından yola konan engeller sökülmüş ve dolgu yapılarak yolu tekrar aktif hale getirdikleri kaza raporunda belirlenmiştir. Bir daha bu şekilde elim hadiselerin yaşanmaması için kaçak olarak geçiş yapılan yere konulan engellerin kalıcı nitelikte olmasının sağlanması ve söz konusu engellerin yerinde olduğunun denetiminin yapılması gerekmektedir.

5.3. DEMİRYOLU YOLCU TAŞIMACILIĞINDA MEYDANA GELEN DİĞER KAZALAR

8 Temmuz 2018 tarihinde Tekirdağ ilinin Çorlu ilçesinde aşırı yağış sebebi ile menfez tabliyesi altında yer alan balast ve dolgu malzemesinin boşalması sonucunda deray gerçekleşmiştir. 23 Ağustos 2019 tarihinde Ulaşım Emniyeti İnceleme Merkezi

⁵⁶⁰ T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Ulaşım Emniyeti İnceleme Merkezi Başkanlığı, **20 Haziran 2016 Tarihindeki 11532 Numaralı Trenin Seyri Esnasında Demiryolu Hattı Üzerinden İzinsiz Geçmeye Çalışan 23 DF 622 Plakalı Araca Çarpma Kazasına İlişkin Kaza İnceleme Raporu**, 16.02.2017, <https://ulasimemniyeti.uab.gov.tr/demiryolu>, (E. T.: 24.12.2021).

Başkanlığı tarafından ilgili kazaya ilişkin rapor⁵⁶¹ tanzim edilmiştir. Kazanın sebebi yağışa bağlı olarak balast ve dolgu malzemesinin kayması ve tren ray hattının havada kalması sonucunda meydana gelmiştir. Raporda belirtildiği üzere lokomotif havada kalan raylardan deraysız geçerken arkada kalan 5 vagon ise deray etmiştir. Kazada 25 yolcu hayatını kaybetmiş ve 268 yolcu ise yaralanmıştır. Kaza yerinde arama-kurtarma çalışmaları 12 saat civarı sürmüştür. Kazanın meydana gelişini anlamak amacıyla daha sonradan yayımlanan makinist bölümü video kayıtlarına da menfezin altındaki balast ve dolgu malzemesinin boşalması sonucunda havada kalan raylardan geçen lokomotif makinisti koltuğundan havaya sıçratacak etki oluşturmuştur.

Yoğun yağış sonrasında alınması gereken tedbir yapılması gerekenlerin yayımlandığı 105 sayılı Genel Emirde şiddetli yağmur, sel ve deprem gibi haller meydana gelmesi ardından demiryolu tren hattının üzerinde yer alan menfez, tünel ve köprü gibi yapıların derhal kontrol edilmesi gerekmektedir. Raporda Yol Bakım Müdürü en son yol kontrolünün 2018 yılında yapıldığı ve kaza gününde şiddetli yağış ile ilgili bilginin gelmediği ve söz konusu yağışın lokal olduğuna yer verilmiştir. Raporda meteorolojik koşullarda göz önüne alınarak bazı değerlendirilmelerde bulunulmuştur. İlk olarak, Muratlı Otomatik Meteorolojik Gözlem İstasyonu verilerine kazadan önceki iki saat içinde toplamda 32,4 mm yağış kaydedilmiştir. Meteorolojinin geçmiş 50 yıllık verilerine bakıldığında kazanın meydana geldiği bölgede yıllık yağış miktarı 554 mm iken Temmuz ayı günlük ortalaması ise 0,74 mm'dir. Bu verilerden hareketle kaza günü iki saatte geçmiş yıllarda aynı günlerde ortalama yağış miktarının 43,8 katıdır. Tüm bu bilgiler ışığında, menfezin balast tutucu ile mukavemetinin artırılması, modern algılama sistemler ile menfez, tünel, köprü vb. yapıların takibinin yapılması, şiddetli yağış, sel, deprem gibi hallerde bu durumlar lokal olsa bile mevcut demiryolu hattının derhal kontrolünün yapılması ve yapılacak olan kontrolün denetlenmesi ve Meteoroloji Genel Müdürlüğü veya Bölge Şefliğinin meteorolojik bilgileri güncel tutması, personelini bu konuda eğitmesi ve acil durumlarda derhal koordine olduğu TCDD ya da ilgili personel

⁵⁶¹ T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Ulaşım Emniyeti İnceleme Merkezi Başkanlığı, **8 Temmuz 2018 Tarihindeki 12703 Numaralı Trenin Deray Kazasına İlişkin Kaza İnceleme Raporu**, 23.08.2019, <https://ulasimemniyeti.uab.gov.tr/demiryolu>, (E. T.: 26.12.2021).

ile iletişime geçilmesi orlu tren kazası ve benzerlerinin yaşanmaması için hayati derecede öneme sahiptir.

SONUÇ VE ÖNERİLER

Ülkemizde 1950-2000 yılları arasında diğer taşıma türlerine ve özellikle karayollarına verilen önem sebebiyle demiryollarına ilişkin teknik ve hukuki gelişmeler ancak son dönemlerde ivme kazanmıştır. 2000’li yıllardan sonra gelen hükümetlerin ulaşım politikalarındaki değişiklik ile demiryollarına yatırımlar yapılmaya başlanmıştır. Bu yatırımlar sayesinde demiryollarında hem eşya hem yolcu taşımacılığı canlanmıştır. Hızlı ve konforlu bir ulaşım aracı olması sebebiyle yolcu seyahatlerinde trenler tercih edilir hale gelmiştir. Gerek enerji verimliliği gerekse konfor ve hız nedenleri ile ülkemizde yeni demiryollarının inşasına devam edilmekte ve özellikle yüksek hızlı trenlerin ülke genelinde yaygınlaşması beklenmektedir.

Çalışmamızın ilk bölümünde demiryolu taşımacılığının tarihi ve ilgili mevzuat düzenlenmeleri incelenmiştir. Türk Ticaret Kanunu, Rumeli Demiryolu Nizamnamesi ve Demiryolu ile Seyahat Eden Yolcuların Haklarına Dair Yönetmelik başta olmak üzere ilgili mevzuatın demiryolu yolcu taşımacılığında ne şekilde uygulanabileceği ele alınmıştır. Türk Ticaret Kanunu’nda yolcu taşımacılığına ilişkin hükümlerin az sayıda ve genel nitelikte olması somut olaylar karşısında yetersiz kalabilmektedir. Nitekim taşıma işleri Türk Ticaret Kanunu’nda düzenlense de diğer taşıma türlerinde ayrı kanunlar ihdas edilerek TTK’da yer almayan konulara ilişkin düzenlemeler yapılmış ve ilgili taşımacılık alanındaki sorunlara hukuki netlik kazandırılmıştır. Ancak demiryolunda yolcu taşımacılığı bakımından hem TTK’da demiryolu taşımacılığı hükümleri saklı tutulmuş hem de bu konuda bir kanunu ihdas edilememiştir. Bu sebeple günümüzde uygulanması zor olan Rumeli Demiryolu Nizamnamesi hala yürürlükte kalmış ancak âtıl bir hukuki konuma sahip olmuştur. Buradan hareketle çalışmamızda Nizamname’nin, günümüz şartlarında uygulanabilir hükümlerini irdeledik. Demiryolu ile Seyahat Eden Yolcuların Haklarına Dair Yönetmelik ise yeni tarihli bir düzenleme olmakla beraber demiryolu taşımacılığının kanun vasfında bir düzenlemeye ihtiyaç duyduğu kesindir.

Çalışmamızın ikinci bölümünde yolcu taşıma sözleşmesinin hukuki niteliğini, unsurlarını, kurulmasını ve sona ermesini ele alınmıştır. Yolcu taşıma sözleşmesinin Türk Ticaret Kanunu'nda düzenlenen bir taşıma sözleşmesi olduğunu ve genel hükümlerde yer alan düzenlemelerin nitelikleri uygun düştüğü ölçüde yolcu taşıma sözleşmesinden doğan hakların, yükümlülüklerin ve sorumlulukların belirlenmesinde uygulanacağını belirttik. Türk Ticaret Kanunu'nda yer alan taşıyıcının demiryolu yolcu taşıma sözleşmesinin tarafı olduğunda demiryolu tren işletmecisi olarak ifade edildiğini tespit ettik. Akabinde yolcu taşıma sözleşmesinin tipini belirleyen asıl unsurların demiryolu tren işletmecisi bakımından taşıma taahhüdü, yolcu bakımından ücret ödeme olduğunu tespit ettik. Zira bu unsurlar tarafların asli edimlerini de oluşturarak onların haklarını, yükümlülüklerini ve sorumluluklarını belirlemektedir. Sonrasında taşıma sözleşmelerinin TKHK kapsamında tüketici işlemi olarak düzenlenmesi nedeniyle doktrinde yer alan görüşleri ele aldık. Bu kapsamda yolcunun tüketici sıfatını haiz olup olmadığını ve taşıma sözleşmesinden doğan uyuşmazlıklar bakımından hangi mahkemenin görevli olduğunu inceledik.

Çalışmamızın üçüncü bölümünde ilk olarak yolcunun hakları, yükümlülükleri ve sorumlulukları ele alınmıştır. Yolcunun sefer öncesinde, esnasında ve sonrasında sahip olduğu haklar incelendiğinde esasen demiryolu tren işletmecisinin haklarının, yükümlülüklerinin ve sorumluluklarının çerçevesi de belirlenmiş olmaktadır. Yolcunun seyahat hakkı aynı zamanda demiryolu tren işletmecisinin de sözleşme yapma yükümlülüğünün bir görünümü olacaktır. Zira günümüz şartlarında demiryolu tren işletmeciliği, Bakanlıkça yetkilendirilmiş ve işletmeciliği TCDD Genel Müdürlüğü tarafından TCDD Taşımacılık A.Ş.'ye bırakılmıştır. Kamu vasfını haiz ve tekel niteliğinde taşıyıcılık faaliyetini yürüten TCDD Taşımacılık A.Ş. sayılan nedenlerden ötürü yolcu ile sözleşme yapma zorunluluğundadır. Yolcunun bagaj, el bagajı ve evcil hayvan bulundurma hakkı belirli sınırlara tabi tutulmuştur. Demiryolu tren işletmecisinin belirlediği kurallar ve sefer esnasında üçüncü kişileri rahatsız edecek şekilde el bagajı ve evcil hayvan bulundurmama yükümlülüğü bu sınırları oluşturmaktadır. Sefer iptali veya gecikme durumlarında yolcunun bilet ücretine ilişkin iade hakkı, tazminat hakkı ve bazı durumlarda ceza koşulu talep edebilme hakkı Yönetmelik ve TTK hükümleri doğrultusunda incelenmiştir.

Devamında yolcunun sahip olduğu hakların tesis edilebilmesi veya üçüncü kişilerin seyahate ilişkin haklarının korunması için yolcunun yerine getirmesi gereken yükümlülükler incelenmiştir. Zira taşımanın bireysel araçlarla değil, çok sayıda insan taşıyan ve esasında birçok tehlike barındıran trenlerle gerçekleşmesi, yolcuyu demiryolu tren işletmecisine ve üçüncü kişilere karşı birtakım yükümlülükler altına sokmaktadır. Yolcunun; ücret ödeme, bilgi sağlama ve kurallara uyma yükümlülükleri incelenmiş ve devamında yolcunun bagaj, el bagajı ve evcil hayvanlarına yönelik yükümlülükleri ele alınmıştır. Özellikle yolcunun bagaja ilişkin yükümlülüklerini tam ve doğru şekilde yerine getirmesi, bagajların zarar görmesini büyük ölçüde engelleyebilecektir. Bagaj olarak taşınan eşyaların niteliğinin ve fiziki özelliklerinin taşıma kurallarına uygun olması çoğunlukla yolcuya düşen yükümlülüklerdendir.

Çalışmamızın üçüncü bölümünün devamında demiryolu tren işletmecisinin hakları, yükümlülükleri ve sorumlulukları incelenmiştir. Demiryolu tren işletmecisinin sahip olduğu yolcuyu seyahatten men hakkı ile yolcunun mevzuata uygun olarak seyahat etmesini sağlayacak hak ve yetkiler demiryolu tren işletmecisine verilmiştir. Olası bir aksaklık durumunda zarar miktarının fazla olabileceği ihtimali, demiryolu tren işletmecisine bu yönde bir yetki verilmesini zorunlu kılmış olsa da bu hakkın ve yetkinin kötüye kullanılmaması gerekmektedir. Demiryolu tren işletmecisinin yolcu bagajları, el bagajları ve evcil hayvanları üzerinde sahip olduğu kontrol hakkı esasında taşımanın güvenli bir şekilde gerçekleştirilmesinin bir gereğidir. Demiryolu tren işletmecisinin yükümlülükleri, seferin güvenli bir şekilde ve zamanında gerçekleştirilmesini sağlama amacına hizmet etmektedir. Taşıma yükümlülüğü, demiryolu tren işletmecisinin asli edimini oluşturmakta ve bu edimin gereği gibi yerine getirilmesi için demiryolu tren işletmecisine birçok yan edim yüklemektedir. Taşıma yükümlülüğünün gereği gibi yerine getirilemediği başlıca iki durum seferin iptali ve gecikmesi olarak karşımıza çıkmaktadır. Demiryolu tren işletmecisinin sorumluluğunu doğuran bu durumlar çalışmamızın üçüncü başlığının son bölümünde incelenmiştir.

Demiryolu tren işletmecisinin sorumlulukları çalışmamızda ayrıntılı olarak incelenmiştir. Yolcu ve demiryolu tren işletmecisi arasında var olan taşıma sözleşmesi gereği, demiryolu tren işletmecisinin esas sorumluluğunun sözleşmeden doğduğunu tespit ettikten sonra sözleşmeden doğan sorumluluğun şartlarını ele alınmıştır.

Demiryolu tren işletmecisinin sorumluluğuna ilişkin, yolcunun zarara uğramasına sebep olan kaza, iptal ve gecikme hükümleri ile bagajlarının zıya, hasar ve geç teslim nedeniyle zarara uğraması halinde uygulanacak hükümler Yönetmelik ve TTK hükümlerinde ayrıntılı olarak düzenlenmiş olup çalışmamızda da geniş bir kapsamda ele alınmıştır. İlk olarak kaza nedeniyle demiryolu tren işletmecisinin sözleşmeden doğan sorumluluğu incelenmiştir. Sözleşmesel sorumluluk şartlarına tabi olan kaza halinde demiryolu tren işletmecisi en yüksek özen derecesini göstermek ile sorumlu tutulmuş olup ancak kaza ve zarar arasındaki illiyet bağına kesen mücbir sebep, yolcunun kusuruyla zarara sebep olması ve üçüncü kişinin kusuru hallerinin varlığını ispat ile sorumluluktan kurtulabileceği düzenlenmiştir. Kaza halinde demiryolu tren işletmecisinin sorumluluğunun başladığı an belirlenmiş ve sorumluluğunun kapsamı ile yolcunun veya yakınlarının uğradıkları zararlar ele alınmıştır.

İkinci olarak seferin iptali ve gecikmesinden doğan zararlardan demiryolu tren işletmecisinin sorumluluğu incelenmiştir. Seferin iptalinin sefer başlamadan önce veya sefer sırasında gerçekleşebileceği tespit edilmiş ve demiryolu tren işletmecisinin sorumluluğu bu başlıklarda ele alınmıştır. Seferin başlamadan önce iptal olması demiryolu tren işletmecisi bakımından TBK anlamında ifa imkansızlığını ifade ettiği belirtilmiştir. Demiryolu tren işletmecisinin seferin başlamadan önce iptal edilmesinden sorumlu tutulabilmesi için bu durumun meydana gelmesinde kusuru aranmıştır. Nitekim seferin başlamadan önce iptal olması halinde demiryolu tren işletmecisi, kusuru bulunduğu takdirde yolcunun bilet ücretlerinin iadesini gerçekleştirmekle veya yolcuya belirli şartlar altında açık bilet sağlamakla yükümlüdür.

Seferin başladıktan sonra iptal edilmesi ise ifanın gereği gibi yerine getirilememesi halini oluşturmakta ve yine demiryolu tren işletmecisinin sorumluluğu için kusurun varlığını gerektirmektedir. Seferin başladıktan sonra iptal olması halinde demiryolu tren işletmecisinin kusuru bulunduğu takdirde yolcuya alternatif ulaşım imkânı sağlamakla, yolcunun bilet ücretlerinin iadesini gerçekleştirmekle veya yolcuya açık bilet sağlamakla yükümlüdür.

Seferin başlamadan önce veya başladıktan sonra iptal olması fark etmeksizin bu durumun demiryolu tren işletmecisinin gereken özeni göstermesine rağmen mücbir

sebepler veya olağanüstü hallerden meydana gelmesi veya demiryolu tren işletmecisinin gerekli tüm tedbirleri almasına rağmen üçüncü kişilerin ve yetkili kurumların işlemlerinden dolayı iptalin ortaya çıkması halinde yolcunun ödediği tüm bedellerin kendisine iade edilmesi gerektiği düzenlenmiştir. Diğer bir deyişle demiryolu tren işletmecisinin kusursuz olması halinde dahi ücret iadesi ile yükümlü olduğunu ve tazminat sorumluluğu için ayrı bir değerlendirmenin yapılacağını söylememiz mümkündür.

Demiryolu tren işletmecisinin sorumlu olduğu diğer bir durum ise seferin gecikmesidir. İptal halinde olduğu gibi gecikme de sefer başlamadan önce veya sefer başladıktan sonra meydana gelebilir. Bu durumda demiryolu tren işletmecisinin gecikme dolayısıyla yolcunun uğradığı zararları tazmin etmekle sorumlu olduğu ve aynı zamanda yolcuya ücret iadesi ve alternatif ulaşım imkanları sunmakla yükümlü olduğu düzenlenmiştir.

Son olarak da yolcunun bagajlarının zarara uğraması halinde demiryolu tren işletmecisinin sorumluluğunu ele aldık. Bu başlığımız altında demiryolu tren işletmecisinin sorumluluğunun varlığı için bagajların zıya, hasar ve gecikme nedeniyle zarara uğraması gerektiği ve bu zararın bagajın demiryolu tren işletmecisine teslim edilmesi akabinde ortaya çıkması gerektiğini tespit ettik. TTK m. 912 hükmü atfıyla yolcu bagajlarının zarara uğraması halinde zarar miktarının ve tazminat yükümlülüğünün belirlenmesinde TTK m. 875-886 hükümlerinin uygulanacağını belirledik. Devamında, Yönetmelik ve TTK'nın ilgili hükümler arasında bagajlara ilişkin zıya, hasar ve gecikme halinde sorumluluk sınırlarını ve sorumsuzluk hallerini inceledik. Bu durumlarda Yönetmelik ve TTK hükümleri arasında birlik olmaması ne yazık ki yolcu bagajlarının uğradığı zararlar bakımından özellikle sorumluluk sınırlarının net bir şekilde belirlenememesine sebep olmuştur.

Tazminat davası başlığı altında, demiryolu tren işletmecisinin sözleşmeye aykırılıktan doğan esas yükümlülüğünün tazminat ödeme borcu olması nedeniyle ilk olarak Yönetmelik ve TTK'da yer alan hükümlerin uygulanabileceği söylene de genel hükümlere atıf yapıldığı durumlarda TBK hükümleri uygulanacaktır. Bu kapsamda tazminat davasına konu olabilecek zararlar; yolcunun uğradığı maddi zararlar, manevi

zararlar ve yolcu bagajlarının uğradığı zararlar olarak tespit edilmiştir. Devamında, tazminat miktarının belirleneceği ve varsa indirim sebeplerinin uygulanacağı ifade edilmiştir.

Demiryolu tren işletmecisinin sözleşme dışında tehlike sorumluluğu kapsamında sorumlu olduğunu ve buna ilişkin hükümlerin sözleşmeden doğan sorumluluk hükümleri ile yarışabileceğini inceledik. Tehlike sorumluluğunun bir gereği olan özel ve tipik tehlikenin trenin raydan çıkması ve kaza olduğunu belirterek bu durumda demiryolu tren işletmecisinin ağırlaştırılmış bir ispat yükü olduğunu, kusursuzluğunu ispat etse dahi sorumluluktan kurtulamayacağını belirttik.

Çalışmamızın son bölümünde demiryolu yolcu taşımacılığında meydana gelen kazalara ilişkin araştırma ve inceleme faaliyeti gösteren Ulaşım Emniyeti İnceleme Merkezi'nin raporları değerlendirilmiştir. Devamında hemzemin geçitlerinde meydana gelen kazalar, bu kazaların tabi olduğu yasal düzenlemelere ilişkin değerlendirmeler yapılmıştır. Nitekim hemzeminde veya demiryolunda meydana gelip gelmediği fark etmeksizin bu kazaların geri dönülemez zararlara yol açtığı görülmektedir. Son olarak hemzemin geçidinde ve demiryolunda meydana gelen kazalara ilişkin raporlardan hareketle sıklıkla yapılan hatalar belirlenmiş ve birtakım önerilerde bulunulmuştur.

Çalışmamızın konusunun demiryolunda yolcu taşımacılığı olması, taşıma sözleşmesinin iki tarafını oluşturan yolcunun ve demiryolu tren işletmecisinin ayrıntılı olarak incelenmesini gerektirmiştir. Rumeli Demiryolları Nizamnamesi'nin ilga edilip yerine günümüz şartlarına uygun, somut uyuşmazlıklara uygulanabilecek türden ve uluslararası düzenlemelere paralel bir kanunun ihdas edilmesinin bir ihtiyaç olduğu tespit edilmiştir. Yine yolcu taşıma sözleşmesinin hukuki niteliği bakımından doktrinde görüş birliği sağlanması ve yolcu taşıma sözleşmesinin tüketici işlemi sayılmaması da önem arz etmektedir. Bu sayede demiryollarında hem eşya hem de yolcu taşımacılığındaki doktrin ve mevzuat karmaşası sona erecek ve tarafların hak, yükümlülük ve sorumluluklarının kapsamı ve sınırları çizilmiş olacaktır.

KAYNAKÇA

ADIGÜZEL Burak, **Taşıma Hukuku (Deniz Ticareti Hariç)**, 5. Baskı, Adalet Yayınevi, Ankara, 2022.

AKDENİZ Umut, “Türk Hukukunda Demiryolu ile Seyahat Eden Yolcuların Hakları”, **Avrasya Sosyal ve Ekonomi Araştırmaları Dergisi (ASEAD)**, C. 6, S. 12, (2019), ss. (90-98).

AKKURT Sinan Sami, **Türk Sivil Havacılık Mevzuatı ve Uluslararası Konvansiyonlar Kapsamında Sivil Havayolu ile Yolcu Taşımacılığında Kaynaklanan Hukukî Sorumluluk**, Seçkin Yayıncılık, 2. Baskı, Ankara, 2018. (Havayolu Sorumluluk)

AKKURT Sinan Sami, "Havayolu Taşımacılığında Yolcu Bileti ve Bagaj Kuponu", **Selçuk Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, C. 21, S. 1, (2013), ss. (277-296). (Havayolu Yolcu Bileti)

AKSOY Sami, “6502 Sayılı Tüketicinin Korunması Hakkında Kanununun Taşıma Hukukuna Müdahalesi”, **Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi**, C. 31, S. 2, (2015), ss. (305-336). (TKHK Müdahalesi)

AKSOY Sami, “Yargıtay 20. Hukuk Dairesi’nin Taşıma Sözleşmesinden Doğan Davalarda Görevli Mahkemeye Dair Yargı Yeri Belirleme Kararının Değerlendirilmesi”, **Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi**, C. 33, S. 1, (2017), ss. (295-301). (Taşıma Sözleşmesi Yargı Yeri)

ANTALYA Osman Gökhan, TOPUZ Murat, **Medeni Hukuk, Giriş, Temel Kavramlar, Başlangıç Hükümleri**, C. I, 4. Baskı, Seçkin Yayıncılık, Ankara, 2021.

ARKAN Sabih, **Demiryoluyla Yapılan Uluslararası Eşya Taşımaları**, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, Ankara, 1987. (Demiryolu Eşya)

ARKAN Sabih, **Karada Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu**, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, Ankara, 1982. (Taşıyıcının Sorumluluğu)

ARKAN Sabih, “Demiryolu İşletmesinin Eşya Taşımalarından Doğan Sorumluluğu”, **Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Bakımından İkinci Taşımacılık Sempozyumu**,

Bildiriler-Tartışmalar, Sigorta Hukuku Türk Derneği, Ankara, (24-25 Ocak 1985), ss. (43-95). (Eşya Sorumluluk)

ARKAN Sabih, “Taşıyıcının Ücret Hakkı”, **Prof. Dr. Fadıl Sur’un Anısına Armağan**, Ankara, (1983), ss. (339-354). (Ücret Hakkı)

ARKAN Sabih, “Yolcu Taşımalarında Karşılaşılan Bazı Hukuki Sorunlar Üzerinde Düşünceler”, **Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi**, C. 12, S. 1, (1983), ss. (13-25). (Yolcu Taşımaları)

ARKAN Sabih, **Ticari İşletme Hukuku**, 28. Baskı, Sözkese Matbaacılık, Ankara, 2022.

AS Efdal, **Cumhuriyet Dönemi Ulaşım Politikaları (1923-1960)**, Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları, Ankara, 2013.

AVCI Sedat, “Ulaşım Coğrafyası Açısından Türkiye’nin Ulaşım Politikaları ve Coğrafi Sonuçlar”, **Ulusal Coğrafya Kongresi**, Bildiri Kitabı, İstanbul, 29-30 Eylül 2005, (ss. 87-96).

AVCI Zehra, "Sivil Havayolu ile Yolcu Taşıma Sözleşmesinde Yolcu Hakları", **Selçuk Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, C. 26, S. 2, (2018), ss. (473-501).

AYBAY Aydın, AYBAY Rona ve PEHLİVAN Ali, **Hukuka Giriş**, 24. Baskı, Der Yayınları, İstanbul, 2021.

AYDIN Suavi, “Türkiye’nin Demiryolu Serüvenine Muhtasar Bir Bakış”, **Kebikeç Dergisi**, S. 11, Ankara, (2011), ss. (49-94).

BAHTİYAR Mehmet, **Ticari İşletme Hukuku**, 21. Baskı, Beta Basım, İstanbul, 2020.

BAHTİYAR Mehmet, BİÇER Levent, "Adi İş / Ticari İş / Tüketici İşlemi Ayrımı ve Bu Ayrımın Önemi", **Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi**, C. 22, S. 3, (2016), ss. (395-436).

BAYSAL Başak, **Haksız Fiil Hukuku**, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul, 2019.

BEZGİNLİ Hakan, KÖKSAL Tuncay, **Karayolu Taşımacılık Hukuku**, Adalet Yayınevi, Ankara, 2012.

BİLİR Döndü Deniz, “**Demiryolu ile Yolcu Taşımacılığı**”, İstanbul Barosu Lojistik ve Taşıma Hukuku Komisyonu Demiryolu Taşımaları Çevrimiçi Seminer, 13.03.2021, İstanbul, 2021.

CAN Mertol, **Türk Taşıma Hukukunun Genel Esasları Cilt 1**, İmaj Yayınevi, Ankara, 2017.

CAN Mertol, “Yolcu Biletlerinin Hukuki Mahiyeti”, **Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi**, C. 16, S. 4, (1992), ss. (101-105).

CİLLOV Haluk, **Türkiye Ekonomisi**, Sermet Matbaası, İstanbul, 1962.

CİVAN Abdullah, **Demir Yolu ile Yurt İçi Yük Taşımacılığında Taşıyıcının Sorumluluğu**, Çağ Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Özel Hukuk Anabilim Dalı, Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Mersin, 2019.

CONGAR Hikmet Cem, **CMR ve Türk Ticaret Kanunu Hükümleri Uyarınca Karayolu Taşımacılığında Taşıyıcının Sorumluluğu**, Yetkin Yayınları, 2021.

ÇAKIR Fatma, **Demiryolu Yolcu Taşıma Talebinin Yapay Sınır Ağları ile Tahmini**, Aksaray Üniversitesi Fen Bilimler Enstitüsü İnşaat Mühendisliği Anabilim Dalı, Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Aksaray, 2020.

ÇELİK Çelik Ahmet, **Karayoluyla Yolcu Taşıma**, 2. Baskı, Seçkin Yayıncılık, Ankara, 2019.

ÇEKİN Mesut Serdar, **6098 Sayılı Türk Borçlar Kanunu Madde 71 Çerçevesinde Tehlike Sorumluluğu**, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul, 2016.

ÇELİK Ahmet Çelik, “Yolcu Taşımalarında ve Trafik Kazalarında Sorumluluğun Kaldırılması ve Hafifletilmesi”, **Legal Hukuk Dergisi**, S. 70, (2008), ss. (3369-3378).

ÇETİN Birol, BARIŞ Serap ve SAROĞLU Serap, “Türkiye’de Karayollarının Gelişimine Tarihsel Bir Bakış”, **Çankırı Karatekin Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi**, C. I, S. 1, (2011), ss. (123-150).

DOĞAN Alpaslan, **Kara Yolu Yolcu Taşımacılığı**, Nobel Yayıncılık, Ankara, 2015.

DOĞANAY Erdoğan, **Ticaret Hukukunda Kara ve Demiryolu Taşımacılığı**, Öğretmenler Matbaası, Ankara, 1965. (Demiryolu Taşımacılığı)

DOĞANAY Erdoğan, **Ticaret Kanuna ve TCDD İşletme Nizamnamesine Göre Yolcu ve Eşya Taşıma Hükümleri**, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, Ankara, 1960. (Taşıma Hükümleri)

DEMİNER Mehmet Arif, **Karayolu-Demiryolu Dengesinin Tarihçesi 1923-2015**, Sonçağ Matbaacılık, Ankara, 2017.

DURAL Mustafa, SARI Suat, **Türk Özel Hukuk Cilt 1 Temel Kavramlar ve Medeni Kanunun Başlangıç Hükümleri**, 17. Baskı, Filiz Kitabevi, İstanbul, 2022.

EKMEKÇİ Ömer, BAYSAL Başak ve YAYVAK NAMLI İrem, **Uygulamalı Tazminat Hukuku**, 2. Baskı, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul, 2022.

ERDAL Ceyda, **Bir Tüketici İşlemi Olarak Yolcu Taşıma Sözleşmeleri**, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Özel Hukuk Anabilim Dalı, Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara, 2019.

ERDEM Mehmet, "Türk Borçlar Kanunu Uyarınca Tehlike Sorumluluğu", Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi, 6098 Sayılı Türk Borçlar Kanunu Hükümlerinin Değerlendirilmesi Sempozyumu, 3-4 Haziran 2011, **Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi**, 2011.

EREN Fikret, **Borçlar Hukuku Genel Hükümler**, 27. Baskı, Yetkin Yayınları, Ankara, 2022. (Genel Hükümler)

EREN Fikret, **Borçlar Hukuku Özel Hükümler**, Yetkin Yayınları, 10. Baskı, Ankara, 2022. (Özel Hükümler)

EREN Fikret, **Sorumluluk Hukuku Açısından Uygun İlliyet Bağı Teorisi**, Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Yayınları, Ankara, 1975. (İlliyet Bağı)

ERİŞ Gönen, **Açıklamalı- Gerekçeli- İctihatlı Türk Ticaret Kanununa Göre Taşıma Hukuku**, Seçkin Yayıncılık, Ankara, 2015.

ERİŞGİN Nuri, "Tehlike Bağı", **Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, C. 49, N. 1-4, (2000), ss. (137-154). (Tehlike Bağı)

ERİŞGİN Nuri, "Tehlike Sorumluluğu", Prof. Dr. İsmet Sungurbey'e Armağan, Borçlar Kanunu Genel Hükümler Konferansları II., İstanbul, İstanbul Barosu Yayınları, (2014), ss. (90-110). (Tehlike Sorumluluğu)

EROL Ayşe, **Türk Sorumluluk Hukukuna Göre Demiryolu İşletenin Sözleşme Dışı Sorumluluğu**, Yetkin Yayınları, Ankara, 2019.

ERSÖZ Oğuz, “6098 sayılı Türk Borçlar Kanunu’nda Tehlike Sorumluluğu”, **Legal Hukuk Dergisi**, C. 15, S. 174, (2017), ss. (2895-2937).

GÖKTÜRK Kürşat, CAN Mehmet Çelebi ve KAŞAK Esra, **Karayoluyla Eşya ve Yolcu Taşıma Hukuku Gerekçeli- İçtihatlı- Madde Karşılaştırmalı**, 2. Baskı, Adalet Yayınevi, Ankara, 2021.

GÖZLER Kemal, **Hukuka Giriş**, 16. Baskı, Ekin Yayınevi, Bursa, 2019.(Hukuka Giriş)

GÖZLER Kemal, **Türk Anayasa Hukuku**, 4. Baskı, Ekin Yayınevi, Bursa, 2021. (Anayasa)

GÜMÜŞ Mustafa Alper, **Borçlar Hukuku Özel Hükümler**, 5. Baskı, Filiz Kitabevi, İstanbul, 2020.

GÜMÜŞ Mustafa Alper, “6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu (TTK) M. 18/II’de Yer Alan “Basiretli İş Adamı (Tacir) Davranışı” Ölçütünün İyiniyetin (TMK M. 3) Varlığının Belirlenmesindeki İşlevi”, **Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi**, 6098 Sayılı Türk Borçlar Kanunu Hükümlerinin Değerlendirilmesi Sempozyumu (3-4 Haziran 2011), Prof. Dr. Cevdet Yavuz’a Armağan, İstanbul, (2012), ss. (1221-1240).

HATEMİ Hüseyin, **Medeni Hukuka Giriş**, 10. Baskı, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul, 2021.

IRMAK KARAKAYA Funda, **Türkiye’de Yüksek Hızlı Demiryolu Taşımacılığının İncelenmesi**, Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Trafik Planlaması ve Uygulaması Anabilim Dalı, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara, 2021.

KARAN Hakan, “TBMM Adalet Komisyonu'nun Taşıma Hukukuna Katmayı Başardığı İki Temel Sorun: Taşıma İşleri Komisyonculuğu Sözleşmesi ile Ulusal Demiryolu Taşıma Sözleşmesine Uygulanacak Hukuk”, **Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu XXVI**, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, Ankara, 2013, ss. (156-193).

KAYA Arslan, “Türk Ticaret Kanununa Göre Kara Taşımalarında Taşıyıcının Gecikmeden Doğan Sorumluluğu”, **Makalelerim I**, Beta Basım, İstanbul, (2012), ss. (559-661).

KILIÇOĞLU Ahmet M., **Borçlar Hukuku Genel Hükümler**, 26. Baskı, Turhan Kitabevi, Ankara, 2022.

KIRMAN Ahmet, **Hava Yolu ile Yapılan Uluslararası Yolcu Taşımlarında Taşıyıcının Sorumluluğu**, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, Ankara, 1989.

KOZİKOĞLU Sahir, **Demiryolu Tarifeleri ve Taşıma Hukuku**, Devlet Demiryolları Matbaası, İzmir, 1956.

KULA Nil, **Türk Eşya Taşıma Hukuku**, Seçkin Yayıncılık, Ankara, 2018.

MERİÇ Gülfer, "Demiryolu ile Seyahat Eden Yolcuların Haklarına Dair Yönetmelik'in Uygulama Alanı ve Yönetmelik Uyarınca Demiryolu Tren İşletmecisinin Sorumluluğu", **İstanbul Hukuk Mecmuası**, C. 79, S. 3, (2021) ss. (837-879).

OĞUZMAN M. Kemal, ÖZ M. Turgut, **Borçlar Hukuku Genel Hükümler**, C. I, 20. Baskı, Vedat Kitapçılık, İstanbul, 2022.

OĞUZMAN M. Kemal, ÖZ M. Turgut, **Borçlar Hukuku Genel Hükümler**, C. II, 16. Baskı, Vedat Kitapçılık, İstanbul, 2021.

OYAL Ahmet Batuhan, **6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu Hükümleri Çerçevesinde Taşıma İşleri Komisyonculuğu**, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul, 2023.

ÖZGAN Ahmet, "Demiryolu ile Yurtiçinde Yolcu Taşımları Sırasında Meydana Gelen Bedeni Zararların Tazmini Davalarıyla İlgili Yeni Yasal Düzenlemeler Sonucu Ortaya Çıkan Bazı Güncel Sorunlar", **Bedensel Zararlardan Dolayı Hukuki Sorumluluk**, Türkiye Barolar Birliği Yayınları, (2020), Kıbrıs, Ed. Necdet Basa, Sema Uçakhan Güleç, ss. (305-315).

POLATOĞLU Mehmed Gökhan, "Demokrat Parti Dönemi Demiryolu Politikası (1950-1960)", **Mavi Atlas Dergisi**, C. 9, S. 1, (2021), ss. (215-231).

SEROZAN Rona, BAYSAL Başak ve SANLI Kerem Cem, **Borçlar Hukuku Genel Bölüm**, 8. Baskı, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul, 2022.

SEVEN Vural, **Taşıma Hukuku**, 2. Baskı, Anadolu Üniversitesi Açıköğretim Fakültesi Yayınları, Eskişehir, 2010. (Taşıma Hukuku)

SEVEN Vural, **Taşıyanın Yüke Özen Borcunun İhlalinden (Yük, Zıya ve Hasarından) Doğan Sorumluluğu**, Yetkin Yayıncılık, Ankara, 2003. (Taşıyanın Sorumluluğu)

SEVEN Vural, “Havayolu Taşımalarında Kayıtlı Bagajın Zıyaa Uğramasından Doğan Tazminat Sorumluluğunun Sınırı (Yük ve Bagaj Ayrımı)”, **Prof. Dr. Hüseyin Hatemi’ye Armağan**, C. II, Vedat Kitapçılık, İstanbul, 2009, ss. (1379-1394). (Havayolu Sorumluluk Sınırı)

SÖZER Bülent, “Havayolu ile Yük Taşıma Sözleşmesinde Taşıyanın Gecikmeden Doğan Sorumluluğu”, **İstanbul Barosu Dergisi**, C. 87, S. 3, (2013), ss. (49-67). (Havayolu Yük Taşıma)

SÖZER Bülent, “Taşıyanın Taşıma Sözleşmesinden Doğan Sorumluluğunu Düzenleyen Hükümlere İlişkin Bazı Meseleler ve Görüşler”, **Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi**, C. 14, S. 2, (1987), ss. (89-163). (Taşıyanın Sorumluluğu)

SÖZER Bülent, “TSHK Hükümlerine Göre Taşıyanın ve İşletenin Sorumluluğu”, **Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi**, C. 12, S. 4, (1984), ss. (3-86). (TSHK Sorumluluğu)

SÜMER Halûk Hâdi, **Hukuka Giriş Kavramlar ve Kurumlar**, 5. Baskı, Seçkin Yayıncılık, Ankara, 2022.

ŞAHİN Hale, **Mücbir Sebep Nedeniyle Borcun İfa Edilememesi**, Yetkin Yayınları, Ankara, 2020.

ŞANLI Cemal, “Uluslararası Kara ve Demiryolu Taşıma Sözleşmelerine Uygulanacak Hukuk”, **Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Özel Hukuk Bülteni**, C. 9, S. 1, (2011), ss. (47-53).

ŞEKER Esra, **Demiryolu Yük Tren İşletmeciliği**, Seçkin Yayıncılık, Ankara, 2020.

TANDOĞAN Haluk, **Türk Mes’uliyet Hukuku (Akit Dışı ve Akdi Mes’uliyet)**, Vedat Kitapçılık, (1961 Tıpkı Basım), İstanbul, 2010.

T.C. Başbakanlık Devlet Planlama Teşkilatı, **İkinci Beş Yıllık Kalkınma Planı 1968-1972**, <http://www.sp.gov.tr/upload/xSPTemelBelge/files/D2PxI+plan2.pdf>, E. T.: 02.03.2022.

T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Ulaşım Emniyeti İnceleme Merkezi Başkanlığı, **17 Ocak 2022 Tarihinde 63011 Numaralı Yük Treninin Hemzemin Geçitte Şahsa**

Çarpma Kazasına İlişkin Kaza İnceleme Raporu, 22.08.2022, <https://ulasimemniyeti.uab.gov.tr/demiryolu>, E. T.: 05.02.2023.

T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Ulaşım Emniyeti İnceleme Merkezi Başkanlığı, **2 Şubat 2020 Tarihinde 63639 Tren Numaralı Tek Lokomotif ile 33 CAT 69 Plakalı Kamyonun Hemzemin Geçit Kazasına İlişkin Kaza İnceleme Raporu**, <https://ulasimemniyeti.uab.gov.tr/demiryolu>, 14.09.2020, E. T.: 24.12.2021.

T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Ulaşım Emniyeti İnceleme Merkezi Başkanlığı, **2 Şubat 2018 Tarihindeki 73804 Numaralı Tren ile 42 Z 5352 Plakalı Aracın Hemzemin Geçit Kazasına İlişkin Kaza İnceleme Raporu**, 23.05.2018, <https://ulasimemniyeti.uab.gov.tr/demiryolu>, E. T.: 24.12.2021.

T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Ulaşım Emniyeti İnceleme Merkezi Başkanlığı, **25 Ocak 2017 Tarihindeki 72406 Numaralı Tren ile 06 EC 1359 Plakalı Aracın Hemzemin Geçit Kazasına İlişkin Kaza İnceleme Raporu**, 23.11.2017, <https://ulasimemniyeti.uab.gov.tr/demiryolu>, E. T.: 24.12.2021.

T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Ulaşım Emniyeti İnceleme Merkezi Başkanlığı, **27 Temmuz 2016 Tarihindeki 23420 Numaralı Tren ile 51 EK 704 Plakalı Aracın Hemzemin Geçit Kazasına İlişkin Kaza İnceleme Raporu**, 13.06.2017, <https://ulasimemniyeti.uab.gov.tr/demiryolu>, E. T.: 24.12.2021.

T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Ulaşım Emniyeti İnceleme Merkezi Başkanlığı, **20 Haziran 2016 Tarihindeki 11532 Numaralı Trenin Seyri Esnasında Demiryolu Hattı Üzerinden İzinsiz Geçmeye Çalışan 23 DF 622 Plakalı Araca Çarpma Kazasına İlişkin Kaza İnceleme Raporu**, 16.02.2017, <https://ulasimemniyeti.uab.gov.tr/demiryolu>, E. T.: 24.12.2021.

T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Ulaşım Emniyeti İnceleme Merkezi Başkanlığı, **8 Temmuz 2018 Tarihindeki 12703 Numaralı Trenin Deray Kazasına İlişkin Kaza İnceleme Raporu**, 23.08.2019, <https://ulasimemniyeti.uab.gov.tr/demiryolu>, E. T.: 26.12.2021.

TEKİN Kevser, **Türkiye Demiryolu Ağında Yolcu Tren Türlerine Göre Şehirlerarası Yolcu Taşıma Karakterizasyonu**, Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü İnşaat Mühendisliği Anabilim Dalı, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara, 2014.

TEKLİNAY Selahattin Sulhi, AKMAN Sermet, BURCUOĞLU Haluk, ALTOP Atilla, **Borçlar Hukuku Genel Hükümler**, 7. Baskı, Filiz Kitabevi, İstanbul, 1993.

TİFTİK Mustafa, **Akit Dışı Sorumlulukta Maddi Tazminat**, Ankara üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Özel Hukuk Anabilim Dalı, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Ankara, 1988.

TOKAT Hüseyin, "Karayoluyla Yolcu Taşımacılığında Kaynaklanan Akdî Sorumluluk". **Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, C. 65, (2016), ss. 2909-2975.

TÜRKEK Doğuş Taylan, "Taşıyıcının En Yüksek Özeni Üzerinde Bir İnceleme", **Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, C. 22, S. 1, (2020), ss. (255- 320).

TÜZÜN Necat, **Kara ve Hava Taşıma Hukuku**, Balkanoğlu Matbaacılık, Ankara, 1968.

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı TCDD Taşımacılık A.Ş., **2021 Faaliyet Raporu**, Ankara, 2022.

Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, **11. Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Şurası Demiryolu Çalışma Grubu Rapor Özeti**, Ankara, 2013.

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, **12. Ulaştırma ve Haberleşme Şurası Sektör Raporları**, İstanbul, 2021.

UYUMAZ Alper, TOKAT Hüseyin, "Demiryolu ile Yolcu Taşımacılığında Kaynaklanan Akit Dışı Hukukî Sorumluluk", **Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, S. 65, (2016), ss. 967-1022.

ÜLGEN Hüseyin, **Hava Taşıma Sözleşmesi**, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, Ankara, 1987.

YAVUZ Cevdet, "Türk Borçlar Kanunu Tasarısına Göre Kusursuz Sorumluluk Halleri ve İlkeleri", **Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi**, Roma Hukukundan Modern Hukuka Sorumluluk (Sempozyum Özel Sayısı), C. 14, S. 4, (2008), ss. 29-61.

YAVUZ Cevdet, **Türk Borçlar Hukuku Özel Hükümler**, C. II, Beta Yayınları, 11. Baskı, İstanbul, 2022.

YILDIZ Şükrü, "TTK Hükümleri Işığında Taşıyıcının (Kara Yoluyla) Eşya Taşımadan Doğan Sorumluluğu", **İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi**, Y. 14, S. 28, (2015), ss. (97-109).

YÜCE Aydın Alber, “Karayolu Taşımalarında Taşıyıcının Zıya, Hasar ve Gecikmeden Doğan Sorumluluktan Kurtulmasında Özel Sebepler”, **Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi**, C. 25, S. 1, (2019), ss. (360–387).

ZEYNELOĞLU Ahmet, **Taşıma Hukuku**, 2. Baskı, Yetkin Basım, Ankara, 1993.

Elektronik Kaynakça

Türkiye İstatistik Kurumu, “Demiryolları Uzunluğu, Yük Taşımaları, Tren, Yolcu ve Ton Kilometre”, <https://www.tuik.gov.tr>, (E. T.: 10.09.2022).

Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları, Ankara- İstanbul Yüksek Hızlı Tren Projesi- URL: <https://www.tcdd.gov.tr/projeler/ankara-istanbul-yukse-hizli-tren-projesi>, (E. T.: 03.01.2023).

Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları, Ankara- İstanbul Yüksek Hızlı Tren Projesi- URL: <https://www.tcdd.gov.tr/projeler/ankara-istanbul-yukse-hizli-tren-projesi>, (E. T.: 03.01.2023).

Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları, Ankara- Konya Yüksek Hızlı Tren Projesi- URL: <https://www.tcdd.gov.tr/projeler/ankara-konya-yukse-hizli-tren-projesi>, (E. T.: 03.01.2023).

<https://www.trthaber.com/haber/gundem/ankara-sivas-yht-hatti-acildi-763013.html>, (E. T.: 26.04.2023).

Türk Dil Kurumu Sözlükleri, <https://sozluk.gov.tr/?q=yolcu&aranan=>. (E. T.: 10.03.2023).

https://www.tcddtasimacilik.gov.tr/tr/el_bagaji_tasimalari (E. T.: 03.12.2022).

https://www.tcddtasimacilik.gov.tr/tr/bilet_islemleri (E. T.: 25.12.2022).

<https://ulasimemniyeti.uab.gov.tr/demiryolu> (E. T.: 08.10.2022).

<https://www.lexpera.com.tr>

<https://legalbank.net>

<https://www.resmigazete.gov.tr>

<https://www.sozluk.gov.tr>

<https://www.tez.yok.gov.tr>

<https://www.tbmm.gov.tr>