

TRAFİK SUÇLARI (*)

Wolf Middendorf

Tercüme eden:
Prof. Dr. Ayhan ÖNDER

Mameleke müteveccih suçlar yanında, trafik suçları da adet olarak büyük bir yekûn tutmaktadır. Diğer suçlara nisbetle insan hayatının çok fazla kaybını intaç eyleyen trafik suçları üzerine bilhassa eyilip tetkik edilmesi icap etmektedir. Bu mevzuda gerek Almanya'da gerek Amerika'da şimdiye kadar pek az monografi in-tişar eyledi. 1957 senesinde Milletler Arası Kriminoloji Cemiyeti Avusturya Ceza Hukuku Cemiyeti ile birlikte Viyana'da trafik ka-zaları hususunda seminer mahiyetinde bir toplantı akdetti. Bun-dan sonra, bu mühim probleme daha fazla önem verilmesini temen-ni ediyoruz. Beyaz yaka suçlarında olduğu gibi, «Suçlu» olandan değil, «normal» bir vatandaştan bahsedilmesi, en ziyade trafik suç-larında bahis konusudur. Bu sebeple klâsik mânâdaki kriminolo-jik - saiklerin tetkiki bu mevzuda yoktur; ancak yeni yeni başla-maktadır.

Trafik kazalarında İstatistik

İstatistik bilgilerinin değerlendirilmesi için önce o memleket-teki motorlu vasıtaların inkişafı tetkik olunmalıdır. 1957 senesi so-nunda Federal Almanya'da takriben 6,250,000 çeşitli cinste motor-lu vasıta vardı. Buna 2 milyon civarında bulunan Mopet (küçük te-kerlekli motorbisiklet) de ilâve edilmeli. Bir sene içinde trafiğe kaydedilen motorlu vasıta adedi takriben 430,000 dir. Bundan baş-ka, 23 milyon yabancı motorlu vasıta Federal Almanya sınırından

(*) Bu tercüme «Wolf MIDDENDORF, Soziologie des Verbrechens, Düsseldorf - Köln, 1959, S. 144 - 164» ten esaslara bağlı kalmak üzere ser-best bir ifade tarzı içinde yapılmıştır.

girmektedir. Amerika Birleşik Devletlerinde motorlaşma daha kuvvetle inkişaf etmekte olup, 1956 senesinde 64,500,000 motorlu vasıta trafiğe kaydedilmiştir; yani 2,6 kişiye bir motorlu vasıta düşmektedir. Almanya'da bu rakkam 1,8 dir.

Almanya'da motorlu vasıtalar sayısına, motosiklet, hafif orta kuvvette ve kuvvetli araba ve kamyonlar da dahil olduğu halde, Amerika'da motosiklet pek tanınmaz, ve kamyonların tiplerinde de çok fark yoktur.

1955 senesinde Almanya'da trafiğe kayıtlı 5,184,000 motorlu vasıta varken, 567,000 trafik kazası olmuş, bunun 12,555'i ölüm ile ve takriben 350,000'i de yaralanma ile neticelenmiştir. Buna göre 10,000 motorlu vasıtaya 1049 trafik kazası düşmüş, bunun 24,8'i ölüm ve 672,5'i ise yaralanma ise neticelenmiştir. 1956 senesinde 623,447 trafik kazası olmuş, bunun 12,645'i ölüm, 361,134'ü ise yaralanma ile sonuçlanmıştır. 1.9.1957 tarihinde Almanya'da umumî bir sür'at tahdidi vazedilmiş, bunun neticesi olarak on iki ay içinde ölümden % 17,4 ve yaralanmada da % 11,9 bir azalma kaydedilmiştir. Bu müddet içinde umumî kaza sayısı % 0,5 arttığı halde motorlu vasıta sayısının artışı % 10 olmuştur.

Amerika'da 1956 senesinde 1,440,000 trafik kazası olmuş, bunun 40,000'i ölüm, 1,400,000'i ise yaralanma ile neticelenmiştir. 1957 de ölüm rakkamı 39,628'e, 1958 de ise, 37,000'e düşmüştür.

Amerika ve Almanya'da trafik kazalarında ölen ve yaralananların karşılaştırılması çok alâka çekicidir; 10,000 motorlu vasıtaya Almanya'da 1956 senesinde 25 ölü, ve 714 yaralı düştüğü halde, Amerika'da bu sayıya 6 ölü ve 215 yaralı isabet etmektedir. Bu rakamlar Amerika'da Almanya'ya göre ölümden 1/4 den ve yaralanmada ise 1/3 den daha az bir nisbettedir. Grassberger ölüm hali için diğer bazı memleketlere ait rakamlar vermektedir: Avusturya'da 24,5; İsviçre'de 16,7; İtalya'da 15,6 dır. Wimmer'e göre Hollanda'da 26; Danimarka'da 12, İsveç ve İngiltere'de 8 dir. Bütün bu rakamlar 1956 senesi için olup, 10,000 motorlu vasıtaya isâbet nisbeti olarak gösterilmiştir. İngilterede aynı trafik durumu içinde 1955 senesinde 5526 kişi ölmüştür ki, bu rakkam Almanya'ya nisbetle yarıdır.

Almanya'da bir senede trafik kazası neticesi meydana gelen zarar 2,5 milyar DM., Amerika Birleşik Devletleri için takriben 5 milyar dolar olarak tahmin edilmektedir.

Trafik kazalarındaki rakamlar bakımından Almanya ile Anglo-Sakson memleketleri, bilhassa Amerika Birleşik Devletleri ara-

sında büyük fark mevcut bulunmakta ve bu tesadüften ziyade sebeplere dayanmaktadır. Bu hususlar aşağıda yakından tetkik edilecektir.

Millî Hususiyetler

Krug, Motor Dünyasının 1958 Nr. 12 sayısında «beş kıtanın yolları üzerinde» başlıklı yazısı ile bir çok seyahat notlarını bildiriyor. Müellife göre Almanya'da meydana gelen trafik kazalarının sebebi yalnız trafik tıkanıklığı veya yol azlığı değil, fakat tedbirsizlik, dikkatsizlik ve düşüncesizliktir. Bilhassa bizde eksik olan «dostluk» tur. Aynı kanaat, Müller «Trafik Hukuku» isimli meşhur kitabının önsözünde de tekrarlamaktadır. Bir sigorta mütehasssının sözleri de burada belirtilebilir: «diğer memleketlerde araba kullananlar da bizim gibi iktisadî ve insanî hususiyetleri haiz kimselerdir. Fakat onların hareketlerinde disiplin vardır».

Disiplinsizlik çeşitli şekillerde meydana gelmektedir: sabretmeden korna çalmak, öndekini hızlı sürmeğe zorlamak, eli ile öndekinin deli olduğunu tasni etmek, kusurlu olduğunu ispat için münakaşaya girişmek gibi. Frankfurt'ta bir araba sürücüsü bazen arabasına «öküz» yazısı bulunan bir tabela astığı için mahkûm olmuştur. Bu şekilde hareketin sebebi, korku, aşağılık duygusu ve ferdin Devletle olan hatalı münasebetidir. Halk üzerinde tahrik ekseri korkuyu tevlit ediyor. Harp senelerinin tahrik hareketlerinin tevlit ettiği korku, Almanya'da bugün dahi hissedilir şekilde mevcuttur. Bugün korkudan kurtulmak için araba sahipleri çok hızlı vasıta kullanıp bütün her şeyi unutmak istiyorlar. Psikologlar tarafından Alman halkında bir aşağılık duygusunun mevcut olduğu tekrarlanmaktadır. Bu hal 1650 - 1750 senelerinde bilhassa hissedilmiştir. I. Dünya Harbinden sonra bu durum daha da çoğalmıştır. Fakat Nasional Sosyalist Almanyası bu hissi bir dereceye kadar hafifletmiş ve bunda bilhassa ırk politikasının çok rolü olmuştur. Fakat II. Dünya harbinin kaybı bu mevzuda tekrar yıkıcı tesir icrâ etmiştir. Bu tesirden kurtulmak için halk çok kazanmak yolunu ihtiyar eylemiş, bunun için de bir vasıta sahibi olmaya gayret göstermiştir. İşte bu psikolojik durum caddede araba ile giden kimseler içinde de bilerek veya bilmeyerek nev'i şahsına münhasır bir tip yaratmıştır. Öndeki arabayı trafik kaidelerine riayet etmeden ve tedbirsizlikle geçen bir tüccar mahkûm edilmiş ve içinde bulunduğu bu psikolojik durum hüküm fıkrasında gösterilmiştir. Aynı psikolojik

durum yabancı memleketlerdeki Alman turistlerinde de görülmektedir; temas etmek icap eder ki, Almanya'da gerek idarî ve gerek yasama organı trafik mevzuu ile gerektiği kadar alâkalanmıyor; meselâ Amerika'da fazla gürültü yapan ve ekzosdan gaz çıkaran ağır vasıtalar derhal seferden alınır. Halbuki bizde bu mevzu ile hiç alâkalanılmıyor. Bundan başka ana kavşaklarda hangi arabanın daha önce hareket edeceği kaidesi diğer Avrupa memleketlerinin aksinedir. Amerika'da trafik meselesi politik ve parti işi değil, trafik mühendislerinin elinde olan bir mevzu olup, gereken tedbirler derhal alınmaktadır.

Amerika'ya giden Almanlar dikkat etmişlerdir ki, orada araba kullananlar ahlâken olgun haldedirler, ve kanunlara tamamen riayet ederler. Polisin tam bir otoritesi vardır. Amerikada araba kullananların birbirine, araba kullananlar ile yayaların da yine birbirlerine karşı hürmetleri vardır; sosyal durum ve gerginlik hiç bir zaman bu hürmet münasebetine tesir etmez. Prof. Thielicke'nin söylediği gibi Amerika'da teknik insan ruhuna da işlemiştir. Almanya'da son senelerde inkişaf eden tekniğe, yaşlı olanlar ayak uyduramamakta ve trafik kazalarının sebeplerinden birisi de bu husus olmaktadır.

Şahsın direksiyona uygunluğu

İnkişaf eden modern trafik karşısında araba kullanan şahsın ruhî ve fizikî imkânları muayyen ve mahduttur. Tıp ilmi ile uğraşanlar, insan yapısının trafiğin gerektirdiği ağır yüke uygun olarak inkişaf etmediğine, dikkatin de bir sınırı olduğuna, bilhassa sür'at sırasında gözün gerektirdiği fonksiyonu icrâ edemediğine temas etmektedirler. Vasıta kullanan pek çok şahısta modern trafiğin icap ettirdiği hususiyetlerin eksik olduğu tesbit edilmiştir.

Nordrein - Westfallen'de kaza yapan 600 şahıs üzerinde yapılan tetkikler göstermiştir ki, bunların % 60 ı organik rahatsızlık içinde idiler. Köln trafik Emniyeti Araştırma ve İstişare Enstitüsü 2500 kişi üzerinde yaptığı tetkikin neticesinde: bunlardan % 35,5'nin araba kullanamayacak durumda, % 28'inin renk körlüğü, şeker hastalığı gibi tıbbî bozukluk içinde olduğunu, tesbit etmiştir; bu kimseler hastalıklarını dahi bilmiyorlardı. Stuttgart'ta motorlu araba kullanan ve ehliyet bekleyen 750 kişi üzerinde yapılan tetkik neticesi bunlardan 305'i şartlı olarak araba kullanabilecek durumda olduğu halde, 183 kişi araba kullanmaya tamamen uygun olmayan

kimselerdi. Buna benzer bir tetkik Karlsruhe'de yapıldı ve mesleği icabı araba kullanan 760 kişiden 222 sinin araba kullanamıyacak durumda kimseler oldukları meydana çıktı.

Pek çok araba kullanan kimseler doğrudan doğruya hasta olmasalar dahi, bazen sinirli, tahrik edilmiş, yorgun, fikren meşgul, bitkin, aldatılmış, terkedilmiş, kızdırılmış veya bunun aksi, çok neş'elidirler. Gerek pozitif gerek negatif hisler dikkati dağıtmakta ve taksirli bir tutuma sebebiyet vermektedir.

Sinirleri teskin veya tahrik edici ilâçların trafik emniyeti üzerindeki rolü henüz tesbit edilemedi. Fakat şu muhakkak ki, arka arkaya içilen üç sigaranın dumanından çıkan karbon oksit gazı kapalı araba içinde trafik emniyetini azaltıcı tesir icrâ etmektedir.

Meslekî literatüre göre trafiğe dahil çok ufak bir grup, trafik kazalarının büyük bir kısmını meydana getirmektedirler. Tesbit edildiğine göre trafiğe dahil % 4 şahıs grubu, % 40 trafik kazasını meydana getirmektedirler. Batı Almanya'nın bir büyük şehrinde 48,000 kaza üzerinde yapılan araştırmalarda şoförlerin % 10 unun trafik kazalarının % 77 sinin sebebi olduğu meydana çıkarılmıştır. Grassberger, Amerikan istatistiklerine nazaran bilhassa temas eder ki, bir bölgede 6 sene içinde meydana gelen kazaların % 36,5 ini o yerde araba kullananlardan % 39 u meydana getirmiştir. Grassberger'e göre bu şahıslar araba ile oynamaktan ve diğer sürücüleri zor duruma düşürmekten zevk duymaktadırlar.

Schöllgen, sürücünün karakteri ile araba kullanışı arasında bir bağ kurmağa çalışmaktadır. Müellife göre, bir gün öğleden sonra bir şahıs ile yapılan otomobil gezisinde onun karakterinin ahlakî telakkilerinin ve şahsiyetinin tesbiti, aynı şahsın bir hekim muayenehanesinde yapılacak muayenesinden daha müsbet neticeler verecektir. Müellife göre, hayatın pişirmediği, görgüsüz, züppe kimse- nin elinde otomobil tehlikeli bir silâhtır. Amerikan istatistikleri de ruhî anomalinin, fizikî anomaliye nisbetle çok daha tehlikeli olduğunu göstermektedir. A man drives as he lives. Amerika'da çocuklar otomobil sahibi olarak büyümekte ve trafiğe alışmakta iseler de, Almanya'da gençler trafik bakımından tehlike arzetymektedirler (Schöllgen).

Bu tip gençler, ekseri taksitle ağır motosiklet alırlar ve her 10/1 yeni motorsiklet trafiğe girdikçe ağır kaza yapar; öyle ki, motorsikletin henüz taksiti dahi bitmemiştir. 18 yaşında bir orta öğretim talebesi motora olan dayanılmaz arzusu sebebiyle bir otomobil çaldı. Aynı şahıs 1955 nisanında Baden-Baden'de park yerinden tekrar bir otomobil çaldı. Bu araba ile Rastatt yakınında saatte 120

km. ile giderken, karşıdan gelen bir araba ile çarpıştı, araba akordeon oldu, 2 kişi öldü, 3 kişi yaralandı. Basel'li Doç. Rüdger Herren, araba kullanmayı, bir kimsenin kriminolojik yönden psikolojik derinliğine inmede vasıta olarak istimal etti ve bu hususa ait pek çok tesbitler yaptı.

Filhakika, trafik suçu işleyen bazı kimseler hakikatte diğer suçları işlemeğe mütemayil kimseler olup, trafik suçu bunların suç işleme temayülü neticesi vuku bulmaktadır. Bilhassa bu hal gençler arasında vuku bulmakta, suç ika etme temayülü trafik suçu ile tezahür eylemektedir. Essen Teknik Kontrol Cemiyeti 629 araba kullanma ehliyetnamesi olan şahıs üzerinde yaptığı tetkikte şu neticeye vardı: Trafik suçu işleyenlerden % 19'u evvelce suç işlememiş kimseler olup, % 63 ü daha önce suç ika eylemiş şahıslardı.

Amerika Birleşik Devletlerinde yapılan tetkikler de aynı neticeye varmaktadır. Los-Angelos'ta yapılan incelemeler, trafik suçu işleyen 207 gencin evvelce ya daha başka suçlar veya müteaddit defalar trafik suçu işlediklerini ortaya koymaktadır.

Amerika'da kadınlar Almanya'ya nisbetle daha fazla araba kullanırlar. 1956 senesinde Amerika'da 55 milyon erkek, 22 milyon kadın araba kullanmakta idi. Ölümle neticelenen kazaların, 100,000 araba kullanan üzerinden, 22 si kadın 77 si erkekti. Bütün kazalarda 1000 araba kullanan üzerinden 127 si kadın ve 270'i erkekti. Bu netice erkeklerin kadınlara nisbetle daha fazla araba kullanmalarından ileri gelmektedir. Kamyonlar yalnız erkekler tarafından kullanılır. Kadınlar ile erkeklerin kullandıkları arabayı katettikleri mil üzerinden mukayese yaparsak, netice, kaza istatistiklerine nisbetle değişik olacaktır. Avusturya'da araba kullananların % 4,5'i kadın olup, meydana gelen kazaların % 3,3'ü kadınlar tarafından ika olunmuştur. Buna mukabil yayaların da kazaya karıştığı hallerde araba kullanan kadınlar 3/2 hâdisede kusurluydular. Amerika ve Avrupa'dan kadınların trafik kabahatini erkeklere nisbetle daha az ika etmelerine mukabil, trafik kazasını erkeklere nisbetle daha fazla yapmaktadırlar. Kadınlar yavaş araba kullanırlar, yarış yapmazlar bu sebeple yaptıkları kaza ekseri hafiftir; fakat yavaş araba kullanmaları neticesi erkekleri sinirlendirirler ve dolayısıyla kazaya sebep olmaktadır; bu kazalar bilhassa kadının kullandığı öndeki arabanın geçilişi anında vuku bulmaktadır.

Kadınlar erkekler kadar araba kullanmaya mani hastalıkları olmayan kişilerdir. Kadınların adet günleri ve adetten kesilmeleri, araba kullanmalarına esaslı tesir eden faktörlerdir.

Kaza Sebepleri

Çeşitli memleket istatistiklerinin mutabık olduğu bir husus vardır ki, o da trafik kazalarının % 75-80 sebebinin bertarafı mümkün insan hareketleridir. Tatbikatta trafik kazasının doğru bir şekilde değerlendirilmesi, çok çeşitli sebeplerin birleşmesi neticesi olması dolayısıyla, zor olmaktadır. Federal trafik memurluğu trafik kazalarının aslî sebebi olarak 7 hususu yayınlanmıştır. Bunlar daha önce hangi arabanın hareket edeceği hususunda hata, öndeki arabayı geçişte hata, yanlış dönüş ve giriş, yanlış dönüş ve sapış, sağ yol şeridini takip etmemek, ölçüsüz sür'at, geri gidişte hata. Bu 7 aslî kaza sebebi % 90 trafik kazasında mevcuttur. Daha önce hangi arabanın hareket etmesi gerektiği veya öndeki arabayı geçerken yapılan hata % 15 hâdisede mevcuttur. 1955 senesinde bütün Federal Almanya'da vuku bulan 826,398 trafik kazasının % 12,7 si daha önce hangi arabanın hareket etmesi gerektiği kaidesine riayet etmemekten, % 12,6 sı öndeki arabayı geçiş ve öndeki arabanın önünden geçiş kaidesine riayet etmemekten, % 11,2 si fazla sür'atten, % 6,2 si yanlış dönüş veya kenara geçişten, % 6 sı trafik sıkışıklığından ve % 5,4 ise, yayaların hataları sebebiyle meydana gelmiştir. 1956 senesinde Amerika Birleşik Devletlerinde ölümle neticelenen trafik kazalarının % 21 i fazla sür'at, bunu takiben % 16 hangi arabanın daha önce hareket etmesi gerektiği kaidesine riayetsizlikten, bunu takiben % 7 nisbetinde alkollü olarak araba kullanmaktan, nihayet % 1 de öndeki arabayı hatalı geçişten meydana gelmiştir.

Burada yalnız en önemli trafik kazaları sebeplerine temas edilecektir: Hangi arabanın önce hareket edeceği kaidesine riayetsizlik sebebiyle meydana gelen kazalar bizde de Amerika'da olduğunun aynidir, ve bilhassa büyük şehirlerde meydana gelen kaza sebebidir. Bunun yalnız % 4'dü şehirlerarası yollarda vuku bulmaktadır. Hangi arabanın önce hareket etmesi gerektiği kaidesine ademi riayet sebebi ile vuku bulan kazalar % 75-80'i tenezzüh arabalarının şoförlerince yapılmaktadır. Hangi arabanın daha önce hareket etmesini tayin eden kaideye riayetsizlik sebebiyle meydana gelen kazaların mecmuununun % 50'si bilhassa beklemeyi gerektiren ve kaidenin tam tatbiki icabeden kavşak yerlerinde vuku bulmakta, % 35'i aynı mahiyette olan ve birbirini kesen caddelerde meydana gelmekte, % 10 durması mecburî kavşaklarda ve çok az bir yüzde de şehir içinde trafik işaretlerinin bulunduğu kavşaklarda meydana gelmektedir. Almanya'da hangi arabanın daha önce hareket etmesi

gerektiği kaidesi tam ve kat'î olarak tesbit edildiği halde, kaza adedinin böyle bir rakkama yükselişi hayreti muciptir. Amerika'da ise, kavşaklarda bir arabanın önce hareketi ya şoförlerin o andaki anlaşmalarına bağlı veya hangi araba daha önce viraja girmişse, o arabanın önce gidiş hakkı vardır. Bu şekil bir hal tarzı bizde kabul edilmez ve tatbiki münakaşaları mucip olur.

Diğer mühim bir kaza sebebi de, yukarıda temas edildiği gibi, öndeki arabayı hatalı geçiştir. Gerek şehirlerarası yolda gerek Auto-Bahn'larda öndeki arabayı geçiş şahsî bir şeref meselesi haline getirilmektedir. Yani aynı kuvvette veya daha az kuvvette bir vasıtanın kendisini geçmesini o şahıs bir izzeti nefis meselesi yapmaktadır. Amerikalılar ise, sür'at mücadelesini tanımıyorlar, ve bu sebeple de istatistik rakkamları hatalı geçişte düşüktür. Öndeki arabayı hatalı şekilde geçiş, şehir içi caddelerde hatalı olmuyor ve kazalar da bu sebeple vuku bulmuyor. Bilhassa motosikletler, trafik kazalarında % 20 - 25 hatalı şekilde öndeki vasıtayı geçmekte ve en fazla bu sebeple trafik kazası yapmaktadırlar. Bütün kazaların % 30 unda öndeki arabanın geçilmemesi gerekirken, geçiş sebebiyle kaza vuku bulmakta, % 60 nisbetinde ise, geçişte yapılan hata ile kaza meydana gelmektedir. Filhakika bazen geçilen arabaların da kazada kusuru oluyor; bunlar ya geçiş anında sür'atlerini artırmakta veya sağ tarafı takipten vaz geçip yolun ortasına çıkmaktadırlar.

Almanya'da vasıta kullananlar öndeki arabayı geçmekten büyük zevk duymaktadırlar. Komşu memleketlerde ise meselâ İsviçre'de hal bunun tamamen aksidir. Erkekler kadınlara nisbetle öndeki arabayı geçmekten büyük zevk duymaktadırlar. Filhakika öndeki arabanın çok yavaş gitmesi, arkadan gelen arabayı geçmeğe zorlamaktadır; bu sebeple Amerika Birleşik Devletlerinde en az sür'at de tesbit edilmiş ve normal trafik akışı temin olunmuştur.

Bilhassa Auto-Bahn'larda vuku bulan kazalarda gecenin durumu geçilene nisbetle daha büyük rol oynamaktadır. 1954 senesinde Heidelberg ile Mannheim arasında vuku bulan bütün kazaların % 50 sinde geçen kusurlu idi. 1956 da bu rakkam 3/2'e yükseldi. Her ne kadar kazalarda birden meydana gelen sis de rol oynamakta ise de, hataların çoğu ve bertarafı mümkün olanı insanlardadır.

1956 senesinde Viyana'da meydana gelen trafik kazalarının bütününün % 11,5 inde yayalar kusurlu idi. 1956 da Almanya'da meydana gelen kazalarda takriben % 10 yaya ya yalnız veya birlikte kusurlu idi. Yayaların sebep oldukları kazaların 4/3'ü caddenin bir tarafından diğer tarafına geçişte oluyor. Bunun da 4/1 ini küçükler

teşkil ediyorlar. Bu rakkam umumî nüfusa göre, küçüklere nisbetle büyükler aleyhindedir. Pratikte tatil günlerinde kazalara küçükler sebep olmaktadır. En emin günler ise perşembe ve pazardır. Bunun sebebini tesbit mümkün olamıyor. Pazar günlerinde küçükler ailelerinin nezaretindedirler.

Havanın tesirleri mevzuunda kat'i neticeler elde edilememiştir. Fakat hava faktörleri insanların fizikî ve ruhî faaliyetlerine tesirli olduğu muhakkaktır. Münih kaza merkezinin yaptığı tetkiklere göre çalışma günlerinde meydana gelen kazalar hemen hemen değişmediği hele, hafta sonunda meydana gelen kazalar çok değişik olmaktadır. Buna, hafta sonu araba kullananların, hergün araba kullanmaması dolayısıyla, caddelerin tecrübesiz sürücülerle dolduğu hususu sebep olarak gösterilmektedir.

Kazalarda arabanın hali de müessirdir. Bilhassa fren ve lâstiklerin durumu mühimdir. Amerika'da 36,000 araba üzerinde yapılan tetkik neticesi bunların % 40'ının lâstiklerinin iyi durumda olmadığını göstermektedir.

Yaz aylarında kazalar fazlalaşmakta, bilhassa hafta içinde cumartesi akşamları en fazla trafik kazası vuku bulmaktadır. Amerikan istatistikleri de buna uymakta, çok az değişiklik göstermektedir.

Alkol ve Trafik

Motorlaşmada inkişaf gibi, alkolün de trafik kazalarının artmasında büyük rolü olmakta, hatta, âmme menfatini ilgilendiren en mühim bir hal olarak gözükmektedir.

Fakat buna rağmen, alkolün sebep olduğu trafik kazalarının çok az olduğunu istatistik tesbit etmektedir. Federal Almanya'da 1955 senesinde ortalama olarak % 6.8'dir. 1956 senesinde % 7,2 ve 1957 senesinin ilk yarısında % 7,8 dir. Heandel'in tesbitlerine göre Mannheim'da 1953 ile 1957 seneleri arasında sebebi alkol olan trafik kazası % 8,89 dur. Belki de tesbiti mümkün olmayan vak'aların adedi fazladır ve bu sebeple yüzde rakkam bu kadar düşük oluyor. Bu sebeple alkolün sebep olduğu trafik kazaları % 20 - 25 olarak tahmin olunmaktadır. Linder, Stokholm'da yaptığı tesbitlerde % 44 kişinin kanında alkol bulmuştur. Amerika Birleşik Devletlerinden Ohio da on sene içinde yapılan istatistik göstermektedir ki, ölüm ile neticelenen trafik kazalarının % 50 sinde alkol rol oynamıştır.

Yalnız, trafik kazalarının tek sebebi alkol değildir, ve bu husus hakikatten fazla da tahmin edilmemelidir.

Evvelce bir eyalet olan Güney - Baden için Freiburg Üniversitesi Adli Tıp Profesörü Weyrick tarafından alkolün trafik kazalarındaki rolü mevzuu esaslı olarak tesbit edilmişti. Alkol sebebi ile meydana gelen 4784 vak'adan faillerin % 18,3'ü 20 yaşından küçük, % 18,3'ü 25 yaşına kadar, % 13,8'i 30 yaşına kadar, % 9,6'sı 35 yaşına kadar, % 7,3'ü 40 yaşına kadar, % 10,9'u 45 yaşına kadar, % 9,5'i 50 yaşına kadar, % 6,7'si 55 yaşına kadar, % 3,7'si 60 yaşına kadar ve % 4,4'ü de bu yaşın üzerinde idi. Kandaki alkol nisbeti de 1,5 ile 0/00 2 arasında değişmektedir. Federal Almanya'da 0/00 1,5 nisbetinde kanda alkol olursa o kimse araba kullanamaz. Diğer bazı memleketlerde bu rakkam daha da düşüktür. Meselâ İsveç'te 0/00 1 di; 1.7.1958 tarihinde 0/00,5 olarak tesbit edilmiş olup, Amerika Birleşik Devletlerinde araba içinde boş içki şişesinin bulunması dahi şoförün alkollü olduğunun delili sayılmaktadır. Freiburgta yapılan tesbitler 1957 Hamburg'taki tesbitlere uymaktadır; ortalama alkol derecesi 0/001, 8 di. Kandaki alkol derecesi ile yaş arasında yapılan karşılaştırmada çok alâka çekicidir; yaşı ilerlemiş olanlarda kandaki alkol nisbeti de yüksek oluyor. Trafiğe katılan yaşlıların çoğu ya bisiklet kullanmakta veya yaya olarak kazaya sebep olmaktadırlar ve kanlarındaki alkol miktarı ortalama 0/00 3 tür. Alkol sebebiyle meydana gelen kazalar yaz aylarında çok olmakta ve bunun hemen hemen yarısı da cumartesi ve pazar günleri meydana gelmekte, en az ise salı günü vuku bulmaktadır. Bu tesbitlerin bir tesadüf olmadığını Amerika Birleşik Devletlerinden New Jersey'de 1945 ile 1952 seneleri arasında yapılmış olan ve ölümle neticelenen kazaları tesbit eyleyen istatistik de göstermektedir. 679 kaza şu şekilde taksim olunmuştur: Pazartesi % 10; salı % 7,5; çarşamba % 7,8; perşembe % 8,7; cuma % 12,4; cumartesi % 22, 7; pazar % 39,9 dur.

Güney - Baden eyaletinde umumî trafik kazaları saat 17 ile 18 arasında vuku bulduğu halde, alkolün saik olduğu trafik kazaları gece 2 ile 4 arası meydana gelmektedir. Trafiğe iştirak edenlerin kazaya sebebiyet nisbeti şöyledir: motorbisiklet % 36,6 ile en fazla, bunu takiben % 33,2 olarak diğer motorlu vasıtalar, Mopet % 14,9, bisiklet % 8,9 ve % 6,2 de yayalardır. Bad bölgesinde yapılan istatistikler göstermiştir ki, trafik işleri ile meşgul hâkimler, kanında 0/00 1,5 alkol bulunan şahısların kendilerini araba kullanmaya ehil gördüklerini ve direksiyonda kalmakta ısrar ettiklerini tesbit et-

mişlerdir. Alkollü olarak araba kullanan kadın adedi % 1'dir; bu rakkam 1957 de Hamburg'ta % 3,25'di.

Yukarıda zikredilen ve trafiğe dahil olan kimseler dışında trafik kazası yapan kimse azdır. 1957 senesinde 31 numaralı Federal Almanya yolunda atlı araba ile kaza yapan çiftçinin kanında % 2,04 alkol bulunmuştur. Eski ve motorlu vasıtaların az kullanıldığı zamanlarda sürücü alkollü olsa ve uyusa dahi, at onu eve kadar getiriyordu.

23-24.9.1956 gecesi Münih ile Salzburg arasında giden Touropa Ekspresi fazla sür'atli olarak sağa dönen bir virajda yolcuları savurmuş ve 11 yolcu yaralanmıştı. Makinistin kanında 0/002 alkol bulunmuştur. Rein nehrinde de «alkollü dümen kullanma» vak'aları vardır. Bir gemici tam yol ile motoru çalıştırdığı halde, kotra kanala oturmuş olduğundan hareket etmiyordu. Sarhoş dümenci durumun farkında değildi: Bu halde nehir polisi tarafından yakalanmıştır. 1958 Martında bir Alman gemisinin bütün mürettebatı bir İsveç limanında tevkif edilmişler; sebep, birisinin doğum günü gemide kutlanmış ve bu sebeple de limanda çok hatalı manevra yapılmıştı.

İngiltere'de su bombası nakleden bir gedikli, dümende alkollü olduğu için mahkûm edilmişti.

Alkol almanın çok çeşitli sebepleri vardır; bunlar arasında çeşitli lokalleri ziyaret gayesi bilhassa önemlidir. Çeşitli lokale giden mecburen çok alkol almak durumunda kalıyor. Hatta bunlar içki-den sonra araba kullanmak mecburiyetinde olduklarını da biliyorlar. Bundan başka gece toplantılarından sonra toplantıya katılan şahıslar bir lokale gitmekte ve fazla alkol almaktadırlar. Misâl olarak Güney Almanya kilise korosu gösterilebilir. Toplantıdan sonra koro bir lokalde alkol almış, içlerinden birisi arkadaşlarını evlerine götürürken kazaya sebep olmuştur.

Uzun zaman görüşülmemiş bir dosta tesadüf ve içki, sonra araba kullanma kazalara sebep oluyor. Bazen evsahibi misafirlerini evlerine bırakıyor; bu da kaza sebepleri arasındadır.

Alkollü halde suç işleyenler daha ziyade iyi durumda olan kimselerdir. 50 yaşında tanınmış bir yazar içki aldıktan sonra araba kullanabileceğini arkadaşlarına ispat etmek istemiş ve ormanlar içinde bir gezintiye çıkmışlardır. Fakat gezinti bir istasyon yanında yığılı olan odunların önünde bitmiş, yolculardan birisi ağır yaralanmış ve yazar da mahkûm olmuştur. Ohlenburg Belediye Reisi 1959 senesinde alkollü araba kullandığı için (0/001,96) 2 hafta hafif hapse mahkûm edilmiş ve cezası tecil olunmamıştır.

Alkol alma, faillerin mesleği ile de yakından ilgili: Bir bira fabrikasının şoförü alkollü halde yakalanmış (0/002,9) ve verdiği ifadede 13 lokantaya bira verdiğini ve her lokanta sahibinin ikrâm ettiği bir bardak birayı reddedemediğini söylemiştir. Lokantalara içki veren kimseler de, firmasının reklâmını yapmak için içki kullanmakta ve müdafaaları sadedinde âdet haline gelen bu durumun bir mazeret sebebi olması gerektiğini beyan etmektedirler. Bira fabrikası işçileri de zamanımızda motorlu vasıtalarla sahip olup, fabrikadan ucuz bira almakta ve içkili olarak araba kullanmaktadırlar.

Alkollü olarak araba kullananlarda tekerrür 10/1 dir. Her on kişide birinin daha önce alkollü olarak vasıta kullanıp mahkûm olduğu tesbit edilmiştir.

Alkollü olarak araba kullanan kimseye verilecek cezanın esası olarak kusurun mu yoksa tehlikelilik halinin mi esas olması gerektiği münakaşa edilmiştir. Bizde hâkime cezanın tayininde büyük bir serbesti tanınmaktadır; meselâ alkollü olarak adam öldürme sebebiyatı 9 ay hapis cezası verilebilmektedir: bu sebeple alkollü halde ika edilen trafik suçları tecil edilemez. 1956 senesinde Moskova'da bir trafik suçu işleyip ölüme sebep olan fail 25 sene hürriyeti bağlahıcı cezaya mahkûm edilmişti.

Alkollü olarak vasıta kullanılmasından meydana gelen suçların cezaları zaman içinde çok değişmiştir. Bundan 25 sene önce Freiburg'ta alkollü vasıta kullanıp yaralamaya sebebiyet veren bir şahsa 6 ay hapis cezası verilmiştir. Bugün aynı fiile bu cezanın 3/1'i verilmektedir. Alkolün tesiri ile diğer bazı fiiller de ika edilmektedir; kavga, polise hakaret, kan alınmasına mümanaat gibi.

Düsseldorf'ta vuku bulan bir hâdise çok alâka çekicidir; bir şahıs birahane bir hayli içtikten sonra arabasına binmek ister. Bu durumu bekleyen bir sokak serserisi, kendisini polise ihbar edeceği tehdidi ile menfaat temin etmeğe çalışır.

Kazadan sonra kaçma

Kazadan sonra şoför ya hiç durmadan kaçar veya durduktan sonra vak'a yerinden derhal uzaklaşır. Ekseri hallerde park yerine giriş ve çıkışta hafif çarpmalar neticesi karoseride ezilmeler olur veya karanlık bir caddede yatmakta olan yaralıya çarpan fail bu

hal karşısında paniğe kapılır, kaza yerini derhal terk eder; halbuki fail soğukkanlı düşünse idi belki de kaçmayacaktı. Kazadan sonra kaçış sebeplerinin neler olduğu tetkik edilmiş fakat kat'i bir neticeye henüz ulaşılamamıştır. Ekseri kazadan sonra kaçış sebebi, polis kaza yerine geç gelmesi oluyor; veya kaza yapan polisi bekliyecek durumdadır. Polis kaza mahalline 15 dakika sonra gelebiliyor. Ekseri kazadan sonra kaçışlarda fail esaslı bir sebep gösterememektedir. Normal hayatlarında ciddî olan kimseler dahi kazadan sonra, kaza mahallini terk etmekte, daha sonra düşünüp hareketlerinin hatalı olduğunu anladıktan sonra bu hatayı tashih cihetine gidecek cesareti kendilerinde bulamamaktadırlar; meselâ, 1959 Martında vuku bulan bir hâdiseyi zikredelim: Bir Lübek Asliye Mahkemesi Azası alkollü olarak araba kullanmıştır. Başka bir araba ile çarpıştıktan sonra derhal vak'a mahallinden kaçmıştır.

Ehliyeti Olmadan Araba Kullanmak

Dünyada hemen hemen bütün memleketlerde araba kullanma, imtihan neticesi elde edilen bir belge ile, yani ehliyetname ile mümkün olabilmektedir. Ehliyetname imtihanının zor olması, o memlekette meydana gelen kazalar ile hiç te bir nisbet dairesinde değildir. Bizim memleketimizde motorlu vasıta kullanmak salâhiyetini veren ehliyetname imtihanı çok zor olduğu halde, trafik kazaları bu nisbette fazla oluyor; halbuki Birleşik Amerikanın ehliyetname alınmasının çok kolay olduğu bazı devletlerinde trafik kazası az oluyor. Hatta yabancılar 3 dolar verdikleri takdirde bazı devletlerde şoför okulunu ziyaret etmeden çok kısa bir zaman içinde ehliyetname alabilmektedirler. Bundan başka devletler arasında bazı ehemmiyetli farklar da vardır: ezcümle Amerika Birleşik Devletlerinde ehliyetname yalnız 4 sene için verildiği halde, bizde müddetsiz olarak verilmektedir. Freiburg'lu bir dış hekimi Kiel şehrinde 1910 senesinde sarhoş bir polis memuru tarafından şoförlük imtihanına tabi tutulmuş ve aldığı ehliyetnameyi el'an kullanmaktadır. 1958 senesinde Almanya'da 1 milyondan fazla ehliyetname verilmiş olup, bunun her beşincisinin sahibi kadındır.

Almanya'da ehliyetsiz veya ehliyeti alınmış olarak araba kullanılması cünha suçu olarak kabul edildiği halde, bu fiil sık sık ika olunmaktadır. Kiralık araba verenler, kiralayanın ehliyetnamesini görmek mecburiyetindedirler.

Bir kamyon şoförü kusursuz olarak ika eylediği bir trafik kazasında, ehliyeti olmaması sebebiyle, fiilde kabahatı olmasa dahi suçlu olarak kabul edileceğini anlamış ve yerine başka birisini arabayı kullanan şoför olarak göstermişse de, polisin yaptığı tahkikat neticesi asıl fail bulunmuş, bu komploya giren 6 kişi mahkûm olmuştur.

Tercüme eden: Prof. Dr. Ayhan ÖNDER