

Karayolları Trafik Kanunumuzdaki Büyük Bir Boşluk :
ÇALINAN VEYA ARAÇ SAHİBİNİN İZİNİ DIŞINDA KULLANILAN
MOTORLU TAŞIT ARAÇLARININ SEBEP OLDUĞU
ZARARLARDAN DOĞAN HUKUKİ SORUMLULUK

Asistan Dr. Ergun ÖZSUNAY

İÇİNDEKİLER : A - Problem; B - Mukayeseli Hukukta, «çalınan veya araç sahibinin izni dışında kullanılan motorlu taşıt araçlarının sebep oldukları zararlardan doğan hukukî sorumluluk» a ilişkin çözümler. — I - Alman Hukuku : 1) Genel olarak «motorlu taşıt aracından, araç sahibinin izni dışında yararlanma» (Schwarzfahrt) kavramı, 2) «İzinsiz yararlanma» durumlarında sorumluluk ilişkileri. — II - İsviçre Hukuku : 1) Genel olarak, 2) MFG Art. 37/V'e göre «izinsiz yararlanma» ya ilişkin sorumluluk kuralları, 3) SVG Art. 75 uyarınca «izinsiz yararlanma» ya ilişkin sorumluluk kuralları; C - Türk hukukunda, çalınan veya araç sahibinin izni dışında kullanılan motorlu taşıt araçlarının sebep oldukları zararlardan doğan sorumluluk. — I - Genel olarak. — II - Türk Hukukunda «izinsiz yararlanma» dan doğan sorumluluk : 1) Ceza Hukuku bakımından, 2) Trafik hukuku bakımından. — III - Türk hukukunun, hukukî sorumluluğu düzenleyen hükümleri açısından, «izinsiz yararlanma» dan doğan sorumluluğa ilişkin çözümler : 1) Uygulama, 2) Doktrin; D - Olması gereken hukukumuz bakımından (de lege ferenda), çalınan veya araç sahibinin izni dışında kullanılan motorlu taşıt araçlarının sebep oldukları zararlardan doğan hukukî sorumluluk üzerine bazı dilekler.

A. Problem.

Motorlu taşıt araçlarının¹ işletilmesinden doğan zararlardan dolayı araç sahibinin² hukukî sorumluluğu 6085 sayılı Karayolları

1) 6085 sayılı Karayolları Trafik Kanunu'muzun, 232 sayılı Kanun'la değiştirilen 2. maddesinin (C) bendine göre «Taşıt, karayolunda insan, hayvan ve eşya taşımaya yarayan araçlardır; bunlardan makina kuvvetiyle hareket edenlere motorlu taşıt; insan veya hayvan gücüyle hareket ettirilene de motorsuz taşıt denir.» Ayrıca bak. Karayolları Trafik Tüzüğü, m. 2/bent 7. Motorlu taşıt aracına ilişkin ayrıntılar için krş. *Tandoğan*, s. 233 - 235; *Adal*, s. 39 - 43.

2) 6085 sayılı Karayolları Trafik Kanunu'muzun eski 50. maddesinde, motorlu taşıtın kullanılmasından doğan zararlardan «vasıtayı veya mütehar-

Trafik Kanunumuzun, 232 sayılı Kanunla değiştirilen 50. madde-

rik makinayı kullanan» in sorumlu olacağı belirtilmiş; buna karşı 232 sayılı Kanun'la getirilen yeni 50. maddede ise sorumlu kişi «araç sahibi» olarak gösterilmiştir.

Bu konuda, İsviçre ve Alman Trafik hukuklarında «Halter» (= détenteur; detentore) sözcüğü kullanılmakta ve bu terimle de, motorlu taşıt aracının işletilmesinde maddî veya manevî devamlı bir çıkarı olan, aracın masraflarını ve araçtan doğan tehlikeleri üstlenen ve araç üzerinde eylemsel tasarruf gücü bulunan kimse anlaşılmalıdır. Aracın Halter hesabına ve tehlikesi Halter'e ait olmak üzere işletilmesi; aracın donatım, bakım ve işletme masraflarının (benzin, yıkama yağlama masrafları, garaj kirası v.b.) Halter tarafından üstlenilmesi; vergi ve sigorta primlerinin Halter tarafından ödemesi ve aracın sağladığı çıkarlardan her şeyden önce Halter'in yararlanması anlamına gelir (Bak. *Wussow*, s. 183; *Floegel / Hartung*, s. 1377; *Müller*, s. s. 209; *Larenz*, § 71 IV; *Oftinger*, II/2, s. 481 ve ayrıca s. 480 dip notu 141'de anılan literatür). Trafik hukukunda «Halter» kendine özgü özellikleri bulunan bir kavramdır. Gerçekten, araç sahibi (Fahrzeugshalter), her zaman *aracın maliki* olmayabilir. Çok defa her iki sıfat da, aynı kişide birleşmekteyse de, araç sahibi (Halter) bazen başka bir kimse de olabilir. Araç sahibini (Halter) tâyin bakımından ölçüt, doğrudan doğruya aracın çıkarlarından yararlanma, aracın giderlerini üstlenme ve aracın beraberinde getirdiği tehlikeleri karşılamadır. Bu bakımdan da, bir aracın kiraya verilmesi, ariyet olarak başkasına bırakılması, mülkiyeti muhafaza kaydıyla satılması gibi durumlarda; *araç sahibi* (Halter), gerçek malik değil, fakat kiracı, ariyet alan ya da mülkiyeti muhafaza kaydıyla satımda alıcı olan kimsedir. Böylece, bu kimseler de, kiralayanın, ariyet verenin ve mülkiyeti saklı kalan satıcının yanında bir «araç sahipliği» (Haltereigenschaft) sıfatı kazanmaktadırlar (Bak. *Floegel / Hartung*, s. 1377; *Oftinger*, II/2, s. 481 v.d.).

Türk doktrinde «Halter» (détenteur) kavramını karşılayan sözcük çekişmelidir. Bu konuda, *Tandoğan* «vaziülyed» (s. 227 v.d.); *Akın* bazen «işleten» (özellikle AD., Yıl 52, Ocak - Şubat 1961, Sayı 1 - 'de s. 81 ve 83'te); bazen «tutucu» (s. 88'de ve her yerde); *Brühlmann* «işleten» (Türkiye'de Motorlu Nakil Vasıtaları için Mecburî Mesuliyet Sigortası, Çev. Kalpsüz, Ankara, 1956, s. 18'de); *Adal* da «işletici» (s. 78 v.d.) sözcüklerini kullanmışlardır. *Akın*, 50. maddenin yeni metninde «araç sahibi» teriminin kullanılmasını tenkit etmekte ve eski metindeki «kullanan» sözcüğünün bütün belirsizliğine rağmen, Halter kavramını daha iyi ifade ettiğini belirtmektedir (AD., Yıl 52, Ocak - Şubat 1961, Sayı 1 - 2, s. 90). Buna karşı, *Tandoğan* ise (s. 229 v.d.), yeni metindeki «araç sahibi» teriminin, eski metindeki «kullanan» teriminden daha isabetli olduğu kanısındadır.

Bizce her iki sözcük te, Halter kavramını açıklamaktan uzaktır. «Araç sahibi» terimi ilk anda «aracın maliki» olan kimseyi; «kullanan» sözcüğü ise, fiilen aracı süren kişiyi (şoför) hatıra getirmekte ve bu durum da, sorumluluk yönünden sorumlu kişinin tesbitinde karışıklığa sebep olmaktadır. Oysa, *Halter*, her zaman «aracın maliki» olmadığı gibi; çok defa «aracı süren kişi» de değildir. Bu kavram, aracın işletilmesinde maddî veya manevî devamlı çıkarı

sinde düzenlenmiş³; buna karşı, çalınan veya araç sahibinin izni dışında kullanılan motorlu taşıt araçlarının sebep oldukları zararlarda ise hukukî sorumluluğa ilişkin herhangi bir hüküm konulmamıştır.

Alman hukukunda, «*Schwarzfahrt*»⁴, İsviçre hukukunda ise «*Strolchenfahrt*»⁵ adıyla anılan bu kavram her iki çevrede de belirli sorumluluk kurallarıyla düzenlendiği (StVG § 7/III; MFG Art. 37/V; SVG Art. 75) halde, Türk hukukunda bu probleme ilişkin hiç bir kuralın bulunmaması Karayolları Trafik Kanunumuzun büyük bir eksikliği olarak görünmektedir. Zira, bu Kanun'un, 232 sayılı Kanun'la değiştirilmiş 50. maddesinin 1. fıkrası uyarınca, motorlu bir taşıt aracının işletilmesinden⁶ doğan zararlardan, mecburî sorumluluk sigortasının sınırları çerçevesinde araç sahibini ve sigortacısını sorumlu kılmak mümkün olduğu halde, «çalınan veya araç sahibinin izni dışında kullanılan motorlu taşıt araçları»nın sebep oldukları zararlardan dolayı, gerek taşıt aracını çalan veya araç

olan ve aracın masraf ve tehlikelerini üstlenen kimseyi ifade ettiğinden fikrimizce «işleten» sözcüğü hepsinden daha elverişli olanıdır. Nitekim *Brühlmann*'ın da belirttiği gibi (s. 18) «bir şeyi işletmek, o şeyi kendi menfaatına ve hesabına, yani istifadesi kendisine iktisadî bir faide temini maksadıyla kullanmak demektir. *İşleten* daima değil, fakat ekseriya *nakil vasıtasının malikine* tevafuk eder.»

Yapılacak kanun bakımından «Halter» kavramının «işleten» terimiyle hukukumuzda girmesi isabetli olacaksa da; uygulamada karışıklığa sebep olmak amacıyla biz, bu araştırmada kanunî terim olan «araç sahibi» terimini alıkoymayacağız. Ancak, ister istemez kullandığımız bu terimin kavram ve kapsam bakımından İsviçre hukukundaki Halter kavramını karşıladığını da burada bir kere daha belirtmek isteriz.

3) 11/5/1953 tarihinde kabul ve 18/5/1953 tarihinde yayınlanan 6085 sayılı «Karayolları Trafik Kanunu» için bak. RG. Sayı: 8411; bu Kanun'u değiştiren ve 5/1/1961'de kabul edilip, 12/1/1961'de yayınlanan 232 sayılı Kanun için bak. RG. Sayı: 10705; 5/5/1961'de yayınlanan «Karayolları Trafik Tüzüğü» için bak. RG. Sayı: 10799.

4) Bak. aşağıda B I 1 v.d.

5) Bak. aşağıda B II 1 v.d.

6) İsviçre hukukunda, araç sahibinin (Halter) sorumluluğu için, kazanın ve dolayısıyla zararın «motorlu taşıt aracının işletilmesiyle» (durch den Betrieb eines Motorfahrzeugs) meydana gelmesi arandığı halde (SVG Art. 58/I); bizim hukukumuzda, 6085 sayılı Kanun'un 50. maddesinde «motorlu taşıt aracının kullanılması»ndan söz edilmektedir. Buradaki, «aracın kullanılması», İsviçre hukukundaki gibi, «aracın işletilmesi, harekete getirilmesi» anlamında anlaşılmalıdır. Bu konuda daha geniş bilgi ve ayrıntılar için bak. *Oftinger*, II/2, s. 521; *Tandoğan*, s. 235; *Adal*, s. 43 v.d.

sahibinin izni dışında kullanan kimseye karşı; gerekse, araç sahibi ve sigortacısına karşı Trafik Hukukunun getirdiği sorumluluk kurallarına göre başvurmak imkânı mevcut değildir. Hukukî durum böyle olunca somut bir olayda, ortaya şu garip sonuç çıkmaktadır: Bir motorlu taşıt aracının yapmış olduğu kazada yaralanan kimse, örneğin araç, doğrudan doğruya sahibi tarafından kullanıldığı takdirde, Trafik Kanunu m. 50 uyarınca uğramış olduğu zararları, mecburî sorumluluk sigortası sınırları içerisinde isteyebilecek, buna karşı aynı aracın çalınmış veya araç sahibinin izni dışında kullanılmış olması halinde ise belli bir sorumluluk kuralının bulunmayışı sebebiyle ancak BK.nun genel hükümleri (BK. 41) çerçevesinde zararını giderebilecektir. Zarar bakımından, nitelik ve nicelikce bir fark bulunmamasına rağmen, sorumluluk bakımından böyle farklı kurallara başvurulması Karayolları Trafik Kanunumuzdaki büyük bir boşluktan ileri gelmektedir. Motorlu taşıt araçlarının birlikte getirdikleri tehlikenin büyüklüğü ve sebep oldukları zararların onarılmaz niteliği gözönüne alınınca, Trafik Hukukumuzdaki bu boşluğun zarar - görenler bakımından ne derece ağır ve katlanılmaz sonuçlar doğurduğu açıkça belirmektedir. Zarar yönünden arada bir fark olmamasına rağmen, bir olayda, zarar - göreni Trafik Hukuku'nun özel sorumluluk kurallarından (m. 50 v.d.) yararlandırmak; buna karşı çalınmış ya da araç sahibinin izni dışında kullanılmış araçların sebep oldukları zararlarda ise, onu, modası geçmiş «kusur sorumluluğu» kurallarıyla (BK. 41) başbaşa bırakmak, hukukî yönden sadece «garip» ve «anlaşılmaz» değil, ayrıca «hakkaniyet» e ve «sosyal güvenlik» e de aykırıdır.

Bundan dolayı, bu incelememizde ilk olarak Mukayeseli Hukuk açısından «çalınmış veya araç sahibinin izni dışında kullanılmış motorlu taşıt araçlarının sebep oldukları zararlardan doğan hukukî sorumluluk» kurallarını ele alacak; sonra, yürürlükteki hukukumuz bakımından bu problemin çözümüne ilişkin doktrin ve uygulamayı gözden geçirecek ve sonuç olarak da, «olması gereken hukukumuz bakımından» (de lege ferenda) izlenmesini uygun gördüğümüz sorumluluk ilkelerini açıklamaya çalışacağız.

B. Mukayeseli Hukukta, «çalınan veya araç sahibinin izni dışında kullanılan motorlu taşıt araçlarının sebep oldukları zararlardan doğan hukukî sorumluluk» a ilişkin çözümler.

I. ALMAN HUKUKU :

1. Genel olarak «motorlu taşıt aracından, araç sahibinin izni dışında yararlanma» (= *Schwarzfahrt*) kavramı⁷.

Alman hukukunda, araç sahibinin bilgi ve rızası dışında bir aracın kullanılması «*Schwarzfahrt*» terimiyle anılmaktadır. Bu çevrede, motorlu taşıt araçlarının işletilmesi sonucunda, ortaya çıkan zararlardan dolayı araç sahibinin hukukî sorumluluğu StVG § 7/I'de düzenlenmiş, daha sonra § 7/III'te ise, araç sahibinin bilgi ve rızası dışında araçtan yararlanma durumlarındaki sorumluluk ilişkileri belirtilmiştir.

StVG § 7/III'ün çevirisi aşağıdadır :

«Bir kimse, taşıt sahibinin bilgi ve rızası olmaksızın bir taşıt aracından yararlanırsa, zararı tazmin mükellefiyeti, taşıt sahibi yerine yararlanana ait olur. Taşıt aracından yararlanmaya kusuruyla imkân hazırladığı takdirde, zararı tazmin bakımından araç sahibi de sorumludur. Araçtan yararlanan, motorlu taşıt aracının işletilmesi için araç sahibi tarafından istihdam edilen veya araç kendisine bırakılan bir kimse ise, 1. cümle uygulanmaz.»

a) StVG § 7/III'te açıkça görüldüğü gibi, Alman hukukunda, bir motorlu taşıt aracından yetkisiz yararlanmanın (unbefugte Benutzung), «araç sahibinin izni dışında yararlanma» anlamına gelmesi için, aracın, araç sahibinin açık veya zımnî şekilde bilgi ve rızası dışında kullanılması gerekmektedir⁸. Doktrinde, «araç sahibinin bilgi ve rızası dışında yararlanma» (ohne Wissen und Willen des Fahrzeughalters), «onun bilgi ve rızasına karşıt yararlanma» (ge-

7) Bu kavram için bak. *Floegel/Hartung*, s. 1400; *Wussow*, s. 194 v.d.; *Geigel*, Kap. 19, N. 45 v.d.; *Haffter*, s. 101 v.d.; *Larenz*, § 71 IV.

8) *Wussow*, s. 196.

gen sein Wissen und seinen Willen) olarak geliştirilmiş⁹ ve ayrıca, motorlu taşıt aracının, araç sahibi tarafından tâyin olunan süre dışında kullanılması veya kendisi tarafından izin verilen şahıs yerine bir başkası tarafından yararlanılması da yine «Schwarzfahrt» kavramı içinde ele alınmıştır. Buradan şu sonuç çıkmaktadır ki, Alman hukukunda araç sahibinin rızasına karşıt her davranış, araçtan yararlanmayı «izinsiz yararlanma» (Schwarzfahrt) haline getirmemektedir. Örneğin arabanın çok hızlı sürülmesi, çeşitli arabalar arasında yanlış bir arabanın seçilmesi ya da arabaya üçüncü kişilerin alınması durumlarında olduğu gibi¹⁰.

Bazı durumlarda, aracın yolunun değiştirilmesi de, aracın kullanılmasını «izinsiz yararlanma» durumuna getirebilir. Özellikle, aracın varacağı hedefin, araç sahibi tarafından tesbit edildiği durumlarda, bu hedefe dolaşık bir yoldan (Umweg) gitmek de bazı şartlar altında «izinsiz yararlanma» sayılmaktadır¹¹. Bununla beraber, yolların durumuna ve hava şartlarına göre, tesbit edilen yoldan yer yer ayrılmak her zaman «izinsiz yararlanma» sayılmayabilir. Burada, özellikle şu nokta önem taşımaktadır: Acaba, hava şartlarına ve yolların sefer esnasındaki durumlarına göre, araç sahibi de aynı hedefe ulaşmak için önceki plânından vazgeçerek, sözü geçen değişiklikleri yapacak mıydı? Bu soruya olumlu cevap verildiği takdirde, artık bir «izinsiz yararlanma» sözkonusu değildir¹².

Alman uygulamasında «izinsiz yararlanma» kavramı somut olaylarda titiz ayrımlara tâbi tutulmuş ve «*araç sahibinin bilgi ve rızası dışında yararlanma*» ölçütü her olayda dikkatle uygulanmıştır. Bu ölçüt açısından, sadece taksimetreyi (Taxameter) açmaksızın arabaya yolcu alan ve yol ücretini de haksız olarak alıkoyan bir taksi şoförünün araçtan yararlanmasından¹³ başka; araç sahibi tarafından istihdam edilen bir şoförün, yolculuğa katılmasına izin verilmeyen bir kimseyi arabaya alarak yola çıkması da¹⁴ «izinsiz yararlanma» (Schwarzfahrt) kavramı içinde geliştirilmiştir.

Alman hukukunda, «araç sahibinin bilgi ve rızası dışında» ki her yararlanma, «izinsiz yararlanma» sayılmaktaysa da; araç sahi-

9) *Floegel/Hartung*, s. 1400; *Weimar*, MDR 1959, 17. Ayrıca RGZ 79, 312, 315.

10) *Wussow*, s. 196; *Geigel*, Kap. 19, N. 52.

11) RGZ 119, 58.

12) *Wussow*, s. 196'da anılan Reichsgericht kararlarına bakınız.

13) *Wussow*, s. 197.

14) *Wussow*, s. 197.

binin, rızası dışındaki yararlanmaya sonradan göz yumması halinde artık «izinsiz yararlanma» kabul edilmemektedir. Bu gibi durumlarda, araç sahibinin «gerçek» veya «muhtemel irade» si tesbit olunurken belli bir dereceye kadar nesnel bir ölçüt kullanılır. Bu iradenin araştırılmasında, «makûl bir araç sahibi» nin davranışı değil, fakat «olaydaki araç sahibi» nin iradesi esas alınmaktadır, ancak onun öznel telâkkilerine de, hiç bir zaman «akla uygun düşmeyen bir davranış» temel teşkil etmemektedir ¹⁵.

b) «*İzinsiz yararlanan*» (Schwarzfahrer) araç sahibinin bilgi ve rızası dışında motorlu taşıt aracını kullanan ve araç üzerinde «eylemsel güç» e (tatsächliche Gewalt) sahip olan kimsedir ¹⁶. Bununla beraber, birden fazla şahsın araçtan ortaklaşa yararlandıkları ve sırayla direksiyona geçtikleri durumlarda, kaza anında direksiyonda kim bulunursa bulunsun, bunların hepsine birden «izinsiz yararlanan» gözüyle bakılmaktadır.

2. «*İzinsiz yararlanma*» durumlarında sorumluluk ilişkileri.

a) «*İzinsiz yararlanan*» in sorumluluğu :

«*İzinsiz yararlanan*» in sorumluluğu StVG § 7/III'te düzenlenmiştir. Bu hükme göre, «araç sahibinin bilgi ve rızası dışında» bir motorlu taşıt aracının işletilmesinden doğan zararlardan, «izinsiz yararlanan» (Schwarzfahrer), § 7'deki tehlike sorumluluğu kurulları uyarınca *araç sahibi yerine* ve *araç sahibi gibi* (wie Halter) sorumludur. Araç sahibi, aracın izinsiz kullanılmasına imkân hazırlayan kusurundan ötürü sorumlu kılınmadığı sürece, «izinsiz yararlanan» iç ilişkide yalnız başına sorumlu sayılır. Onun, araç sürme ehliyetinin (Führerschein) bulunup bulunmaması ,sorumluluk yönünden önemli değildir ¹⁷.

b) «*İzinsiz yararlanan*» la birlikte «araç sahibi» nin de sorumluluğu:

Alman hukuku, «izinsiz yararlanma» da araç sahibini, «izinsiz yararlanmaya kusuruyla imkân vermediğini» ispat ettiği takdirde sorumluluktan kurtarmaktadır. Eğer ,araç sahibi, kusuruyla, izinsiz yararlanma imkânlarını hazırlamış bulunuyorsa, izinsiz yarar-

15) Wussow, s. 197.

16) Larenz, § 71 IV; Wussow, s. 197.

17) Wussow, s. 202; Floegel/Hartung, s. 1400.

lananla birlikte, kendisi de aracın yapmış olduğu zararlardan sorumludur. Burada, özellikle «aracın gözetimindeki kusur» söz konusu olmaktadır. Araç sahibi, aracın gözetilmesi bakımından (kapı ve pencerelerin kapatılması, sürme damın kilitlemesi, kontak anahtarının alınması v.b.) gerekli özen borcunu yerine getirmemiş bulunuyorsa kusurlu sayılır¹⁸. «İzinsiz yararlanma imkânını sağlama» bazen dolaylı da olabilir. Örneğin, aracın, «izinsiz kullanma» ya eğilimli kimseler bakımından kolayca alınabilecek şartlar altında bırakılması gibi. Araç sahibinin, araçtan izinsiz yararlanmaya imkân veren en küçük özen eksikliği sorumlu kılınması için yeterlidir. Bu bakımdan sorumluluktan kurtulabilmesi için, araç sahibinin, izinsiz yararlanma imkânını önleyecek bütün tedbirleri almış bulunduğunu ispat etmesi aranmaktadır¹⁹. Aracın gözetiminde özen, somut olaylara göre değişir: Eğer araç genel bir garaja bırakılmışsa, araç sahibi garaj işletmesinin gözetimine güvenebilir. Bu bakımdan, garaja bırakılan araçlardan «izinsiz yararlanma» durumlarında, araç sahibi değil, fakat «izinsiz yararlanan» la birlikte, «izinsiz yararlanma imkânını hazırlayan» garaj maliki sorumlu kılınmaktadır (BGB § 823)²⁰.

Araçtan yararlanmanın «bilgi ve rızası dışında» olduğunu ispat, araç sahibine düşer²¹. Buna karşı, «izinsiz yararlanmaya araç sahibinin imkân verdiği» ni ispat ise, zarar görene aittir²².

c) «İzinsiz yararlanma»nın söz konusu olmadığı durumlar:

StVG § 7/III son hükmünde, «izinsiz yararlanma»nın söz konusu olmadığı bazı durumlar belirtmiştir. Bu hükme göre;

aa. İlk olarak, araç sahibinin, motorlu taşıt aracının işletilmesi için istihdam ettiği şoför (Fahrer) araçtan izinsiz yararlanacak olursa, sorumluluk bakımından artık «izinsiz yararlanma» itirazı ortadan kalkmaktadır.

İstihdam olunan şoför (angestellter Fahret) araç sahibiyle arasında iş hukuku anlamında bir hizmet sözleşmesi bulunan kimsedir. Bu sözleşmenin, sadece tek bir sefer için de olsa, «motorlu taşıt aracının işletilmesi» amacıyla yapılması gerekir²³.

18) *Floegel/Hartung*, s. 1402; *Geigel*, Kap. 19, N. 59.

19) *Wussow*, s. 200.

20) *Wussow*, s. 201.

21) *Wussow*, s. 198.

22) *Geigel*, Kap. 19, N. 61.

23) *Wussow*, s. 198/199. Ayrıca *Haffter*, s. 102; *Weimar*, MDR 1959, 18.

bb. İkinci olarak, aracın, araç sahibinin güvendiği bir şahsa bırakılması durumunda da yine «izinsiz yararlanma» kabul edilmiştir. Aracın bırakılmasından (Überlassung des Fahrzeugs) maksat, bir kimseye fiilî yararlanma imkânlarının verilmesidir²⁴. Burada, sadece araç sahibinin, araçtan yararlanma imkânı bahsettiği dost ve hısımları değil; fakat ,bir tamirhane sahibi gibi kimseler de sözkonusudur.

II. İSVİÇRE HUKUKU :

1. Genel olarak.

İsviçre hukukunda, başkasına ait bulunan motorlu bir taşıt aracının, kullanılmak üzere bir kimse tarafından çalınması «Strolchenfahrt» kavramı altında geliştirilmiştir²⁵. Fransızca'da, «Schwarzfahrt» veya «Strolchenfahrt» terimlerini karşılayan sözcükler mevcut olmadığı için, bu konuda «Course non autorisée» (izinsiz yolculuk) ve «tiers non autorisé» (izinsiz yararlanan) tamlamaları kullanılmaktadır. Araç sahibinin bilgi ve rızası dışında bir taşıt aracının alınarak işletilmesi sonucunda doğan zararlardan dolayı sorumluluk, Alman hukuku gibi, İsviçre hukukunda da, «izinsiz yararlanan» a aittir. Bu problemle ilgili sorumluluk kuralları ilk olarak 1932 tarihli MFG Art. 37/V'te tesbit edilmiş, sonradan bu probleme ilişkin zengin kazüistik ve doktrinin etkisiyle 1958 tarihli SVG Art. 75'le yeni ve ileri kurallar getirilmiştir. İsviçre hukukundaki bu yeni çözümü açıklamazdan önce, MFG Art. 37/V'e ilişkin kısa bir açıklamayı bugünkü çözümün değerlendirilmesi bakımından faydalı görüyoruz.

2. MFG Art. 37/V'e göre «izinsiz yararlanma» ya ilişkin sorumluluk kuralları.

a) «İzinsiz yararlanan» in sorumluluğu:

İsviçre hukukunda, MFG Art. 37/V, araç sahibinin bilgi ve rızası dışında kullanılan motorlu taşıt araçlarının sebep oldukları zararlardan doğan hukukî sorumlulukla ilgili olarak şu hükmü sevk etmiş bulunuyordu :

24) Floegel/Hartung, s. 1405; Wussow, s. 199; Haffter, s. 102.

25) Oftinger, II/2, s. 571 v.d.; Graf, s. 54 v.d.; Tanner, s. 58; Haffter, s. 92 v.d.; Strebel/Huber, Art. 37, N. 208 v.d.; İmre, s. 219.

«Motorlu taşıt aracı, araç sahibinin kusuru olmaksızın üçüncü bir şahıs tarafından gasbedilerek kullanılırsa, araç sahibi yerine, üçüncü şahıs sorumlu sayılır.»

Doktrin, «izinsiz yararlanan»ın sorumluluğuna ilişkin bu hükümden şu şartları çıkarmıştır.

aa) Sorumluluğun kurulması için ilk şart, bir motorlu taşıt aracının, araç sahibinin bilgi ve rızası dışında üçüncü bir şahıs tarafından zorla alınmasıdır (eigenmaechtige Verwendung²⁶,^{26 a}).

bb) İkinci şart ise, araç sahibinin aracın alınmasına, kusuruyla imkân vermemiş veya aracın alınmasını kusuruyla kolaylaştırmamış olmasıdır²⁷.

Bu iki şart gerçekleştiği takdirde araç sahibi, sorumluluktan kurtuluyor, «araçtan izinsiz yararlanan» ise «araç sahibi yerine» (an Stelle des Halters) ve araç sahibi gibi sorumlu kılınıyordu²⁸.

b) Araç sahibinin sorumluluğu:

MFG Art. 37/V'e göre, eğer araç sahibi araçtan izinsiz yararlanmayı önleme hususunda kusuru bulunmadığını ispat edemezse sorumlu sayılıyordu. Burada, araç sahibinin kusurundan maksat, «aracın gözetimindeki kusur»du. Araç, sahibinin en ufak bir kusuru dahi araçtan izinsiz yararlanmaya imkân hazırlamış bulunuyorsa, onu sorumlu kılmaya yetmekteydi. Onun sorumluluktan kurtulabilmesi için, aracın gözetilmesi ve gözönünde bulundurulması hususunda «gereken bütün özeni» göstermesi aranmaktaydı²⁹. Eğer, araç sahibi, arabanın çalınmasını imkânsız kılacak tedbirler bakımından, hakkaniyete uygun şekilde kendisinden beklenen bütün özeni göstermiş ulunuyorsa, sorumlu sayılmıyor, buna karşı özen

26) *Graf*, s. 54; *Haffter*, s. 95; *Strebel/Huber*, Art. 37, N. 216 v.d.; *Tanner*, s. 58, 75/76; *Ronus*, s. 23 v.d., 35.

26 a) MFG Art. 37/VI'da «araç sahibinin (Halter, détenteur), aracın işletilmesi için istihdam ettiği kimselerle, araç sahibinin rızasıyla aracı sevkedilen kimseler» izinsiz yararlanma yönünden üçüncü şahıs sayılmamışlardır. Daha geniş bilgi için bak. *Bussy*, FJS, No. 915, s. 4 v.d.

27) *Strebel/Huber*, Art. 37, N. 219 v.d.

28) *Bussy*, Commentaire, Art. 37, N. 26; *Strebel/Huber*, Art. 37, N. 234; *Bühlmann*, s. 61; *Ronus*, s. 92; *Jost*, s. 70.

29) *Strebel/Huber*, Art. 37, N. 219/220.

borcunu yerine getirmede en küçük bir kusur onun sorumlu kılınması için yeterli görülüyordu³⁰.

Araç sahibinin, aracın izinsiz kullanılmasını önleme hususunda göstereceği özen iki bakımdan ele alınmaktaydı:

aa) Trafikte bulunan motorlu taşıt araçları bakımından.

Eğer araç sahibi, aracını park ederek, caddede gözetimsiz bırakacak olursa, aracın izinsiz kullanılmasını engelleyecek bütün tedbirleri almakla mükelleftir (kapı ve camların kapanması, sürme damının kilitlemesi, kontak anahtarının alınması v.b.) Bu tedbirler alınmışsa, araç sahibinin gerekli özeni göstermiş olduğu kabul edilmekte ve ondan artık aracını, örneğin gözetim altında bulunan bir oto - parka bırakması istenmemekteydi. Bu teknik tedbirler yanında, araç sahibinin arabasını ergin bir kimsenin gözetimine bırakması da yine, özen borcu bakımından yeterli görülmemekteydi³¹.

bb) Garajda bulunan arabalar bakımından.

Garaja çekilen motorlu taşıt araçlarının gözetimindeki özen borcu bakımından başlıca iki durum geliştirilmişti:

Eğer taşıt aracı, araç sahibinin özel garajına çekilmiş bulunuyorsa, özen borcu bakımından garaj kapılarının kilitlemiş ve anahtarlarının da alınmış olması yeterli görülüyordu³². Bununla beraber, araç sahibi garaj anahtarlarını kolayca çalınmayacak bir şekilde saklamak ve herhangi bir hırsızlık halinde, kilidin değiştirilmesi için gerekli tedbirleri almakla da mükellefti³³.

Buna karşı, araç gözetilmek üzere genel bir garaja bırakılmış bulunuyorsa, artık gözetimde özen borcu garaj sahibine geçmektedir. Bu, garaj işletmesi bakımından kontak anahtarının bırakılma-

30) «Aracın gözetimindeki özen», takdir yetkisi uyarınca yargıç tarafından tâyin edilir (MK 4; ZGB 4). Hayat deneyimleri, araba hırsızlarının trafik bakımından ne kadar tehlikeli kişiler olduğunu açıkça gösterdiğinden, «aracın gözetimi» yle ilgili kusur araştırılırken, yargıcın araç sahiplerinden «önemli bir özen» araması beklenmelidir. Çünkü, tehlike ne kadar artarsa, özen borcu da o oranda fazlalaşır. Bak. *Strebel/Huber*, Art. 37, N. 221.

31) *Ronus*, s. 87; *Strebel/Huber*, Art. 37, N. 222; *Bühlmann*, s. 60; *Graf*, s. 123. Ancak *Graf*'a göre (s. 124'te dip notu 44), araç, bekleyen gözetiminin (Aufsichtsperson) ihmalinden ötürü çalınacak olursa, araç sahibinin «seçmede ve buyurmada gerekli özen» i (culpa in eligendo et instruendo) gösterip göstermediği araştırılmalıdır. Arabanın gözetimi için bir çocuğun veya bir hayvanın bırakılması ise, özen mükellefiyeti bakımından yeterli sayılamaz.

32) *Bussy*, FJS, No. 915, s. 6; *Graf*, s. 124.

33) *Strebel/Huber*, Art. 37, N. 223. Ayrıca SJZ 39, 115.

sı gerekli olduğu için, bu gibi durumlarda araç sahibinin gerekli özeni gösterdiği kabul ediliyor ve arabanın çalınması halinde, çalınmayı önleme hususundaki özen borcu bakımından artık kendisinden başkaca tedbirler alması beklenmiyordu ³⁴.

Buna karşı, arabanın gözetimi bakımından, izinsiz yararlanmaya imkân hazırlayan en ufak bir kusur araç sahibinin sorumluluğu için yetmekteydi. Burada araç sahibinin sorumluluğu, taşıt aracına bağlı bulunan işletme tehlikesi (Betriebsgefahr) fikriyle açıklanıyordu ³⁵. Araç sahibi, izinsiz yararlanmanın sebep olduğu bütün zararlardan sorumlu kılınıyor (MFG Art. 37/V), ancak MFG Art. 41/II'deki yollama uyarınca da OR 51 (MK 51) den yararlanarak aracı çalarak zarara sebep olan kimseye (Strolchenfahrer) başvurabiliyordu ³⁶.

3. *SVG Art. 75 uyarınca «izinsiz yararlanma» ya ilişkin sorumluluk kuralları.*

a) Genel olarak:

İsviçre hukukunda 19 Aralık 1958 tarihli «Karayolları Trafik Kanunu» (Strassenverkehrsgesetz) «izinsiz yararlanma» ya ilişkin sorumluluk bakımından yeni ve modern kurallar getirmiştir. SVG Art. 75, incelediğimiz konu hakkında şu kuralları koymaktadır:

«Bir motorlu taşıt aracını kullanmak amacıyla çalan kimse, araç sahibi gibi sorumludur. Yolculuğun başlangıcında aracın kullanılmak üzere çalındığını bilen şoför de onunla birlikte müteselsilen sorumlu olur. Araç sahibi, kendisinin veya fiillerinden dolayı sorumlu kılındığı kimselerden birinin aracın çalınmasını kusuruyla mümkün kılmadığını ispat ederse, sorumluluktan kurtulur. Müteselsilen sorumlu olan araç sahibi, diğer sorumlulara başvurma (= rüçû) hakkını haizdir.

Taşıt aracının çalınmış olduğunu bilerek taşıta binen kimselere karşı hukukî sorumluluk Borçlar Kanununun hükümlerine tâbidir.

34) *Graf'a* göre (s. 125'de dip notu 50), araç sahibi, kötü bir şekilde yönetildiği herkesçe bilinen bir garaja arabasını bırakmışsa, özen mükellefiyetini yeteri derecede yerine getirmemiş sayılmalıdır.

35) *Strebel/Huber*, Art. 37, N. 234 ve 221; *Bühlmann*, s. 61; *Graf*, s. 55.

36) *Graf*, s. 55'te dip notu 17; *Bühlmann*, s. 61. Sorumluluk ilişkilerine ilişkin diğer problemler için bak. *Bussy*, FJS, No. 915, s. 8 v.d.

Araç sahibinin, çalınmış taşıyla yapılan yolculuktan sorumlu olmadığı durumlarda, şahsa gelen zararlara ilişkin zarar giderimi taleplerini Federal Devlet, araç sahibinin tâbi olduğu sigorta kurallarına göre karşılar. Federal Hükûmet bu konuda bir sigorta aktebilir. Devlet ve sigortacısının, sorumlu olan kimselere karşı başvurma hakkı (rücû hakkı) mevcuttur.

Kazaya karşı kanun uyarınca sigortalı bulunan zarar - görenlerin, üçüncü fıkraya dayanan zarar giderimi talepleri, ancak kanunî kaza sigortası, zararlarını karşılamadığı oranda ileri sürülebilir»³⁷.

Görüldüğü gibi bu hüküm, Alman hukukunun³⁸ ve MFG Art. 37/V'in³⁹ çözümüne benzer şekilde «izinsiz yararlanma» durumundaki sorumluluğu, «izinsiz yararlanan» in omuzlarına yüklemekte ve aracın çalınmasını imkânsız kılmak hususunda araç sahibinin bir kusuru bulunmaması şartıyla da, araç sahibini sorumluluktan kurtarmaktadır. Eğer araç sahibinin, aracın çalınmasına imkân hazırlayan bir kusuru mevcutsa kendisini sorumluluktan kurtaran «özel kurtuluş sebebi» (yani «aracın çalınmış olduğu itirazı») artık ortadan kalkmaktadır. Aracın gözetimine ilişkin en ufak bir kusur halinde, araç sahibi sorumlu kılındığından (SVG Art. 58), bu durumda onun bu sorumluluktan kurtulabilmesi artık sadece SVG Art. 59/I'deki «kurtuluş sebepleri» nin başarıyla ileri sürülebilmesine bağlıdır⁴⁰.

37) SVG Art. 75'i Türkçeye çevirirken *Adal*'ın bazı yanlışlıklar yaptığı görülmektedir. İlk olarak, Art. 75/I, c. 3'te «araç sahibinin veya fiillerinden sorumlu olduğu kimselerden birinin aracın çalınmasını kusuruyla mümkün kılmadığı» nin ispatı söz konusu olduğu halde, *Adal* (s. 111'de dip notu 79), çeviride «kusuruyla sebebiyet vermeme» den söz etmiştir. SVG Art. 75/II'nin çevirisi ise tamamen yanlıştır. Bu fıkra, *Adal*'ın dediği gibi, «taşıtin çalınmış olduğunu bilerek binen şahısların sorumluluğundan» değil, fakat «taşıtin çalınmış olduğunu bilerek taşıta binen kimselere karşı sorumlulukta Borçlar Kanunu hükümlerinin uygulanacağından» sözetmektedir (A l'égard des passagers qui connaissent le caractère illicite de la course, la responsabilité civile est regie par le code des obligations). SVG Art. 75/III'ün çevirisinde de, «şahsa gelen zararlar için Federal Devletin sorumluluğu» söz konusu iken; *Adal*, bu hükmü de yanlış anlayarak, «cismanî zarara ait taleplerinin Federal Hükûmet» çe karşılanması yolunda çevirmiştir.

38) Bak. yukarda B I 1 v.d.

39) Bak. yukarda B II 2 v.d.

40) *Oftinger*, II/2, s. 571.

SVG Art. 75/I c. 3 uyarınca araç sahibi sorumlu olmadığı takdirde, onun sigortacısı da sorumlu değildir. (SVG Art. 63/II). Bu durumda, aracın yapmış olduğu zararların sorumlusu sadece «izinsiz yararlanan» dan (araç hırsızından) ibaret kalmaktadır. «İzinsiz yararlanan», motorlu taşıt aracının yapmış olduğu zararlardan, SVG Art. 58 çerçevesinde tıpkı araç sahibi gibi sorumlu kılınmışsa da; trafik kazalarından doğan zararların çok büyük olması ve hayat deneyimlerine göre, araç hırsızlarının ödeme güçlerinin çok sınırlı bulunması gerekçeleriyle, SVG Art. 75/III, *Federal Devleti* (Bund) sorumlu kılmış ve Federal Hükûmete de, bu hususta bir sigorta sözleşmesi akdetmek imkânını bahşetmiştir (VVG Art. 52-54) ⁴¹.

b) SVG Art. 75/I uyarınca «izinsiz yararlanma» yı (Strolchenfahrt) temellendiren ve araç sahibini sorumluluktan kurtaran şartlar:

aa. «İzinsiz yararlanma» yı temellendiren ilk şart, bir motorlu taşıt aracının kullanılmak gayesiyle çalınmasıdır. Bu olay, ceza hukuku yönünden hırsızlık suçunu teşkil etmekte ve «*bir aracın, sahibinin gözetiminden alınması*» (Wegnahme eines fremden Fahrzeug aus dem Gewahrsam des Berechtigten) ⁴², basit hırsızlığın ⁴³, *kullanma hırsızlığı* (furtum usus, Gebrauchsdiebstahl) adı verilen özel bir tipini vücuda getirmektedir ⁴⁴. Motorlu taşıt araçlarının, «kullanmak» amacıyla çalınmasında tipik görünüm, park etmiş veya garaja çekilmiş bir aracın, kısa veya uzun bir yolculuk için «yerinden alınması» dır ⁴⁵. Yolculuğun gayesi Art. 75/I'den doğan sonuçları önlemek bakımından önemli değildir. Örneğin, tehlike içinde bulunan bir kimseye yardım gayesiyle dahi olsa, başkasına ait bir aracın alınması (Wegnahme), sorumluluk bakımından Art. 75/I'den doğan sonuçları değiştirmemektedir ⁴⁶.

SVG Art. 75/I, «izinsiz yararlanma» kavramı gibi, «izinsiz yararlanan» ı da açık bir şekilde belirtir. «*İzinsiz yararlanan*», aracı

41) *Oftinger*, II/2, s. 572 ve ayrıca 818 v.d.

42) *Oftinger*, II/2, s. 573.

43) Basit hırsızlık üzerine daha geniş bilgi için bak. *Şensoy*, s. 27 v.d. Ayrıca aşağıda C I 1.

44) Kullanma hırsızlığının ceza hukukuna ilişkin sonuçları üzerinde bak. *Karmann*, SJZ 56, 236 v.d. Türk hukuku bakımından bak. *Şensoy*, s. 68 v.d. *Erem*, s. 1092 v.d.; *Kunter*, İst. BD, s. 451 v.d.

45) *Oftinger*, II/2, s. 573.

46) *Oftinger*, II/2, s. 573.

kullanmak gayesiyle çalan kimsedir ⁴⁷. Bu sebepten dolayı da, araç sahibinin, fiillerinden sorumlu bulunduğu kimseler «izinsiz yararlanan» (Strolchenfahrer) sayılmamaktadır ⁴⁸.

Böylece, getirdiği yeni çözümle SVG Art. 75, Alman (StVG § 7) ve Avusturya hukuklarının (§ 6) varmış olduğu çözümlerle birleşmiş ve aracın işletilmesi gayesiyle, araç sahibinin istihdam ettiği kimselerle; aracın, araç sahibi tarafından bırakılmış bulunduğu (Überlassung des Fahrzeugs) kimseleri «izinsiz yararlanan» saymamakla, MFG Art. 37/VI'nın sebep olduğu tereddütleri gidermiştir ⁴⁹.

SVG'nin, «izinsiz yararlanma» yı, doğrudan doğruya «araç hırsızlığı» olayına bağlaması, yardımcı kişilerin (Hilfsperson) görevini aşip aşmadığı veya aracı süren diğer kimselerin (Führer), araç sahibinin buyruklarına uyup uymadığı hususundaki bütün çekişmeleri olduğu gibi ortadan kaldırmaktadır ⁵⁰.

bb. SVG Art. 75/I c. 2, kullanmak gayesiyle arabayı çalan hırsızın yanında, yolculuktan önce aracın çalındığını bilen şoförü de (Führer), «izinsiz yararlanan» saymıştır. Böylece, SVG ile getirilen sorumluluk sisteminde, çalmış olduğu motorlu bir taşıt aracını, başkasına devreden kimse, arabayı tamamen elinden çıkarmış olsa dahi sorumluluktan kurtulamamaktadır. Bundan çıkan sonuç şudur ki, araç hırsızlığı olayı sonucunda kurulan sorumluluk (SVG Art. 75/I, c. 1) devam etmekte ve aracın, başkasına geçirilmesiyle sorumlu alanı genişlediği halde (SVG Art. 75/I c. 2), araç hırsız «izinsiz yararlanma»dan doğan sorumluluğu hiç bir zaman omuzlarından atamamaktadır ⁵¹.

cc. Motorlu taşıt aracı bir garaj, bir tamirhane veya benzeri bir yer bırakılmışsa, işletme sahibi, araç sahibi yerine ve araç sahibi gibi sorumlu sayılır ⁵². SVG Art. 75/I'den bu sonucun çıkarıl-

47) *Oftinger*, II/2, s. 574.

48) Araç sahibinin, fiillerinden sorumlu bulunduğu kimseler, aracın yönetilmesi kendilerine verilen şahıslar (şoförler) veya aracın işletilmesi bakımından ek yardım görevi üstlenen kişilerle (mitwirkende Hilfsperson); aracın sürülmesinin ya da bazı işletme fonksiyonlarının kullanılmasının doğrudan doğruya veya dolaylı olarak kendilerine bırakıldığı şahıslardır. Bu kavram hakkında daha geniş bilgi için bak. *Oftinger*, II/2, s. 493.

49) *Oftinger*, II/2, s. 574'te dip notu 549.

50) *Oftinger*, II/2, s. 575.

51) *Oftinger*, II/2, s. 577.

52) *Oftinger*, II/2, s. 577, ayrıca s. 503 vd.

ması, *işletme sahibinin* (Unternehmer), kural olarak «işletmeden sorumlu kılınması» ilkesine dayanmaktadır⁵³.

Bu gibi yerlere bırakılan taşıt araçları, işletme sahibinin müstahdemleri (Angestellte) tarafından kullanılacak olursa, kullanmanın bir «izinsiz yararlanma» (Strolchenfahrt) teşkil etmesi ve Art. 75/I'den doğan sorumluluk kurallarına tâbi kılınması, aracın bazı mevsuf hazırlıklar sonucunda «alınması» şartına bağlıdır: Örneğin, garaj kapısının kırılması, anahtarların çalınması, maymuncuk kullanılması gibi⁵⁴.

Bütün bu durumlarda, «araçtan izinsiz yararlanan», motorlu taşıt aracının sebep olduğu zararlardan araç sahibi yerine ve araç sahibi gibi sorumludur (SVG Art. 75/I).

dd. «İzinsiz yararlanma» halinde, araç sahibinin sorumluluktan kurtulması, aracın çalınmasına kusuruyla imkân vermemiş olması şartına bağlı kılınmıştır (SVG Art. 75/I c. 3). Burada, aracın çalınmasıyla araç sahibinin, aracın gözetimine ilişkin özeni arasında bir nedensellik bağı sözkonusudur: Araç sahibi, aracın çalınmasını önleyecek her türlü tedbiri almış olmalıdır⁵⁵. İsviçre uygulamasında, normal bir özenin gösterilmesine rağmen, şayet bu özen fiilî münasebetlere göre yetersiz bulunuyorsa, gerekli özenin gösterilmediği kabul edilmektedir⁵⁶. Kazüistik, aşağıdaki durumlarda, araç sahibinin aracın çalınmasını önleme bakımından gerekli özeni göstermemiş olduğunu belirtmiştir: kontak anahtarının alınmaması ya da gereği gibi saklanmamış olması⁵⁷; garaj anahtarlarının⁵⁸ ve maymuncuğun saklanması⁵⁹ gereği özenin gösterilmemiş olması⁵⁹; araç kapılarının kilitlemeden bırakılması⁶⁰ v.b. gibi⁶¹.

Bu teknik özen tedbirlerinin yanında, araç sahibinden ayrıca ev mensupları ve işletme personeli bakımından da özel bir özen göstermesi beklenir. Araç sahibi, araçtan yararlanması sakıncalı olan ev mensuplarına aracın kullanılmasını kesin bir şekilde yasaklamak

53) *Oftinger*, II/2, s. 577

54) *Oftinger*, II/2, s. 577

55) BGE 77 II 63. Ayrıca SJZ 39,115; 51,129

56) SJZ 39,115

57) SJZ 51,129 ; 57,154

58) SJZ 39,115 ; 51,129.

59) SJZ 39, 115.

60) SJZ 51, 129.

61) İsviçre kazüistiğiyle ilgili daha geniş açıklamalar için bak. *Oftinger*, II/2, s. 578'de dip notu 574. Ayrıca *Graf*, s. 123 v.d.

ve ayrıca da aracı sürekli bir şekilde gözetim altında tutmakla mükelleftir. Bu sebepten, bir olayda, bir garaj sahibinin, anormal olan oğlunun araba ile kısa gezintiler yapmasını önlemek hususunda gerekli tedbirleri almamış olması, «izinsiz yararlanma» ya kusuruyla imkân hazırlama olarak kabul edilmiştir⁶². Bunun gibi, işletme personelinin seçiminde de, yine bu işlere elverişli kimselerin seçimi gerekmektedir⁶³.

İşte, aracın çalınmasını önleme hususunda, araç sahibi, kendisinin veya fiillerinden dolayı sorumlu olduğu kimselerden birinin kusuru bulunmadığını ispat edemezse izinsiz yararlananla birlikte ve müteselsilen sorumlu sayılır (SVG Art. 75/I, c. 3).

c) SVG Art. 75 uyarınca sorumluluk ilişkileri:

aa. «Araçtan izinsiz yararlanan» in (Strolchenfahrer) sorumluluğu.

«İzinsiz yararlanma» nın şartları gerçekleşmiş ve araç sahibi de, aracın çalınmasını önleme bakımından kusursuz olduğunu ispat ederek sorumluluktan kurtulmuşsa, motorlu taşıt aracının sebep olduğu zararlardan dolayı doğrudan doğruya aracı çalan kimse sorumludur (SVG Art. 75/I c. 1). «İzinsiz yararlanan» in sorumluluğu bir kaç yönde geliştirilebilir:

a) İzinsiz yararlanan, aracın sebep olduğu zararlardan, üçüncü şahıslara karşı, araç sahibi yerine, fakat tıpkı araç sahibi gibi (SVG Art. 58) sorumludur. Burada, bir sebep sorumluluğu (Kausalhaftung) söz konusu olduğundan, «izinsiz yararlanan», tıpkı araç sahibi gibi, ancak Art. 59/I'den doğan «kurtuluş sebepleri» ni (zorlayıcı sebep, zarar görenin kendi kusuru, üçüncü şahsın kusuru) ileri sürmek şartıyla sorumluluktan kurtulabilir⁶⁴. Bu sorumlulukta, ayrıca, SVG Art. 60 ve 61'in uygulanması da mümkündür.

β) «İzinsiz yararlanan» in araca binen kimselere (Mitfahrenden) karşı olan sorumluluğu ise, bu şahısların «hırsızlık» olayını bilip bilmediğine göre değişmektedir.

Araca, hırsızlık olayını bilmeden binen kimselere karşı olan sorumluluk yine SVG Art. 58'e tâbidir. Ancak, burada bazı şartlar

62) BGE 77 II 63 v.d.

63) Oftinger, II/2, s. 578.

64) Oftinger, II/2, s. 580.

altında «hatır yoluculuğu» na ilişkin SVG Art. 59/III hükmü de uygulanabilir ⁶⁵.

Buna karşı, izinsiz yararlananın aracın çalındığını bilerek araca binen kimselere karşı olan sorumluluğu ise, SVG Art. 58 v.d. hükümlerine değil, fakat Borçlar Kanunu hükümlerine göre tâyin edilir (SVG Art. 75/II) ⁶⁶.

γ) «İzinsiz yararlanan» ın, araç sahibine karşı sorumluluğu da bir kaç görünüm gösterebilir.

«İzinsiz yararlanan», çalınan arabanın uğradığı zararlardan, sarfedilen benzinden, arabanın araç sahibi tarafından kullanılmasını önlemekten ve başka zararlardan dolayı araç sahibine karşı SVG Art. 58 v.d. uyarınca değil, fakat OR 41 v.d. (BK. 41 v.d.) uyarınca sorumludur ⁶⁷. Burada, SVG Art. 58 v.d. hükümlerinin uygulanmaması; SVG'nin, işletilmesi, zararın sebebi olan bir şeyin uğramış olduğu zararlara (die Schaedigung des Objektes, dessen Betrieb die Ursache des Schadens ist) uygulanamamasından ileri gelmektedir ⁶⁸.

Eğer olayda, araç sahibi bir üçüncü kişi durumunda ise, örneğin aracı çalan kimse, araç sahibini çığneyip öldürmüş ya da yine ona ait bir araca çarpıp zarar vermiş bulunuyorsa, o zaman izinsiz yararlananın, ilk durumda SVG Art. 58; ikinci durumda da Art. 61 uyarınca sorumlu kılınması mümkündür.

bb. «Araç sahibinin sorumluluğu».

«İzinsiz yararlanma» nın şartları gerçekleşip te, araç sahibi, aracın çalınması imkânını önleme bakımından kusuru bulunmadığını ispat edemezse, «izinsiz yararlanan» la birlikte kendisi de sorumlu sayılır (SVG Art. 75/I c. 3).

α) Bu durumda, araç sahibinin zarar gören üçüncü kişilere karşı sorumluluğu SVG Art. 58 v.d. hükümlere tâbidir. Araç sahibi sorumluluktan kurtulamayınca, onun sigortacısı da sorumlu sayıldığından (SVG Art. 63/II), burada zarar görenin durumu güvenlik sağlayıcıdır. Şayet, böyle bir sigorta mevcut bulunmuyorsa, bu defa Federal Devlet özel sorumluluğundan ötürü zararları gidermekle mükellef sayılır (SVG Art. 75/III). Zira, araç sahibinin sorumlu-

65) *Oftinger*, II/2, s. 583.

66) *Oftinger*, II/2, s. 583.

67) *Oftinger*, II/2, s. 583.

68) *Oftinger*, II/2, s. 584.

luğu kalkınca, Art. 75/III uyarınca Devlet'in sorumluluğu doğmaktadır⁶⁹.

İzinsiz yararlanma'da, araç sahibinin sorumlu olduğu durumlarda, bu sorumluluk «müteselsil» dir (SVG Art. 75/I c. 4). Araç sahibi «izinsiz yararlanan» la birlikte müteselsilen sorumlu kılındığından, zarar giderinin de araç sahibi, hırsız ve aracın çalındığını, yola çıkmadan önce bilen şoförlere (SVG Art. 75/I, c. 2) başvurabileceği (= rücu edebileceği) gibi; OR 50 - 51 (BK. 50 - 51) uyarınca, kışkırtıcı, suç yardımcısı ve başkalarına da başvurabilir⁷⁰.

Araç sahibinin, izinsiz yararlananlara başvurma hakkı (rücu), SVG Art. 75/I, c. 4'teki açık hükmün yanında; bir de, izinsiz yararlanan'ı tıpkı araç sahibi gibi (wie ein Halter) sorumlu kılan SVG Art. 58 v.d. hükümlerden çıkmaktadır.

Başvurma genel hükümlere göre yapılır. Zamanaşımı, SVG Art. 83/III'e göre iki yıldır⁷¹.

SVG uyarınca araç sahibinin sorumluluğu doğduğu zaman, Art. 75/I c. 3, bu sorumluluk, aracın çalındığı andan, araç üzerindeki işleticilik sıfatı (Halterschaft) son buluncaya kadar devam eder. Bundan sonra, araç sahibinin ancak OR 41 (BK 41) uyarınca sorumluluğuna gidilebilir⁷².

β) Araç sahibinin, çalınmış araca binen kimselere karşı sorumluluğu ise, iki görünüm göstermektedir.

Aracın çalınmış olduğunu bilerek araca binen kimselere (Fahrgaeste) karşı araç sahibi sorumlu sayılmamış⁷³; buna karşı, aracın çalındığından haberi olmayan kimselere karşı ise, Art. 75/I c. 3'ten yararlanarak kendisini sorumluluktan kurtaramadığı takdirde, SVG Art. 58 v.d. uyarınca sorumlu kılınmıştır. Ne var ki, burada, «hatır yolculuğu» na ilişkin Art. 59/III'ten yararlanmak mümkün bulunmaktadır⁷⁴.

γ) İzinsiz yararlananın uğradığı zararlara karşı ise, araç sahibi sorumlu değildir. Dürüstlük kurallarına aykırılık (ZGB 2;

69) *Oftinger*, II/2, s. 581.

70) *Oftinger*, II/2, s. 581.

71) *Oftinger*, II/2, s. 665 v.d.

72) *Oftinger*, II/2, s. 581.

73) *Oftinger*, II/2, s. 583.

74) *Oftinger*, II/2, s. 583.

MK 2), burada araç sahibinin SVG bakımından da, Borçlar Kanunu (OR) bakımından da herhangi bir talebini önlemektedir ⁷⁵.

cc. «İzinsiz yararlanma» dan Devletin sorumluluğu.

«İzinsiz yararlanma» da, araç sahibi sorumluluktan kurtulduğu takdirde (SVG Art. 75/I c. 3), onun sigortacısı da sorumluluktan sıyrılmaktadır. Zira, sigortacının ödeme mükellefiyeti, sigortalının sorumluluğu şartına bağlıdır (SVG Art. 63/II) ⁷⁶. Durum böyle olunca, araçtan izinsiz yararlanan, zarar gören karşısında tek sorumlu olarak kalmakta (SVG Art. 75/I); bu durum ise, araç hırsızlarının ödeme güçlerinin çok yetersiz kimseler olması ve trafik kazalarından doğan zararların ise çok geniş bulunması sebebiyle, yetersiz bir sonuç ortaya çıkarmaktadır. Bu sebeptir ki, İsviçre kanun koyucusu, araç sahibinin ve sigortacının sorumlu kılınmadığı bu gibi durumlarda, Federal Devlet'in sorumluluğuna giderek sosyal güvenliğin sağlanması bakımından ileri bir adım atmıştır. Devletin sorumluluğunu karşılamak üzere SVG Art. 75/III, Federal Hükûmete, İsviçre'deki sigorta ortaklıklarıyla, sigorta sözleşmeleri yapmak yetkisini vermektedir. «*İzinsiz yararlanmadan doğan sorumluluk sigortası*» (Strolchenfahrten - Versicherung) adı verilen bu sigorta, SVG'den önce, MFG Art. 55 tarafından da öngörülmüş bulunuyordu ⁷⁷. Bu hüküm uyarınca, Devletin sorumluluğunu karşılamak üzere Federal Hükûmet bir çok sigorta ortaklıklarıyla sözleşmeler aktedmiş ve ayrıca sigortanın kapsamı da etraflı bir şekilde düzenlenmişti. Bugün, SVG Art. 75/III'te yer alan «izinsiz yararlanmadan doğan sorumluluk sigortası» daha geniş bir şekilde, VVV Art. 52 - 54'te düzenlenmiştir. Bu kurallara göre, izinsiz yararlanma halindeki tazminat ta, «araç sahibinin sigortasına

75) *Oftinger*, II/2, s. 583.

76) *Oftinger*, II/2, s. 572.

77) *Adal*'ın MFG Art. 55'e ilişkin olarak (s. 69, dip notu 148'de) «İsviçre'de MFG m. 55'le zarar görenlerin himayesi devlet ile yerli sigorta şirketleri arasındaki anlaşma tarafından teminat altına alınmıştı» yolundaki açıklaması yetersizdir. MFG Art. 55, «bir araç sahibinin (Halter) kusuru olmaksızın motorlu bir taşıt aracının üçüncü bir şahıs tarafından çalınarak kullanılması sonucunda ölen veya yaralanan şahıslar yararına, Devlet'in (Bund), işleme yeri İsviçre'de bulunan sigorta şirketleriyle akteceği sorumluluk sigortası» ndan sözetmektedirler. Yoksa, her zarar - görenin (örneğin şeye gelen zararlarda da (Sachschaden)), «izinsiz yararlanmadan doğan sorumluluk sigortası» ndan (Strolchenfahrten - Versicherung) yararlanması sözkonusu değildir. Daha geniş bilgi için bak. *Strebel/Huber*, Art. 55, N. 4 v.d.

ilişkin kurallar uyarınca» ödenecektir (SVG Art. 75/III, c. 1). Eğer, zarar gören, «kazalara karşı kanun uyarınca sigortlanmış bulunuyorsa, izinsiz yararlanmadan doğan sorumluluk sigortasına, zararın ancak kaza sigortası tarafından kapsanmadığı oranda başvuru-
labilir» (SVG Art. 75/IV) ⁷⁸. Zararın Devlet tarafından giderildiği durumlarda, Devletin (ve sigortacısının), sorumlu kişilere başvurma hakkı mevcuttur (SVG Art. 75/III c. 3).

SVG Art. 75/III'te yer alan «izinsiz kullanmadan doğan sorumluluk sigortası» şu şartlara tâbi kılınmıştır:

α) Devletin sorumluluğu için ilk şart, «izinsiz yararlanma» dan ötürü, araç sahibinin sorumluluktan kurtulmuş olmasıdır (SVG Art. 75/I c. 3). Şayet, araç sahibi sorumluluktan kurtulamamışsa, artık Devlet'in sorumluluğu söz konusu olamaz. Zira, araç sahibi sorumlu olunca, onun sigortası da sorumlu olacağından, zarar görenin bu sigortacıya başvurması gerekmektedir ⁷⁹.

β) Devletin sorumluluğunda, ödeme mükellefiyeti sadece *şahsa gelen zararlara* (Personenschaden) karşıdır. Burada da, sigortacının ödeme mükellefiyeti, tıpkı, araç sahibinin sigortasında olduğu gibi, SVG Art. 64'teki asgarî sigorta bedelleriyle sınırlıdır. Bunun sebebi, SVG Art. 75/III'teki kurala dayanmaktadır: Devlet, zararı, «araç sahibinin sigortasına ilişkin kurallar uyarınca» ödemekle mükelleftir ⁸⁰.

γ) «İzinsiz yararlanmadan doğan sorumluluk sigortası» nda belli zarar - görenler bakımından özellikler mevcuttur:

İlk olarak, «*kanun uyarınca kazaya karşı sigortalanan kişiler*» ayrı bir kategori teşkil ederler ⁸¹. Bu şahıslar, Devlete (ve sigortacısına) karşı, uğramış buldukları zarar, kaza sigortasıyla giderilmediği oranda ve giderilmeyen miktarlar için başvurmak yetkisini haizdirler.

Devletin sorumluluğu bakımından, ikinci kategori zarar - görenler ise, «*aracın çalındığını bilerek araca binen*» kimselerdir (mitfahrende Personen). 1932 tarihli MFG, bu kimseleri sigortacıya karşı her türlü talep imkânından mahrum ettiği halde (Art. 55/III) ⁸²; SVG, sigortanın himayesinden onları da yararlandırmış-

78) *Oftinger*, II/2, s. 819.

79) *Oftinger*, II/2, s. 820.

80) *Oftinger*, II/2, s. 821.

81) *Oftinger*, II/2, s. 819.

82) *Strebel/Huber*, Art. 55, N. 38 v.d.

tır. Ne var ki, bu gibi durumlarda «izinsiz yararlanan» in sorumluluğu SVG Art. 58 v.d. uyarınca değil; fakat Borçlar Kanunu (OR) hükümlerince tâyin edileceğinden (SVG Art. 75/II), onun da, Devletin de sorumluluğu daha hafiftir. Kaldı ki, yolculuğa katılmanın, yolcu bakımından bir kusur (Selbstverschulden = zarar görenin kendi kusuru) teşkil ettiği durumlarda, bu sorumluluğun tamamen veya kısmen kaldırılması da mümkün bulunmaktadır⁸³.

δ) «İzinsiz yararlanmadan doğan sorumluluk sigortası» nda da, zarar - görenin, sigorta şirketine karşı, *doğrudan doğruya bir alacak hakkı* (unmittelbares Forderungsrecht) mevcuttur (VVG Art. 52/IV)⁸⁴. Bu hakkı ileri sürdüğünde, zarar gören, bir «izinsiz yararlanma» nın mevcudiyetini ve aracın gözetimindeki kusursuzluğu sebebiyle de, araç sahibinin (ve sigortacısının) değil, fakat sadece «izinsiz yararlanan» in sorumlu bulunduğunu ispat etmekle mükelleftir. Zarar - gören, zarar giderimi bakımından sadece Devlete ve sigortacısına değil, fakat diğer tazminat mükelleflerine de (örneğin kazaya sebep olan diğer taşıt aracının sahibi gibi) başvurabilir. Eğer ilk olarak, Devlet'in sigortacısına başvurulmuşsa, bu sigortanın karşılamadığı öbür alacaklar (Restforderung) için, diğer tazminat mükellefleri dâva edilebilir⁸⁵.

«İzinsiz yararlanmadan doğan sorumluluk» halinde, zarar - görene tanınan alacak talebi de, gerek zaman aşımı bakımından, gerekse yetkili mahkeme bakımından yine SVG hükümlerine tâbi kılınmıştır (Art. 83 - 84).

ε) İzinsiz yararlanmadan doğan zararlardan Devlet'in sorumlu kılındığı durumlarda, Devlet ve sigortacısı da, «izinsiz yararlanan» a ve diğer sorumlulara başvurabilir (rücu edebilir) (SVG Art. 75/III c. 3).

C. Türk hukukunda, çalınan veya araç sahibinin izni dışında kullanılan motorlu taşıt araçlarının sebep oldukları zararlardan doğan sorumluluk.

I. GENEL OLARAK :

Alman hukukunun «Schwarzfahrt» ve İsviçre hukukunun «Strolchenfahrt» kavramları Türk doktrininde belirli bir terimle

83) *Oftinger*, II/2, s. 822.

84) *Oftinger*, II/2, s. 822.

85) *Oftinger*, II/2, s. 822.

anılmamaktadır. Örneğin *Tandoğan*⁸⁶ bu kavramı «araç sahibinin kusuru ve rızası olmaksızın aracın bir üçüncü şahsın eline geçmesi» yolunda açıklamış; *Akın*⁸⁶ bir yerde, «vasıtayı gayrimeşru kullanma» dan; diğer bir yerde, «çalma ve müsaade istihsal etmeden vasıtayı kullanma halleri» nden söz etmiş; *Adal*⁸⁶ ise «kaçak - izinsiz kullanma» demekle yetinmiştir. İlk iki yazarın «Schwarzfahrt» kavramını karşılamak üzere kullandıkları ifade doğru olmakla beraber, bir «karşılık» değil, bir açıklama niteliğindedir ve ifadenin uzunluğu da ayrıca bir mahzur teşkil etmektedir. *Adal*'ın «kaçak seyahat» (s. 125) karşılığı ise «araç sürme ehliyetini haiz olmaksızın bir aracın kullanılması» durumunu hatıra getirdiğinden yerinde değildir. Nitekim, bunu farkedene yazar da, «kaçak» sözcüğünün yanına, bir de «izinsiz» sözcüğünü ekleyivermiştir.

Fikrimizce, «Schwarzfahrt» kavramı Türk hukukuna «izinsiz yararlanma» terimiyle aktarılabilir. Almanca «unbefugte Benutzung» karşılığı olarak kullanılan bu deyimle, aracın sadece çalındığı durumlar değil, ayrıca araç sahibinin izni dışında kullanıldığı haller de anlaşılmalıdır. «İzinsiz yararlanma» kavramını açıklamak yönünden, Almanca «Schwarzfahrer» (Strolchenfahrer); Fransızca «tiers non autorisé» terimlerinin Türkçe «izinsiz yararlanan»; *Schwarzfahrt* (= Strolchenfahrt = course non autorisée) teriminin ise Türkçe «izinsiz yolculuk» terimleriyle anılmasında isabet olacağını sanıyoruz.

II. TÜRK HUKUKUNDA «İZİNSİZ YARARLANMA» DAN DOĞAN SORUMLULUK :

1. Ceza hukuku bakımından.

«Başkasına ait taşınabilir bir malın sahibinin rızası olmaksızın faydalanmak kasdıyla alınması» Ceza Hukuku bakımından hırsızlık suçunu teşkil eder. (TCK. m. 491)⁸⁷. Motorlu bir taşıt aracının, kullanılmak üzere, araç sahibinin rızası dışında alınması *Ceza Hu-*

86) *Tandoğan*, s. 237/238; *Akın*, AD., Yıl 52, Ocak/Şubat 1961, Sayı 1-2, s. 81 ve Motorlu Nakil Vasıtalarına karşı Mecburî Mesuliyet Sigortası, s. 139; *Adal*, s. 110/113.

87) *Şensoy*, s. 27; *Erem*, s. 1090; *Dönmezer*, s. 216.

kuku doktrininde basit hırsızlığın⁸⁸, «*kullanma hırsızlığı*»^{88 a} adı verilen özel bir tipi olarak ele alınmakta ve bu suç ta, basit hırsızlığa ilişkin hükümlere tâbi kılınmaktadır⁸⁹. *Uygulamada* ise, kullanma hırsızlığı kavramı bir süre çekişmelere sebep olmuştur. Yargıtay Ceza Genel Kurulu 15/7/1946 tarihli eski bir kararında, Ankara'daki Amerikan askerî ataşeliğine ait bir jeep'in gezinti yapmak amacıyla alınıp iade edilmesini «*kullanma hırsızlığı*» saymamış⁹⁰; ancak Yargıtay 2. Ceza Dairesinin kullanma hırsızlığına ilişkin süreklili kararları⁹¹ karşısında da, bilimsel bakımdan yanlış bulunan görüşünü değiştirerek, 1949 tarihinden itibaren «*araç sahibinin rızası olmaksızın, gezinti yapmak amacıyla bir aracın alınması*» nı «*kullanma hırsızlığı*» olarak benimsemiş ve içtihadını da bu şekilde geliştirmiştir⁹².

88) Basit hırsızlık üzerine daha geniş bilgi için bak. *Şensoy*, s. 27 v.d.; *Erem*, s. 1090 v.d.; *Dönmezer*, s. 215 v.d.

88 a) *Kullanma hırsızlığı* (= *usus furtum*) iki kavramı kapsamaktadır: 1) başkasına ait bir malı bulunduğu yerden almaksızın hakkı olmadan kullanmak; 2) başkasına ait bir malı bulunduğu yerden alarak hakkı olmadan kullanmak. İkinci durumun tipik örneği başkasına ait bir otomobilin park ettiği yerden alınarak bir süre kullanılmasıdır. *Kullanma hırsızlığına* ilişkin yabancı hukuklar için bak. *Kunter*, İst. BD, s. 452 v.d.; *Şensoy*, s. 68 v.d.; *Erem*, s. 1092 v.d.; *Dönmezer*, s. 233 v.d.

89) Türk doktrininde, kullanma hırsızlığının ilk şekli, «*malın bulunduğu yerden alınması*» şartının gerçekleşmemesi sebebiyle hırsızlık sayılmamakta (*Şensoy*, s. 75; *Erem*, s. 1093); ikinci şekli ise, basit hırsızlığın bir görünümü olarak kabul edilmektedir. *Şensoy*'un dediği gibi (s. 76) «*kullanma hırsızlığında, zilyedlik ref edilmiş buldukça, hırsızlıktan farklı bir durum mevcut değildir ve böyle bir halde Ceza Kanunumuzdaki umumî kaide tatbik edilmelidir*». Bu görüş *Dönmezer* (s. 236); *Kunter* (İst. BD. 457) ve *Erem* (s. 1095) tarafından da paylaşılmaktadır. İsviçre Ceza Kanununda, kullanma hırsızlığı ayrı bir hükme bağlanmış ve iktisap amacı olmaksızın almak ve çalınan mal üzerinde hak sahibine zarar vermek şartıyla kullanma hırsızlığı, basit hırsızlıktan daha az cezayı gerektiren bir suç olarak kabul olunmuştur. Aynı çözüm, Türk hukukunda de lege ferenda *Kunter* (İst. BD. 458) tarafından da savunulmaktadır.

90) Yargıtay Ceza Genel Kurulu'nun 15/7/1946 tarihli ve E 107/K 115 sayılı kararı için bak. *Şensoy*, s. 77.

91) Yargıtay 2. Ceza Dairesi'nin 28/1/1948 tarihli; E 13813/K 855 sayılı ve 20/9/1950 tarihli; E 11488/K 9288 sayılı kararları için bak. *Şensoy*, s. 78/79.

92) Yargıtay Ceza Genel Kurulu'nun 21/3/1949 tarihli; E 92/K 96 sayılı kararıyla; 19/12/1955 tarihli; 2/138 - 138 ve 30/1/1961 tarihli; 8/6 sayılı kararları için bak. *Şensoy*, s. 80/81.

Böylece, Ceza Hukukumuz yönünden, «izinsiz yararlanma» ya ilişkin cezaî sorumluluk açıklık kazanmış bulunmaktadır. «İzinsiz yararlanma», bir kullanma hırsızlığı sayıldığına göre, aracı çalan kimse, basit hırsızlığa ilişkin hükümlere göre cezalandırılır. Öte yandan, trafik kazalarından doğan cezaî sorumluluk ise, izinsiz yararlananın işlemiş bulunduğu suçun mahiyetine göre değişecektir.

2. Trafik Hukuku bakımından.

Türk hukukunda, motorlu taşıt araçlarının sebep oldukları zararlardan doğan hukukî sorumluluk 6085 sayılı *Karayolları Trafik Kanunu* ve onu değiştiren 232 sayılı *Kanunla* düzenlenmiş olduğu halde (m. 50); kanun koyucu, çalınan veya araç sahibinin izni dışında kullanılan araçların sebep oldukları zararlara ilişkin sorumluluk hakkında bir hüküm koymaktan kaçınmıştır. 6085 sayılı Kanun'un değiştirilmesi ve düzeltilmesine ilişkin *Tasarı* ise bu problemi düzenleyen hükümler taşımaktadır. Tasarının 50. m. nin (E) bendi «izinsiz yararlanma» ya ilişkin şu hükmü koymaktaydı⁹³:

«Motorlu nakil vasıtasını gayrimeşru bir surette ele geçiren ve kullanan kimse, hukukî mesuliyette mal sahibinin yerine kaim olur.»

Bu hükümle *Tasarı*, İsviçre ve Alman hukuklarının çözümlerini benimsiyordu. *Tasarı*'nın 50. maddesinin (E) bendinin 2. fıkrası ise, araç sahibinin sorumluluktan kurtuluş imkânlarını düzenlemekteydi. Bu hükme göre, araç sahibi, «aracın gayrimeşru olarak kullanılması» nı⁹⁴ önleme bakımından kusursuz bulunduğunu ispat edebilirse, sorumluluktan kurtulacak; aksi halde aracın gözetimindeki herhangi bir kusur onu da, «izinsiz yararlanan» la birlikte sorumlu kılacaktı. Aracın çalınmış olduğunu bilerek araca binen kimselere karşı sorumluluk ise SVG Art. 75/II'ye benzer bir hükümle düzenleniyordu. Bu konuda, *Tasarı*'nın 50. maddesinin (E) bendinin 3. fıkrası şuydu:

«Bir vasıtaya, gayrimeşru surette ele geçirildiğini bilerek veya halin icaplarına göre bilmek durumunda olarak binenlerin zararları hakkında, BK. hükümleri tatbik olunur».

93) Bu *Tasarı* için bak. *Akın*, s. 140.

94) Haklı bir sebebe dayanmayan fiil ve hareketler gayrimeşrudur. Bak. *Akın*, s. 140.

Tasarıya, «sigorta teminatının mukadderatı» hakkında hiç bir hüküm konulmaması büyük bir eksiklikti. Buna rağmen, «izinsiz yararlanma» dan doğan hukukî sorumluluğa ilişkin bu önemli hükümler, bilinmeyen sebeplerle, 232 sayılı Kanun'a alınmamış ve bu yüzden de, Karayolları Trafik Kanunumuzda önemli bir boşluk bırakılmıştır⁹⁵.

III. TÜRK HUKUKUNUN, HUKUKİ SORUMLULUĞU DÜZENLEYEN HÜKÜMLERİ AÇISINDAN, «İZİNSİZ YARARLANMA» DAN DOĞAN SORUMLULUĞA İLİŞKİN ÇÖZÜMLER:

1. Uygulama.

«İzinsiz yararlanma» dan doğan sorumluluk bakımından Karayolları Trafik Kanunumuzda «gerçek bir hukukî boşluk» un bulunması⁹⁶, uygulamayı, «kusur sorumluluğu» na ilişkin genel kurallara başvurmak zorunda bırakmıştır. Gerçekten, Yargıtay'ın çeşitli kararlarına göre, aracın gözetiminde gerekli özeni göstermemiş bulunan «araç sahibi» kusurlu sayılmakta ve izinsiz yararlananın yapmış olduğu zararlardan BK. 41 uyarınca sorumlu tutulmaktadır^{97 98}. Bu çözümün hiç de tatminkâr olmadığı muhakkaktır. Zira, bu çözümde, zararın meydana gelmesinde kusuru bulunmadığını ispat eden araç sahibi, sorumluluktan sıyrılmakta; trafik kazalarından doğan büyük zararlara karşı, zarara uğrayan şahıs ise BK. 41'deki modası geçmiş «kusur sorumluluğu» kurallarıyla başbaşa bırakılmaktadır. Bu durumda, zararın giderilmesi bakımından, zarar - gö-

95) *Akın*, s. 140.

96) «Gerçek ve gerçek olmayan hukukî boşluk» kavramları Türk Hukukuna Kocayusufpaşaoğlu (En Yakın Kanunî Mirasçılarının Mirası Reddetmesi - Mehaza Göre Tefsir, Mukayeseli Hukuk Araştırmaları Dergisi, C. I, Sayı 1'den ayrı bası'da, s. 46) tarafından getirilmişlerdir. Belli bir problem hakkında kanun hiç bir hüküm taşıyorsa «gerçek boşluk» tan; problemi çözümleyen bir hüküm bulunmakla beraber, bu çözüm inandırıcı ve doyurucu değilse «gerçek olmayan boşluk» tan söz edilir.

97) 4. HD. 31/12/1949; E 7329/K 7051 (*Erdinç*, s. 97; Ayrıca Öztürk/Eruluç/Akçollu/Şentürk, Temyiz 4. HD Emsal Kararları (1934 - 1958), Ankara, 1959, s. 103); 4. HD. 26/3/1957; E 7864/K 1643 (Öztürk/Eruluç/Akçollu/Şentürk, s. 27); 4. HD. 3/5/1958; E 10615/K 2974 (Olgaç, Kazai ve İlmî İçtihatlarla Türk Borçlar Kanunu ve İlgili Hususî Kanunlar, İstanbul, 1959, N. 916); Yargıtay HGK. 18/11/1953; E 4 - 124/K 126 (Olgaç, N. 919).

98) *Tandoğan*, s. 237.

renin karşısında sadece, «izinsiz yararlanan» kalmaktadır. «İzinsiz yararlanan» ların çok kere ödeme güçlerinin mevcut olmadığı da hayat deneyimlerinin ortaya koyduğu bir gerçek olduğundan, çalınan bir aracın yapmış olduğu kazadan zarar görmek talihsizliğine uğrayan kimse büsbütün yardımsız ve himayesiz kalmaktadır.

Öte yandan uygulamaya hâkim olan diğer bir eğilim de, araç sahibinin, aracın işletilmesi için istihdam ettiği kimselerin yapmış oldukları kazalardan doğan sorumluluğunun, sistematik bir şekilde BK 55 çerçevesinde ele alınmasıdır⁹⁹. Bu tutum, 6085 sayılı Kanun'un eski 50. maddesi yönünden kısmen haklı görülebilirse de, bugün 232 sayılı Kanun'la getirilen yeni 50. madde bakımından kesin olarak yanlış ve yanıltıcıdır^{99 a}.

2. Doktrin.

Karayolları Trafik Kanunumuzdaki «boşluk» un sebep olduğu haksız sonuçları gidermek ve «izinsiz yararlanma» dan doğan sorumlulukla ilgili çeşitli problemlere cevap verebilmek çabasıyla doktrin, mevcut sorumluluk kurallarını çeşitli yönlerden incelediğimiz olaya uygulamıştır.

a) «İzinsiz yararlanma» dan doğan sorumluluk yönünden, *Akın* de lege lata şu sorumluluk ilişkilerini tesbit etmektedir:

aa) İlk olarak, aracı çalan ve izinsiz yararlanan, aracın sebep olduğu bütün zararlardan BK 41 uyarınca sorumludur¹⁰⁰.

bb. Araç sahibi bakımından ise¹⁰¹, bir ayırım yapılmalıdır: Eğer araç sahibi, «aracın çalınmasında kendisine atfı kabil hiç bir kusur olmadığını» ispat ederse sorumluluktan kurtulur¹⁰². Buna karşı, aracın gözetimi bakımından gerekli özen gösterilmemişse,

99) Örneğin Yargıtay 3 HD.nin 11/9/1958 tarihli ve 5036/4508 sayılı kararına bakınız (AD. 1962, Sayı 1, s. 61/62). Bu kararla ilgili bazı açıklamalar için bak. *Tunçomağ*, Mahkeme Kararları Kroniği, İstanbul Hukuk Fakültesi Mecmuası, Cilt XXIX, Sayı 1-2, s. 376/378.

99 a) *Tunçomağ*, Mahkeme Kararları Kroniği, s. 377.

100) *Akın*, s. 138.

101) Araç sahibinin sorumluluğuna ilişkin olarak «Karayolları Trafik Kanunu Malî Mesuliyet Sigortası Umumî Şartları» içinde şu hüküm göze çarpmaktadır: Aracı gayrimeşru bir şekilde ele geçirerek kullanan kimseler tarafından verilen karar ve ziyana müteallik talepler sigorta teminatı dışındadır (m. 2/e).

102) *Akın*, s. 139.

Akın'a göre, araç sahibinin sorumluluğu BK. 56'ya uygun olarak düzenlenmeli ve sadece BK. 56'daki kurtuluş imkânları, onun da sorumluluktan sıyrılabilmesini mümkün kılmalıdır¹⁰³.

Akın'ın yürürlükteki hukumuz bakımından varmış olduğu bu çözüm tatminkâr değildir. Zira, trafik kazalarından doğan sorumluluğa ilişkin özel bir mevzuat mevcutken, uygulamanın, menfaatler durumundaki benzerlik gerekçesiyle; BK. 56'ya başvurusu bir hayli şüphelidir. Nitekim, bu çözümün, «izinsiz yararlanma» dan doğan sorumluluğa ilişkin problemleri gereği gibi cevaplandırmayacağına belirten *Akın* da, sonradan *Tasarı*'nın 50. maddesinin (E) bendi üzerinde durmakta ve olması gereken hukumuz bakımından İsviçre çözümüne benzer bir çözümün getirilmesini dilemektedir¹⁰⁴.

b) Aynı meseleyi, Karayolları Trafik Kanunumuz yönünden inceleyen *Tandoğan* ise, «izinsiz yararlanma» da BK 41'e başvurusunun yetersizliğini belirtmekte ve İsviçre örneğine uygun olarak, m. 50 anlamında bir sorumluluğun kurulmasını ve bu sorumlulukta «araç sahibinin kusurunun, munzam kusur sayılması» nı öğütlemektedir¹⁰⁵. *Tandoğan*'a göre, 6085 sayılı Kanunun 232 sayılı Kanun'la değiştirilen 50. maddesinin 2. fıkrası aynen uygulandığı takdirde, araç sahibi «zararın mücbir sebepten veya kazazedenin veya üçüncü şahsın ağır kusurundan ileri geldiğini *veyahut* kendisinin veya ef'al ve harekâtından mesul olduğu kimselerin kusurunun bulunmadığını ispat ederse» sorumluluktan kurtulmaktadır. Böyle olunca da, «izinsiz yararlanma» durumunda, araç sahibi, aracın gözetimi bakımından gerekli özeni göstermekte kusuru olmadığını ispat ettiğinde, sorumluluktan sıyrılacak, zarar - görene karşı ise; izinsiz yararlanan ancak kusurlu bulunduğu takdirde BK 41 uyarınca sorumlu kılınabilecektir. Bu çözümün haksızlığı ve yetersizliği ise apaçıktır. Bu sebepten dolayı, *Tandoğan*, araç sahibinin sorumluluktan kurtulması bakımından Karayolları Trafik Kanunu m. 50/II'nin, aşağıdaki şekilde yorumlanmasını teklif etmektedir. *Tandoğan*'ın savunduğu yoruma göre, m. 50/II'deki «*veyahut*» sözcüğünden, «*yahut*» kısmı kaldırılmalı ve bırakılan «*ve*» sözcüğü sayesinde de, hiç değilse İsviçre hukukunun 1932 tarihli MFG Art. 37/II ile getirilen sorumluluk kuralına varılmalıdır.

103) *Akın*, s. 139.

104) *Akın*, s. 140.

105) *Tandoğan*, s. 237.

Tandoğan'ın yorumunda Karayolları Trafik Kanunumuzun m. 50/II'si şu şekli almaktadır ¹⁰⁶ :

«Motorlu taşıt, müteharrik makina veya lâstik tekerlekli traktör sahibi, zararın mücbir sebepten veya kazazedenin veya üçüncü şahsın ağır kusurundan ileri geldiğini *ve* (Kanun'da *veyahut*) kendisinin veya ef'al ve hareketâtından mesul olduğu kimselerin kusurunun bulunmadığını ispat ederse mesuliyetten kurtulur.»

Şimdi, bu yorum açısından «izinsiz yararlanma» dan doğan sorumluluk problemi ele alındığında *Tandoğan*'a göre, «araç sahibi, ancak üçüncü şahsın ağır kusurunu ispat ederek mesuliyetten kurtulabilecektir. Üçüncü şahsın kazanın vukuunda ağır kusuru yoksa yine araç sahibi sorumlu olacak ve her türlü muhafaza tedbirini almasına rağmen otomobilinin çalınması veya gasbedilmesinden doğan zararın tazmini riskini üzerinde taşıyacaktır» ¹⁰⁷.

Yürürlükteki hukukumuz yönünden *Tandoğan*'ın getirdiği çözüm, fikrimce de «Karayolları Trafik Kanunu»muz bakımından savunulması en akla yatan ve en uygun görünen bir çözümdür. Bu bakımdan, de lege ferenda bir müdahale yapılincaya kadar, uygulamanın hiç değilse bu yorumdan yararlanması son derece isabetli olacaktır.

D. Olması gereken hukukumuz bakımından (= de lege ferenda), çalınan veya araç sahibinin izni dışında kullanılan motorlu taşıt araçlarının sebep oldukları zararlardan doğan hukukî sorumluluk üzerine bazı dilekler.

1. Alman ve İsviçre hukuku bakımından yapmış olduğumuz açıklamalara bakılınca, Karayolları Trafik Kanunumuzun «izinsiz yararlanma» ya ilişkin sorumluluk kuralları getirmemesiyle, «sokaktaki yurttaş» in ne kadar büyük bir tehlike içinde bulunduğu kendiliğinden anlaşılmaktadır. Zira, önceden de, belirtmiş olduğumuz gibi, somut bir olayda, motorlu bir taşıt aracının yapmış olduğu kazadan zarar gören kimsenin, zarar - giderimi bakımından durumu acayip bir görünüm göstermektedir: Şayet, «izinsiz bir yararlanma» söz konusu değilse, zarar - gören, m. 50 v.d. çerçevesinde

106) *Tandoğan*, Batider, C. I, Sayı 1, s. 75 v.d.; *Tandoğan*, s. 224.

107) *Tandoğan*, s. 238.

araç sahibinin ve sigortacısının sorumluluğuna gidebilmekte; buna karşı, aracın çalındığı bir olayda ise ¹⁰⁸, araç sahibine karşı sadece BK. 41'deki «kusur sorumluluğu» kuralları uyarınca başvurabilmektedir. Böyle bir durumda, araç sahibi de, aracın gözetimi bakımından gerekli özeni gösterdiğini ve kusursuz olduğunu ispat ettiği takdirde, zarar - gören artık sadece araç hırsızına başvurmak zorundadır (BK. 41). Zarar bakımından, arada bir fark bulunmamasına rağmen, bir olayda araç sahibinin ve sigortacısının sorumluluğuna gidebilmek; başka bir olayda ise, sırf «aracın çalınmış olması» olayından ötürü, zarar gören şahsı, ödeme kabiliyeti pek şüpheli araç hırsızlarıyla başbaşa bırakmak sadece haksız değil, ayrıca sosyal güvenliğe de aykırıdır. Bu sebepten dolayı, Karayolları Trafik Kanunumuzda yapılacak en yakın bir değişiklikte bu problemin de kesin ve açık hükümlerle çözümlenmesi gerekmektedir.

2. «İzinsiz yararlanma» ya ilişkin sorumluluk bakımından *Tandoğan* gibi ¹⁰⁹, fikrimizce de en isabetli çözüm SVG Art. 75'e benzer bir çözümün getirilmesidir. «İzinsiz yararlanan», araç sahibi yerine ve araç sahibi gibi sorumlu kılınmalı; araç sahibi de, aracın çalınmasını veya izinsiz kullanılmasını önleme bakımından kendisinin ya da fiillerinden sorumlu olduğu kimselerden birinin kusuru bulunmadığını ispatlamadıkça, sorumluluktan sıyrılamamalıdır.

Aracın çalınmış olduğunu bilerek yolculuğa katılan kimselere karşı olan sorumluluk bakımından da, yine SVG Art. 75/II bize örnek olabilir. 232 sayılı Kanun'dan önceki Tasarı'nın 50. maddesinin (E) bendinin 3. fıkrasında belirtildiği gibi ¹¹⁰, bu husustaki sorumluluğun ayrıca, «duruma göre aracın çalınmış olduğunu bilmesi gerekenler» e de uygulanması isabetli olacaktır. Bu gibi kimselere karşı sorumluluk, Karayolları Trafik Kanunu'na göre değil, fakat Borçlar Kanunu hükümlerine göre tesis edilmelidir.

İzinsiz yararlanmada, aracın çalınmasına, gerekli gözetim tedbirlerini alması sebebiyle imkân vermeyen ve bu yüzden de, sorumluluktan kurtulan araç sahibi yerine, onun tâbi olduğu sorumluluk çerçevesinde «izinsiz yararlanan» in sorumlu kılınması, bu sorum-

108) «Karayolları Trafik Kanunu Mali Mesuliyet Sigortası Umumî Şartları» nda yer alan 2. maddenin (e) bendine göre «aracı gayrimeşru bir şekilde ele geçirerek kullanan kimseler tarafından verilen zarar ve ziyana müteallik talepler» sigorta teminatının dışında kalmaktadır.

109) *Tandoğan*, s. 238.

110) *Akm*, s. 140.

luluğu üstlenen bir sigorta mevcut bulunmadığı sürece fazla bir anlam taşımamaktadır¹¹¹. Trafik kazalarından doğan tehlikelerin büyüklüğü karşısında, ödeme gücü şüpheli kişilerin sorumluluğu «kuramsal» olmaktan öteye gidemeyeceğinden, SVG Art. 75/III'te olduğu gibi, çalınmış taşıttan, araç sahibinin (ve dolayısıyla sigortacısının) sorumlu olmadığı durumlarda, şahsa gelen zararlar için *Devlet*'i sorumlu kılmak gerçekçi bir çözüm teşkil edecektir. Devlet, zararları, araç sahibinin tâbi olduğu sigorta kurallarına göre karşılamalıdır. Bu hususta, Devlet'in *özel bir sigorta* tesis etmesi de herhalde isabetli olur. Zarar - gören, izinsiz yararlanma durumlarında, doğrudan doğruya Devlet'e (ve sigortacısına) karşı zarar giderimine ilişkin bir alacak hakkına sahip kılınmalıdır. Zararın, Devlet (ve sigortacısı) tarafından ödendiği durumlarda, sigortacının sorumlu kimselere başvurması (rücu hakkı) tabiidir.

Kanun uyarınca, kazaya karşı sigortalanan şahıslar bakımından ise yine, SVG Art. 75/IV uygulanabilir. Böyle bir çözümün getirilmesi, sigorta mevzuatımızın bu günkü şartlarına bağlı bulunmaktadır.

3. «İzinsiz yararlanma» dan doğan sorumluluk üzerindeki araştırmamızın bizi ulaştırdığı sonuç, Karayolları Trafik Kanunumuzun yeniden gözden geçirilmesinde, SVG Art. 75'e benzer bir hükmün Türk hukukuna getirilmesinden ibarettir. Kanun koyucunun ileriki bir düzenlemesinde SVG Art. 75'ten önemsiz değişikliklerle ayrılan aşağıdaki metin örnek teşkil edebilir :

İzinsiz yararlanmadan doğan sorumluluk :

«Motorlu bir taşıt aracını kullanmak amacıyla çalan kimse, araç sahibi yerine¹¹² ve araç sahibi gibi sorumludur. Yolculuğun başlangıcında, taşıt aracının kullanılmak amacıyla çalındığını bilen veya duruma göre bilmesi gereken şoför de, çalanla birlikte müteselsilen sorumludur. Araç sahibi, kendisinin veya fiillerinden sorumlu olduğu kimselerden birinin aracın çalınmasını kusuruyla mümkün kılmadığını ispat ederse, sorumluluktan kurtulur. Araç sahibinin sorumlu olması halinde, bu sorumluluk mü-

111) Bu bakımdan, «Kaçak seyahat halinde sorumluluk» a ilişkin olarak *Adal*, (s. 125) tarafından de lege ferenda yapılan teklif te, bu sorumluluğu kapsayacak bir sigorta teminatını öngörmediği için «kuramsal» kalmaktadır.

112) Bak. yukarıda dip notu 2'deki açıklamalar.

teselsil olup, araç sahibi diğer sorumlulara başvurma hakkını (rücu hakkı) haizdir.

Motorlu taşıt aracının çalınmış olduğunu bilen veya duruma göre bilmesi gereken kimselere karşı sorumluluk, Borçlar Kanunu hükümlerine göre tesis olunur.

İzinsiz yararlanmadan, araç sahibinin sorumlu olmadığı durumlarda, şahsa gelen zararlara ilişkin giderim talepleri, araç sahibinin tâbi olduğu sigorta kurallarına göre Devlet tarafından karşılanır. Devlet, bu sorumluluğu karşılamak gayesiyle özel bir sigorta aktedebilir. Devlet ve sigortacısının, sorumlu olan kimselere karşı başvurma hakkı (rücu hakkı) mevcuttur.

Zarar - gören, kazaya karşı kanun uyarınca sigortalı ise, üçüncü fıkradan doğan zarar giderimi, ancak kanunî kaza sigortasının, zararları karşılamadığı oranda ileri sürülebilir.»

Dr. Ergun ÖZSUNAY

BİBLİYOGRAFYA

Adal, E. — Trafik Kazalarında Akit - Dışı Hukukî Sorumluluk, İstanbul, 1963.

Akın, Z. — Motorlu Nakil Vasıtaları Kazalarına Karşı, Mecburî Mesuliyet Sigortası, Ankara, 1963.

Akın, Z. — 6085 sayılı Karayolları Trafik Kanununun Malî Mesuliyet ve Mecburî Sigortaya Müteallik 50 ve 51. maddeleri hükümlerini değiştiren 232 sayılı Kanun etrafında düşünceler, AD., Yıl 52, Ocak - Şubat 1961, Sayı 1 - 2, s. 71 - 94.

Bussy, A. — Responsabilité Civile Automobile X, Usage du Véhicule par un Tiers non Autorisé, FJS, No. 915, Genève.

Bussy, A. — Code Fédéral de la Circulation, Commentaire, Lausanne, 1933.

Brühlmann — Türkiye'de Motorlu Nakil Vasıtaları için Mecburî Mesuliyet Sigortası, Çev.: T. Kalpsüz, Ankara, 1956.

Bühlmann W. — Die rechtliche Stellung des geschädigten Automobilhalters nach Art. 39 MFG, Bern, 1940.

Dönmezer, S. — Ceza Hukuku Hususî Kısım, Şahıslara Karşı ve Mal Aleyhinde Cürümler, 5. Bası, İstanbul, 1963.

Erdinç, A. — İzahlı Karayolları Trafik Kanunu, Ankara, 1962.

Erem, F. — Türk Ceza Hukuku, C. II. Hususî Hükümler, 1. Bası, Ankara, 1962.

Floegel/Hartung — Strassenverkehrsrecht, 13. Auflage, München und Berlin, 1961.

Geigel, Reinhart und Robert — Die Haftpflichtprozess, 19. Auflage, München und Berlin, 1957.

Graf, M. — Die zivilrechtliche Verschulden des Automobilisten (Dogmatische Bedeutung, Verschuldensbegriff, Sorgfaltspflichten), Zürich, 1945.

Haffter, A. — Die Motorfahrzeughaftpflicht im schweizerischen, deutschen, italienischen und französischen Recht, Winterthur, 1956.

İmre, Z. — Doktrinde ve Türk Hukukunda Kusursuz Mesuliyet Halleri, İstanbul, 1949.

Jost, A. — Der Haftpflichtprozess in der Schweiz (Ein Leitfaden für die Praxis), Bern, 1951.

Karman — Die Strafbestimmungen des Bundesgesetzes über den Strassenverkehr, SJZ 56, 236 v.d.

Kunter, N. — Kullanmak için Hırsızlık, İst. BD., Sayı 9, Yıl XXII, Eylül 1948, s. 449 v.d.

Larenz, K. — Lehrbuch des Schuldrechts, II. Band: Besonderer Teil, 4. Auflage, München und Berlin, 1960.

Müller, Fritz — Strassenverkehrsrecht, 20. Auflage, Berlin, 1957.

Oftinger, K. — Schweizerisches Haftpflichtrecht, Band II/2,2. Auflage, Zürich, 1960.

Ronus — Schwarzfahrten und ihre Zivilrechtlichen Folgen nach schweizerischem und deutschem Recht, Basel, 1934.

Şensoy, N. — Basit Hırsızlık ve Çeşitli Mevsuf Hırsızlıklar, 2. Bası, İstanbul, 1963.

Strebel/Huber — Kommentar zum Bundesgesetz über den Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr, II, Zürich, 1938.

Tandoğan, H. — Türk Mesuliyet Hukuku, Ankara, 1961.

Tandoğan, H. — Trafik Kanununun Hukukî Mesuliyete Dair Hükümlerine Yapılan Yeni Tâdillerin Tahlil ve Tenkidi, Batider, C. I, Sayı 1, 575 v.d., Ankara, 1961.

Tanner, A. — Die Haftung des Motorfahrzeughalters, Bern, 1936.

Weimar — Schwarzfahrten der mit der Betreuung eines Kraftfahrzeuges beauftragten Personen, MDR 1959, 17/18.

Wussow, W. — Das Unfall - Haftpflichtrecht, 5. Auflage, Berlin - Köln, 1954.

HUKUK KAYNAKLARI

Karayolları Trafik Kanunu — 6085 sayılı KTK. 11/5/1953'te kabul edilmiş ve 18/5/1953'te yayınlanmıştır (RG. Sayı: 8411).

232 sayılı Kanun — 6085 sayılı KTK'nun bazı maddelerinin değiştirilmesi, bazı maddelerinin kaldırılması ve bu kanuna geçici dört madde eklenmesi hakkında Kanun (5/1/1961'de kabul edilip, 12/1/1961'de yayınlanmıştır. RG. Sayı: 10705).

Karayolları Trafik Tüzüğü — 5/5/1961'de yayınlanmıştır (RG. Sayı: 10799).

MFG — Bundesgesetz über den Motorfahrzeug - und Fahrradverkehr (15/3/1932 tarihli eski İsviçre Trafik Kanunu).

StVG — Strassenverkehrsgesetz (19/12/1952 tarihli Alman Karayolları Trafik Kanunu).

SVG — Strassenverkehrsgesetz (19/12/1958 tarihli yeni İsviçre Karayolları Trafik Kanunu).

VVV — Verordnung über Haftpflicht und Versicherungen in Strassenverkehr (20/11/1959 tarihli Trafikte Sorumluluk ve Sigortaya ilişkin İsviçre Tüzüğü).

K I S A L T M A L A R

<i>AD.</i>	.....:	Adalet Dergisi
<i>Art.</i>	.....:	Artikel
<i>Bak.</i>	.....:	Bakınız
<i>Batider</i>	.....:	Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi
<i>BGB</i>	.....:	Bürgerliches Gesetzbuch (Alman Medenî Kanunu)
<i>BGE</i>	.....:	Entscheidungen des Schweizerischen Bundesgerichtes
<i>BK.</i>	.....:	Borçlar Kanunu
<i>f.</i>	.....:	Fıkra
<i>FJS</i>:	
<i>İst. BD.</i>	.....:	İstanbul Barosu Dergisi
<i>Krş.</i>	.....:	Karşılaştırınız
<i>m.</i>	.....:	Madde
<i>MDR</i>	.....:	Monatschrift für Deutsches Recht
<i>MK.</i>	.....:	Türk Medenî Kanunu
<i>N</i>	.....:	Randnote ve numara
<i>OR</i>	.....:	Obligationenrecht (İsviçre Borçlar Kanunu)
<i>RG</i>	.....:	Resmî Gazete
<i>RGZ</i>	.....:	Reichsgericht in Zivilsachen (Alman Yüksek Mahkemesi kararı)
<i>s.</i>	.....:	Sayfa
<i>SJZ</i>	.....:	Schweizerische Juristenzeitung
<i>v.b.</i>	.....:	ve başkaları
<i>v.d.</i>	.....:	ve devamı
<i>ZGB</i>	.....:	Zivilgesetzbuch (İsviçre Medenî Kanunu)