

CELİK AHMET CELİK

KARAYOLUYLA YOLCU TAŞIMA

TAŞIMACININ VE SİGORTACININ SORUMLULUĞU

SUNUŞ

İnsana verilen zararlar konusunda bu dördüncü kitabımız. İstiyoruz ki (yargıç ve avukat) meslektaşlarımız haksız eylemlerden zarar gören kişilerin açtıkları davalarda yanılgiya düşmesinler, haksızlığa haksızlık eklemesinler. En yüce hak olan yaşam hakkını yeterince koruyamayan bir yargı düzeni; öğrenmeyi bir yana bırakıp belledikleriyle yetinen, okumayan, araştırmayan uygulayıcılar; öteden beri süregelen kuralları değişmez doğrular olarak algılayan, tartışmaya açmayan, koyu bir bağınazlıkla tartışılmasına bile katlanamayan, hak aramanın önüne mantık süzgecinden geçirilmemiş katı kurallar koyan ve çağın gereksinimlerini giderici nitelikte görüşler ve kurallar üretmeyen, üretmeyen hukukçular... İşte bütün bunlar karşısında insanı, insanın yaşam hakkını savunmaya çalışanlara, derleyip toparladıklarımızla, yardımcı olabilmek amacıyla bir şeyler yapmaya çalışıyoruz.

Bu kez, karayoluyla yolcu taşımacılığını ele aldık. Bu konuda kaynak yetersizliği, yasal düzenlemelerdeki boşluklar, uygulamadaki tutarsızlıklar bizi bir hayli zorladı. Kapı kapı dolaşıp belge, bilgi ve içtihat toplamaya çalıştık. Sonunda, eksikleri olsa da, bir çok konuyu aydınlattığımızı ve uygulayıcının işine yarayacak (henüz başka benzeri bulunmayan) bir kitap ortaya çıkardığımızı sanıyoruz ve işe yarayacağı umuduyla yayına veriyoruz.

Bu kitabı hazırlarken, yolcu ve eşya taşıma işinin ağırlıklı olarak karayoluyla yapılmasının, gerek ekonomi yönünden ve gerekse insan zararları yönünden, ülkemizin ivedi çözüm bekleyen en temel sorunlardan biri olduğunun farkına vardık. Karayollarındaki kazalarda yitirilen veya yaşam boyu sakat kalan insanların yanı sıra, yanlış ve yanıltıcı ulaşım politikaları yüzünden petrole ve otomotive bağımlı kılınan ülkemizin dış borç yükünün büyük bir bölümünün, karayolu taşımacılığında kaynaklandığını öğrendik.

Cumhuriyetin ilk yıllarında ulaşımında temel hedef, kamu yararı düşüncesiyle demiryollarının tüm ülkeyi ağ gibi sarması, en uzak yurt köşelerine trenlerle gidilmesi; üç yanı denizlerle çevrili yurdumuzda denizlere de sahip çıkılarak yolcu ve yük taşımacılığında denizyollarına da ağırlık verilmesi iken, 1950 yılında çok partili yaşama girilmesiyle yönetimi ele geçiren siyasi partinin, (daha çok dış etkenlerle ve kandırmalarla) cumhuriyeti kuranların devletçilik ve kamu yararı politikasını bir yana bırakarak, liberal ekonomi anlayışını benimsemesiyle birlikte, demiryolu yapımı ve işletmeciliği gerilemiş; yerini karayolu taşımacılığı almaya başlamıştır.

1950'li yıllarda ABD'nin "Marshall yardımı" adı altında ülkemizin sosyal ve ekonomik yapısını alt üst eden girişimi ve iktidardakilerin bunu hiç düşünmeden, ölçüp tartmadan kabul etmeleri üzerine, dünyanın en pahalı ulaşım yolu olan karayollarına önem ve ağırlık vermeye başlanmıştır. Çünkü Marshall yardımının şartlarından biri, o yıllarda Türkiye'nin demiryolu yerine karayoluna yatırım yapması yönündeydi. 1950'lerde taşımacılığın yaklaşık yüzde 49'u karayoluyla ve yüzde 43'ü demiryoluyla yapılmakta iken, ilerleyen yıllarda karayolu taşımacılığı derece derece artarak bugün yüzde 95'lere kadar gelip dayanmış; demiryollarının taşımacılıktaki payı ise yüzde 4'lere düşmüştür.

Oysa, ABD'de karayolu taşımacılığının payı yüzde 43'tür. Avrupa ülkeleri, karayolu taşımacılığı çok daha pahalı olduğu ve ayrıca egzozlardan çıkan zehirli gazlar insanların yanı sıra bitkilere, hayvanlara ve genel olarak doğaya zarar verdiği için, maliyeti çok daha düşük ve üstelik

karayollarına göre daha ucuz ve güvenli, çevreye zarar vermeyen, daha az enerji harcayan, daha az kamulaştırma gerektirip böylece tarım alanlarını talan etmeyen demiryolu taşımacılığını yeğlemektedirler. Avrupa ülkelerinde, elektrikli yük taşımacılığının en az olduğu ülkede bile, demiryolunun yük taşımacılığındaki oranı yüzde 60'larda ve trenlerle yolcu taşımacılığı ise yüzde 80'ler civarındadır. Türkiye'de bu oranların tersine olması üzücüdür. Bir kez daha açıklayalım ki, bugün ülkemizde demiryollarının taşımacılıktaki payı yüzde 4 civarındadır.

Atatürk döneminin "ülkeyi demir ağlarla örme" ülküsü bir yana bırakılıp, maliyeti beş kat daha ucuz demiryolu yapımı yerine, karayollarına büyük paralar harcanması ve karayolu taşımacılığı (otomotiv, petrol) yüzünden yüksek bedeller ödenmesi, Türkiye için utanç verici bir tablodur

1950'li yıllardan beri ilgisizlik ve ihmâl, demiryollarının kaderine terk edilmiş haliyle günümüze kadar gelmesine neden olmuştur. Oysa, demiryollarının küresel ısınma sorununun çözümüne bile katkı sağlayacağı akıllara gelmemektedir. Yapılan araştırmalara göre bir insanın günlük temiz hava ihtiyacının yaklaşık 13.000 metreküp olduğu ve tek bir motorlu aracın (otomobilin) 10 dakika kadar çalıştırılmasının bile bu havayı kirletmeye yettiği saptanmıştır. Bugün karayollarımızda yaklaşık 12 milyon civarında araç bulunmakta ve bu araçların yıllık benzin tüketimleri düşünüldüğünde çevreye ve ekonomiye verilen zararın boyutları tahmin edilemeyecek kadar büyük olmaktadır. Ayrıca bu durum bizim petrolde dış ülkelere giderek daha da bağımlı olmamızın da yolunu açmıştır. Bunun yanında, egzozlardan çıkan zehirli gazlar yoluyla insanların yanında hayvanlar, bitkiler, doğa da zehirlenmektedir. Dolayısıyla çevre zarar görmekte, tarımsal alanlar olumsuz etkilenmektedir. Ayrıca bir elektrikli tren 42 km. seyir sonucunda 1 kg. karbondioksit yayarken, aynı miktarda karbondioksit otomobil ve uçakla 7 kilometrede, otobüsle ise 12 kilometrede yayılmaktadır. Maliyetler düşünüldüğünde ise, karayolunun maliyeti, demiryolunun yaklaşık beş katı kadardır. Yani 1 km karayolu için yapılan harcama ile 5 km demiryolu yapılabilir. Aynı şekilde yük taşımacılığında da karayolunun 5-10 kat daha maliyetli olduğu bilinmektedir.

(Kaynak: Dilek Filizfidanoğlu, Cumhuriyet Strateji Dergisi,02.07.2007,sayı:157, sayfa:15)

Konuyu insan zararları ve kazalar yönünden incelediğimizde, DİE (TÜİK) tarafından yayınlanan tablolardan yararlanarak şu sonuçları elde ettik:

1) Ülkemizde en fazla toplu ölümlerin ve kalıcı sakatlanmaların, otobüs kazalarından kaynaklandığı saptanmıştır.

Trafik kazalarında birinci sırayı (ne yazık ki) otobüs kazalarının aldığı, en fazla toplu ölümlerin ve kalıcı sakatlıkların otobüs kazalarından kaynaklandığı saptadık. 2001-2005 yılları arasında, trafik kazalarının taşıt türlerine oranına göre, (5) yılın kaza sıralaması şöyledir:

Otobüs	% 29,47
Minibüs	% 19,22
Kamyon-kamyonet	% 11,70
Otomobil	% 11,08

Bu tabloya göre, otobüslerin %30'u, bir başka deyişle, trafiğe kayıtlı olup taşıma şirketlerinin sefere koydukları otobüslerin üçte biri (1/3) kaza yapmaktadır. Gene yolcu taşımada kullanılan minibüsler ikinci sırada yer almakta (%19,22), onların da beşte biri (1/5) kaza yapmaktadır. Sanıldığı aksine kamyon ve kamyonetler, yolcu taşıyan araçlardan çok daha az kazaya karışmaktadırlar; %11 oranı, kayıtlı taşıtların onbirde biri (1/11) demektir. Yolcu taşımacıları bu rakamlara bakıp iyi düşünmeli; yasa koyucu ve devletin ilgili birimleri de daha etkin düzenlemelerin gerektiğini kabul etmelidirler. Kitabımızın ilgili bölümünde 4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu'nun yetersizliğine ve yasa çıkarılırken aceleye getirilmiş olduğuna ilişkin eleştirilerimizin ne kadar haklı ve yerinde olduğu bu rakamlarda açık biçimde görülmektedir.

2001-2005 arası beş yılın rakamlarına göre, işletilmekte olan otobüs sayısı ile kazaya karışanların sayısı şöyledir:

<u>Yıllar</u>	<u>Otobüs sayısı</u>	<u>Kazaya karışan sayısı</u>
2001	119.306	32.440
2002	120.097	36.665
2003	123.500	37.916
2004	152.712	44.311
2005	163.390	48.907

Gene aynı yılların rakamlarına göre minibüsler ve kaza sayıları şöyledir:

<u>Yıllar</u>	<u>Otobüs sayısı</u>	<u>Kazaya karışan sayısı</u>
2001	239.381	46.892
2002	241.700	49.112
2003	245.394	51.870
2004	318.954	56.808
2005	338.539	58.385

Otobüs ve minibüs kazalarıyla ilgili şunları biliyoruz: Otobüs kazalarının hemen tamamına yakını şehirlerarası yollarda olmakta iken, minibüs kazaları daha çok yerleşim yerleri içinde veya yakın mesafe taşımalarında görülmektedir.

Otobüsler ve minibüsler dışında, kırsal kesimlerde kamyonlarla veya traktör römorklarıyla yapılan toplu taşımalarda (tarım işçilerinin taşınmasında ve düğünlerde) ölüm ve yaralanmalara sıkça rastlanmakta ise de, elimizde bu konuda kesin rakamlar yoktur.

2) Sürücü kusurları, kazaların en büyük nedenidir.

Kazaların pek çok nedenleri varsa da, en başta sürücü kusurları gelmektedir. İlgili kamu birimlerince belirlenen 1995-2005 rakamlarına göre sürücü kusurlarının toplam kusura oranı ortalama %96 civarındadır. (11) yılın ortalamasını alarak kusur dağılımını şöyle sıralayabiliriz:

Sürücü kusuru	% 96,24
Yolcu kusuru	% 0,22
Yaya kusuru	% 2,69
Yol kusuru	% 0,43
Araç kusuru	<u>% 0,42</u>
Toplam	% 100,00

Yalnızca 2005 rakamlarına göre kusur dağılımı şöyledir:

Sürücü kusuru	% 97,39
Yolcu kusuru	% 0,11
Yaya kusuru	% 2,04
Yol kusuru	% 0,22
Araç kusuru	<u>% 0,42</u>
Toplam	% 100,00

Tüm kazalarda olduğu gibi otobüs kazalarında da en büyük etkenin **sürücü kusurları** olmasına göre, onları seçme ve görevlendirmede taşımacıların bağışlanmaz "**işletme kusurları**" gözardı edilmemelidir. Bu konuda şunları söyleyebiliriz:

a) Bir otobüs satın alırken 500.000 YTL (yaklaşık 200-250.000 Euro) ödeyen taşımacılar, deneyimli usta şoförlerle anlaşmak yerine, çok düşük ücretlerle Yönetmelikteki nitelikleri taşımayan sıradan sürücülere o pahalı otobüsleri kullandırmak gibi hiç de akıllıca olmayan bir tutum ve davranış içinde bulunmaktadır. Dahası, bu kişilerin yaşamlarının düzgün olup olmadığını, kötü alışkanlıkları bulunup bulunmadığını dahi araştırmamaktadırlar.

b) Gene fazla ücret ödememek için yedek şoför bulundurmamakta; araç kullanma saatlerini dikkate almamaktadırlar.

c) Bir yolculuğu tamamlayan sürücünün yorgun ve uykusuz olmasına bakmayarak, dönüş seferinde yeniden onu görevlendirmektedirler.

d) Çok düşük ücret ödedikleri şoförün, geçim zorlukları içinde rahat ve huzurlu çalışmayacağını, direksiyon başında dikkatinin dağılacığını düşünmemektedirler.

Sürücü kusurlarını yaratan başlıca etkenler arasında yorgunluk, uykusuzluk, aile ve geçim sorunları, sinirlilik, sabırsızlık, deneyimsizlik sayılabilir. Bu yüzden çoğu kez otobüs kazaları "cinayet gibi kaza" olarak nitelenmektedir.

3) Yıllara göre ölümlü ve yaralanmalı kazalar

Ölümlü ve yaralanmalı kazalarla ilgili 1990-2005 arası (16) yılı kapsayan bilgileri incelediğimizde, 1990-1995 arası ölü sayısı ortalama 6.232 kişi iken, 1996-2000 arası az bir azalışla ortalama 5.572 kişi olmuş, 2001-2005 arası ise ortalama 4.271 kişiye düşmüştür. Nüfusa oranladığımızda ise ölü sayısı 1990-1995 arası %0.11 iken, 1996-2000 arası %0.8 olmuş, 2001-2005 arası %0.6'ya inmiştir.

Yaralı sayısı 1990-1995 arası ortalama 114.007 kişi, 1996-2000 arası 119.709 kişi ve 2001-2005 arası 128.270 kişidir. Nüfusa oranları 1990-1995 arası % 1.68, 1996-2000 arası % 1.83 ve 2001-2005 arası %1.82 olup, nedense yaralı sayısında azalma olmamıştır.

Yalnızca 2005 yılı rakamlarına göre, 620.789 kaza sayısı üzerinden 4.505 kişi ölmüş ve 154.086 kişi yaralanmıştır.

4) Kent içi taşımalarda kazaların artması ve görülen nedenleri

Kent içi taşımalara gelince: Geçmiş yıllarda hemen hiç kaza olmaz iken, kentlerin kalabalıklaşmaya ve gecekonduyla başlayan yeni yerleşim yerlerinin oluşmasıyla, uzak semtlere taşıma hizmeti veremeyen belediyeler, **halk otobüsü** ve **minibüs** gibi yolcu taşıma araçlarının çalıştırılmasına izin vermişler; özel otoların alabildiğine çoğalmasıyla dolup taşan kent içi yollarda kazalar da giderek artmıştır. Özellikle minibüsler gün içinde daha fazla sefer kapabilmek için aşırı hız yapmakta, koltuk sayısının kat kat üzerinde aşırı yolcu almakta, ayakta kalan yolcular ani duruş ve kalkışlarda dengelerini kaybedip yaralanmaktadırlar. Bir de iniş ve binişlerde kapılar kapanmadan hareket edildiğinde yolcu taşıttan düşüp yaralanmakta, hattâ bu tür kazalarda ölümlere bile rastlanmaktadır.

Kitabımızı üç bağımsız bölüme ayırdık:

Birinci kitapta, taşıma ile ilgili tüm mevzuat taranmış, 2007 yılı ortalarına kadar yürürlüğe konulan tüm yasa ve yönetmelik değişiklikleri, genelgeler ve sigorta düzenlemeleri dikkate alınarak taşımacının sorumluluğu, Yargıtay kararlarından çok sayıda (yayınlanmış veya yayınlanmamış) örneklerle ve öğretilen alıntılarla işlenmeye çalışılmıştır.

İkinci kitapta, sigortacının sorumluluğu işlenmiştir. Taşımacının, aynı zamanda motorlu araç işleteni olduğu da gözetilerek, yolcunun başvurabileceği tüm sigorta türlerine ayrı ayrı ve ayrıntılarıyla yer verilmiştir. Bu bölümde de Yargıtay kararlarından pek çok örnekler verilerek, sigorta ödemeleri konusundaki yanlış bilgiler düzeltilmeye, duraksamalar giderilmeye ve uygulamada karşılaşılan zorlukların nasıl çözümleneceği gösterilmeye çalışılmıştır.

Üçüncü kitapta, kısa da olsa demiryolu taşımacılığı işlenmiştir. Yukarda rakamlarla belirttiğimiz gibi, demiryollarının taşımadaki payının yüzde 4 olmasına göre, bu konuda daha fazla yazılacak ve söylenecek söz bulunmaması, doğal olarak bu bölümün kısa tutulması sonucunu doğurmuştur.

Ekler de üç bölümden oluştu: Birinci bölümde, yasa ve yönetmeliklerin yalnızca “yolcu taşıma” ile ilgili bölümlerine yer verdik. Bunun yanı sıra, sigorta genel şartlarının tamamını koyduk. İkinci bölümde tablolar yer aldı. Üçüncü bölümde ise, önceki kitaplarımızda olduğu gibi, dilekçe örnekleri düzenledik ve her birinde ayrı bir konuyu işledik. Aslında dilekçelerin çok kısa ve özlü yazılmasından yana olmakla birlikte, bilgilendirme amacıyla içeriğini Yargıtay kararlarından örneklerle zenginleştirmeye çalıştık.

Son söz olarak, meslektaşlarımın kitaplarıma gösterdikleri yoğun ilginin bana ağır bir sorumluluk yüklediğini, daha çok araştırmaya ve çalışmaya itelediğini söylemeliyim. Halen üzerinde çalışmakta olduğum bazı konular var ki, bunları seçerken özellikle, başkaları tarafından enine boyuna ele alınmamış konular olmalarına özen gösteriyorum.

Önekiler gibi, bu kitabımın da meslektaşlarıma yararlı olması umudu ve dileğiyle, herkese başarı ve mutluluk dilerim.

Kadıköy, 16 Temmuz 2007

ÇELİK AHMET ÇELİK

www.TazminatHukuku.com
