T.C.
UYUŞMAZLIK MAHKEMESİ

ESAS NO : 2023/274
KARAR NO : 2023/399
KARAR TR : 15/05/2023

ÖZET: Ankara-Konya seferini yapan hızlı trenin, Marşandiz durağında başka bir trenle çarpışması sonucu yaralanan davacının, meydana gelen kazaya davalı idarenin hizmet kusurunun neden olduğu ileri sürülerek, 50.000 TL manevi tazminatın davalıdan tahsiline, kaza sonrası süreçte gösterilen tutum ve davranış nedeniyle davalı tarafından resmi özür dilenmesine karar verilmesi istemiyle açtığı davanın, İDARİ YARGI YERİNDE çözümlenmesi gerektiği hk

K A R A R

Davacı : G.C
Vekili : Av. M. Ç. S
Davalı : T.C Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı
Vekili : Av. N. A. G

I. DAVA KONUSU OLAY

1. Davacı vekili, müvekkilinin Ankara-Konya seferini yapan hızlı trende yolcu iken, 13/12/2018 tarihinde Marşandiz durağında başka bir trenle çarpışması sonucu yaralandığını, dava konusu kazanın asıl nedeninin YHT hattının sinyalizasyon sistemi bulunmadan işletmeye alınması olduğunu, bu hizmetin davalı Bakanlığın bilgi ve onayı ile yapıldığını, 6461 sayılı Kanun ve Demiryolu Emniyet Yönetmeliği'nin 5/1 ve 28/2. maddesi uyarınca, davalı Bakanlığın demiryolu sektöründe emniyetli altyapı işletmeciliği ve taşımacılık faaliyetleri için her türlü alt yapı düzenlemeyi yapmakla yükümlü olduğunu, buna rağmen gerekli önlem ve denetim mekanizmasını işletmediği ve hizmet kusuru işlediğini, kaza sonrasında da davalı Bakanlığın TCDD yönetimini korumak amacıyla genel müdür ve üst düzey yöneticiler hakkında soruşturma izni vermeyerek, hizmet kusurunu işlemeye devam ettiğini ileri sürerek, 50.000 TL manevi tazminatın olay tarihinden itibaren işleyecek yasal faizi ile birlikte davalıdan tahsiline, kaza ile yaratılan mağduriyet, kaza sonrası süreçte gösterilen tutum ve davranış nedeniyle davalı tarafından resmi özür dilenmesine karar verilmesi istemiyle idari yargı yerinde dava açmıştır.

II. UYUŞMAZLIĞA İLİŞKİN BAŞVURU SÜRECİ

A. İdari Yargıda

2. **Ankara 12. İdare Mahkemesi 12/04/2021 tarih ve E.2020/1453, K.2021/739 sayılı kararı** ile, davada davacının tazminini talep ettiği zararın Ankara-Konya seferini yapan hızlı tren içerisinde yolcu olarak bulunduğundan bahisle uğradığı manevi zararın tazmini istemine ilişkin olduğu, olayın iki özel hukuk kişisi arasında imzalanan taşıma sözleşmesinin gereği gibi ifa edilip edilmediği noktasından hareketle incelenmesi gerektiği, yolcunun uğradığı zarardan dolayı taşıyıcının tazmin sorumluluğunun saptanmasına ilişkin olan davanın, özel hukuk hükümlerine göre görüm ve çözümünde adli yargı yerinin görevli olduğu gerekçesiyle, davanın görev nedeniyle reddine karar vermiş, kararın davacı tarafından istinaf edilmesi üzerine Ankara Bölge İdare Mahkemesi 10. İdari Dava Dairesi 28/01/2022 tarih ve E.2021/2081, K.2022/120 sayılı kararı ile idare mahkemesi kararının vekalet ücreti bakımından düzeltilerek onanmasına karar vermiş ve görevsizlik kararı kesinleşmiştir.Kararın ilgili kısmı şöyledir:

> *"...04.06.2016 tarih ve 29732 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğü (TCDD) Ana Statüsü'nün "Amaç ve Kapsam " başlıklı 1. maddesinde " Bu Ana Statünün amacı; Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğü adı altında teşkil olunan iktisadi devlet teşekkülünün hukuki statüsünü, faaliyet alanını ve görevlerini, organlarını ve teşkilat yapısını, müessese, bağlı ortaklık, işletme ve iştirakleri ile bunlar arasındaki ilişkileri, tasfiye, denetim, mali ve personele ilişkin hükümler ile malvarlığı ve ilgili diğer hususları düzenlemektir." açıklamasına yer verilmek sureti ile, TCDD'nin kamu iktisadi teşebbüsü olarak faaliyet göstereceği alanlar ve bu alanlara ilişkin oluşturulacak organlar ve teşkilat yapısının söz konusu ana statü ile belirleneceğinin düzenleme altında alındığı,Aynı Statünün "Hukuki statü" başlıklı 4. Maddesinde " (1) Bu Ana Statü ile teşkil olunan TCDD; tüzel kişiliğe sahip, faaliyetlerinde özerk ve sorumluluğu sermayesiyle sınırlı bir iktisadi devlet teşekkülüdür.*
>
> *(2) TCDD; Kanun, KHK ve bu Ana Statü hükümleri saklı kalmak üzere özel hukuk hükümlerine tabidir.*

(3) TCDD, 10/12/2003 tarihli ve 5018 sayılı Kamu Mali Yönetimi ve Kontrol Kanunu ile 8/9/1983 tarihli ve 2886 sayılı Devlet İhale Kanunu Hükümlerine tabi değildir. 2/4/1987 tarihli ve 3346 sayılı Kamu İktisadi Teşebbüsleri ile Fonların Türkiye Büyük Millet Meclisince Denetlenmesinin Düzenlenmesi Hakkında Kanun ile 3/12/2010 tarihli 6085 sayılı Sayıştay Kanunu çerçevesinde Sayıştay denetimine tabidir.

(4) TCDD'nin merkezi Ankara'dadır. TCDD'nin merkezi YPK Kararı ile değiştirilebilir.

(5) TCDD'nin sermayesi 49.600.000.000,00-TL. olup, tamamı Devlete aittir. TCDD'nin sermayesi Bakanlığın teklifi üzerine YPK Kararı ile değiştirilebilir.

(6) TCDD'nin ilgili olduğu Bakanlık, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığıdır." denilmek sureti ile TCDD'nin özerk ve sorumluluğu sermayesi ile sınırlı bir Kamu İktisadi Kuruluşu olduğu, 6461 sayılı Kanun, 8.6.1984 gün ve 233 sayılı Kamu İktisadi Teşebbüsleri hakkındaki Kanun Hükmünde Kararname ve Ana Statü dışında kalan durumlarda özel hukuk hükümlerine tabi olacağı açıkça belirtilmiştir.

Aynı Ana Statünün "Hüküm bulunmayan haller " başlıklı 22. maddesinde de " Bu Ana Statüde hüküm bulunmayan hususlarda Kanun, KHK ve 6102 sayılı Kanun hükümleri uygulanır." düzenlemesine yer verilmiş olup; buna göre, TCDD İşletmesi, tekel kapsamında demiryolu taşımacılığı hizmetini yürüten, tüzel kişiliğe sahip bir kamu kurumu ise de ; 233 sayılı KHK ve Ana Statü ile, özerk bir tarzda ve ekonomik gereklere uygun olarak kârlılık ve verimlilik ilkeleri doğrultusunda yönetilmesi amacıyla, iktisadi faaliyetleri bakımından özel hukuk hükümlerine tabi olduğu anlaşılmaktadır.

6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nun " Taşıma İşleri " başlıklı 4. Kitabının, "Yolcu Taşıma" başlıklı 5. kısmında yer alan " Taşıyıcının Sorumluluğu " başlıklı 914. maddesinde "(1)Taşıyıcı, yolcuları rahat bir yolculukla ve sağlıklı olarak gidecekleri yere ulaştırmakla, özellikle hava, ses, yer ve çevre kirliliğine meydan vermemek için gerekli düzeni kurmakla, gerekli diğer tüm önlemleri almak ve mevzuatta öngörülen kurallara uymakla yükümlüdür.

(2) Taşıyıcı, yolcuların kazaya uğramalarından doğacak zararı tazmin eder. Yolcunun kaza sonucunda ölmesi hâlinde, onun yardımından yoksun kalanlar uğradıkları zararın tazminini taşıyıcıdan isteyebilirler. Ancak, taşıyıcı, kazanın kendisinin veya yardımcılarının en yüksek özeni göstermelerine rağmen, kaçınamayacakları ve sonuçlarını önleyemeyecekleri bir sebepten ileri geldiğini ispat ederse tazminattan kurtulur.

(3) Taşıyıcı, bilette belirtilen yerin başka bir kişiye verilmesi, bilette gösterilen araç yerine onunla aynı düzeyde olmayan başka bir aracın sefere konulması, aracın belli saatten önce hareketi nedeniyle yolcunun yetişememesi, taşıma aracında durumun gerektirdiği ilk yardım malzemelerinin ve ilaçlarının bulundurulmaması veya bunlardan derhâl yararlanma imkânının sağlanmamış olması sebebiyle de, ikinci fıkraya göre sorumludur; herhangi bir zarar ispat edilmese bile taşıyıcı bilet parasının üç katını tazminat olarak öder.

(4) Üçüncü fıkrada gösterilen hareketleri yapan araç şoförleri, araçları emri altında bulunduran kişiler ile araçları taşıma işinde kullanılanlar, şikâyet üzerine, kolluk görevlileri tarafından yüz Türk Lirasından binbeşyüz Türk Lirasına kadar idari para cezasıyla cezalandırılır." denilmek sureti ile yolcunun, taşıma sözleşmesinin tamamlanmasının ardından, taşıma sırasında meydana gelen olaylardan doğan zararını, taşıyıcıdan isteyebileceği, " Ticari davalar, çekişmesiz yargı işleri ve delilleri " başlıklı 4. Maddesinde "(1) Her iki tarafın da ticari işletmesiyle ilgili hususlardan doğan hukuk davaları ve çekişmesiz yargı işleri ile tarafların tacir olup olmadıklarına bakılmaksızın;

a) Bu Kanunda,

b) Türk Medenî Kanununun, rehin karşılığında ödünç verme işi ile uğraşanlar hakkındaki 962 ilâ 969 uncu maddelerinde,

c) 11/1/2011 tarihli ve 6098 sayılı Türk Borçlar Kanununun malvarlığının veya işletmenin devralınması ile işletmelerin birleşmesi ve şekil değiştirmesi hakkındaki 202 ve 203, rekabet yasağına ilişkin 444 ve 447, yayın sözleşmesine dair 487 ilâ 501, kredi mektubu ve kredi emrini düzenleyen 515 ilâ 519, komisyon sözleşmesine ilişkin 532 ilâ 545, ticari temsilciler, ticari vekiller ve diğer tacir yardımcıları için öngörülmüş bulunan 547 ilâ 554, havale hakkındaki 555 ilâ 560, saklama sözleşmelerini düzenleyen 561 ilâ 580 inci maddelerinde,

d) Fikrî mülkiyet hukukuna dair mevzuatta,

e) Borsa, sergi, panayır ve pazarlar ile antrepo ve ticarete özgü diğer yerlere ilişkin özel hükümlerde,

f) Bankalara, diğer kredi kuruluşlarına, finansal kurumlara ve ödünç para verme işlerine ilişkin düzenlemelerde,

öngörülen hususlardan doğan hukuk davaları ve çekişmesiz yargı işleri ticari dava ve ticari nitelikte çekişmesiz yargı işi sayılır. Ancak, herhangi bir ticari işletmeyi ilgilendirmeyen havale, vedia ve fikir ve sanat eserlerine ilişkin haklardan doğan davalar bundan istisnadır.

(2) Ticari davalarda da deliller ile bunların sunulması 12/1/2011 tarihli ve 6100 sayılı Hukuk Muhakemeleri Kanunu hükümlerine tabidir; miktar veya değeri yüz bin Türk lirasını geçmeyen ticari davalarda basit yargılama usulü uygulanır." ifadesiile 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nda düzenlenip, herhangi bir ticari işletmeyi ilgilendirmeyen havale, vedia ve fikir ve sanat eserlerine ilişkin haklardan doğan davalar dışındaki tüm davaların ticari dava niteliğinde olduğu kabul edilmiş, "Ticari davalar ve çekişmesiz yargı işlerinin görüleceği mahkemeler" başlıklı 5. maddesinin 1. fıkrasında da "Aksine hüküm bulunmadıkça, dava olunan şeyin değerine veya tutarına bakılmaksızın asliye ticaret mahkemesi tüm ticari davalar ile ticari nitelikteki çekişmesiz yargı işlerine bakmakla görevlidir."hükmü ile de ticari davalara Asliye Ticaret Mahkemeleri'nde bakılacağı açıkça düzenlenmiştir.

Dava dosyasının incelenmesinden, davacı tarafından, 03.12.2018 tarihinde Ankara-Konya seferini yapan 81201 sefer sayılı yüksek hızlı tren ile yol kontrolü yapan Eryaman YHT Garından Ankara ciheti Hipodrum Durağına doğru gelen 89504 nolu klavuz trenin, Marşandiz Durağı önünde hat 2 yolu üzerinde çarpışması ile neticelenen kazada 1 nolu vagonda yolcu olarak bulunduğundan bahisle, resmi olarak özür dilenmesi ve uğradığı manevi zarar karşılığı olarak 50.000.00 TL manevi tazminatın yasal faiziyle birlikte ödenmesine karar verilmesi istemiyle bakılan davanın açıldığı anlaşılmaktadır.

Uyuşmazlıkta; davacının tazminini talep ettiği zararın Ankara-Konya seferini seferini yapan hızlı trenden içerisinde yolcu olarak bulunduğundan bahisle uğradığı manevizararın tazmin istemine ilişkin davada, olayın iki özel hukuk kişisi arasında imzalanan bir taşıma sözleşmesinin gereği gibi ifa edilip edilmediği noktasından hareketle incelenmesi gerektiğinden, yolcunun uğradığı zarardan dolayı taşıyıcının tazmin sorumluluğunun saptanmasına ilişkin olan davanın, özel hukuk hükümlerine göre görüm ve çözümünde adli yargı yerinin görevli olduğu sonucuna ulaşılmaktadır.

Nitekim Uyuşmazlık Mahkemesi Hukuk Bölümü'nün 27/03/2000 tarihli, E:2000/6, K:2000/5; 12/06/2000 tarihli, E:2000/25, K:2000/27 ve 11/04/2016 tarihli, E:2016/97, K:2016/192 , 24/02/2020 tarihli, E:2020/113, K:2020/164 sayılı kararları da bu yöndedir."

3. Davacı vekili aynı istemle bu kez, adli yargı yerinde dava açmıştır.

B. Adli Yargıda

4. Ankara 24. Asliye Hukuk Mahkemesi 27/09/2022 tarih ve E.2022/113, K.2022/375 sayılı kararı ile, davanın davacı ile dava dışı T.C. Devlet Demiryolları Genel Müdürlüğü arasındaki taşıma sözleşmesinden kaynaklandığı, davalı Bakanlık ile davacı arasında bir sözleşme ilişkisi bulunmadığı gerekçesiyle davanın pasif husumet yokluğundan usulden reddine karar vermiş, karar davacı tarafından istinaf edilmiştir.

5. **Ankara Bölge Adliye Mahkemesi 20. Hukuk Dairesi 26/01/2023 tarih ve E.2022/2207, K.2023/88 sayılı kararı** ile, davacı vekilinin istinaf başvurusunun kabulü ile mahkeme kararının kaldırılmasına, Hukuk Muhakemeleri Kanunu'nun 114/1-b, 115/2. maddeleri uyarınca adli yargı yolu caiz olmadığından, dava şartı yokluğundan davanın usulden reddine kesin olarak karar vermiş, karar kesinleşmiştir. Kararın ilgili kısmı şöyledir:

"...Davacı tarafça sunulan dava dilekçesinde, dava konusu kazanın asıl nedeninin YHT hattının sinyalizasyon sistemi bulunmadan işletmeye alınması olduğu, bu hizmetin davalı Bakanlığın bilgi ve onayı ile yapıldığı, 6461 sayılı Kanun ve bu Kanuna Dayalı Demiryolu Emniyet Yönetmeliğinin 5/1 ve 28/2. maddesi uyarınca, davalı Bakanlığın demiryolu sektöründe emniyetli altyapı işletmeciliği ve taşımacılık faaliyetleri için her türlü alt düzenlemeyi yapmakla yükümlü olduğu, buna rağmen gerekli önlem ve denetim mekanizmasını işletmediği ve böylece hizmet kusuru işlediği ileri sürülmüş, kaza sonrasında da yine davalı Bakanlığın TCDD yönetimini korumak amacıyla genel müdür ve üst düzey yöneticiler hakkında soruşturma izni vermeyerek, hizmet kusurunu işlemeye devam ettiği belirtilmiştir.

Görüldüğü üzere davacı vekili işbu davada, aksine bir talepte bulunması mümkünken, dava dışı TCDD A.Ş. ile müvekkili arasındaki taşıma sözleşmesine dayanmamış, diğer bir deyişle taşıma sözleşmesinden kaynaklanan yükümlülüklerin yerine getirilmediğine dair bir iddia ileri sürmemiştir. Tam tersine davalı Bakanlığın kazanın meydana gelmesinde, gerekli önlem ve denetim mekanizmalarını işletmeyerek hizmet kusuru işlediği belirtilmiş, ayrıca davalı Bakanlığın sadece kazanın oluşumundaki değil, kaza sonrasındaki süreçte de soruşturma izni verilmemesi kararı ile sorumluluklarını yerine getirmediği ve ikinci bir hizmet kusuru daha işlediği ileri sürülmüştür.

İddianın bu ileri sürülüş biçimi itibariyle somut uyuşmazlığı görüp incelemeye idari yargı yerinin görevli olduğu açıktır.

Yukarıda açıklanan gerekçelerle mahkemece, somut uyuşmazlığı görüp incelemenin de idari yargının görevi alanına girdiği gerekçesiyle, davanın HMK'nın 114/1-b ve 115/1-2 maddeleri uyarınca yargı yolu nedeniyle usulden reddine karar verilmesi gerekirken, işin esasına yönelik olarak yazılı şekilde hüküm kurulması doğru görülmemiş, Dairemizce HMK'nın 353/1-a-4 maddesi gereğince kararın kaldırılmasına ve HMK'nın 114/1-b maddesi gereğince yargı yolunun caiz olmadığından, HMK'nın 115/2. maddesi gereğince dava şartı yokluğundan, davanın usulden reddine dair aşağıdaki sekilde hüküm kurulmuştur.

Bu durumda davacının davasını yürürlükte bulunan yasal düzenlemelere göre görevsiz yargı yerinde açmış ise mahkemece, "yargı yolu bakımından görevsizliğe" dair verilecek kararla birlikte, davalı yararına harç, yargılama gideri ve vekalet ücreti yönünden de hüküm kurulması gerekir. Yargıtayın uygulaması da bu yöndedir (Yargıtay 4. H.D.'nin 05/03/2015 tarih ve 2015/1185 E.-2641 K., Yargıtay 11. H.D.'nin 11/12/2017 tarih ve 2016/5507 E.- 2017/7087 K.). Bu halde hükmedilecek vekalet ücreti ise karar tarihinde yürürlükte bulunan AAÜT.'nin 7. maddesine göre belirlenir (Yargıtay 4. H.D.'nin 12/01/2015 tarih ve 2014/13112 E.- 2015/65 K., 28/02/2017 tarih ve 2016/11329 E.- 2017/1197 K.) "

III. İLGİLİ HUKUK

6. Anayasa'nın *"İdare"* üst başlığı altında düzenlenen *"Yargı yolu"* başlıklı 125. maddesinin son fıkrası şöyledir:

"İdare, kendi eylem ve işlemlerinden doğan zararı ödemekle yükümlüdür."

7. Anayasa'nın 129. maddesinin beşinci fıkrası şöyledir:

"Memurlar ve diğer kamu görevlilerinin yetkilerini kullanırken işledikleri kusurlardan doğan tazminat davaları, kendilerine rücu edilmek kaydıyla ve kanunun gösterdiği şekil ve şartlara uygun olarak, ancak idare aleyhine açılabilir."

8. 657 sayılı Devlet Memurları Kanunu'nun 13. maddesinin değişik birinci fıkrası şöyledir:

"Kişiler kamu hukukuna tabi görevlerle ilgili olarak uğradıkları zararlardan dolayı bu görevleri yerine getiren personel aleyhine değil, ilgili kurum aleyhine dava açarlar. Ancak, Devlet dairelerine tevdi veya bu dairelerce tahsil veya muhafaza edilen para ve para hükmündeki değerli kâğıtların ilgili personel tarafından zimmete geçirilmesi halinde, zimmete geçirilen miktar, cezai takibat sonucu beklenmeden Hazine tarafından hak sahibine ödenir. Kurumun, genel hükümlere göre sorumlu personele rücu hakkı saklıdır."

9. 2577 sayılı İdari Yargılama Usulü Kanunu'nun *"İdari dava türleri ve idari yargı yetkisinin sınırı"* başlıklı 2. maddesinin birinci fıkrası şöyledir:

"1. İdari dava türleri şunlardır:

a) İdarî işlemler hakkında yetki, şekil, sebep, konu ve maksat yönlerinden biri ile hukuka aykırı olduklarından dolayı iptalleri için menfaatleri ihlâl edilenler tarafından açılan iptal davaları,

b) İdari eylem ve işlemlerden dolayı kişisel hakları doğrudan muhtel olanlar tarafından açılan tam yargı davaları

c) Tahkim yolu öngörülen imtiyaz şartlaşma ve sözleşmelerinden doğan uyuşmazlıklar hariç, kamu hizmetlerinden birinin yürütülmesi için yapılan her türlü idari sözleşmelerden dolayı taraflar arasında çıkan uyuşmazlıklara ilişkin davalar."

10. 01/11/2011 tarih ve 28102 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname'nin (değişik Ulaştırma ve Altyapı Alanına İlişkin Bazı Düzenlemeler Hakkında Kanun Hükmünde Kararname'nin)*"Amaç"* başlıklı 1. maddesi şöyledir:

"Bu Kanun Hükmünde Kararnamenin amacı; Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığının kuruluş, görev, yetki ve sorumluluklarını düzenlemektir."

11. Kanun Hükmünde Kararname'nin *"Görevler"* başlıklı 2. maddesi şöyledir:

"(1) Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığının görevleri şunlardır:

a) Ulaştırma, denizcilik, haberleşme ve posta iş ve hizmetlerinin geliştirilmesi, kurulması, kurdurulması, işletilmesi ve işlettirilmesi hususlarında, ilgili kurum ve kuruluşlarla koordinasyon içerisinde, milli politika, strateji ve hedefleri belirlemek ve uygulamak, gerektiğinde güncellemek.

...

ç) Ulaştırma ve denizcilik iş ve hizmetleriyle ilgili altyapı, şebeke, sistem ve hizmetleri ticari, ekonomik ve sosyal ihtiyaçlara, teknik gelişmelere uygun olarak planlamak, kurmak, kurdurmak, işletmek, işlettirmek ve geliştirmek.

d) Ulaştırma, denizcilik, haberleşme ve posta iş ve hizmetlerinin ekonomik, seri, elverişli, güvenli, kaliteli, çevreye kötü etkisi en az ve kamu yararını gözetecek tarzda serbest, adil ve sürdürülebilir bir rekabet ortamında sunulmasını sağlamak.

..."

12. Kanun Hükmünde Kararname'nin *"Demiryolu Düzenleme Genel Müdürlüğü"* başlıklı 8. maddesi şöyledir:

" (1) Demiryolu Düzenleme Genel Müdürlüğünün görevleri şunlardır:

a) Demiryolu ulaştırması faaliyetlerinin ticari, ekonomik, sosyal ihtiyaçlara ve teknik gelişmelere bağlı olarak ekonomik, seri, elverişli, güvenli, kaliteli, çevreye kötü etkisi en az ve kamu yararını gözetecek tarzda serbest, adil ve sürdürülebilir bir rekabet ortamında yapılmasını ve bu faaliyetlerin diğer ulaştırma türleriyle birlikte ve birbirlerini tamamlayıcı olarak hizmet vermesini sağlamak.

b) Demiryolu altyapı işletmecisi ve demiryolu tren işletmecileri ile demiryolu taşımacılığı alanında organizatör, acente,komisyoncu, gar veya istasyon işletmecisi ve benzeri faaliyette bulunanların hizmet esasları, mali yeterlik ve mesleki saygınlık şartlarını belirlemek, bunları yetkilendirmek ve denetlemek.

c) Demiryolu ulaştırması alanında hizmet üretenler ile hizmetten yararlananların hak, yükümlülük ve sorumluluklarını belirlemek.

ç) Demiryolu taşımacılığı alanında kamu hizmeti yükümlülüğüne ilişkin usul ve esasları belirlemek.

d) Demiryolu altyapı işletmecileri ve demiryolu tren işletmecileri ile demiryolu taşımacılığı alanında

organizatör, acente, komisyoncu, gar veya istasyon işletmecisi ve benzeri faaliyette bulunanlar ile makinistler başta olmak üzere bu işlerde çalışanların mesleki yeterlik şartlarını belirlemek, bununla ilgili eğitim vermek veya verdirmek, sınav yapmak veya yaptırmak ve bunları yetkilendirmek ve denetlemek.

...

f) Demiryolu altyapısı ve çeken ve çekilen araçların kullanımı için asgari emniyet sınır ve şartlarını belirlemek ve bunları denetlemek.

...

h) Demiryolu taşımacılık faaliyetlerinde kullanılan yük ve yolcu garları veya istasyonları ile benzeri yapıların asgari niteliklerini belirlemek ve bunları denetlemek.

...

i) Demiryolu tren işletmecilerince kullanılan her türlü çeken ve çekilen aracın cins, kapasite, sahiplik, yaş ve benzeri yönden asgari nitelikleri ile bunların dönemsel teknik muayenelerine ilişkin usul ve esasları belirlemek.

j) Demiryolu tren işletmecilerince kullanılan her türlü çeken ve çekilen aracın dönemsel teknik muayenesini yapacakların asgari niteliklerini belirlemek ve bunları yetkilendirmek ve denetlemek.

k) Demiryolu ulaşımını geliştirmek ve serbest, adil, sürdürülebilir bir rekabet ortamı sağlamak amacıyla sınırlı olmak üzere; demiryolu altyapı kullanım ücretleri ile taşımacılık faaliyetlerine ilişkin gerektiğinde taban ve tavan ücret tespit etmek ve uygulamasını denetlemek.

..."

13. Kanun Hükmünde Kararname'nin *"Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğü"* başlıklı 15. maddesinin birinci fıkrası şöyledir:

"(1) Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğünün görevleri şunlardır:

a) Devletçe yaptırılacak demiryolu altyapısı, limanlar, barınaklar, kıyı yapıları, hava meydanlarının plan ve projelerini hazırlamak veya hazırlatmak ve onaylamak.

b) (a) bendinde belirtilen ulaştırma altyapılarının inşaatını yapmak veya yaptırmak, yapımı tamamlananları ilgili kuruluşlara devretmek."

14. 6461 sayılı Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkında Kanun'un*"Tanımlar"* başlıklı 2. maddesi şöyledir:

"(1) Bu Kanunun uygulanmasında;

a) Bakan: Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanını,

b) Bakanlık: Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığını,

c) Demiryolu altyapısı: Demiryolunu oluşturan zemin, balast, travers ve ray ile elektrifikasyon, sinyalizasyon ve haberleşme tesisleriyle bunların tamamlayıcısı her türlü sanat yapısı, tesis, gar ve istasyonları, lojistik ve yük merkezleri ve bunların eklentileri ile iltisak hatlarını,

ç) Demiryolu altyapı işletmecisi: Tasarrufundaki demiryolu altyapısını güvenli bir şekilde işletmek ve demiryolu tren işletmecilerinin hizmetine sunmak hususunda Bakanlıkça yetkilendirilmiş kamu tüzel kişilerini ve şirketleri,

...ifade eder"

15. Yine 19/11/2015 tarih ve 29537 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan Demiryolu Emniyet Yönetmeliği'nin *"Amaç"* başlıklı 1. maddesi şöyledir:

"1) Bu Yönetmeliğin amacı;

a) Demiryolu üzerindeki emniyetin yönetimi, düzenlenmesi ve denetlenmesi konularında ortak ilkelerin tanımlanması,

b) Demiryolu altyapı işletmecilerine, demiryolu tren işletmecilerine ve şehir içi raylı toplu taşıma işletmecilerine emniyet sertifikası verilmesi ve/veya emniyet yetkilendirmesi verilmesi,

c) Ortak emniyet hedefleri, ortak emniyet göstergeleri ve ortak emniyet yöntemlerinin geliştirilmesine ilişkin usul ve esasların düzenlenmesi,

suretiyle Türkiye sınırları içindeki demiryolu taşımacılığında emniyetin geliştirilmesi, iyileştirilmesi, izlenebilmesi ve denetlenebilmesinin sağlanması ve sorumlulukların belirlenmesidir."

16. Yönetmeliğin 5. maddesi şöyledir:

" (1) Bakanlık, demiryolu sektöründe emniyetli altyapı işletmeciliği ve taşımacılık faaliyetleri için her türlü alt düzenlemeyi yapar. Bakanlık, emniyet sertifikası ve emniyet yetkilendirmesi verilmesi için gereken tüm denetim ve incelemeleri yürütme yetkisine ve emniyetle ilgili denetim ve incelemelerde tüm işletmecilerin her türlü ilgili belge, bina ve tesislerine erişim hakkına sahiptir.

(2) Tüm işletmeciler, teknik ilerlemeleri göz önünde tutmak suretiyle; ciddi kazaların önlenmesine öncelik vermek, demiryolu üzerindeki emniyetin sürdürülmesini ve iyileştirilmesini sağlamakla yükümlüdür.

(3) Tüm işletmeciler, demiryolu sisteminin emniyetli bir şekilde çalışması ve risklerin kabul edilebilir seviyede tutulmasından sorumlu olup ulusal emniyet kuralları ve standartları gereğince risk kontrol tedbirlerini uygulamak için birbirleri ile işbirliği içerisinde emniyet yönetim sistemi kurmak zorundadır.

(4) Tüm işletmeciler, demiryolu sisteminin kendine ait kısmın emniyetli çalışmasından sorumludur. ..."

IV. İNCELEME VE GEREKÇE

A. İlk İnceleme

17. Uyuşmazlık Mahkemesinin Muammer TOPAL'ın Başkanlığında, Üyeler Nilgün TAŞ, Doğan AĞIRMAN, Eyüp SARICALAR, Ahmet ARSLAN, Mahmut BALLI ve Bilal ÇALIŞKAN'ın katılımlarıyla yapılan 15/05/2023 tarihli toplantısında; 2247 sayılı Kanun'un 27. maddesi gereğince yapılan incelemeye göre, adli ve idari yargı yerleri arasında anılan Kanun'un 14. maddesinde öngörülen biçimde olumsuz görev uyuşmazlığı doğduğu, adli yargı dosyasının 15. maddede belirtilen hüküm doğrultusunda davacı vekilinin istemi üzerine son görevsizlik kararını veren Mahkemece, ekinde idari yargı dosyası ile birlikte Uyuşmazlık Mahkemesine gönderildiği ve sonuçta usule ilişkin herhangi bir noksanlık bulunmadığı anlaşıldığından, görev uyuşmazlığının esasının incelenmesine oy birliği ile karar verildi.

B. Esasın İncelenmesi

18. Raportör-Hâkim Arzu ÇETİNDERE ŞAŞI'nın davanın çözümünde idari yargının görevli olduğu yolundaki raporu ile dosyadaki belgeler okunduktan, ilgili Başsavcılarca görevlendirilen Yargıtay Cumhuriyet Savcısı Halil İbrahim ÇİFTÇİ ile Danıştay Savcısı Yakup BAL'ın davada adli yargının görevli olduğu yolundaki sözlü açıklamaları da dinlendikten sonra gereği görüşülüp düşünüldü:

19. Dava, Ankara-Konya seferini yapan hızlı trenin, Marşandiz durağında başka bir trenle çarpışması sonucu yaralanan davacının, meydana gelen kazaya davalı idarenin hizmet kusurunun neden olduğunu ileri sürerek, 50.000 TL manevi tazminatın olay tarihinden itibaren işleyecek yasal faizi ile birlikte davalıdan tahsiline ve kaza sonrası süreçte gösterilen tutum ve davranış nedeniyle davalı tarafından resmi özür dilenmesine karar verilmesi istemiyle açılmıştır.

20. Dosyanın incelenmesinden davanın, Ankara-Konya seferini yapan hızlı trenin 13/12/2018 tarihinde Marşandiz durağında başka bir trenle çarpışması sonucu ölümlü ve yaralanmalı kazanın meydana geldiği, dava konusu kazanın asıl nedeninin YHT hattının sinyalizasyon sistemi bulunmadan işletmeye alınması olduğu, bu hizmetin davalı Bakanlığın bilgi ve onayı ile yapıldığı, 6461 sayılı Kanun ve Demiryolu Emniyet Yönetmeliği'nin 5/1 ve 28/2. maddesi uyarınca, davalı Bakanlığın demiryolu sektöründe emniyetli altyapı işletmeciliği ve taşımacılık faaliyetleri için her türlü alt yapı düzenlemeyi yapmakla yükümlü olduğu, buna rağmen gerekli önlem ve denetim mekanizmasını işletmediği ve hizmet kusuru işlediği, kaza sonrasında da davalı Bakanlığın TCDD yönetimini korumak amacıyla üst düzey yöneticiler hakkında soruşturma izni vermeyerek, hizmet kusurunu işlemeye devam ettiği ileri sürülerek, 50.000 TL manevi tazminatın olay tarihinden itibaren işleyecek yasal faizi ile birlikte davalıdan tahsiline ve kaza ile yaratılan mağduriyet, kaza sonrası süreçte gösterilen tutum ve davranış nedeniyle davalı tarafından resmi özür dilenmesine karar verilmesi istemiyle açıldığı anlaşılmıştır.

21. Kamu hizmetini yürüten davalının bu hizmeti yürüttüğü sırada verdiği zararın tazmini istemiyle açılan davada, kamu hizmetinin sunulması esnasında, hizmetin hiç işlememesi, geç işlemesi, kötü işlemesi gibi durumlar, idarenin hizmet kusuru olarak adlandırılır. Bu kapsamda bireyler nezdinde gerçekleşen zararların da, idarenin kusura dayanan sorumluluğu sebebiyle tazmini gerekmektedir.

22. Olayda davacı tarafından, dava dışı TCDD A.Ş ile aralarındaki taşımasözleşmesinden kaynaklanan yükümlülüklerin yerine getirilmemesine yönelik bir iddianın ileri sürülmediği, davalı Bakanlığın kamu tüzel kişiliğine haiz olup kural olarak, işlem ve eylemlerinin kamusal nitelik taşıdığı, kazanın meydana gelmesinde, gerekli önlem ve denetim mekanizmalarını işletmeyerek hizmet kusuru işlediği,kaza sonrasındaki süreçte ise soruşturma izni verilmemesi kararı ile sorumluluklarını yerine getirmediği ve ikinci bir hizmet kusuru işlediği ileri sürülerek dava açıldığına göre, davada hizmet kusuruna dayanıldığı tartışmasızdır.

23. Bu sebeple, açılan tam yargı davasında, idarenin eylem veya işlemlerinin hukuka uygunluk denetimiyapılıp, idari faaliyet nedeniyle ilgililerin durumu belirlenip, idarenin tazminsorumluluğunun bulunup bulunmadığına karar verilmelidir. İdarenin tazmin sorumluluğu olup olmadığı saptanırken, öncelikle olayda idarenin hizmet kusuru olup olmadığı hususunun, kamu hizmetinin yöntemine ve hukuka uygun olarak yürütülüp yürütülmediğinin, hizmetkusurunun bulunmaması halinde ise kusursuz sorumluluk ilkesinin olayda uygulanıp uygulanamayacağının belirlenmesi gerekmektedir. Bu hususların saptanması ise idare hukuku ilkelerine göre yapılabileceğinden, dava konusu tazmin isteminin de 2577 sayılı Kanun'un yukarıda yer verilen 2. maddesinin birinci fıkrasının (b) bendi kapsamında idari yargı yerinde görülmesi gerektiği sonucuna varılmıştır.

24. Yukarıda belirtilen hususlar gözönünde bulundurularak, Ankara 12. İdare Mahkemesinin 12/04/2021 tarih ve E.2020/1453, K.2021/739 sayılı görevsizlik kararının kaldırılması gerekmiştir.

V. HÜKÜM

Açıklanan gerekçelerle;

A. Davanın çözümünde İDARİ YARGININ GÖREVLİ OLDUĞUNA,

B. Ankara 12. İdare Mahkemesinin 12/04/2021 tarih ve E.2020/1453, K.2021/739 sayılı GÖREVSİZLİK KARARININ KALDIRILMASINA,

15/05/2023 tarihinde,Başkan Muammer TOPAL ve Üye Ahmet ARSLAN'ın KARŞI OYLARI ve OY ÇOKLUĞU İLE KESİN OLARAK karar verildi.

Başkan	Üye	Üye	Üye
Muammer	Nilgün	Doğan	Eyüp
TOPAL	TAŞ	AĞIRMAN	SARICALAR

Üye	Üye	Üye
Ahmet	Mahmut	Bilal
ARSLAN	BALLI	ÇALIŞKAN

KARŞI OY

Dava, Ankara-Konya seferini yapan hızlı trenin, Marşandiz durağında başka bir trenle çarpışması sonucu yaralanan davacının, meydana gelen kazaya davalı idarenin hizmet kusurunun neden olduğu ileri sürerek, 50.000 TL manevi tazminatın olay tarihinden itibaren işleyecek yasal faizi ile birlikte davalıdan tahsiline ve kaza sonrası süreçte gösterilen tutum ve davranış nedeniyle davalı tarafından resmi özür dilenmesine karar verilmesi istemiyle açılmıştır.

Görevli yargı yolunun tespiti açısından öncelikle Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğünün hukuki statüsünün irdelenmesi gerekmektedir. 04/06/2016 tarih ve 29732 sayılı RG'de yayımlanan Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğü Ana Statüsü'nün*"Amaç ve Kapsam"* başlıklı 1. maddesinde, *"Bu Ana Statünün amacı; Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğü adı altında teşkil olunan iktisadi devlet teşekkülünün hukuki statüsünü, faaliyet alanını ve görevlerini, organlarını ve teşkilat yapısını, müessese, bağlı ortaklık, işletme ve iştirakleri ile bunlar arasındaki ilişkileri, tasfiye, denetim, mali ve personele ilişkin hükümler ile malvarlığı ve ilgili diğer hususları düzenlemektir"* hükmüne yer verilmiş olup, bu kapsamda TCDD'nin kamu iktisadi teşebbüsü olarak faaliyet göstereceği alanlar ve bu alanlara ilişkin oluşturulacak organlar ve teşkilat yapısının söz konusu ana statü ile belirleneceği düzenleme altında alınmıştır.

Aynı Statünün *"Hukuki Statü"* başlıklı 4. maddesinde;

"(1) Bu Ana Statü ile teşkil olunan TCDD; tüzel kişiliğe sahip, faaliyetlerinde özerk ve sorumluluğu sermayesiyle sınırlı bir iktisadi devlet teşekkülüdür.

(2) TCDD; Kanun, KHK ve bu Ana Statü hükümleri saklı kalmak üzere özel hukuk hükümlerine tabidir.

(3) TCDD, 10/12/2003 tarihli ve 5018 sayılı Kamu Mali Yönetimi ve Kontrol Kanunu ile 8/9/1983 tarihli ve 2886 sayılı Devlet İhale Kanunu Hükümlerine tabi değildir. 2/4/1987 tarihli ve 3346 sayılı Kamu İktisadi Teşebbüsleri ile Fonların Türkiye Büyük Millet Meclisince Denetlenmesinin Düzenlenmesi Hakkında Kanun ile 3/12/2010 tarihli 6085 sayılı Sayıştay Kanunu çerçevesinde Sayıştay denetimine tabidir..." hükmü ile TCDD ticari bir işletme olarak görülmüş; Statünün müteakip 5. maddesi ile de İşletmeye, yolcu taşıma yanında liman, iskele, ambar, antrepo, sundurma, silo, akaryakıt deposu, umumi mağazalar kurup işletmek, yolcu ihtiyaçları için emanet odaları, lokanta ve benzeri yerleri kurup işletmek, kiraya vermek, sigorta acentalığı yapmak gibi faaliyet alanlarındabulunma yetkisi verilmiştir.

Yine mezkûr Statünün *"Hüküm bulunmayan haller"* başlıklı 22. maddesinde de, *"Bu Ana Statüde hüküm bulunmayan hususlarda Kanun, KHK ve 6102 sayılı Kanun hükümleri uygulanır."* düzenlemesine yer verilmiştir.

Diğer taraftan, taşıma işleri, 6102 sayılı TTK'nın dördüncü kitabında 850 ilâ 930. maddeleri arasında düzenlenmiş olmakla birlikte taşıma sözleşmesinin tanımına yer verilmemiştir. Ancak 6102 sayılı TTK'nın 850/1 maddesinde taşıma sözleşmesinin tarafı olan taşıyıcı; *"taşıma sözleşmesiyle eşya veya yolcu taşıma işini veya ikisini birlikte üstlenen kişi"* olarak tanımlanmıştır. Buna göre taşıma sözleşmesi; *"ücret karşılığında taşıyıcının eşyayı bir yerden bir yere taşımayı, yolcuyu ise bir yerden bir yere götürmeyi taahhüt ettiği tam iki tarafa borç yükleyen bir sözleşme"* olarak tanımlanabilir. Taşıma sözleşmesinin temel unsurları taşıyıcının taşıma taahhüdünde bulunması ve

gönderenin veya yolcunun ise taşıma ücretini ödemeyi borçlanmasıdır. Taşınanın eşya ve insan olmasına göre taşımadaki yan edimler değişmekte ve sorumluluk da aynı şekilde farklılaşmaktadır.

Aynı maddenin üçüncü fikrasında ise, *"Taşıma işleri ticari işletme faaliyeti"* olarak sayılmıştır. TCDD Türkiye çapında yolcu ve yük taşıma işleri yapmakta olup, İşletmenin 3. şahıslarla yaptığı taşıma sözleşmesi, kira akdi yapması gibi sözleşmesel ilişkilerde, özel hukuk hükümlerine tabi olması nedeniyle tacir sayılması gerekmektedir. Kaldı ki özel hukuk hükümlerine tabi ayrıca ticari şekilde işletilen bu kuruluşun, tacirin haksız fiilinden kaynaklanan eyleminden doğan davalarının hizmet kusuru olarak telakki edilerek idari yargı yerinde görüleceğinin ileri sürülmesi mevcut yasal düzenleme karşısında uygun görülmemektedir.

Yine taşıyıcının özen borcunun ihlali sözleşmeden doğan bir sorumluluk olup, bu husus 6102 sayılı TTK'nın 914/2 maddesinde "*Taşıyıcı, yolcuların kazaya uğramalarından doğacak zararı tazmin eder. Yolcunun kaza sonucunda ölmesi hâlinde, onun yardımından yoksun kalanlar uğradıkları zararın tazminini taşıyıcıdan isteyebilirler. Ancak, taşıyıcı, kazanın kendisinin veya yardımcılarının en yüksek özeni göstermelerine rağmen, kaçınamayacakları ve sonuçlarını önleyemeyecekleri bir sebepten ileri geldiğini ispat ederse tazminattan kurtulur."* hükmüne yer verilmiş, ayrıca taşıyıcı kendi adamlarının veya taşımanın yerine getirilmesi için yararlandığı kişilerin, görevlerini yerine getirmeleri sırasındaki fiil ve ihmallerinden, kendi fiil ve ihmali gibi sorumlu tutulmuştur.

Bununla birlikte aynı Kanunun *"Ticari davalar, çekişmesiz yargı işleri ve delilleri"* başlıklı 4. maddesinde; "*(1) Her iki tarafın da ticari işletmesiyle ilgili hususlardan doğan hukuk davaları ve çekişmesiz yargı işleri ile tarafların tacir olup olmadıklarına bakılmaksızın;*

a) Bu Kanunda,

b) Türk Medenî Kanununun, rehin karşılığında ödünç verme işi ile uğraşanlar hakkındaki 962 ilâ 969 uncu maddelerinde,

c) 11/1/2011 tarihli ve 6098 sayılı Türk Borçlar Kanununun malvarlığının veya işletmenin devralınması ile işletmelerin birleşmesi ve şekil değiştirmesi hakkındaki 202 ve 203, rekabet yasağına ilişkin 444 ve 447, yayın sözleşmesine dair 487 ilâ 501, kredi mektubu ve kredi emrini düzenleyen 515 ilâ 519, komisyon sözleşmesine ilişkin 532 ilâ 545, ticari temsilciler, ticari vekiller ve diğer tacir yardımcıları için öngörülmüş bulunan 547 ilâ 554, havale hakkındaki 555 ilâ 560, saklama sözleşmelerini düzenleyen 561 ilâ 580 inci maddelerinde,

d) Fikrî mülkiyet hukukuna dair mevzuatta,

e) Borsa, sergi, panayır ve pazarlar ile antrepo ve ticarete özgü diğer yerlere ilişkin özel hükümlerde,

f) Bankalara, diğer kredi kuruluşlarına, finansal kurumlara ve ödünç para verme işlerine ilişkin düzenlemelerde, öngörülen hususlardan doğan hukuk davaları ve çekişmesiz yargı işleri ticari dava ve ticari nitelikte çekişmesiz yargı işi sayılır. Ancak, herhangi bir ticari işletmeyi ilgilendirmeyen havale, vedia ve fikir ve sanat eserlerine ilişkin haklardan doğan davalar bundan istisnadır.

(2) Ticari davalarda da deliller ile bunların sunulması 18/6/1927 tarihli ve 1086 sayılı Hukuk Usulü Muhakemeleri Kanunu hükümlerine tabidir." hükmü ile 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nda düzenlenip, herhangi bir ticari işletmeyi ilgilendirmeyen havale, vedia ve fikir ve sanat eserlerine ilişkin haklardan doğan davalar dışındaki tüm davaların ticari dava niteliğinde olduğu kabul edilmiş müteakip 5. maddesinin 1. fikrasında ise *"Aksine hüküm bulunmadıkça, dava olunan şeyin değerine veya tutarına bakılmaksızın asliye ticaret mahkemesi tüm ticari davalar ile ticari nitelikteki çekişmesiz yargı işlerine bakmakla görevlidir."* hükmü ile ticari davalarda Asliye Ticaret Mahkemeleri görevli kılınmıştır.

Dosyanın incelenmesinden davanın, Ankara-Konya seferini yapan hızlı trenin 13/12/2018 tarihinde Marşandiz durağında başka bir trenle çarpışması sonucu ölümlü ve yaralanmalı kazanın meydana geldiği, dava konusu kazanın YHT hattının sinyalizasyon sistemi bulunmadan işletmeye alınması olduğu, bu hizmetin davalı Bakanlığın bilgi ve onayı ile yapıldığı, Bakanlığın demiryolu sektöründe emniyetli altyapı işletmeciliği ve taşımacılık faaliyetleri için her türlü alt yapı düzenlemesi yapmakla yükümlü olduğu, buna rağmen gerekli önlem ve denetim mekanizmasını işletmediği ve hizmet kusuru işlediği, yöneticiler hakkında soruşturma izni verilmeyerek, hizmet kusurunu işlemeye devam ettiği ileri sürülerek, 50.000 TL manevi tazminatın olay tarihinden itibaren işleyecek yasal faizi ile birlikte davalıdan tahsiline ve kaza ile yaratılan mağduriyet, kaza sonrası süreçte gösterilen tutum ve davranış nedeniyle davalı tarafından resmi özür dilenmesine karar verilmesi istemiyle açıldığı anlaşılmıştır.

Buna göre, TCDD İşletmesi, tekel kapsamında demiryolu taşımacılığı hizmetini yürüten, tüzel kişiliğe sahip bir kamu kurumu ise de; Ana Statü ile özerk bir yapıda olduğu ve ekonomik gereklere uygun olarak kârlılık ve verimlilik ilkeleri doğrultusunda yönetildiğinden, iktisadi faaliyetleri bakımından özel hukuk hükümlerine tabi olduğu anlaşılmaktadır.

Bu kapsamda iktisadi devlet teşekkülü statüsünde olan TCDD İşletmesi ile davacı arasında yapılmış olan taşıma sözleşmesi kapsamında ve taşıma sırasında vuku bulan kaza nedeni ile davacının uğradığını iddia ettiği manevi zararın tazmini talebi ile açılan davanın, iki özel hukuk kişisi arasında imzalanan taşıma sözleşmesinin gereği gibi ifa edilip edilmediği noktasından hareketle, özel hukuk hükümleri çerçevesinde adli yargı yerinde ele alınması gerektiği sonucuna varıldığından, Ankara Bölge Adliye Mahkemesi 20. Hukuk Dairesinin 26/01/2023 tarih ve E.2022/2207, K.2023/88 sayılı kararının kaldırılması gerektiği görüşüyle, aksi yöndeki çoğunluk kararına katılmıyoruz.

Başkan	Üye
Muammer	Ahmet
TOPAL	ARSLAN