

TERCÜMELER

FRANSIZ HUKUKUNDA MOTORLU TAŞIT ARAÇLARININ SEBEP OLDUKLARI ZARALARDAN DOLAYI SORUMLULUK (1)

Prof. Dr. Paul ESMEIN

Çev. : Doç. Dr. Ergun ÖZSUNAY

Bir «*garanti fonu*» (fonds de garantie) tesis eden, aşağıda inceleyeceğimiz 31/Aralık/1951 tarihli yeni bir kanundan ayrı olarak, Fransız Hukukunda motorlu taşıt araçlarının yapmış oldukları kazalarda zarar - görenlerin uğramış oldukları zararların giderilmesine ilişkin herhangi özel bir hüküm mevcut değildir. Böyle kazalar çok sık vuku buldukları halde, zararın giderilmesine ilişkin özel hükümlerin bulunmayışı, yürürlükteki sorumluluk kuralının zarar - görenler bakımından muhtemelen çok elverişli olmasıyla açıklanabilir. Cansız şeylerin sebep oldukları bütün kazalara uygulanan bu sorumluluk kuralını, mahkemeler motorlu taşıt araçlarına da uygulamışlardır.

Şeyi gözetimi altında bulunduran şahsa (gardien) karşı, *kusur karinesi* temeline dayanan ve belli durumlarda *kusursuz sorumluluğa* varan bu kural, önce Yargıtay tarafından endüstri alanındaki kazalarda zarar - gören işçilerin uğradıkları zararların giderilmesi amacıyla tesis edilmiştir. Bu alanda vuku bulan kazalarda, *adam çalıştıranların* (istihdam eden) ya da *çalışma yardımcılarının* (müstahdem) kusurlarını ispat çok kere mümkün bulunmamaktaydı. Kaldı ki, eski yorumunda, *Code civil*'in de *adam çalıştıranın* tazminata mahkûm edilmesine imkân vermeyecek bir biçimde yorumlandığı görülmekteydi. *Code civil*'in 1384 üncü maddesine göre, bir kimse sadece kendi fiili (fait) ile sebebiyet verdiği zararlardan dolayı sorumlu tutulmayıp, onun, gözetimine bırakılan şeylerin sebep oldukları zararlardan sorumlu olacağı da muhakkaktır. Ne var ki, *Code civil*'i kaleme alanların kafalarında «*şeyler*» sözcüğü ile, «*hayvanlar*» ve «*yapılar*» kastedilmekte; 1385 ve 1386 inci maddelerde de, bunları gözetimleri altında bulunduran kimselere karşı bir «*kusur karinesi*» getirilmekteydi. *Başka şeylerin sebep oldukları zararlarda* ise, hukukî sorumluluğa ilişkin temel kuralı koyan ve sorumluluğun temeli olarak bilinen

(1) Bu yazı «The American Journal of Comparative Law», Volume II, Number II, sh.156/166'da yayınlanmıştır.

miktar kusurun ispatını arayan 1382 inci ve 1383 üncü maddeler uygulanmaktaydı.

Kanun - koyucunun, işlerini gördükleri esnada vuku bulan kazalarda zarara uğrayan çalışma yardımcılara karşı, öteden beri önerilen kusursuz sorumluluğun getirilmesine ilişkin tedbirleri almak hususundaki, bugün bizleri hayrete düşüren geç kalışı karşısında, Yargıtay, metnin kelimelerinden yararlanarak, 1384 üncü maddeyi geniş bir yoruma tabi tutmaya karar verdi. 1896 yılında vuku bulan bir kazada, bir geminin kazanı patlamış ve nedeni bilinmeyen bu patlama sonucunda da gemi sahibinin istihdam ettiği bir çalışma yardımcısı yaralanmıştı. Olayda, gemi sahibinin hiç bir kusuru ispat edilemediği halde, Yargıtay bu şahsın sorumlu olduğunu beyan etti. Bunun üzerine de, *bir hayvanın sebep olduğu zararlarda olduğu gibi, bir şeyin sebep olduğu zararların da aynı biçimde sonuçlandırıldığı* bir dizi sorunlar ortaya çıktı.

I. 1384. MADDE HER «ŞEY» E UYGULANABİLİR Mİ?

Yargıtay, 1384 üncü maddenin yeni yorumunda, bir makine ile ilgili olarak, bunun bir çalışma yardımcısına verdiği zararları gözönünde tutmuştu. Böyle bir yorum, bu tür kazaların çok sık vuku bulunması dolayısıyla yapılmıştı. Bu yorumda makineler, özel bir sorumluluk siteminin getirilmesini haklı gösterecek derecede «*tehlikeli şeyler*» olarak kabul edilmekteydi. Ayrıca bir çok kimse de, böyle bir sorumluluk sisteminin sadece *tehlikeli şeylerle ilgili durumlarda* haklı ve yerinde olabileceğini düşünüyordu. Ne var ki, Yargıtay'ın 1898'de verdiği karardan iki yıl sonra, nihayet endüstri alanında vuku bulan kazalara ilişkin mevzuat kabul edildi. Başlangıçta, özellikle daha fazla tehlikeye maruz bulunan *endüstri işçilerine* uygulanan bu kanunun kapsamı, sonradan bir dizi kanunlarla bütün *çalışma yardımcılarını* (müstahdem) içine alacak derecede genişletildi.

Yargıtay, bir tereddüt devresinden sonra, nihayet 1384 üncü maddenin her «şey» e uygulanmasını kararlaştırdı. Bu durum, yeni bir yorum yaparken yüksek mahkemenin başvurduğu kanun metninin muhtemelen hiç bir ayırım yapmamasından; muhtemelen de tehlikeli şeylerin belirli bir listesini vücuda getirmenin Yargıtay'a keyfî bir çözüm olarak görünmesinden ileri gelmekteydi : Zira bu durumda, herhangi bir şeyin, hâl ve şartlara göre tehlikeli sayılıp sayılmaması sözkonusu olmaktaydı.

Bu doktrin, motorlu taşıt araçlarının sebep oldukları kazalarda, kaza kurbanlarına bir yardım vasıtası olarak büyük faydalar sağlı-

yordu. Ne var ki, çok defa olduğu gibi, kazanın, motorlu taşıt aracının işletilmesinden doğduğu durumlarda bir güçlük ortaya çıkmaktaydı. Kazanın sebeplerinin bilinmediği ve sonuç olarak kazanın, *aracı işletenin* (détenteur) kusurundan ileri geldiğinin ispat olunmadığı durumlarda, kaza sebebinin aracı işletenin bir fiil ya da ihmâ-linden doğması ihtimali kalıyordu. Böyle bir durumda ise, kaza artık bir «şey» in eseri olmaktan çıkmakta, bir şahsın fiili sonucu olmaktaydı. Kazanın sebebi bir şahsın fiili olunca da, o kimse ancak bir kusur işlediği takdirde sorumlu tutulabilecekti.

Yargıtay Genel Kurulu 13/Şubat/1930 tarihli (2) bir kararda, kazaya sebep olan «şey», kazanın vuku bulduğu anda ferdin gözetim ve yönetiminde bulunduğu takdirde 1384 üncü maddenin uygulanabileceğini belirtti. Zira, sorumluluk doğurabilecek bir kusurun bulunabileceği nedeniyle, sorumluluğu tamamen ortadan kaldırmak mantık dışı olacaktı. Kaldı ki, kazaların büyük çoğunluğu araçların işletilmesi esnasında vuku bulmaktaydı. Bu bakımdan, 1384 üncü maddeyi, endüstri aletlerinin yanında, bugün kazaların belli başlı sebebinin teşkil eden motorlu taşıt araçlarına uygulamamak yerinde olmayacaktır. Zira, endüstri alanındaki kazalara ilişkin mevzuatın çıkarılmasından sonra, artık bu alanda 1384 üncü maddenin yeni yorumunun uygulanmasına lüzum kalmamıştır.

Böylece bugün mahkemeler 1384 üncü maddeyi, örneğin bir avcının elindeki tüfek, bir atış yarışmasında kullanılan silâh ya da bir kasabın elindeki bıçak gibi, tehlikeli olsun olmasın ya da bir kimşenin denetimi altında bulunsun bulunmasın, «her şey» e uygulamaktadırlar. Bununla beraber bir hekim tarafından kullanılan radyoaktif bir cihaz bir hastaya zarar verdiği zaman, 1384 üncü madde uygulanamaz. Mahkemeler, bu hususta, hastanın tepkilerine ve özel duyarlılığına bağlı tehlikelerin hekime isnat olunamayacağı kanısındadırlar. Bu halde sorumluluk için, mutlaka hekimin kusurunu ispat etmek gerekir.

II. SORUMLULUK MUTLAK MIDIR?

Mutlak sorumluluktan anladığım, aşağıda daha ayrıntılı olarak inceleyeceğimiz gibi, *şeyi gözetimi altında bulunduran şahsın* (gardi-en), fiil ve davranışları bakımından kusursuz bulunsa bile sorumlu tutulmasıdır. Bununla beraber, bu sorunun çözümü her zaman aynı olmamaktadır.

a) Kazanın sebebinin *şeydeki bir bozukluktan* (arıza) ileri gel-

diği ispat edildiği takdirde, sorumluluk mutlaktır : Örneğin, madeni bir parçanın kırılması ya da bir aracın lastiğinin patlaması gibi. Bu durumda, *şeyi gözetiminde bulunduran şahıs*, en yüksek özeni göstermesine rağmen, bozukluğu bilmediği ve bunun sonuçlarını önleyemediği anlaşılırsa, yine sorumlu sayılır. Böylece, kusursuz sorumluluğa ilişkin kesin bir durum ortaya çıkmaktadır.

b) Bununla beraber, kazanın bütün hâl ve şartlarının bilindiği ve bu hâl ve şartların, şeydeki bir bozukluğa (arıza) ya da şeyi gözetiminde bulunduran şahsın, işgördürdüğü bir yardımcı (müstahdem) gibi, fiil ve davranışlarından sorumlu kılındığı bir kimsenin kusuruna ilişkin olmadığı ve ayrıca da, şeyi gözetiminde bulunduran şahsın önceden göremeyeceği ya da önleyemeyeceği durumlarda, kendisini sorumlu tutmak mümkün değildir. İşte, zarara *haricî bir sebebin* (cause etranger), *olağanüstü bir durumun* (cas fortuit) ya da *zorlayıcı bir sebebin* (force majeure) sebebiyet verdiği durumlarda böyle bir hâl sözkonusudur. Bu, rüzgâr ya da don gibi *doğanın bir fiili* olabileceği gibi; *üçüncü bir şahsın fiili* ya da bizzat *zarar - görenin kendi fiili* de olabilir.

Bu gibi durumlarda, şeyi gözetimi altında bulunduran şahıs acaba niçin sorumlu tutulmamaktadır? Bazı hukukçulara göre, şeyi gözetiminde bulunduran şahsın sorumlu tutulmamasının nedeni, «şey» in «zararın sebebi» olmamasındandır : Zararın sebebi, «*haricî sebep*» olarak nitelendirilen fiildir. Bu fikir doğru değildir. Zira bir kimseyi, *şeyi gözetimi altında bulunduran şahıs* olarak sorumlu kılabilmek için, herşeyden önce «şey» in, zararın öyle bir unsuru olması gerekmektedir ki, o olmaksızın bir zarar vuku bulmasın. Bunun için de, sırf «*şeyin mevcudiyeti*» kâfidir : Örneğin bir aracın bir duvara ya da bir ağaca çarpmasında olduğu gibi. Böyle bir durumda, tıpkı fertlerde olduğu gibi, sadece «şey» in zararın husulündeki rolü değerlendirilecek olursa, «şey» in de kusurlu bir durumda bulunmadığı gözönüne alınarak, onun husule gelen zararın sebeplerinden biri olmadığını iddia edebilmek mümkündür.

Eğer biz «şeyler» e bu açıdan bakmayacak olursak, mahkemelerin, şeyi gözetimi altında bulunduran şahsın sorumlu olmadığını beyan etmeleri halinde, bu sonuca kazanın «haricî bir sebep» sonucunda vuku bulmuş olmasından dolayı vardıkları düşünülebilir. Mahkemelerin bu halde, kesin olarak şeyi gözetimi altında bulunduran şahsa isnat edilecek bir kusur bulunmadığı kanısında oldukları muhakkaktır. Bunun ispatı da, zararı doğuran sebepler arasında, şeyi gözetimi altında bulunduran şahsa yabancı bir fiili (haricî sebep) tesis eden kararların tatmin edici olmamasıdır. Yargıtay özellikle «*haricî fiil*» in, şeyi gözetimi altında bulunduran kimse bakımından görüle-

meyecek ve kaçınılamayacak olduğu durumlarda, ayrıca ek olarak, şeyi gözetiminde bulunduran şahsın davranışlarının da her türlü kusurdan arınmış olmasını aramaktadır. 1947 tarihli bir kararında Yargıtay, şeyin yönetim ve kontrolünün «*temyiz kudreti*» ni gerekli kılması gerekçesiyle, şeyi gözetiminde bulunduran şahsın bir akıl hastası olması halinde, sorumlu tutulamayacağına hükmetmiştir (3).

Böylece, kelimenin tam anlamıyla, bu sorun «*kusursuz sorumluluk*» a ilişkin değildir. Bununla beraber, «*şeyi gözetimi altında bulunduran şahıs*» in kusursuz olduğu hallerde sorumlu tutulabilmesi de mümkündür. Bu durum, kazanın bütün şartlarının bilinemediği ya da şeyi gözetimi altında bulunduran şahsın, kendisi için «*görülemez*» ve «*kaçınılamaz*» bir nitelik gösteren «*haricî sebebi*» bilmesine rağmen, durumun böyle olduğunu ispat edemediği hallerde sözkonusudur. Öte yandan mahkemeler de, örneğin yolu kaygan hale getiren ince bir buz ya da çamur tabakasının mevcudiyeti veya aracı işleten şahsın talihsiz bir davranış yapmasına sebep olan eşek arısı sokması gibi durumları, «*şeyi gözetimi altında bulunduran şahıs*» bakımından «*önceden görülemeyen*» ve «*kaçınılamayan*» «*haricî olaylar*» olarak kabule kolayca yanaşmamaktadırlar.

Bundan şu çıkıyor ki, şeyde mevcut bir bozukluğun kazaya sebebiyet verdiği durumlar istisna edilirse, «*şeyi gözetimi altında bulunduran şahıs*» in sorumluluğu muğlak bir nitelik göstermektedir. Bu sorumluluğun kuramsal temeli «*kusur karinesi*» dir. Zira, kusurun bulunmadığı ispat edildiği takdirde, bu sorumluluk ortadan kalkmaktadır. Ancak bunun için de, kusurun kesin olarak bulunmadığını ispat etmek gerekmektedir. Örneğin, kazaya sebebiyet veren şartların hepsinin bilinmemesi, bir şüphenin kalması halinde olduğu gibi; herhangi bir kusurun ortaya konulamaması olgusundan, bir kusurun mevcut bulunmadığı ihtimalinin ileri sürülmesi yeterli değildir. Bu bakımdan, öyle durumlar bulunabilecektir ki, şeyi gözetimi altında bulunduran şahsın kesin olarak kusursuz olmasına rağmen, onun sorumlu tutulabilmesi mümkün olacaktır.

Bir «*şey*» in sebebiyet verdiği zararlara ilişkin bütün sorumluluk hâlleri 1384 üncü maddede temellenirler. Bir binanın yıkılmasından doğan zararlar (m. 1386) hariç, diğer hususlarda yardımına başvurulabilecek başlıca madde 1384 üncü madde hükmüdür. Yargıtay'ın, başlı başına anlamsız bir tamlama teşkil eden «*sorumluluk karinesi*» deyimini kullanan 13/Şubat/1930 tarihli kararından bu yana, 1384 üncü madde, aynı zamanda «*kusursuz sorumluluk*» ve «*destekli (takvii) kusur karineleri*» nin de, hiç şüphesiz başlıca kaynağı duru-

(3) 28/Nisan/1947 tarihli karar.Bkz.S.1947.I.115,D.1947.329

muna gelmiştir. Kanun - koyucunun ya da mahkemelerin görevi, hangi hallerde sorumluluk karinesi bulunduğu tesbit etmek değil, fakat hangi hallerde sorumluluğun bulunduğu belirtmekten ibarettir. Yoksa karineleri, hukuk kuralları değil, fakat doğrudan doğruya olaylar tayin etmektedir.

III. SORUMLU ŞAHIS KİMDİR?

Bir «şey» sahipsiz olmadıkça, yani bir «şey» i yararlanmak maksadıyla bir kimse zilyetliğine geçirmiş bulunmadıkça, «her şey» için, bu şeyden dolayı üzerine sorumluluk karinesi üstlenmiş bulunan bir şahıs mevcuttur.

Bir «şey» in bir başkasına zarar vermemesi için özen göstermek sorumluluğunu başka bir şahsın üstlenmiş olduğu anlaşılmadıkça, o şeyden dolayı «sorumlu olan şahıs», o şeyin «malik» idir. Şeyin başkalarına zarar vermemesi için özen göstermek yükünü üstlenen kimse mevcut olduğu takdirde ise, artık «şeyin maliki» nin sorumluluğu sona ermektedir. Bu durum, şey dolayısıyla sorumluluğu haklı göstermek için ileri sürülen nedenlerden biriyle, özellikle şeyden yararlanan şahsın, onun sebebiyet verdiği zararlardan da sorumlu tutulması düşüncesiyle pek bağdaşmamaktadır. Zira «şeyin maliki», bir kira sözleşmesi ile, şeyin kullanılmasını bir başkasına bırakmış olsa bile, kiraladığı şeyin kiracı tarafından kullanılması yanında, aldığı kira bedelinden dolayı kendisi de aynı şeyden yararlanmakta devam edecektir. Bununla beraber, bu durumda «şeyi gözetiminde bulunduran kimse» (gardien) artık başlı başına «kiracı» dır.

«Şeyin maliki» bakımından söylenenler, aynı şekilde «malik olmayan zilyet» bakımından da geçerlidir. «Malik olmayan zilyet» de, şeyin gözetimi ile yükümlü sayılır.

«Şey üzerindeki gözetim», bazen «şeyin maliki» nden başka bir şahsa da geçebilir. Burada başlıca iki durumu ayırt etmek gerekmektedir :

1) Bazen «şey üzerindeki gözetim», doğrudan doğruya malikin rızası ile bir başkasına geçer : Örneğin, bir şeyin malik tarafından bir şahsa kiralanması, bedava kullanılmak üzere iğreti olarak verilmesi ya da bir taşıyıcıya tevdi olunması gibi. Şayet kiralanan şey, kiracı tarafından alt-kiraya (3a) verilecek olursa, sorumlu olan şahıs, şeyi gözetimi altında bulunduran «alt - kiracı» dır.

Buna karşı, başkasına ait bir «şey» i, istihdam edilen bir kimse sıfatıyla yöneten, gözetilen ve denetimi altında bulunduran «çalışma

(3a) Bkz. BK 253/OR 258; Code civil Art.1725/1727; BGB § 541 (Ç. N.)

yardımcısı» ise, doğrudan doğruya «şeyi gözetiminde bulunduran kimse» (*gardien*) olmamakta, bu sıfat *işgördüren* de kalmaktadır. Aynı durum, bir «şey» in denetiminin, *işgördüren* (istihdam eden) tarafından bir *çalışma yardımcısına* (*müstahdem*) bırakıldığı hallerde de sözkonusudur. Bu gibi durumlarda, «şey» den doğrudan doğruya zarar gören «çalışma yardımcısı» ise, onun da «sorumluluk karinesi» ne başvurabilmesi mümkündür. Kira veya iğreti sözleşmelerinde, kazaları önleme ihtimali ve görevinin kiracı ya da iğreti alana düşmesi sebebiyle, şeyin gözetiminin onlara ait olması ve dolayısıyla da «şeyin maliki» nin sorumluluktan kurtulması halindeki kuraldan farklı olarak, bu durumlarda üçüncü şahıslara gelen zararlar bakımından ulaşılan çözümlerin, görevlerini yaptıkları esnada çalışma yardımcılarının (*müstahdem*) kusurlarıyla sebep oldukları zararlardan doğan sorumluluk ilkelerinden ilham almasının sebebi zarargören şahısların zararlarını tazmin etmek gayesini gütmektedir. Zira, bir çok durumlarda yardımcı ya da işgörenlerin, bu zararları giderecek malî güçleri mevcut bulunmamaktadır. Doğrudan doğruya çalışma yardımcılarının uğradıkları zararlarda ise, bu çözümlerin, Yargıtay'ı 1896 yılında Code civil'in 1384 üncü maddesini yorumlamaya götüren ve endüstri kazalarına ilişkin mevzuatın çıkarılmasına sebep olan düşüncelerin bir sonucu olduğu söylenebilir.

2) Bir «şey», başka bir şahıs tarafından, ister gelip geçici olarak kullanılmak amacıyla, ister şey üzerinde tasarruf etmek gayesiyle, onu «gözetimi altında bulunduran şahıs» ın rızası dışında ele geçirilmiş ise, artık «*gözetim mükellefiyeti*» ve «*sorumluluk karinesi*», «şey» in malikine ya da «malik yerine geçen şahıslar» a ait değildir. Bu sorun, bir kimsenin çaldığı bir otomobili, çok hızlı sürmek suretiyle bir kazaya sebebiyet verdiği durumlarda şiddetle tartışılmıştır. Kazadan zarar görenlere yardım etmek isteyen Yargıtay Hukuk Dairesi, aracı çalan hırsız bulunamadığı ya da ödeme gücüne sahip olmadığı hallerde, *araç sahibinin*, «aracı gözetimi altında bulunduran şahıs olarak» kabul edileceğini belirtmiştir. Bununla beraber, 2/Aralık/1944 tarihli bir kararı ile Yargıtay Genel Kurulu, «şey» üzerinde herhangi bir gözetim imkânsızlığı karşısında bulunan bir kimsenin sorumlu kılınmasına imkân olmadığını belirterek, aksi görüşü benimsemiştir.

Zamanla aynı çözüm bir çalışma yardımcısının işgördürene ait olan bir aracı, onun rızası olmaksızın kendi şahsî işlerinde kullanması halinde de kabul edilmiştir. Bununla beraber, çok defa olduğu gibi, kazaya sebebiyet veren kimse, aracı genellikle kullanan şahıs olduğu takdirde, bu gibi kazalardan dolayı da yine işgördüren (istihdam

eden) sorumlu tutulur. Eğer araç, işgördürenin (istihdam eden) rızası ile, bir çalışma yardımcısı tarafından kendi şahsî işlerinde kullanılırsa, bu durumda çalışma yardımcısına, aracı ücretsiz olarak kullanan bir «iğreti alan» gözüyle bakılmakta ve aracın gözetim görevi de artık çalışma yardımcısına ait sayılmaktadır.

IV. SORUMLULUK KARİNESİNDEN KİM YARARLANIR?

Aşağıda belirtilen istisnalar dışında, *bedenen* ya da *malvarlığı* bakımından zarar gören her şahıs, «sorumluluk karinesi» nden yararlanabilir. Bir aracın sebebiyet verdiği kazada, bu karineden *diğer araçtaki şahıslar* gibi, yolda yürüyen *yayalar* da faydalanırlar. Aynı şekilde, bir hayvan tarafından çiğnenen bir kimsenin de bu karineden faydalanabilmesi mümkündür. Sorumluluk karinesi, sadece «*insanlara gelen zararlar*» da değil, «*şeylere, hayvanlara ve araçlara gelen zararlar*da» da uygulanır.

İki aracın ya da iki «şey» in çarpışması halinde, kusurun, aracı işletenlerin (araç sahibi) birine ya da diğerine ait olduğunun gösterilememesi durumunda, Yargıtay mantık yönünden eleştirilmesi mümkün görünen bir çözüm sunmaktadır. Bu halde Yargıtay, «*sorumluluk karinesi*» ni araçlardan herbirini gözetimi altında bulunduran şahıs bakımından uygulamakta ve onu diğer aracın ya da içindeki yolcuların uğramış oldukları zararlardan dolayı sorumlu tutmaktadır. Bu çözüm, pratik yönden, bir araç tarafından ezilen bir bisikletlinin ya da bir kamyon tarafından parçalan bir araç sahibinin uğramış oldukları zararları gidermek faydasına sahiptir. Gerçekten, eğer önerilen değişik çözümlerden biri benimsenmiş olsaydı, durumun böyle olmayacağı muhakkaktı : O zaman, ya karinelere birinin, taban tabana zıt olarak diğerini çürüteceği ya da zararı tazmin mükellefiyetinin, araçları gözetimleri altında bulunduran şahıslar arasında paylaşılması üzere, husule gelen zararların toplanması kabul edilecekti.

1384 üncü maddedeki «*sorumluluk karinesi*» nden yararlanamayan başlıca kişiler, kaza esnasında araçta bulunan ve kendilerini bir yerden başka bir yere taşımayı kabul etmiş «araç sahibi» nden (aracı gözetimi altında bulunduran şahıs) bir tazminat talebinde bulunan kimselerdir. Bununla beraber, burada da bir ayırım yapmak gerekir :

a) Eğer taşıma, bir taşıma sözleşmesinin yerine getirilmesine, yani bir yerden başka bir yere götürme hususundaki bir taahhüdün gerçekleştirilmesine ilişkin bulunuyorsa, Fransız Hukukunda sorum-

luluk, Code civil'in 1382 vd. maddelerinde yer alan sorumluluk kurallarına (haksız fiil sorumluluğu) tabi değildir. Burada, sorumluluğun sözleşmeden doğduğu ve zararın, sözleşme gereğince taşıyıcının üstlendiği mükellefiyetlerin eksik olarak yerine getirilmesinden ileri geldiği kabul edilmektedir. Ne var ki, bu çözümün pek fazla önemi yoktur. Zira Yüksek Mahkeme, bir yolcunun kazaya uğraması halinde de, taşıyıcıya karşı sorumluluk karinesini, taşıma sözleşmesinden tıpkı 1384 üncü maddedekine benzer bir anlamda çıkarmaktadır.

b) Kaza kurbanı, *araçta «konuk olarak taşınan bir kimse»* ise, durum farklıdır. Yargıtay, böyle bir durumda artık ortada bir «taşıma sözleşmesi» nin bulunmadığını, başka deyimlerle artık sözleşmeden doğan sorumluluğa ilişkin bir halin mevcut olmadığını kabul etmektedir. Bu durumda sorumluluk, sadece bir «haksız fiil sorumluluğu» olarak belirlemektedir. Ancak, bu durumda «zarar - gören», «sorumluluk karinesi» nden yararlanabilmek olanağına sahip değildir. Sorumluluğun tescimi için, zarar - görenin, aracı işleten şahsın ya da aracı gözetimi altında bulunduran kimsenin kusurunu ispat etmesi gerekmektedir. Yargıtay'ın 1928 yılından beri benimsediği bu çözüm, şu fikre dayanır : Kendisine, hiç bir çıkar gözetilmeksizin bir hizmet sunulan kimse, sonunda kusursuz sorumluluğu tesis edebilecek bir karineden yararlanma isteminde bulunamaz. Onun, sadece aracı işleten şahsın ya da aracı gözetimi altında bulunduran kimsenin kusurunu ispat etmesi halindedir ki, zararın giderilmesini isteyebilmek mümkündür.

Bununla beraber, bir taşımanın «*ücretsiz bir taşıma*» (bedava taşıma) sayılabilmesi için, taşıma karşılığı hiç bir ücretin ödenmemiş olması yeterli değildir. Bunun için, taşıyıcının, taşıdığı kimseye sırf bir hizmette bulunmak ya da zevk vermekten başka bir amacının bulunmaması gerekmektedir. Onun içindir ki, bazen «hatır için taşıma» dan (transport gracieux) sözedilmektedir (3b). Örneğin, bir aracı gözetimi altında bulunduran kimsenin, aracını satmak istediği bir şahsı, herhangi bir bedel almaksızın araçla dolaştırması; bir araç sahibinin, bir yapının yapılmasına ilişkin bir sözleşme ile bağlanmak istediği bir kimseyi, birlikte gezmek gayesiyle inşaatın yapılacağı yere götürmesi ya da yapılacak bir sözleşme hakkında kendisine hukukî veya teknik bilgi verecek birini aracıyla taşıması yahut bir babanın, hasta kızı için gidip bir hasta bakıcı getirmesi

(3b) Bu konu ile ilgili ayrıntılar ve çözümler için bkz. Özsunay, E., Araç Sahibinin Hatır İçin Ücretsiz Taşıdığı veya Aracını Hatır İçin Ücretsiz Olarak Kullandığı Şahıslara Karşı Sorumluluğu, İHFM, C. XXXII (1966), S. 1, sh. 161/183 (Ç. N.)

durumlarında, taşıma bir «*hatır için taşıma*» (transport gracieux) olmayıp, bir «*ücretsiz taşıma*» dan (bedava taşıma) ibarettir. Bu bakımdan da, bütün bu durumlarda, zarara uğrayan şahısların «sorumluluk karinesi» nden yararlanabilmeleri mümkündür.

Böylece, mahkemeler tarafından Code civil'in bu şekilde yorumu sayesinde, Fransa'da motorlu taşıt araçlarının sebebiyet verdiği kazalardan zarar gören şahıslar oldukça korunmaktadırlar. Yeter ki, aracı gözetimi altında bulunduran kimse belli olsun ve zararı giderme gücüne ya da bir sigorta teminatına sahip bulunsun. Onun içindir ki, kazanın bir «*haricî sebep*» e bağlı olarak vuku bulduğunun ispat edilememesi halinde, «*sorumluluk karinesi*» sonucunda sorumlu tutulabileceklerini bilen araç sahipleri genellikle sorumluluk sigortası yaptırmaktadırlar.

Çoktan beri istenmesine rağmen, motorlu taşıt aracı sahiplerini mecburî sorumluluk sigortasına tabi kılacak mevzuatın halâ çıkarılmamış olmasının sebebi, muhtemelen bu durumdur (3c). Ne var ki, hiç bir sorumluluk sigortası yaptırmamış motorlu taşıt aracı sahipleri daima mevcuttur. Bu bakımdan, mecburî sorumluluk sigortasının bulunması halinde de, böyle bir durumda da, hiç sigorta yaptırmamış olan, ödeme gücü bulunmayan ya da kim olduğu belli olmayan motorlu taşıt sahipleri tarafından zarara uğrayan kimselerin zararlarını tazmin etmek maksadıyla bir «*fon*» un tesisi zorunlu olacaktır. Bu konuda bir «*garanti fonu*» nin (fonds de garantie) tesisi için ilk adım atılmıştır. Gerçekten, sonradan 30/Haziran/1952 tarihli bir kararname ile bazı eklemeler yapılan, 30/Aralık/1951 tarihli «*loi de finances*» ın 15 inci maddesinin gayesi bundan ibarettir.

Ne var ki, «*garanti fonu*» nun sınırlı bir amacı mevcuttur. Bu fon, şeylere gelen zararlar için değil, fakat *sırf şahsa gelen zararlar* için tesis edilmiştir. «*Garanti fonu*» nun malî kaynağını teşkil eden yardımlar başlıca üç kategori şahıslar tarafından ödenmektedir: 1) İlk olarak, sigorta şirketleri, yapmış oldukları otomobil sigortalardan elde ettikleri primler üzerinden belli oranda fona katkıda bulunurlar. 2) Ayrıca, sigortalılar da, ödedikleri primlerin belli bir yüzdesi oranında fona ödeme yaparlar. 3) Nihayet, bir kazadan sorumlu tutulmalarına hüküm olunan ve zararın tümünü kapsayacak bir sigorta teminatları da bulunmayan motorlu taşıt aracı sahiplerinin de, zarar - gören için takdir olunacak tazminat miktarından ayrı olarak, ek bir tazminata mahkûm edilebilmeleri de mümkündür. İşte,

(3c) Sonradan 27/Şubat/1958 tarihli bir Kanun'la Fransa'da da mecburî sorumluluk sigortası kabul edilmiştir. Bkz. Juris Classeur Periodique 1959.I.1476 (Ç. N.)

bu meblağın da yine «garanti fonu» na ödenmesi gerekmektedir.

Bir «garanti fonu» nun mevcudiyetine ve yukarıda anlatılan sorumluluk sistemine rağmen, Fransız Hukukunun tam bir tatmin sağladığı söylenemez. Zira sorumluluk dâvalarının sayısı sayılamayacak kadar fazladır. Bu dâvalar, tazminatın ödenmesinde gecikmelere ve büyük yargılama giderlerine sebep olmaktadır. Oysa, bu yargılama giderlerinin, zarar - gören şahısların tazminine tahsis edilmesi daha iyi sonuçlar verebilir. Özellikle, Birleşik Devletler'de ve Kanada'da, tazminatın daha etkin olarak sağlanabilmesi için, artık bunun «sorumluluk temeli» üzerine dayandırılmaması gerektiğine inanılmaktadır. Zira, «mecburî sorumluluk sigortası» ile birlikte «kusursuz sorumluluk» kuralı kabul edilse dahi durum değişmeyecektir. Bunun sebebi de, bu halde dahi, zarar gören şahsın çok defa bir dâva açmak zorunda bulunmasıdır. Bu bakımdan, şayet motorlu araç sahipleri, «sorumluluğu teminat altına almak» maksadıyla değil, fakat «zararı karşılamak maksadıyla», muhtemel zarar - görenlerin «yararlanan» sıfatıyla faydalanabilecekleri sigorta sözleşmeleri yapmaya mecbur edilirse, artık bu sonuç ortaya çıkmayacaktır. Bu sistemde dahi, motorlu taşıt aracı sahiplerinden, zarara uğrayan herkesin zararını tazmin edebilmek maksadıyla bir «garanti fonu» na katkıda bulunmalarını isteyebilmek mümkündür.

Ne var ki, zarar giderimini bu şekilde masrafı motorlu taşıt aracı sahiplerine ait olacak tarzda finanse etmek, zarar gideriminden sadece motorlu taşıt aracı sahiplerinin sorumlu olduğu fikrine devam etmek demektir. Bu durum, motorlu taşıt aracı sahiplerinin «kusurlu» olduğu durumlarda «adalet duygusu» nu tatmin ederse de, sorumluluğun «kusursuz sorumluluk» olarak temellendirildiği hallerde durum farklıdır.

Hiç şüphe yok ki, bir şeyi gözetimi altında bulunduran şahsın omuzlarına «sorumluluk karinesi» yüklemek hususunda bir temel sağlamak için, Fransa'da elli yıldan beri, bir şeyden yararlanan kimsenin, bu yararlanmaya karşılık olarak, o şeyin başkasına vereceği zararlara da katlanması gerektiği ileri sürülmüştür. Yukarıda gördüğümüz gibi, mahkemeler de bu doktrinin etkisi altında kalmışlardır. Ne var ki, günümüzde makine ve otomobil gibi «tehlikeli şeyler» in kullanılmasından, bunlara sahip olmayanlar da dahil olmak üzere, herkesin yararlandığı düşünülürse, bu fikrin doğruluğu üzerinde şüpheler doğabilir. Zira, böyle «tehlikeli şeyler» e başkaları sahip olmasalardı, bir çok kimsenin evinde rahatlığa kavuşmasına ya da bugün «zorunlu» olarak nitelediğimiz bir çok eşyanın hemen el-

lerinin altında bulunmasına da imkân kalmayacaktı. Örneğin, evini ısıtmak isteyen bir kimse, bir kömür tacirinin kamyonunun bulunmasını arzu eder. Çünkü, ancak kamyonu olduğu takdirde ki, kömür taciri yakıtı kendisine teslim edebilir. Bunun gibi, bir yerden başka bir yere gitmek isteyenler de, kamu için yarattığı tehlikelere rağmen, otobüslerin işletilmesinden yararlanırlar.

Bu bakımdan, —kusurun mevcudiyeti sözkonusu olmaksızın— otomobil kazalarının kurbanlarına tazminat sağlamak amacıyla bir «sigorta sistemi» ya da bir *garanti fonu* önerildiğinde, sigorta primlerinin ödenmesine ya da genel masraflara katkıda bulunmaları, araç sahipleri gibi, bunlara sahip olmayanlardan da istenmemeli midir?

Otomobil kazalarında yaralanan yayalar, hiç şüphe yok ki, uğradıkları zararları gidermek için kendilerine yardım edecek bir «fon» a katkıda bulunmak fikrini hayretle karşılayacaklardır. Ne var ki, günümüzde «kusursuz sorumluluk» yüklenmiş olanlara ve hattâ kusur dolayısıyla sorumlu tutulanlara yükletilmiş olan tazminat yükünün, «tehlikelerin bir nevi topluma intikal ettirilmesi» sayesinde, çok defa bu kimseler tarafından geniş ölçüde, hattâ bazen tamamen başkalarına yükletildiği görülmektedir.

Esasen «sorumlu şahıs» bir sorumluluk sigortası ile sigortalandığı takdirde, «*tehlike yükü*» ortaklaşa olarak kendisi ile aynı sigortacıyla sigorta sözleşmesi yapmış bulunan diğer sigortalılar tarafından karşılanır. Zaten «sorumlu şahıs», özellikle bir tacir ya da sanayici ise, bir sorumluluk sigortası yaptırdığı takdirde ödediği «*sigorta primleri tutarı*» nı genel masraflar toplamına dahil eder. Şayet bir sorumluluk sigortası yaptırmamış ise, kaza kurbanlarına ödemek mecburiyetinde kaldığı *tazminatı* yine genel masraflar içinde gösterir. Böylece, doğrudan doğruya kaza kurbanı olarak zarara uğrayan halk, kendisini zarar giderimlerinin finansmanında yardımcı olarak bulmaktadır. Bununla beraber sorumlu şahsın, bir tacir ya da sanayici olmadığı hallerde, onun, zarar giderimlerini halktan sağladığı fikri artık doğru değildir.

Araç sahipleri gibi, aracı olmayan kimselerin de aynı zamanda «garanti fonu» na katkıda bulunmalarının istenmesi halinde, bunların yapacakları yardımın birincilere nazaran daha az olmasına rağmen, «fon» un zararları karşılama gücü çoğalacaktır. Ne var ki, bütün bu yardımlara rağmen, zararların tazmini için «fon» tarafından yapılacak ödemeler, zarar-görenlerin uğramış oldukları «zarar miktarı» ndan ya da sorumlu şahısların mahkemeler tarafından mahkûm edildiği «tazminat miktarı» ndan muhtemelen daha az olacaktır.

Halen uygulamada, özellikle *sosyal sigortalar* alanında olduğu

gibi, «*tehlikelerin topluma intikal ettirildiği hallerde*» de, tam olmayan zarar giderimi normal sayılmaktadır. Kaldı ki, kusursuz sorumluluk durumunda da, tazminat ödemelerine ayrıca azamî bir sınırın konulması haklı karşılanmaktadır. Bu münasebetle, özellikle taşıma işleri alanında, sorumluluğun sınırlanmasının kanunî ve akdî gelişimini gözönünde bulundurmak da yerinde olur.

Şu da var ki, kusuruyla bir kazanın vukuuna sebebiyet veren motorlu taşıt aracı sahibinin, bir «garanti fonu» na ödemede bulunmak şartıyla bütün hukukî sorumluluktan kurtulabilmesini benimsemek hususunda kamu oyu henüz hazır bulunmamaktadır. Diğer taraftan, kaza sayısının pek fazla olduğu ve bir çok araç sahibinin de özensiz davranışları gözönüne alınınca, karayollarında güvenliğin sağlanabilmesi için, kusurlu davranışların fazlalığı sebebiyle «*kusur halinde sorumluluk*» kuralını alıkoymak zorunlu görünmektedir. Bazı kimseler, trafikte sadece *cezaî sorumluluğun* alıkonulmasına taraftardır. Ne var ki, böyle bir durumda, Fransa'da, tazminat talep etmeye hakkı olan zarar-görenlerin prensip itibariyle yaptırabilecekleri *cezaî kovuşturmanın* yaptırılmasına imkân kalmayacaktır. Böyle olunca da, bu şartlar altında ceza kovuşturmalarının pek sık olmayacağı muhtemel görünmektedir.

«*Kusura dayanan sorumluluk*» un alıkonulması, hiç şüphesiz pek fazla sayıda dâva açılması elverişsizliğini doğuracaktır. Bununla beraber çok ciddî zarar durumları dışında, bu hâl nadiren vuku bulacak; diğer durumlarda zarara uğrayan şahıs genellikle takdir edilen tazminatla yetinmeyi tercih edecektir. Muhtemelen, sorumluluğun sadece *ağır kusur* halinde rol oynayabileceği bir sistem de geliştirilebilir. Şu andaki ruh haletinden soyutlanmış bir kimse için, endüstri alanındaki kazalardakine benzer bir sistemin niçin geliştirilmediğini açıklayan bir hiç bir makûl sebep mevcut bulunmamaktadır. Otomobillerin tehlikeli şeyler olduğu muhakkaktır; ne var ki onlar, endüstri aletlerinin işçiler için arzettiği tehlikelerden daha tehikeli de değildirler. Endüstri kazaları alanındaki sorumluluk sisteminde ise, sorumluluğun başlıca kaynağını «*çok ağır kusurlar*» (Fransız Hukukuna göre «*bağışlanmaz kusurlar*») vücuda getirmektedir.