

ARAÇ SAHİBİNİN HATIR İÇİN ÜCRETSİZ TAŞIDIĞI VEYA ARACINI HATIR İÇİN ÜCRETSİZ OLARAK KULLANDIRDIĞI ŞAHİSLARA KARŞI SORUMLULUĞU

Doçent Dr. Ergun ÖZSUNAY

İçindekiler

I. Problem; II. Mukayeseli Hukukta «hatır için ücretsiz taşıma» ve «aracın hatır için ücretsiz kullandırılması» hallerinde, araç sahibinin sorumluluğu, A. Alman hukuku; 1) Araçta bir ücret karşılığı taşınan yolculara karşı araç sahibinin sorumluluğu; 2) Araçta «hatır için ücretsiz taşınan yolculara» karşı araç sahibinin sorumluluğu; B. İsviçre hukuku; 1) Genel olarak; 2) 1932 tarihli MFG' de «özel bir kurtuluş sebebi» olarak «hatır için ücretsiz taşıma»; 3) 1957 tarihli SVG'de «özel bir kurtuluş sebebi» olarak «hatır için ücretsiz taşıma» ve «aracı hatır için ücretsiz kullandırma»: a) Genel olarak; b) «Hatır için ücretsiz taşıma»dan doğan «özel kurtuluş sebebi»nin şartları; aa) Bir şahsın araçla taşınması; bb) Taşımanın hatır için ve ücretsiz olması; cc) Taşınan yolcunun ölmesi veya yaralanması veya yolcunun beraberinde bulunan şeylerin zarara uğraması; c) «Hatır için ücretsiz taşıma»dan doğan «özel kurtuluş sebebi»nin sonuçları; aa) Tazminatın indirilmesi; bb) Sorumluluğun tamamen kaldırılması; cc) Manevî zararın tazmininde; d) Usûl; III. Türk hukukunda «hatır için ücretsiz taşıma» ve «aracı hatır için ücretsiz kullandırma» hallerinde, araç sahibinin sorumluluğu; 1) Genel olarak; 2) Yürürlükteki hukukumuz bakımından; 3) Yapılacak kanun bakımından

I. Problem

Bir araç sahibinin, nezaket icabı veya hatır için bir kimseyi arabasıyla bir yerden başka bir yere taşıması ya da bir dostuna

aracını ücretsiz olarak kullandırması günlük yaşamın olağan olaylarındanandır. Ansızın rahatsızlanan bir komşuyu en yakın hastahaneye götürmek, bir meslekdaşı akşam üzeri vapur iskelesine bırakmak, oto - stop yaparak gezen bir turisti şehrin merkezine getirmek ya da hava alanından yolcusunu almak isteyen bir dosta aracın anahtarlarını vermek, hemen her araç sahibinin sık sık yaptığı *toplumsal davranış ve nezaket icaplarıdır* (1).

Acaba araç sahibinin nezaket icabı taşıdığı şahıs, kötü bir tesadüf sonucu, bir trafik kazasında yaralandığı ya da başka bir zarara uğradığı takdirde, araç sahibinin hukukî sorumluluğu ne olmalıdır? Burada, araç sahibi ve onun sigortacısı ile zarar - gören yolcu arasında çeşitli hukukî sorunlar ortaya çıkmaktadır. Bir defa araç sahibinin sırf sencil (diğerkâm) bir gaye ile hareket etmesi ve taşımanın doğrudan doğruya taşınan yolcunun yararına yapılması halinde; araç sahibini, üçüncü şahısların uğradıkları zararlarda olduğu gibi tam bir sorumlulukla bağlı tutmak muhtemelen hakkaniyete uygun düşmeyecektir. Bu gibi durumlarda hakkaniyet, araç sahibinin sorumluluğunun yumuşatılmasını gerekli kılmaktadır. Ancak acaba bu yumuşatma hangi oranda yapılmalıdır? Ayrıca, tazminatın indirilmesi yanında, araç sahibinin sorumluluktan bütünü kurtarılabilmesi de mümkün müdür?

Bütün bu soruların yürürlükteki Trafik Hukukumuz bakımından büyük bir önem taşıdığı muhakkaktır. Zira, 6095 sayılı *Karayolları Trafik Kanunu*'muz (KTK), (232 sayılı Kanun'la değişik) 50. maddesinin I. fıkrasında *araç sahibinin* (2) *motorlu taşıt aracı-*

(1) Vollenweider, SJZ 39, 310; Oftinger, II/2, 641.

(2) KTK 50/I'de, aracın işletilmesinden doğan zararlardan sorumlu olan şahsın «araç sahibi» olduğu belirtilmiştir. Bu konuda, İsviçre ve Alman hukuklarında «Halter» (détenteur) sözcüğü kullanılmakta ve bu kavramla, aracın işletilmesinde maddî ve manevî sürekli menfaati bulunan, aracın masraflarını ve araçtan doğan tehlikeleri üstlenen ve araç üzerinde eylemsel tasarruf kudreti bulunan kimse anlaşılmalıdır (bak. Floegel/Hartung, s. 1377; Wussow/Wussow, s. 321; Oftinger, II/2, 481). Türk hukukunda, «Halter» kavramını karşılayan sözcük doktrinde çekişmelidir. Bu konuda bazı yazarlar (Tandoğan, s. 227 vd.) «vaziülyed» deyimini kullanmakta; bazıları ise (Akın, s. 99 vd.; AD, s. 31, 83, 88) «işleten» ve «tutucu» deyimlerini ileri sürmektedirler. Adal (s. 78), bu konuda «işletici» deyimini teklif etmiştir. Bizce, «Halter» karşılığı «işleten» sözcüğünün kullanılması daha doğru olur. Bununla beraber, bu araştırmada kanunî terim olan «araç sahibi» terimini kullanacaktır. Ancak, ister istemez kullanmak zorunda kaldığımız bu terimin kavram ve kapsam bakımından İsviçre hukukunun «Halter» kavramını karşıladığını belirtmek ye-

nın işletilmesinden (3) doğan zararlara ilişkin hukukî sorumluluğunu düzenlemiş ve 50/II'de, onu sorumluluktan kurtaran bazı «kurtuluş sebepleri» öngörmüş ise de (4); bir şahsın hatır için ücretsiz taşınması veya bir aracın hatır için ücretsiz olarak kullanılması hallerinde araç sahibinin hukukî sorumluluğu bakımından herhangi bir çözüm getirmemiştir (5).

İşte bu araştırmada, sorumluluktan «özel bir kurtuluş sebebi» olarak «hatır için ücretsiz taşıma» ve «aracı hatır için ücretsiz olarak kullandırma» kavramları ele alınmaktadır. Burada ilk önce Alman ve İsviçre hukuklarının çözümleri incelenecek; daha sonra yürürlükteki hukukumuz bakımından Karayolları Trafik Kanunu'ndaki boşluğun hangi hukuk kurallarıyla doldurulabileceği üzerinde durulacak ve en sonunda da, yapılacak kanun bakımından (de lege ferenda) bazı çözümler açıklanacaktır.

II. Mukayeseli Hukukta «hatır için ücretsiz taşıma» ve «aracın hatır için ücretsiz olarak kullanılması» hallerinde araç sahibinin sorumluluğuna ilişkin çözümler

A. Alman hukuku

Alman hukukunda 1952 tarihli *Karayolları Trafik Kanunu*, araç sahibinin aracın işletilmesinden doğan sorumluluğunu, bir *tehlike sorumluluğu* (Gefährdungshaftung) olarak düzenlenmiştir (6). StVG 7/I'e göre,

«Bir motorlu taşıt aracının işletilmesi esnasında bir kimse ölür veya bedenen ya da sağlık yönünden bir zarara uğrarsa veya bir şeye zarar gelirse, işleten (=Halter) zarar - görenin zararını gidermekle mükelleftir.»

Araç sahibinin (işleten) sorumluluğuna ilişkin bu genel kuralın yanında, StVG, «özel bir kurtuluş sebebi» olarak, «hatır için

rinde olur (terminoloji konusunda daha geniş bilgi için bak. Özsunay, İHFM, s. 827'de dip notu 2).

(3) İsviçre Hukukunda SVG 58/I, zararın «aracın işletilmesi» nden (Betrieb des Motorfahrzeugs) meydana gelmesini aradığı halde; KTK 50/I'de «motorlu taşıt aracının kullanılması» ndan sözedilmiştir. Burada, «aracın kullanılması», SVG 58/I anlamında «aracın işletilmesi» olarak anlaşılmalıdır. «Aracın işletilmesi» kavramı ve ayrıntıları için bak. Oettinger, II/2, 521; Bussy, SJK 909 Ersatzkarte, N. 2 vd.; Tandogan, s. 235; Adal, s. 43 vd.

(4) Bak. aşağıda B 1 ve III 1.

(5) Bak. aşağıda III 1 vd.

(6) Floegel/Hartung, s. 1368.

ücretsiz taşıma»dan veya «aracın hatır için ücretsiz olarak kullanılması»ndan söz etmemektedir. Bunun beraber, doktrin StVG § 8a/c 1'de yer alan ve araçta ücretle taşınan yolculara karşı araç sahibinin sorumluluğunu düzenleyen hükümden, «hatır için ücretsiz taşıma» (Gefaelligkeitsfahrt) kavramını çıkarmış ve bu gibi durumlarda, işletenin (araç sahibi) sorumluluğunun yumuşatılmasına ilişkin çeşitli çözümler bulmaya çalışmıştır.

1) Araçta bir ücret karşılığı taşınan yolculara karşı araç sahibinin sorumluluğu

StVG § 8a /c. 1'e göre,

«Motorlu taşıt aracıyla taşınan şahıs ölür ya da yaralanırsa, araç sahibi, ancak ücretli ve taşıma faaliyeti çerçevesinde bir yolcu taşıma sözkonusu olduğu takdirde § 7 uyarınca sorumlu tutulur.»

StVG § 8a'nın ikinci cümlesi de, motorlu taşıt aracıyla taşınan eşyaların uğradıkları zarardan dolayı araç sahibinin sorumluluğunu düzenlemektedir. Bu hükme göre, araç sahibinin, araçla taşınan eşyaya gelen zararlardan dolayı § 7'ye göre sorumlu tutulabilmesi, ancak bu eşyaların birinci cümledeki şartlar altında, yolcunun yanında bulunması veya yolcu ile birlikte taşınması şartına bağlıdır.

Doktrin, araçta ücret karşılığı taşınan yolcuların uğradıkları zararla, belli şartlar altında bazı eşyaların uğradıkları zararlardan dolayı araç sahibinin StVG § 7 uyarınca sorumlu kılınabilmesi için aşağıdaki şartların gerçekleşmesini aramıştır. a) İlk olarak, araçla bir şahsın ya da (StVG § 8a/c. 2 anlamında) bir şeyin taşınması (Beförderung) gerekir. Taşıma, taşınan şahsın araca binmesi veya eşyanın yüklenmesiyle başlar ve yolcunun araçtan inmesi veya eşyanın indirilmesiyle son bulur (7).

b) Sorumluluğun ikinci şartı, taşımanın ücretli (entgeltlich) olması ve taşıma faaliyeti çerçevesinde yolcu taşınmasına (geschäftsmässige Personenbeförderung) ilişkin bulunmasıdır.

StVG § 8a uyarınca, araç sahibinin §7'ye göre sorumlu kılınabilmesi taşımanın «ücret karşılığı» olmasına bağlıdır. Örneğin, taşımanın bedeli ödenecek bir bilet karşılığında yapılması halinde «ücret» şartı gerçekleşmiş sayılır (8). Ancak, sadece «ücret» şartı kâfi

(7) Geigel/Geigel, s. 324; Floegel/Hartung, s. 1414.

(8) Geigel/Geigel, s. 324. Buna karşı, sadece benzin masraflarının karşılanması halinde, «ücret» şartının gerçekleştiği kabul edilmemektedir.

değildir. Ayrıca ortada, *taşıma faaliyeti çerçevesinde bir yolcu taşıma işletmesinin* de bulunması gerekmektedir. *Wussow/Wussow'un* dediği gibi, bir *işletme* (Gewerbe) az çok sürekli olarak ve aynı şekilde tekrarlanmak amacıyla yolcu taşıma işleriyle uğraştığı takdirdedir ki, bu ikinci şartın gerçekleşmesinden sözedilebilir (9).

2) *Araçta hatır için-ücretsiz taşınan yolculara karşı araç sahibinin sorumluluğu*

Bu sorun StVG'de ele alınmamıştır. Bunun beraber doktrin «*hatır için taşıma*» (Gefaelligkeitsfahrt) kavramını işlemiş ve bu kavramdan, araç sahibinin (işleten) sorumluluğuna ilişkin bazı sonuçlar çıkarmıştır (10).

Alman doktrini araçla taşınanın, araç sahibinin (işleten) menfaati sözkonusu olmaksızın, ücretsiz yapılması halinde «*hatır için taşıma*»dan söz etmektedir (11). Hakim fikre göre, bu gibi durumlarda, *araç sahibi* (işleten) ile *taşınan şahıs* arasında bir sözleşme ilişkisi sözkonusu değildir. Onun için de doktrin burada sözleşmeye dayanan sorumluluk kurallarının uygulanmasını kabul etmemektedir (12).

Doktrinde, araç sahibinin «*hatır için ücretsiz taşıma*»ya ilişkin sorumluluğu bakımından başlıca üç görüş ileri sürülmüştür:

a) *Birinci görüşe göre*, bu gibi durumlarda sadece kast ya da ağır ihmâl halinde araç sahibi (işleten) sorumlu tutulmalıdır (13).

b) *İkinci görüşte ise*, «*hatır için taşıma*» halinde araç sahibinin (işleten) sorumluluğu, bağışlayanın (BGB § 521) ya da ariyet verenin (BGB § 599) sorumluluğuna benzer şekilde düzenlenmelidir.

(9) *Wussow/Wussow*, s. 342. Bu sebepten dolayıdır ki, bütün özel ve resmî otobüs işletmelerinde bu şartın gerçekleştiği kabul edilmektedir. Buna karşı bir otel sahibinin, otelin arabasıyla gardan müşterilerini aldırıp otele getirtmesi halinde, sorumluluğu StVG § 8a'ya sokulmamıştır bak. *Geigel/Geigel*, s. 325.

(10) Bak. *Floegel/Hartung*, s. 1415 vd.; *Geigel/Geigel*, s. 324 vd.; *Wussow/Wussow*, s. 342/343; *Bussy*, 914 Ersatzkarte, N. 25.

(11) *Floegel/Hartung*, s. 1415 ve orada dip notu t'de anılan literatür. Bununla beraber, bir taşınanın «*hatır için*» olup olmadığının tayini, o taşınanın sırf «*ücretli*» olup olmadığına bakılarak yapılmamalıdır. Bazen hatır için taşınanın, ücretli bir taşımaya bağlı olabilmesi de mümkündür. bak. *Floegel/Hartung*, s. 1417.

(12) *Floegel/Hartung*, s. 1416.

(13) Bu görüş için bak. *Floegel/Hartung*, s. 1416.

İvazsız sözleşmelerde olduğu gibi, «hatır için ücretsiz taşıma» durumunda da, araç sahibi sadece kast ve ağır ihmâlınden dolayı sorumlu kılınmalıdır. Bu yazarlara göre, burada bir «diligentia quam in suis» sözkonusudur (14).

c) *Floegel/Hartung* ise Alman Karayolları Trafik Tüzüğü (StVO) § 1'den yararlanarak ilginç bir görüş ileri sürmüşlerdir. *Floegel/Hartung*'a göre StVO § 1, trafiğe katılan her şahıstan ve özellikle şoförden, trafikteki davranışlarını o şekilde düzenlemesini istemektedir ki, hiç kimse bu davranıştan zarar görmesin, tehlikeye uğramasın ya da şartlara göre kaçınılması imkânsız hal-ler dışında bu davranış kimseyi rahatsız edip, engellemesin. İşte *Floegel/Hartung*'a göre, bu kural araçta «hatır için ücretsiz taşınan kimseler»e karşı da yürür. Trafikteki davranışlarla ilgili bu genel kural, ücretsiz taşınan yolcu bakımından da sözkonusu olduğu içindir ki, araç sahibinin (işleten) sorumluluğu hususunda hem kendisinin; hem de araç sahibinin trafikteki davranışlarına önemle bakılmak gerekmektedir (15).

B. İsviçre hukuku

1) Genel olarak

İsviçre hukukunda, araç sahibinin (işleten=Halter) sebep sorumluluğunu (Kausalhaftung) düzenleyen kanun koyucu (MFG 37/I; SVG 58/I), bazı durumlarda onun sorumluluktan sıyrılabilceğini veya özel bir sebepten dolayı sorumluluğunun hafifletilebileceğini göstermektedir.

İsviçre doktrininde araç sahibini sorumluluktan kurtaran sebepler (kurtuluş sebepleri=Befreiungsgründe) başlıca iki kategoriye ayırt edilir.

Birinci kategori «kurtuluş sebepleri»inde, araç sahibinin sorumlu kılınmamasının nedeni, *sorumluluğu tesis eden olay* (işletme=Betrieb) ile bu *olayın doğurduğu sonuç* (zarar) arasındaki uygun sebep - sonuç ilişkisinin kesilmesidir. Doktrinde, «sorumluluktan sıyrılma sebepleri» (veya sorumluluğu atma sebepleri) (Entlastungsgründe) adıyla anılan bu durumlar, mücbir sebep, zarar görenin ağır kusuru ve üçüncü şahsın ağır kusurundan ibarettir (MFG 37 II; SVG 59/I; KTK 50/II) (16).

İkinci kategori «kurtuluş sebepleri» ise «özel kurtuluş sebep-

(14) Bu görüş için bak. *Floegel/Hartung*, s. 1416.

(15) *Floegel/Hartung*, s. 1416.

(16) *Oftinger*, II, 862; II/2, 553; *Stark*, s. 104; *Haffter*, s. 118.

leri» (besondere Befreiungsgründe) adını taşır. Bu sebepleiden birinin mevcudiyeti halinde, araç sahibinin sorumluluğundan hafifletilmesi ve hattâ bazı hallerde tamamen kaldırılması, arabanın işletilmesinden doğan zararın uygun bir sebebinin bulunmamasından değil, fakat «hakkaniyet düşünceleri»nden ileri gelmektedir. Araç sahibini zarardan sorumlu kılan bütün şartların mevcudiyetine rağmen, özel kurtuluş sebeplerinde, hakkaniyet düşüncesiyle getirilen bir hukuk normu, araç sahibinin sorumluluğunu ya hafifletmekte; ya da büsbütün ortadan kaldırmaktadır (17).

İsviçre hukukunda «özel kurtuluş sebepleri» iki gruba ayrılır: a) *Araçtan izinsiz yararlanma* (MFG 37/V; SVG 75) (18) ve b) *Hatır için ücretsiz taşıma veya aracı hatır için ücretsiz kullandırma* (MFG 37/IV; SVG 59/III).

İsviçre hukukunda, araç sahibinin (işleten), bir kimseyi «hatır için ücretsiz taşıma»sı halinde, tazminatın indirilebilmesi sorumluluk hukukun genel hükümlerine göre (BK 43/OR 43) mümkün olduğu halde, 1932 tarihli MFG, bu hususu açık olarak düzenlemiş ve 37/IV'le aşağıdaki hükmü getirmişti:

«Zarar-gören, taşıt aracında ücretsiz olarak taşınmış bulunuyorsa, araç sahibinin kusuru olmadığı takdirde, yargıç tazminatın indirilmesine karar verebileceği gibi, tamamen kaldırılmasına da karar verebilir.»

Böylece «hatır için ücretsiz taşıma» İsviçre hukukunda, araç sahibini sorumluluktan kurtaran «özel bir kurtuluş sebebi» olarak düzenlenmiş olmaktadır. Kanun-koyucuyu, böyle bir «özel kurtuluş sebebi» bahsetmeye sevkeden husus, «hakkaniyet düşüncesi» idi. Zira böyle bir özel kurtuluş imkânının verilmemesi halinde, araçtan ücretsiz olarak yararlanan şahsın tam bir tazminat elde etmesi hakkaniyete ve menfaatler durumuna aykırı bulunmaktaydı. Zarar - gören, araca kendi isteğiyle bindiğine göre, onun yolculuğun bir kısım tehlikelerine katlanmasının daha adil olduğu düşünülüyordu. Özellikle bu son düşünce ile kanun koyucu, «hatır için ücretsiz taşıma» kavramı ile «zarar görenin kendi kusuru» kavramını aynı doğrultu da gördüğünü belirtmekteydi (19).

(17) Oftinger, II, 879, Haffter, s. 119/120; Stark, s. 105.

(18) Bu kavram ve ayrıntıları için bak. Özsunay, Çalınan veya araç sahibinin izni dışında kullanılan motorlu taşıt araçlarının sebep olduğu zararlardan doğan hukukî sorumluluk, İHFM, Cilt XXX, Sayı: 3-4, 1964, s. 827-858.

(19) Oftinger, II, 938.

2) 1958 tarihli Karayolları Trafik Kanunu'nda «özel bir kurtuluş sebebi» olarak «hatır için ücretsiz taşıma» ve «aracı, hatır için ücretsiz kullandırma» (SVG 59/III)

a) Genel olarak

19/Aralık/1958 tarihli SVG, «hatır için ücretsiz taşıma» kavramını daha açık olarak düzenledi. Bu kanun, 58. maddesinde, araç sahibinin (işleten) sebep sorumluluğuna ilişkin genel kuralları koyduktan sonra; 59. maddesinde, araç sahibinin sorumluluktan sıyrılabileceği sebepler (mücbir sebep, zarar-görenin ağır kusuru, üçüncü şahsın ağır kusuru) ile hakkaniyet düşüncesinden ötürü, sorumluluğu azaltan ya da büsbütün kaldıran «özel kurtuluş sebepleri» ni düzenlemekteydi (SVG 59/I, III ve 75).

SVG 59/III, «hatır için ücretsiz taşıma»ya ilişkin aşağıdaki hükümü getiriyordu:

«Yaralanan veya ölen kimse, hatır için ücretsiz olarak taşınmış veya araç kendisine, hatır için ücretsiz olarak verilmiş bulunduğu takdirde; yargıç, tazminatı indirebileceği gibi, özel durumlarda tamamen kaldırılmasına da karar verebilir. Bu kural, zarar-görenin beraberinde taşınan şeylere gelen zararlar için de yürür.»

Böylece, SVG 59/III'le, «aracın hatır için ücretsiz olarak kullandırılması»nın da «özel bir kurtuluş sebebi» olarak belirtilmesi ve MFG 37/IV'den farklı olarak «aracın sahibinin (işleten) kusursuz olması» şartının aranmaması İsviçre Trafik Hukuku bakımından ileri bir adım sayılmaktaydı (20).

Görüldüğü gibi, SVG 59/III'de, tazminat miktarının indirilmesini mümkün kılan ve bazı hallerde de, araç sahibini (işleten) so-

(20) SVG 59/III, aşağıdaki noktalarda MFG 37/IV'den ayrılıyordu:
a) İlk olarak, metnin redaksiyonunda aydınlatmalar yapılmıştı. Burada, aa) önce, taşımanın «ücretsiz» (ivazsız = unentgeltlich) olması yanında, ayrıca «hatır için» (aus Gefaelligkeit) yapılması hususu belirtiliyor; bb) sonra, araç sahibinin aracını hatır için ücretsiz olarak kullandığı şahıs, hatır için ücretsiz taşınan kimse ile aynı duruma getiriliyor ve cc) ayrıca, özel kurtuluş sebebi nin, yolcunun beraberinde taşınan şeylere gelen zararlar da uygulanacağı açıklanıyordu. b) İkinci olarak, «aracın sahibinin kusurunun bulunmaması» şartı kaldırmış ve böylece de, maddeye geniş bir uygulanma alanı sağlanmak istenmişti. Bu bakımdan, SVG 59/III, MFG 37/IV'e göre, önemli bir adım atmış olmaktadır. c) Üçüncü olarak da, özel durumlarda, yargıcın sorumluluğu büsbütün kaldırabilmesi ve tazminat talebini kesin olarak reddedebilmesi açık bir şekilde belirtilmişti. Bak. Bussy, SJK 914 Ersatzkarte, N. 23; Oftinger, II/2, 639.

rumluluktan büsbütün kurtaran başlıca iki durum sözkonusudur: aa) *Bir yolcunun araçta ücretsiz taşınması* (hatır için taşıma = Gefaelligkeitsfahrt) ve bb) *Aracın bir şahsa ücretsiz olarak verilmesi (ya da kullandırılması)* (unentgeltliche Überlassung des Fahrzeugs) (20 a).

Aşağıdaki açıklamalar, genellikle «hatır için ücretsiz taşıma» ya ilişkindir. Bunun la beraber, varılan sonuçlar, «aracın hatır için, ücretsiz kullandırıldığı haller»de de uygulanabilir.

b) «Hatır için ücretsiz taşıma»dan doğan «özel kurtuluş sebebi»nin şartları

aa) Bir şahsın araçla taşıması

SVG 59/III'deki «özel kurtuluş sebebi»nden faydalanabilmek için her şeyden önce, bir şahsın hatır için, ücretsiz olarak araçla taşıması gerekir (21). Bununla beraber, kazanın mutlaka taşıma esnasında vuku bulması şart değildir. Kaza, hatır için taşınan yolcunun araca binmesi ya da araçtan inmesi anında vuku bulduğu takdirde de, yine SVG 59/III'ün uygulanabilmesi mümkündür (22).

«Hatır için ücretsiz taşıma» bakımından yolcunun araca serbest iradesiyle (freiwillig) binmesi önem taşır. Ücretsiz taşıma teklifi, araç sahibi (işleten) tarafından yapılabileceği gibi, yolcu (özellikle oto-stop yapan kimse) tarafından da yapılabilir. Teklifin yolcu tarafından yapılması halinde, tazminatın daha geniş ölçüde indirilebilmesi mümkündür. Buna karşı, bir kimsenin araca rızası dışında, zorla bindirilmesi halinde ise, SVG 59/III'deki «özel kurtuluş sebebi»nden yararlanabilmek mümkün olmamaktadır (23).

Araç sahibinin (işleten) veya şoförün bilgi ve rızası dışında araca binen yolcunun (kaçak yolcu = blinde Passagier) uğramış olduğu zararlardan dolayı, araç sahibinin (işleten) sorumlu tutulup tutulamayacağı İsviçre hukukunda çekişmelidir. Millî Mecliste «kaçak yolcunun hiç bir tazminat isteyemeyeceği» tezi ileri sürülmüş ise de (24); doktrin bu kadar ileri gitmemiştir. Örneğin *Strebel/Huber*, kaçak yolcuya ödenecek tazminat miktarının geniş ölçüde indirilmesini ve gereğinde de tamamen kaldırılmasını savunmak-

(20 a) *Oftinger*, II/2, 638; *Girsberger*, SJZ 62, 5.

(21) *Strebel/Huber*, Art. 37, N. 188 vd.; *Oftinger*, II/2, 642.

(22) *Oftinger*, II, 940; II/2, 642; *Jost*, s. 83.

(23) *Strebel/Huber*, Art. 37, N. 190, 192.

tadır (24a). *Oftinger* de, kural olarak, kaçak yolcunun tazminat isteyemeyeceği kanısındadır. Özellikle, kaçak yolcunun davranışı «dürüst olmayan bir davranış» (*unredliche Handlung*) teşkil ettiği takdirde, ona hiç bir tazminat talebi tanınmamalıdır. Örneğin, bir otobüste bilet almadan seyahat eden yolcunun kazaya uğraması halinde durum budur (25). *Bussy* ise bu konuda da geniş bir yoruma taraftardır. *Bussy*'e göre, örneğin yanılarak başka bir araca binen yolcuyu her türlü tazminat imkânından yoksun bırakmak hakkaniyete uygun düşmeyeceğinden; gereğinde «kaçak yolcu»yu da *araca binen yolculardan* (*Mitfahrer*) saymak ve SVG 59/III'ü bu hallerde de uygulamak doğru olur (26).

SVG 59/III'ün uygulanması bakımından taşımanın mutlaka *aracın içinde* (im *Motorfahrzeug, dans la véhicule*) olması da aranmamıştır. Örneğin, yolcunun beraberindeki eşyanın aracın bagaj yerinde ya da aracın üzerinde taşınması ve zarara uğraması halinde de yine SVG 59/III'ün uygulanabilmesi mümkündür (27).

bb) Taşımanın hatır için ve ücretsiz olması :

SVG 59/III'deki «özel kurtuluş sebebi»nden yararlanabilmek için, yolcunun araçta hatır için ve ücretsiz olarak taşınması gerekir. Genel olarak, taşıma ile araç sahibinin *iktisadî menfaat* sağladığı durumlarda, taşımanın hatır için ve ücretsiz olduğu kabul edilir (28). Taşıma ile sağlanan iktisadî menfaat, yolcunun ödeyeceği bir para meblâğı olabileceği gibi, bir hizmet edimi ya da başka bir iktisadî menfaat de olabilir: Örneğin bir otomobil fabrikasının ya da acentasının, araba satın almak isteyen bir müşteriye aracın nitelikleri hakkında bilgi vermek ve onu satım sözleşmesine ikna etmek amacıyla bir deneme seferine çıkarması halinde, hatır için ücretsiz taşıma söz konusu değildir. Burada, her ne kadar nakden ödenmiş bir «ücret» mevcut değilse de; muhtemel satım sözleşmesindeki satım bedeline «iktisadî menfaat» gözüyle bakılmakta ve «üc-

(24) *Bussy*, SJK 914 Ersatzkarte, N. 34.

(24 a) *Strebel/Huber*, Art. 37, N. 196.

(25) *Oftinger*, II/2, 642 ve 585/586.

(26) *Bussy*, SJK 914 Ersatzkarte, N. 34.

(27) *Strebel/Huber*, Art. 37, N. 189.

(28) *de Watteville*, SJK 29, 211; SJK 32, 212; *Candrian*, s. 69.

retsiz olma» şartının bulunmamasından dolayı da SVG 59/III'ün uygulanması kabul edilmemektedir (29). Taşımanın nezaket icabı ve taşınan yolcunun yararına değil de, araç sahibinin (işleten) yararına yapıldığı hallerde durum daima böyledir (30).

Yolcunun, araç sahibi (işleten) tarafından *sırf insanî ve ahlâki gayelerle taşınmasında* da yine bir «hatır için ücretsiz taşıma» söz konusudur. Örneğin, bir doktorun hastasını evine bırakması veya sokakta fenalık geçiren bir ihtiyarın evine götürülmesi hallerinde genellikle bir «hatır için ücretsiz taşıma» mevcuttur (31).

Taşımanın hatır gayesiyle, ücretsiz olarak *bizzat araç sahibi (işleten)* tarafından yapılması şar değildir. Bir yolcunun, *araç sahibinin, fiil ve davranışlarından sorumlu olduğu kimseler* (32) tarafından ücretsiz olarak taşınması halinde de SVG 59/III'ün uygulanabilmesi mümkündür. Örneğin, oto-stop yapan bir yolcunun, araç sahibinin aracı süren oğlu ya da şoförü tarafından hatır gayesiyle, ücretsiz taşınması halinde de, araç sahibi SVG 59/III'den doğan «özel kurtuluş sebebi»ne dayanabilir. Buna karşı yolcunun, araç sahibinin, fiil ve davranışlarından sorumlu olduğu kimseler tarafından «ücret karşılığında» taşındığı hallerde ise SVG 59/III'den yararlanabilmek mümkün değildir. Bu bakımdan, *Candrian'*ın dediği gibi, ne araç sahibi (işleten), ne de aracı sevkeden kimseler, taşımadan doğrudan doğruya bir iktisadî menfaat sağlamadıkları takdirde ki, taşımanın «hatır için» ve «ücretsiz» olduğundan söz edilebilir (33).

Bazen araçta ücretsiz taşınan yolcunun, *nezaket icabı* araç sahibine (işleten) içecek bir şey ya da bir öğlen yemeği ısmarlaması mümkündür. Bu gibi ufak masraflar taşımanın niteliğini değiştirmemekte ve ortada yine «hatır gayesiyle yapılan», «ücretsiz bir

(29) *Candrian*, s. 69; *Oftinger*, II, 939. Başka fikirde *Strebel/Huber*, Art. 37, N. 194.

(30) Taşımanın ücretsiz olması, araç sahibinin (işleten) sencil (diğerkâm) gayelerle hareket etmesini gerekli kılar. Burada araç sahibinin davranışı ile, bir kimseye ücretsiz hizmet eden şahsın durumu (BK. 386/OR 394) arasında bir benzerlik bulabilmek mümkündür (bak. *Oftinger*, II, 939).

(31) *Candrian*, s. 70.

(32) Bu kavram için bak. *Bussy*, SJK 908 Ersatzkarte: Personen, für die der Halter verantwortlich ist, N. 6 vd.; *Oftinger*, II/2, 490 vd.

(33) *Candrian*, s. 70/71.

taşıma»nın bulunduğu kabul edilmektedir (34). Buna karşı, araca alınan yolcunun benzin ve yağ masraflarına katılması halinde ise, durum çekişmelidir (35). Bu gibi hallerde, taşımanın ücretli mi; yoksa hatır gayesiyle, ücretsiz mi olduğunu tayin etmek, *olayların bütününi değerlendirilmek suretiyle* yapılmalıdır (36).

İsviçre uygulamasında *kazüistik*, aşağıdaki hallerde taşımanın «hatır gayesiyle» ve «ücretsiz» olarak yapılmadığını kabul etmiştir:

— Bir mimar, arabasıyla muhtemel bir iş sahibini inşaat yerine götürüyor (37);

— Bir araç sahibi (işleten), basın kartından yararlanarak olay yerine girebilmek için, bir gazete muhabirini olay yerine taşıyor (38);

— Bir baba, hasta çocuğunu muayene ettirmek için bir hekimi evine getiriyor (39);

— Bir otomobil satıcısı, muhtemel bir müşteriyi satışa ikna edebilmek gayesiyle, araca bindirerek bir deneme seferine çıkarıyor (40);

— Bir tamirhane sahibi, kaza yapan müşterisinin arabasını tamirhaneye getirmek için, müşteriyi kazanın olduğu yere götürüyor (41);

— Bir hekim, derhal müdahale yapılması gereken bir hastayı arabasıyla hastahaneye taşıyor (42) vd.

Buna karşı, bir kimsenin erkek ve kız arkadaşlarıyla yaptığı *eğlenti gezileri*'nin (Vergnügungsfahrt, Spritzfahrt) ise, «hatır gayesiyle», «ücretsiz» olarak yapıldığı kabul edilmekte ve bu gibi durumlarda, SVG 59/III uyarınca tazminat miktarının geniş ölçüde

(34) **Badertscher/Schlegel**, s. 205; **Bussy**, SJK 914 Ersatzkarte, N. 29; **Strebel/Huber**, Art. 37, N. 193.

(35) **Bussy**, SJK 914 Ersatzkarte, N. 29; **Strebel/Huber**, Art. 37, N. 193; **Oftinger**, II/2, 641'de dip notu 787.

(36) **Oftinger**, II/2, 641.

(37) **Bussy**, SJK 914 Ersatzkarte, N. 33. Bu örnek, **Akın**, s. 146'da yanlış anlaşılmıştır.

(38) **Bussy**, SJK 914 Ersatzkarte, N. 33.

(39) **Bussy**, SJK 914 Ersatzkarte, N. 33.

(40) **Bussy**, SJK 914 Ersatzkarte, N. 33. Ayrıca **Oftinger**, II/2, 641.

(41) **Strebel/Huber**, Art. 37, N. 193; **Bussy**, SJK 914 Ersatzkarte, N. 33.

(42) **Bussy**, SJK 914 Ersatzkarte, N. 33. **Oftinger** (II/2, 641), bu halde de bir hatır için, ücretsiz taşımadan söz etmektedir.

indirilebileceği, hattâ bazı hallerde araç sahibinin sorumluluktan tamamen kurtarılabilceği ileri sürülmektedir (43).

cc) Taşınan yolcunun ölmesi veya yaralanması veya yolcunun beraberinde bulunan şeylerin zarara uğraması

SVG 59/III'ten doğan «özel kurtuluş sebebi»nden yararlanabilmek için *araçta taşınan yolcunun ölüm ya da yaralanma gibi maddî bir zarara uğraması* gerekir. Bununla beraber, *yolcunun beraberinde bulunan eşyanın* (örneğin seyahat çantası, elbiseler vb.) *zarara uğraması* halinde de, SVG 59/III uygulanabilir(44). Buna karşı, ayrı olarak taşınan bir eşyaya zarar gelmesi halinde ise, artık SVG 59/III uygulanmamakta ve bu halde sorumluluk, SVG 59/IV (b) uyarınca Borçlar Hukukunun sorumluluk kurallarına göre tayin edilmektedir (45).

dd) 1932 tarihli *Motorlu Taşıt Araçları Kanunu*'ndan (MFG 37/IV), farklı olarak, 1958 tarihli *Karayolları Trafik Kanunu* (SVG 59/III), «özel bir kurtuluş sebebi» olarak «hatır için ücretsiz taşıma» hallerinde artık «*araç sahibinin kusursuzluğu*» (Schuldlosigkeit des Halters) şartını aramamıştır (46). Zira MFG 37/IV'de, «*araç sahibinin kusursuz olması*» şartının aranması, bu hükmün uygulanma alanını geniş ölçüde daraltıyordu. Olayların büyük çoğunluğunda, araç sahibinin (işleten) veya fiil ve davranışlarından sorumlu olduğu kimselerin kusurlu bulunması; yargıcın, MFG 37/IV'den yararlanarak tazminat miktarını indirebilmesine engel olmakta ve bu sebepten dolayı da MFG 37/IV, ancak çok istisnai hallerde uygulanabilmekteydi (47). İşte SVG 59/III, bu şartı kaldırmış ve

(43) Bussy, SJK 914 Ersatzkarte, N. 37.

(44) Oftinger, II/2, 640. MFG 37/IV'ün uygulanmasında, doktrin tarafından (Oftinger, II, 938; Strebel/Huber, Art. 37, N. 187) ileri sürülen bu çözüm, SVG 59/III ile açıkça kabul edilmiştir.

(45) Bussy, SJK 914 Ersatzkarte, N. 35; Oftinger, II/2, 640.

(46) Bussy, SJK 914 Ersatzkarte, N. 23.

(47) Bussy, SJK 914 Ersatzkarte, N. 36. Araç sahibinin kusuruyla zarara sebep olduğu durumlarda, MFG 37/IV'ün uygulanması mümkün olmadığından, doktrinde «hatır için ücretsiz taşıma» nın BK. 43/44 anlamında bir indirim sebebi olarak ele alınması öğütlenmekteydi (bak. Candrian, s. 74). Federal Mahkeme de, bir kararında (BGE 59 II 471), bu çözümü açıkça benimsemişti.

Yine MFG 37/IV'ün uygulanmasına ilişkin diğer bir mesele de, zararın araç sahibinin (işleten) kusurundan değil de; onun, fiil ve hareketlerinden sorumlu olduğu kimselerin (örneğin şoförün) kusurundan ileri

böylece de, «hatır gayesiyle, ücretsiz taşıma»ya, özel bir kurtuluş sebebi olarak geniş bir uygulama alanı sağlanmaya çalışılmıştır. Bu bakımdan, yeni düzenlemeye göre, artık araç sahibinin kusuru, SVG 59/III'ün uygulanabilmesine engel değildir. Ancak, araç sahibinin kusurlu bulunması halinde, bu durum belki de onun sorumluluktan tamamen kurtulabilmesine engel olacak; buna karşı kusurun derecesine göre, sadece belli oranlarda tazminatın indirilebilmesi mümkün bulunacaktır (48).

geldiği durumlarda ortaya çıkmaktaydı. Acaba, bu gibi hallerde, yargı tazminat miktarını azaltmaya veya tamamen kaldırmaya mezun sayılmalı mıydı? MFG, bu konuda hiç bir çözüm getirmemiş bulunuyordu. Doktrin ise, ikiye ayrılmış durumdaydı. **Bir fikre göre** (Kindler, s. 182 ve SJZ 29, 359; Candrian, s. 72, 75; de Watteville, SJZ 29, 213; Oftinger, II, 941; Jost, s. 83; Häffter, s. 136), araç sahibinin sorumlu olduğu şahısların kusuru da araç sahibine izafe edilmeliydi. Böylece, araç sahibinin, fiil ve davranışlarından sorumlu olduğu şahısların kusurlu olmaları halinde, artık onun «hatır için ücretsiz taşıma» ya ilişkin «özel kurtuluş sebebi»nden yararlanabilmesine imkân bulunmuyordu, **İkinci bir görüşte** ise (Tanner, s. 80/81; Graf, s. 59; Strebel/Huber, Art. 37, N. 199), araç sahibinin, fiil ve davranışlarından sorumlu olduğu kimselerin kusurunun, araç sahibine izafe olunamayacağı ve bu yüzden de, araç sahibinin (işleten), MFG 37/IV'den yararlanabileceği savunulmaktaydı. SVG 59/III'ün, «araç sahibinin kusursuz olması» şartını aramamasıyla, artık bütün bu tartışmalar ortadan kaldırılmış oluyordu.

(48) Oftinger, II/2, 643. «Hatır için ücretsiz taşıma» ya ilişkin açıklamalarında SVG 59/III'ü belirten Erhan Adal (Trafik Kazalarında Akit Dışı Hukukî Sorumluluk, s. 115), bu kavramın şartlarını sayarken, MFG 37/IV ile SVG 59/III'ü birbirine karıştırmıştır. Adal (s. 115), SVG 59/III'e ilişkin olarak aynen şunları yazmaktadır: «Hatır seyahati dediğimiz özel kurtuluş sebebinin tazminatın ref'ini mucip olabilmesi için, işleticinin kusurlu bulunmaması gerekecektir. Buna mukabil, işleticiye atfedilebilecek bir kusurun mevcudiyeti halinde tazminat ref edilemeyeceği gibi, tenkisi dahi bahis konusu olamaz». Oysa, bu açıklama MFG 37/IV bakımından doğru, fakat SVG 59/III bakımından yanlıştır. Zira, MFG 37/IV'den farklı olarak, SVG 59/III'de «araç sahibinin kusursuz olması» şartı aranmamıştır. Bu sebepten dolayı da Oftinger'in (II/2, 643) açıkça belirttiği gibi, araç sahibinin (işleten) kusurlu olması artık SVG 59/III'ün uygulanmasına bir engel teşkil etmeyecektir. Adal'ın, SVG 59/III'e ilişkin açıklamalarında böyle bir yanılmaya düşmesinin sebebi, Oftinger'in MFG'ye ilişkin 1942 basısından yararlanmasından ileri gelmelidir. Oftinger, İsviçre Sorumluluk Hukukuna ilişkin önemli eserinin 1942, Zürih basılı 2. cildinde, s. 937/943'de «hatır için ücretsiz taşıma» sorununu ele almış ve MFG 37/IV'ü incelerken de tabiatıyla «araç sahibinin kusursuz olması» şartı üzerinde önemle durmuştur (s. 940). Aynı yazar, bu şartı

c) «Hatır için ücretsiz taşıma»dan doğan «özel kurtuluş sebebi»nin sonuçları.

«Hatır gayesiyle ücretsiz taşıma», araç sahibinin (işleten) SVG' de öngörülen «sebepl sorumluluğu»nu ortadan kaldırmamakta; fakat yargıca, tazminatın indirilmesi ya da tamamen kaldırılması hususunda bir imkân bahşetmektedir. Yargıç takdir yetkisine dayanarak tazminat miktarını indirebileceği gibi; belli bazı durumlarda tamamen kaldırmaya da mezdur, fakat meckur değildir (49).

aa) Tazminatın indirilmesi: «Hatır gayesiyle ücretsiz taşıma»nın genel olarak normal sonucu, tazminat miktarının indirilmesidir (Schadenersatzreduktion). Tazminatın hangi oranda indirileceği tamamen bir takdir meselesidir. Bu hususta karar verirken yargıcın, araç sahibi ile araçta taşınan yolcunun menfaatlerini tartması; ücretsiz taşıma teklifinin araç sahibi veya onun, fiil ve davranışlarından sorumlu olduğu kimseler tarafından mı, yoksa taşınan yolcu tarafından mı yapıldığını araştırması; ücretsiz taşınan yolcunun kazadan önceki ve sonraki tutumunu gözönünde bulundurması ve olayların oluşuna göre tazminatın tesbitini etkileyen diğer çeşitli etkenleri değerlendirmesi gerekir (50). Örneğin yolcunun, aracı kullanan şahsın içkili ya da tecrübesiz olduğunu bilerek araca binmesi halinde, tazminat miktarının daha büyük ölçüde indirilebilmesi mümkündür. Girsberger tarafından düzenlenen aşağıdaki tablo, «hatır gayesiyle ücretsiz taşıma» ve «aracı, hatır için ücretsiz kullandırma» hallerinde tazminat miktarındaki indirimlerin hangi oranlarda olabileceğini göstermesi bakımından ilgi çekicidir (51).

aramayan SVG 59/III'e ilişkin açıklamalarını ise, eserinin 1962, Zürich basılı 2. cildinin, 2. Yarım'ında yapmaktadır. Adal, «bibliyografya» sında Oftinger'in 1962, Zürich basılı bu yeni eserini de anmışsa da SVG 59/III'ün, özellikle «kusur» meselesinde, MFG 37/IV'den son derece farklı olduğunu gözden kaçırarak, MFG 37/IV'e ilişkin açıklamaları, SVG 59/III için kullanmıştır. Oysa, önce de belirttiğimiz gibi, «kusur şartı»nın aranmaması İsviçre Trafik Hukuku bakımından önemli bir yenilik teşkil etmektedir. «Araç sahibinin kusursuzluğu» şartından vazgeçilmekle, hatır gayesiyle ücretsiz taşımadan doğan «özel kurtuluş sebebi» ne geniş bir uygulanma alanı verilmek istenmiştir (bak. Bussy, SJK 914 Ersatzkarte, N. 23).

(49) MFG'ye ilişkin doktrin için bak. Strebel/Huber, Art. 37, N. 202; Candrian, s. 74/75; Haffter, s. 137. SVG 59/III'e ilişkin açıklamalar için bak. Oftinger, II/2, 643.

(50) Strebel/Huber, Art. 37, N. 204.

(51) Girsberger, SJZ 62, 7.

	Aracın kullanılmak üzere bir kimseye verilmesi		Bir kimsenin hatır gayesiyle, ücretsiz taşınması	
	Belli bir süre içinde, istenildiği zaman kullanılmak üzere	Belli bir sefer için kullanılmak üzere	Yolculukta araç sahibinin (işleten) hiç bir menfaati sözkonusu değilse	Yolculukta, araç sahibinin de menfaati varsa
Araç sahibinin (işleten) hiç kusuru yoksa	İndirim oranı % 50 - 100	İndirim oranı % 50 civarında	En çok % 50'ye kadar indirim	En çok % 25'e kadar indirim
Araç sahibinin (işleten) hafif kusuru mevcutsa	İndirim oranı % 50 civarında	İndirim oranı % 25 civarında	En çok % 25 e kadar indirim	Kural olarak indirim sözkonusu değildir
Araç sahibinin (işleten) ağır kusuru varsa	En çok % 25'e kadar indirim	Kural olarak indirim sözkonusu değildir	İndirim yok	İndirim yok

bb) *Sorumluluğun tamamen kaldırılması*: (Voller Ausschluss der Haftung): SVG 59/III'e göre, «bazı özel durumlarda» yargıcın, «hatır gayesiyle ücretsiz taşıma»dan dolayı araç sahibinin (işleten) sorumluluğunu tamamen kaldırabilmesi de mümkündür. Bu «özel durumlar»ın tayini yargıcın serbest takdir yetkisine bırakılmıştır (52).

cc) *Manevî zararın tazmininde*: İsviçre hukukunda, SVG 59/III'den doğan «özel kurtuluş sebebi», sadece maddî zararların tazmininde değil, ayrıca manevî zararların tazmininde de uygulanmaktadır. Bu bakımdan, araçta hatır gayesiyle ücretsiz taşınan yolcunun manevî tazminat talebine karşı da, SVG 59/III'e dayanarak tazminatın indirilmesi ya da sorumluluğun tamamen kaldırılması istenebilir (53).

(52) **Oftinger**, II/2, 644. Örneğin, araç sahibinin (işleten) arkadaşlarıyla yaptığı eğlenti gezilerinde (Spritzfahrt) tazminatın tamamen kaldırılabilmesi mümkündür. Bak. **Badertscher/Schlegel**, s. 205.

(53) **Oftinger**, II/2, 645; **Bussy**, SJK 914 Ersatzkarte, N. 38.

d) *Usûl*

MFG 37/IV'de olduğu gibi (54); SVG 59/III'deki «özel kurtuluş sebebi» de araç sahibi bakımından bir *def'i* (Einrede) teşkil eder. Bu sebepten dolaydır ki, aracın hatır gayesiyle, ücretsiz olarak başkasına verildiğini ya da yolcunun araçta hatır gayesiyle, ücretsiz olarak taşındığını ve hatır için taşımaya ilişkin diğer hususları ispat yükü araç sahibine (işleten) aittir (55).

III. Türk hukukunda «hatır için ücretsiz taşıma» ve «aracı hatır için ücretsiz kullandırma» hallerinde araç sahibinin sorumluluğu:

1) *Genel olarak.*

Türk hukukunda, araç sahibinin (işleten) (56), aracın işletilmesinden (57) doğan zararlardan dolayı sorumluluğu 6085 sayılı *Karayolları Trafik Kanunu*'müzün (232 sayılı Kanunla değişik) 50. maddesinde düzenlenmiştir. KTK 50/I'e göre «motorlu taşıt, müteharrik makina ve lâstik tekerlekli traktörlerin kullanılmasından doğacak maddî ve ölüm dahil bedenî zararlardan araç sahipleri mesuldür». Kanun koyucu, KTK 50/II'de ise, araç sahibinin sorumluluktan sıyrılabileceği «kurtuluş sebepleri»ni göstermektedir (58). Bu hükme göre, araç sahibi «zararın mücbir sebepten veya kazazedinin veya üçüncü bir şahsın ağır kusurundan ileri geldiğini veya *veyahut* kendisinin veya ef'al ve harekâtından mes'ûl olduğu kimselerin kusurunun bulunmadığını ispat ederse» sorumluluktan kurtulabilecektir (59). Bu hüküm, asgarî sigorta hadlerini aşan zararlarda

(54) Bak. **Strebel/Huber**, Art. 37, N. 206; **Tanner**, s. 79; **Jost**, s. 83. MFG 37/IV'den yararlanabilmek için, araç sahibinin (işleten) kusursuz olduğunu da ispat etmesi gerekmektedir. Olayların büyük çoğunluğunda araç sahibinin kusurlu olması sebebiyle MFG 37/IV, genel olarak uygulanma alanı bulamamış, bundan dolayı da SVG 59/III'le araç sahibinin (işleten) kusursuz olması şartından artık vazgeçilmiştir (bak. **Bussy**, SJK 914 Ersatzkarte, N. 36).

(55) **Oftinger**, II/2, 640.

(56) Bak. yukarıda dip notu 2.

(57) Bak. yukarıda dip notu 3.

(58) Bak. yukarıda dip notu 16.

(59) KTK 50/II, **Tandoğan** (s. 220 vd.) tarafından haklı olarak eleştirilmiştir. MFG 37/II'yi yansıtan bu hüküm, araç sahibinin sorumluluk-

hukukî sorumluluğun genel hükümlere göre tayin edileceğini belirten KTK 50/V'le birlikte ele alındığında, araç sahibinin hukukî sorumluluğunun mahiyetini şu şekilde tesbit edebilmek mümkündür: *Sigorta hadleri içinde kusur karinesine dayanan bir sorumluluk; bu hadler dışında ise kusur sorumluluğu»* (60).

KTK, araç sahibinin sorumluluktan kurtulmasını sağlayan sebepler arasında (=kurtuluş sebepleri = Befreiungsgründe), «sorumluluktan sıyrılma sebepleri»ni (Entlastungsgründe) açıkça belirtmiştir. KTK 50/II'de yer alan geleneksel «sorumluluktan sıyrılma sebepleri» mücbir sebep, zarar görenin ağır kusuru ve üçüncü şahsın ağır kusurudur (61). Bu sebeplerden birinin bulunması halinde, sorumluluğu tesis eden sebep (aracın işletilmesi) ile, bu sebebin doğurduğu sonuç (zarar) arasındaki uygun sebep-sonuç ilişkisinin (Kausalzusammenhang) kesilmesi söz konusu olduğu içindir ki, araç sahibi sorumluluktan sıyrılmakta ve aracın işletilmesinden doğan zarar verici olaydan sorumlu tutulmamaktadır (62).

Buna karşı, KTK'muz, ne «araçtan izinsiz yararlanma»dan (Sch

tan kurtulması bakımından garip bir sistem getirmektedir. MFG 37/II'ye göre, araç sahibinin (işleten) sorumluluktan sıyrılabilmesi için kendisinin veya fiil ve davranışlarından sorumlu olduğu şahısların kusurunun bulunmaması ve zararın mücbir sebepten veya zarar-görenin ağır kusurundan veya üçüncü şahsın ağır kusurundan ileri gelmesi aranmaktaydı. KTK 50/II'de ise, mücbir sebep, zarar - görenin ağır kusuru veya üçüncü şahsın ağır kusuru gibi, sebep - sonuç ilişkisini kesen durumların yanında (sorumluluktan sıyrılma sebepleri = Entlastungsgründe); araç sahibinin (işleten) kusursuzluğunu ispat etmesi ya da ef'al ve harekâtından sorumlu olduğu kimselerin kusurlu olmadığını ispatlaması da sorumluluktan sıyrılması için kâfidir. Onun içindir ki, **Tandoğan** (s. 224), 50/II'deki «veyahut» sözcüğünün «ve» olarak anlaşılması gerektiğini ögütlemektedir. Mevcut metnin makûl olarak yorumuna imkân veren ve araç sahibinin sebep sorumluluğuna uygun düşen bu çözüm bizce de yerindedir. KTK 50/II'nin, SVG 59/II'ye uygun olarak değiştirilmesi en radikal çözüm şekli ise de, yürürlükteki hukukumuz bakımından **Tandoğan**'ın yorumu (s. 224, 236), araç sahibinin sorumluluğuna ilişkin çeşitli güçlükleri çözümlenmeye elverişlidir. Nitekim, bu yorumun sonradan diğer yazarlar tarafından da izlendiği görülmektedir. Bak. **Adal**, s. 101; **Özsunay**, İHFM, s. 854/855.

(60) **Tandoğan**, s. 219; **Bozer**, s. 276. Oysa, 6085 sayılı KTK'nun ilk şeklinde 50. madde ile getirilen sorumluluk, «objektif özen görevinin ihlâli düşüncesine dayanan bir kusursuz sorumluluk hali»ydi. Bak. **Tandoğan**, s. 217.

(61) Bak. yukarıda dip notu 16.

(62) **Oftinger**, II/2, 253; **Haffter**, s. 118.

warzfahrt, Strolchenfahrt) doğan (63); ne de *hatır için ücretsiz taşıma* ve «aracı *hatır için ücretsiz kullandırma*»dan ileri gelen «özel kurtuluş sebepleri» ne yer vermiştir. Özel kurtuluş sebeplerinde, araç sahibinin (işleten) sorumluluğunu tesis eden uygun sebep-sonuç ilişkisi mevcut bulunduğu halde, hakkaniyet düşüncelerinden dolayı araç sahibinin (işleten) sorumluluktan kurtarılması ya da hiç değilse sorumluluğunun azaltılması söz konusudur (64).

«Araçtan izinsiz yararlanma» (aracın çalınarak ya da araç sahibinin izni dışında kullanılması = Schwarzfahrt, Strolchenfahrt) (65) gibi; «*hatır için ücretsiz taşıma*» veya «aracı *hatır için ücretsiz kullandırma*» da günlük yaşamın olağan olaylarından olduğu halde, KTK'muzun bu sorunları ele almaması, muhtemelen doktrinin bu kavramları işlememiş olmasından ileri gelmektedir.

Gerçekten, «araçtan izinsiz yararlanma» (66) ve «*hatır için ücretsiz taşıma*» veya «aracı *hatır için ücretsiz kullandırma*» kavramları doktrinde pek az yazar tarafından ele alınmıştır.

Trafik hukukuna ilişkin Türk doktrininde, Alman hukuk literatüründe *Gefaelligkeitsfahrt*, *Gratisfahrt*; Fransız literatüründe *transport bénévolé*, *transport gratuit* gibi deyimlerle anılan kavramın çeşitli şekillerde adlandırıldığı görülmektedir. Tandoğan, bu kavramı «*mutazarrırın taşıtta bedava götürülmesi*» olarak anmıştır (67). Akın bazen «*bedelsiz taşıma*» dan (68); bazen de «*cemile olarak taşıma*» dan (69) söz etmiş; Adal, ise bu konuda «*hatır seyahati*» deyimini kullanmıştır (70).

Fikrimizce, kavramı açıklayan terminoloji bakımından doktrinin fazla aydınlık olduğu söylenemez. Zira kullanılan terimler ya taşımanın «*hatır için*» (aus Gefaelligkeit) yapıldığını göstermek bakımından; ya da «*ücretsiz*» (ivazsız = unentgeltlich) olduğunu belirtmek yönünden eksik kalmaktadır. Diğer yandan, «*bedelsiz ta-*

(63) «İzinsiz yararlanma» kavramı ve buna ilişkin sorunlar için bak. Özsunay, Çalınan veya araç sahibinin izni dışında kullanılan motorlu taşıt araçlarının sebep olduğu zararlardan doğan hukukî sorumluluk, İHFM, Cilt XXX, Sayı: 3-4, 1964, s. 827-858.

(64) Stark, s. 105; Haffter, s. 120; Oftinger, II, 879.

(65) Bak. yukarıda dip notu 63.

(66) Bak. Özsunay, İHFM, s. 849 vd.

(67) Tandoğan, s. 241.

(68) Akın, s. 146, 73; AD, s. 80.

(69) Akın, AD, s. 80.

(70) Adal, s. 113.

şıma»da olsun, «hatır seyahati»nde ya da «cemile olarak taşımada olsun, söz konusu «*özel kurtuluş sebebi*»nin sadece bir görünüm»ü ele alınmakta; buna karşı «aracı hatır için ücretsiz kullandırma» durumu ise gözden kaçırılmaktadır. Bu bakımdan biz, SVG 59/III'deki deyimlerden yararlanarak kavramın iki görünümünü göstermek hususunda a) *hatır için ücretsiz taşıma* (=Gefaelligkeitsfahrt, Gratisfahrt, transport bénévolé) ve b) *aracı hatır için ücretsiz kullandırma* (unentgeltliche Überlassung des Fahrzeugs) tamamlamalarının kullanılmasını daha doğru buluyoruz (71).

Görüldüğü gibi, KTK'muzun «*hatır için ücretsiz taşıma*» ve «*aracı hatır için ücretsiz kullandırma*» hallerinde araç sahibinin sorumluluğuna ilişkin bir düzenleme getirmemesi (72), Trafik Hukukumuzda önemli bir «hukukî boşluk»un bulunduğunu ortaya koymaktadır (73). Acaba bu boşluk ne şekilde doldurulmalıdır? Aşağıda, bu mesele önce *yürürlükteki mevzuatımız bakımından*; daha sonra da «*yapılacak kanun bakımından*» (de lege ferenda) incelenecektir.

2) *Yürürlükteki hukukumuz bakımından (de lege lata) :*

KTK'muzdaki bu boşluk karşısında acaba «hatır için ücretsiz taşıma» veya «aracı hatır için ücretsiz kullandırma» hallerinde, araç sahibinin (işleten) sorumluluğu ne gibi bir çözüme bağlanmalıdır? Doktrinde bu konuda çeşitli fikirler ileri sürülmüştür:

(71) Bu ayırım, **Oftinger**'de (II/2, 638) çok açık olarak yapılmıştır.

(72) KTK'nun değiştirilmesine ilişkin Tasarıda 50/IV, MFG 37/IV'ü yansıtan bir hüküm getiriyordu. Bu hüküm şöyleydi:

«Zarara uğrayan kimse, motorlu vasıtada cemile olarak veya meccanen naklediliyorsa veya motorlu vasıta kendisine cemile olarak veya meccanen irae edilmiş ise, motorlu vasıta sahibinin veya ef'al ve harekâtından mes'ul olduğu kimselerin hiç bir kusuru bulunmadığı takdirde, hakim tazminat miktarını tenkis veya tamamen ref edebilir.»

Akın (s. 148), bu hükmün MFG 37/IV'den aynen alındığını ileri sürüyorsa da, fikrimizce iki metin arasında tam bir benzerlik bulmak mümkün değildir. Tasarının metni «araç sahibinin kusurunu araması» bakımından MFG 37/IV'ü yansıtmakta; buna karşı «aracın, hatır için ücretsiz kullandırılması» nı da kapsamı bakımından SVG 59/III'e benzetmektedir.

Tasarının bu hükmü nedense kabul edilmemiş ve 232 sayılı Kanun'la KTK'u bugünkü şeklini almıştır.

(73) «İzinsiz yararlanma» ya ilişkin boşlukla ilgili olarak bak. **Özsunay**, İHFM, s. 852 vd.

a) Adal'a göre (74), bu halde de KTK 50/III hükmünden yararlanılabilir. Bu hüküm uyarınca, «kazazedeye veya üçüncü bir şahsa isnat olunabilen kusur hafifse, hâkim araç sahibine raci tazminat miktarını ahvâl ve şeraiti nazarı itibara alarak» tesbit edebilecektir. Böyle olunca da duruma göre, tazminatın indirilmesi ve belki de tamamen kaldırılabilmesi mümkündür.

Adal tarafından ileri sürülen bu çözüm, probleme KTK bakımından bir yardımda bulunmakta ise de, tamamen tatmin edici değildir. Zira KTK 50/III, araç sahibinin «sorumluluktan sıyrılması» na ilişkin KTK 50/II'ye sıkı surette bağlıdır. KTK 50/II'de, zarar-görenin (ya da üçüncü şahsın) ağır kusurunun sebep-sonuç ilişkisini kesmesi sebebiyle araç sahibinin sorumluluktan kurtulması öngörülmüş; buna karşı KTK 50/III'de ise zarar-görenin (ya da üçüncü şahsın) kusurunun hafif olması halinde, bu durumun tazminatın indirilmesinde etkili olacağı belirtilmiştir (75).

b) Tandoğan'a göre, KTK'muzdaki boşluğun BK'ndaki genel hükümlerle doldurulması gerekir. Bu yazar, «mutazarrırın bedava götürülmesinin umumî esaslara göre takdirî bir tenkis sebebi» olabileceğini belirtmekte (76) ve BK 43/I'in uygulanmasını öğütlemektedir. Bu hükme göre, «hâkim tazminatın şümulünün derecesini tâyin ederken, hâl ve mevkiin icabını da gözönünde tutacaktır». Bu bakımdan şayet «fail, zarara sebebiyet veren fiili mağdurun hatırı için yapmışsa, tazminatın tenkisi» mümkündür (77).

c) Fikrimizce de, KTK'daki boşluğun BK'nun genel hükümleriyle doldurulması daha isabetlidir. Nitekim, İsviçre hukukunda da 1932 tarihli MFG 37/IV'den önce, «hatır için ücretsiz taşıma» hallerinin, BK 43/I anlamında yargıcın takdirine dayanan bir indirim sebebi olduğu göze çarpmaktadır (78).

İmdi, bu çıkış noktasından hareket edildiğinde, aşağıdaki sonuçları tesbit edebilmek mümkündür:

(74) Adal, s. 116.

(75) Tandoğan (s. 239), bu noktada son derece açıktır. Bugün İsviçre'de 1958 tarihli SVG, üçüncü şahsın hafif kusurunu artık tazminatın indirilmesini sağlayan bir sebep olmaktan çıkarmış, sadece kazaya âmil olmuş bulunan zarar - görenin kusuru halinde tazminat miktarının indirilebileceğini öngörmüştür. Bak. Tandoğan, s. 241; Oftinger, II/2, 6:1

(76) Tandoğan, s. 241.

(77) Tandoğan, s. 327.

(78) Girsberger, SJZ 62, 5. Federal Mahkeme de bir kararında bu çözümlü benimsemişti (bak. BGE 59 II 456).

aa) *Araç sahibi bakımından* : Aracın işletilmesinden sorumlu olan araç sahibi (işleten) (KTK 50/I), zarar-görenin hatır için, ücretsiz taşındığını ileri sürerek, tazminatın indirilmesini isteyebilir (BK 43/I). Araç sahibinin sırf sencil gayelerle hareket ettiği ve taşımanın doğrudan doğruya zarar-görenin yararına yapıldığı durumlarda (örneğin sokakta fenalık geçiren bir kimsenin en yakın hastahaneye götürülmesi) tazminatın geniş ölçüde indirilebilmesi mümkündür.

Araçta ücretsiz taşınanlar bakımından, KTK 50/IV hükmü, özel bir öneme sahiptir. Gerçekten, araç sahibinin bedel karşılığında taşıdığı kimseler gibi, hatır için bedelsiz taşıdığı kimselere karşı da hukukî sorumluluğunu kaldıran veya daraltan her türlü sözleşmeler hükümsüzdür (79).

bb) *Sigortacı bakımından*: KTK'muz bazı şahısların uğradıkları zararlarla, bazı araç ve şeylere gelen zararları mecburî sorumluluk sigortasının kapsamı dışında bırakmaktadır. Sorumluluk sigortasının kapsamı dışında kalan hususların neler olduğu KTK 50/V ile 55/VII'de gösterilmiştir (80). Ayrıca, «*Karayolları Trafik Kanunu Malî Mes'uliyet Sigortası Umumî Şartları*»nda da sigortanın kapsamı dışında kalan diğer bazı hususlar yer almaktadır. «*Umumî Şartlar*»da yer alan ve KTK'dan farklı bulunan bir hüküm, konumuz bakımından önem taşır. Bu hükme göre, diğer bazı hususlar yanında «araç sahibinin (kendi namına işleten dahil) eşi, usûl ve fûruu ve birlikte oturmak şartıyla kardeşlerinin uğrayacakları zararlar dolayısıyla vâki olacak talepler» sigorta teminatının dışında tutulmuşlardır (m. 2/c). Bozer, KTK'muzda mevcut olmayan bu hükmün KTK'muzun sistemine uygun olduğunu söylemektedir (81). Gerçekten, bu kategori şahısların sigorta teminatının dışında tutulmaları, bunların zarara uğramaları halinde araç sahibinden (işleten) tazminat istemiyecekleri varsayımına dayanır.

«*Umumî Şartlar*» daki bu hükümden trafik kazasında araç sahibinin, m. 2/c'de sayılan hısımları dışındaki diğer yolcuların zarara

(79) Bozer, s. 292.

(80) KTK 55/VII, 50/V hükmünün geniş ölçüde bir tekrarından ibarettir. KTK 55/VII, «*Umumî Şartlar*» da m. 2/b, c ve d'de tekrarlanmıştır. Bununla beraber iki düzenleme arasında bazı farklar da mevcuttur. Bu konuda daha geniş bilgi için bak. Bozer, s. 282.

(81) Bozer, s. 282/283.

(82) Bozer, s. 283.

(83) Daha geniş bilgi için bak. Bozer, s. 294.

uğramaları halinde, bunların sigortacıya başvurabilecekleri anlaşılmaktadır. O halde, «hatır için bedelsiz bir taşıma»nın söz konusu olduğu durumlarda da, zarar-gören yolcunun (BK 43/I'den doğan indirim imkânı saklı kalmak üzere) araç sahibinin (işleten) sigortacısından tazminat isteyebilmesi mümkündür.

cc) Sigortacının, araç sahibine (işleten) rücuu bakımından:

Mecburî sorumluluk sigortalarında, sigortacıya istisnaen araç sahibine rücu edebilmek imkânını veren haller, «hatır için bedelsiz taşıma» durumlarında da söz konusu olabilir. Genel olarak, sigortalının (araç sahibi = işleten), «Umumî Şartlar»ın m. 7/9 hükümlerine aykırı hareket etmesi veya m. 13'de öngörülen durumlardan birinin mevcut bulunması halinde, *sigortacının araç sahibine rücu edebilmesi* mümkündür (83). Örneğin, «hatır için bedelsiz taşınan» yolcunun, araç sahibinin ağır kusuru sonucunda yaralanması (Umumî Şartlar, m. 13/a) veya kazanın, aracı sevkedenden kimsenin uyuşturucu madde alması sonucunda vuku bulması (Umumî Şartlar, m. 13/c) hallerinde, sigortacı BK 43/I'den doğan indirim imkânlarından yararlanarak zarar-görenin zararını tazmin ettikten sonra; araç sahibine karşı bir rücu dâvası yönetebilir.

3) *Yapılacak kanun bakımından (de lege ferenda) :*

KTK.daki boşluğu doldurmak bakımından en radikal çözüm-50. maddemizin ileriki bir «gözden geçirilmesi» nde, 50/II hükmünün İsviçre Karayolları Trafik Kanunu'nun (SVG) 59/I hükmüne göre düzeltilmesi ve «hatır için ücretsiz taşıma» ile «aracın, hatır için ücretsiz kullanılması» hallerinin de, SVG 59/III'ü yansıtacak şekilde «özel kurtuluş sebepleri» olarak kanunumuza alınmasıdır. Bu dileğin Türk doktrini tarafından da açıkça ileri sürüldüğü söylenebilir (84).

Yapılacak kanun bakımından, SVG 59/III'ü yansıtan aşağıdaki metnin örnek teşkil etmesi mümkündür: ,

«Yaralanan ya da ölen kimse, hatır için ücretsiz olarak taşınmış veya araç kendisine hatır için, ücretsiz olarak verilmiş bulunduğu takdirde, yargıç tazminatı indirebileceği gibi; özel durumlarda tamamen de kaldırabilir. Bu kural, zarar-görenin beraberinde bulunan şeylere gelen zararlar için de yürür.»

(84) Tandoğan, s. 241; Adal, s. 116.

B i b l i y o g r a f y a

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

Akın, M. Zeki, 6085 sayılı Karayolları Trafik Kanunu'nun Malî Mesuliyet ve Mecburî Sigortaya Müteallik 50 ve 51. Maddeleri Hükümlerini Değiştiren 232 sayılı Kanun Etrafında Düşünceler, AD, Yıl 52, Ocak - Şubat 1961, Sayı 1-2, s. 71-94

Badertscher/Schlegel, Strassenverkehrsgesetz, Zürich, 1964

Bozer, A., Sigorta Hukuku, Ankara, 1965

Bussy, A., Motorfahrzeug - Haftpflicht IX: Mitfahrer (SJK 914 Ersatzkarte)

Bussy, A., Motorfahrzeug - Haftpflicht III: Personen, für die der Halter verantwortlich ist (SJK 908 Ersatzkarte)

Bussy, A., Motorfahrzeug - Haftpflicht IV: Betrieb des Motorfahrzeugs und die andere die Haftpflicht des Halters begründende Tatbestände (SJK 909 Ersatzkarte)

Candrian, H. P., Die Automobil - Haftpflicht, Tez, Chur, 1937

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

Geigel/Geigel (Reinhart und Robert), Der Haftpflichtprozess, 9. Auflage, München/Berlin, 1957

Girsberger, A., Die unnetgeltliche Gefaelligkeit als Entlastungsgrund des neuen Strassenverkehrsgesetzes, SJZ 62, 5-7

Graf, M., Das zivilrechtliche Verschulden des Automobilisten, Tez, Zürich, 1945

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

Jost, A., Der Haftpflichtprozess in der Schweiz, Bern, 1951

Oftinger, K., Schweizerisches Haftpflichtrecht, 2. Band: Besonderer Teil, Zweite Hälfte, 2. Auflage, Zürich, 1962 (Oftinger, II/2, 638 şeklinde kısaltılmıştır)

Oftinger, K., Schweizerisches Haftpflichtrecht, 2. Band: Besonderer Teil, Zürich, 1942 (Oftinger, II, 937 şeklinde kısaltılmıştır)

Özsunay, E., Çalınan veya araç sahibinin izni dışında kullanılan motorlu taşıt araçlarının sebep olduğu zararlardan doğan hukukî sorumluluk, İHFM Cilt XXX, Sayı: 3-4, 1964, s. 827-858

Stark, E., Beitrag zur Theorie der Entlastungsgründe im Haftpflichtrecht, Tez, Aarau, 1946

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

Tandoğan, H., Türk Mes'uliyet Hukuku (Akit Dışı ve Akdî Mesuliyet), Ankara, 1961

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

Vollenweider, H. U., Le transport bénévole en droit français et suisse, SJZ, 39, 310 vd.

de Watteville, G., Betrachtungen zu Art. 37 MFG, SJZ 32, 209-214

de Watteville, G., Die Haftpflicht des Automobilhalters gegenüber unentgeltlich mitgeführten Insassen, SJZ 29, 209-213

Wussow/Wussow (Werner und H. Joachim), Das Unfallhaftpflichtrecht, 7. Auflage, Köln/Berlin/München/Bonn, 1961

K ı s a l t m a l a r

<i>AD</i>	Adalet Dergisi
<i>Bak. bak.</i>	Bakınız
<i>BGE</i>	Bundesgerichtsentscheidungen (Federal Mahkeme Kararı)
<i>BK</i>	Borçlar Kanunu
<i>İHFM</i>	İstanbul Hukuk Fakültesi Mecmuası
<i>KTK</i>	5/1/1961 günlü ve 232 sayılı Kanun'la değiştirilmiş 11/5/1953 günlü ve 6085 sayılı Karayolları Trafik Kanunu
<i>MFG</i>	Bundesgesetz über den Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr (15/3/1932 tarihli eski İsviçre Motorlu Taşıt Araçları Kanunu = Motorfahrzeuggesetz)
<i>N.</i>	Randnote
<i>s.</i>	Sayfa
<i>SJK</i>	Schweiz. Juristische Kartothek
<i>SJZ</i>	Schweizerische Juristenzeitung
<i>StVG</i>	Strassenverkehrsgesetz (19/12/1952 tarihli Alman Karayolları Trafik Kanunu)
<i>SVG</i>	Strassenverkehrsgesetz (19/12/1958 tarihli yeni İsviçre Karayolları Trafik Kanunu)
<i>vb.</i>	ve başkaları
<i>vd.</i>	ve devamı