

# İşlevsel Mülkiyet ve Gerçek Adâlet

David Schmitz

Profesör | University of Arizona

Çeviren: Hasan Yücel Başdemir

*liberal düşünce*, Yıl 17, Sayı 67, Yaz 2012, s. 169-184

Günlerimiz, karşılıklı anlayışla dolu büyük, girift ve gelişmeye devam eden bir dansla geçer. Bir trafik lambasında durur, bir öğün yemeğimizin ödemesini plastik bir kartla yapmayı ister, silâhlarımızı evde bırakır veya bir oy kabine gireriz. Birkaç çarpışmanın çok yakınında olanca hızla yaşar ve çalışırız: yollarımızda, mahâllerimizde, ibadet alanlarımızda ve iş yerlerimizde. Buradaki tüm insanlar, her nasılsa baskı altına almaktan çok özgürleştiricidir. Bu işin sırrı, birbirimizden beklediğimiz şeyleri kabaca bilmemizdir. Beklediğimiz şeyleri bilmek, bizi birbirimize alıştıırma fırsatı sunar.

Beklentileri uyumlu hâle getirme sorumluluğu değil önceden denenmeyenleri deneme özgürlüğü, aynı şekilde büyük bir kazançtır. Bu iki kazanç, karşılıklı birbirini dışlar ancak sözleşme özgürlüğü ile iç içe geçmiş olan mülkiyet hakları, aynı anda her ikisinden de yararlanmamıza imkân tanır. Bizim, pazara giderek uygun fiyata karnıbahar satan birilerini bulabilmemizin mümkün olduğuna güvenimiz tam olduğu gibi aynı şekilde pazara gidip eskisini son teknolojide üretilmiş olan şeylerle değiştirme imkânı sunan birilerini de bulabiliriz. Biz, önceden denemediğimiz şeyleri deneyerek sürekli aşama kaydediyoruz. Biz deneyden geçiyoruz.

Deneylerin bir sorunu şudur: onların çoğu işe yaramaz.<sup>1</sup> Ya da denenen düşünceler, kötü düşünceleri dışarıda bırakır. Bu şekilde başarılı bir toplum, bir

<sup>1</sup> Bir deneyin başarısız olması ne anlama gelir? ABD'deki restoranların açıldıktan sonra iki yıl içinde yüzde sekseninin kapandığı iddiasını ele alalım. Bunların bazıları iflâs eder ama hepsi, para kaybettiği için kapanıyor değildir. Aslında

tarafıtan insanları denemeye, diğer tarafıtan da onları geleceği parlak olmayan denemelerden vazgeçmeye teşvik eder.

Kötü düşünceleri ısrarla devam ettirmekten vaz geçirmekle birlikte denemeyi teşvik eden yapı nasıl bir şeydir? Burada şöyle bir varsayım vardır: Uzun süreden beri ilerlemeyi sürdüren toplumlarda insanlar, kendi bütçeleri ile deneme *yapmakta* (to) özgürdürler ve başka insanların kötü düşüncelerine ödeme yapmaktan *kaçınmaya* (from) da özgürdürler. Bu, mülkiyet sistemi ile ilgili doğru bir denemedir (veya çözümlemedir).

Özel mülkiyet sisteminin bu doğru denemesinde sistemin âdil olup olmadığı konusunda bir sorgulamaya girişmek gayet doğaldır. Yani filozofların, adâlet konusunda ilk ve tek kuramı ortaya koymaları gerekir daha sonra onlar, bir kişinin meşru bir şekilde mülkiyet sâhibi olabilmesi ile ilgili kuramı oluşturmaya başlarlar. Ben bunun nasıl olması gerektiği konusunda şüpheciyim. Şimdi görüyorum ki adâlet, belirli bir toplumda aşamalardan geçerek gelişen bir şeydir. Oturduğunuz yerden düşünceler ortaya koymak, bize her şeyi anlatamaz hatta bazen belirli yer ve zamana göre tarihsel açıdan adâletin muhtemel gereksinimleri konusunda çok az şey söyler. Örneğin bir uçağın bizim hava sahamızdan yüksek irtifada izinsiz olarak geçtiğini düşünelim. Bunda bir adâletsizlik var mıdır? (Bu, bizim tepeden inme kuram oluşturacağımız tek zamandır). Bunu cevaplamak için bilmemiz gereken şey, beklentilerin belirli zaman ve yere göre karşılanabileceğidir. Bilmemiz gereken başka bir şey de mülkiyet kurumlarının işlevi ile ilgilidir.

Birinci başlık, bir mülkiyet hakkının her şeyden önce alım-satımda ileri sürülen koşullara bir “hayır” deme hakkı olduğu ileri sürülerek mülkiyet haklarını ana hatları ile ortaya koyar.<sup>2</sup> İkinci başlık, “hayır” deme hakkının uygulamadaki sınırlarını tartışır. Üçüncü başlık, bu sınırlanmış hakkın ve onunla bağlantılı ileriye dönük ticarî taraflara saygı gösterme sorumluluğunun gerçek üretimi, gerçek işbirliğini, gerçek toplumu ve böylelikle başarıya ulaşmış gerçek liberalizmi kurmanın anahtarı olduğunu ileri sürer. Dördüncü başlık, bunun adâletle yapılması gerektiğine işaret eder ki, burada aynı zamanda bizim adâletle ilgili felsefî kuramsallaştırmalarımızın belirli bir zaman ve yerdeki çatışmayı çözdüğüne dâir geçmişle ilgili bir soruna cevap olması gerektiği ya da en azından olabildiğince karşılıklı bir şekilde bizim felsefî kuramsallaştırmalarımızın, vatandaşların her birinin her günlük hayatlarında

iş sâhipleri, böyle zor bir işte çalışmak istemediklerini, başka yerlerde olmak veya farklı türde bir restoran işletmeyi istediklerini öğreniyorlar. Ve benzeri.

<sup>2</sup> Bkz. David Schmdtz, “Property”, *Oxford Handbook of the History of Political Philosophy*, editor: George Klosko, Oxford: Oxford University Press, 2010. for a reworking of some material from Section I.

birbirlerine minnet duydukları şeyler için somut içeriklere sâhip olmaları gerekmediği ileri sürülür.

## A. Mülkiyet Kavramı

Wesley Hohfeld'e göre yalın (mere) bir özgürlükle tam bir hak arasındaki önemli fark şudur: Ben P'yi kullanmakta sâdece P'yi kullanmaktan sakınma sorumluluğum olmaması durumunda *özgürüm*. (ya da "Benim, P'yi kullanmaktan sakınmak gibi bir sorumluluğum yoksa ancak bu durumda *özgür* olurum"). Ben P hakkına sâdece P'yi kullanmaya özgür olmam ve ek olarak başkalarının da P'yi kullanmaktan sakınmak gibi bir sorumluluğu olması durumunda sâhibim.<sup>3</sup> Bu teknik anlamıyla bir özgürlük, dışlayıcı olmayan bir haktır. Halbuki uygun bir hak, başka birinin kullanabilecek olduğu bir hakkı dışlamayı beraberinde getirir: Bu, "hayır" deme hakkıdır.

Bugün "mülkiyet hakları" terimi, genel olarak satma, ödünç verme, miras bırakma, rehin olarak kullanma hatta tahrip etme haklarını içerebilecek bir haklar kümesine işaret edecek şekilde anlaşılır.<sup>4</sup> Fakat bir mülkiyet hakkının kalbinde, bir "hayır" deme hakkı vardır: sâhiplikleri olmayanları dışarıda tutan bir hak. Başka ifade ile dışarıda tutan bir hak, tam anlamıyla (bir haklar) küme(si)nin içindeki bir çubuk değildir. Mülkiyet bir ağaçtır. Diğer çubuklar dallarsa dışarıda tutma hakkı, gövdedir.<sup>5</sup>

Niçin biz onun bu tarafını görmek zorundayız? Çünkü bir "hayır" deme hakkı olmaksızın bu küme içindeki diğer haklar, gerçek/aslî haklardan ziyâde önemsiz/basit (mere) haklara indirgenmektedir. Örneğin ben, anlamlı bir şekilde bazı nedenlerden dolayı bisikletimi senin arkadaşına ödünç verme hakkına sâhip olmasam bile bir bisiklete sâhip olabilirim. (Yani bu tekil ağacın, "ödünç verme hakkı" dalı eksik kalıyor.) Aksine eğer benim, senin arkadaşına senin onu ödünç verme iznini inkâr etme hakkım yoksa bu durumda ben normal şartlarda bu bisikletin sâhibi değilimdir. Bu nedenle mülkiyeti oluşturan farklı çubuklar arasında dışarıda tutma hakkını temel yapan kavramsal bir neden vardır.

Bu, bizim bir dışarıda tutma hakkı iddiamızı *gerçeklendiren* şeyleri tam olarak sağlamaz fakat konuyu açık hâle getirir. Biz, basit bir şekilde bisikleti

<sup>3</sup> Wesley Hohfeld, *Fundamental Legal Conceptions*. (New Haven: Yale University Press, 1964, Birinci baskısı, iki bölüm hâlinde 1913 ve 1917'de yapıldı.

<sup>4</sup> John Lewis, *Law of Eminent Domain* (Chicago: Callaghan & Co, 1888) Genel olarak "çubuklar kümesi" metaforunu ilk kullanan kişi olarak bilinir.

<sup>5</sup> David Schmidtz, "The Institution of Property," *Social Philosophy and Policy* 11 (1994) 42-62, Benim ilk işim, bu noktayı açık bir şekilde ortaya koymaktır.

kullanmaya özgür olmaktan ayrı olarak bir bisiklet *sâhibi olmayı* sorguladığımızda bir dışarıda tutma hakkını sorgulamış oluruz. (Mülkiyet hakkı özgürlükten daha geniştir. Mülkiyet hakkı, sâhibi olduğum şeyi hem kullanmaktan alıkonulmamayı hem de başkalarının kullanımına hayır deme hakkını içine alır. HYB).

Korumanın, “hayır” deme hakkı tarafından sağlanmış olması, kesinlikle ayırdedilebilir bir sorundur. Normal koşullarda P mülkiyetinin bir bölümü, “hiç kimse sâhibinin izni olmadan P’yi kullanamaz” şeklindeki bir *mülkiyet kuralı* tarafından korunur. Diğer/başka koşullarda P, “hiç kimse sâhibine bedel ödmeden P’yi kullanamaz” şeklinde bir *sorumluluk* (liability) *kuralı* tarafından korunmaktadır. Üçüncü bir tür koşulda da P, “hiç kimse, bir sâhibinin izni ile bile olsa P’yi kullanamaz” şeklinde bir *devredilemezlik* (inalienability) *kuralı* tarafından korunabilmektedir.<sup>6</sup> Bu, Calabresi ve Melamed’in mülkiyet haklarını kendilerine göre çözümlene tarzlarıdır.

Birleşik Devletler anayasasında yasa değişikliği ile yer alan gelir maddesi, özel mülkiyetin bedeli tam olarak ödenmeksizin kamu kullanımına tahsis edilemeyeceğini açıkça belirtir. Calabresi ve Melamed’in koşullarında gelir maddesi, mecburi bir kamu menfaatinin bir özel mülkiyet hakkına saygıdan önce geldiği ve ona bir mülkiyet kuralı tarafından korunuyor gibi muamele edilmesi gerektiği ileri sürülür. Kamu (devlet), her durumda bu kurala, bir sorumluluk kuralının koruması altında muamele görüyormuşçasına saygı duymak zorundadır.<sup>7</sup>

*Mülkiyet kuralları* ile mülkiyeti korumanın politika mantığı, bir kaynağı korumanın tek yolu sorumluluk ilkesi olması durumunda bu kaynağın kontrolünün, tamamen pratik/yararlı amaçlar adına zorunlu bir kamu menfaati olarak gördüğü şeylere karar veren ve diğer insanların tasarruflarında hatalara yol açan bürokrasinin ellerine geçecek olmasıdır.

<sup>6</sup> Guido Calabresi and A. Douglas Melamed, “Property Rules, Liability Rules and Inalienability: One View of the Cathedral,” *Harvard Law Review*, 85 (1972): 1089-1128.

<sup>7</sup> Del Webb ve Spur Industries (1972). Konut plânlamacılığı yapan Del Webb şirketi, bitişindeki hayvan çiftliği işletmesi olan Spur Endüstrileri’ne toprak değerlerini ve komşuluk ilişkilerini riske edecek şekilde bir rahatsızlık meydana getirdiğini söyleyerek dava açtı. Spur Endüstrileri, Del Webb’in burada faaliyete başlamasından uzun zaman önce kurulmuştu ve Del Webb’in başlangıcında bu araziye oldukça ucuz bir fiyata satın almasının nedeni de Spur’un buradaki işletmesi idi. Basit genel hukuk ilkesi şudur: Eğer bir grup, Del Webb’in yaptığı gibi bir rahatsızlığın yanına giderse bu durumda yakınmaya hakkı olmaz. Fakat mahkeme şu kararı verdi: Her ne kadar Del Webb’in kendi başına hukukî bir dayanağı yok ise de Del Webb’in müşterileri, “halktır” ve halk, tehlikeli ve sağlığı bozucu sıkıntılardan korunma hakkına sâhibtir. Bu nedenle mahkeme, Spur Endüstrilerine bir uyarı göndererek Del Webb’in lehine karar aldı. Fakat dikkat çeken şu ki, mahkeme, beklenenin aksine davayı kazanan Del Webb’in Spur’u tazmin etmesi gerektiğine karar verdi. Mahkeme, Spur’un mülkiyet hakkının geçerli olduğuna fakat (besi çiftliği halka zarar verdiği için) Spur’un tazminat ile yer değiştirmeye zorlanabileceğine hükmetti. Çünkü Spur’un mülkiyet hakkı, bir mülkiyet kuralından ziyâde yürürlükte olan bir sorumluluk kuralı tarafından korunmakta idi. Not: Bu dava, Calabresi ve Melamed’in makalesinin yayımlandığı ay içinde görüldü. Mahkeme, bunu okumamıştı.

*Sorumluluk* kuralları konusunda mantıklı bir açıklama, bazen onun mâliyetinin çok yüksek olması veya bir kimsenin mülkiyeti üzerine olan (haksız) etkilerinden kaçınmanın imkânsız olması şeklindedir. Veya haksız fiil durumlarında bu (haksız) etkileme zaten olmaktadır ve sorun, bu etkilenenin kasti olmaktan ziyâde raslantısal olduğu durumları kabûl ederken yanlışlığı nasıl telâfi edeceğimizdir. Bir *devredilemezlik* kuralının mantığı ise şudur: Oldukça temel olan bazı mülkiyet şekilleri vardır ki eğer biz onları satsaydık tam anlamıyla kişiler olmaya son verebilirdik. Örneğin benim böbreğimi ve oyumu mülkiyetim olarak ele alabiliriz fakat bunun bana bu tür şeyleri satma hakkı verdiğini inkâr edebiliriz. Bu durumda biz, benim hakkıma devredilemez muamelesi yaparız.

## B. Trafik İdaresi

Arazi sâhipleri, bir “hayır” deme hakkına sâhip oldukları arazileri belirginleştirmek için çit kullanır. Çitler, *sinir bozucudur*. Bizler niçin bu tür engeller yaratmak istiyoruz? Bunun niçin böyle olduğunu görmek için farklı bir metafor düşünelim: Haklar, trafik ışıklarına benzer.<sup>8</sup> Basit bir özgürlük yeşil ışıktır. Tam bir *hak*, ilintili bir kırmızı ışıkla kaynaşmış bir yeşil ışıktır.

Trafik ışıkları, yeşil yandığı kadar kırmızı da yanarak trafikteki hareketi kolaylaştırır. Kırmızı ışıkların olmadığı durumda bize tamamen yeşil ışık yanıyor demektir ve bazı noktalarda trafik, gidilen yönün kavşak olduğu bir noktaya doğru gitgide artar.<sup>9</sup> Aksine bizi kırmızı ve yeşil ışıklarla dönüşümlü olarak karşılaştıran bir sistem, birbirimizin yoluna çıkmaktan bizi alıkoyan bir sistemdir. Tabî ki bu sistem, bizi kırmızı ışıkla muhatap ettiğinde sinir bozucu olur fakat neredeyse hepimiz, gitmek istediğimiz yere gitme kabiliyetimizi onun sayesinde kazanırız.

Bundan şunu anlayabiliriz: Biz, her elli adımda kırmızı ışıkla karşılaşmak istemeyeceğimiz gibi *bir sürü* haklar da istemiyoruz. Biz, araba kullananların her birinin diğerinden beklentisini bilmesini mümkün kılan ve dolayısıyla A noktasından B noktasına en az müdahale ile ulaştıracak en özlü ışık düzenini istiyoruz. Belirli aralıklarla yolumuzun üzerine yerleştirilen, iyi düzenlenmiş trafik ışıkları, iyi düzenlenmiş mülkiyet haklarına benzer. Bunlar, bizi özgürleştirir ve birbirimize göz kulak olmamıza yardım eder.<sup>10</sup>

<sup>8</sup> Bkz. David Schmidt ve Jason Brennan, *A Brief History of Liberty* (Oxford: Blackwell Publishers) 2010.

<sup>9</sup> Hiç kimse kasten durdurulmayı savunmaz fakat çoğu insan bunu farkında olmadan savunur. Onlar, bunu istenmeyen ve aksatıcı sonuçları olan politikalar önerdiklerinde yapmış olurlar.

<sup>10</sup> Nelerin kendilerinden beklendiğini bilen bir durumda bulunan insanlardan bahsettiğim zaman bu, statükoya öncelik

Diğer şeyler arasında mülkiyet hakları, kavşağı kullanma hakkının bir başkasına ait olduğu zamanları söyleyen kırmızı ışıklardır. Kırmızı ışıklar, özellikle kalabalık bir topluluk için sinir bozucu olabilir fakat onların ortaya koyduğu bu oyunda biri kazanırken diğerleri kaybediyor değildir. Sistem işleme devam ederken neredeyse hepimiz, bunun dışında olabileceklerden çok daha etkili bir şekilde gidebileceğimiz yerlere gideriz.

## 1. Ticarî Trafik

*Ticarî* trafik, genel anlamda birlikte özenle hazırlanmış projeler yapmak için koordine olmuş insanlardan oluşur. Özel anlamda ise her biri kendi projelerinin peşinden giderken başkalarını yolundan etmeyecek şekilde koordine olmuş insanlardan oluşur. Özel anlamıyla koordine olmak için insanlar, mülkiyetle ilgili ortak anlayışlara ihtiyaç duyarlar. Özel anlamıyla koordine olmak için insanların, “hayır” deme hakları ile ilgili ortak bir anlayışa ihtiyaçları vardır. Aynı şekilde özgür bir şekilde “evet” diyerek oluşturulmuş *yeni* sorumluluklarla ilgili de ortak bir anlayışa ihtiyaçları vardır. Bu şekilde insanlar, haksız fiille birlikte mülkiyeti de sınırlandıran ortak anlayışlara ihtiyaç duyarlar.

Eğer insanlar tek başlarına yaşıyor olsalardı bu durumda iyi hayatın tam anlamıyla kendi kendine yetiyor olması gerekirdi. Ticaret ortaya çıkmaya başlarken -ki bu, *toplum* ortaya çıkarken demekle aynıdır- kendi kendine yeterli olma fırsatı, burada bununla birlikte kişinin kendi ihtiyaçlarını doğrudan karşılaması için yeterli üretim yapmasıyla değil *başka insanların* ihtiyaçlarını karşılamaya yetecek kadar üretim yapmasıyla ortaya çıkar.

Fakat insanlar, yalnızca lâyıkıyla anlaşılabilir ve karşılıklı olarak kabûl edilebilir işbirliği *koşulları* kurulması durumunda birlikte çalışırlar. İnsanlar, verdikleri sözlerde durduklarında, karşılıklı beklentiler oluştuğunda ve yapılan anlaşmalara güvenildiğinde büyük imkânlar ortaya çıkar. Bir diğerine güveniyor olma, insanların tam olarak kendi kendilerine yeterli olmaktan vazgeçme riskini almalarını mümkün kılar. Bunun yerini uzmanlaşmış alanlarda komşuları için daha iyisini yapma becerisi alır. Bu şekilde görev dağılımı, büyük kalabalıklara sırasıyla hizmet etmiş olma fırsatını büyük oranda sağlamış olur. Ticaretin gelişmiş olduğu bir toplumda biz, hiç tanışma imkânımız olmayan müşteriler için üretim yapabiliriz. Biz sâdece belli belirsiz bir şe-

---

vermekmiş gibi görünür. Ben bu konuda iki farklı düşünce arasında tereddüt ediyorum. İlki, statükonun önceliği ile ilgili olarak sık sık ifade edilen endişenin, yanlış yere konulmasıdır. Başlangıç yerinin burası olduğunu onaylama, bizi gidebileceğimiz yerlere çıkarır fakat bizim buradan erişemeyeceğimiz sonuçlara varmamızın keyfî bir hüküm olması zordur. İkincisi, eğer bu yaklaşım muhafazakârısa bu da muhafazakârlılığın en hafif şeklidir. Burası bizim başlangıç yerimizdir ve orada kalmak zorunda değiliz.

kilde onların niyetlerinin farkında olabiliriz ve gerçekten onların çok sayıda olmasıyla biz, sâdece ürünlerimizi iyi fiyata satıyor olduğumuzu anlayarak onlarla işbirliği yapmayı başarıyoruz. Bir kimse bir yerde ürününün satmaya değer olduğunu düşünür ve bilmeye gerek duyduğumuz her şey budur. Çağdaş toplum, böylesi temeller üzerine kurulmuştur ve (hatta bir yüzyıl öncesine kadar bilim kurgu yazarlarının bile akılına hayâline gelmeyecek) eşi görülmemiş bir çağdaş zenginlik inşa edilmiştir.

### C. İşlevsel Bir Mülkiyet Sisteminin Sınırları

“Hayır” deme hakkı sıkıdır ancak mutlak değildir. William Blackstone, mülkiyeti “bir insanın hak ettiği ve bu dünyadaki bir diğer bireyin hakkını tümüyle dışarıda bırakarak gücünü kendi dışındaki dünya üzerinde kullandığı tek ve zorba egemenlik/sâhiplik alanı” olarak görür.<sup>11</sup> Gerçi Anglo-Amerikan hukukunda mülkiyet hakları, pratikte bazı sınırlandırmalara mâruz kalmaktadır. Blackstone’un işaret ettiği egemenlik gerçektir fakat yol ve çevre düzenlemesi, imar plâni, düzenleyici kanunlar ve geleneksel kamu menfaati algıları nedeniyle sınırlamalara gidilmektedir.

“Hayır” deme hakkı, en genel anlamıyla kolaylaştırarak toplumu rahatlatan bir geleneksel yapıdır. İnsanlar “hayır” deme ve feragat etme hakkına sâhip olduklarında onların *feragat etmeme* güçleri de vardır. Onlar, birbirlerine güvenebilirler. Yani onların durumu çok yakın olarak yaşamaya el verir. Yine korku ve endişe duymadan üretmeye, ticaret yapmaya ve başarı elde etmeye uygun hâle gelirler. Onlar, pazara gelebilir ve meyvelerinin bol olmasını kutlayabilirler. İnsanlar, pazara sâdece bu yolculuklarının üstesinden gelebileceklerine inandıkları zaman gelirler (veya en azından bu yolculuğun evde olmaktan daha emniyetli olması durumunda pazara giderler). Sonuçta sıradan üreticilerin yapmış olduğu şey, sâdece bu yolculuk değildir. Onlar, sâhip oldukları şeylerin değerini asla *gizlemeksizin gayet* güvende olduklarını hissetmeye başlarlar. Yine üretimlerinin, soygunculara hedef olmaksızın *açıkça reklamını yapmaya* girişirler. Onlar, ürettiklerini soygunculardan asla saklama ihtiyacı duymadıkları gibi ürettikleri şeylerin değerini *abartmaktan* onları alıkoyan kurallara ihtiyaç duydukları bir noktaya gelirler. Bunlar olup biterken küçük bir mucize gerçekleşir. Toplum, üretmiş olduğumuz şeylerin sâdece bir rızayla değiştirilmesi beklentisinin güvenli olabileceği bir noktaya doğru yol alır.

<sup>11</sup> William Blackstone, *Commentaries on the Laws of England* (Chicago: University of Chicago Press, 1979, ilk baskı: 1765) II/1.

Fakat “hayır” deme hakkı, büyük bir kitle imha silâhı değildir. Bu, amacı ticareti zorlaştırmak değil ticareti kolaylaştırmak olanların bir aygıtıdır. Bu nedenle onun insanları, tıkanan bir sistemle karşı karşıya getirmemesi gerekir. “Hayır” deme hakkıyla kastedilen şey, genel olarak insanların iş yapmasını yasaklayan bir hak değil bir işe engel olunmasını/karışılmasını engelleyen bir haktır. Örneğin birçok davada mahkemeler, tamamen mülkiyet kavramını temel alarak mal sâhiplerinin, bir “girilmez” işareti koyarak bir dışarıda tutma hakkına sâhip olduklarına hükmederler. Fakat yüksek irtifada bir kimse- nin arazisinin üzerinden uçma, bir izinsiz girme sayılır mı? *Hinman vs. Pacific Air Transport* davasında mal sâhibi Hinman, adı geçen havayolu şirketine izinsiz geçiş davası açtı. Hinman, Haney bölge mahkemesinin mülkiyeti üzerinde uçuş yapan hava yollarını durdurma hakkını onaylamasını istedi.

Mahkeme, ikileme düştü zira özel mülkiyete dayalı bir toplumda işbirliğinin bel kemiği olan “hayır” deme hakkı, karşılıklı olarak mülkiyet sisteminin de bel kemiğidir. Ancak mülkiyetin nihâî amacı da büyük oranda ticarî trafiği kolaylaştırmaktır fakat bir havayolunun her muhtemel itiraza para ödemeye kalkmasının imkânı yoktur.<sup>12</sup> Bu nedenle mahkemenin, bütün bir mülkiyet sistemine zarar vermeden havayollarının lehine karar vermek için bir yol bulması gerekir.<sup>13</sup>

Mahkemenin davalı için kararı, hava trafiği konusunda teoride halk tarafından kabûl edilen ve pratikte Federal hükümet tarafından işletilen bir *deniz taşımacılığındaki yükümlülüğe* benzer bir yoruma yol açar. Bu karar, yükümlülükler konusunda geleneksel yükümlülükten radikal bir kopuş değildi. Ayrıca doğruysa bile yine de dışarıda tutma hakkı, bu şeyden vazgeçmek değildir ve aslında olayın geçtiği yerde önemli bir tarihi olan bu hakkın kısımları, bozulmadan kalmıştır.

Bir jürinin bulunduğu Hinman davası, doğal bir hukuku ortaya çıkarmıştır. Mahkeme *bir şeyler* bulmaya çalışıyordu ve onun bulmaya çalıştığı şeyler, yasa-maninkilerden daha fazla doğa kanunlarına yakındı. Yani mahkeme, kanunların ve insanların işbirliğindeki iktisatın farkına varmaya çalışıyordu ki bu iktisata

<sup>12</sup> Schmdtz, (“Property and Justice,” *Social Philosophy & Policy* 27, 2010) Hinman davasını işlem mâliyetleri ile ilgili bir karara örnek olarak tartışır. Bu işlem mâliyetleri taşımacılık, paketleme ve reklam gibi bir ürünü pazarlamak ve müşterilere ulaşmasını sağlamak için harcanan gider mâliyetleridir.

<sup>13</sup> Bir yargıcın işinin bir filozofunkinden nasıl farklı olduğunu tam olarak ortaya koymak için benim, yargıcın ortaya çıkabilecek tüm sorunları çözmesine gerek olmadığını belirtmem gerekir. Onlar, içinde buldukları zamanın uygun kaynaklarını kullanarak belirgin hale gelen sorunları ortaya çıkış biçimine göre çözerler. Benim buradaki konumun parçası, filozofların daha büyük bir resmî düşünceleri gerekirken yargıçların hayâli ve kaçınılmaz bir şekilde basit olan resimlerden ziyâde gerçek büyük resimlere odaklanmalarındır ve filozofların bu konuda yargıçlardan öğreneceği bir şeyler olabilir ve olması da gerekir.



göre hukukun gayesi, insanların üretim ve ticaret yapabilmesine imkân tanıyarak başarılı olmasını sağlamak ve başarı getirecek temel önlemleri almaktır. Ayrıca hava yolları endüstrisi, insanların üretim ve ticaret kabiliyetlerinin sınırlarını genişletmede mümkün olduğunca devrimci bir deneyimdi.

Davacının başarısız savunması, yoğun bir biçimde *ad coelem* ilkesine dayandı. *Ad coelem*, bir Antik Roma görüşüdür ve “toprağın sâhibi olan kimse, onun üstündekilere (ve altındakilere de çev.) de sâhiptir” anlamına gelir. *Ad coelem*, bir kimsenin arazisinin üzerinden yüksek irtifada geçen hava yolları sorunu ile de ilgili miydi? Hava yolculuğunun ortaya çıkmasından önce ortada bir sorun yoktu. Bu sorununun ortaya çıkmasının nedeni, hukukî anlaşmazlık değildi. Birinin diğerinden daha iyi olduğunu düşünebileceğimiz bir yolla hâll edilmesi gereken felsefî bir tartışma henüz bulunmuyordu. Hava taşımacılığı ortaya çıkar çıkmaz mülk sâhipleri, bu geçişlerden dolayı hava yollarına dava açtılar. Birinin *ad coelem*'e ne olacağına karar vermesi gerekiyor. Yine birinin de insanların birlikte yaşamasına yardım eden bir sistemin parçası olması gereken “hayır” deme hakkına duyulan ihtiyacı anlaması gerekir.

Netlik kazanması açısından yargıcın, mülkiyetin ne için olduğunu sormaktan sakınmasının ender bir durum olduğu muhakkaktır. Mülkiyetin, nelerin bir kimsenin yetkisi dâhilinde olduğunu ve olmadığını belirlediği düşünülür. Eğer X'in senin mülkiyetin olduğu belirlenmişse o zaman sen, X'in ne için olduğuna karar verecek kişisin. Biz, günün sonunda otoparka gittiğimizde siz *şu* arabayla eve dönersiniz ve ben de *bu* arabayla dönerim. Gelenek iyi çalıştığında tartışmaya gerek kalmaz. Yargıçlar, mülkiyetin ne için olduğu (bugün ne işlev gördüğü) sorusunu sormaktan uzak durmaya zorlanırlar ve ancak bu durumda gelenek iyi bir şekilde işlemez. Davacılar, geleneğin henüz cevap verecek yönde gelişmediği şekilde bir sorgulama ile karşılaştıklarında yargıçlar, ancak o vakit kurumların/geleneğin iyi işlememesi nedeniyle mülkiyetin ne olduğunu sorabilirler.

Mülkiyetin pratik sınırları üzerine daha ileri bir düşünce şudur: Mülkiyet hakkının, bir kimsenin mülkünün yükseğinden geçmekten daha ziyâde ölümüne mücadele etmek için karşılıklı bir sorumluluk anlamına geldiği düşüncesi, klâsik liberal teorisinin bir parçası değildir. Sistemin devamı uğruna yeterince istikrarlı olması için mülkiyet sistemine gelirse onun aşağı yukarı herkes için iyi bir seçenek olması gerekir.<sup>14</sup> Aşağı yukarı herkes için iyi bir

<sup>14</sup> Bu, elbette Lockeçu edinme diye bilinen ilk sâhiplenme dalgasının parçası olmakta çok geç kalmış olanları da kapsar. Lockeçu edinme, sonradan gelenlere de “aynı miktarlarda” kalırsa ilk sâhiplenmenin meşru olduğunu kabul eder. Lockeçu edinme ile ilgili olarak ben şunu ileri sürmekteyim: Mal sâhiplerinin gelecek kuşakları düşünerek kaynakları koruma altına almaya hakkın olduğu yerlerdeki negatif kamusal mülkiyet trajedileri toplamını pozitif toplam işbirliği oyununa dönüştürmesi kaydıyla sonradan gelenlerin yararı için ilk sâhiplenme gereklidir.

seçenek olmasına gelince onun, sistem içindeki aşağı yukarı herkesin geçimini nasıl temin edeceğine ilişkin iyi seçeneklere sâhip olduğunun doğru olması gerekir.

#### D. Adâlet: Hatalı Yol

Trafik ışığı metaforunun, özgür ve refah içindeki bir toplumda var olan başarılı bir mülkiyet düzeninin değerini köklü bir biçimde olduğundan daha düşük gösteren kritik bir yönü vardır. Gerçek anlamıyla trafik ışıkları, sâdece sürücülerin her birinin diğerinin yolundan uzak durmasını sağladığı zaman iyi işler. Fakat ticarî trafik idaresi, çok daha bağlayıcı bir testi geçmek zorundadır. Ticarî trafiğin amacı, sâdece kazadan korunmak değildir aynı zamanda insanları bir arada tutmaktır. Ticarî trafiğin doğuşu, bir lütuftur, bir eziyet değil. İlerleme ve refahın nihâet sırrı, büyük insan kitlelerinin dayanışma içinde olmasıdır.

Ben şunu demiştim: Büyük insan kalabalıkları herkes demek değildir ve gerçekte herkes, aynı seviyede ve aynı zamanda değildir. Bu nedenle bir kimse, yayalar hakkında akla uygun bir şekilde ne sorabilir? Onlar için avantaj nerededir? Cevap şudur: Sözüm ona her şoför, aynı gün içinde bir araba sâhibi olacak değildir fakat ticarî trafiğin önemi, piyasaya dâhil olmanın araçlarını üretmesi ve yaygın hâle getirmesidir.<sup>15</sup> Ticarî trafik, taşımacılık ve mal değişimi yapmak suretiyle bir toplumun can damarı olur ve aynı zamanda çocuklara şoför olmaları için büyüme imkânını verir. Herkesin aynı gün veya aynı dönemde araba sâhibi olması amaç değildir. Biz bunun yerine eğer “aynı anda herkes için garanti edilmedikçe hiç kimsenin arabası ve bilgisayar olması ve hiç kimse böbrek nakli yapmasın” türünden bir dağıtım ilke üzerinde ısrarcı olursak bu, duraklama anlarında ilerleme sağlayan bir sistemi tıkayan kırmızı ışık gibi olacaktır. Bu tür bir kırmızı ışığa toplumun trafik işletmesi sisteminde yer yoktur. Buna toplumun mülkiyet sisteminde ve adâlet ilkeleri arasında da yoktur. Çünkü bu tür bir kırmızı ışık, bu toplumda insanların yaşamaları için sâhip oldukları nedenlerle birlikte var olamaz.

Bazıları, adâlet ilkesinin aldatıcı olduğunu ileri sürdü. Yargıçlar, insanların bir arada iyi bir şekilde yaşaması için gerekli olan alışkanlık, kural ve umutların gelişmesini sağlayan ilkeleri göz önüne alarak onları sınıflandırmalıdır. Bu şekilde iddia edildiği şekilde (“insanlar temel insanî ihtiyaçlarının karşılığını ödemek zorunda değildir” gibi) bir adâlet ilkesi, ekmeği pay-

<sup>15</sup> Devir, genelde gelirler ve aynı nedenlerden dolayı araba sâhipleri hakkında en demografik öngörülerden biri olacaktır. En değerli meslek becerilerini kapsayacak şekilde sermaye biriktirmek, yıllar alır.

laşmak için bizim bir fiyat mekanizmasını kullanmamızı reddeder. Oysa fiyat mekanizması, açlığa düşmeden ve bizi küçük düşüren bir merkezî dağıtım-cının kölesi olmadan ekmeği paylaşmanın tek bir yoludur. Bu durumda biz, hemşehrilerimize bu sözde adâlet ilkesini zorlamaya çalışma sorumluluğumuzun da, hakkımızın da olmadığını biliriz.

## E. Adâlet: Doğru Yol

Hinman davasında ticarî trafiğin doğası ve mahiyeti, hakların ve adâletin sınırının neresi olacağı ile ilgili sorunu karara bağladı, aksi bir durum olmadı. Duruşma yargıcı Haney, hakları ciddiye almaya çalışıyordu. O bunu başardı. Onun kararının bizi götürdüğü yer, ciddiye almamız gereken bir haklar sistemidir. O, ticarî trafiğin yakın zamanda ortaya çıkan biçimlerine ait tam olarak yerleşmemiş bir sistemi esas aldı ve bu davada önüne çıkan bu tikel durum karşısında sistemi tahmin edilebilir ve hedef gözeten bir yolla daha iyi bir çözüme vardırıdı.

Eğer adâlet ilkeleri, insanların ihtiyaç duydukları şeyleri elde etmelerine uygun olsaydı bu durumda bu ilkeler hayata geçtikçe insanların çatışmalarını çözmeye de uygun olmaları gerekirdi. Mahkemeler iyi çalıştıklarında onlar hızlı, âdil, esnek ve sonuca götürücü olur. Onların kararları, gelecekteki davalar ve potansiyel gelecek davacılar için göz önüne alınması gereken işaretler olur. Aynı zamanda onlar, aşırı derecede güvenliğin sağlanmasına gerek olmadan davacıları, öylece tek başına insanlar olarak saygı görebildiklerini hissederek hayatlarını sürdürebilmeye hazır durumda bırakırlar. İleri sürülen bir adâlet ilkesi, insanların beklentilerini uyumlu hâle getirmek, dışsallıkları içselleştirmek ve onları müşterilerinden daha iyi bir hâle getirmenin yollarını arama konusunda yeterince iyi hâle getirerek servetlerini *güvence altına* almak için yapmaları gereken şeyleri göz ardı ederse bu durumda insanlar, kendilerine saygınlık kazandıracak adâlet ilkelerini aramaya devam edecekleridir. Kıyas yaparsak ileri sürülen bir adâlet ilkesi, insanların günlük yemek ihtiyaçlarını karşılamaları için yapmaları gereken şeylerin yapılmasını göz ardı ederse bu durumda insanlar kendileri için uygun olan ilkeleri aramayı sürdürmek zorunda kalacaklardır.

### 1. Tesisatçılar Olarak Politikacılar

Stephen Holmes ve Cass Sunstein, şunu iddia ederler: “İnsanlar belirli derecede minimal yiyecek, barınak ve sağlık güvencesi olmadan düzgün hayatlar yaşayamazlar. Fakat kamu yardımına duyulan ihtiyacın “temel” olduğunu söylemek, bize hiç yol aldırmayabilir. Âdil bir toplum, vatandaşlarına yiye-

cek ve barınak temin edecek, uygun sağlık yardımını güvence altına almaya çalışacak, iyi eğitim alması, iyi meslekler edinmesi ve iyi bir çevreye sâhip olması için gayret edecektir.”<sup>16</sup>

Buna iki şekilde karşılık verilebilir. Öncelikle bizim toplumları değerlendirmemizin doğru yolunun, onların imkânlarını genişletip genişletmediklerini ve insanların birlikte saygın hayatlar sürdürüp sürdürmediklerini sorarak olabileceğini varsayalım. Bu durumda bizim tesisatçıları nasıl değerlendirmemiz gerekir? Soruyu şöyle de sorabiliriz: Tesisatçılar bizim hayatımızı daha da iyileştiriyorlar mı? Fakat biz bu soruyu, bir tesisatçının mesleğini tanımlamada bir şablon olarak kullanacak değiliz. Bir meslek tanımlaması, daha dar olmalı ve tesisatla ilgili bir şeyler yapmayı gerektirmektedir. Şimdi biz, bir musluğu yerine takması için bir tesisatçı çağırduğımızı ve bize yiyecek, barınak ve sağlık hizmetleri sağlayacak olan işleri tesisatçının üzerine yaktığımızı düşünelim. Böyle yaptığımızda biz “kamu yardımıyla gelen ihtiyaçları” ciddi olarak alamayacak mıyız? Hayır. Biz sâdece bir tesisatçının mesleğini tanımlamanın (ki tesisatçılık mesleği, aslında tesisatçılık başlığı altında toplanmış olan ve bizim durumumuzu daha iyi hâle getiren genel bir mesleğin küçük bir kısmını içine alır) her şeyi içine almadığını biliriz. Kapsaması da gerekmez. Neden olmasın? Çünkü eğer tesisatçıların, masamızın üzerindeki yiyecekleri yerlerine yerleştirme işini de üzerine almaları gerekiyor olsaydı onlar aynı türden niteliklere sâhip yiyecekleri ayrıştırmayı bırakacaktır. Bu şekilde eğer biz yani toplum, belirlenmiş bir işi bir tesisatçıya veya bir politikacıya devretmekten uzak durursak bu, bizim bu mesleğin ne kadar önemli olduğunu anlayamamamızdan kaynaklanabilir. Bununla birlikte olması daha muhtemel olan şey, bu işin ne kadar önemli olduğunu tam olarak anladığımız için bunu geri çeviririz.

## 2. Teminatlar

Holmes ve Sunstein’in de söylediği gibi benim ikinci cevabım ise insanların yiyeceğe, barınağa ve bazen de ilâca ihtiyaç duyduğudur. Fakat onlar yeterince düşünmeden, eğer yiyecek gerekliyse o zaman devletin yiyeceği temin etmesi gerektiğine karar verirler.<sup>17</sup> Adâlet, insanların devletin sağlayacağı

<sup>16</sup> Stephen Holmes ve Cass R. Sunstein, *The Cost of Rights: Why Liberty Depends on Taxes*, New York: W. W. Norton and Company (1999) 120. Vurgular bana ait.

<sup>17</sup> Holmes ve Sunstien’e benzer şekilde Liam Murphy ve Thomas Nagel, şunu söyler: “Az sayıda kişi, evrensel edebi kültür ve korumaya muhtaç bir çevre gibi kişisel çaba ile koruma altına alınamayan belirli pozitif kamu mallarının hükümet müdahalesi gerektirdiğini inkâr edecektir (*The Myth of Ownership*, New York: Oxford, 2002, s. 6, vurgu bana ait). Bu oldukça modası geçmiş bir yaklaşım gibi görünmektedir. Çünkü kişisel önlemlerde kuramsal hata bulmakla bu durumu kamu önlemlerine mahkûm etmek arasında büyük bir uçurum yoktur.

yiyecekler için sırada beklemesini gerektirmez. Bu adâletin gereği değildir. Adâlet, devletin insanların kendileri ve toplumları için durmadan en iyi beslenme yollarını bulma sürecine müdahale etmesi de değildir. Adâlet, vatandaşların kendilerinininki de dâhil diğer insanların ihtiyaçlarını gidermek için bedeller ödemesine kefil olmalarını gerektirmez.<sup>18</sup>

Güvenceler için feryat eden insanlar durmalı ve kafalarında şunu canlandırmalıdır: Sıradan devlet memurlarının elindeki bu güvenceler, gerçekten insanların durumlarını düzeltmekte midir? Bizler güvenceleri sürdürmek için bir ön koşul olarak bir hakka sâhip olmaya niçin ihtiyaç duymuyoruz?

Henüz biz, en azından devam eden bu tür garantilerin fakir insanların durumunu *daha da kötüye* götürmeyecek şekilde garanti altına alınmasına niçin ihtiyaç duymuyoruz. Eğer güvenceler bu denli önemliyse önce bu güvenceler için haykırmamız gerekir ve sâdece *bu* birincisini elde ettikten sonra ilâve güvenceler için çalışmak gerekir.

Devlet güvencelerine bakmak yerine biz, aktüel sonuçların örneklerine bakmak zorundayız. Biz bu örneği görür görmez onun nelere işaret ettiğini hemen anlamalıyız. Bir başlangıç için tahmini hayat süresine bakarak bir toplumun başarısının ne olduğunu objektif olarak ölçebiliriz. 1900'de ABD'deki ortalama ömür, beyaz erkeklerde 47 ve siyah erkeklerde 33 idi. İki binli yıllara gelindiğinde ortalama ömür, beyaz erkeklerde 75 ve siyah erkeklerde 68 oldu.<sup>19</sup> Bu inanılmaz bir başarıdır. ABD hükümeti, insanların uzun yaşayıp yaşamayacağı ile hiç ilgilenmez. Onun az çok güvence altına aldığı şey, toplumun deneyim alanından ibarettir. En cesur ve en iyi, kendisini tehlikeye atacaktır. Onlar genellikle başarısız olurlar ve yetenekleri tasfiye olur. Fakat onlar ayakta kalmayı başaracak, silkelenerek tekrar yaralarını saracaklar ve tekrar deneyeceklerdir. Bunların çoğu er ya da geç başarılı olacak, ülkelerini ve gezegenlerini daha ileri seviyelere taşıyacaklardır.

Refahın temelinde üretkenlik vardır ve üretken toplumlar, bu güvenceleri çok fazla abartmaz.

## F. Ortak Bir Hedefe İhtiyacımız Yok

Ben mülkiyet kurumlarının değerlendirmesini yaptım ve sözü geçen adâlet ilkelerini açıklığa kavuşturdum. Bu değerlendirmeyi ve açıklamayı bunların,

<sup>18</sup> Eğer insanların devletten talep edecekleri bir şey varsa o da "hayır" deme hakkını güçlendirmek olacaktır. Ve "hayır" deme hakkı, devletin koruması olmadan sağlam olmaz.

<sup>19</sup> Bkz. <http://www.elderweb.com/home/node/2838>, U.S. Census Bureau's Current Population Reports.

bizim bir arada iyi bir şekilde yaşamamıza yardım edip etmeyeceklerini sorgulayarak yaptım. Fazla söze gerek yok, bir filozof, birlikte iyi bir hayat sürme dediğim zaman benim tam olarak neyi kastettiğimi bilmek isteyecektir. Konuyu uzatmamak için direniyorum.<sup>20</sup> Şimdi sâdece, muslukçunun birlikte iyi hayat sürmemize yardım edip etmediğini sormuştuk, ona kısaca göz atacağım. Biz buna “elbette, musluklar çalıştığı sürece” diyebiliriz. İyi hayat denen şeyin felsefî belirsizliği, bu durumda bizi zora sokmaz. Niçin olmasın? Çünkü böyle bir soru, bir yere kadar kulağa sıradan gelir. Bu nedenle felsefî ihtimama gerek yoktur. Biz bu kelimelerle ifade edilen şeylerin günlük konuşmada soruna yol açmadığını gayet iyi biliyoruz. Diğer bir açıklama konusu da muslukçuların topluma sağladığı katkının somut olmasıdır. Biz onların ne katkı yaptığını biliriz, işini iyi yapan muslukçular, sınırlı olsa bile gayet olumlu katkılar yapar. Eğer biz, trafik lambalarının iyi yaşamamıza yardım edip etmediğini sorgularsak bunun cevabı oldukça basit olacaktır. Eğer ışıklar iyi yerleştirilmiş ve gerçekten şoförlerin güvenli bir şekilde araçlarını sürmelerine yardım ediyorsa cevap olumludur. Biz mülkiyet haklarının da büyük oranda bununla aynı olduğunu söyleyebiliriz.

Birinin amacına ulaşması veya başarı elde etmesi ile kastedilen şey, teorik olarak eksik belirtilmiştir ancak toplumlar, buradaki detayları çözerler. Her şeyden önce insanlar, detaylarla uzlaşmaya *gerek duymadıkları* bir sistem oluşturmadıkça bir arada başarılı olamayacaklardır. Başarılı olmak için insanların, yetkiye sâhip olanların yani arama yapacak olanın kim olduğu konusunda uzlaşması gerekir. Mülkiyet haklarının anafikri, arama yapma hakkına sâhip olanları belirlemektir. Bu, liberal toplumların neden refahın/huzurun arttığı yerler olduğunu açıklar ( aynı zamanda refah/huzur ölçümlerinin tartışmaya açık olduğunu da).

Adâletle ilgili üretken bir şekilde kuram geliştirebilmek için toplumda insanlar için başarı getiren şeyleri düşünmemiz gerekir. Fakat bir yargıcın, belirli bir durumda adâletle ilgili bir şeyler söylemesi için olayın her yönünü bilmesine gerek yoktur. Yargıcın şunu bilmesi yeterlidir: Ticarî trafiğin idaresi, soruyu tekrar etmeye gerek olmaksızın bu düşünceyi gerçekleştirmenin ön koşuludur ve yine bazı mülkiyet hakları, etkin ticarî trafiği idare etmenin de ön koşuludur. Bir yargıç, davacıların kendi iyi hayat vizyonları ile mahkemeden önce geldiklerini görmelidir. Bu vizyonlar genellikle birbiriyle uyumludur fakat davacılar, bu vizyonlarının peşine belirli bir şekilde düşme konusundaki hakları ile ilgili uyumsuz görüşlere sâhiptir. Bir yargıcın görevi, bu

<sup>20</sup> Ayrıca bkz. David Schmdtz, *Rational Choice and Moral Agency* (Princeton: Princeton University Press, 1995), bölüm 7.

çatışmaları çözmektir. Bir yargıcın, asla onların iyi hayat vizyonları ile ilgili ayrıntıları bilmesine gerek yoktur. Hatta zor zamanlarda bile yargıç, mahkemenin görevinin, (herkesin kendileri gibi diğer insanların kendinden mâkûl beklentilerinin ne olduğuna karar vermesine yardım ederek) bu davacıların amaçlarını gerçekleştirmeye çalışırken bağlı kalmaları gereken barışçıl yollarla ilgili haklarını açıklamak olduğunu sürekli zihninde tutması gerekir. Metaforla ifade edersek bizim, trafik idare sistemimizin insanların gitmek istedikleri yerlere güvenli bir şekilde gitmesine yardım edeceğini bilmemiz gerekir. Onların nereye gideceği ile ilgili detayları bilmeye veya değerlendirmeye gerek yoktur ve bürokratlar, bizim hayat amaçlarımızın seçimi ve ayrıntılı idaresi konusunda belirlemelerde bulunmadıkları toplumlarda biz, çok daha iyi yaşarız. Onların sâdece düzenli bir trafik işaretleme sistemi kurup başka bir şeye karışmamaları yeterlidir.

Daha somut ifadelerle özetlersek bir mülkiyet sistemi olduğu zaman bu, insanların şu ana sorunlarını çözmesine yardımcı olarak onların bir arada iyi bir şekilde yaşamalarını mümkün kılar:

1. Bu sistem, insanları üretici olmaya zorlar.
2. Bu sistem, üreticileri ticaret yapmaya zorlar.
3. Bu sistem, insanların deneme yapması, işe yaramayan girişimlerden/denemelerden vazgeçilmesi ve hangi girişimlerin işe yarayıp yaramadığı konusundaki bilgileri elde etmesi ve dönüştürmesi noktasında onlara cesaret vererek yaratıcı yıkımları teşvik eder.
4. Bu sistem, dışsallıkları sınırlar. Yani o, insanların kendi deneyimlerinin bedellerini ödemelerine yol açar. Tabîî aynı zamanda kendi denemelerinden kaynaklanan karlarının da tadını çıkarmasını sağlar ve bu şekilde toplumun ilerlemesini sağlar. Çoğu yerde çok defa bu, bir miktar kamu mülkiyetinin olduğu fakat birincil üretim araçlarının bireylerin elinde bulunduğu karma bir rejim anlamına gelecektir. Böyle bir karma rejim, pratik olarak defalarca denenmiştir. Açıkçası bilinen nedenlerden dolayı bu sistem, çok iyi çalışır.<sup>21</sup>
5. Bu sistem iş mâliyetlerini düşürür. Bir sistem, üreticilerin mallarını tüketicilere ulaştırmaları için mâliyetleri en aza indirecek adımlar atmasına izin vermek zorundadır. Bu yollar iyi olmak zorundadır. Vergiler onları yabancı tedarikçilerle rekabet edebilmekten alıkoymamalıdır, vs.

<sup>21</sup> Carol Rose, "Possession as the Origin of Property," *University of Chicago Law Review* 52 (1985), ss. 73-88. Carol Rose, "The Comedy of the Commons: Custom, Commerce and Inherently Public Property," *University of Chicago Law Review* 53 (1986), ss. 711-87. Elinor Ostrom, *Governing the Commons: the Evolution of Institutions for Collective Action* (Cambridge: Cambridge University Press, 1990).

6. Bu sistem, verimliliği artıran iş bölümü ve ölçek ekonomileri için fırsatlardan yararlanan üretim süreçlerini düzenleyerek üreticilerin işlerini büyütmesine imkân tanır.

İyi bir hukuk sistemi ve iyi bir devlet, bu altı Şeyi yapar ve sonra durur. Mülkiyet hakları, trafik işıklarının veya tesisatıların yaptıklarından daha fazla olacak Şekilde insanlar için bir Şey yapmaz, onların yapabileceği bunlardan ibarettir: Onlar insanların imkânlarını ve cesaretlerini düzenlerler ve bu Şekilde insanların yapabileceği en yararlı Şeyler, etrafındaki insanlara mümkün olduğunca yararlı olmaktır. Ekonomik büyümenin anahtarı basittir: Bizim toplumun bir parçası olmamızı sağlamak için mlklerimizi yeterince iyi bir Şekilde güvence al. Bizim ynleneceğimiz durum Şu olsun: Kişisel refahın anahtarı, etrafımızdaki insanların durumlarını daha iyi hâle getirecek çok daha etkili yolları bulmaktan geçer. Bu her Şey değildir ama çok Şeydir.