

# KARAYOLLARIMIZDA KAZALAR, TRAFİK EMNİYETİ ve ALKOL

Cevat GERAY  
Şehircilik Asistanı

## G İ R İ Ş :

Trafik konusu, bugün bütün dünyada halledilmesi güç karmaşık bir şehircilik problemi halini almış bulunuyor. Motörlü vasıta sayısının gittikçe artışı yanında, şehir içi ve dışında vukubulan kazaların da çoğaldığı görülmektedir. Bu kazaların mal ve insan sayısı itibariyle sebep oldukları zararlardan korunmak üzere muhtelif memleketlerde trafik emniyeti konusunda çeşitli tedbirler alınmaktadır.

Karayollarında trafik emniyetini sağlamak maksadıyla üzerinde önemle durulan konular arasında sarhoş şoförlerin sebep oldukları kazalar meselesi dikkati çekmektedir. Filhakika, alkollü içki kullanan şoförlerin trafik emniyetini ihlâl eden tehlikeli durumlarını bertaraf etmek gayesile millî ve milletlerarası plânda birçok çalışmalar yapılmaktadır. Bu faaliyet arasında 1950 de Stockholm'de 1953 de Torontoda toplanan "Alkol ve Trafik" konulu milletlerarası konferansları zikredebiliriz (1). İşin dikkate değer tarafı bu konferansların içki aleyhtarı teşkilât tarafından değil, hükûmetler, resmî ve gayri resmî teşekküller tarafından organize edilmiş olmasıdır. Böylece trafik mevzuunda çalışan tıp, hukuk, polis mensuplarıyla sosyologların, tarafsız uzmanların ve bilim adamlarının da işbirliği sağlanmıştır.

Memleketimizde trafik emniyeti konusunda, 6085 sayılı "Karayolları Trafik Kanunu"nda derpiş edilen hükümler arasında, alkollü içki ve uyuşturucu madde kullanan şoförler hakkında da müessir maddeler sevk edilmiş bulunuyor (Kanununun 31 ve 59. maddeleri). Alkol ve trafik emniyeti konusu, Türkiye Yeşilay Gençlik Şubesinin İstanbul Emniyet Müdürlüğü Trafik Şubesiyle müştereken, 9 Mart 1955'te İstanbul'da tertiplemediği bir tartışmalı toplantıda ele alınmış, bilhassa Karayolları

---

(1) Bu konferanslardaki tebliğ ve müzakerelerin zabıtları iki ayrı kitap halinde neşredilmiştir: 1. «Alcohol and Road Traffic» 1950. Stockholm. 2. «Alcohol and Road Traffic» 1953. Toronto.

Trafik Kanununun hükümleri hakkında çeşitli fikirler ileri sürülmüştür (2).

Alkollü içki kullanan şoförlerin sebep oldukları kazalar meselesi, 10-15/Eylül/1956 tarihlerinde İstanbul'da toplanan Milletlerarası 25. Antialkolizm Kongresinde de müzakere edilmiş, inceleme sonucu birçok tebliğ okunmuştur. Bu kongrede, karayollarında alkolsüz bir trafiği gerçekleştirmek, bu alanda milletlerarası bir işbirliği sağlamak amacıyla milletlerarası bir teşekkül kurulmuş; teşekküle (International Motorists Temperance Association) «Milletlerarası İçki Aleyhtarı Turing Derneği» adı verilmiştir.

Alkolün, motörlü vasıta kullanma kabiliyetini ne dereceye kadar azalttığı, ne hadde kadar bir kaza âmili olabileceği ve bunun önlenmesinde ne gibi tedbirler alınabileceği konusu, trafik kazalarının bir hayli önem kesbettiği memleketimizde de üzerinde ısrarla durulması gereken bir konudur.

Bu yazıda, memleketimizde alkol ve trafik emniyeti meselesi, diğer memleketlerde yapılan inceleme ve edinilen tecrübelerin ışığı altında incelenecektir.

### I — Muhtelif memleketlerde Trafik Kazaları ve Ölüm Nisbetleri:

Dünyanın her tarafında, harab olan millî ve ekonomik servet bir tarafa, her yıl yüzbinlerce insan trafik kazalarında can vermekte veya yaralanmaktadır. Resmî istatistikler 1955 yılında Amerika Birleşik Devletlerinde 1.350.000 kişinin yaralandığını, bu kayıpların para olarak 4 milyon dolara baliğ olduğunu göstermektedir. 1954'de, Fransa'da 8.000, Almanya'da 7.500, İngiltere'de 7.500, İsveç'te 1.000 kişi trafik kazalarında ölmüştür (3).

Trafik kazası kurbanları, muhtelif memleketlerde değişik nisbetler göstermektedir. 1951 yılına ait rakamlara göre, motörlü vasıta başına düşen ölüm sayısı itibariyle en düşük nisbeti (7.2) en çok motörlü vasıta bulunan memleketler olan Amerika Birleşik Devletleri, göstermekteydi. Norveç, İngiltere, İsveç, Danimarka ve Fransa ölüm nisbeti düşük olan memleketler arasındadır. 10.000 motörlü vasıta başına yüksek bir ölüm nisbeti arzeden memleketler arasında Finlandiya (31.9), İtalya (49.2), Japonya (70), Kolombiya (86), Mısır (158.6) başta git-

(2) Bu toplantı hakkında daha fazla bilgi için: Erdoğan Ahveren, «Alkol ve Trafik Emniyeti», İdare Dergisi, Sayı 235, 1955

(3) R. Andréasson, «International Motorists Temperance Association», (Milletlerarası İçki Aleyhtarı Turing Derneği) 1956, Sayfa 3.

mektedir. Türkiye ise 1951 yılında onbinde 240 ile rekor teşkil ediyordu (4).

İnsanca kaypların, vasıta itibarıyla hasıl olan zararların kolayca telâfisi mümkün olmadığından trafik kazalarının önlenmesi için acil çareler bulmak zarureti ortaya çıkmaktadır.

## II — Trafik Kazalarında Alkolün Rolü :

Yukarıda ehemmiyetini rakamlarla belirttiğimiz trafik kazalarında alkolün rolünü incelemeyen önce kaza sebepleri üzerinde kısa bir açıklamada bulunmak faydalı olacaktır. Kaza sebeplerini başlıca üç grupta toplamak mümkündür:

- a) Yol ve iklim durumunun elverişsizliği,
- b) Vasıtadaki aksaklıklar,
- c) Şoförün şahsî kusuru ve ehliyetsizliği.

Bunlar arasında şoförün şahsına bağlı sebepler önemli bir kategori teşkil etmektedir. Şoförün şahsî kusurları; ehliyetsizlik, dikkatsizlik, sür'at, uykusuzluk ve sarhoşluk gibi hallerdir. Sarhoşluk, bu bakımdan şoförün şahsiyle ilgili kaza sebepleri arasında yer almaktadır.

*A — Alkolün vasıta kullanma kabiliyetine tesiri:* Acaba sarhoşluğun, daha doğru bir ifade ile, «şoförün alkolün tesiri altında bulunması hali» nin, diğer kaza sebepleri arasında oynadığı rol nedir? Alkollü içkiler hakikaten insanın vasıta kullanma kabiliyetini azaltır mı?

Yapılan ilmî çalışmalar, bize, yukarıdaki suallere bir cevap bulmak imkânını sağlamıştır. Hakikatte müessiriyet derecesi şahıstan şahısa, hattâ aynı şahsın muhtelif anlarına göre değişmekle beraber, psiko-teknik testler, alkol alan bir şahsın görme - yapma uyarılığının (Vizüo - Motor Koordinasyonu'nun) bozulduğunu göstermiştir. Direksiyon hareketi, vites değiştirme, sür'at ayarı, yola intibak gibi devamlı dikkat ve koordinasyon isteyen bir iş için alkolün en küçük miktarının bile zararlı olduğu, kabiliyetler psikolojisi bakımından kabul edilmiş bir gerçektir. Alkol almış bir şoför kaza yapmağa namzettir.(5)

Alkolün motörlü vasıta kullanma kabiliyetine tesirini şu dört noktada toplamak mümkündür:

- 1 — Reaksiyon melekesi azalır, görme, işitme ve yapma arasındaki zaman uzar.

(4) «1954 yılı Trafik Kazaları», Karayolları Umum Md. yayını Sayfa 4—5

(5) Dr. Erdoğan Noyan, «Alkol ve Trafik», Yeşilay Dergisi, Sayı 272, Ağustos 1955.

2 — Alkol alan şoförün kendine güveni aşırı derecede artar, sür'atli sürer.

3 — Dikkati azalır.

4 — Görüş sahası daralır (6).

Alkolün tesirleri hakkındaki ilmî çalışmalarıyla dünyaca tanınan İsveçli Tıp Adamı Dr. L. Goldberg, K. Bjerver ile birlikte, yapılan lâboratuvar tecrübelerine istinaden, alkolün vasıta kullanma kabiliyetini azalttığı açıklanmıştır. Bu bilgilere göre, trafik kazalarında, pek az miktardaki alkolün oynadığı rol resmî istatistiklerin gösterdiğinden daha büyüktür. Keza, alkole karşı dayanıklı ve tecrübeli şahıslarda dahi, kanda binde 35 gibi mutedil bir alkol miktarı bile, trafik emniyeti bakımından tehlike teşkil eder (7).

Trafik kazası tehlikesi bakımından motörlü vasıta kullanan şahsın alkolün tesiri altında olup olmadığını kandaki alkol nisbetiyle anlamak kabil olmaktadır. Amerikan Tıp Cemiyetinin Trafik kazalarını inceleyen ihtisas komisyonu tarafından, Amerikan Millî Güvenlik Konseyine sunulan bir raporda: kandaki alkol miktarı, binde 0.5 nisbetinin altında ise bunun trafik emniyeti bakımından bir tehlike arz etmediği; binde 0.5 ile 1.5 arasında bulunduğu takdirde, alkolün tesirli olabileceği; kanında binde 1.5'ın üstünde bir alkol kesafeti bulunan bir kimsenin «tamamen alkolün tesiri altında» olduğu kesin olarak belirtilmiştir (8). Umumiyetle kandaki alkol kesafeti binde 0.5 i aşınca alkolün tesirinin başladığı esas olarak kabul edilmiştir.

*B — Sarhoş şoför ve yayaların sebep olduğu kazalar:* Trafik kazası vukubulduğu sırada, alkolün tesiri altında bulunan şoför ve yayalar hakkındaki rakamlar, alkolün trafik kazalarındaki rolünü belirtmek bakımından oldukça manidardır.

İngiltere'de, 1937 yılında Münakâlat Vekâleti tarafından yapılan bir istatistiğe göre ölüm ve yaralanma ile biten kazaların sebeplerinin tahlilinde, şoförlerin % 8'inin alkollü içkilerin ve uyuşturucu maddelerin tesiri altında buldukları anlaşılmıştır. Bisiklêtliler için bu nisbet yüzde 1.1; yayalar için yüzde 1.7 idi (9).

(6) T. C. Foley, «Alcohol as a factor in Road Accidents» (Trafik Kazalarında bir faktör olarak alkol), başlıklı, yazı, (Alc. Ro. Traf 1950.) Sayfa 276,

(7) L. Goldberg ve K. Bjerver, «Effect of Alcohol on Driving Ability» (Alkolün Motörlü vasıta kullanma kabiliyetine tesiri) başlıklı tebliğ. (Alc. Ro. Traf. 1950). Sayfa 148

(8) «Evaluating Chemical Tests for Intoxication» (Alkol zehirlenmesini ölçen kimyevî testlerin değeri), Amerika Millî Güvenlik Konseyi neşriyatı, Sayfa 4.,

(9) T. C. Foley (adı geçen makale) sayfa 277,

Amerika Birleşik Devletlerinde, ölümlerle biten kazaların % 23 ünde şoför veya yayaların içkili buldukları tesbit edilmiştir. Bunun gibi, ölümlerle biten kazalarda şoförlerin yüzde 18' i içkili bulunuyorlardı (10). Amerika'da, Minnesota, Kentucky, Ohio ve Abalama eyaletlerinde yapılan tetkiklerde, içkili şoförlerin yaptıkları kazaların büyük kısmının (yüzde 78), geceleyin geç saatlerde (saat 24 ile 2 arası) vukubulduğu, yarısına yakın kısmının (yüzde 48) Cumartesi ve Pazar günlerine rastladığı anlaşılmıştır (11). İçkili yerlerden ekseriya gece geç vakit döndüğü ve ekseriya Cumartesi, pazar günleri hafta sonu vesilesiyle çok içki alındığı mutad olduğuna göre yukarıdaki tetkiklerin belirttiği mânâ kolayca anlaşılabilir.

İsveç'te, resmî istatistiklere göre, alkolün tesiri altında iken vasıta kullanan şoförler, bütün trafik kazalarının yüzde 3 ilâ 5' ine sebep olmaktadır. Bu rakam, «tatbikatta, sadece ciddiyet kesbeden kazalar takip edildiği veya polis tahkikatı bazan vakadan pek sonra yapıldığı cihetle, sarhoşluğun tesbiti mümkün olmadığından, hakikattekenden daha az miktarı ifade ediyor. Kazalarda, alkolün hissesi resmî istatistiklerin gösterdiğinden çok fazladır» (12). 1924 - 1954 yılları arasında İsveçte ehliyeti geri alınan şoförlerden ortalama olarak yüzde 80'i, sarhoş iken vasıta kullandıkları için bu cezaya duçar olmuşlardır, halbuki İsviçre'de 1954 yılında bu nisbet yüzde 61 civarında idi (13).

*C — Sigorta Şirketlerinin bazı tecrübeleri:* Alkolün trafik kazalarındaki rolünden bahsederken trafik sigortası mevzuunda elde edilen bazı tecrübelerle de kısaca temas etmek yerinde olur. Zira, kaza ihtimali bakımından alkollü içki kullanmayan şoförler diğerlerine nazaran daha az kaza riskiyle karşı karşıya bulunmaktadırlar. Amerika'da, R. L. Holcomb tarafından yapılan bir araştırmada, kanında binde 1,5'den fazla alkol bulunan bir şoförün, kanında hiç alkol bulunmayan bir şoföre nazaran 55 misli fazla risk karşısında bulunduğu anlaşılmıştır. Kanada'da, H. N. Smith tarafından yapılan başka bir araştırmada, kaza riskinin, kandaki alkol nisbeti binde 1,5' uğu aşan bir kimsede, kanın-

(10) W. N. Plymat «The Relation of Alcohol to Hinghway Accidents» (Alkolün Trafik kazalarıyla münasebeti), (Alc. Ro. Traf, 1953). sayfa 34.

(11) Aynı eser, sayfa 40.

(12) I. Lindell, «Legal Aspects of Alcohol and Traffic» (Alkol ve trafik meselesinin Hukukî Veçheleri), 1956, Sayfa 5.

(13) R. Andréason, «Alcohol and Riad Traffic Safety» (Alkol ve Trafik Emniyeti), Stockholm, 1955, Sayfa 10.

da binde 0,5 nisbetinden az alkol bulunan şoföre nazaran 10 misli olduğu neticesine varılmıştır (14).

Kaza ihtimalinin içki kullanmayan şoförlerde daha az olduğunu gösteren diğer bir delil de, İsveçte sadece içki içmeyen şoförlerin kurdukları Ansvar Sigorta şirketinin elde ettiği başarıdır. Diğer sigorta şirketleriyle mukayese edilirse; bir yıl için sigorta edilmiş 100 vasıta - dan tazminat talebinde bulunanların nisbeti, Ansvar'da 7,15 olduğu halde, diğer şirketlerde 11,37 dir. Bu, Ansvar'ın diğerlerine nazaran yüzde 39 nisbetinde avantajlı durumda olduğunu gösterir. Keza, bir yıl için sigorta edilmiş vasıta başına zarar miktarı, Ansvar'da 38,5 İsveç kronu olduğu halde, diğer şirketlerde 62,8 krongur. Bu da, Ansvarın ödediği tazminatın diğerlerinden yüzde 38 nisbetinde az olduğunu göstermektedir. Ansvarla diğer sigorta şirketleri arasında, birincisinde içki içmeyen şoförlerin ekseriyeti teşkil etmelerinden başka bünyevî bir fark yoktur. Olsa olsa bu şoförlerin şahsî vasıflarından ileri gelebilir. Ehliyet bakımından şoförler arasında da büyük bir fark olamayacağına göre, bu durum, «vasıta kullanırken içkili bulunmamak» keyfiyeti ile izah olunabilir (15).

Bazı sigorta şirketlerinin (İngiltere'de olduğu gibi) içki kullanmayan şoförleri daha az bir primle sigorta etmelerini bunların daha az kaza ihtimaliyle karşı karşıya olmalarıyla açıklamak mümkündür.

### III. — Trafik Emniyeti Bakımından Sarhoş Şoförlere Karşı Kanunî Tedbirler.

Muhtelif memleketlerde trafik emniyeti mülâhazasıyla motörlü vasıta kullananların içkili bir halde araba sürmeleri mahzurlu görülerek, kazaya sebebiyet vermese dahi, alkolün tesiri altında bulunan şoförlerin bu fiilî suç sayılmaktadır. İsveçte, kanında binde 0,8; Norveçte binde 0,5 nisbetinden fazla alkol bulunan şoförler cezalandırılmaktadır. Başta şimal memleketleri olmak üzere Amerika Birleşik Devletleri, Hollanda, Hindistan, Pakistan, Kanada, İngiltere'ye Portekiz, İzlanda, İrlanda, Yunanistan, Yeni Zelanda, İsviçre, Güney Avustralya da «alkolün tesiri altında vasıta kullanmak» cezayı müstelzimidir (16).

Bazı memleketlerde, meselâ Norveç'te, insan ve eşya nakliyatında

(14) Bu iki araştırma hakkında: «Quantitative Studies of the Relationship Between Alcohol Levels and Motor Vehicle Accidents» başlıklı kolektif rapor. (Alc. Ro. Traf. 1953) Sayfa 143.

(15) G. Nelker, «Insurance Record of Non-Drinking Drivers in Sweden» (İsveçte içki kullanmayan şoförlerin karşılıklı sigortaları), «Alc. Ro. Traf., 1950» Sayfa 282

çalışanlar için vazife sırasında veya vazifeye başlamadan 8 saat öncesinden itibaren içki kullanmak yasaktır.

İsviçre'de ise, bu yasak sadece insan taşıyan vasıtaları kullananlar için konulmuştur.

İçkili vaziyette vasıta kullanmayı suç sayan memleketlerin çoğunda kandaki alkol nisbetini ölçmek için kimyevî testler yapılmasına cevaz verilmiştir. Kaza işleyen veya sarhoşluğundan şüphe edilen şoförün kan, idrar veya nefesi kimyevî testler için belli başlı materyeli teşkil etmektedir. Kimyevî testlerin sonucuna göre suçluluk veya suçun derecesi tayin olunmaktadır.

Her ne kadar kimyevî testlerin, bilhassa kan almanın, ferdi hürriyeti haleldar ettiği (17) ileri sürülmekte ise de, âmme intizamı ve seyrüsefer emniyeti bakımından kimyevî testlere kanunla müsaade verilmektedir. İngiltere, İsveç, Norveç ve Fırlandiya'da, diğer birçok memleketlerde bu testlerden geniş ölçüde faydalanılmaktadır. Amerika Birleşik Devletlerinin yüzde altmışında (48 devletten 20'sinde) bu testlerin tatbiki kabul edilmiş bulunuyor (18).

#### IV. — Türkiye'de Trafik Kazaları ve Alkol:

##### 1 — Motörlü nakil vasıta sayısındaki artış:

Memleketimizde motörlü vasıta sayısında son yıllarda çok önemli bir artış göze çarpmaktadır (19). 1951 yılında motörlü vasıta miktarı 40 bin civarında idi. 1952 de 75 bine, 1953 de 90 bine yükselmiştir. 1954 yılında - traktör dahil - 102.363'e balığ olmuştur.

##### 2 — Memleketimizde trafik kazası miktarı:

Motörlü vasıta sayısındaki artışa muvazi olarak 1951 ve 1954 yılları arasında taşıt kazalarında bir artış göze çarpmaktadır: Kaza sayısına dair rakamlar şöyle bir seyir takip ediyor:

(16) Milletlerarası 1. nci «Alkol ve Trafik» Konferansında muhtelif memleketlerin mevzuatına dair ayrı ayrı raporlar verilmiştir. Bunlar hakkında bakınız: «Alc. Ro. Traf., 1950» 3—82 sayfalar. Keza bak: Prof. N. Kunter «Trafik Emniyeti ve Alkol» Cumhuriyet Gazetesi 15/3/1955

(17) Bu konuyla ilgili hukukî tartışmalar için bakınız: «Legal Aspects» başlıklı bölüm, «Alc. Ro. Traf. 1950», 181—269 sayfalar.

(18) D. G. Monroe, «Recent Developments in the Constiutionality of Chemical Testing in the United States», «Alc. Ro. Traf. 1953», sayfalar: 79—82

(19) Türkiye'de trafik kazaları, sebepleri ve motörlü vasıta sayısı hakkındaki rakamlar, Nafia Vekâleti Karayolları Umum Müdürlüğünce neşredilen 1951, 1952, 1953 ve 1954 yıllarına ait «Trafik Kazaları» adlı broşürlerden alınmıştır.

(20) «1953 yılı Trafik Kazaları», sayfa 26.

Yıllar	Kaza sayısı
1951	6 097
1952	7 451
1953	6 743
1954	8 692 (5619) (*)

Kaza nisbeti, oldukça yüksektir. 1951 yılına ait resmî bilgilere göre her 6 - 7 vasıttan birine bir kaza isabet etmekte idi. Bu nisbet 1952 de 10 vasıtaya bir; 1953 de 11 vasıtaya bir kaza olmak üzere gittikçe azalmaktadır (20).

### 3 — Trafik kazalarından mütevellit ölüm ve yaralanmalar:

Memleketimizde trafik kazalarından ölenlerin ve yaralananların da sayısı artmaktadır. Şöyleki; 1951 de ölüm sayısı 940 iken; 1954 de 1403' (\*) (1096) e yükselmiştir. Keza trafik kazalarında yaralananlar, aynı yıllar zarfında 7 004'den 9 171'e (7214) (\*) yükselmiştir.

Türkiye'nin trafik kazalarından mütevellit insan kaybı (ölü ve yaralı sayısı itibariyle), görüldüğü gibi yüksektir. 1951 yılı rakamlarına göre, trafik kazalarındaki insanca kaybımızın Kore'deki kaybımızdan daha yüksek olduğu resmî raporlarda belirtilmiştir (29).

Filhakika, insanca kaybımız 1951'de günde 2,8 vatandaş civarında idi. Bu nisbet, 1952 yılında günde 3,5 vatandaşa çıkmıştır. Vasıta artışı aynı şekilde devam ettiği takdirde 1953' de bu nisbetin 4,3 civarına yükseleceği tahmin olunmuştur (22).

Türkiye'de vasıta başına ölüm nisbeti de yüksektir. 1951'de 40-50 taşıda bir ölü isabet etmekteydi. Bu nisbet 1952'de 60 vasıtaya bir ölü, 1953 de 74 vasıtaya bir ölü olmak üzere bir azalma göstermiştir (23).

Memleketimizde 10.000 vasıtaya düşen ölüm nisbeti, diğer memleketlerin çok fevkindedir. 1951'de on binde 240 idi. 1954'de 145'e düştüğü tahmin olmaktadır (24). Bu nisbet Amerika Birleşik Devletlerinde «7.2»; Almanya'da «23.6»; İsviçre'de «21.1» civarındadır. Bu da bize,

(\*) 1954 yılına dair istatistiklerde Emniyet Umum Müdürlüğüne intikal eden bilgilere göre kaza sayısı 8992, ölü sayısı 1403, yaralı sayısı 9171 olduğu halde; Karayolları Umum Müdürlüğüne gönderilen raporlardan alınan rakamlara göre bunlar sırasıyla 5619 (Kaza), 1096 (ölü) ve 7214 (yaralı) olarak tesbit olunmuştur. (1954 yılı Trafik Kazaları, sayfa 4) Bu farklılık, memleketimizde Trafik kazalarına ait istatistiklerin toplanması usullerindeki islahat zaruretini ortaya koymaktadır.

(21) «1951 yılı Trafik Kazaları» Sayfa 21.

(22) «1952 yılı Trafik Kazaları» Sayfa 28.

(23) «1953 yılı Trafik Kazaları» sayfa 26.

(24) «1954 yılı Trafik kazaları» sayfa 4.



Türkiye'de trafik kazalarından mütevellit insan ve mal kaybının ne derece yüksek olduğunu göstermektedir.

4 — *Memleketimizde Trafik kazalarının sebepleri :*

Resmî istatistiklerden Türkiye'deki kazaların yüzde 23'ünün yola ve vasıtaya ait sebeplerden ileri geldiği buna mukabil kazaların yüzde 77'sinin şahsî sebeplerden doğduğu anlaşılmaktadır. Şahsa ait kaza sebepleri ehemmiyet derecelerine göre şu şekilde dağılmaktadır (25).

<u>Şahsa ait kaza sebepleri</u>	<u>Nisbeti %</u>
Dikkatsizlik	39
Fazla sür'at	30
Kaide ve işaretlere riayetsizlik	1
Ehliyetsizlik	11
Sarhoşluk	2
Diğer sebepler	1

Dikkat edilecek olursa, bunlar arasında «dikkatsizlik» ve «fazla sür'at» yüzde 69'u teşkil etmektedir. Halbu ki sarhoşluk ise bu tabloya göre, şahsî sebepler arasında ancak %2 nisbetindedir. İlkbakışta bu nisbet, Türkiye'de trafik kazalarında alkolün pek az rol oynadığı kanaatini uyandırmaktadır. Aslında bu nisbetin daha yüksek olduğu tahmin edilmektedir. Resmî bir raporun bunu teyit eder mahiyetteki satırlarını buraya aynen alıyoruz:

«..... yekûn itibariyle gayet az bir yüzde tutan « sarhoşluk » haline gelince, bu nisbete inanmak maalesef pek imkânsızdır... muhtelif sebeplerle kazanın hakiki sebebi belirmemektedir. Büyük bir yekûn tutan «dikkatsizlik» ve «fazla sür'at»ten mütevellit kazaların mühim bir kısmının hakikî sebebinin de sarhoşluk olduğunu zikredebiliriz» (26).

«Dikkatsizlik» ve «Aşırı sür'at» hallerinde alkolün tesiri aşıkâr bulunduğu göre, Karayolları Umum Müdürlüğünün bu görüşünün bir gerçeği ifade ettiğinde şüphe yoktur. (Alkolün motörlü vasıta kullanma kabiliyetini azalttığı konusuna II. kısmın '2' sayılı paragrafında temas olunmuştur.)

İstatistiklerin toplanmasındaki metod ve personel yetersizliği yanında, bizde «sarhoşluk halinin» daha doğrusu kaza işlendiği anda «alkolün tesiri altında olup olmadığının» tesbiti işinde test aletlerinden de istifade edilmemesi, birçok vakalarda alkolün rolünün gizli kalması neticesini verebilir, kanaatındayız.

Netice olarak, Türkiye'de trafik kazalarında alkolün rolünün ista-

(25) «1954 yılı Trafik Kazaları» Sayfa 13, tablo 7,

(26) «1952 yılı Trafik kazaları» Sayfa 18.

Memleketimizde Karayollarındaki içki yasağı ve buna dair hukukî münakaşalar hakkında daha fazla bilgi için bak: Prof. N. Kunter, (a. g. m.) Cumhuriyet.

tistiklerde görüldüğünden daha fazla olabileceğini söylemek mümkündür.

5 — *Mevzuatımız bakımından sarhoş şoförlerin durumu:*

Mevzuatımızda trafik emniyeti bakımından alkollü içki kuullanan şoförler hakkındaki hükümler başlıca iki kanunda yer almıştır:

A — Polis vazife ve salâhiyetleri Kanunu,

B — Karayolları Trafik Kanunu.

Bu iki kanunun ilgili maddelerine kısaca bir göz atalım:

*A. Polis Vazife ve Salâhiyetleri Kanunu:* Polisin vazife ve salâhiyetlerini tayin eden 2559 sayılı kanunun 19 uncu maddesi önleyici zabıta vazifesi cümlesinden olarak intizamı temin maksadiyle, polise, nakil vasıtalarını sarhoş olarak veya gayri nizami bir şekilde idare edenleri çalışmaktan menetmek yetkisini vermektedir. Buna istinaden polisin önleyici zabıta vazifesini yaparak gayri nizami bir şekilde vasıta kullanılacak derecede içkili bulunan bir şoförü çalışmaktan menetmesi ve hakkında Karayolları Trafik Kanununa göre muamele yapması gerekmektedir.

*B. Karayolları Trafik Kanunu:* 6085 sayılı Karayolları Trafik Kanunumuzun bu konudaki hükümlerini iki noktada toplamak mümkündür.

*a) Ehliyet almak için aranan şartlar:* Şoför veya sürücü ehliyetnamesi almak için kanunun aradığı şartları gösteren 26. maddenin (E) bendinde, «Uyuşturucu maddeleri kullanmadığının veya alkollü içkileri kullanmayı itiyat derecesine vardırmamış olduğunun tesbit edilmiş bulunması» da derpiş edilmiştir. Ancak «Karayolları Trafik Nizamnamesi» bu halin ne şekilde tahkik ve tesbit edileceğini göstermemiştir. Sadece, nizamnamenin 37. maddesinde, taliplerin kanunun 26. maddesindeki şart ve vasıfları haiz bulduklarının tesbit edilmiş olması gerektiği ifade edilmiştir. Aynı nizamnameye ekli olan ve şoförlerle sürücülerin sağlık muayenesinde nazara alınacak esasları gösteren (3) sayılı cetvelde, Toksikomanların (Alkolikler bu guruba dahildir) ehliyetname alamıyacakları belirtilmiştir. «İptilâ derecesine gelmemiş olan alkoliklerin tedaviyi müteakip yapılacak muayenede şifa buldukları tahakkuk ettiği takdirde çalışabilecekleri» aynı cetvelde zikredilmiş bulunmaktadır.

*b) Karayollarında içki yasağı:* 6085 sayılı kanunun trafik esaslarını gösteren umumî kaideler bölümünde yer alan 31. madde, korayollarında mutlak bir uyuşturucu ve alkollü içki yasağı koymuştur. Maddede aynen «Uyuşturucu ve keyif verici maddelerle alkollü içki kullanmış olanlar nakil vasıtası veya müteharrik makina kullaanmazlar. Bu gibiler, zabıtaca nakil vasıtası kullanmaktan men olunurlar» denilmektedir.

Maddede «Nakil vasıtası veya müteharrik makina» tabiri kullanıldığına göre karayollarından istifade eden motörlü veya motörsüz bütün nakil vasıta şoför ve sürücülerini, traktör, tank vs. gibi teknik vasi-

ta kullanan soforler bu yasağa riayet etmek mecburiyetindedirler. Kanunun koyduğu memnuiyet mutlak bir şekildedir. Zira, kanun metninde, alkolün tehlikeli olmayan bir derecedeki istimaline müsaadeyi gösteren hiç bir ifadeye rastlanılmıyor. Demek oluyor ki, kaza yapmasa dahi bir soforün mücerret, vasıta kullandığı sırada, bir iki kadeh içki almış bulunması bir suç sayılmaktadır. Bu suçun tekevvünü için alkolün kandaki derecesinin ehemmiyeti yoktur. Yahut «alkolün tesiri altında bulunup bulunmaması» keyfiyetinin tahakkuku şart değildir, bir miktar alkollü içki almış olmak kâfi sayılmıştır. Bu yasağa karşı sürülen tenkitler daha ziyade bu noktada toplanmaktadır (27).

Kanunun 59 uncu amddesinin (A) bendinde, 31 inci maddeye aykırı hareket edenlerin «10 günden bir aya kadar hapis ve 100 liradan 200 liraya kadar ağır para cezası» ile cezalandırılacakları derpiş olunmuştur. Uyuşturucu madde kullanmaktan mahkûm olanların ehliyetnamelerinin daimi olarak geri alınmasına karar verileceği derpiş olunmuşsa da alkollü içki kullananların ilk defasında ehliyetleri geri alınmayacaktır. Alkollü içki kullanma suçundan dolayı ilk mahkûmiyetinden itibaren bir yıl içinde tekrar aynı suçu işleyenlerin ehliyetnamelerinin bir ay; iki defa işleyenlerin altı ay müddetle; üç defa işleyenlerin daimî olarak geri alınmasına mahkemece hükmolunacaktır.

Böylece kanun vazı'ı trafik emniyetini sağlamak maksadile sadece para ve hapis cezası koymakla kalmamakta, aynı zamanda bu suçu tekrarlayanları muvakkaten veya daimi olarak karayollarında vasıta kullanmaktan menetmek yoluna da gitmektedir.

#### V. — Netice:

Resmî rapor ve istatistiklerde de açıkca belirtildiği gibi, memleketimizde, motörlü taşıt sayısının sür'atle artışı yanında trafik kazalarından mütevellid mal ve insan kaybı, diğer memleketlere nisbeten, çok büyük bir önem arz etmektedir.

Trafik kazalarının, dolayısıyla bundan doğan mal ve insan kaybının önlenmesi veya azaltılması için gereken tedbirlerin alınabilmesi için, bu kazaların oluş şekilleri ve sebepleri üzerine eğilmek etraflı etüdler yapmak icap ediyor. Bunun ilk şartı olarak trafik kazaları hakkındaki vukuat raporlarının daha muntazam bir şekilde tutulması gerekmektedir. Halbu ki, ilgili bölümde belirtildiği veçhiyle, Karayolları Umum Müdürlüğü ile Emniyet Umum Müdürlüğü'nün topladığı rakamlar arasında bile büyük farklar bulunmaktadır. Vukuat raporlarının daha bilgili elemanlar tarafından, daha düzenli bir şekilde tanzim edilmesi, merkezde hazırlanacak istatistiklerin daha mükemmel olmasını sağlayacağı gibi, kazaların hakikî sebeplerinin de daha iyi anlaşılmasına hizmet edecektir.

(27) Prof. N. Kunter, (a. g. m.) Cumhuriyet.

Memleketimize ve diğ er memleketlere ait istatistikler, yabancı memleketlerdeki bilimsel çalışmalar, alkolün trafik kazalarında ihmal edilmeyecek bir âmil olduğunu göstermektedir. Türk Kanun Vazı'ı «Karayolları Trafik Kanunu» ile bir çok memleketlerden daha ileri giderek karayollarında alkollü içki yasağı tesis etmiştir. Ceza tahdidinin umumî önleme ve tenkil bakımından faydası olabilir. Bu yasakla ilgili hukukî münakaşa bir tarafa bırakılırsa, vasıta kullananların, o anda alkollü içki almış olup olmadıklarını veya alkolün tesiri altında bulunup bulunmadıklarını tespit için modern teknik âletlerden istifade edilmesi yoluna gidilmesi hususu da derpiş olunmalıdır. Zira, bu usul, geniş ölçüde keyfilige mahal bırakmıyacaktır.

Türkiye'de trafik kazalarının büyük kısmı şoförlerin şahsî kusurundan ileri geldiğine göre, kazaların önlenmesi bakımından, işin teknik bilgi ve eğitim yönüne ayrı bir önem verilmesi lüzumu aşikârdır. Şoförleri ve yayaları, her türlü eğitim ve propaganda usullerinden faydalanarak, trafik kaideleri ve kaza sebepleri konusunda aydınlatmak ve onları ikaz eylemek gerekmektedir. Vatandaşlara, birçok memleketlerde olduğu gibi, daha ilkokul çağlarından itibaren iyi bir trafik terbiyesi verilmesi icabetmektedir.

---