

Karayolları Trafik kanunu lâiyhası hakkında Geçici Komisyon raporu (1/242) [*]

Geçici Komisyon raporu

T. B. M. M.
Geçici Komisyon
Esas No. 1/242
Karar No. 4

2 . II . 1953

Yüksek Reisliğe

Yüksek Meclisin 24 . XI . 1952 tarihli sekizinci Birleşiminde Karayollarında Trafik kanunu tasarısının görüşülmesi sırasında gerek ifade ve üslûp bakımından gerekse esas bakımdan yapılan bâzı itirazlar üzerine tasarının evvelâ 2 nci ve 4 ncü maddeleri, sonra da tümü komisyonca geri alınmıştır.

Meclis müzakerelerinin ışığı altında komisyonumuzda yeniden incelenmiş olan tasarıda dile ve esasa ait olarak yapılan değişikliklerin gerekçesi; Bayındırlık Komisyonu tasarısına nazaran yapılan değişikliklerin gerekçesi ile mezcedilerek küll halinde aşağıda izah olunmuştur.

1. Dil üzerindeki Devlet baskısını kaldırmak maksadiyle 1945 tarihli Anayasa yerine 1340 tarihli ve 491 sayılı Teşkilâtı Esasiye Kanunu ile taddillerinin yeniden yürürlüğe konması keyfiyeti göz önünde bulundurularak tasarı metninde gerekli kelime değişiklikleri yapılmıştır. Meselâ özel araç yerine müteharrik vasıta; permi yerine ruhsatname, lisans yerine ehliyetname, sorum yerine mesuliyet kelimeleri kullanılmıştır.

2. Tasarının bâzı maddelerinde nizamnameye atfı yapılması umumi heyette itirazlara yol açmıştı. Bilindiği gibi Esas Teşkilât Kanununun 52 nci maddesi; kanunların tatbik suretini göstermek veyahut kanunun emrettiği hususları tesbit etmek için Hükümetin nizamname çıkaracağını derpiş etmektedir. Bu hükümden anlaşılacağı üzere kanunda, nizamname çıkarılacağı hususunda her hangi bir açıklama bulunmazsa

Hükümet; lüzum gördüğü takdirde o kanunun tatbik suretini göstermek maksadiyle bir nizamname çıkarabilir. Bu husus, iera kuvvetinin umumi tanzim salâhiyetinin bir cüzü ve kanunları tatbika memur olmasının bir neticesidir. Ancak unutmamak gerekir ki, kanunda sarahat olmadığı takdirde Hükümet bu tanzim salâhiyetini Devlet Şûrasının da tetkikından geçirilecek olan bir nizamname yerine, sadece bir talimatname çıkarmak suretiyle de kullanabilir. Nitekim tatbikatta bunun birçok misalleri vardır.

Fakat, kanun belli bir hususun nizamname ile tesbit edileceği hakkında açık bir hüküm koyarsa-ki sözünü ettiğimiz 52 nci madde buna müsaittir. Hükümet artık bu meseleyi bir talimatname ile halletmek cihetine gidemez; mutlaka bir nizamname yapması gerekir.

Demek ki, kanunların tatbik suretini gösterecek nizamname çıkarmak; kanunda ayrıca sarahat olmadıkça, Hükümete Teşkilâtı Esasiye ile tanınmış bir salâhiyeti tezammun ettiği halde, kanunun emrelediği bir husus hakkında nizamname çıkarmak keyfiyeti yine Teşkilâtı Esasiye icabı, Hükümet için bir vazife olmaktadır.

Bu itibarla, bir kanunun muayyen maddelerinde bâzı hususların nizamnamelerde tesbit edileceğinin belirtilmesi Teşkilâtı Esasiye Kanununa aykırı veya zait telâkki edilmemek gerekir..

Bununla beraber komisyonumuz, Yüksek Mecliste tezahür eden temayüle de uyarak, mu-

ayyen meselelerin nizamnamede derpiş edileceği hakkındaki hükümleri muhtelif maddelere serpiştirmektense, - zaruri gördüğümüz birkaç maddedeki âtıflar müstesna - bütün bu hususları tek bir maddede toplamak şıkkını ihtiyar etmiş ve tasarının 74 ncü maddesini bu maksatla kaleme almıştır.

3. Tasarının nizamnameye girmesi icabeden fazla tafsilâtı ihtiva ettiği ve merkezîyetçi bir sistem takibettiği hakkındaki mütalâalara gelince :

a) Diğer kanunlarla yapılan mukayeseli bir tetkik İsviçre, Almanya, Amerika ve Fransa'nın bu husustaki kanunlarının daha kısa olmadığını, hattâ bâzılarının daha tafsilâtlı olduğunu göstermektedir. İsviçre, Amerika Birleşik Devletleri gibi federal bir bünyeye malik olan devletlerin ayrıca mahallî kanunlarının da mevcut olduğu düşünülecek olursa bu memleketlerdeki trafik mevzuatının genişliği hakkında bir fikir edinilmiş olur. Bu münasebetle şunu arz edelim ki, ayrıca mahallî kanunlar da mevcut olmasına rağmen Amerika Birleşik Devletlerinin Trafik Kanunu ciltler teşkil edecek kadar geniştir. Bu genişliğin sebebi, mazisi 50 yılı geçen karayolları üzerindeki seyrüseferde kazaları önleyici, emniyet, sürat ve intizamı temin edici kaidelerin hemen her memlekette kanun metnine alınacak derecede artık taayyün etmiş ve umumileşmiş bulunmasıdır.

Bu kadar umumileşmiş olan kaidelerin bizde de kanun metnine alınması uygun görülmüştür. Ancak motörlü nakil vasıtalarının sürati, istiap haddi, gabarisi gibi motörün ve karayolunun çeşidine ve tekâmülüne bağlı olan hususiyetlerle mahallî ihtiyaçlara taallük eden noktalar nizamnameye bırakılmış bulunmaktadır.

b) Trafik kaidelerinin tanzim ve kontrolünü mahallî idarelere yani bugün olduğu gibi belediyelere bırakmaktansa, oldukça geniş salâhiyetli mahallî teşkilât kurmakla beraber Devlet elinde birleştirmenin daha uygun olacağı düşünülmüştür.

Bugün, nakil vasıtaları ve karayolları o kadar gelişmiş bulunmakta ve ileride inkişafa o derece müsait bir durum arz etmektedir ki, bir nakil vasıtası ile birkaç vilâyetin sınırlarını kısa zaman içinde bile aşmak gayet kolaydır. Bu itibarla trafiğin tanzim ve murakabesi işi-

nin mahallî idarelere bırakılması vatandaşların değişik nizamlar içinde çok defa birbirine uymıyan hak ve mükellefiyetler karşısında kalmalarını ve bu sebeple gerek kendilerini, gerekse başkalarını zarara sokabilecek tereddütlere düşmelerini mucip olacaktır. Halen memleketimizde trafik esaslarının tesbit ve tatbiki vazifesini üzerlerine almış bulunan belediyelerimiz arasında o kadar geniş arazi boşlukları vardır ki, buralarda tam bir murakabesizliğin ve binnetice nizensizliğin hüküm sürdüğü söylenebilir. Devlet zabıtasının buralarda vazife görmeleri, ârizi tedbir olmaktan kurtulamamakta ve kâfi derecede verimli olamamaktadır.

Karayolları Umum Müdürlüğü tarafından neşredilen (1951 yılı trafik kazaları) adlı broşürün tetkikinden de anlaşılacağı üzere, trafik kazalarındaki can ve mal kaybının % 75 ten fazlasının şehir ve kasabalar dışındaki kazalardan doğmuş olması bu işin bir elden idare edilmesindeki zarureti ispata kâfidir sanırız.

Trafik meselesinin bir bütün olarak ele alınmasındaki âcil ihtiyaç ve mevzuun ehemmiyeti hakkında Hükümet tasarısı gerekçesinde ve Bayındırlık Komisyonu raporunda etraflı izahlar bulunduğu için bu mesele üzerine dönmek istemiyoruz. Yalnız şu kadarını hatırlatalım ki, Türkiye'deki trafik kazalarının diğer memleketlerle mukayesesi bizi çok derin düşündürcek neticeler göstermektedir. Meselâ nakil vasıtası başına isabet eden kaza adedi Türkiye'de Amerika'dakinin 32 mislidir. Memleketimizde bir nakil vasıtasının, Amerika'dakine nispetle çok daha uzun müddet kullanılmakta olması sebebiyle bu mukayesenin tam sıhhatli sayılmayacağını düşünenler bulunabilir. Bu görüş bir dereceye kadar doğru olsa bile diğer bir mukayese bizleri yine daha az düşündürücü olmayan neticelere götürmektedir.

Türkiye'de meselâ 10 bin kilometre yol kateden bir nakil vasıtası Amerika'da aynı işi yapan bir nakil vasıtasının 12 misli kaza yapmaktadır. Aradaki bu fark; sadece, yolun Amerika'daki mükemmeliyetine atfedilemez. Çünkü yine broşürün tetkikinden anlaşılacağı üzere nispeten daha mükemmel ve düz olan yollar da - fazla sürat sebebiyle - kaza nispeti; hattâ daha fazlaşmaktadır.

Diğer taraftan 1951 yılı zarfında trafik ka-

zalarında uğradığımız can kaybı Kore'de şimdiye kadar verdiğimiz şehit miktarından fazladır ve 1952 senesindeki can kaybı da 1951 in bir buçuk misline yaklaşmıştır.

Bu hakikatlar elem verici olduğu kadar Trafik Kanununun bir an evvel çıkarılıp tatbika konması lüzumunu belirten tehlike işaretlerdir.

Bu hususta yüksek Meclisin icap eden hasasiyeti fazlasıyla göstereceğine eminiz.

4. Bu umumi mâilâhazalardan sonra tasarrın takip ettiği sistemin izahına geçebiliriz.

Bu tasarıda ana prensip olarak :

a) Trafiğin tanzim ve kontrolunun, motörlü vasıtalarla teçhiz edilecek ve hususi bir şekilde yetiştirilecek trafik zabıtası tarafından yapılacağı,

b) Teknik muayene ve kontrollerin, trafik tesis ve cihazlarının Karayolları Umum Müdürlüğü tarafından sağlanacağı,

c) Trafik kazalarından doğan mesuliyetin kurtuluş beyinesiyle yumuşatılmış objektif mesuliyet kaidesine tâbi olacağı ve motörlü nakil vasıtalarının trafik kazalarından doğan malî mesuliyetin mecburi sigortaya bağlanacağı,

d) Trafik suçlarına ait cezaların esas itibarıyla trafik mahkemeleri tarafından verileceği,

Kabul edilmiş bulunmaktadır.

Yukarıda belirtilen noktalardan anlaşılacağı üzere, kanunun gereği gibi yürümesi ve verimli olabilmesi için trafik mahkemeleriyle trafik zabıtası teşkili için lüzumlu kadro ve tahsisatın verilmesi zaruridir.

5. Tasarrın bölüm ve maddeleri :

On bir bölümü ihtiva eden tasarrın birinci bölümü kanunun mevzuu ile lüzumlu bâzi tariflere tahsis olunmuştur.

Birinci maddede trafiğin tarifine ait olan kere içerisindeki hüküm tariflere tahsis edilmiş olan ikinci maddeye alınmış ve maksadı ifade etmeyen (özel araç) kelimeleri yerine (müteharrrik makine) tâbiri kullanılmıştır.

Kanunlarda tarif yapılması, prensip itibarıyla pek doğru sayılmaz ise de, bâzi meseleler hakkında ayrı ayrı hükümlerin ve hattâ çeşitli ceza müeyyidelerinin tatbik edilmesi gibi zarur-

retler, bu hususa taallük eden birkaç mefhumun tarif edilmesi mecburiyetini doğurmuştur. Bu itibarla tasarrın Yüksek Meclisçe de kabul edilmiş olan ikinci maddesinde karayolu, trafik, nakil vasıtası, müteharrrik makine, şoför ve sürücü tâbirleri tarif olunmuş ve yeni metinde tarifler daha vazih bir şekle konmuştur.

Teşkilât, vazife ve selâhiyet kısmını ihtiva eden ikinci bölüm Hükümet ve Bayındırlık tasarrılarına nazaran kanun tekniğine daha uygun ve daha açık bir hale getirilmiştir. Hükümet tasarrısında ayrıca bir trafik zabıtası teşkili derpiş edilmemekte, trafiği tanzim ve murakabe vazifesi de umumi zabıtaya verilmekte idi. Halbuki bugünkü teşkilâtle polisın keyfiyet ve kemiyet bakımından asli vazifelerini dahi ifa hususunda kifayetli olduğu söylenemez. Bu durumda olan umumi zabıtaya yeni vazifeler yüklenmesi, her iki vazifenin de aksamasına sebep olabilir. Diğer taraftan trafiğin tanzim ve murakabesi vazifesini yapacak olan zabıtada ayrıca teknik bilgi ve vasıfların aranacağı tabiidir. İşte bu sebeplerledir ki, Bayındırlık Komisyonu ile Geçici Komisyon tasarrılarında yeniden bir trafik zabıtası kurulması düşünülmüş ve tasarıya bu mevzuyla ilgili hükümler konulmuştur. Emniyet Umum Müdürlüğünde kurulacak trafik şubesine bağlı olan trafik zabıtasından başka Karayolları Umum Müdürlüğünde de bir Trafik Fen Heyeti kurulması derpiş edilmiştir.

Hükümet ve Bayındırlık Komisyonu tasarrılarına göre eleman ve malzeme noksanlığı dolayısıyla ancak, Merkez Trafik Komisyonunun tâyin edeceği muayyen vilâyetlerde kurulması düşünülen muayyen ve imtihan komisyonlarının her vilâyete bir tane düşecek surette teşkil edilmesini uygun bulan komisyonumuz, motörlü nakil vasıtalarının fennî muayeneleriyle şoförlerin ehliyet imtihanlarının vilâyetlerde ve motörsüz nakil vasıtalarının fennî muayeneleriyle sürücülerin ehliyet imtihanlarının seyyar ekiplerle kaza ve nahiyelerde yapılması hakkında hüküm sevk etmiş bulunmaktadır. (madde 8)

Üçüncü bölüm malî hükümleri ihtiva etmektedir. Bayındırlık Komisyonunda bu kanunun tatbikiyle elde edilecek gelirle icabeden teşkilâtın kurulması ve idamesi için yapılacak masraf, takribî olarak karşılaştırılmış ve gelirin masrafı koruyacağı anlaşılmıştır. Komisyonumuz hesaplar üzerinde daha esaslı tetkikler yapmış

ve bâzı belediyelerin varidat ve masraflarını da karşılaştırmıştır.

Karayolu ile beraber inkişaf etmekte olan trafiğin emniyetini sağlamak bakımından tahsisi varidat usulünün uygunluk derecesi üzerinde durulmuş, fakat bu kadar hayati bir meselede ve hususiyle varidat masrafı karşılayacağına göre gerek Hükümetin gerekse Yüksek Meclisin lüzumlu kadroları ve tahsisatı istemekte ve vermekte tereddüt etmiyeceği kanatıyla malî esaslarımıza daha uygun bir yol tutulması tercih edilerek tahsisi varidat prensibinden vazgeçilmiştir.

Bu kanunla elde edilecek gelirin % 25 i belediyelere ve % 10 u vilâyet hususi idarelerine tefrik edilmiştir.

Bu nispetlerin hesabında belediyelerle vilâyet hususi idarelerinin bu kanunla mahrum edildikleri gelire, bugüne kadar trafiğin tanzim ve murakabesinin kendilerine tahmil ettiği masraf ve bu kanunla yine bu idarelere bırakılan külfet karşılaştırılmış ve bu kanunun tatbikiyle bu idarelerin bir zarara uğramamaları esası kabu edilmiştir.

Yol emniyeti ve trafik tesislerine ait hükümleri gösteren dördüncü bölümün bilhassa 12 ve 16 ncı maddelerinin komisyonumuzdaki müzakeresi hayli uzun sürmüştür.

Karayolu hududu dışında vatandaşın istediği tesisleri yapması için Karayolları Umum Müdürlüğünden veya Vilâyet Trafik Komisyonunun muvafakatine istinat ederek belediyeden izin almasının mülkiyet hakları ile telif edilemeyeceği ileri sürüldü. Fakat hususi mülkiyet haklarını tahdit eden hükümler arasında ez-cümle Belediye mevzuatı tetkik edilirse, görülür ki, vatandaş bugün şehir dâhilindeki arsasına arzu ettiği şekilde bina yapamamaktadır. Binasını arsasının içerisine ne şekilde ve ne yükseklikte oturabileceği belediye tarafından kendisine, uyulması lâzımgelen âmir bir hüküm olarak bildirilmektedir. İlk nazarda bu keyfiyetin de mülkiyet haklarına uymıyacağı düşünülebilirse de belediyece binanın arsaya tatbik vaziyeti hakkında hüküm sevk edilirken hem o binanın hem de civarındaki binaların güneş ve hava şartları gibi birçok hususların, yani âmmenin sıhhat ve selâmetinin, şehirlerin güzelliğinin nazara alındığı görülür.

12 nci maddedeki emniyet şeridi meselesinde de; 16 ncı maddedeki tesislere muvafakat istihali meselesinde de durum aynıdır. Yani mülkiyete konan tahditler âmme menfaati mü-lâhazasına mesnettir. Filhakika karayolunun hemen kenarında kurulacak bu gibi tesislerin önünde tabiatıyla nakil vasıtaları birikecek ve trafiği aksatarak tehlikelerin zuhuruna sebebiyet verebilecektir. Şehir dışı yollarda nakil vasıtaları süratle gittikleri için bu tehlike daha büyük olmaktadır. Yol hududundan itibaren boş bırakılması istenen 15 metrelik mesafe or-larda kurulacak tesislere trafiği aksatmadan giriş ve çıkış yollarını temin maksadına mâ-tuf olup hesapla bulunmuş asgari bir miktardır.

Kayıt, tescil ve muayeneye ait hükümleri ihtiva eden bölümdeki 17 nci maddede tramvay ve trolleybüslerin hususi şirketler tarafından da işletilebileceği düşünülerek kayıt ve tescilden istisna edildiklerini gösteren bent kaldırılmıştır. Kayıt ve tescil işlemlerine ait teferruatın nizamnamede tesbit edileceği tabiidir. Bu mevzuda vatandaşları sıkımyacak ve alâkahı-ların trafik bürolarına kadar gitmelerine lüzum bırakmyacak usullrin bulunacağı hakkındaki Hükümet mümessillerinin beyanatı memnuniyetle kayda değer görülmüştür.

20 nci maddede muvakkat plâkaların muteberlik müddeti memleket şartları düşünülerek 15 günden 30 güne çıkarılmıştır.

Şoför ve sürücü ehliyetnamelerine ait olan 6 ncı bölümde 25 ve 28 nci maddelerin komisyonumuzdaki müzakeresi hayli münakaşayı mu-cip olmuştur.

Ehliyetname müddeti dolmuş olan her şoförün 25 nci madde hükmü ile yeniden imtihana sevkı imkânının, şoförler üzerinde idari bir tazyik teşkil edeceği ve keyfi muamelelere yol açacağı ileri sürülmüş; fakat diğer taraftan evvelce araba kullanan bâzı kimselerin vaktiy-le bir ehliyet aldıktan sonra uzunca bir zaman araba kullanmadıkları için yeniden işe başladıklarında şoförlüğü ve trafik kaidelerini unutmuş ve birçok melekelerini kaybetmiş olacakları düşünölmüştür. Bilhassa şoförü imtihana sevkedecek vilâyet trafik komiyonunu teşkil eden âzaların vali veya tevkil edeceği bir zat ile belediye, emniyet, millî eğitim, bayındırlık ve ilgili meslekî teşekküller mümessilleri oldu-ğu göz önüne alınmış; böyle bir heyetin keyfi

müamelelere meydan vereceğini düşünmenin yersiz olacağı mütalâa edilerek bu hüküm ipka edilmiştir.

26 nci maddenin Bayındırlık Komisyonunda müzakeresi sırasında eklenen (F) fıkrasıyla ehliyetname alacak şoförlerin; meslek ve sanatın icrası müddeti içinde yol kesme, irza geçme, fuhsa teşvik veya vasıtalık yamak, kaçakçılık ve saire gibi yüz kızartıcı bir suçtan dolayı mahkûm olmamış bulunmaları şart koşulmuştur. Bu fıkranın konmasında profesyonel şoförlüğün nevama bir âmem hizmeti karakteri taşıdığı ve bu şoförlere şehrin içinde ve dışında her an vatandaşın malı, canı ve ırzı emanet edildiği için bunların yüz kızartıcı suçlarla mahkûm olmamış bulunmalarının uygun olacağı mülâhazası hâkim olmuştur. Bilhassa şoför cemiyetleri bu nokta üzerinde ehemmiyetle durmuşlar; ahlâkan mütereddi şoförlerin gayet cüzi bir ekalliyet teşkil ettiğini, fakat bunların bütün şoförlerin ismini kirlettiğini ve halk arasında kendilerine tezyif makamında (Şoför milleti) isminin verilmesine sebep olduklarını acı bir lisanla anlatarak Türkiye’de mevcut vasıta adedinin beş altı misli profesyonel şoför bulunduğunu ve bu vaziyet karşısında böyle bir hükümle, ufak bir ekalliyet teşkil eden kötülerin ayıklanmasının mümkün olacağını ve bunun bir sıkıntı yaratmayacağını, bilâkis hem vatandaşların hem bizzat şoförlerin selâmeti bakımından hayırlı olacağını beyan etmişlerdir.

Buna karşı hukuk prensipleri müvacehesinde, cürmünün cezasını çekmiş bir vatandaş meslek ve sanatının icrasından daimî surette menederek kendisine yeni bir ceza tahmil etmenin doğru olmayacağı ve bu gibileri Haysiyet Divanı kararıyla meslekten ihraç için şoför cemiyetleri federasyonunun teşebbüse geçebileceği ve bu hususta meslekî teşekküllere ait kanunlarda hüküm koymanın daha doğru olacağı, diğer taraftan meselâ irza geçme suçundan ötürü mahkûmiyetinin kesinleşmesinden sonra evlenme dolayısıyla ceza sükut etse bile mahkûmiyetin devam edeceği, böyle bir halde şoförü meslekenden mahrum etmenin adalet hislerini rencide edeceği mütalâa edilerek (F) bendi maddeden çıkarılmıştır.

Bu maddede; ehliyetname alınırken şoförlerin parmak izlerinin alınacağını bildiren fıkra üzerinde uzun boylu münakaşa edilmiştir. Halen memleketimizde yalnız mücrimlerin parmak izlerinin alındığı ileri sürülerek bu hükmün tasarı-

dan çıkarılması teklif edilmiş ve fakat parmak izinin hüviyet tesbiti için en iyi usul olduğu, eşkâl tarifinin veya fotoğrafın hüviyet tesbitine - bilhassa uzun seneler geçtikten sonra - kifayet etmediği ve diğer medenî memleketlerde şoförlük ehliyetnamesi alacak her vatandaşın parmak izinin alındığı beyan olunmuş ve misal olarak bir Amerikan şoför ehliyetnamesi görüldükten sonra ve ehliyetname alacakların uyusturucu madde kullanmak itiyadında olup olmadıkları meselesinin, bu fiillerden dolayı daha evvelce parmak izlerinin alınmış olmasıyla tezahür edeceği de anlaşılacak parmak izlerinin alınmasına ait olan hükmün tasarıda bırakılması kararlaştırılmıştır.

Yedinci bölüm içerisindeki maddelerde yapılan değişiklikler daha ziyade ifade ve üsluba taallük etmekte olup prensiplere dokunmadığı ve gerek Hükümet gerekşesinde gerekse Bayındırlık Komisyonu raporunda kâfi malûmat verilmiş olduğu için, komisyonumuzca yeniden izahlarda bulunulmasına lüzum görülmemiştir.

Sekizinci bölümün mevzuunu teşkil eden kazalar hakkındaki 48 ve 49 ncu maddelerin ifadelerinde de tavzih maksadiyle bâzı değişiklikler yapılmış ve 48 nci maddedeki (kaza) kelimesinin çok şümulü olduğu görülerek bunun yerine kanunun maksadına daha uygun olan (Trafik kazası) tâbiri konmuştur.

Tasarıda komisyonumuzun yaptığı esash değişikliklerden birisi de dokuzuncu bölümün mevzuu olan hukuki mesuliyet ve sigorta sahasında kendisini göstermektedir. Hatırlanacağı üzere, Hükümet tasarısında ve bundan önceki komisyon raporlarında mevcut olan şekil ile 50 nci madde, motörlü nakil vasıtalarıyla müteharrik makinelerin kullanılmasından doğan zararlara karşı mesuliyeti umumi hükümlere atfeylemekte ve bu suretle tazmin mesuliyetini kusura dayamakta idi.

Motörlü vasıta ve makinelerin bilhassa son zamanlarda ulaştığı inkişafla birlikte artan tehlike ihtimallerini, kazaların vukuundaki fevkalâde sürat dolayısıyla kusurun tesbitindeki zorlukları ve diğer memleketlerin bu mevzudaki kanuni tedbirlerini nazara alan komisyonumuz; umumi hükümlere atfın bir neticesi olarak tezahür eden kusurlu mesuliyet prensibinin bu sahada da tatbikını kanundan beklenen faydayı

önleyici mahiyette görmüş ve bunun yerine, kurtuluş beyyinesiyle yumuşatılmış kusursuz mesuliyet esasının ikamesini adalete daha uygun bulmuştur.

Böylece Borçlar Kanunumuzun 55 ve 56 nci maddelerindeki mesuliyet hükümlerine benzer bir hüküm Trafik Kanunumuza girmiş olacaktır.

Dikkat edilmesi gereken nokta şudur ki, bu hüküm motörlü nakil vasıtalarını ve müteharrik makinaları kullanan şoförleri, Borçlar Kanununun 58 nci maddesinde olduğu gibi tamamen ve istisnasız bir şekilde kusursuz mesuliyete tâbi tutmamakta; mesuliyetten kurtulmak hususunda kendilerine bir imkân vermektedir : Bu imkân, zararın vukua gelmemesi için bütün dikkat ve itinada bulduklarını veya bu dikkat ve itina gösterilmiş olsa bile, zararın önlenmeyeceğini ispat etmeleridir. Görülüyor ki, maddenin yeni şeklinde beyyine külfeti adeta ters çevrilmiş olmaktadır: Zarar gören taraf failin kusurunu ispat edecek yerde, fail nevama kendisinin kusursuz olduğunu ispat edecektir. Bu beyyineyi getiremediği takdirde, hakikatta kusur işlememiş olsa bile, yine mesul mevkie düşecektir.

Tasarının hukuki mesuliyet bahsinde umumi hükümlerden ayrılan ikinci noktası, tazminat dâvasının âdi mürürüzamanını bir yıldan iki yıla çıkarmış olmasıdır. Buna sebep diğer birçok memleketlerin bu husustaki mevzuatında kabul edilmiş bulunan iki yıllık mürüzaman müddetinin uygun görülmesinden başka aynı zamanda kendi kanunlarımızın aynı mevzua taallük eden hükümleri arasındaki ahengi de sağlamak düşüncesidir.

Filhakika 55 nci maddede görüleceği üzere malî mesuliyet hakkındaki sigorta mecburiyetinin tabii neticesi, bir trafik kazasında zarar gören kimsenin doğrudan doğruya sigortacı aleyhine de tazminat dâvası açılabilmesidir. Sözü edilen maddenin 3 ncu fıkrasında bu dâvanın mürürüzaman müddeti, Ticaret Kanununun sigorta mürürüzamanları hakkındaki 1012 ve 1442 nci maddelerindeki hükümlere de uymak suretiyle iki yıl olarak kabul olunmuştur. İmdi, zarar gören kimsenin tazminat dâvasının sigortacıya karşı iki yılda ve faile karşı da umumi hükümler uyarınca bir yılda mürürüzamana uğraması tabii sayılmayacağı için 50 nci madde-

deki mürürüzaman müddeti de iki yıla çıkarılmış ve böylece aynı mevzua ait hükümler arasında ahenk tesisine çalışılmıştır.

50 nci maddede sarahaten tesbit olunan bu iki mevzu dışında kalan hususlarda, ezcümle zararın ve tazminatın miktar ve şumulünü tâyin de, ölüm veya maddi zarar vukuunda tazminatın nasıl hesap edileceği, müteselsil mesuliyet ve müterafik kusur gibi meselelerde umumi hükümlerin tatbik olunacağı son fıkrada açıkça belirtilmiştir.

Malî mesuliyet sigortasına ait olan 51 nci madde motörlü nakil vasıtalarının sahiplerini, vasıtalarının kullanılmasından üçüncü şahıslar aleyhine doğacak zararları karşılamak maksadıyla sigorta mukavelesi yapmaya mecbur etmektedir.

Motörlü nakil vasıtası sahiplerini sigorta mukavelesi yaptırmaya mecbur etmenin Teşkilâtı Esasiye Kanunu ile teminat altına alınmış olan akit hürriyetine (madde 70) aykırı olduğu düşünülemez. Çünkü Teşkilâtı Esasiye Kanununun 70 nci maddesi akit hürriyetini Türklerin tabii hakları arasında saymakla beraber 79 ncu maddesi de bu hürriyetin hududunun kanunla açıklanacağı hakkında hüküm koymaktadır. Binaenaleyh âmmenin salâmet ve menfaati namına bâzı hususlarda akit yapma mecburiyetini tahmil etmekte Teşkilâtı Esasiye Kanununa aykırı bir eihet yoktur. Nitekim İsviçre, Fransa, Amerika, İngiltere gibi demokratik memleketlerde de bu mecburiyet mevcuttur. Diğer taraftan Birleşmiş Milletler İctimai ve İktisadi Konseyinin karayolları nakliyatı ve trafik çalışma grubu bu rejimin tatbikini tavsiye etmektedir. Nihayet zamanımızda sigorta sadece faydalı bir müessese olmaktan çıkıp iktimai sahada zaruri bir dayanışma müessesesi olarak inkişaf etmektedir. Malî mesuliyet sigorta mukavelesinin akdi neticesinde sigortalının ödeme kabiliyeti fazlalaşmakta ve bu suretle trafik kazalarında zarara uğrıyan kimselerin zararlarının kolayca tazminine imkân hâsıl olmaktadır. Tasarıda kabul olunan hükümlere göre, bir nakil vasıtasının vukugetirdiği kaza neticesinde zarara uğrıyan kimse, bu zararı yerine göre iki veya üç mesul şahıstan tazmin ettirmek imkânına malik olacaktır: Evvelâ, kazaya sebebiyet veren fail sıfatıyla şoför; sonra, istihdam eden sıfatıyla nakil vasıtası sa-

hibi ve nihayet sigortacı. Mağdur şahıs, bunlardan her hangi birisine ayrı, ayrı veya hepsine birden müracaat etmek hakkına malik olduğu için, istihkakı olan tazminatı tahsil etmekte fazla müşkülâta uğramıyacaktır. Bu münasebetle şu noktayı tebarüz ettirmek yerinde olur ki, mesullerin çokluğu zararın mükerrer surette tazminini icabettirmeyeceği gibi, sigortacı da, failin mesul olmadığı fiiller dolayısıyla tazminat ödemeye bittabi mecbur edilemeyecektir.

Cezalara ve takibata dair olan 10 ncu bölüm hükümlerinde esaslı birçok tadiller yapılmıştır. Hükümet tasarısı ile komisyonların raporlarında, ne kadar hafif olursa olsun, cezaların mahkeme kararı ile verilmesi prensibi kabul edilmiştir. Komisyonumuzda yeniden gözden geçirilen bu mesele üzerinde yapılan uzun münakaşalardan sonra, diğer memleketlerin mevzuatı da göz önüne alınarak şu esaslar tesbit olunmuştur:

a) Mahiyetleri itibariyle gayet hafif olan ve her hangi bir takdir ölçüsüne mevzu teşkil etmiyen suçların cezaları maktu bir şekilde tâyin edilmiş ve bunların tatbiki keyfiyeti evvel emirde trafik zabıtasına bırakılmıştır. Aneak adli teminatı da tamamen bertaraf etmiş olmamak için 63 ncu maddede bu cezaların işlenmiş olan suçlara uygunluk derecesinin trafik mahkemesince zabıt varakası üzerinde tetkik olunacağı, mahkemenin doğrudan doğruya veya ıslah sureti ile tasdikı halinde cezanın infazı cihetine gidileceği ve ıslaha imkân bulamayıp tasdik etmemesi halinde de cezanın iptal edilmiş olacağı hakkında hüküm konmuş bulunmaktadır. Bu cezaların tasdikı veya iptali hususunda mahkemece verilen kararlar katıdır. Yani aleyhine hiçbir mercie baş vurulamaz.

b) Diğer bir kısım suçlar ve bunlara verilecek cezalar daha önemli telâkki edilerek, işlenmiş olan suçta verilecek cezanın takdir ve tesbiti meselesinin mahkemelere bırakılması daha teminatlı ve bu itibarla daha uygun sayılmıştır.

Bu suretle evvelece iki madde içerisinde (56 ve 57) tesbit edilmiş olan suçları ve cezaları bu kere üç ayrı madde ile hükme bağlamak lüzum ve zarureti hâsıl olmuştur.

Maktu bir şekilde tesbit edilmiş olup tatbiki - trafik mahkemesinin tasvibi şartıyla - idareye bırakılmış olan cezalar 57 ncu maddede

gösterilmiştir. 58 ve 59 ncu maddelerde tâyin edilmiş olan cezaların verilebilmesi salâhiyeti ise doğrudan doğruya mahkemelere bırakılmıştır.

Evvelece 58 nci maddenin mevzuu olup komisyonumuzca yeniden hazırlanan tasarının 60 nci maddesini teşkil eden hüküm trafik suçlarından mahkûm olanlara verilecek fer'î cezaları ve bunların tatbik şartlarını göstermektedir.

Yine evvelece mevcut 59 ve 60 nci maddeler aynen ve fakat sıra numaraları değiştirilerek 61 ve 62 nci maddeler halinde tasarıya girmiş bulunmaktadır.

61 nci madde, trafik suçlarına bakmak üzere tek hâkimli trafik mahkemeleri kurulacağını ve bu mahkemeler hâkimlerinin Hâkimler Kanununa tâbi olacağını derpiş eylemektedir. Trafik mahkemesi adının verilmesi adli kazada birliği bozmak maksadına mâtuf olmayıp sadece vazifede ihtisası ifade içindir.

62 nci madde salâhiyetli kimseler tarafından düzenlenecek zabıt varakalarının ancak trafik zabıtası marifetiyle trafik mahkemesine verilebileceği hakkında hüküm sevketmektedir. Trafik işlerinin tanzim ve murakabesi vazifesi trafik zabıtasına mevdu olmakla beraber, tasarının beşinci maddesi trafik fen heyeti teşkilâtındaki mühendis ve teknisiyenlerin de kanuna aykırı gördükleri hususlar hakkında tanzim edecekleri zabıtı en yakın ilgili trafik zabıtasına tevdi eyleyeceklerini bildirmektedir. İşte bu gibi zabıtlarla tevsik edilen hususlar takibi gereken bir suç teşkil eylemekte ise der trafik zabıtası bunları da Trafik Mahkemesine verecektir.

63 ncu maddeye göre, tasarının 57 nci maddesinde cezaları maktu bir şekilde tesbit edilmiş olan suçları işleyenler hakkında ilgililerce düzenlenecek zabıt varakalarında gösterilecek cezalar aneak Trafik Mahkemesinin tasdikı ile infaz olunurlar.

Mahkeme, zabıt varakasinda tesbit olunan suçla o suçta mürettep cezanın birbirine uygunluğunu, zabıt varakasını tetkik suretiyle tasdik eder, aksi halde, yani suçta cezayı birbirine uygun görmezse zabıt varakasının ıslahına ve bu mümkün olmazsa iptaline karar verir.

64 - 69 ncu maddelerdeki hükümler, tasarının 58 ve 59 ncu maddelerinde asli cezaları ve 60 nci maddesinde de fer'î cezaları tâyin edilen suç-

ların muhakeme usulünü göstermektedir. Bu hükümler Ceza Muhakemeleri Usulü Kanununun hususi muhakeme usullerini gösteren 386 - 391 nci maddelerinden iktibas olunmuştur:

64 nci madde tasarının 58 nci maddesinde asli ve 60 nci maddesinde fer'î cezaları tâyin edilmiş olan suçlara ait muhakmenin kararname ile veya, duruşma yapmaksızın kararname tertibi mahzurlu görülürse, duruşmalı olarak, keza 59 ncu maddesinde asli cezaları ve yine 60 nci maddesinde de fer'î cezaları gösterilmiş olan suçlara ait muhakemenin de duruşmalı olarak yapılacağını derpiş eylemektedir.

Burada (Kararname) tâbiri üzerinde biraz durmak lâzımdır: Ceza Muhakemeleri Usulü Kanununda (Ceza Kararnamesi) nden bahsedildiği için tatbikatta bu kararnamelerin ancak mahkûmiyet haline munhasır olduğu, beraet halinde bu usulün cari olamayıp duruşma yapılması gerektiği içtihat edilmiş bulunmaktadır. Trafik Kanununda böyle bir trafik yapmanın doğru olmayacağı düşünülerek sadece (Kararname) tâbiri kullanılmak ve böylece Trafik Mahkemesinin yalnız mahkûmiyet kararlarını değil fakat beraet kararlarını da bir kararname ile verebileceği belirtilmek istenmiştir.

Usule taallük eden bu hükümlerden 65 - 68 nci maddeler Ceza Muhakemeleri Usulü Kanununun 388 - 391 nci maddelerinden hemen aynen alındığı ve bu hususlarda mahkeme içtihatları tebellür etmiş bulunduğu için bu hükümler üzerinde fazla izaha lüzum görülmemiştir.

69 ncu madde bu kanuna göre doğrudan doğruya veya itiraz üzerine duruşmalı olarak verilen kararların kesin olduğunu derpiş eylemektedir. Trafik suçlarından ötürü verilecek cezalar diğer kanunlara göre verilecek cezalarla içtima ettirilemeyeceğine ve tekerrüre esas tutulamayacağına; şayet hükümde açık bir haksızlık olursa saveinin yazılı emir yoluna gitmesi daima mümkün olacağına ve nihayet Ceza Muhakemeleri Usulü Kanunu da bazı kararların kesin olduğu hakkında bazı hükümler sevk etmiş bulunduğuna göre trafik suçları hakkında mahkemece verilecek kararların kesin olmasını komisyonumuz mahzurlu saymamıştır.

70 nci madde eski 61 nci maddenin aynı olup, 71 nci maddeye Bayındırlık Komisyonu tarafından hazırlanan metinde mevcut olan öde-

me veya infaz tâbirlerinden başka bir de hükümün katileşmesi tabiri ilâve olunmuştur.

72 ve 73 ncu maddeler Bayındırlık Komisyonu tasarısında mevcut 63 ncu madde ile 60 nci maddenin son fıkrasının bazı ifade ve usul değişiklikleriyle tekrarından ibaret olup, 72 nci madde aynı işin bir tek mahkemede karara bağlanması suretiyle hem mahkemeler arasında içtihat ihtilâflarını önlemeye hem de dâvanın sürüncemede kalmamasını sağlamaya mâruf bulunmaktadır.

73 ncu maddenin hususiyeti de tekerrür tâbirine, mevcut içtihatlar dışında bir mâna vermesidir. İşbu hüküm, bu kanundaki tekerrür hükümün katileşmesinden sonra yeni bir trafik suçunun işlenmesi şeklinde tarif eylemektedir.

11 nci bölüm çeşitli hükümleri ve geçici maddeleri ihtiva etmektedir. Bu bölümün ilk hükümünü teşkil eden 74 ncu madde evvelce muhtelif maddelere serpiştirilmiş olup nizamnamede derpiş edilmesi düşünülen hususları bir hüküm içerisinde toplamak gayesini gütmektedir. Şunu ilâve edelim ki, maddede yapılan tadat tahdidi mahiyette değildir. Binaenaleyh çıkarılacak nizamname, bu maddede sayılan hususlar dışında da hükümler koyabilir. Ancak maddede tasrih edilen noktalar hakkında nizamnamede açıklayıcı hükümler konması da bu madde ile zaruri bir mahiyet almaktadır.

Bayındırlık Komisyonu raporunda da mevcut hükümlerden hemen aynen alınan geçici hükümlerde bazı usul ve ifade değişiklikleri yapılmıştır. Komisyonumuzca yeniden ilâve edilen geçici altıncı madde vergilerde mükerreriği önlemek maksadiyle konmuştur ve belediyelerin önceden almış olacakları resimlerin iadesine mâtuftur.

Bu kanunun kendisinden beklenen faydayı sağlaması için geçici 5 nci maddenin mevzuunu teşkil eden kadro ve teşkiât kanunlarının da yürürlüğe girmeleri yani müstakil trafik mahkemeleri kuracak şekilde Adalet Vekâletine gerekli hâkim kadrosunun sağlanması, Emniyet ve Karayolları Umum Müdürlüklerinde de trafik şube ve fen heyetlerinin kurulması zaruridir. Bu teşkilât kurulmadığı takdirde Trafik Kanununun yürürlüğe dahi girmesine imkân olmayacağını hatırlatmak komisyonunuz için önemli bir vazife halini almaktadır.

76 nci madde yürürlük bakımından kanun

hükümlerini ikiye ayırmaktadır. Bu maddeye göre :

Merkez Trafik Komisyonunun kurulması hakkındaki 6 ncı; belediye hudutları dışındaki karayollarının sınırlarından itibaren her iki tarafta 15 er metrelik mesafe içinde yapılacak tesislere ait kayıtları gösteren 12 ncı; trafik işaret levhalarıyla cihazlarının alâkalı idareler tarafından temin ve tesis edileceği hakkındaki 13 ncü; kanunun emrettiği hususları tesbit etmek üzere nizamname çıkarılmasına dair olan 74 ncü maddeler hükümleri kanunun yayımı tarihinde ve diğer maddelerdeki hükümler de Teşkilât kanunlarının yayımı tarihinden 6 ay sonra yürürlüğe girecektir. Vatandaşların menfaatlerinin korunması ve kanunun tatbiki için birtakım ha-

zırıklar yapılması zarureti, böyle bir ayırmayı muhik göstermektedir.

Büyük Millet Meclisinin tasvibine arzolan ve öncelikle görüşülmek üzere tasarı Yüksek Başkanlığa sunulur.

Geçici Komisyon Reisi

Gazianteb

S. Kuranel

Kâtip

Edirne

M. Enginin

Samsun

N. Berkman

İmzada bulunamadı

Sözüü

Gazianteb

C. San

Ankara

H. Ş. İnce

Niğde

Söz hakkım mahfuzdur

N. Bilge

Van

İ. Akın

Söz hakkım mahfuzdur

Urfa

H. Oral

GEÇİCİ KOMİSYONUN DEĞİŞTİRİŞİ

Karayolları Trafik Kanunu tasarı

Birinci Bölüm

Umumi Hükümler

MADDE 1. — Karayollarında trafik bu kanun hükümlerine tâbidir.

Ancak itfaiye, sıhhi imdat ve emsali gibi geçiş üstünlüğünü haiz nakil vasıtaları ve müteharrik makinalar vazife halinde bu kanunda yazılı sınırlar, geçme ve durma tahditlerine tâbi değildir.

MADDE 2. — Bu kanunun tatbikatında :

A) Karayolu: Trafik için umumun faydalanmasına açık olan arazi şeridi ve sahalardır;

B) Trafik : Yayaların, hayvanların ve nakil vasıtalarıyla müteharrik makinaların karayolu üzerindeki hal ve hareketleridir;

C) Nakil vasıtası : Karayolunda insan, hayvan ve eşya taşımaya yarayan vasıtalaradır;

Bunlardan makina kuvvetiyle hareket edenlere (motörlü nakil vasıtası), insan veya hayvan gücü ile hareket ettirilenlere de (motörsüz nakil vasıtası) denir;

D) Müteharrik makina: Traktör, yol makinası ve tank gibi ziraat, sanayi, bayındırlık, millî savunma işlerinde ve bunlara benzer hizmetlerde kullanılan ve karayolunda insan, hayvan ve eşya nakliyatı yapmayan teknik vasıtalaradır;

E) Şoför : Motörlü nakil vasıtalarını veya müteharrik makinaları sevk ve idare eden kimsedir;

F) Sürücü : Motörsüz nakil vasıtalarını veya hayvanları sevk ve idare eden kimsedir.

İkinci Bölüm

Teşkilât, Vazife ve Salâhhiyet

MADDE 3. — Bu kanun hükümlerine göre, karayolları üzerindeki trafiğin tanzim ve murakabesi, Emniyet Umum Müdürlüğünce teşkil edilecek bölge ve vilâyet trafik zabıtası tarafından yapılır.

Ayrıca merkezde ve teşkilâtında şube müdürlüğü bulunan vilâyet emniyet müdürlüklerinde (trafik şubesi) ve diğer vilâyet emniyet müdürlüklerinde (trafik bürosu) kurulur.

Trafik zabıtası; umumi zabitanın bilcümle salâhiyetlerini haiz ve vazifeleriyle de mükelleftir.

MADDE 4. — Bu kanunla kendisine tahmil edilen vazifeleri yapmak üzere, Karayolları Umum Müdürlüğünde (trafik fen heyeti) kurulur.

MADDE 5. — Karayolları Umum Müdürlüğü Trafik Fen Heyeti teşkilâtındaki mühendis ve teknisyenler bu kanun hükümlerine aykırı gördükleri hususları bir zabıta tesbit ederek en yakın ilgili zabıtaya tevdi ederler.

MADDE 6. — İçişleri Vekâletinde; Adalet, Millî Savunma, Millî Eğitim, Bayındırlık, Ekonomi ve Ticaret, Ulaştırma, Sağlık ve Sosyal Yardım vekâletlerinin ilgili temsilcileriyle varsa Türkiye Şoförler federasyonu temsilcisinden müteşekkil bir (merkez trafik komisyonu) kurulur.

Teknik Üniversite Trafik Kürsüsü temsilcisi bu komisyonun tabii üyesidir.

Merkez Trafik Komisyonu; bu kanunun tatbik ve tadiline ait her türlü meseleleri tetkik ederek gereken tavsiyelerde bulunur.

MADDE 7. — Bu Kanun hükümlerinin, tatbikında mahallî icap ve ihtiyaçlara göre trafik emniyetini sağlayacak kararlar almak üzere vilâyetlerde valinin veya tevkil edeceği zatın başkanlığında; belediye, Emniyet, Millî Eğitim, Bayındırlık ve mevcut ilgili meslek teşekküllerinin birer temsilcisinden mürekkep (vilâyet trafik komisyonu) kurulur.

MADDE 8. — Kayıt ve tescile tâbi nakil vasıtalarının fennî muayenelerini; şoför ve sürücülerin ehliyet imtihanlarını yapmak üzere :

A) Motörlü nakil vasıtaları için vilâyetlerde; emniyet müdürünün veya tevkil edeceği kimsenin başkanlığında trafik zabıtası temsilcisiyle Karayolları Umum Müdürlüğü Trafik Fen Heyetinin en az iki teknisiyeninden ve mahallî belediyesince seçilecek bir mütehassısla mevcut ilgili meslek teşekkülleri tarafından gönderilecek bir âzadan ve trafik zabıtasınca mahallen seçilecek bir meslek erbabından müteşekkil (Muayene ve İmtihan Komisyonu) kurulur.

Bu komisyonun teşekkülü için lüzumlu olan teknik personel ve vasıtalar mahallen temin edilemediği takdirde civar vilâyetlerden ikmal olunur.

B) Motörsüz nakil vasıtalarının fennî muayeneleriyle sürücülerinin imtihanları, vilâyet trafik komisyonunca kararlaştırılarak ilân edilecek tarihlerde, kaza veya nahiyelerde yapılır.

Komisyonlara dâhil âzalardan memur olmıyanlara huzur hakkı verilir.

Üçüncü Bölüm

Mali Hükümler

MADDE 9. — A) Nakil vasıtalarının bu kanuna göre yapılacak kayıt ve tescil muameleleriyle şoför ve sürücülere verilecek ehliyetname karşılığı olarak bir defaya mahsus olmak üzere :

a) Motörsüz nakil vasıtaları için 50 ve motörlü nakil vasıtaları için 200 kuruş;

b) Sürücü ehliyetnameleri için 50, amatör ehliyetnameleri için 100, profesyonel ve hüsusi ehliyetnameler için 200 kuruş; geçmemek üzere harç alınır.

B) Adlarına nakil vasıtası kayıt ve tescil edilmiş hakiki veya hükmi şahıslardan ayda, motörsüz nakil vasıtaları için 1 ve motörlü nakil vasıtaları için 20 lirayı geçmemek üzere Trafik Resmi alıır.

C) Nakil vasıtalarının cins ve vasıflarına, ticari olan veya olmıyan işletme şekillerine göre (A) ve (B) bentlerindeki hadler dâhilinde tâyin olunacak harç ve resimler yılda en az dört taksitte alınır.

d) Zamanında ödenmeyen harç ve resimler % 10 fazlasıyla ve Tahsili Emval Kanunu hükümlerine göre tahsil olunur.

E) Tebliğ, tahakkuk, itiraz, temyiz, müruruzaman ve diğer müddetlerin hesabı, cezalar ve maddî hataların düzeltilmesine ait muameleler hakkında Vergi Usul Kanunu hükümleri tatbik olunur.

F) Yabancı devletlerin Türkiye'de bulunan Elçilik ve konsolosluklarıyla elçi maslahatgüzar ve konsoloslarına (Fahrî konsoloslar hariç) ve o devletin tâbiyetinde bulunan elçilik ve konsolosluk me murlarına ve resmî bir ziyaret vazifesi için yurda gelen delege ve askerî heyetlere ve bu heyetlere mensup yabancı tâbiyetindeki şahıslara ait nakil vasıtaları mütekabiliyet kaydıyla harçtan ve Trafik Resminden muaftır.

G) Bu kanuna göre Hazinece tahsil olunacak harç, resim ve cezalar gelir bütçesine irat ve karşılığında, her yıl gelir tahminlerinin % 25 i nispetinde belediyelere % 10 u nispetinde vilâyet hususi idarelerine verilmek üzere Maliye Vekâleti Bütçesine ödenek kaydolunur.

Yıl sonunda sağlanan gelir, bütçeye konan ödeneklerden fazla veya eksik olduğu takdirde keyfiyet ertesi yıl ödeneklerinin hesabında nazara alınır.

Belediyelerle vilâyet hususi idarelerine ait ödenekler her ay sonunda müsavi taksitler halinde ve bir evvelki yılın hasılat fazlası mütaakıp yılın birinci ayı sonunda toptan İçişleri Vekâleti emrine, ayrı ayrı iki hesaba kaydolunmak üzere, İller Bankasına tevdi olunur.

İller Bankasında, İçişleri Vekâleti emrinde her ay toplanan bu paralar banka en geç ertesi ayın 15 ine kadar vilâyetlerin ve belediyelerin son nüfus sayımındaki nüfus miktarlarına göre vilâyetlere ve belediyelere dağıtılır.

Dördüncü Bölüm

Yol emniyeti ve trafik tesisleri

I

Yol emniyeti

MADDE 10. — Karayollarına trafiği güçleştirecek, tehlikeye düşürecek veya trafiğe mâni olacak şekilde bir şey koymak, dikmek, atmak, bırakmak, dökmek veya benzeri hareketlerde bulunmak yasaktır.

Tesbit olunan bu gibi engeller zabıta tarafından derhal bertaraf olunur.

MADDE 11. — Karayollarının veya bu yollara ait sanat yapılarıyla emniyet tesisleri gibi eserlerin bozulması, tahrip edilmesi yasaktır.

MADDE 12. — Belediye hudutları dışındaki karayollarının sınırlarından itibaren yolun her iki tarafında on beşer metrelik mesafe içinde, Karayolları Umum Müdürlüğünden ruhsat alınmadıkça benzin istasyonu, fabrika, tamir atelyesi, lokanta, kahvehane, otel, mesken, su arkları ve benzeri tesisler inşası ve kesif ağaçlıklar ihdası yasaktır.

Ruhsatsız yapılmış olan bu gibi tesisler zabıtaca tesbit olunarak derhal kapatılır.

II

Trafik tesisleri

MADDE 13. — Trafik için gerekli olan işaret levhalarıyla cihazları, karayollarının inşası ve bakımı ile vazifeli idarelerce ve belediye hudutları dahilinden geçen Devlet yolları ile bu yollara iltisak eden diğer yollarda Karayolları Umum Müdürlüğünce temin, tesis ve idame olunur.

Alâkalı idarelerce tesis olunan trafik işaret levhalarıyla cihazlarının usulüne

uygun olup olmadıkları ve ihtiyaca kâfi bulunup bulunmadıkları Karayolları Umum Müdürlüğünce kontrol edilir.

MADDE 14. — Karayollarındaki trafik işaret levhalarıyla cihazlarının bozulması, tahrip edilmesi veya yerlerinin değiştirilmesi yasaktır.

MADDE 15. — İlân, levha veya afiş gibi vasıtalarla trafik işaret levha ve cihazlarının görülmelerini veya ifade ettikleri mânânın anlaşılmasını güçleştirecek veya bu hususlarda şüphe ve tereddüde yer verecek şekilde müdahalede bulunulması yasaktır.

Zabıta tarafından, tesbit olunan bu gibi müdahaleler derhal bertaraf edilir.

MADDE 16. — Belediye hudutları içindeki karayolları kenarında akar yakıt depoları, umumî garaj, nakil vasıtası parkı, servis istasyonu, nakil vasıtası kiralama yerleri, nakil vasıtası veya müteharrik makina tamir ve sökme yerleri, şoför ve sürücü okul veya kursları ve benzeri gibi tesislerin yapılmasına ve açılmasına belediyece, mahallî vilâyet trafik komisyonunun muvafakati alınmadıkça ruhsat verilemez.

Bu gibi yerlerin ruhsatsız açılması yasaktır.

Müsaadesiz açılmış olan bu gibi yerler zabıtaca tesbit olunarak derhal kapatılır.

Beşinci Bölüm

Kayıt, tescil ve muayene

MADDE 17. — Bir nakil vasıtasına sahip olan kimse vasıtasını, ikametgâh veya iş yerinin bulunduğu vilâyet trafik şube veya bürosuna kayıt ve tescil ettirmeden trafiğe çıkaramaz.

Ancak :

A) Binek ve yük hayvanları;

B) El arabaları;

C) Çocuk ve mâlûllere mahsus arabalar;

D) Ziraat işlerinde kullanılıp karayollarında normal ve ticari nakliyet yapmayan motörsüz nakil vasıtaları;

E) İç hizmetler dışında kalan ve munhasıran askerî maksatlarla kullanılan ordu nakil vasıtaları;

F) Turistlerin nakil vasıtalarıyla milletlerarası çok tarafı veya karşılıklı anlaşmalarımız şümulüne giren yabancı nakil vasıtaları;

G) Bu kanunun 2 nci maddesinin (D) bendinde gösterilen müteharrik makineler;

bu hükme tâbi değildirler.

(E) ve (G) bentlerinde gösterilen vasıta ve makinelerin kayıt ve tescilleri tâbi oldukları idarelerce yapılır.

MADDE 18. — Kayıt ve tescil muamelelerinin tamamlanmasına kadar bir nakil vasıtasının, bulunduğu vilâyetin trafik şube veya bürosundan muvakkat ruhsatname ve plâka alınmadıkça, trafiğe çıkarılması yasaktır.

Malî mesuliyet sigortasına tâbi nakil vasıtalarına muvakkat ruhsatname ve plâka verilmesi, sigorta akdinin yaptırılmış olmasına bağlıdır.

MADDE 19. — Fennî muayene neticesinde trafiğe çıkarılmıya salih olduğu anlaşılan ve malî mesuliyet sigorta akdini haiz bulunan nakil vasıtalarının kayıt

ve tescilli yapılarak bu vasıtalar için :

A) Muteber olduğu müddet zarfında hangi şartlar dâhilinde trafiğe çıkarılabileceğini gösterir (Trafik Ruhsatnamesi);

B) Nakil vasıtasının trafiğe çıkarıldığı tarihten itibaren geçirdiği bütün teknik ve hukuki değişiklikleri gösterir (Nakil vasıtası sicili);

C) Nakil vasıtalarının kayıt ve tescil oldukları vilâyet ile sıra numaralarını gösterir (plâka) lar;

verilir.

Şöför ve sürücüler, trafik ruhsatnamesi ile nakil vasıtası sicilini ve plâkaları daima kullanılabilir şekilde ve vasıta üzerinde bulundurmaya ve bu kanunla salâhiyetli kılınmış kişilerin her isteğinde göstermeye mecburdurlar.

MADDE 20. — Verildikleri tarihten muteber olmak üzere trafik ruhsatnamesi bir yıl; muvakkat ruhsatname ve muvakkat plâkalar 30 gün müddetle yurdun her yerinde muteberdir.

Müddeti dolmuş olup yenileme muameleleri tamamlanmamış vesikaları haiz nakil vasıtalarının trafiğe çıkarılması yasaktır.

Bu gibi nakil vasıtaları zabıta tarafından trafikten menolunur.

MADDE 21. — Trafik ruhsatnamesi ile nakil vasıtası sicilinde yazılı bilgilerden her hangi birinin değişmesi halinde vasıta sahibi 20 gün içinde keyfiyeti vasıtanın kayıtlı olduğu trafik şube veya bürosuna bildirmeye mecburdur.

Bu değişmeler tescil edilmedikçe hukukan muteber sayılmaz.

MADDE 22. — Nakil vasıtaları, muayyen fâsılalarla fennî muayeneye tâbi tutulurlar.

Bu muayeneler her hangi bir vilâyet muayene ve imtihan komisyonuna yaptırılabilir.

Trafiğe salih olduğundan şüphe edilen nakil vasıtaları her zaman muayene edilebilirler.

Müddetleri içinde muayeneye getirilmeyen nakil vasıtalarının muvazenesi yapılmaya ve muayenesinde trafiğe salih olmadığı anlaşılanların, tesbit olunan ârizaları giderilinceye kadar trafiğe çıkarılmaları yasaktır. Bu yasağa aykırı hareket halinde nakil vasıtaları zabıtaca trafikten menolunur.

Altıncı Bölüm

Şöför ve sürücü ehliyetnameleri

MADDE 23. — Kayıt ve tescilli mecburi olan nakil vasıtalarının şöför ve sürücülerinin haiz olacakları ehliyetnameler aşağıda gösterilmiştir:

A) Profesyonel ehliyetname : Bir nakil vasıtasını meslek ve sanat olarak sevk ve idare edenlere verilen ehliyet vesikasıdır.

B) Hususi ehliyetname : Kamyon ve otobüs gibi ağır nakil vasıtalarını kullanacaklara verilen ehliyet vesikasıdır.

C) Amatör ehliyetnamesi; (A) ve (B) bentleri dışında nakil vasıtası kullanacaklara verilen ehliyet vesikasıdır.

D) Milletlerarası ehliyetname; milletlerarası çok taraflı veya karşılıklı anlaşmalarımızdaki usullere göre verilen ehliyet vesikasıdır.

Yukardaki ehliyetnameler ancak mahsus oldukları sınıflar ve vasıta cinsleri için muteberdir.

MADDE 24. — Bu kanunun 23 nci maddesinde gösterilen şoför ve sürücü ehliyetnameleri alınmadıkça kayıt ve tescile tâbi nakil vasıtalarının karayollarında kullanmak veya ehliyetnamesi olmayan şahıslara kullandırmak yasaktır.

17 nei maddenin (E) ve (G) bentlerinde yazılı nakil vasıtası ve müteharrik makineleri kullananların ehliyetnameleri, hizmetin taallük ettiği idarelerce verilir.

MADDE 25. — Verildikleri tarihten itibaren olunmak üzere amatör ehliyetnameleri 3 yıl, profesyonel ve hususi ehliyetnameler 2 yıl müddetle yurdun her yerinde müteberdir.

Müddet sonunda ehliyetname sahibinin teknik ve sağlık durumunda bir tahayvül olmadığı takdirde aynı müddetle müteber olmak üzere ehliyetname sadece vize edilir, aksi halde vilâyet trafik komisyonlarının kararı ile ehliyetname sahibi yeniden muayeneye tâbi tutulur.

Müddeti dolmuş ehliyetnamelerle nakil vasıtası kullanmak veya kullandırmak yasaktır.

Bu gibiler zabıtaca nakil vasıtası kullanmaktan menolunur.

MADDE 26. — Şoför veya sürücü ehliyetnamesi almak için :

A) Bisiklet kullanacak olanların 11, amatör ehliyetnamesi alacakların 18, profesyonel veya hususi ehliyetname alacakların 21 yaşına doldurmuş olmaları;

B) Şoför ehliyetnamesi alacakların ilk tahsillerini yapmış olmaları;

C) Evvelce verilmiş bir ehliyetnamenin daimî olarak geri alınmamış olması; sayet muvakkat olarak geri alınmış ise müddetin dolmuş bulunması;

D) Yapılacak nazari ve amelî imtihanların başarılmaması;

E) Teknik ve sağlık muayenesinde şoför veya sürücülüğe mâni bir özürü bulunmadığının veya uyuşturucu maddelerle keyif verici madde ve içkileri kullanmaya müptelâ olmadığının anlaşılması;

şarttır.

Ehliyetname verilirken sahibinin parmak izleri de alınır.

MADDE 27. — Şoför ve sürücüler nakil vasıtalarının sürülmesi sırasında ehliyetnamelerini yanlarında bulundurmayı ve bu kanunla salâhiyetli kılınmış kimselerin her isteğinde göstermeye mecburdurlar.

MADDE 28. — Muayyen müddetler zarfında trafik suçlarını mükerreren işlemeleri yahut teknik veya sağlık durumlarında ârizalar müşahede edilmesi hâlinde trafik zabıtasının teklifi ve vilâyet trafik komisyonunun kararı ile şoför veya sürücüler tekrar muayene ve imtihana tâbi tutulabilirler.

Yedinci Bölüm

Trafik esasları

I

Umumi kaideler

MADDE 29. — Trafik sağdan cereyan eder.

Şoför ve sürücüler nakil vasıta veya müteharrik makinalarını, gitmekte oldukları istikamete göre yolun sağın takiben sevketmeye mecburdurlar.

Hayvan sürücüleri, sürülerini veya hayvanlarını yolun sol yarısını serbest bırakacak şekilde sağdan sevketmekle mükelleftirler.

MADDE 30. — Karayolundan faydalanan herkes trafik işaret, levha ve cihazlarıyla bildirilen veya gösterilen hususlara ve trafiği tanzim ve murakabe ile vazifeli zabıta memurlarının tenbih ve ihtarlarına uymıya mecburdur.

MADDE 31. — Uyuşturucu, keyif verici maddeler veya trafik emniyetine tehlike verecek derecede içki kullanmış olanların nakil vasıtası veya müteharrik makina kullanmaları yasaktır.

MADDE 32. — Profesyonel veya hususi ehliyetname sahiplerinin nizamnamede tesbit olunacak çalışma süreleri dışında nakil vasıtası veya müteharrik makina kullanmaları veya kullanmaya teşvik veya icbar edilmeleri yasaktır.

II

Nakil vasıtalarına ait kaideler

MADDE 33. — Şoför ve sürücüler, trafik işaret levhalarında gösterilen sürat hadlerine riayet etmeye mecbur oldukları gibi lüzumu halinde süratlerini yolun ve trafik durumunun icap ve şartlarına da uydurmakla mükelleftirler.

Her nakil vasıtası veya müteharrik makinanın, önünde, gidişine açık olan en kısa mesafede durdurulabileceği bir süratle sürülmesi mecburidir.

MADDE 34. — Şoför veya sürücülerin, diğer bir nakil vasıtasını veya müteharrik makinayı, kendi süratleriyle yol ve trafik durumunu göz önünde tutarak mâkul bir mesafeden daha yakın olarak takip etmeleri veya vasıta veya makinalarını trafiği tehlikeye düşürecek şekilde kullanmaları yasaktır.

Kol veya gurup halinde seyreden nakil vasıtaları, müteharrik makinalar, insan toplulukları veya hayvan sürüleri arasında, gelip geçecek diğer vasıta ve makinaların emniyetle girebilecekleri açıklıklar bırakılması mecburidir.

MADDE 35. — Aksine bir işaret veya karar bulunmadıkça nakil vasıtalarıyla müteharrik makinalardaki ses cihazlarının bu kanunda gösterilen haller dışında icapsız olarak veya umumun huzur ve istirahatini bozacak şekilde kullanılması yasaktır.

MADDE 36. — Kayşaklarda ve dönemeçlerde, sapış işareti verildikten sonra:

A) Sağa sapma için ilerleme ve sapma, mümkün olduğu kadar yolun sağ kenarına yakından ve dar kavisle;

B) Sola sapmak için ilerleme, sapış noktasına kadar yolun gidişe ayrılmış olan sol kenarına en yakın kısmında ve kavşağa girdikten sonra girilen yolun orta çizgisi solda bırakılmak suretiyle geniş kavisle; yapılır.

Sola sapacak olan bir nakil vasıtasının veya müteharrik makinanın şoför veya sürücüsü, aksi istikametten gelerek kavşağa girmiş veya emniyetle durdurulması mümkün olmayacak kadar yaklaşıp bulunan diğer nakil vasıtalarının veya müteharrik makinaların geçmesini beklemeye mecburdur.

MADDE 37. — Aynı cihete gitmekte olan bir nakil vasıtasını veya müteharrik makinayı geçmek için, geçecek vasıta veya makinanın şoför veya sürücüsü :

A) Emniyetli bir geçiş için yolun serbest ve görüş sahasının elverişli olmasını gözetmeye;

B) Emniyetli bir mesafeden sola yanaşarak yetişip geçtiği vasıta veya makinanın emniyetli bir mesafe uzaklaşmadan yolun sağına geçmemeye;

C) Yolun ortasından giden tramvaylarla sola sapmak üzere olan veya vazife

icabı yolun solunda durmuş bulunan geçiş üstünlüğünü haiz vasıta veya makinalar dışında hiçbir nakil vasıtasının veya müteharrik makinanın sağından geçmemeye;

D) Gececeği vasıta veya makinanın şoför veya sürücüsünü ses veya ışık cihazlarıyla haberdar etmeye;
mecburdur.

MADDE 38. — Aşağıdaki hallerde öndeki bir nakil vasıtası veya müteharrik makinayı geçmek yasaktır:

A) Geçme yasağı olduğunu gösterir bir işaret levhası varsa;

B) Öndeki bir nakil vasıtası veya müteharrik makina başka bir vasıta veya makinayı geçmekte ise;

C) Kavşaklarda, dönemeçlerde, hemzemin geçitlerde, tepe üstlerine yaklaşırken, köprü, tünel, menfez veya geçidi gibi yerlerde;

D) Emniyet adası (röföjü) olmayan duraklarda durmakta olan bir tramvayın sağından.

MADDE 39. — Şoför veya sürücüler :

A) Duyulur veya görülür bir geçiş işareti alınca yolun sağına yanaşmaya, sol yanını geçişe serbest bırakmaya ve tamamiyle geçilinceye kadar süratini artırmamaya;

B) Geçiş üstünlüğünü haiz bir nakil vasıtasının veya müteharrik makinanın duyulur veya görülür bir geliş işaretini alınca yolun sağına yanaşıp durmaya ve bu vasıta veya makinalar tamamen geçinceye kadar beklemeye;

C) Park ettikleri veya durdukları yerden yola çıkmadan evvel çıkış işareti vermeye ve yola çıkmaları için mâkul emniyet şartları bulunmadığı müddetçe hareket etmemeye;

Mecburdurlar.

38 nci maddede yazılı haller bulunmadıkça gerçek vasıta veya makinalara yol vermemek veya geçilmekte olduğu sırada başka bir vasıta veya makinayı geçmeye veya sola sapmaya kalkışmak yasaktır.

MADDE 40. — Aksini gösteren bir trafik işareti, levhası veya cihazı bulunmayan kavşaklara yaklaşan şoför veya sürücüler :

A) Kendisinden evvel kavşağa girmiş olan veya durdurulması mümkün olmayacak kadar yaklaşmış bulunan vasıta ve makinalara;

B) Her ikisi de aynı durumda olarak kavşağa girmişlerse soldaki sağdakine;

C) Müteharrik makinalarla motörsüz nakil vasıtaları ve hayvan sürücüleri motörlü nakil vasıtalarına;

D) Bütün vasıta ve makinalar geçiş üstünlüğünü haiz vasıta ve makinalara;
İlk geçiş hakkını vermeye mecburdurlar.

MADDE 41. — Şoför ve sürücüler, aksine bir işaret bulunmadıkça nakil vasıtalarını veya müteharrik makinelerini, gidiş istikametlerine göre yolun en sağ kenarında durdurmaya ve yolcularının iniş ve binişlerini sağ taraftan yaptırmaya mecburdurlar.

Nakil vasıtalarının veya müteharrik makinelerin, aşağıda gösterilen yerlerde durdurulmaları veya bırakılmaları (park edilmeleri) yasaktır :

A) Yayalara mahsus yerlerde;

B) Hususi veya umumi bir geçit önünde;

C) Trafiğe mâni teşkil edecek şekilde garaaj, servis istasyonu veya oto parklar gibi yerler önünde;

- D) Demiryolu ve tramvay rayları üzerinde;
E) Gidiş istikametlerine göre yolun sol tarafında;
F) Aksî istikametten gelen nakil vasıtalarının veya müteharrik makinele-
rin yanyana duruşları halinde diğêr birinin geçmesi mümkün olmıyan yerlerde;
G) Kavşak ve dönemeçler yanında veya içinde;
H) Yakın ilerisi görülmıyen yerlerde;
I) Alt, üst ve hemzemin geçitler üzerinde, tüneller içinde veya bu gibi yerle-
rin önlerinde;
J) Yolda tehlike olduğunu gösteren işaretlere 25 metrelik mesafe içinde;
K) Geçiş üstünlüğünü haiz nakil vasıtalarının veya müteharrik makinele-
rin park yaptıkları yerlere 25 metrelik mesafe içinde;
L) Diğêr nakil vasıtalarının, âmme hizmeti gören nakil vasıtalarının durak
yerlerinde;
M) Trafik işaret, levha ve cihazlarının durmayı veya park yapmayı menet-
tiği yerlerde;
N) Durmuş veya park yapmış olan bir nakil vasıtasının veya müteharrik
makinenin sol yanında.

Zabıta, bu memnuiyetler hilâfına park yapmış veya durmuş olan nakil vasıta-
larını veya müteharrik makineleri o yerden kaldırmaya salâhiyetlidir.

MADDE 42. — Günün kararmasından itibaren veya görüş imkânlarını azal-
tan hava şartları altında seyreden nakil vasıtası veya müteharrik makinelerdeki
ön lâmba ve farlarla arka kırmızı lâmbaların ve plâka lâmbasının devamlı olarak
yakılmaları mecburidir.

Meskûn mahallerde veya karşılaşma halinde geçiş, uzağı gösteren huzmelerin
öne eğilmesiyle veya kısa huzmeli farların yakılmasıyla yapılır. Farları yakıp
söndürmek suretiyle veya yalnız park lâmbalarıyla geçiş yasaktır.

MADDE 43. — Nakil vasıtalarına istiap haddinden fazla yük veya yolcu al-
mak, gabari dışında eşya yüklemek ve ağır yük üzerine veya nakil vasıtası dışına
yolcu bindirmek veya nizamnamede tesbit olunacak şekil ve şartlar dışında tehli-
keli maddeler yüklemek yasaktır.

Trafik ruhsatnamesinde gösterilen istiap haddinden fazla olduğu veznen sabit
olan veya gabari dışında olduğu veya tesbit edilen şartlara aykırı bulunduğu gö-
rülen yüklerle fazla olan yolcular en yakın meskûn mahalde indirilir.

MADDE 44. — Bisiklet kullananların diğêr nakil vasıtalarının seyrini aksata-
cak tehlikeye düşürecek şekilde veya başka nakil vasıtalarına asılarak veya yanyana
ikiden fazla olarak gitmeleri veya bisikletin yapılışındaki hususiyete göre taşı-
ması icabeden miktardan fazla kimseleri bindirmeleri yasaktır.

III

Yayalar, hayvanlar ve yarışlar hakkındaki kaideler

MADDE 45. — Yayalar mevcut yaya kaldırımları, banketler, emniyet adaları
(röfujler) ve geçitler dışında yol üzerinde yürüyemezler.

Bu yerler dışında yolu amuden ve ihtiyatla geçmeye, ilk geçiş hakkını nakil va-
sıtalarıyla müteharrik makinalara vermeye mecburdurlar.

Yayaların, trafiğı güçleştirecek şekilde yol üzerinde durmaları, gurup halinde
yürümeleri veya başkalarının geçişini zorlaştıracak surette eşya taşımaları yasaktır.

MADDE 46. — Hayvanları ve hayvan sürülerini, bunları sevk ve idareden

âciz kimselere tevdi etmek veya başı boş bırakmak, hayvanları meskûn yerlerdeki karayollarında süratli sürmek yasaktır.

MADDE 47. — Vilâyet trafik komisyonundan izin alınmadıkça karayolları üzerinde her çeşit yarış ve koşu yapılması veya yaptırılması yasaktır.

Sekizinci Bölüm

Kazalar

MADDE 48. — Ölüm veya müessir fiil ile neticelenen yahut eşya, vasıta veya hayvanlara zarar veren her hangi bir trafik kazasına karışmış olan nakil vasıtası veya müteharrik makinenin şoför veya sürücülere, vasıtalarını veya makinelelerini derhal durdurmaya mecburdurlar.

MADDE 49. — Şoför ve sürücüler, yukardaki maddede yazılı kazaların vukuunda gerekli ihtimam ve yardımı göstermek, tedbirleri almak ve vakayı en yakın zabıtaya; mümkün olan en kısa zamanda bildirmekle mükelleftirler.

Dokuzuncu Bölüm

Hukuki mesuliyet ve sigorta

I

Hukuki mesuliyet

MADDE 50. — Motörlü nakil vasıtalarının veya karayollarında müteharrik makinelerin kullanılmasından doğan zararları bu vasıta veya makineleri kullananlar, zararın vukua gelmemesi için hal ve maslahatın gerektirdiği bütün dikkat ve itinada bulduklarını veya bu dikkat ve itina gösterilmiş olsa bile zararın önlenemeyeceğini ispat etmedikçe, tazmine mecburdurlar.

Bu husustaki tazminat dâvası zarar gören tarafın zarara ve failine ıttılai tarihinden itibaren iki senelik ve her halde zararı doğuran fiilin vukuundan itibaren 10 senelik müruru zamana tâbidir.

Şu kadar ki, tazminat dâvası Ceza kanunlarına göre müddeti daha uzun müruru zamana tâbi cezayı müstelzim bir fiilden doğmuş olursa hukuki mesuliyet dâvasında da o müruru zaman cereyan eder.

Hukuki mesuliyete taallük eden diğer hususlarda umumi hükümler tatbik olunur.

II

Malî mesuliyet sigortası

MADDE 51. — Motörlü nakil vasıtalarının sahipleri, bunların kullanılmasından üçüncü şahıslar aleyhine doğacak zararları telâfi etmek üzere nakil vasıtaları için münferit şekilde veya grup halinde malî mesuliyet sigorta mukavelesi akdine mecburdurlar.

Nakil vasıtasının devriyle sigorta mukavelesinden doğan hak ve borçlar yeni sahibine intikal eder.

Sigortacı ve vasıtanın yeni sahibi devir keyfiyetine muttali oldukları tarihten itibaren 15 gün içinde sigorta mukavelesini feshedebilirler.

17 nci maddenin (F) bendinde gösterilen nakil vasıtaları hakkındaki malî mesuliyet sigortasına ait hükümleri Hükümet tâyin eder.

MADDE 52. — Motörlü nakil vasıtalarının cinslerine göre yatırılacak malî mesuliyet sigortasının kaza başına maddi ve bedenî zararlara karşı asgari sigorta miktarları bu kanuna bağlı cetvelde gösterilmiştir.

MADDE 53. — Sigorta mukavelesinden veya sigortaya ait kanunlar hükümlerinden doğan ve tazminat miktarının azaltılması veya kaldırılması neticesini veren istisnai haller, zarar görenlerin haklarına tesir etmez.

Şu kadar ki, sigortası, sigortaya ait kanunlar hüğümlerince ödediği miktarlar için, azaltma veya kaldırmaya izinli olduğu nispette sigorta ettiren aleyhine dâva açabilir.

MADDE 54. — Bir nakil vasıtasını sigorta etmiş olan sigortacı, sigorta mukavelesinin talik, tecdit, fesih veya devri muamelelerini ve sigortalı vasıta için her hangi bir ödemede bulunur ise bunun miktar ve sebebini, yukardaki hallerin tahakkukundan itibaren 8 gün içinde, vasıtanın kayıt ve tescil edilmiş olduğu trafik şube ve bürosuna bildirmekle mükelleftir.

Kayıt ve tescili yapan vilâyet trafik şube ve bürosunun durumu tebellüğden itibaren 15 gün zarfında sigorta eski haddinde devam eder.

MADDE 55. — Zarar gören kimse malî mesuliyet sigortası ile temin edilmiş miktarlar dâhilinde doğrudan doğruya sigortacıya da müracaat edebilir.

Zarar gören kimselerin birden fazla olması ve nakil vasıtasının sahibi tarafından ödenecek tazminat tutarının temin edilmiş miktarı aşması halinde, zarar gören kimselerin sigortacıya karşı hakları, temin edilen meblâğı geçmemek üzere mütenasiben azalır. Şu kadar ki, sigortacı, diğer tazminat taleplerinin bulunduğunu bilmeksizin zarar gören kimselerden bir veya bir kaçına hüsnüniyetle ödediği miktarlar nispetinde diğerlerine karşı olan mesuliyetinden kurtulur.

Zarar görenlerin sigortacı aleyhine dâva hakları kaza gününden itibaren iki yıllık müruzamana tâbidir.

Salâhiyetli mahkeme nakil vasıtasının kayıtlı bulunduğu veya kazanın vukubulduğu yer mahkemesidir.

MADDE 56. — Malî mesuliyet sigortası Türkiye’de çalışmaya salâhiyetli sigorta şirketleri tarafından yapılır.

Umumi Muvazeneye dâhil dairelerle mülhak bütçeli dairelere, hususi idare ve belediyelere ve 3659 sayılı Kanuna tâbi teşekkül ve müesseselere ait nakil vasıtalarının, üçüncü şahıslara ika ettiği zararları, malî mesuliyet sigortasına ait hükümler dâhilinde karşılamak üzere bu daireler tarafından bir fon tesis edilebilir.

Onuncu Bölüm

Cezalar, teşkilât ve takimat

I

Cezalar

MADDE 57. — Bu kanunun :

A) 20, 22, 24, 25, 27, 42, ve 44 ncü maddelerine aykırı hareket eden bisiklet sürücülere ile 45 nci maddesinin 2 ve 3 ncü fıkralarına aykırı hareket edenler 5 lira;

B) 17 ve 18 nci maddelerine aykırı hareket eden bisiklet sürücüleri ile 35, 36 ve 41 nci maddelerine aykırı hareket edenler 10 lira;

C) 19, 21, 30, 37, 38, 39 ve 43 ncü ve bisiklet sürücüleri hariç 20, 22, 25, 27 ve 42 nci maddelerine aykırı hareket edenler 25 lira;
hafif para cezası ile cezalandırılırlar.

MADDE 58. — Bu kanunun :

A) 34, 40 ve 46 nci maddelerine aykırı hareket edenler 10 liradan 25 liraya;

B) 29 ncu maddesine aykırı hareket edenler 10 liradan 50 liraya;

C) 32 nci maddesine aykırı hareket edenler 25 liradan 50 liraya;

D) 10, 15, 33, 47 ve 49 ncu maddelerine aykırı hareket edenler 25 liradan 100 liraya;

E) 12, 16 ve 54 ncü maddelerine aykırı hareket edenler 50 liradan 200 liraya;
kadar hafif para cezası ile cezalandırılırlar.

MADDE 59. — Bu kanunun :

A) 31 ve 48 nci maddelerine aykırı hareket edenler 100 liradan 200 liraya kadar ağır para ve 10 günden bir aya kadar hapis cezasıyla;

B) 14 ncü maddesiyle bisiklet sürücüleri hariç 17, 18 ve 24 ncü maddelerine aykırı hareket edenler 100 liradan 300 liraya kadar ağır para ve bir aydan üç aya kadar hapis cezasıyla;

C) 11 nci maddesine aykırı hareket edenler, bu fiilleri daha ağır bir cezayı istilzam etmediği takdirde 150 liradan 500 liraya kadar ağır para ve bir aydan bir seneye kadar hapis cezasıyla;
cezalandırılırlar.

MADDE 60. — Gerek umumi hükümlere, gerekse bu kanunun 58 ve 59 ncu maddelerine göre verilecek cezalardan başka :

A) 12 nci madde hükmüne aykırı hareket edenlerin tesislerinin kaldırılmasına;

B) 33 ncü maddeye muhalefetten dolayı iki defa mahkûmiyet halinde ikinci defa mahkûm olanların 15 gün ve mütaakıp tekerrür halinde bir aydan üç aya kadar müddetle şoför veya sürücü ehliyetnamelerinin geri alınmasına;

C) 31 nci maddede yazılı suçtan dolayı birinci mahkûmiyetinden itibaren bir yıl zarfında tekrar mahkûm olanların bir ay, iki defa mahkûm olanların 6 ay müddetle, üç defa mahkûm olanların daimî olarak şoför veya sürücü ehliyetnamelerinin geri alınmasına;

da hükmolunur.

Ehliyetnamenin geri alınmasını gerektiren suçlardan maznun olanlar hakkındaki kanuni takibat neticeleninceye kadar ilgili hâkim ehliyetnamenin tedbir mahiyetinde muvakkat olarak geri alınmasına karar verebilir.

Bu kanunla salâhiyetli kılınmış makam ve memurlardan başka hiçbir makam ve memur tarafından şoför veya sürücü ehliyetnameleri geri alınamaz.

II

Teşkilât ve takibat

MADDE 61. — Bu kanunda yazılı trafik suçlarına bakmak üzere Adalet Vekâletince lüzum görülen yerlerde tek hâkimli (Trafik mahkemeleri) kurulur.

Trafik mahkemeleri hâkimleri, Hâkimler Kanunu hükümlerine tâbidirler.

MADDE 62. — Bu kanunda yazılı suçları işleyenler hakkında trafik zabıtası

veya diğerk salâhiyetli kimseler tarafından tanzim edilecek zabıt varakaları trafik zabıtasınca trafik mahkemelerine tevdi olunur.

Bu nevi zabıt varakaları hilâfı sabit oluncaya kadar muteberdir.

MADDE 63. — Bu kanunun 57 nci maddesinde cezaları maktu olarak tesbit ve tâyin edilmiş olan suçları işliyenler hakkında tanzim edilen zabıt varakaları, trafik mahkemesinin tasdikiyle icra ve infaz olunur.

Trafik mahkemesi, zabıt varakasinda yazılı suçla o suça mürettep esasın uygunluğunu, zabıt varakasını tetkik suretiyle tesbit ettiği takdirde aynen, aksi halde ıslah ederek tasdik eder. Islahı mümkün olmayan zabıt varakaları iptal olunur.

MADDE 64. — Trafik mahkemeleri, bu kanunun :

A) 58 nci maddesinde asli ve 60 nci maddesinde fer'î cezaları tâyin edilmiş olan suçları kararname ile veya, duruşma yapmaksızın kararname tertibi mahzurlu görülürse, duruşmalı olarak;

B) 59 nci maddesinde asli ve 60 nci maddesinde fer'î cezaları tâyin edilmiş olan suçları duruşmalı olarak;

İntağ eder.

MADDE 65. — Mahkûmiyet halinde kararname; tertip edilmiş olan cezadan başka, işlenmiş olan suçtu, tatbik edilen kanun maddelerini sübut delillerini ve kararnamenin tebliği tarihinden itibaren 8 gün içinde kararı veren mahkemeye itiraz olunabileceği ve aksi halde kararnamenin icra edileceği kayıtlarını ihtiva eder. Bu itiraz, bir dilekçe vermek suretiyle veya bu hususta bir zabıt varakası tanzim edilmek üzere mahkeme kâtibine bir beyanda bulunarak yapılır. Bu zabıt varakası hâkime tadik ettirilir.

Mahkûm, müddet bitmeden evvel itirazından vazgeçebilir.

MADDE 66. — Muayyen müddet içinde aleyhine itiraz olunmayan kararname-ler katîleşir.

MADDE 67. — İtiraz üzerine duruşma yapılır. Şu kadar ki, maznun duruşmadan evvel itirazından vazgeçerse duruşmaya mahal kalmaz.

Duruşmada maznunu, vekâletnameyi haiz vekil temsil edebilir.

Hâkim, itiraz üzerine vereceği hükümde evvelki hükümle bağı değildir.

MADDE 68. — Maznun mazereti olmaksızın duruşmaya gelmez ve vekil de göndermezse tetkika hacet kalmaksızın itiraz reddolunur.

Kararname aleyhine itiraz müddetini geçirmeden dolayı eski hale getirme talebi kabul edilmiş olan maznunun duruşmaya gelmemesi sebebi ile itirazı reddolunursa, maznun buna karşı bir daha eski hale getirme talebinde bulunamaz.

MADDE 69. — Bu kanuna göre doğrudan doğruya veya itiraz üzerine duruşmalı olarak verilen bileümle kararlar katîdir.

MADDE 70. — Bu kanunun 58 nci maddesinde yazılı olan ve müeyyidesi yalnız hafif para cezasını müstelzim bulunan (ayrıca fer'î cezaı müstelzim olmayan) suçları işliyenler hakkında tanzim edilmiş olan zabıt varakasının alâkalıya verildiği veya tebliğ edildiği tarihten itibaren, suça mürettep hafif para cezasının asgari haddini 10 gün içinde nizamnamede gösterilecek usul dairesinde merciine ödiyenler hakkında takibat yapılmaz.

MADDE 71. — Trafik suçlarına ait cezalar, hükmün katîleşmesini yahut öde-

me veya infazı mütaakıp şoför veya sürücünün ehliyetnamesine kayıt ve tasdik olunur.

MADDE 72. — Cezai mesuliyete taallük eden tazminat talepleri, şayet iş ceza mahkemesine intikal etmiş ise o mahkemece neticelendirilir.

MADDE 73. — Bu kanuna göre verilen hükümler diğer kanunlara göre verilen hükümlerle içtima ettirilemez ve tekerrire esas tutulamaz.

Bu kanundaki tekerriir tâbirinden maksat, hüküm ktîleştikten sonra yeni bir trafik suçunun işlenmesidir.

On birinci Bölüm

Çeşitli hükümler

MADDE 74. — Bu kanunla vazifeli kılınmış idare ve komisyonların çalışma tarzlarını, kayıt ve tescil için alınacak harç ve resimlerin miktarları ile ödenme yer ve şekillerini, 16 ncı maddede zikredilen tesislerin haiz olacakları vasıfları, fennî muayene ve ehliyetname imtihanlarının esaslarını, 25 ve 28 nci maddelerdeki hükümlere göre şoför ve sürücülerin tekrar muayene ve imtihana tâbi tutulmalarına mesnet teşkil edecek sıhhi ârızalarla trafik suçlarını, şoför ve sürücülerin tâbi olacakları çalışma sürelerini, 70 nci maddeye göre ödenecek cezaların ödenme yer ve şekillerini, nakil vasıtalarının cins ve evsafını ve bunlarda bulunması lâzımgelen teçhizat ve malzemeyi, trafiği tehlikeye düşürecek veya trafiğe zorluk verecek halleri ve bu kanunun tatbikatına ait bilcümle hususları göstermek üzere Adalet, İçişleri, Bayındırlık, Ekonomi ve Ticaret, Sağlık ve Sosyal Yardım ve Ulaştırma vekâletlerince müştereken, bu kanunun neşrinden itibaren altı ay içinde bir nizamname hazırlanır.

MADDE 75. — Kayıt ve tescil muameleleri bu kanuna göre yapılacak olan nakil vasıtaları için belediyelerce numara ve plâka verilmesi, belediye ve hususi idarelere resim, harç ve vergi alınması hakkındaki 1580 sayılı Belediyeler Kanununun 15 nci, 5237 sayılı Belediye Gelirleri Kanununun 17 nci ve İdarei Hususiyei Vilâyat Kanununun 80 nci maddelerindeki hükümlerle diğer kanunlardaki trafikle alâkalı ve bu kanuna aykırı bilcümle hükümler ve 5237 sayılı Belediye Gelirleri Kanununun 18 nci maddesi kaldırılmıştır.

GEÇİCİ MADDE 1. — Bu kanunun yürürlüğe girdiği tarihte 16 ncı maddede zikredilen yerlerde tesisi bulunan kimselerin tesisleri vilâyet trafik komisyonlarıca tetkik edilerek, durumları nizamnamede belirtilen vasıf ve şartlara uygun görülmiyen tesis sahiplerine bir tebligat yapılır.

İlgililer tebligatta yazılı müddet içerisinde tesislerini nizamname hükümlerine uydurmaya mecburdurlar.

GEÇİCİ MADDE 2 — Bu kanunun yürürlüğe girdiği tarihte kayıt ve tescili yapılmış olan nakil vasıtalarının sahipleri trafik şube veya bürolarına müracaatla 6 ay içinde kayıt ve tescil muamelelerini bu kanun hükümlerine göre uydurmaya mecburdurlar.

GEÇİCİ MADDE 3. — Bu kanunun yürürlüğe girdiği tarihte şoför ve sürücü ehliyetnamesi almış bulunanlar trafik şube veya bürolarına müracaatla 6 ay içinde bunları yenilemeye mecburdurlar.

GEÇİCİ MADDE 4. — Bu kanun hükümlerinin tatbikından doğan ihtilâflar,

trafik mahkemelerinin bulunmadığı yerlerde sulh ceza mahkemelerince başka işlere tercihan hal ve intaç olunur.

GEÇİCİ MADDE 5. — Bu kanunun tatbikını temin etmek için Adalet Vekâleti, Emniyet Umum Müdürlüğü ve Karayolları Umum Müdürlüğü teşkilâtına ilâvesi lâzımgelen kadroları gösterir teşkilât kanunları en geç bu kanunun neşrinden itibaren bir ay içinde Hükümet tarafından Meclise sunulur.

GEÇİCİ MADDE 6. — Bu kanunun yürürlüğe girdiği ay ile mütaakıp aylar için belediyelerce 5237 sayılı Belediye Gelirleri Kanununun 18 nci maddesi mucibince tahsil edilmiş resimler mükelleflere geri verilir.

MADDE 76. — Bu kanunun 6, 12, 13 ve 74 ncü maddeleri hükümleri kanunun neşri tarihinde ve diğer maddeleri geçici 5 nci maddede gösterilen teşkilât kanunlarının neşri tarihinden 6 ay sonra yürürlüğe girer.

MADDE 77. — Bu kanunu İcra Vekilleri heyeti yürütür.

Geçici Komisyonun değiştirişine bağli cetvel

Karayolları Trafik Kanununun 52 nci maddesine tevfikan motörlü nakil vasıtalarının cinslerine göre yaptırılacak malî mesuliyet sigortasının asgari hadlerini gösterir cetvel

Motörlü nakil vasıtalarının cinsleri	Kaza başına malî mesuliyet sigortası asgari hadleri	
I - Bedenî zararlar için :		
A) Motosikletler	2 000	T. L.
B) Otomobiller	5 000	T. L.
C) Kamyonet, kamyon ve 10 kişiye kadar (dâhil) oturacak yeri olan nakil vasıtaları	10 000	T. L.
D) Tramvay ve trolleybüsler	20 000	T. L.
E) Otobüsler :		
a) 25 kişiye kadar (dâhil) oturacak yeri olanlar	15 000	T. L.
b) 25 kişiden fazla oturacak yeri olanlar	20 000	T. L.
II - Maddi zararlar için :		
A) Motosikletler	1 000	T. L.
B) Diğer bütün nakil vasıtaları	2 000	T. L.