

# MOTORLU TAŞIT KAZALARINA KARŞI MECBURÎ MALÎ SORUMLULUK SİGORTASI

Asistan Dr. Erhan ADAL

## § 1 — SORUMLULUK SİGORTASININ EHEMMİYETİ ve ÖZELLİKLERİ

Kusursuz sorumluluğun kabulünde büyük rol oynayan sosyal düşünce<sup>1</sup>, zarara uğrayan fertlerin himayesi konusunda sorumluluğun yerini sigortaya terketmesi hususunda müessir olmuştur. Böylece, şahsî sorumluluğun yerini ödeme kabiliyetini haiz topluluk (leistungsfähige Kollektivität) almaktadır<sup>2</sup>. Sigortada zarar, kusuru yahut zarar verici vakıa ile objektif bir alâkası olması dolayısıyla sorumlu şahsa yükletilmeyip, sigortalılar kütesine paylaştırılmaktadır. Trafik hukukunda, zarar görenin cismanı zararını karşılayan sigorta, mecburî malî sorumluluk sigortasıdır. Otomobillere tatbik edilen diğer sigorta nevilerini mecburî malî sorumluluk sigortasından tefrik etmek lâzımdır. Otomobilin çalınması, yanması, hasara uğraması, v.s. gibi hususlar bu sigorta konusunun dışındadır. Bunlar oto-kasko sigortası denilen başka bir sigorta nev'ine dahildir<sup>3</sup>.

1) Hukukî sorumluluk konusunda sosyal cereyan, iktisaden zayıf durumda bulunan kaza ve zarar kurbanlarının tazminat elde ederek himayeleri gayesini gütmektedir. Bunun tahakkuku için :

- a) Kusur şartının bertaraf edilmesi;
- b) Mecburî sorumluluk sigortası esaslarının benimsenmesi;
- c) Teminat fonunun ihdası,

ileri sürülmüştür.

2) bkz. *Oftinger*; agm. SJZ 39, 545, 562, vd., *İmre*; 44-46, *Karayalçın*; 8/9, *Akın*; 92 vd.

3) Casco, ispanyolcadan gelir. Gemi gövdesi mânasını ifade eder. Evvelâ, deniz sigortalarında kullanılan bu mefhum bilâhare Almanlar tarafından tayyare ve otomobil gibi taşıtlara da teşmil edildi. Anglo-Amerikan hukukunda buna «comprehensive insurance» denmektedir. Kasko-sigortası, taşıtın hasara uğraması, yanması, çalınması ve teferruatının rizikolarını teminat altına aldığından muhteva ve şümül bakımından trafik sigortasından daha geniştir, bkz. *Martinoli*; 21-23 vd., *Akın*; 95, dipn. 17, *Simond*; FJS No. 271.



Malî sorumluluk sigortasını Trafik Kanunu mad. 51 nizamlamıştır. Buna göre :

«Motorlu taşıt, müteharrik makina ve lâstik tekerlekli traktör sahipleri, bunların<sup>4</sup> varsa römorklarının kullanılmasından üçüncü şahıs aleyhine doğacak zararları temin etmek üzere, malî mes'uliyet sigortası akdine mecburdurlar.

İşbu sigorta mukavelesine ait ücretin peşinen ve nakden ödendiğini mübeyyin makbuzun trafik şube bürolarına tevdi mecburidir.

Taşıtın, müteharrik makinanın veya lâstik tekerlekli traktörün devriyle sigorta mukavelesinden doğan hak ve vebeler yeni sahibine intikal eder. Aracın yeni sahibi aracı devraldığı, sigortacı ise devre muttali olduğu tarihten itibaren 20 gün içinde ilgili trafik şube bürosuna haber vermek suretiyle mukavelesini feshedebilir».

Trafik kazalarında zarar gören, kusursuz sorumluluk prensibi ve malî sorumluluk sigortası hükümleriyle himaye edilmektedir. Motorlu taşıt sahipleri de sorumluluk sigortasından faydalanmakta, riziko üçüncü bir şahsa, sigortacıya mal edilmektedir<sup>5</sup>.

Sorumluluk sigortasının *gayesi* ihtilâflıdır, burada zarar gören şahısla beraber zarar veren de korunmaktadır. Zarar veren şahıs, sigorta yolu ile, mamelekinde husule gelecek eksilmeyi önlemekte ve zararın neticelerini sigortacı marifetiyle topluluğa yüklemektedir<sup>6</sup>. Zararın neticeleri, aynı neviden sorumluluğu teminat altına aldırarak isteyen birçok kimselerin yatırmış oldukları «prim» karşılığında ferdî olmaktan çıkarak kollektiviteye mal edilmektedir. Sorumluluk sigortası sosyal mahiyeti yanında, Devlet eliyle gerçekleştirilmekte, onun kontrol ve müdahalesi tarafların endişesini ortadan kaldırmaktadır<sup>7</sup>.

4) Maddenin yazılışında mânayı değiştirecek mahiyette bir hata yapılmıştır, mezkûr yere (ve) kelimesinin ilâvesi gerekir. Böylece römorkların kullanılmasının da düşünüldüğü mânası belirmiş olacaktır.

5) bkz. *Chatelain*; 43 vd., *Pétermann*, JdT 1930, I 321, *Gmür*; ZBJV 44, 10 vd., *Bridel* (*Bussy*'den naklen) ZSR 1949, 116 a, *Méan*, JdT 1949, I 226 vd., bilhassa No. IX, 242 vd., *Oftinger*, II, 793 ve 977.

6) krş.. *Akın*; 92 vd., *Tunçomağ*; 309/10, *Hemard*; C. II, 226, *Gautier*; 19, *Halperin*; 15, *Godart-Perraud-Charmantier* 474 vd., *Savatier*; 90, *Mazeaud*; C. II, No. 2740.

7) Meselâ, İsviçre MFG mad. 55'de zarar görenlerin himayesi devlet ile



Bu sigortanın *mahiyeti* de ihtilâflıdır. Bu sigorta ne şahıs ne de eşya sigortasıdır. Fakat zarar ziyan sigortasının bir nevidir<sup>8</sup>. Mecburî sorumluluk sigortasının başlıca vasfı Devletin ve kanun vazınının müdahalesinde gözükür. Bu sigortanın ikinci vasfı, karşılanan rizikonun mahdut olmamasıdır<sup>9</sup>. Sigorta hukuku esaslarına göre, rizikoların sigorta edilebilmesi için, bunların tahdit edilmesi lâzımdır. Halbuki, otomobil sigortalarında teminat altına alınan tehlike, taşıtın trafiğe arzedilmesiyle mevcut olan daimî bir tehlikedir. Sorumluluk sigortası zarar görene doğrudan doğruya sigortacıya dâva açmak (action directe, Das direkte Forderungsrecht) hakkını tanımakta ve bu bakımdan da özellik taşımaktadır<sup>10</sup>. Zarar gören, zararının tazmini için sigortalıya (zarar veren şahıs) veya doğrudan doğruya sigortacıya karşı dâva ikame edebilir (Trafik Kanunu mad. 55/II).

Bazı müellifler, malî sorumluluk sigortasının üçüncü şahıs lehine akit mahiyetini taşıdığını ileri sürmüş<sup>11</sup> ve kusursuz sorumluluk yerine üçüncü şahıslar lehine kaza sigortasının ikame edilmesinin lüzumlu olacağını müdafaa etmişlerdir<sup>12</sup>.

Zarar gören, sigortacıdan ancak poliçede gösterilen meblâğı talep edebileceği gibi, sigortalıdan da zararının tamamını istiyebilir. Trafik Kanunu mad. 55/V'e göre bu talep hakları, sigorta huku-

---

yerli sigorta şirketleri arasındaki anlaşma tarafından teminat altına alınmıştı. Bu hüküm, 1945 tarihli İngiliz Anlaşmasına (Motor Vehicle Insurance Fund) da uymaktadır. SVG mad. 76/77 böyle bir anlaşma olmadan, devletin, şahısların telâfi edilmeyen zararlarını asgarî sigorta meblâğları dahilinde karşılayacağını nizamlamaktadır, bkz. *Bolgar*; 519 dipn. 20, 520 dipn. 24 (Cassell Komitesi Raporu).

8) *Akın*; 94, *Farner*; 75 vd., *Gafner'e* göre; mecburî otomobil sigortası zarar ve ziyan sigortasının bir nevidir, 11-13, *Atabek*; 404'de bunu bir nevi mal sigortası olarak vasıflandırmıştır, *Laloux'ya* göre; (337 vd.), sorumluluk sigortası bir nevi borç sigortasıdır.

9) *Chatelain*; 40 vd., *Koenig*; SJZ 26, 163, *Ostertag-Hiestand*; 128/29, *Staeheli*; SJZ 27, 92 vd., *Lentzsch*; 78 vd.

10) Doğrudan doğruya dâva hakkı için bkz. : *Chatelain*; 65 vd., *Biney*; L'action directe de la victime d'un dommage contre l'assureur, Paris 1934, *Cassani*; Das direkte Forderungsrecht des Geschädigten gegen den Versicherer des Automobilhalters, Bern 1935, *Kalav*; L'action directe de la victime d'un dommage contre l'assureur de la responsabilité civile selon le droit suisse et le droit français, Geneve 1952.

11) *Simond*; FJS No. 271, *Koenig*; FJS No. 440.

12) bkz. : *Méan*; 242 vd., *Oftinger*; I, 32, *İmre*; 71-79, *Tandoğan*; 96 dipn. 21, *Akın*; 94 vd., *Bozer*; 255 vd.



kundaki umumî müddetlere uygun olarak (TK. mad. 1268) iki senelik bir müruruzamana tâbidir. Zarar görenin sigortacıya karşı açacağı dâva, kaza tarihinden itibaren iki senelik müruruzamana tâbi olduğu halde, sigortalı zarar verene karşı açılacak dâva, zarar görenin zarara ve onun failine ittilaı tarihinden itibaren iki sene içinde müruruzamana uğramaktadır.

## § 2 — MECBURÎ SORUMLULUK SİGORTASI AKTİNDE TARAFLAR

### I. ARAÇ SAHİBİ

1) *Trafik Kanunu'nun sistemi* : Kullanan ve taşıt sahibi.

232 sayılı Karayolları Trafik Kanununa göre, motorlu taşıtın kullanılmasından doğan zarardan sorumlu olan şahıs «araç sahibi» dir (mad. 50/I). Halbuki mad. 50'nin eski şeklinde «vasıtayı veya müteharrik makinayı kullananın» sorumlu olacağı ifade edilmişti. Malî sorumluluk sigortasını nizamlayan 51 inci maddeye göre ise, motorlu nakil vasıtalarının kullanılmasından doğan zararlara karşı, bu vasıtaların *sahipleri* malî sorumluluk sigortası yaptırmakla mükellefti.

6085 sayılı kanun mad. 50 ve mad. 51 de mevcut «kullanan» ve «sahip» terimleri memleketimizde bir karışıklık yaratmıştır. 6085 sayılı kanun mad. 50'nin eski şeklinde mevcut «kullanan» tâbirinden ne anlaşılması gerektiği ihtilâflıydı. Bu tâbirin, taşıtı fiilen kullanan şahsı ifade ettiği ileri sürüldüğü gibi<sup>13</sup>, araç bizzat sahibi tarafından sevk ediliyorsa onun, sahibin rızasıyla başkasının taşıtı idare etmesi halinde hem sahibin hem de fiilen sevkedenin, sahibin rızası olmadan başkasının vasıtayı kullanması halinde, bu üçüncü şahsın «kullanan» sayılması lâzım geldiği fikri müdafaa ediliyordu<sup>14</sup>. Diğer bir kısım hukukçular, bilhassa sorumluluk dâvalarında hasım tâyinini kolaylaştıracağı kanısı ve diğer bazı mülâhazalarla, 6085 sayılı kanunun mad. 19/B bendi ve mad. 21'e göre, trafik

13) 6085 sayılı kanunun gerekçesinde de (bkz. : T.B.M.M. Tut. D.C. 21, (S) sayısı 352'ye ek, 5/6) bu düşüncüyü teyid eden bir ibare mevcuttur: «Dikkat edilmesi gereken nokta şudur ki, bu hüküm motorlu nakil vasıtalarını ve müteharrik makinaları kullanan *şoförleri* Borçlar Kanunu'nun 50 nci maddesinde olduğu gibi tamamen ve istisnasız bir şekilde kusursuz mes'uliyete tâbi tutmamakta...».

14) *Atabek*; agm. İBD. 1954, 565 vd., 571-573.



şubeleri tarafından tutulan nakil vasıtaları sicilinde vasıtanın sahibi olarak kayıtlı bulunan şahsın «kullanan» olarak kabul edilmesi gerektiğini ileri sürüyorlardı<sup>15</sup>. Yargıtayın eski mad. 50 ile alakalı olan kararlarında kullanan mefhumu sarih olarak tesbit edilmiş, fakat umumiyetle kullanan olarak şoförü kabule temayül gösterilmiştir<sup>16</sup>. Yargıtay, kullanan mefhumunun müphem oluşu ve 6085 sayılı kanun mad. 50'nin eski şeklinin kurtuluş beyyinesi bakımından BK. mad. 55'ten farklı bulunmaması yüzünden, trafik kazalarında daha ziyade istihdam edenlerin sorumluluğuna müstenit hükümleri tatbik etmekteydi<sup>17</sup>. Tatbikatta, BK. mad. 60'daki bir yıllık müruruzaman geçirildiği takdirde, 6085 sayılı kanun mad. 50'de müruruzamanın iki yıl olmasından faydalanmak için Trafik Kanunu'ndaki hükme başvurulmaktaydı<sup>18</sup>.

*Kanaatimizce*, yalnız vasıtayı fiilen sevk ve idare edenin «kullanan» sayılması 6085 sayılı Kanun mad. 50'de kabul edilmiş olan sorumluluğun mahiyetine uygun değildi<sup>19</sup>. Vasıtayı trafiğe arz ederek bir tehlike yaratan ve bu taşıtın işletilmesinde devamlı menfaati bulunan şahsın sorumlu tutulması tehlike sorumluluğu fikrine daha uygun düşerdi. Kaldı ki, vasıtayı fiilen sevk ve idare edenler, meselâ şoförler, ekseriya zararı tazmin kudretini de haiz değildiler. Yargıtay 4. Hukuk Dairesinin 23/1/1957 tarih ve 5223/334 sayılı kararı, kanundaki «kullanan» mefhumunu «malik» ten ziyade vasıtayı kullanan şahıs» mânasına almıştı<sup>20</sup>. Kararda :

«Borçlar Kanunu'nun 55 inci maddesi hükmünün kanuna konuluşu sebebi bir kimsenin adam kullanarak elde ettiği menfaatin karşılığı olarak bu adamın yapması gerekli iş sebebiyle meydana getirdiği zararlardan mes'ul tutulması düşüncesidir»,

denilmektedir.

15) *Tuğsavul*; ABD. 1960, 6-11.

16) Yarg. 3. HD. 11/3/1957, E. 2058/K. 1759, *Olgaç*; 1117, 3. HD. 8/3/1960, E. 1865/K. 1540, Ad. D. 1960, 422/23, *Tandoğan*; 227 dipn. 23.

17) Yarg. 4. HD. 31/3/1953, E. 788/K. 1530, 4. HD. 29/1/1957, E. 971/K. 430, *Trafik mevzuatı*, 198-200, 4. HD. 26/3/1957, E. 7864/K. 1643, 3. HD. 7/6/1956, E. 4435/K. 3337, *Reisoğlu*, 163, 172 No. 17.

18) *Akın*; 66 vd. *Tandoğan*; 228.

19) bkz. : *Adal*; I. Bölüm, § 4, II, *Tandoğan*; 228, *Akın*; 68-70.

20) Ad. D. 1957, 605, Yarg. 3. HD. 18/11/1955, 8415/6088, *Olgaç*; No. 944, 3. HD. 11/11/1955, 8178/5864, Ad. D. 957, 212.



Yargıtayın, 27/3/1957 tarih ve 1/3 sayılı içtihadı birleştirme kararında, 55 inci maddenin doktrin ve tatbikattaki yeri tâyin edilmiş ve kusursuz sorumluluk esaslarının bu madde vasıtasıyla tatbik edilmesi gerektiği belirtilerek tehlike ve tehlike-menfaat nazariyelerinin terviç olunduğu izah edilmiştir <sup>21</sup>.

6085 sayılı Kanununun eski 50 nci maddesindeki hükmün sarahatine rağmen, Yargıtay 4 üncü Hukuk Dairesi 12/3/1959 tarih ve 12175/2309 sayılı kararıyla, BK. mad. 55'e göre şoförün zarar verici fiillerinden dolayı, istihdam edenin sorumluluğunu kabul etmiştir <sup>22</sup>.

Yargıtay'a hakim olan kanaat, modern hukuk nizamlarına uygun olarak BK. mad. 55'in tatbiki için şoförün istihdam edene bir hizmet akdiyle bağlı olması ve zararın bu hizmetin ifası esnasında vukua gelmesi gerektiği şeklindedir. Yüksek mahkeme, bazı kararlarında, sorumlu şahsın vasıtanın seyrüsefere çıkarılmasından iktisadî faydalar sağlayan kimse olduğunu belirtmiştir <sup>23</sup>.

Diğer taraftan, 6085 sayılı Kanun mad. 51'in tâdilden önceki şeklinde dahi, sorumluluk sigortasını yaptırma külfeti *vasıta sahibine* yüklenmişti. Vasıta sahibi kullanan addedilmediği takdirde, müstahdemin kaza yapması halinde sorumluluk ile sigorta birbirinden ayrılacak ve zarar görenin doğrudan doğruya sigortacıya müracaat hakkını izah imkânı kalmıyacaktı. Gerçi, kullanan şahıs şoför mânasına alındığı takdirde, mal sahibi aleyhine BK. mad. 55'e istinaden dâva ikame etmek imkânı mevcuttu, fakat istihdam edenin sorumluluğu bir senede müruruzamana uğradığı halde şoförün ve sigortacının sorumlulukları iki senede müruruzamana uğrayacak ve sigortayı yaptıranın sorumluluğuyla sigorta yine birbirinden ayrılmış olacaktı. Yine, 6085 sayılı Kanununun mad. 2/E bendinin tâdilden önceki şekli, şoförü :

«Motorlu nakil vasıtalarını veya müteharrik makinaları sevk ve idare eden kimse»

olarak tarif etmişti; şayet «kullanan şahıs» tâbirinden vasıtayı fiilen sevk ve idare eden kimse ifade edilmek istenseydi, mad. 50'de «kullanan şahıs» yerine «şoför» kelimesi bulunurdu.

21) *Akın*; 56 vd., *Tandoğan*; 107 dipn. 1.

22) *Akın*; 58 dipn. 12'de zikredilen kararlar.

23) Yarg. 3. HD. 29/1/1952, 5353/3908, *Akın*; 58 dipn. 15, 3. HD. 11/11/1955, E. 8415/K.6088, *Trafik mevzuatı*, 205.



6085 sayılı Kanunu tâdil eden 232 No. lu Kanun bu konuda «araç sahip» leri terimini getirmiştir. Bu suretle kanun vazı vahdeti terimde sağlamış ancak mefhum birliği temin edilememiştir<sup>24</sup>.

Netice itibariyle Karayolları Trafik Kanunu'nun 50 ve 51 inci maddelerinde derpiş edilen «sahipler» i tâbirinin isabetli olmadığını ileri sürebiliriz<sup>25</sup>. 232 No. lu Kanun motorlu taşıt sahibinin kim olduğunu tasrih etmemiştir. Demek ki, taşıtı menkul mallara ait hükümler dairesinde iktisap eden kimse, «sahip» addolunacaktır. Bu görüş tarzı, sorumluluğu ve sigortayı tehlikeli işletmeyi icra eden müteşebbisin sorumluluğuna dayandıran modern mevzuata aykırı düşmektedir<sup>26</sup>. Bundan başka, intifa hakkı, kira, mülkiyeti muhafaza kaydiyle satış gibi hallerde taşıt sahibi olarak diğer bir şahsın karşımıza çıktığını görmekteyiz<sup>27</sup>, bu hallerde de taşıt sahibinin sorumluluğunu kabul etmek doğru değildir<sup>28</sup>. Taşıt sahibinden başkasının sorumluluğu kabul edildiği takdirde<sup>29</sup> otomobilden fiilen faydalanan şahsın muvazaalı olarak ödeme kabiliyeti zayıf diğer bir şahsı sorumlu göstermesi ve kendisinin sorumluluktan sıyrılması imkânı mevcuttur<sup>30</sup>, lâkin taşıt sahibinin de 6085 sayılı Kanun mad. 50/V mucibince trafik sorumluluğunun sigorta hadleri dahilinde olduğu<sup>31</sup> nazarı itibara alınacak olursa yukarda temas edilen mahzurun bir önemi kalmıyacaktır. Kaldı ki muvazaalı durumu ihdas edilecek «teminat fonu» ile önlemek de mümkündür<sup>32</sup>.

Modern devletlerin mevzuatına kısa bir nazar atfedecek olursak, *Fransa*'da, 27/2/1958 tarihinde kabul edilen Mecburî Otomobil

24) *Akın*; 100.

25) Aynı fikirde *Akın*; 100, aksi fikirde *Tandoğan*; 229.

26) bkz. : *Avant-Projets*; 35 vd., SVG mad. 58, StVG § 7.

27) krş. : *Adal*; I. Bölüm, § 4, II, 3.

28) *Tandoğan*; 230, Yarg. TD. 12/2/1954, E. 54-289/K. 85, İçt. Kül. 10, No. 288.

29) *Akın*; 104 dipn. 19'da sigorta yaptırmak mükellefiyeti ile trafik belgesi istihsalini birbirinden ayırmayı teklif etmektedir. Müellife göre, trafik belgesinin aracın «sahibi» namına tanziminde hiçbir mahzur olmamakla beraber, sigorta poliçesinin onun namına tanzimi vasıtanın fiilen kendisi tarafından kullanılmaması halinde ihtilâfa sebebiyet verebilir.

30) *Tandoğan*; 230, *Bussy*; FJS 907, 2 vd.

31) Trafik Kanunu mad. 52 hükmüne göre asgarî sigorta hadlerini tesbite ve gerektiği takdirde tâdile Bakanlar Kurulu yetkilidir. Bakanlar Kurulu 5/1447 sayılı Kararıyla otomobillerde *Maddî zarar* için 2,000 TL., *Şahıs başına bedenî zarar* için 5,000 TL., ve *Kaza başına bedenî zarar* için de 15,000 (taksi - lerde 20,000) TL. lık hadleri tesbit etmiştir.

32) Teminat fonu için bkz. : İlerde II. Sigortacı bahsindeki izahata.



Sigortası Kanunu ve onu ikmal eden 7/1/1959 tarihli Kararname otomobil tehlikesini (risque automobile) <sup>33</sup> önlemeğe ve trafik kurbanlarını himayeye mâtuf hükümler getirmiştir <sup>34</sup>. 27 Şubat 1958 tarihli Kanunun 1 inci maddesinde sorumluluk sigortası yaptırmak mükellefiyeti, «motorlu kara taşıtı ile üçüncü şahıslara ika edilecek cismanî ve maddî zararlardan dolayı sorumlu tutulabilecek olan hakikî ve hükmî her şahsa» tahmil edilmiştir. Fransız içtihatları ve doktrini sorumluluğu, zararın vuku bulduğu anda şeyi nezareti altında bulunduran şahsa (gardien) <sup>35</sup> yüklemektedir <sup>36</sup>.

*İsviçre* ve *Alman* Trafik hukukunda kullanılan «işletici» (détenteur, Halter) mefhumu kanunumuzdaki «sahipler» i terimine nazaran daha isabetlidir. SVG. mad. 63/II :

«Bir otomobilin işleticisi taşıtın işletilmesinden doğan zararları karşılamak üzere malî sorumluluk sigortası ak-tetmeğe mecburdur»

tarzında bir hüküm koymuştur, Alman «Motorlu Kazalarına Karşı Mecburî Sorumluluk Sigortası» Kanunu mad. 1/I de de aynı anlamda bir kaide yer almıştır <sup>37</sup>.

Karayolları Trafik Kanunumuzda da, motorlu taşıtı kullanan şahıs olarak, taşıtın işletilmesinde devamlı maddî veya manevî bir menfaati bulunan, onun masraflarına katlanan ve taşıt üzerinde fiilen tasarruf eden şahıs anlaşılmalıydı. Bu şahıs taşıtın trafiğe

33) bkz. *Grail*; 137 vd., *Carry*; 351 vd., *Déak*; 289, *Sicot-Bienvenu*; 13 vd.

34) J.C.P. 1959, I. 1476; 1959. III. 24011-24016, *Sicot-Bienvenu*; 32 vd., 7 Ocak 1959 tarihli Kararnamenin 1 inci maddesi şöyle bir hüküm sevkettir :

«27 Şubat 1958 tarihli kanunun 1 inci maddesinde zikredilen sigorta mukaveleleri, mukaveleyi imza eden şahsın, taşıt sahibinin ve bunlar tarafından otomobilin bakım ve muhafazasına, sevk ve idaresine mezun kılınan herkesin sorumluluğunu teminat altına alır.

Garaj sahipleri, devamlı olarak tellâllık, satıcılık, tamircilik yapan kimseler bu teminatın şümulüne dahil değildir».

35) bkz. : *Haffter*; 109, *Savatier*; 337, *Lalou*, No. 1213 vd., *Mazeaud*; II, No. 1155 vd., *Planiol*; II, 369, *Carbonnier*; 657 vd., 669, D.P. 47, not *Tunc*; D.P. 57, 261 not *Rodiére*; J.C.P. 56, 22. 9095 not *Savatier*.

36) *Haffter*; 113 vd., *Mazeaud*; II, No. 1155, *Carbonnier*; 670 vd., *Tunc*; D.P. 1956, 356.

37) Kanunun Almanca adı «Die Gesetz über die Einführung der Pflichtversicherung für Kraftfahrzeughalter und zur Änderung des Gesetzes über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen sowie des Gesetzes über den Versicherungsvertrag»'dır. bkz. *Mehren*; 444/45, *Vanard*; 581-597, *Würdinger*; 58, *Kleinewefers*; 16.



arzedilip arzedilmemesi, trafikte kalıp kalmaması, kimin tarafından, nasıl, ne maksatla kullanılacağı, muhafaza ve bakımı hususunda karar veren ve onun bakım, teçhiz, işletme giderleri (sigorta primleri, garaj, benzin, vergi) gibi masraflarına katlanan kimsedir. *Taşıtı kullanan genel olarak onun malikidir*<sup>38</sup>. Fakat, intifa hakkı, devamlı kira veya mülkiyeti muhafaza kaydiyle satış hallerinde kullanan şahıs değişmektedir. Yine, otomobil sahibinin rızası hariçinde ve kusuru olmaksızın, bir üçüncü şahıs (meselâ, gaasıp, hırsız) eline geçtiği takdirde, artık taşıt sahibi yerine, otomobile tasarruf eden bu üçüncü şahıs kullanan sayılmalıdır<sup>39</sup>.

2) *De lege ferenda sigorta yaptırmakla mükellef olan şahıs* : «İşletici» (détenteur, Halter).

A. İşletici mefhumunun tesbiti :

Trafik Kanunu mad. 51'de sorumluluk sigortasını taşıt sahibinin yaptırmakla mükellef olduğu tesbit edilmiştir<sup>40</sup>. Halbuki, İsviçre ve Alman trafik hukukunda bununla «détenteur, Halter» yükümlü tutulmuştur. 1937 tarihli Beynelmilel Roma tasarısında bu şahsın, işletme faaliyetinde bulunan müteşebbis (Betriebs-unternehmer) olduğu zikredilmiştir.

Alman ve İsviçre hukukundaki durum, tehlikeli işletmeyi icra eden müteşebbis olarak, motorlu taşıtın işletilmesinde devamlı maddî ve gayrı maddî menfaati bulunan, menfaati ve muhatarası kendisine ait olmak üzere taşıtı kullanan şahsın sorumluluk sigortasını yaptırmakla mükellef olduğudur.

38) *Tandoğan*; 229, *Brühlmann*; 18, *Akın*; 103.

39) Bu durumda taşıtı kaçak - izinsiz - kullanan şahsın (tiers non autorisé, Schwarzfahrt veya Strolchenfahrt) asıl sorumlu şahıs yerine -sorumlu şahıs imiş gibi- sorumluluğu bahis konusudur, bkz. SVG mad. 75, *Haffter*; 131, *Cellerier*; 42, 155, *Oftinger*; 880, 954 vd., StVG § 7/III, *Müller*; 219/220, *Geigel*; 215, *Isaac-Sieburg*; 173 vd., *Fransız hukukunda* : mahkeme içtihatları taşıtı çalan şahsın fiili bakıcı olduğunu ve «hukukî bakıcı» (garde juridique) olan malikin nezaret vazifesini imkânsızlık yüzünden yerine getiremediğini tesbit edip hırsızın sorumluluğu cihetine gitmişlerdir, bkz. *Carbonnier*; 670 vd., d) *Connot* kararı, *Besson*; D.H. Chr. 1930, 33-36, *Lalou*; 702.

40) *Akın*'dan naklen (104 dipn. 19); 10 Mayıs 1929 tarihli İsveç Trafik Kanunu'nun 1 inci maddesinin, sigorta yaptırmak mükellefiyetini taşıtın «maliki» ne yüklediğini ve 1 Temmuz 1956 tarihli Belçika Kanunu ile Benelüks devletleri tarafından kabul edilen 7 Ocak 1955 tarihli müşterek antlaşmada da bu mükellefiyetin «malik» e ait olduğunu anlıyoruz. Buna mukabil 1930 tarihli İngiliz Trafik Kanunu (Road Traffic Act), 1 inci maddesinde poliçenin taşıtı «kullanan» (driver) adına tanzim edilmesini âmirdir.



Détenteur, Halter teriminin türkçe karşılığını bulmak kolay değildir, bazı hukukçular vaz ı ülyed<sup>41</sup> veya tutucu<sup>42</sup> terimini kullanmışlardır. Fransızca «détenteur» tâbiri hem eşya hukukundaki «vaz ı ülyed» i, hem de trafik hukukundaki «işletici» yi ifade etmek için kullanıldığı halde, Alman hukuk dilinde birincisine «Besitzdiener» ikincisine «Halter» denilmek suretiyle açık bir tefrik yapılmıştır<sup>43</sup>. Brühlmann projesinde Dr. Turgut Kalpsüz tarafından «işleten» tâbiri tercih edilmiştir<sup>44</sup>. Biz, Türk hukuk diline yabancı olmayan «işletici» kelimesini benimsiyoruz<sup>45</sup>. Gerçekten, Deniz Ticareti Hukukunda «gemi işletme müteahhidi» ve Hava Hukukunda «hava gemisi işleticisi» terimleri bulunmaktadır<sup>46</sup>.

Mülkiyet ile işleticilik terimlerini tefrik etmek lâzımdır. Alman ve İsviçre hukuklarında (Eigentümer, propriétaire - Halter, détenteur) ayrı olarak kullanılmıştır<sup>47</sup>. *İşletici ekseriya taşıt sahibi olacaktır*<sup>48</sup>; ancak daima böyle olmadığından, sahip ile işletici mefhumlarını ayırmayı uygun buluyoruz. Kanaatimizce, kullanan tâbiri geniş tefsirle «işletici» şeklinde anlaşılabilceğinden sert ve kat'i bir mefhum olan «sahip» terimine tercih edilmelidir<sup>49</sup>.

*Trafik Kanunu mad. 51 açık olarak taşıt sahibi» terimini kullandığına göre, Türk hukuku bakımından işletici mefhumunun tâyinine müteallik bu bölümde vereceğimiz izahat ancak de lege ferenda kıymet ifade edecektir.*

İşletici mefhumunu kabul eden Alman ve İsviçre Trafik mevzuatı bunu tarif etmemiş ve mefhumun muhtevasının tâyinini mahkeme içtihatlarıyla doktrine bırakmıştır. Bu hususta iki kriterden istifade edilebilir.

41) Tandoğan, 227 vd.

42) Akın; 62.

43) Türk Hukuk Lügatı Halter'i işletici olarak tercüme etmiştir.

44) Brühlmann; 18 vd.

45) Bu mefhum, işletme faaliyetinde bulunan müteşebbis anlamında kullanılmıştır, bkz. : *Avant-Projets*; 35 vd.

46) Okay; 206 vd., Hırş; 766 No. 792, Göknül; 246, 255/56.

47) bkz. : SVG mad. 59/IV, a) :

«Bir taşıtın uğradığı zararlar bakımından işletici ile malik arasındaki münasebette hukukî sorumluluk Borçlar Kanunu'na göre tayyün eder»;

*Strebel-Huber*; Art. 37 No. 45-53, 58, *Oftinger*; II, 812, *Bussy*, FJS 907, II, *Isaac-Sieburg*; 156.

48) Brühlmann; 18, *Avant-Projets*; 35 vd., Art. 2/IV, *Cellerier*; 29, *Farner*; 102/103, Akın; 66.

49) Aynı fikirde Akın; 66, 103, aksi kanaatte Tandoğan; 229.



(a) *Şeklî (formel) sistem* : Bu sistemin taraftarları, motorlu taşıta ait trafik ruhsatnamesi ve sigorta poliçesi gibi kanun tarafından tesbit edilen hususların namına kaydolunduğu şahsı<sup>50</sup> işletici olarak kabul etmektedirler<sup>51</sup>. Şahısla taşıt arasındaki münasebet nazarı itibara alınmamaktadır. Nazariyenin faydası işletici mefhumunu sarih olarak tesbit etmesindedir. Fakat, bu nazariye hatalı bir muhakemeye dayanmaktadır. Zira, işleticilik vasfı o şahıs namına trafik ruhsatının tanzim edilmesiyle değil, işleticinin taşıt ile olan rabitasından meydana gelmektedir<sup>52</sup>. Şeklî sistem benimsemiş olsaydı, yabancı mevzuatta şöyle bir hükmün yer almış olması gerekirdi :

«İşletici, trafik siciline kaydedilen şahıstır».

Halbuki, böyle bir hüküm mevcut değildir<sup>53</sup>.

(b) *Fiilî (materiel) sistem* : Buna göre, işleticilik vasfı taşıt ile şahıs arasında muayyen maddî ve iktisadî bir rabitadan meydana gelmektedir<sup>54</sup>. Federal mahkeme bu fikri kabul etmiştir<sup>55</sup>. Böylece, hukuk politikasının hedef bildiği, taşıtın işletilmesine dayanan tehlike sorumluluğu prensibi benimsenmekte<sup>56</sup> ve şeklî sistem reddedilmektedir<sup>57</sup>. Taşıt üzerindeki fiilî hâkimiyeti (maitrise effective, Herrschaft über das Fahrzeug)<sup>58</sup> esas alan bu sistemde aslî unsurlar tasarruf selâhiyeti ve menfaattir<sup>59</sup>. Şeklî sisteme göre, trafik ruhsatı verilen şahsın sigorta aktetmekle mükellef tutulması, birçok hallerde taşıtla fiilî irtibatın kesilmesine rağmen ruhsat sahibinin bu külfete tâbi tutulmasını gerektirecektir<sup>60</sup>; bu yüzden

50) bkz. yukarda dipn. 29'daki izahata.

51) *Bienenfeld*; 57, 65 vd., *Heuberger*; 62 vd., *Bussy*; Art. 37, No. 7, *Kindler*; 141.

52) *Strebel-Huber*; Art. 37, No. 48, *Oftinger*; 816 dipn. 129, *Cellerier*; 35 dipn. 2.

53) *Celleirer*; 35, krş. *Bussy*; FJS 907, 5.

54) *Oftinger*; 812 vd., *Strebel-Huber*; Art. 37, No. 55, *Graf*; 45, *Celleirer*; 39, *Kuhn*; 24.

55) BGE 62, II, 138/39; 63, II, 211/12; 64, II, 314; 70, II, 179.

56) *Strebel-Huber*; Art. 37, No. 47 vd., *Oftinger*; II, 814.

57) krş. : *Oftinger*; II, 827 vd., *Strebel-Huber*; Art. 40, No. 1.

58) bkz. : *Adal*; İHFM., 1964, C. XXX, Sayı 1/2, 235 dipn. 6 ve 237 dipn. 15'e ait metinlere.

59) *Oftinger*; 812 vd., *Moor*; 42, *Cellerier*; 39.

60) *Akm*; 104, dipn. 19.



âdil olmayan neticeler doğabilir <sup>61</sup>. *Halbuki işleticilik vasfı, tasarruf kudretini ve kendi nam ve hesabına kullanmaktan çıkan muayyen iktisadî, maddî menfaati gerektirir* <sup>62</sup>.

#### B. Mefhumun unsurları :

İşletici mefhumunun unsurlarını lügavi mânaya göre tâyin edebiliriz. Yukarıda kısaca belirttiğimiz gibi, bir şeyi işletmek demek, o şeyi kendi nam ve hesabına, yani kendisine iktisadî bir fayda temini maksadiyle kullanmaktır <sup>63</sup>. Bu nevi kullanma fiilî hâkimiyeti icap ettirir <sup>64</sup>. Fiilî hakimiyete sahip olma, dar mânada taşıt üzerinde tasarruf selâhiyetini, geniş mânada o taşıttan iktisaden faydalanmayı ifade eder.

(a) *Tasarruf selâhiyeti (Die Verfügungsgewalt)* : Burada, tasarruf selâhiyeti ile kastedilen mâna, muayyen bir seyir esnasında taşıt üzerindeki hakimiyet olmayıp, taşıtın trafiğe arz edilip edilmemesi veya trafikten çıkarılması, kimin tarafından, ne zaman, nerede ve nasıl kullanılacağı, ne suretle muhafaza edileceği hakkında karar verme yetkisine sahip bulunmaktır <sup>65</sup>. Tasarruf selâhiyetinin her an icra edilebilir olması şart değildir, kısa bir müddet için tasarruf selâhiyetinin kesilmesi <sup>66</sup> işleticilik vasfını ortadan kaldırmaz <sup>67</sup>.

(b) *Kendi hesabına ve muhatarası kendine ait olmak üzere kullanma* : Bir taşıtı bu tarzda işletmek, işleticinin taşıtın tahsis tarzına uygun olarak kullanılmasında bir menfaati bulunması ge-

61) Meselâ, mülkiyeti muhafaza kaydıyla satış, kira.

62) *Bussy*; FJS 907, *Tandoğan*; 229, *Akın*; 66, 106 vd.

63) *Brühlmann*, 18.

64) *Strebel-Huber*; Art. 37, No. 57, *Haffter*; 89, *Oftinger*; II, 823 vd., BGE 62, II, 138; 63, II, 211.

65) BGE 70, II, 180, *Oftinger*; II, 813, *Strebel-Huber*; Art. 37, No. 59, *Cellerier*; 41 vd., *Haffter*; 89 vd., RG. 87, 137; 91, 270, *Geigel*; 199, *Isaac-Sieburg*; 156, 177.

66) Meselâ, taşıtın kısa bir müddet için kiralanması veya ariyet olarak verilmesi, bkz. BGE 62, II, 190:

«Otomobilin muayyen bir müddet için kiraya verilip sigorta poliçesinde kiracı tarafından kullanılacağı tasrih edildiği hallerde, bu şahıs (kiracı) işletici (işletici imişcesine sorumlu) addolunmalıdır. Otomobilin maliki de eski işletici durumundadır, yeni işleticinin kusurlu hareketi onu ilzam eder».

67) BGE. 63, II, 196; 70, II, 180, *Oftinger*; II, 823, No. 6, 817, No. 3, *Haffter*; 90 vd.



rektiğini ve bundan hasıl olacak masraflara hiç değilse esas itibarıyla bizzat katlanmaya hazır olduğunu ifade eder<sup>68</sup>.

Menfaatin iktisadî olması gerekmez, ideal, mânevî olması da kâfidir<sup>69</sup>. Keza muayyen, münferit bir yolculuktaki menfaat de esas alınmaz. İşleticinin münferit hâdisede taşıtın seyrinde görünür bir menfaati bulunmadığı, yani bir hatır yolculuğu yapıldığı takdirde dahi, işletici buna rağmen taşıtının trafiğe kabulünde menfaattardır<sup>70</sup>.

Alman yargıtayının fikrine göre, bir şahıs bir taşıttan faydalandığı ve masraflarını ödediği takdirde o taşıtı kendi hesabına kullanmaktadır<sup>71</sup>. Fransız hukukunda, içtihatlar ve doktrin, taşıt üzerinde kontrol, idare ve kullanma yetkisini haiz şahsı sorumlu tutmakta, fiilî duruma önem vermektedir<sup>72</sup>. Alman ve İsviçre hukuklarında, *faydalanma* mühim rol oynadığı halde, burada ikinci plânda kalmaktadır<sup>73</sup>.

Masrafları müteaddit şahıslar müsavi miktarlarda ödüyorlarsa, hepsi işletici sayılır<sup>74</sup>. Ödemede eşitlik yoksa işleticinin tesbiti için hangisinin fazla ödediğine bakılmalıdır. Diğer taraftan, işlet-

68) *Cellerier*; 43 vd., *Oftinger*; II, 812/13, *Strebel-Huber*; Art. 37, No' 60, *Haffter*; 91.

69) *Strebel-Huber*; Art. 37, No. 60, *Oftinger*; II, 813.

70) BGE. 70, II, 180, *Oftinger*; II, 812, *Stebel-Huber*; Art. 37, No. 59, *Haffter*; 91 vd., geçici bir durum işleticilik vasfını doğurmamaktadır, BGE. 62, II, 138; 64, II, 314; 70, II, 180.

71) RG. 91, 271; 93, 223, *Müller*; 193, *Geigel*; 200/201, *Isaac-Sieburg*; 157/58, 163/64.

72) *Mazeaud*; II, No. 1160, *Savatier*; 362, *Tunc*; D.P. 1947, 145 vd., *Ripert*; D.P. 1945, 237.

73) *Bodo*; 35, *Haffter*; 110, *Carbonnier*; 670, D.P. 54, 21 not *Rodiére*; J.C.P. 53, 2, 7825 not *Weil*; D.P. 1945, 259, *Mazeaud*; II, No. 1160.

74) *Oftinger*; II, 812 vd., *Haffter*; 91, BGE. 62, II, 138; buna mukabil, Yargıtay 4. HD. 26/6/1956-E. 3427/K. 2699 sayısı kararında :

«İki şahsın müştereken sahip oldukları ve bunlardan birinin idare etmekte bulunduğu otomobilin dâvacının otomobiline çarpması suretiyle ika edilen haksız fiilden mütevellit zarardan dolayı hem otomobil kullanan ve hem de beraber seyahat etmekte olan şerikin mes'ul olacağı» tesbit edilmiş bulunmaktadır. «Zira, müşterek otomobilin sevk ve idaresini tâyin eden şerikler arasında istihdam münasebeti tahassül etmiş sayılmaktadır» denmektedir, *Trafik Mevzuatı*, 198.

Bu yadırganacak bir esbabı mucibedir, aynı mealde Yarg. 4. HD. 12/7/1952, 4621/3547, *Olgaç*; No. 941. Buna mukabil, *Garobbio*; 104'de müteaddit işleticiler arasında illiyet rabitasının kesildiğini ileri sürmektedir.



me masrafları için bilâhare başka bir şahsa rücu edilse bile bunları iptidaen kimin ödemekle mükellef olduğu araştırılmalıdır<sup>75</sup>.

## II — SİGORTACI

Sigorta aktinin tamamlanması sigorta poliçesinin sigortacı tarafından tanzim edilip sigortalıya imza ettirilmesi suretiyle olur. Sigortacı, sigorta aktinin taraflarından biridir.

TK. mad. 1265'e göre :

«Sigortacı sigorta ettirene sigorta mukavelesi gereğince her iki tarafın haiz olduğu hak ve borçları gösteren ve *kendi tarafından imza edilen* bir sigorta poliçesi veya onun yerine geçmek üzere bir muvakkat sigorta ilmühaberini ekleriyle beraber vermeye mecburdur.».

Buna göre, aktin teşekkül ve tekemmülü için poliçenin *sigortalı tarafından imza edilmesi şart değildir*. Sigortacı, primler mukabilinde, sigorta ettiği taşıtın üçüncü şahıslara sebebiyet verdiği zararını tazmin etme borcu altına giren taraftır.

Türkiye'de sigortacı taraf daima bir şirkettir, ayrıca bu şirketin Ticaret Kanunu mad. 269-474'de nizamlanan bir anonim şirket olması lâzımdır. 25 Haziran 1927 tarih ve 1149 sayılı Sigorta Şirketlerinin Teftiş ve Mürakabesi hakkındaki mülga Kanununun 1 inci maddesine göre;

«Sigortacılık yalnız işbu kanun ile Ticaret Kanunu'nun tâyin eylediği şeraiti ifa eden resmî müessesat, anonim şirketler, karşılıklı sigorta şirketleri ve sermayesi eshama mümkasem her nevi sigorta şirketleri tarafından ifa edilir».

1149 sayılı Kanunu yürürlükten kaldıran 21/12/1959 tarih ve 7397 sayılı Sigorta Şirketlerinin Murakabesi hakkındaki Kanununun<sup>76</sup> ikinci maddesi farklı bir hüküm taşımaktadır. Mezkûr maddeye göre :

«Sigorta muameleleri ancak Anonim Şirketler veya mü-tüel (karşılıklı) sigorta şirketleri tarafından yapılabilir».

75) *Strebel-Huber*; Art. 37, No. 61, *Oftinger*; II, 812, *Haffter*; 91; *krş.* : *Geigel*; 201, *Isaac-Sieburg*; 163/64, RG. 91, 269.

76) R.G. 21/2/1959 tarih ve Sayı 10394.



Bu durum karşısında, bugün memleketimizde başka hiç bir müessese sigorta muamelesi yapamaz.

Kanun ayrıca anonim şirket halinde çalışan sigorta şirketlerinin asgarî bir milyon lira sermayeli olmaları icap ettiğini, karşılıklı sigorta şirketlerinin ise asgarî yüz ortaklı olması gerektiğini derpiş etmektedir. Karşılıklı sigorta şirketleri kooperatif esasına göre kurulmuş şirketler olup bunların tâbi olacakları sair şartlar Ticaret Bakanlığı tarafından tanzim edilecek bir tüzük ile tesbit edilecektir.

Bazı devletlerde malî sorumluluk ve mecburî otomobil sigortaları rejimini tanzim eden kanunlar, bu sigortaları yapacak şirketlerin ayrıca özel müsaade almalarını şart koşmaktadır<sup>77</sup>. Road Traffic Act'in, 37 nci bölümünün üçüncü bendine göre, «müsaade almış sigortacı» ya bir şirket veya bir şahıs (under-writer) olup, kanunun aradığı teminatı yatırmakla mükelleftir<sup>78</sup>.

Türkiye'de, sigorta muamelesi yapmak müsaadesini istihsal etmiş olan her şirket aynı zamanda mecburî otomobil sigortasını da yapabilir (Trafik Kanunu mad. 56). Umumî muvazeneye dahil resmî daireler, mülhak bütçeli daireler, özel idareler, Belediyeler gibi âmme müesseseleri, 3659 sayılı Bankalar ve Devlet Müesseseleri Memurları aylıklarının tevhid ve teadülü hakkındaki kanuna tâbi teşekkül ve müesseseler, mevcut motorlu taşıtları için 6085 sayılı kanuna tâbi olmayıp, bu vasıtaların üçüncü şahıslara ika edecekleri zararları karşılamak üzere kendi bünyeleri içinde özel bir fon teşkil edebilirler (Trafik Kanunu mad. 56/II).

Bazı modern devletler, otomobil «sahip» veya «işletici» lerini mecburî sigorta yaptırmak suretiyle muayyen bir şirket tarafından teminat altına aldıktan başka, münhasıran zarar gören şahısları himaye etmek maksadiyle ayrıca bir fon teşkili veya şirketler arasında karşılıklı anlaşma suretiyle maruz kalınan zararı tazmin gibi usullere baş vurmaktadır.

Fransa'da, bu hususta bir garanti fonu teşkil edilmiştir. 31/12/1951 tarihli teminat fonu (fonds de garantie) kanununun<sup>79</sup> 15 inci maddesi zararın, zarar veren tarafından karşılanamadığı veya failin belli olmadığı, sigorta şirketinin ödemediği aciz hale düştüğü durumlarda tazminatın bu fondan karşılanacağını nizamlamakta-

77) *Akm*; 110 vd.

78) Bu teminat asgarî olarak 15,000 İngiliz lirasıdır, *Akm*; 112.

79) Bu kanun hakkında bkz. *Sicot-Bienvenu*; 13 vd., *Mazeaud-Tunc*; 262 vd., *Bolgar*; 521, *Besson*; J.C.P. 1952, I, 1027; 1959, I, 1476.



dır<sup>80</sup>. Fon motorlu taşıtlar tarafından, Fransa hudutları dahilinde şahıslara verilen cismani zararı telâfi etmekte eşyanın uğradığı zararı karşılamamaktadır. Fondan faydalanmak için zarar görenin tevessül edebileceği diğer tazmin yollarının mevcut olmaması lâzımdır.

Teminat fonuna yardım üç koldan sağlanmıştır :

- a) Otomobil sigorta şirketlerinin primlerle orantılı yardımları;
- b) Sigortalı şahsın ödediği primin muayyen yüzdesi;
- c) Kaza yapan taşıt sahibinden tahsil edilen para cezası.

Bunun gibi 10 Mayıs 1929 tarihli İsveç Kanunu'nun 21 inci maddesi mucibince kazaya sebebiyet veren otomobilin bilinmemesi halinde, otomobil sigortası yapmağa yetkili bütün şirketler zarar görenin zararını tazmine mecburdur<sup>81</sup>. Bu durum Anglo-Amerikan hukukunda bazı Federe Devletlerde mer'i olan yardım fonuna (unsatisfied judgment fund) benzemektedir<sup>82</sup>. İngiltere'de 1945 senesinde hükümet ile yerli sigorta şirketleri arasında akdedilen anlaşmada da buna benzer hükümler kabul edilmiştir<sup>83</sup>.

Türkiye'de fon problemine Karayolları Trafik Kanunu'nda yer verilmemiştir. 232 sayılı Kanununun projesindeki 54 üncü maddenin 4 üncü fıkrası Hazinesinin sorumluluğunu öngören bir hüküm taşımakdaydı<sup>84</sup>. Mezkûr maddeye göre :

«Trafik şube ve bürolarınca, işbu kanunda derpiş olunan mecburî malî mes'uliyet sigortasının yapıp yapılmadığı araştırılmaksızın, motorlu nakil vasıtasına trafik ruhsatname ve plâka verilmesi halinde, bu vasıtalarla ika olunacak zararlardan doğan hukukî mes'uliyet, 52 nci madde gereğince tâyin olunacak asgarî sigorta hadlerine kadar Hazineye terettüp eder. Sigortanın feshi, sigortacı tarafından birinci fıkraya tevfikân bildirildiği tarihten itibaren bir ay içinde trafik şube veya bürolarınca trafik ruhsatname ve plâkalarının herhangi bir sebeple istirdat edilmemesi halinde de hüküm böyledir».

80) *Esmein*; agm. DH. Chr. 1954, 86-90, *Bolgar*; 522 dipn. 28.

81) *Akın*; 111.

82) bkz. *Déak*; 281 dipn. 21, *Harper-James*; 759 vd., *Report*; 11.

83) bkz. dipn. 7'deki izahata.

84) *Akın*; 113 vd.



Böylelikle Hazinesinin sorumluluğu cihetine gidilmek istenmiş ancak bu hüküm, 232 sayılı kanunda yer almamıştır. 54 üncü maddenin tâdilden sonraki şekli kifayetli hükümler sevk etmemiş ve belirsiz bir sorumluluk sistemi kabul edilmiştir<sup>85</sup>.

Türk hukukunda, zararların tazmini<sup>86</sup> gayesinin tahakkuku için - Fransa ve Kanada'da<sup>87</sup> olduğu gibi - bir Teminat Fonunun ihdası zarurîdir. Sosyal gaye bu suretle tahakkuk ettirilebilir<sup>88</sup>. Her ne kadar Trafik Kanunu'nun mad. 56/II'de bir fondan bahsedilmekte ise de bu fon ihtiyarî olup, gayeye hizmet etmekten uzaktır. Mezkûr maddeye göre :

«Umumî muvazeneye dahil dairelerle mülhak bütçeli dairelere, hususî idare ve belediyelere ve 3659 sayılı kanuna tâbi teşekkül ve müesseselere ait nakil vasıtalarının, üçüncü şahıslara ika ettiği zararları, malî mes'uliyet sigortasına ait hükümler dahilinde karşılamak üzere bu daireler tarafından bir fon tesis edilebilir».

Burada, motorlu taşıt maliklerine ait tefrikin yapılması, malî sorumluluk sigortasına ait hükümler dahilinde kalınması ve ihtiyarî oluşu, teminat fonundan beklenen gayenin gerçekleşmesine manidir<sup>89</sup>. 232 No. lu Kanun Trafik Kanunu'nun 27 nci maddesini değiştirdiği halde bu konuya temas etmemiş ve eski 56 ncı madde hükmünü muhafaza etmiştir<sup>90</sup>.

### III — ÜÇÜNCÜ ŞAHISLAR

Sorumluluk sigortası bakımından üçüncü şahıs daima, sigortalı taşıtın kendisine zarar ika ettiği kimsedir. Biz buna zarar gören veya mutazarrır da demekteyiz.

85) Bu konuda etraflı malûmat için bkz. : *Akın*; 114/15.

86) Trafik Kazalarında zarar görenin himayesi konusunda mukayeseli bir etüd için bkz. : *Adal*; BATİDER., 1964, C. II, S. 3, 384 vd.

87) Misâl olarak Saskatchewan Otomobil Sigorta Kanunu zikredilebilir, bkz. : The Saskatchewan Automobile Accident Insurance Act., 1947, Kısım II, Bölüm 16, *Bolgar*; 521/22.

88) bkz. yukarda dipn. 1'e ait izahata.

89) krş. *Akın*; 111 vd., *Tandoğan*; 231 vd.

90) Trafik Tüzüğü mad. 82/II şöyledir :

«..... Karayolları Trafik Kanunu'nun 56 ncı maddesine göre tahsis edilen fondan .....».



Otomobil sigortasının mecburî mahiyeti ve taşıtların «sahip» veya «işletici» lerinin sorumluluklarının teminat altına alınmalarının sebebi, bu üçüncü şahıslara ika edilecek zararların tazmini düşüncesine dayanmaktadır. Sorumluluk sigortasını nizamlayan kanunların ekserisi, üçüncü şahısları tarif etmemekte ve daha ziyade sigorta teminatından istifade etmiyen kimseler tadat edilmektedir. Bu suretle mefhumu muhaliften hareket edilerek, tadat edilenler haricinde kalan kimselerin üçüncü şahıs olarak kabul edilmesi kaidede haline gelmiştir<sup>91</sup>.

SVG madde 59/I üçüncü şahısları bazı vasıflarla tâyin ve tesbit etmiştir. Mezkûr madde şöyledir :

«İşletici kazanın mücbir sebepten ileri geldiğini veya kendisi yahut kendilerinden sorumlu olduğu şahıslar kusur işlemiş olmaksızın ve taşıttaki bir arıza veya noksanlık kazanın vukuunda tesir icra etmiş bulunmaksızın, zarar görenin veya bir üçüncü şahsın kusurundan ileri geldiğini isbat ederse hukukî sorumluluktan kurtulur».

Trafik Kanunu'muzda ise 232 sayılı kanunla değişen 50 nci maddenin II. fıkrasında şöyle bir ibare yer almaktadır : «... kendisinin veya ef'al veya harekâtından mes'ul olduğu kimseler».

Genel olarak; bir kimsenin başkasının fiilinden dolayı sorumlu tutulabilmesi üç halde mümkündür. Bu haller BK. mad. 55 (istihdam edenlerin sorumluluğu), BK. mad. 100 (muavin şahısların fiilinden âkit tarafın sorumluluğu) ve MK. mad. 320 (ev reisinin sorumluluğu) dur. 50 nci maddeye yukarıki ibarenin konulmasıyla malikin trafik sorumluluğunun şümulüne başka şahısların ef'al ve harekâtı ithal edilmiştir. Böylece *bu kategori haricinde kalan kimseler sorumluluk sigortası muvacehesinde, zarar gören taraf (üçüncü şahıslar) olarak vasıflandırılacaktır.*

Trafik Kanunu muaddel madde 55, «üçüncü şahıslar» tâbirini tâyin edecek bazı kıstasları nizamlamıştır. Mezkûr maddenin 7 nci fıkrasında sigortacının sorumluluğu dışında kalan hususlar tesbit edilmiştir. Bu hükme göre :

a) Motorlu taşıt; müteharrik makina veya lâstik tekerlekli traktör sahibinin kendi aracı içinde vâki kazalardan doğan bedenen veya malen uğrıyacağı zararlar,

91) *Akın*; 116.



b) Motorlu taşıt; müteharrik makina veya lâstik tekerlekli traktörün dûçar olacağı zararlar,

c) Sigortalı taşıtta veya yedeğinde naklolulan malların bozulması, harap olması veya ziyaa uğraması suretile husule gelen zararlar,

d) Her nevi mânevi zararlar,

e) İstihdam ettiği veya ef'al ve harekâtından hukuken mes'ul bulunduğu kimselerin, motorlu taşıt, müteharrik makina veya lâstik tekerlekli traktörleri bizzat sevkederlerken sigortalı bulunan motorlu taşıt, müteharrik makina veya lâstik tekerlekli traktör sahibine karşı dermeyan edebilecekleri talepler,

sigortacının sorumluluğunun dışında kalmaktadır.

Müelliflerden Akın'a göre <sup>92</sup>, bu metin Brühlmann projesinin <sup>93</sup> ufak bir değişiklik ile aynen kabulünden meydana gelmiştir. Projenin değişiklikleri 1930 tarihli İngiliz Kanunu ve 1955 tarihli Belçika Kanunu'na uymaktadır <sup>94</sup>.

SVG. madde 63/3 b. işleticinin sorumluluğunun hudutlarını tesbit etmektedir. Mezkûr maddeye göre, işletici, eşinin, usul ve fûruunun ve kendisiyle birlikte müşterek hayatı idame ettirmekte olan erkek ve kız kardeşlerinin fiillerinden dolayı sorumluluk sigortası aktetmeğe mecbur değildir. Bu hükmün muhalif mefhumu, işleticinin sorumluluk sigortası yaptırmakla mükellef olduğu halleri ifade etmektedir.

Taşıt ile ve zarar verici hâdise ile illî münasebet <sup>95</sup> tesis edecek derecede fiilî veya hukukî bir rabıtası bulunmayan kimse üçüncü şahıstır <sup>96</sup>. Bu kimsenin taşıt ile olan alâkası, ancak, zarar verici olaydan sonra meydana gelir <sup>97</sup>. Diğer bütün durumlarda, taşıta nisbetle bütün fiil ve harekâtı haricîdir <sup>98</sup>.

92) bkz. Akın; 119 vd.

93) Brühlmann; 22.

94) krş. Bozer; 282/83 ve Akın; 119/120, 7/1/1959 tarihli Fransız Kararnamesi, madde 8/V hükmünün tahlili için bkz. Besson; J.C.P. 1959, 1470, No. 12.

95) İllî münasebet konusunda bkz. : Giovannoni; 24 vd., Gougler; 13 vd., Méan; JdT, 1949, I, 226 vd.

96) Akın; 120, Bussy; FJS, 910, 2/3, dipn. 7, 12/13.

97) Bussy; FJS, 910, 7, dipn. 39/40, Strebel-Huber; II, 510, Oftinger; II, 852 vd., Tandoğan; 235, Akın; 120, krş. : Garobbio; 104.

98) Akın; 120, dipn. 40 da zikredilen Fransız Yargıtayının 24/7/1930 tarihli kararı.



Yukardaki tasnifde «motorlu taşıt sahibinin ef'al ve harekâtından sorumlu olduğu şahıslar» ibaresi önem kazanmaktadır. Burada, malikin, «taşıtı için kullandığı şahıslar» ve «taşıtı izin ve muvaffakiyetle idare eden kimseler» dahildir.

1 — *Malikin otomobil için kullandığı şahıslar* (işletme personeli, Betriebspersonal) : Bu şahısların otomobille alâkalı faaliyetlerini ve bunları malike bağlayan rabitanın mahiyetini tesbit etmek lâzımdır.

a) *Otomobil için kullanılan şahısların faaliyetleri* : Bundan anlaşılması gereken husus, taşıtı ile aralarında işletilme vakıası dolayısıyla bir irtibat tesis edilen şahısların hareketleridir. Bu faaliyetlerin «otomobil için (yararına)» olması lâzımdır. Ezcümle, tamir ve bakım için istihdam edilmiş bir işçi bu gruba dahil sayılmaz. Kesin bir kriter bulmak için, taşıtı için (vasıtanın yararına, au service du véhicule) mefhumunun tarifi yapılmalıdır<sup>99</sup>. Zaten, trafik sorumluluğunun otomobilin işletilmesinden doğduğu hatırlanacak olursa<sup>100</sup> kullanılan şahısların da taşıtın işletilmesi gayesine hizmet etmeleri gerektiği kabul edilecektir. Bu gaye dışında kalan faaliyetleri icra eden kimseler, malikin otomobilini işletmek maksadiyle kullandığı şahıslar kategorisine dahil olmayacaktır<sup>101</sup>. Bir şahsın «otomobil işletilmesinde kullanılmış» sayılması faaliyetinin şu kritere uymasına bağlıdır : Bu faaliyet bizzat malik tarafından icra edilmiş olsaydı onun trafik sorumluluğunu gerektirmeliydi<sup>102</sup>. İzah edilen hallerde istihdam eden-müstahdem rabitasının trafik sorumluluğunu tâyinde kıstas olarak ele alınamayacağı anlaşılmaktadır<sup>103</sup>.

99) *Cellerier*; 53, 105, *Strebel-Huber*; Art. 37, No. 86, *Tanner*; 69/70, *Oftinger*; II, 818, *Haffter*; 92 vd., *Graf*; 48/49, BGE. 77, II, 180; 65, 11, 187.

100) bkz. *Adal*; agt. I. Bölüm, § 2, I.

101) *Stadler*; otomobili yıkayıp, temizliyenleri dahi işleticinin işletmede kullandığı şahıslar kategorisine dahil etmektedir, bkz. : *Stadler*; Art. 37, No. 6, *Tanner*; 71/72, *Bussy*; FJS. 908, II, dipn. 12, *Cellerier*; 64, dipn. 1, BGE. 65, II, 187.

102) Garajcı ve tamirciler tecrübe veya tamir için değil de sadece muhafaza için bırakılmış taşıtlar üzerinde bunların işletmeden doğan bir sorumlulukları mevcut değildir, bkz. : *Bussy*; FJS. 908, III, No. 9, e), *Bourgknecht*; 106, *Oftinger*; 820 dipn. 155, *Strebel-Huber*; Art. 37, No. 85, *Stadler*; Art. 37, No. 8 ve 18, *Peyer*; 27, krş. : Yarg. 4. HD. 17/12/1953, E. 6742/K. 5299, *Olgaç*; No. 931, *Tandoğan*; 114 dipn. 38'deki karar, TD. 8/2/1954, E. 953/3737 K. 954/758, *Olgaç*; No. 907.

103) Krş. : *Gayler*; 85/86, *Chamorel*; 57, *Oftinger*; II, 139, *Cellerier*; 59 vd., Yar. 3. HD. 11/9/1958 - E. 5036/K. 4508, Ad.D. 1963, 62.



b) *Tebaiyet rabıtası* : Malikle, taşıtı işletme halinde kullandığı şahıslar arasında bir tebaiyet rabıtasının mevcudiyeti şarttır. İşletmede taşıtı kullanan şahıs malikin emir ve talimatına uymağa mecbur olmaktadır<sup>104</sup>. Tebaiyet rabıtasının menşei hukukî muamele (hizmet, istisna veya vekâlet akdi)<sup>105</sup> veya fiilî durum<sup>106</sup> teşkil edebilir<sup>107</sup>. Tebaiyet rabıtasını tesbit eden iki sistem mevcuttur:

a) *Geniş tefsir metodu* : Başlı başına, muayyen veya gayri muayyen zaman için «müstahdem» in kendini malik karşısında bir tebaiyet münasebeti için koyması ve muayyen bir anda bu münasebet içinde bulunması, kazanın bu durumun devamı esnasında vuku bulmuş olması kaydıyla müstahdemi malikin ef'al ve harekâtından sorumlu olduğu şahıslar arasına ithale kâfidir<sup>108</sup>. Binaenaleyh, kaza anında müstahdem malikin talimatına uygun hareket edip etmediğini tahkike mahal kalmıyor. Kaza anında henüz sona erdirilmemiş olan tebaiyet durumu dolayısıyla müstahdem bu talimata uymak mecburiyetinde bulunmuş olması kâfidir. Bu tefsir tarzı<sup>109</sup> aşağıdaki mucip sebebe dayanır : Taşıtın kullanılmasını başka bir şahsa emanet eden malik herhangi bir anda taşıtı geri almak imkânından kendini mahrum kılıyor. Malik istediği kadar talimat versin, müstahdem hareket ettiği andan itibaren bu talimata riayeti temin imkânı fiilen kalkmış olur. O halde husule gelen netice ne olursa olsun malik müstahdeminden sorumludur.

104) krş. : *Oftinger*; 2. bası, II, 136 dipn. 177, *Gayler*; 91, Yarg. 3. HD. 30/9/1954 - 6552/4853, 4. HD. 12/2/1954 - 1106/751, *Trafik mevzuatı*; 204/205.

105) krş. HGK. 8/10/1952, E. 4-193-84/K. 108, İçt.Kül. 7, No. 216, 3.HD. 30/9/1957, E. 6215/K. 5179, *Reisoğlu*; 186, No. 29, BGE. 33, II, 155/56, *Chamorel*; 37 vd.

106) *Haffter*; 92, BGE. 65, II, 188, Alman hukuku bir iş münasebetinin mevcudiyetini şart koşmaktadır, *Müller*; 229, *Geigel*; 218.

107) *Gayler*; 85, *Cellerier*; 64, *Oftinger*; II, 818 vd., BGE. 46, II, 126.

108) İşletmenin daimî olması veya kullananın ücret alması şart değildir, krş. : *Oftinger*; 2. bası, 139 dipn. 7, BGE. 65, II, 188; 50, II, 471, *Gayler*; 87-90, *Reisoğlu*; 89/90.

109) *Strebel-Huber*; Art. 37, No.79, 81, 218, *Oftinger*; II, 881, *Yung*; 251, *Tanner*; 75/76, *Kindler*; 170-172, SJZ. 29, 259/60, *Schärer*; 136, ZBJV. 69, 313, *Badertscher*; 138, *Kuhn*; 42, *Candrian*; 62, *Heuberger*; 74, *Stiefel-König-Martinoli*; 28 vd., *Schönbein*; 85/86.



β) *Dar tefsir metodu* : Bu tefsir tarzına göre, tebaiyet rabıtasının kaza anında da devam etmesi lâzımdır<sup>110</sup>. Bu rabıta, taşıtı kullananın, onu malikin talimatı dairesinde işletmede kullanmasını gerektirmektedir. Kullanan bu talimatı aştığı takdirde, taşıtın artık malikin işletmesinde bulunmadığı ileri sürülebilirdir<sup>111</sup>.

*Kanaatimizce, geniş tefsir metodu malikin sorumluluğunu çok ileri götürmektedir. Filhakika, işletmede kullanılan şahsın kendisine verilen talimattan asla inhiraf etmiyecek bir insan olarak peşinen teşhisi son derece müşküldür. Bu itibarla menfaatler ihtilâfının adilâne tevzini bakımından dar tefsir metodunu daha ziyade tatmin edici buluyor ve tercih ediyoruz. Malikin taşıtını işletirken kullandığı şahıslar, emir ve talimatına riayet ederek onun yerine taşıtı işleten kimseler mânasında anlaşılmalıdır<sup>112</sup>.*

2 — *Taşıtı malikin izin ve muvafakatiyle kullanan şahıslar* : Malikin taşıtın kullanılması için izin vermiş olması, kullanan kimseyi üçüncü şahıs mefhumundan tefrike yarar. Muvafakat sarıh veya zımnî şekilde verilebilir. Malik, taşıtın diğer bir şahıs tarafından kullanılmasını bazı kayıtlara tâbi tutabilir. Kayıt, taşıtı kullanan kimseye, kullanım şekline, müddetine, yerine taallûk edebilir. Mühim olan husus, malikin sarıh talimatına rağmen bunlara riayet etmiyerek taşıtı kullanan şahsın, malik bakımından onun fiillerinden sorumlu olduğu şahıslar grubuna girip girmediği veya bunun haricinde, taşıtı izinsiz kullanan şahıs olarak mütalâa edilip edilmeyeceğidir<sup>113</sup>. Bu hususta üç hâl çaresi düşünülebilir.

110) *Huber*; 309, *Stadler*; 80, No. 18, 83, *Bussy*; Art. 37, No. 24, *Oftinger*; 882, dipn. 409'da Alman Trafik Kanunu'ndan misal getirerek bu tefsir tarzına itiraz etmekte fakat ilerde dar tefsir yolunu tercih eder görünmektedir, *Cellerier*; 66 dipn. 2.

111) bkz. 4.HD. 20/5/1949 E. 1876/K. 2957, *Olgaç*; 985/36, 4.HD. 27/1/1958 - 3330/454, *Öztürk-Kazancı*; 68, 4.HD. 22/12/1951 - 9173/7962, İçt.Kül. 5. No. 236.

112) krş. *Tunçomağ*; 314 dipn. 11, *Tandoğan*; 114 dipn. 36'daki içti-hatlar ve Yarg.3.HD. 11/9/1955 - E. 5036/K. 4508, Ad.D. 1962, 63, 4.HD. 17/12/1953, S. 6742/K. 5299, Tatb.Yarg.Kar. 1954, No. 9, 1496/97.

113) bkz. *Cellerier*; 105, *Strebel-Huber*; Art 37, No. 86, *Tanner*; 69, *Stadler*; 83, *Garobbio*; 101, 103, *Akm*; 139 vd., BGE. 86, II, 189; İsviçre hukukuna nisbetle, Alman hukukunda işleticinin, fiillerinden sorumlu olduğu şahıslar kategorisi daha geniştir, zira StVG. § 7/III'e göre sorumluluk sadece taşıtı izin ile kullananları değil, fakat taşıtın teslim edildiği kimseleri de içine almaktadır, *Haffter*; 102, BGE 77, II, 181, «oder wenn ihm das Fahrzeug überlassen worden ist», (yani ... veya motorlu taşıt ona terkedilmişse), *Geigel*; 214 vd., *Isaac-Sieburg*; 172/73.



Birinci hâl tarzına göre malikin sorumluluğu kabul ediliyor <sup>114</sup>. Bu netice kanunun ruhuna (ratio legis) uygun düşecektir. Malikin sorumluluktan kurtulması gayeye aykırıdır. Malikin taşıtını başka bir şahsa emanet etmesi bu kimsenin bütün fiillerinden sorumlu olmayı kabul ettiğini göstermektedir. İstisnaen, kullanan kimsenin, taşıtın maliki arzu ve niyetiyle hareket ettiği ve malikin verdiği talimatla tamamen ilişğini kestiği aşikâr ise, bu şahsın fiilinin maliki ilzam etmediği kabul edilmelidir <sup>115</sup>.

Buna zıt diğer hâl tarzı, müsbet cevap vererek malikit muvafakatiyle onun taşıtını kullanan şahısların bu tahditleri aştıkları takdirde, mutlak olarak izinsiz kullanan şahıs durumuna girdiklerini kabul etmektedir. Zira, bunlarla malik arasındaki münasebet konulan tahditler aşıldığı andan itibaren ortadan kalkmakta ve bu kimseler taşıtı izinsiz kullanan şahıs olmaktadır <sup>116</sup>.

*Kanaatimizce*, ufak bir ilâveyle üçüncü bir şık da belirtilebilir. Münhasıran tahditlerin aşılması kullanan kimseyi taşıtı izinsiz kullanan şahıs durumuna geçirmemekte, fakat konulan tahditlerin aşılması vakıasıyla zarar arasında uygun illet rabitasının mevcut olduğu hallerde malik sorumluluktan kurtulmaktadır <sup>117</sup>.

Motorlu taşıt sahibinin fiillerinden sorumlu olduğu şahıslar kategorisinde malikin otomobil işletmesinde kullandığı şahısların tâyininde dar tefsir yolunu benimsediğimiz halde, otomobili malikin izin ve muvafakatiyle kullanan şahsın tâyininde telifçi görüşü ifade eden üçüncü hâl tarzını tercihe şayan görüyoruz <sup>118</sup>.

114) *Haffter*; 99, 102/108, *Strebel-Huber*; Art. 37, No. 87/88, *Badertscher*; 117/18.

115) *Yung*; 253, *Candrian*; 62, vd., Malikin itimada şayan olmayan bir şahsa taşıtını kullandırmasının sorumluluğunu gerektirdiği hakkında bkz. : *Cellerier*; 71 vd., Yarg.3.HD. 3/12/1956 - E. 7898/K. 6016, İçt.Kül. 11, No. 211, HGK. 2/5/1956, - E. 4-34/K. 87, *Tandoğan*; 114, dipn. 36.

116) *Cellerier*; 69, 72, *Oftinger*; 881/82, BGE. 77, II, 182, «iznin sınırlarının aşılması izinsizliğe eşittir (Überschreitung der Bewilligung gleichbedeutend mit Keiner Bewilligung)».

117) krş. : *Gayler*; 95, *Oftinger*; 2. bası, 147/48, *Reisoğlu*; 33, 167, Yarg.4.HD. 18/6/1957, E. 1643/K. 4064, Yarg.4.HD. 12/1/1957, E. 4842/K. 186, *Öztürk-Kazancı*; 69/70, taşıtın yalnız direksiyonunun bir başkasına tevdi edilmesi sorumluluğun devamına engel olmaz, *Oftinger*; II, 823 vd., 884 dipn. 415, *Tanner*; 75 vd., *Watteville*; 212, *Bourgknecht*; 106/107, *Bussy*; FJS 915, 5 dipn. 21, *Schärer*; 130, *Cellerier*; 89.

118) krş. : *Adal*; agt. I. Bölüm, S. 2, II, 3, dipn. 142 ve 143'e ait metin, *Tandoğan*; 237, *İmre*; 152, dipn. 30.



## § 3 — DOĞRUDAN DOĞRUYA DÂVA HAKKI

Sorumluluk sigortasının mümeyyiz vasıflarından bir tanesi de zarar görene tanınan, sigortacıyı doğrudan doğruya dâva ederek tazminat alacağını istihsal etme hakkıdır. Sigortacı sorumluluk sigortasıyla temin edilen hadler dahilinde üçüncü şahsın zararını telâfi etmekle mükelleftir <sup>119</sup>.

6085 sayılı Karayolları Trafik Kanunumuzun 55/II, zarar gören üçüncü şahsın sorumluluk sigortasıyla temin edilen hadler dahilinde doğrudan doğruya sigortacı aleyhine de dâva ikame edebileceğini nizamlamaktadır.

19. asırda hakim olan «res inter alios acta allis nec prodesse potest», yani taraflar arasında yapılan muamelenin başkalarına fayda ve zararlarının dokunamayacağı prensibi 20 nci asrın teknik sahada kaydettiği terakkiler ve motorlu taşıtların sebebiyet verdikleri tehlikeler yüzünden, bugün artık terkedilmiştir <sup>120</sup>.

Sigortalı motorlu taşıtın üçüncü şahıslara trafik kazalarından dolayı ika ettiği zararlardan dolayı iki türlü dâva bahis konusu olmaktadır. Birincisi, zarar gören ile sigortalı arasında açılan dâva-  
dır. İkincisi ise, yine zarar gören tarafından doğrudan doğruya sigortacıya karşı ikame edilen dâvadır. Zarar görenin sigortalıya (zarar verene) karşı açtığı dâva, zararın vuku bulduğu andan itibaren tazminata mahal veren bir hukukî münasebetten doğmaktadır. Bu dâva akit-dışı hukukî bir münasebetin tazminine mütealliktir. Yukarıda söz konusu edilen akit-dışı sorumluluk tâbiri almanca «ausserverträgliche Haftung» ve Fransızca «responsabilité extra-contractuelle» terimlerinin karşılığını ifade etmektedir.

Doktrinde, doğrudan doğruya dâva hakkının ve akit-dışı hukukî sorumluluk dâvasının mevzularının aynı olduğu fikri ileri sürüldüğü <sup>121</sup> halde sigortalı ile sigortacı arasında bir teselsülün mevcut olup olmadığı konusunda ihtilâf mevcuttur <sup>122</sup>. İsviçre Federal mahkemesi nakıs teselsül fikrini benimsemiştir <sup>123</sup>.

119) Bu hadler için bkz. yukarıda dipn. 31'deki izahata.

120) bkz. Méan; JdT. 1949, 242 vd., Oftinger; 2. bası, I, 32, Chatelain; 93, Tandoğan; 96, dipn. 21, Karayalçın; 11, Kalav; 7.

121) bkz. Picard-Besson; 527, vd., Biney; 30/31, krş. Kalav; 8, Chatelain; 86 vd.

122) Kalav; bu hususta hiçbir teselsülün mevcut olmadığını, (88), Guhl; tam teselsülün bulunmadığını, (771), Chatelain; ise nakıs teselsülün mevcut olduğunu müdafaa etmektedir (117-119), Akın; 157, dipn. 6-8.

123) JdT. 1946, 483, Akın; 157, Chatelain; 118, dipn. 41.



Doğrudan doğruya dâva hakkının doğması için zarar görenin tazminat talebinin sigortacıya karşı talep edilmesi gerekir<sup>124</sup>. Zarar gören üçüncü şahsın bir tazminat talebi sebkemedikçe doğrudan doğruya dâva hakkı doğmaz<sup>125</sup>. Sigortacı ise sigortalı zarar vere-ne karşı sigorta hukukundan doğan, üçüncü şahsın maruz kalacağı zararı tazmin etme vecibesi altında bulunmaktadır.

Bu bakımdan doğrudan doğruya dâva hakkının üçüncü şahıslar lehine aktedilmiş bir nevi zarar ziyan sigortası olduğu da ileri sürülmüştür<sup>126</sup>.

Fransa'da mahkeme içtihatları<sup>127</sup> zarar görene karşı bu hakkı CCFr. mad. 2102/8<sup>128</sup> ve 13 Temmuz 1930 tarihli kanunun 53 üncü maddesine<sup>129</sup> dayanarak tanımışlardır<sup>130</sup>.

Doğrudan doğruya dâva hakkını Fransa'da mahkeme içtihatları, Belçika ile İsviçre ve memleketimizde özel kanunlar kabul etmiştir<sup>131</sup>. Avrupa Konseyi de 1956 yılı çalışmalarında mecburî sorumluluk sigortası konusunda hazırlanan projeyi kabul etmelerini âza devletlere tavsiye etmiştir<sup>132</sup>.

124) *Akın*; 158, *Kalav*; 7 vd., *Chatelain*; 112 vd.

125) *Akın*; 158.

126) bkz. yukarda dipn. 120.

127) bkz. : *Chatelain*; 67, dipn. 4 ve *Kalav*; 20, dipn. 6, 22, dipn. 9/10.

128) *CCFr. mad. 2102/8* :

«Muayyen menkul mallar üzerinde imtiyazlı alacaklar şunlardır : Kaza dolayısıyla zarara uğrayan üçüncü şahıslar veya onların yerine kaim hak sahipleri lehine sigortacının hukukî sorumluluğunun kabul veya sigorta mukavelesine istinaden sigortacının borçlu olduğunu yargıç kararıyla tesbit edilen tazminat alacağı. İmtiyazlı alacakların alâkaları kesilmeden sigortalıya yapılan tediyeler ibrayı tazammun etmez».

129) *Mezkûr kanun madde 53* :

«Sigortacı, sigortalının sorumluluğunu gerektiren zarar verici olayın maddî sonuçlarını, zarar gören üçüncü şahsın alâkası kesilmedikçe, tediyesi kendisine terettüp eden tam veya kısmî miktarı, bahis konusu miktara kadar, zarar görenden başkasına tediye edemez».

130) *Chatelain*; 67, dipn. 4, 77.

131) bkz. : 1 Temmuz 1956 tarihli Belçika Kanunu'nun mad. 6/I ve 11, mezkûr kanun 7 Ocak 1955 tarihli Benelüks antlaşmasının 6 ncı maddesine de uygundur (bkz. : *Revue générale des assurances terrestres* 1956, 400).

132) bkz. : *Revue générale des assurances terrestres* 1957, 446.



Almanyada zarar görene doğrudan doğruya dâva hakkı tanınmamıştır<sup>133</sup>.

Trafik Kanunu mad. 55/II de yer alan hüküm SVG. mad. 65/I den iktibas edilmiş ve zarar görene geniş himaye imkânları sağlanmıştır. Ancak Türkiye'de asgarî hadlerin çok düşük bulunması bu dâvadan beklenen gayenin tahakkukuna mani olmaktadır, bu hadlerin makul bir miktara iblâğ edilmesi tavsiyeye şayandır<sup>134</sup>.

Trafik kazasından zarar gören şahsın sigortacıya karşı doğrudan doğruya dâva ikame edebilmesi için iki şartın mevcudiyetine ihtiyaç vardır :

- (a) Trafik Kanunu mad. 51 vd. hükümlerine göre aktedilmiş bir sorumluluk sigortasının bulunması;
- (b) Taşıt sahibi (işletici) nin Trafik Kanunu mad. 50 hükmüne göre zarardan sorumlu olması.

#### 1. *Bir sorumluluk sigortasının mevcudiyeti :*

Sigortacının borcu, üçüncü şahsın zararını telâfi etmekle mükellef bulunan sigortalı zarar verenin (taşıt sahibi veya işleticinin) mâmelekini himaye etmektir.

Esas itibariyle, sigortalının sigortacı aleyhine ikame edebileceği bir dâva hakkının, diğer bir tâbirle sorumluluk sigortası aktinin kanuna uygun şekilde aktedilmiş ve zarar görenin sigortacıya karşı ileri sürebileceği bir zararlı olayın - tehlikenin - mevcut olması gerekir.

Doğrudan doğruya dâva hakkının muteber bir sigorta aktinin varlığına ihtiyaç gösterip göstermediği hususu doktrinde ihtilâflıdır<sup>135</sup>. Hakim görüşüne göre<sup>136</sup>, sigorta aktinden mütevellit defiler zarar görenin haklarına tesir edemiyeceğinden<sup>137</sup> *muteber bir si-*

133) 12 Mart 1908 tarihli Alman Sigorta Kanunu § 149-158, zarar görene doğrudan doğruya dâva hakkını bahsetmemiştir. Mezkûr kanun İsviçre Sigorta Kanunu'nun 60 ıncı maddesine benzer bir hüküm kabul etmiştir, buna göre zarar görene sigorta mükellefiyeti üzerinde imtiyazlı bir hak tanınmıştır.

134) SVG. Art. 64'de şahıs başına 150,000 fr., kaza başına da 500,000 fr. olarak tesbit edilmiştir.

135) bkz. : *Chatelain*; 80 vd., *Kalav*; 66 vd., *Akm*; 158.

136) *Oftinger*; II, 1025, *Strebel-Huber*; Art. 50, No. 11, 785, *Cassani*; 75.

137) Sigorta aktinden doğan defiler hakkında fazla malûmat için bkz. : bu sayıda Mahkeme İçtihatları Tahlilleri (Sigorta Hukuku)'ndaki yazımıza.



*gorta aktinin varlığı da şart değildir.* Trafik Kanunu mad. 19'a göre namına bir trafik ruhsatnamesi tanzim edilerek mad. 18'e göre trafiğe çıkarılan her motorlu taşıt *haddizatında sigortalı ile sigortacı arasında muteber bir sigorta akti mevcut olmasa bile*, bir zarar meydana geldiği takdirde, zarar gören üçüncü şahıs, yapmış olduğu sigorta poliçesiyle taşıtın trafiğe arzedilmesine sebebiyet veren sigortacıdan, zararının telâfisini dâva yolu ile talep edebilir <sup>138</sup>.

İsviçre Federal mahkemesi 1940 tarihine kadar bu hususta müteredit bir tavır takınmıştı <sup>139</sup>. Federal mahkemeye göre zarar görenin hakkı sigortalı ile sigortacı arasındaki akti rabıttan neşet etmekteydi. Böyle muteber bir münasebetin bulunmadığı durumlarda ise doğrudan doğruya dâva hakkının da mevcut olamayacağını kabul etmek gerekir <sup>140</sup>.

Federal mahkeme sonradan hakim doktrinin görüşüne uymuş <sup>141</sup> ve zarar görenin doğrudan doğruya dâva hakkının kanundan doğduğunu <sup>142</sup> ve sigortalı ile sigortacı arasındaki akti rabıtının bundan tefrik edilmesi gerektiğini ileri sürmüştür <sup>143</sup>.

Zaten Trafik Kanunu mad. 55/II umumî olarak

«Zarar gören kimse malî mes'uliyet sigortası ile temin edilen hadler dahilinde doğrudan doğruya sigortacı aleyhine de dâva açabilir»

demek suretiyle prensibi ifade etmektedir.

*Kanaatimizce*, Federal mahkeme ve İsviçre'deki hakim doktrinin görüşü doğrudan doğruya dâva hakkının mahiyetine daha uygundur. Sigorta poliçesi *kurucu yenilik doğuran bir hak* izhar etmektedir <sup>144</sup>. Sigortacı peşin olarak, aktedilmiş sigorta mukavelesinin muteberliğine dikkat etmelidir. Dikkatsizliğinden veya hatasından mütevellit ileri gelecek neticelere yine kendisi katlanacaktır. Aksi halde zarar görenin himayesi konusunda kanunda boşluk bulunacak ve kanun vazının maksadı da tahakkuk etmemiş olacaktı <sup>145</sup>.

138) İsviçre hukukundaki durum için bkz. : *Chatelain*; 80 vd.

139) JdT. 1940, I, 381.

140) bkz. *Kalav*; 61 vd., *Chatelain*; 80 vd.

141) BGE. 69, II, 169.

142) *Akm*; 158, *Picard-Besson*; 524.

143) *Chatelain*; 80/81.

144) *Chatelain*; 82.

145) *Chatelain*; 82, ayrıca yukarda dipn. 6'da izah edilen metin.



Doğrudan doğruya dâva hakkının akit-dışı bir mahiyeti mevcut olup, asıl aktin kendisi mevcut olmasa bile dâva hakkının ondan ayrı olarak muteber olmakta devam edeceği hususu münakaşa götürmez bir prensiptir<sup>146</sup>. Kanun, sigorta aktinin muteberliği konusunda sigortacının gerekli tedbirleri almasını şart koşmaktadır.

Sigortacının tatbikatta birbiriyle karıştırılan iki vecibesi vardır :

- (aa) *Sigortalıya* karşı olan, sigorta mukavelesinden doğan zararı tazmin borcu.
- (bb) *Trafik şube veya bürolarına* karşı, trafik kazalarından doğan zararı zarar görene ödemekle mükellef olduğu asgarî haddi gösterir belgeyi mezkûr şube veya bürolara teslim etmekten mütevellit tazminat alacağını garanti borcu.

Sigorta aktinin muteber olmadığını farkedenden sigortacının Trafik Kanunu madde 54'e göre aşağıdaki imkânları mevcuttur :

«Sigortanın feshi veya yenilenmemesi halinde sigortacı keyfiyeti taşıt veya lâstik tekerlekli traktörün kayıtlı bulunduğu trafik şube veya bürosuna 8 gün içinde yazılı olarak bildirmekle mükelleftir. Bu fesholunma veya yenilenmeme keyfiyeti, o sigorta yerine bir diğeri akte dilmemiş ise, zarar görenlere karşı ancak ihbarın yapıldığı tarihten itibaren 15 gün sonra hüküm ifade eder.

Trafik şube veya büroları keyfiyete muttali olunca, motorlu taşıt veya lâstik tekerlekli traktörü, trafik ruhsatnamesi ile plâkalarını alarak trafikten menederler.

Motorlu taşıt veya lâstik tekerlekli traktör sahibi, trafik ruhsatnamesi ile plâkalarını kendiliğinden geri verdiği takdirde sigorta hükmünden düşer. Keyfiyet trafik şube veya bürolarınca sigortacıya bildirilir».

146) *Chatelain*; 82, krs. : *Akın*; 158.



2. *Taşıt sahibi (veya işletici) nin hukukî sorumluluğunun mevcudiyeti.*

Zarar gören, motorlu taşıt sahibi veya işleticisinin hukukî sorumluluğunu ispat etmekle mükelleftir (Trafik Kanunu mad. 50) <sup>147</sup>. Buna karşı, sorumlu şahıs kendini sorumluluktan kurtaran hususları zarar görene karşı ileri sürebilir <sup>148</sup>. Trafik Kanunu mad. 50/II'nin mehzaz SVG. mad. 59/I'e uygun tercümesi şöyledir :

«Taşıt sahibi (işletici), kazanın mücbir sebepten ileri geldiğini veya, kendisi yahut kendilerinden sorumlu olduğu şahıslar kusur işlemiş olmaksızın ve taşıttaki bir arıza veya noksanlık kazanın vukuunda tesir icra etmiş bulunmaksızın, zarar görenin veya bir üçüncü şahsın ağır kusurundan ileri geldiğini isbat ederse hukukî sorumluluktan kurtulur».

Sigortacı da zarar görene karşı sorumlu şahsın ileri sürebileceği bütün defileri kullanabilir <sup>149</sup>. Zaten, sigortacı rücu hakkını kaybetmemek için bu defileri zarar görene karşı ileri sürmekle mükelleftir <sup>150</sup>.

147) Trafik Kanunu'nun 9 uncu Bölümü «Hukukî Mes'uliyet ve Sigorta» başlığını taşımaktadır. Mali sorumluluk sigortasından bahseden 51 inci madde şu şekilde anlaşılmalıdır «Sigorta, bu kanun muvacehesinde sorumlu bulunan şahısların hukukî sorumluluklarını karşılamak üzere aktedilmiştir».

148) Bu konuda bkz. : *Adal*; 97, vd.

149) bkz. İçtihat Tahlili hakkındaki yazımız, II, (b)'deki izahata.

150) bkz. Trafik Kanunu mad. 58/II.



## BİBLİYOGRAFYA

- Adal, E. — Trafik Kazalarında Akit-dışı Hukukî Sorumluluk, İstanbul, 1963.
- Trafik Kazalarında zarar görenlerin himayesi, BATİDER, 1964, C. II, S. 3, 384 vd.
- Trafikteki Tavr ve hareketlerde yeni bir temel kaide : «İtimat Prensibi», İHFM, 1964, C. XXX, S. 1/2, 234 vd.
- Akın, Z. — Motorlu Nakil Vasıtası Kazalarına Karşı Mecburî Mes'uliyet Sigortası, 2. bası, Ankara, 1965.
- Atabek, R. — Sigorta Hukuku, İstanbul, 1950.
- Trafik kanunu mucibince kullanan kimdir? İBD, 1954, 565-574.
- Badertscher, W. — Bundesgesetz über den Motorfahrzeug-und Fahrradverkehr, Kommentar, Zürich, 1963.
- Besson, A. — Le fonds de garantie pour les victimes d'accidents corporels causés par les véhicules automobiles, J.C.P. 1952, I, 1027.
- L'assurance automobile obligatoire, J.C.P. 1959, I, 1476.
- Bienenfeld, R. — Bemerkungen zum MFG, SJZ 30, 57.
- Biney, P. — L'action directe de la victime d'un dommage contre l'assureur, Paris, 1934.
- Bodo, M. — Die Grundlagen der Automobilhaftpflicht im deutschen, schweizerischen und französischen Recht, Jena, 1936.
- Bolgar, V. — Motor Vehicle Accident Compensation : Types and Trends, Am.J.Comp.L. 2, 1953, 515 vd.
- Bourgknecht, J. — La responsabilité civile de l'automobiliste dans la loi fédérale sur la circulation des automobiles et des cycles du 10 février 1926, Fribourg, 1927.
- Bozer, A. — Sigorta Hukuku, Ankara, 1965, 254-298.
- Brühlmann, W. — Türkiye'de motorlu nakil vasıtaları için mecburî mes'uliyet sigortası, Ankara, 1956.
- (tercüme eden: Dr. T. Kalpsüz)
- Bussy, A. — Responsabilité Civile automobile, FJS, No. 906-921 a.
- La loi fédérale sur la circulation doit-elle être révisée, ZSR. 1949, (C. 68), 77 a vd.
- Candrian, H. — Die Automobilhaftpflicht unted besonderer Berücksichtigung der haftungsfälle nach MFG. Art. 37, Bern, 1937.
- Carbonnier, J. — Droit Civil, C. II-Les Obligations, Paris, 1957.



- Carry, M. — Sur l'action directe de la victime d'un dommage contre l'assureur de la responsabilité selon de droit Suisse, Travaux de l'association H. Capitant, II-1947, 337, 349, 351.
- Cassani, W. — Das direkte forderungsrecht des geschädigten gegen den versicherer des automobilhalters, Bern, 1935.
- Cellerier, Cl. — De la responsabilité civile lors de l'usage d'un véhicule automobile par un tiers non autorisé, Genève, 1945.
- Chamorel — La responsabilité de l'employeur pour le fait de ses employés en matière extra-contractuelle, Lausanne, 1925.
- Chatelain, R. — L'action directe du lésé contre l'assureur de la responsabilité civile du détenteur d'un véhicule automobile, Lausanne, 1961.
- Déak, F. — Automobile Accidents, U.Pe.L.Rev. 79, 1931, 271-305.
- Esmein, P. — Le rôle et le caractère juridique du fonds de garantie des accidents d'automobile, D.H.Chr. 87-90.
- Farner, H. — L'assurance privée contre les accidents et la responsabilité civile, Lausanne, 1943.
- Gafner, E. — L'assurance obligatoire de la responsabilité civile des détenteurs de véhicules automobiles, Lausanne, 1932.
- Garobbio, G. — Über die Soliderhaftung der Automobilisten und die sog. «Haftung für Betriebsgefahr», SJZ. 57, 101 vd.
- Gautier, H. — Du recours de l'assureur contre le tiers responsable du dommage, Paris, 1939.
- Gayler — Die ausservertragliche Haftung für Hilfspersonen, Zürich, 1942.
- Geigel, R. — Der Haftpflichtprozess, 9. BasI, München-Berlin, 1956.
- Giovannoni, P. — La causalité dans la responsabilité civile extra-contractuelle, ZBJV. 98, 249-280 (1962).
- Gmür, M. — Die Haftpflicht der Automobile, ZBJV. 44, 10, 62 vd., 113 vd. (1908).
- Godart-Perraut-Charmantier — Codes des assurances, 3. BasI, Paris, 1947.
- Gougler, J. — De la relation de causalité en matière d'assurance, Lausanne, 1956.
- Göknil, M. N. — Hava Hukuku, İstanbul, 1951.
- Graf, M. — Das zivilrechtliche Verschulden des Automobilisten (Dogmatische Bedeutung, Verschuldensbegriff, Sorgfaltspflichten), Zürich, 1945.



- Grail, G. — Le risque automobile, son évolution, Marseille, 1933.
- Guhl, T. — Das schweizerische Obligationenrecht mit Einschluss des Handels-Wechsel-und Versicherungsrechts, 5. Bası, Zürich, 1956.
- Haffter, A. — Die Motorfahrzeughaftpflicht im Schweizerischen, Deutschen, Italienischen und Französischen Recht, Winterthur, 1956.
- Halperin, J. — Les assurances en Suisse et dans le Monde, Neuchâtel, 1945.
- Harper-James — The law of Torts, C. II, Boston, 1956.
- Hemard, J. — Théorie et Pratique des assurances terrestres, Paris, 1924-1925.
- Heuberger, E. — Der Tier-, automobile und Flugzeughalter im schweizerischen Haftpflichtrecht, Bern, 1935.
- Hirş — Ticaret Hukuku Dersleri, İstanbul, 1946.
- Huber, H. — Die Haftung des Geschäftsherrn für Automobil schaden nach dem MFG, SJZ. 28, 305.
- İmre, Z. — Doktrinde ve Türk Hukukunda kusursuz mes'uliyet halleri, İstanbul, 1949.
- Isaac-Sieburg — Kommentar zum automobilgesetz (gesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen) zur verordnung über Kraftfahrzeugverkehr, 2. Bası, Berlin, 1931.
- Kalav, A. — L'action directe de la victime d'un dommage contre l'assureur de la responsabilité civile selon le droit suisse et le droit français, Genève, 1952.
- Karayalçın, Y. — Mes'uliyet ve Sigorta hukuku bakımından başlıca İşletme Kazaları, Ankara, 1960.
- Kindler, W. — Die Haft-und Versicherungspflicht des Automobilhalters, ZSR. 52, 125 vd.
- Kleinewefers — Zwangspflichtversicherung für Kraftfahrzeughalter, Berlin, 1938.
- Koenig, W. — Das «befürchtete Ereignis» im schweizerischen Versicherungs-vertragsgesetz, SJZ 26, 1929, 161 vd.  
— Assurance responsabilité civile, FJS. No. 440.
- Kuhn, C. — Schuldhafte Herbeiführung des Versicherungsfalles unter besonderer Berücksichtigung der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherung, Zürich, 1941.
- Lalou, H. — Traité pratique de la responsabilité civile, 4. Bası, Paris, 1949.
- Laloux, H. — Traité des Assurances Terrestres en Droit Belge, Paris, 1949.
- Lentzsch, O. — Der zeitliche Eintritt des Versicherungsfalles in der Haftpflichtversicherung, Zürich, 1933.



- Martinoli, S. — Die Autokasko-Versicherung im Theorie und Praxis, Bern, 1930.
- Mazeaud, H.-Tunc, A. — Traité théorique et pratique de la responsabilité civile, délictuelle et contractuelle, 5. Bası, C. I-III, Paris, 1948-1950, 1958-1960.
- Méan, B. — De la responsabilité civile à l'assurance accident, JdT. 1949, I, 226 vd.
- Mehren, von Moor — The Civil Law System, Boston, 1957.  
— Rechtstellung des Geschädigten im Automobilhaftpflichtgesetz und im Obligationenrecht, Bern, 1951.
- Müller, Fr. — Strassenverkehrsrecht, 17. Bası, Berlin, 1953.
- Oftinger, K. — Schweizerisches Haftpflichtrecht, I-II, 1942 ve 1958 Basıları, Zürich.  
— Der Soziale Gedanke im Schadenersatzrecht und in der Haftpflichtversicherung, SJZ 39 (1943), 561 vd.
- Okay, S. — Deniz Ticareti Hukuku, I-İstanbul, 1962.
- Ostertag, F.-Hiestand, P. — Das Bundesgesetz über den Versicherungsvertrag, 2. Bası, Zürich, 1928.
- Pétermann, P. — L'assurance et les accidents de la circulation, notes relatives à l'interprétation de l'art. 60 de la loi sur le contrat d'assurance, JdT. 1930, I, 291 vd.
- Peyer, B. — Die Haftpflichtversicherung des Motorfahrzeughalters, Zürich, 1934.
- Picard, M.-Besson, A. — Traité général des assurances terrestres en droit français, C. II : Assurances des choses, assurances de responsabilité, Paris, 1938-1945.
- Planiol-Ripert-Boulanger — Traité élémentaire du droit civil, 2. Bası, Paris, 1947.
- Reisoğlu, K. — İstihdam edenlerin mes'uliyeti, Ankara, 1958.
- Savatier, R. — Traité de la responsabilité civile en Droit Français, 2. Bası, Paris, 1951.
- Schärer, M. — Recht und Gerichtspraxis über Haftpflicht und Schadenersatz, 2. Bası, Bern, 1940.
- Schönbein, A. — Die haft-und versicherungspflicht des automobilhalters nach dem Entwurfe zu einem bundesgesetz über den automobil und fahrradverkehr vom 10 februar 1926, Bern, 1928.
- Sicot-Bienvenu — L'assurance automobile obligatoire, Paris, 1959.
- Simond, W. — Assurance-responsabilité civile, FJS No. 271.
- Stadler, E. — Kommentar zum Bundesgesetz betreffend den motorfahrzeug-und farradverkehr, Zürich, 1933.
- Staeheli, V. — Verzugszinsen in der Haftpflichtversicherung, SJZ. 27, (1930), 92 vd.



- Stiefel-Koenig-Martinoli — Autohaftpflichtversicherung, Berlin, 1934.
- Strebel-Huber — Kommentar zum Bundesgesetz über den Motorfahrzeug-und Fahrradverkehr, II, Zürich, 1938.
- Tandoğan, H. — Türk Mes'uliyet Hukuku, Ankara, 1961.
- Tanner, A. — Die Haftung des Motorfahrzeughalters, Bern, 1936.
- Tuğsavul, M. — Karayolları Trafik Kanunu'nun Hukukî Mes'uliyet bakımından tetkiki, ABD., 1960, 6 vd.
- Tunc, A. — La détermination du gardien responsable, D.P. 1947, 145.
- Tunçomağ, K. — Borçlar Hukuku Dersleri, I, Umumî Hükümler, 2. Bası, İstanbul, 1965.
- Vanard, R. — Les lois allemandes du 7 novembre 1939 et du 19 décembre 1939, Revue générale des assurances terrestres 1941, 581-592.
- Watteville de Würdinger — Betrachtungen zu Art. 37, MFG, SJZ. 32, 209-214.  
— Zwangshaftpflichtversicherung für Kraftfahrzeuge (1937), Deutsches, Recht, 58.
- Yung, W. — La responsabilité solidaire et la loi fédérale sur la circulation, Sem.Jud. 55 (1933), 241 vd.

#### İÇTİHAH KİTAP, DERGİLERİ - RAPORLAR

- Avant-Projets — Unification internationale en matière de Responsabilité civile et d'Assurance obligatoire des automobilistes, Revue Générale des Assurances Terrestres, 1957, S. 446 vd.
- Olgaç, S. — Kazai ve İlmî içtihatlarla Türk Borçlar Kanunu, C. I, İstanbul 1959.
- Öztürk-Kazancı — Borçlar Kanunu, I, Ankara, 1952.
- Report — Report on Problems Created by Financially Irresponsible Motorists, Association of the Bar of New York 1952, New York, 10 vd.
- Responsabilité Civile et l'Assurance obligatoire automobile : Commission Economique pour l'Europe de l'ONU, Genève, 1950.
- Trafik mevzuatı ve tatbikatı : Torun, Soybilgin, Saruhan, - Son değişikliklere göre izahlı ve içtihatlı Trafik mevzuatı ve tatbikatı, İstanbul 1961.
- Tuğsavul-Çalkın — Haksız fiillerden doğan Tazminat Dâvaları, İstanbul, 1948.



## KISALTMALAR

|                    |  |
|--------------------|--|
| ABD.               | : Ankara Barosu Dergisi.   |
| Ad.D.              | : Adalet Dergisi.  |
| Am.J.Comp.L.       | : American Journal of Comparative Law.   |
| agm.               | : adı geçen makale.  |
| agt.               | : adı geçen tez.   |
| Art.               | : Article, artikel.  |
| B.                 | : Bent.  |
| bkz.               | : bakınız.   |
| BGE.               | : Entscheidungen des Schweizerischen Bundesgerichtes.  |
| BK.                | : Borçlar Kanunu.  |
| BATİDER.           | : Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi.   |
| C.                 | : Cilt.  |
| CCFr.              | : Code Civil Français.   |
| Chr.               | : Chronique.   |
| D.H.Chr.           | : Dalloz Hebdomadaire Chronique.   |
| D.P.               | : Dalloz périodique.   |
| FJS.               | : Fiches Juridiques Suisses.   |
| HD.                | : Hukuk Dairesi.   |
| HGK.               | : Hukuk Genel Kurulu.  |
| İBD.               | : İstanbul Barosu Dergisi.   |
| İçt.Kül.           | : Türk İçtihatlar Külliyyatı.  |
| İHFM.              | : İstanbul Hukuk Fakültesi Mecmuası.   |
| J.C.P.             | : Juris Classeur Périodique (La Semaine Juridique).  |
| JdT.               | : Journal des Tribunaux.   |
| krş.               | : karşılaştırınız.   |
| mad.               | : madde.   |
| MFG.               | : 15/3/1932 tarihli «Motörlü nakil vasıtalarına ve Bisikletlerin seyrine dair İsviçre Federal Kanunu». |
| MK.                | : Medenî Kanun.  |
| No.                | : numara.  |
| dipn.              | : dip notu.  |
| Rev.Crit.          | : Revue critique de législation et de jurisprudence.   |
| Rev.Int'I.Dr.Comp. | : Revue de Droit International et de Droit Comparé.  |
| Rev.Trim.Dr.Civ.   | : Revue Trimestrielle de Droit Civil.  |
| RG.                | : Reichsgericht in Zivilsachen.  |
| R.G.               | : Resmî Gazete.  |
| S.                 | : Sayı.  |
| Sem.Jud.           | : Semaine Judiciaire.  |
| SJZ.               | : Schweizerische Juristenzeitung.  |
| StVG.              | : Strassenverkehrsgesetz (19/12/1952 tarihli Alman Trafik Kanunu).                                     |
| SVG.               | : Strassenverkehrsgesetz (19/12/1958 tarihli İsviçre Trafik Kanunu).                                   |



|                |   |   |
|----------------|---|---|
| SVZ.           | : | Schweizerische Versicherungs-Zeitschrift.     |
| TK.            | : | Ticaret Kanunu.                               |
| T.B.M.M.Tut.D. | : | Türkiye Büyük Millet Meclisi Tutanak Dergisi. |
| Tat.Yarg.Kar.  | : | Tatbikatta Yargıtay Kararları.                |
| Trafik Kanunu  | : | Karayolları Trafik Kanunu (Türkiye).          |
| Trafik Tüzüğü  | : | Karayolları Trafik Tüzüğü (Türkiye).          |
| U.Pe.L.Rev.    | : | University of Pennsylvania Law Review.        |
| vd.            | : | ve devamı.                                    |
| vs.            | : | vesaire.                                      |
| Yarg.          | : | Yargıtay.                                     |
| Yarg.HD.       | : | Yargıtay Hukuk Dairesi.                       |
| Yarg.TD.       | : | Yargıtay Ticaret Dairesi .                    |
| ZBJV.          | : | Zeitschrift des Bernischen Juristenvereins.   |
| ZSR.           | : | Zeitschrift für Schweizerisches Recht.        |