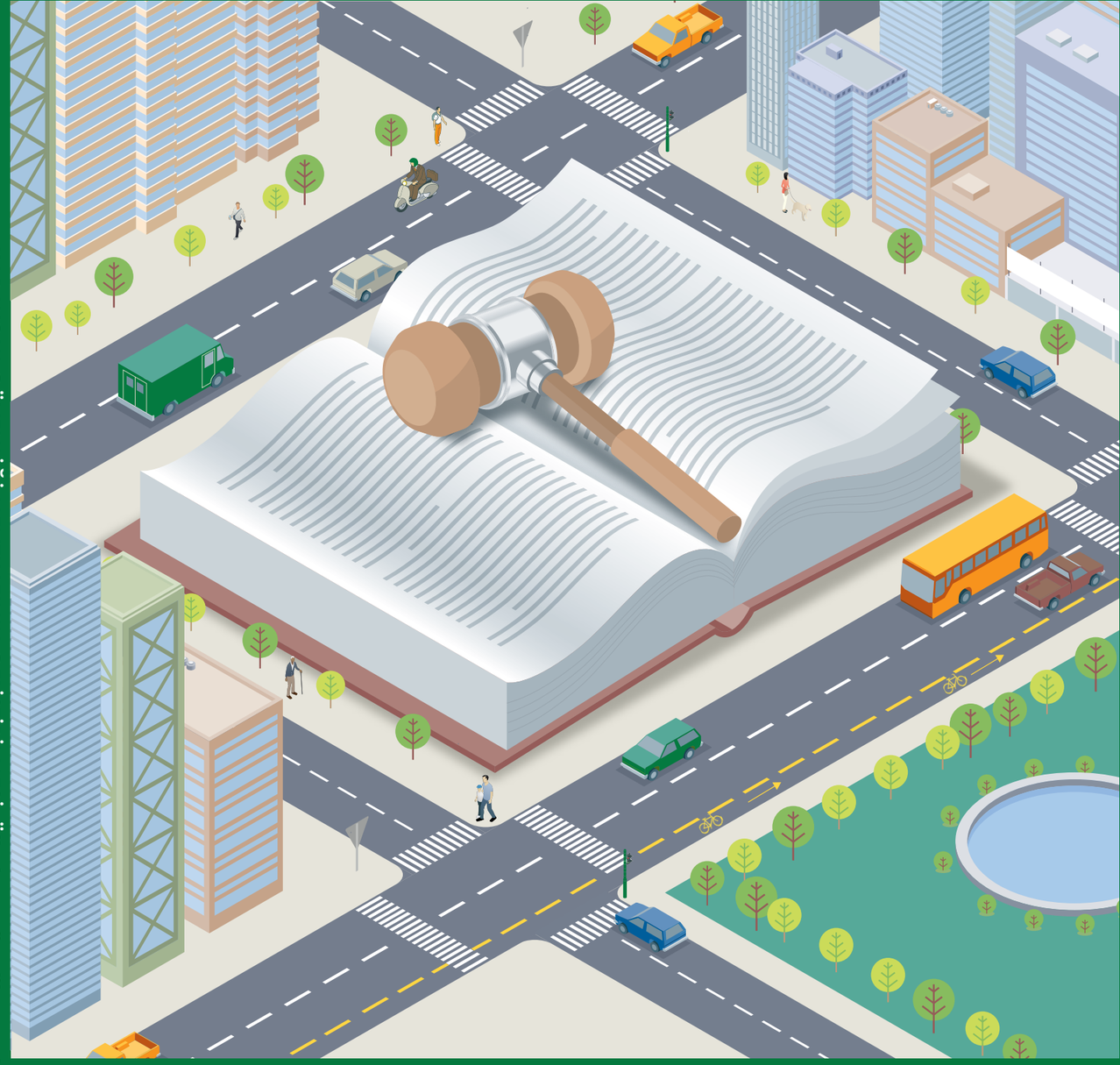
Emniyet Genel Müdürlüğü
Trafik Araştırma Merkezi Müdürlüğü
Ayrancı Mah. Dikmen Cad. No:1 1
O Blok 6.Kat 06450 Çankaya – ANKARA
Tel: 00 90 312 412 21 80
Faks: 00 90 312 467 25 39
E-Posta: infotam@egm.gov.tr
İnternet Adresi: http://www.trafik.gov.tr

KARAYOLU GÜVENLİĞİ MEVZUATININ GELİŞTİRİLMESİ: Ülkelere yönelik uygulama ve kaynak el kitabı



KARAYOLU GÜVENLİĞİ MEVZUATININ GELİŞTİRİLMESİ:

Ülkelere yönelik uygulama ve kaynak el kitabı

KARAYOLU GÜVENLİĞİ MEVZUATININ GELİŞTİRİLMESİ:

Ülkelere yönelik uygulama ve kaynak el kitabı

Bu kitap "STRENGTHENING ROAD SAFETY LEGISLATION: A practice and resource manual for countries" adı altında Dünya Sağlık Örgütü tarafından 2013 yılında yayınlanmıştır.

© World Health Organization (2013)

Dünya Sağlık Örgütü Genel Müdürlüğü yalnızca Türkçe sürümünden sorumlu olan Emniyet Genel Müdürlüğü'ne Türkçe bir sürümü için çeviri ve yayın haklarını vermiştir.

Karayolu Güvenliği Mevzuatının Geliştirilmesi: Ülkelere yönelik uygulama ve kaynak el kitabı

© Emniyet Genel Müdürlüğü (2014)

Genel Koordinatör	***:*** *Dr. Osman AKÇAY*
Çeviri Editörü	***:*** *Dr. Fatih VURSAVAŞ,*
	Sevinç DAĞAŞAN
Sayfalama	***:*** *Sedat KURBAN*
Baskı	***:*** *Uzerler Matbaacılık Tanıtım San. ve Ltd. Şti., Ankara*
	0312 441 90 15 • www.uzerler.com
ISBN:	***:*** *978-605-149-542-2*
EGM Yayın Katalog Numarası	***:*** *618*

Trafik Araştırma Merkezi Müdürlüğü;

17.10.1996 tarih ve 4199 sayılı kanunun 45.maddesi ile kurulmuş olan, Emniyet Genel Müdürlüğü Trafik Hizmetleri Başkanlığı bünyesinde görevini yürüten Trafik Araştırma Merkezi Müdürlüğü; üniversiteler ve trafikle ilgili gönüllü kuruluşlarla işbirliği içinde, karayolu trafik güvenliğine ilişkin araştırmalar yapmak ve trafik kazalarını önlemek amacıyla yerli yabancı bilimsel gelişmeleri takip ederek öneride bulunmakla görevlidir.

İletişim:

Emniyet Genel Müdürlüğü

Trafik Araştırma Merkezi Müdürlüğü

Ayrancı Mah. Dikmen Cad. No:11 O Blok 6.Kat 06450 Çankaya – ANKARA

Tel: 00 90 312 412 21 80 Faks: 00 90 312 467 25 39

E-Posta: infotam@egm.gov.tr İnternet Adresi: http://www.trafik.gov.tr

Bu kitabın çeviri işlemleri BORDO Tercüme Limited Şirketi tarafından yapılmıştır.

İÇİNDEKİLER

TEŞEKKÜRLER vii
GİRİŞ 1

BÖLÜM 1
Karayolu güvenliğine ilişkin yasa ve yönetmeliklerle ilgili yasal çerçeve 3

1.1 Karayolu güvenliğine ilişkin yasa ve yönetmelikler 5
1.2 Karayolu güvenliği ile ilgili yasama işlemlerini etkileyen faktörler 6
1.2.1 Yaralanma ve ölümlerde son eğilimler 7
1.2.2 Toplumsal normlar ve değerler 7
1.2.3 Finansal, insani ve diğer kaynaklar 8
1.3 Farklı sektörlerin karayolu güvenlik yasaları ve yönetmelikleri üzerindeki etkileri 9
1.4 Değişikliğin gerçekleştirilmesinde zamanlamanın önemi 9
1.5 Değişimi yaratmak için gerekli olan kaynaklar 9
1.6 Kaynakça 12

BÖLÜM 2
Yasa ve yönetmeliklerin değerlendirilmesi ve geliştirilmesi 15

2.1 Kurumsal değerlendirmenin yapılması 18
2.2 Ulusal yasa ve yönetmeliklerin gözden geçirilmesi 19
2.3 Yasa ve yönetmeliklerdeki boşlukların değerlendirilmesi 20
2.4 Yasa ve yönetmeliklerin kapsamının geliştirilmesi 24
2.4.1 Yasa ve yönetmeliklerin kanıta dayalı olduğundan emin olunması 24
2.4.2 Yasa ve yönetmeliklerin uygulamaya uygun hükümler içerdiğinden emin olunması 26
2.4.3 Yasa ve yönetmeliklerin uygun cezaları içerdiğinden emin olunması . . 28
2.5 Kaynakça 30

BÖLÜM 3

Uygulama ve Kaynaklar 33

3.1 Belirli risk faktörlerine ilişkin yasaların kapsamının artırılması 35

3.1.1 Hız 36

3.1.2 Alkollü araç kullanma 39

3.1.3 Motosiklet kaskları 43

3.1.4 Çocuk koruma sistemleri 46

3.1.5 Çocuk koltukları 49

3.2 Kaza sonrası bakım ile ilgili yasaların kapsamının geliştirilmesi. 52

3.3 Kaynakça 55

BÖLÜM 4

Yasal ve düzenleyici değişiklik adına savunuculuk yapmak 59

4.1 Değinilecek konuyu belirleyin 61

4.2 Savunuculuğun amaç ve hedeflerini belirleyin 61

4.3 Siyasi yapı hakkında bilgi sahibi olun 61

4.3.1 Yasal (ya da düzenleyici) süreçler hakkında fikir sahibi olun 62

4.3.2 İlgili paydaşları saptayın 62

4.4 Etkili mesajlar tasarlayın ve iletin 65

4.5 Siyasi liderleri yanınıza çekerek güçlü ortaklıklar inşa edin 65

4.6 Bir eylem planı oluşturun, uygulamaya geçirin ve süreci takip edin 65

4.7 Kaynakça 68

Sonuç 69

KANUN EKLERİ

Kanun Ekleri **71**

A.1 Aşırı hız **73**
A.2 Alkollü Araç Kullanma **75**
A.3 Motosiklet Kaskları **77**
A.4 Emniyet Kemeri **78**
A.5 Kaza sonrası bakım **80**
A.5.a Karayolu trafik kazalarında yardım sağlama görevi 80
A.5.b 'İyi niyetli yardım' yasaları 80
A.5.c Ambulans Hizmetleri 81
A.5.d İlk yardım eğitimi 82
A.5.e Acil durum stabilizasyonu hizmeti sağlama görevi 84
A.5.f Kazazedelerin kayıplarının telafi edilmesi 86
Kaynakça **88**

TEŞEKKÜRLER

Bu el kitabının yazılması ve üretilmesi Evelyn Murphy tarafından koordine edildi; Etienne Krug, Margaret Peden ve Meleckidzedeck Khayesi tehnik destek ve veri sağladı. Aynı zamanda Dünya Sağlık Örgütü (DSÖ) Şiddet ve Yaralanmaların Önlenmesi ve Engellilik Departmanındaki meslektaşlarımızın yapmış olduğu katkılara da minnettarız: Elena Altieri, Allison Harvey, David Meddings, Thomas Shakespeare, Laura Sminkey, Tami Toroyan. İdari yardımları sebebiyle Pascale Lanvers-Casasola'ya özel teşekkürler.

DSÖ ülke ofislerinde çalışan meslektaşlarımızın yapmış olduğu katkılara da minnettarız: Jonathan Passmore (Vietnam), Victor Pavarino (Brezilya), Eugenia Maria Rodriguez (DSÖ Amerika Bölge Ofisi) ve Francesco Zambon (Rusya Federasyonu).

DSÖ aşağıda yer alan kişilerin sağlamış olduğu teknik katkılar için kendilerine minnettardır: Matts-Åke Belin, Gayle DiPietro, Moira Donahue, Anthony Greene, Gopalakrishna Gururaj, Christopher Jones, Olive Kobusingye, Luiz Otávio Maciel, Hiwote Mikonnen, Teresa Senserick, David Sleet, Kent Stevens, Sanjivi Sundar, Joël Valmain ve Kiragu Wachira.

Bu el kitabına katkı yapan diğer isimlerse şu şekilde: Elizabeth Heseltine (editör), Ana Jiménez ve Núria Comellas Pastallé, Art'n Visual Design grafik tasarımcıları ve son okumayı yapan Ms Ann Morgan.

Son olarak Dünya Sağlık Örgütü, bu yayının hazırlanmasını ve basılmasını mümkün kılan maddi katkıları sebebiyle Bloomberg Yardımseverler Vakfı'na da müteşekkirdir.

GİRİŞ

Karayolu trafik güvenliğine adanan 2004 yılı Dünya Sağlık Gününde, Dünya Sağlık Örgütü (DSÖ) ve Dünya Bankası Karayolu Trafik Kazalarındaki Yaralanmaların Önlenmesi ile ilgili Dünya Raporu'nu yayınladı(1). Bu rapor karayolu trafik kazaları vakaları sorununun küresel boyutunu ifade ediyordu. Raporun amacı hükümetleri ve diğer ilgili kişi ve kurumları karayolu trafik kazaları konusu ve bunların sonuçları üzerinde eğilme konusunda teşvik etmekti. Dünya Raporu aynı zamanda kazalardan kaynaklı yaralanma ve ölümlerin azaltılması konusunda kapsamlı bir yaklaşım ortaya koyuyor, hükümetleri karayolu trafik kazalarını önleme, yaralanma vakalarını ve bunların sonuçlarını en az düzeye indirme ve bu faaliyetlerin etkilerini değerlendirme konusunda teşvik ediyordu; buna göre hükümetlerden aşağıdaki adımları atmaları bekleniyordu:

- Yolun fonksiyonuna uygun hız sınırları belirleme,
- Motorlu taşıtlarda yolculuk eden her birey için emniyet kemeri ve çocuk koltuklarını zorunlu hale getiren yasaların kabul edilmesi,
- Bisiklet sürücüleri ile iki tekerlekli motorlu taşıtları kullanan sürücülerin kask takmalarını zorunlu kılan yasaların kabul edilmesi,
- Sürücüler için kanda bulunacak maksimum alkol miktarının belirlenmesi ve kontrol noktalarında rastgele nefes testlerinin yapılması (1).

2009 yılında yayınlanan ve 178 ülke tarafından sağlanan verilerin özetini içeren ilk DSÖ Karayolu Güvenliği Hakkında Küresel Durum Raporu (2) ülkeler tarafından yakın zamanda karayolu güvenlik düzeylerini artırmak üzere atılan adımları ortaya koymaktadır. Rapor ayrıca ülkelerin kendi karayolu güvenlik önlemlerini kıyaslayabilecekleri nirengi noktaları ortaya koyarak ve düzenleyici ve düzenleyici olmayan, gerçekleştirilebilecek bir dizi faaliyet önerisinde bulunmuştur. Kapsamlı bir mevzuat (tutarlı ve sürekli bir yaptırım ve kamu eğitimi ile desteklenen sert ve uygun cezaları da içeren) karayolu güvenliği ile ilgili davranış biçimlerini, normları ve kamuoyu algısını değiştirmede en önemli tetikleyici unsurlardan biri olmuştur (2,3). 2009 yılında yayınlanan rapor, ülkelerin pek çoğunda (%85) karayolu trafik kazalarındaki yaralanmalarla ilgili bilinen temel risk faktörleri üzerine tam bir mevzuat bulunmadığını ve mevcut yasaların, özellikle de düşük ve orta düzeyde gelire sahip ülkelerde genellikle tam olarak uygulanmadığını ortaya koymuştur. Mart 2013'te yayınlanan İkinci Karayolu Güvenliği Hakkında Küresel Durum Raporu (4) kapsamlı bir karayolu güvenlik mevzuatına sahip ülkelerin sayısında genel bir artış olmadığını göstermiştir.

Mayıs 2010'da, Birleşmiş Milletler Genel Meclisi 64/225 (5) numaralı kararı onayladı ve "Karayolu Güvenliği İçin On Yıllık Eylem Planı 2010-2020" hayata geçirildi. Bu plan Üye Devletlere 'on yılın sonuna kadar geçen süre zarfında temel risk faktörleri ile ilgili kapsamlı bir mevzuata sahip devletlerin oranının "…ortak sektörler arası girişimler aracılığıyla %50'ye yükseltilmesi…" yönünde çağrı yaptı. Nisan 2012'de Genel Meclis 66/260 (6) sayılı kararı imzaladı. Bu karar "henüz temel risk faktörleri hakkında ulusal bir karayolu güvenlik mevzuatını kabul etmeyen ve uygulamaya koymayan; ve mevzuatın uygulanmasını sosyal pazarlama kampanyaları ve tutarlı ve sürekli yaptırım faaliyetleri ile desteklemeyen ülkelere bu yönde adım atması yönünde" çağrıda bulunuyordu.

Karayolu Güvenlik Mevzuatının Güçlendirilmesi başlıklı bu el kitabı, uygulayıcıların ve karar organlarının kapsamlı bir karayolu güvenlik mevzuatı stratejisi kapsamında yeni Yasa ve yönetmelikleri hayata geçirmek veya var olan Yasa ve yönetmelikler üzerinde iyileştirmeler yapmak için kullanabilecekleri metot ve kaynakları tanımlamaktadır. Bu yayın özellikle de, ülkelere en temel beş risk faktörü ve kaza sonrası bakım konuları ile ilgili mevzuatın değerlendirilmesi ve geliştirilmesi için kademeli bir yaklaşım benimsemesi yönünde tavsiyede bulunmaktadır. Dolayısıyla bu rapor aşağıdaki amaçlar doğrultusunda kullanılabilir:

- Bir ülkedeki uygulanabilir mevzuat ve diğer süreçlerin genel bir çerçevesi hakkında bir anlayış geliştirilmesi;

- Mevcut ulusal mevzuat ve yönetmeliklerin gözden geçirilmesi ve etkili karayolu güvenlik tedbirlerinin uygulamaya konmasının önündeki engellerin tespit edilmesi;

- Mevzuatın geliştirilmesi amacıyla, uluslararası anlaşmalar ve etkili önlemler ile ilgili kanıta dayalı rehberlik ve öneriler gibi kullanılabilir kaynakların tespit edilmesi;

- Mevzuatın geliştirilmesi konusundaki savunuculuk faaliyetleri de dahil olmak üzere beş temel risk faktörü ve kaza sonrası bakım konuları ile ilgili ulusal mevzuatın ve yönetmeliklerin güçlendirilmesine yönelik eylem planlarının hazırlanması.

Burada değinilen karayolu kazalarındaki yaralanmalara ilişkin beş temel risk faktörü ve kaza sonrası bakım konuları dışında önemli pek çok konu bulunmaktadır ve bunlar da kapsamlı bir ulusal karayolu güvenliği mevzuatı sisteminin hayata geçirilmesi için dikkate alınmalıdır; fakat bu konular elinizde bulunan el kitabının kapsamını aşmaktadır. Bu konular arasında, araç ve kask üretim standartları ve denemeleri, üçüncü taraf sigortası, kazazedelerin hakları ve zararlarının tazmin edilmesi, aşamalı sürücü belgelendirme sistemleri, karayolu denetimleri ve yol tasarımı standartları ile ticari sürücüler için sürüş saati kısıtlamaları yer almaktadır.

Kaynakça

1. Peden M vd. ed. Trafik kazalarındaki yaralanmaların önlenmesi hakkında Dünya Raporu. Cenova, Dünya Sağlık Örgütü, 2004.

2. *Karayolu güvenliği ile ilgili küresel durum raporu: harekete geçme zamanı. Cenova, Dünya Sağlık Örgütü, 2009.*

3. Zaal D. Trafik kanunu uygulaması: Literatür değerlendirmesi. Melbourne, Monash Üniversitesi Kaza Araştırma Merkezi, 1994 (Rapor No.: 53).

4. *Karayolu güvenliği ile ilgili Küresel Durum Raporu 2013: On yıllık bir hareketi desteklemek. Cenova, Dünya Sağlık Örgütü, 2013.*

5. A/RES/64/255 sayılı Karar. Küresel Karayolu Güvenliğinin Geliştirilmesi. Birleşmiş Milletler Genel Meclisi altmış dördüncü oturum, New York, 10 Mayıs 2010 (http://www.un.org/en/ga/64/resolutions.shtml, Son erişim: 6 Haziran 2013).

6. A/RES/66/260 sayılı Karar. Küresel Karayolu Güvenliğinin Geliştirilmesi. Birleşmiş Milletler Genel Meclisi altmış altıncı oturum, New York, 23 Mayıs 2012 (http://www.un.org/en/ga/66/resolutions.shtml, Son erişim: 6 Haziran 2013).

Bölüm 1

Karayolu güvenliğine ilişkin yasa ve yönetmeliklerle ilgili yasal çerçeve

Bölüm 1 Karayolu güvenliğine ilişkin yasa ve yönetmeliklerle ilgili yasal çerçeve

1.1 Karayolu güvenliğine ilişkin yasa ve yönetmelikler 5

1.2 Karayolu güvenliği ile ilgili yasama işlemlerini etkileyen faktörler 6

1.2.1 Yaralanma ve ölümlerde son eğilimler. 7

1.2.2 Toplumsal normlar ve değerler 7

1.2.3 Finansal, insani ve diğer kaynaklar 8

1.3 Farklı sektörlerin karayolu güvenlik yasaları ve yönetmelikleri üzerindeki etkileri 8

1.4 Değişikliğin gerçekleştirilmesinde zamanlamanın önemi 9

1.5 Değişimi yaratmak için gerekli olan kaynaklar 9

1.6 Kaynakça. 12

Kapsamlı karayolu güvenliği yasaları ve yönetmelikleri bütün karayolu kullanıcıları arasındaki yaralanma ve ölüm vakalarının azaltılmasında oldukça etkilidir. Böylesi yasaları hayata geçirmekse pek çok faktörden etkilenmekte olup; siyasi irade, kaynak kapasitesi ve karayolu kullanıcılarının davranış biçimlerini değiştirmenin zorluğu gibi konular bu faktörlerin yalnızca bir kaçıdır. Karayolu güvenliği Yasa ve yönetmeliklerinin yalnızca biçiminin değil, aynı zamanda bu yasal değişikliklerin hangi bağlamda hayata geçirilebileceğinin iyice kavranması son derece önemlidir.

1.1 Karayolu güvenliğine ilişkin yasa ve yönetmelikler

Bu kılavuzda düzenleyici yasalar arasında ayrım yapmak için kullanılan terminoloji, çeşitli kaynaklardan uyarlanmıştır. Dolayısıyla:

- **Yasa** veya **yönetmelik,** eyalet veya devlet düzeyinde ulusal bir yasa yapma mercii veya parlamento tarafından yasalaştırılan emir veya standartlar bütünü olup, uyulmaması durumunda olumlu veya olumsuz yaptırımlar ile uygulanabilirdir. Bazı ülkelerde, **kanun** veya **kararname** terimleri kullanılmaktadır.

- **Yasa tasarısı,** bir ülkede geçerli prosedürler uyarınca parlamentonun veya hükümetin eyalet veya devlet düzeyinde benzer bir yasama organının onayına sunulan bir yasa taslağı olup; henüz onaylanmış olmadığı için yasa olarak değerlendirilmez.

- **Yönetmelik** veya **kural,** hükümetin bakanlıklar gibi yürütme organlarının, bir yasaya daha fazla açıklık kazandırmak için yürürlüğe koyduğu politika veya yönerge ifadesidir. Bir yasanın etki ve yaptırımına sahiptir.

- **Tüzük** veya **nizamname,** belediyeler veya diğer yerel yönetimlerce yürürlüğe konan yasalar bütünüdür. Ulusal düzeyde geçerli olmasa da, bazen ulusal yasalardan etkilenir. Yerel tüzükler, ulusal yasaları yansıttığında bir uyum meydana gelir. Yerel yönetim ve belediyelere büyük yetkiler verilerek ulusal yasalarla uyuşmazlık ortaya çıktığında ise parçalanmalar görülür. Bu kılavuzun odak noktası federal ve ulusal yasalar olsa da, bazı yerel örneklere de yer verilmiştir.

- **Standartlar,** motosiklet kaskı ve çocuk koltuğu gibi, ulusal düzeyde geçerli olan minimum güvenlik gereksinimlerini ortaya koyan teknik belgelerdir. Standartlar, ulusal sınırlar içerisinde kalmak kaydıyla, yerel makamların yerleşim yerlerinde, inşaat alanlarında veya okul çevresinde hız sınırı belirlemesi gibi yasa veya yönetmeliklerin yerel düzeyde nasıl uygulanacağını da tanımlayabilir.

Karayolu güvenliği yasasının türü, bir ülkenin eyalet sistemine veya ulusal bir sisteme sahip olmasına göre değişir. Eyaletler, yasa çıkarma konusunda federal ve ulusal yasalardan farklı bir esneklik düzeyine sahip olabilir. Örneğin, eyalet sistemine sahip Avustralya, Hindistan ve Amerika Birleşik Devletleri'nde eyaletler kendi yasalarını çıkararak, aynı ülke içerisinde farklı karayolu güvenliği standartlarının görülmesine yol açabilir. Buna ek olarak, bazı ülkelerde yerel yönetimler ve belediyeler de kendi yasalarını çıkarabilmektedir.

Karayolu güvenliğine ilişkin yasalar, bazen amaçlanan davranış veya eyleme bağlı olarak ülkeden ülkeye değişiklik gösterir. Örneğin:

- **Ulaşım** ve **motorlu taşıt** yasaları, araç kullanma hakkı, ruhsat ve araç tescili, yol işaret ve işaretçileri, araç kullanma idaresi, motorlu taşıtların üretim standartları ve ticari sürücü çalışma saatleri gibi konuları kapsamaktadır. Bu yasalar, yol emniyetiyle sınırlı kalmayıp, ulaşım altyapısını içerebilir.

- **Ceza** hukuku, dikkatsiz araç kullanma ve alkollü veya uyuşturucu madde etkisi altında araç kullanma gibi belirli davranışların yasalara aykırı olduğunu belirtmektedir.

- **Sigorta** hukuku, sürücülerin sorumlulukları ile karayolu trafik kazası mağdurlarının mal kaybı veya tedavi masrafları gibi tazminatlarını ele alır.

- **Anayasa** hukuku, bazı yetki alanlarında acil müdahale dahil olmak üzere, insanların sağlık bakımı hakkını ele alır.

- **Kamu sağlığı** hukuku, hastanelerde sağlık hizmetlerine erişim ve ilk yardım müdahalesi alan kişilerin korunması gibi kaza sonrası müdahale konularını içerir.

- **Haksız muamele** hukuku, medeni hukuk içerisinde araç kullanma davranışına dayanarak kusurlu tarafın belirlenmesini sağlar. Haksız

fiil yasaları ve dava geçmişi, kusurlu tarafın nasıl belirlendiği ve kazazedelerin tazminatını kimin karşılayacağını tanımlayabilir. Bu yasalar, kişilerin başkalarına zarar verecek davranışlar içerisine girmesini önleyerek, sorumlu davranışlarda bulunmayı teşvik eder (1). Haksız fiil yasaları kapsamında yükümlülüğün genel şartları arasında şunlar bulunur:

- *'Yasal yükümlülüğün'* ihmali: Kırmızı ışıkta geçmek gibi, zarara yol açan bir eylem veya ihmalin, mantıklı bir kişi tarafından yapılmaması beklenen bir davranış olması gerekir.
- *Nedensellik:* Kırmızı ışıkta durmayarak bir yayaya çarpmak gibi, eylem (veya ihmal) ile zarar arasındaki nedensellik ilişkisinin ortaya konması gerekir.
- *Zarar:* Dava veya mesuliyetin başlatılabilmesi için, eylemin (veya ihmalin) zararla sonuçlanması gerekir. Bu unsur sıklıkla, kazazedenin kalıcı veya geçici olarak iş görememesi yahut bakmakla yükümlü olduğu kişilerin desteğini kaybetmesinden kaynaklanan 'zararlar' olarak belirtilir(2).

Kutu 1.1, Hindistan'da karayolu güvenliğine ilişkin hukuki çerçeve ile yasa türlerini özetlemektedir.

1.2 Karayolu güvenliği ile ilgili yasama işlemlerini etkileyen faktörler

Ulusal karayolu güvenliği yasalarına ve tarihsel önceliğinin bulunmasına rağmen, ulusal düzeyde yasama işlemlerinin gerçekleştirilmesini teşvik eden ya da bunlara ön ayak olan

Kutu 1.1: Hindistan'da karayolu güvenliğine ilişkin yasal çerçeve ve yasalar

1988 TARİHLİ HİNDİSTAN MOTORLU TAŞITLAR KANUNU, Hindistan'da karayolu güvenliğini yöneten ulusal kanundur ve sürücü belgelerinin verilmesi ve kullanıcı davranışı (3) gibi konuları içerir. 1989 tarihli Motorlu Araçlar Kurallar Esası, bu yasanın uygulayıcı yönetmeliklerini oluşturur (4). Kanun eyalet hükümetlerine belli hükümleri hayata geçirmek amacıyla kendi kurallarını belirleme yetkisi vermekte olup bu sebeple uygulamada eyaletten eyalete farklılıklar ortaya çıkmaktadır. Yakın zamanda Motorlu Taşıtlar Kanunu'nda cezaların artırılmasına yönelik değişiklik yapılması için yasa tasarısı teklif edilmiştir (5).

Hindistan Ceza Hukuku, karayolu güvenliğine ilişkin yasalar aracılığıyla sorumsuz ve tehlikeli araç kullanmayı yasa dışı ilan eder. Dolayısıyla, başkalarının hayatını ya da kişisel güvenliğini tehlikeye atacak ya da yaralanmalara sebep olacak şekilde "aceleci ve ihmalkâr" biçimde araç kullanmak; adam öldürme, cinayet ya da tedbirsizlikten ölüme sebebiyet verme olarak değerlendirilebilir. Buna ek olarak, Hindistan'daki karayolu güvenliği yasaları bünyesinde, kamuoyunu tehlikeye sokacak hız veya biçimde ya da belirlenen limitin üzerinde alkollü araç kullanan bireyler 6 aydan (ilk eylem için) 3 yıla kadar (ikinci eylem için) hapis cezasına veya para cezasına ya da hem hapis hem de para cezasına çarptırılabilir (6,7).

Motorlu Taşıtlar Kanunu ayrıca sürücülerin yaralanma ya da başkalarının mallarına gelen zarar ya da ölüm nedeniyle ortaya çıkacak mali giderleri karşılayabilmek için mali sorumluluk sigortasına sahip olmalarını zorunlu kılar (7). Üçüncü Şahıs Sigortası, aynı zamanda itirazları ve prim hadlerini de değerlendiren Sigorta Düzenleme ve Geliştirme Dairesi tarafından düzenlenir (8).

Karayolunda meydana gelen trafik kazaları haksız fiil davalarının konusu olmuştur. 1988 yılında yürürlüğe giren –ve 1939 yılındaki bir yasanın revizyonu olan- Motorlu Taşıtlar Kanunu'ndan önce karayolunda meydana gelen trafik kazalarındaki sorumluluk, mahkemede haksız fiil kanunu bünyesinde bir kusur konusu olarak karara bağlanırdı. 1988 yılındaki Kanun, 1994 yılında bu yasada yapılan değişiklikler ve o günden bugüne süregelen davalar sorumluluğu daha net bir biçimde tanımladı (9). 1988 yılından önce trafik kazalarındaki sorumluluk temel olarak kusura dayandırılırdı. 1988 Kanunu ile birlikte, kaza kalıcı sakatlık veya ölümle sonuçlandığında araç sahibi açık bir biçimde sorumlu tutulmaya başlandı; tazminatın miktarı ise düzenlendi. 1994 yılında yapılan değişiklikler, yaralanmaya sebep olan kişi üzerine daha fazla sorumluluk yüklerken sigorta şirketleri de hangi taraf kusurlu olursa olsun kurbana ya da kurbanın varislerine belli bir miktar ödeme yapmakla yükümlü tutuldular.

unsurların neler olduğunu tespit etmek zordur. Trafik istatistikleri sıkça yasamayı teşvik etse de, istatistik yasamanın gerçekleştirilmesini sağlayan tek unsur değildir; diğer faktörler arasında siyasi irade ve (özellikle hukuki reforma ilişkin) üst düzey bir kararlılık, kamuoyu baskısı, kanun yapıcıların ailesinde trafik ile ilgili kişisel bir trajedinin yaşanması, toplumsal norm ve değerlerdeki değişimler yer almaktadır. Küresel kararlılık ve Birleşmiş Milletler gibi uluslararası politikalar geliştiren teknik kurumların en iyi uygulamaya ilişkin önerileri de, karayolu güvenliği yasalarının reformuna sebep olabilir. Yasama, bir ülkenin yaralanma ve ölümleri azaltmaya ve karayolu güvenliği ile ilgili genel hedeflerini gerçekleştirmeye yönelik kapsamlı bir karayolu güvenliği stratejisinin önemli bir parçasını oluşturmaktadır.

Uluslararası yönetmelikler bir referans noktası olarak işlev görmektedir ve bölgelerin ya da ülkelerin kanıta dayalı uygulamaları dayatabileceği bir yasal çerçeve sağlayabilmektedir. Örneğin 1949 ve 1968 tarihli Birleşmiş Milletler Karayolu Trafiği Anlaşması (10) ve 1968 tarihli Karayolu Uyarı ve İşaretleri Anlaşması (11) özellikle Avrupa'daki ülkeler için en iyi uygulamalara ilişkin tavsiyelerde bulunmaktadır. 1968 tarihli Karayolu Trafiği Anlaşması'nı tamamlayıcı nitelikteki Karayolu Trafiği ile ilgili Birleştirilmiş Karar (12) ve 1971 tarihli Avrupa Mutabakatı, karayolu güvenliğini artırmak için rehberlik ve uluslararası düzeyde yönetmeliklerin daha etkin bir biçimde gönüllü olarak uyumlu hale getirilmesi için bir çerçeve sunmaktadır.

1.2.1 Yaralanma ve ölümlerde son eğilimler

Ölüm ve yaralanmalardaki artış eğiliminin insan hayatı üzerindeki ağır bir yük olması karayolu güveliğine olan dikkati artırmaktadır. Karayollarında meydana gelen yıllık yaralanma ve ölüm sayılarına ilişkin tahmini verilerin yayınlanması ve özellikle de Dünya Sağlık Örgütü'nün, herhangi bir önlem alınmadığı takdirde, karayolundaki yaralanmaların başlıca ölüm sebepleri sıralamasında 2004'te dokuzuncu sıradayken 2020'de beşinci sırada olacağına ilişkin öngörüsü (14) aracılığıyla yaralanma ve ölüm vakalarını azaltmanın gerekliliğine küresel düzeyde dikkat çekilmiştir. Ülkeler karayollarındaki yaralanma ve ölümlerle ilgili bilgileri yönetmek için etkili ve kapsamlı bir sistem oluşturmalıdır, zira bu istatistikler politika ve yasama üzerinde ciddi bir etkiye sahiptir. Örneğin, politika yapıcılar istatistiklerin yerel koşullar ve üzerinde görüşmelerin sürdüğü mevzuata ilişkin konularla olan bağlantısını tespit etmek amacıyla karayolunun türü, risk davranışı ve coğrafi bölge gibi farklı konularda veri talep etmektedir.

1.2.2 Toplumsal norm ve değerler

Toplumsal norm; "bireyler tarafından, gözlemledikleri davranışlardan veya toplumsal çevrelerine ilişkin edindikleri beklentilerden kaynaklanan ve bireylerin kendi davranışlarına da yön veren, yazılı olmayan kuralları veya standartları ifade eden sosyal psikolojide yer alan bir kavramdır. Toplumsal normlar tanımlayıcı (pek çok insanın nasıl davrandığıyla ilgili) ya da önleyici (başkalarının bireyin nasıl davranması gerektiğini düşündüğüyle ilgili) olabilir" (15). Yasalar ve yönetmelikler belli bir davranışa yüklenen toplumsal anlamı ve bireysel davranışları değiştirebilir. Toplumsal anlam yasalar yoluyla davranışları, yani neyin kabul edilebilir neyin kabul edilemez olduğunu, kategorize ederek ve düzenleyerek değiştirilebilir. Davranışlar; örneğin emniyet kemeri takmak gibi bazı eylemleri zorunlu kılarak ya da insanların içki içip araç kullanmak gibi bazı eylemlerden kaçınmalarını zorunlu kılarak değiştirilebilir.

Böylesi yasaların ya da yönetmeliklerin yürürlüğe girmesi için, kanun yapıcı ve düzenleyici kurumların harekete geçmeye istekli olmaları gerekmektedir. Bunun kadar önemli bir başka konu ise, özellikle –belirli bir düzeyde- bireysel özgürlük, inanç ve toplumsal norm üzerinde belli kısıtlamaların getirildiği durumlarda, Yasa ve yönetmeliklere verilen kamuoyu desteğidir. Dolayısıyla, bir ülkedeki kanun yapıcıların araç sürmek gibi bireysel bir eylemi düzenleme konusundaki isteği ve yeteneğinin sınırları kişisel değerlere ve vatandaşların, bizzat kanun yapıcıların ve hükümetlerin bireysel özgürlüklerle kamu menfaatini nasıl dengeledikleri tarafından belirlenir (16, 17). Kamuoyunun ve bireylerin bir bütün olarak toplum karşısındaki görev ve sorumluluklarına ilişkin algıları ve toplumu korumak için kişisel özgürlüklerinin bazı unsurlarından feragat etme konusunda ne ölçüde istekli oldukları karayolu güvenliği yasalarını etkileyebilir (18).

1.2.3 Finansal, insani ve diğer kaynaklar

Hem finansal hem de insani kaynaklar yasamada çok önemli bir role sahiptir. Yasama sıkça bütçe dağılımına temel oluştursa da, bu dağılım talimatlarla uyuşmayabilir, bu da yasaların uygulanmasını neredeyse imkânsız hale getirebilir.

Kimi ülkelerde, yeni bir yasa yürürlüğe girmeden önce bir ekonomik etki değerlendirmesi yapılması zorunludur. Örneğin Avustralya'da, ticareti ya da kâr amacı gütmeyen sektörleri etkileme ihtimali bulunan herhangi bir yasa teklifi için, bu etkinin çok düşük olduğu ya da teklifin mevcut düzenlemeleri ciddi ölçüde değiştirecek bir etkisinin olmadığı durumlar dışında "düzenleme etki değerlendirmesinin" yasa teklifi ile birlikte sunulması zorunludur.

Üzerinde durulması gereken hususlar arasında aşağıdakiler yer almalıdır:

- Önerilen yasa teklifine yol açan sorun ya da konular;
- Hedef(ler);
- Bu hedef(ler)i gerçekleştirmek için uygulanabilir düzenleyici ya da düzenleyici olmayan seçenekler;
- Her bir seçeneğin tüketiciler, ticaret, hükümet ve toplum üzerinde sahip olacağı etkinin değerlendirilmesi (giderler, yararlar ve ilgili durumlarda risk düzeyleri);
- Danışmanlık raporu;
- Önerilen seçenek;
- Önerilen seçeneği uygulamaya ve değerlendirmeye yönelik bir strateji (19).

Motosiklet kasklarını örnek olarak alırsak, her yeni yasa ya da yönetmelik, kaskları tasarlama ve deneme maliyetini ve bunun sonucunda ortaya çıkacak fiyat aralığını dikkate almak durumundadır, çünkü bu insanların yasaya uymasını ve nihayetinde müdahalenin etkili olmasını etkileyecektir. Eğer insanların kask alacak parası yoksa ve kaskların dağıtılması için bir program mevcut değilse, insanlar bu kurala uymayacaktır. Mısır'da maliyetten kaynaklı sebeplerle çocuk koltuğu ile ilgili politikalar ve mevzuat hayata geçirilemedi (20). Diğer müdahaleler, polislerin eğitilmesi, yaptırımların uygulanması ve altyapının geliştirilmesi gibi devlet yatırımlarını gerekli kılmaktadır. Hükümetler sık sık yalnızca maliyetini gerekçe göstererek, kazadan sonra ailelerin yüz yüze kaldığı önlenebilir yükleri görmezden gelerek bu duruma ilişkin bir yasayı yürürlüğe koymamaktadır.

Bir müdahaleyi uygulamanın maliyetiyle uygulamamanın maliyetini karşılaştırmak son derece önemlidir. Bu karşılaştırma, yaralanmalarla ilgili tıbbi giderler ve kaybolan üretkenliğin yarattığı ekonomik maliyetle müdahalenin sebep olacağı, örneğin yasanın uygulanması için polis kapasitesini artırma ya da hız kameraları gibi araçların kurulumunu gerçekleştirme maliyetinin karşılaştırılmasını içerebilir. Kutu 1.2 Kanada'da kurtarılması öngörülen hayat sayısı ile emniyet kemeri yasasını yürürlüğe koymakla özdeşleştirilen ekonomik maliyeti göstermektedir.

Kutu 1.2: Kurtarılan hayatlar ve Kanada'da emniyet kemeri kullanımının ekonomik yararları

EMNİYET KEMERİ en etkili karayolu güvenlik girişimlerinden biridir: emniyet kemeri takmak araçtan dışarı fırlama ve ciddi ya da ölümcül yaralanmalarla karşı karşıya kalma riskini %40 ilâ %65 arasında azaltır ve emniyet kemeri kullanımı toplum açısından son derece uygun maliyetlidir. Kanada'da 1990 ve 1997 yılları arasında 8600 sürücü ve ön koltukta seyahat eden yolcunun hayatı emniyet kemeri sayesinde kurtulmuştur. Bu süre zarfında emniyet kemeri kullanımına atfedilen ekonomik tasarruf 12,9 milyar Kanada Doları civarındadır: bu hesaplama emniyet kemeri takmamaları halinde karayolunda meydana gelen trafik kazalarında yaralanacak insanların kaybolacak üretkenlikleri de dikkate alınarak yapılmıştır. İnceleme 2000 yılına kadar uzatıldığında, motorlu taşıtlarda seyahat eden 11,690 kişinin hayatının kurtulacağı, toplamda 17,5 milyar Kanada Doları tutarında bir ekonomik tasarruf yapılacağı tahmin edilmiştir (21).

1.3 Farklı sektörlerin karayolu güvenliği yasa ve yönetmelikleri üzerindeki etkileri

Yasayı yürürlüğe koymanın ardındaki fikir her ne olursa olsun, yasamanın geliştirilmesinde çok sayıda sektör sürece dâhil olmalıdır. Yasama yalnızca parlamenterlerin ya da kanun yapıcıların işi değildir: yasaların yürürlüğe konması aynı zamanda hükümet temsilcileri, sivil toplum örgütleri, sivil toplum, medya, savunuculuk grupları ve özel kuruluşlar arasında bir işbirliğini gerekli kılmaktadır. Ulusal düzeyde yasamaya ilişkin bir değişikliğin hayata geçirilmesi sırasında farklı sektörlerin sürece dâhil olmasının bazı örnekleri aşağıda sıralanmıştır:

- Meksika'da Guadalajara'da 2010 yılında alkollü araç kullanma kanununda yapılan reformlar ve insanların alkollü araç kullanma ile ilgili perspektiflerindeki değişim büyük oranda kanun ismindeki değişiklik sayesinde oldu. Yasanın eski adı olan *Ley Antiborrachos* (Sarhoşluk Karşıtı Kanun) yerine *Ley Salvavidas* (Hayat Koruma Kanunu) adı getirildi. Bu değişiklik dışında sivil toplumun sürece katılımı, Dünya Sağlık Örgütü Amerika Kıtası Bölge Ofisi'nin teknik rehberliği (Ofis kanunda yapılacak reformu destekleyen kanıtlar sundu) ve medyanın en başından itibaren sürece dâhil olması değişimi yarattı.

- Kosta Rika'da 2003-2004 yıllarındaki '*Por Amor*' başlıklı emniyet kemeri kampanyası Ulaştırma Bakanlığı, Ulusal Karayolu Güvenliği Konseyi, Ulusal Sigorta Enstitüsü ve Otomobil Kulübü'nün işbirliği ve FIA Otomobil ve Toplum Vakfı'nın destekleri ile hayata geçirildi. Daha sert yasal yaptırımlarla desteklenen kampanya emniyet kemeri yasalarında uzun soluklu değişimlerin önünü açtı (22).

- İngiltere'de 1980'li yıllarda ön koltukta emniyet kemeri kullanılması ile ilgili yasayı yürürlüğe koymakla görevli olan Parlamento Ulaşım Güvenliği Danışma Konseyi adlı meclis komitesi birkaç yıl sonra hız kasisleri ve arka koltuk emniyet kemerlerinin kullanımını yürürlüğe koydu (23).

- Trafik kazası mağdurları için çalışan örgütler yasamaya ilişkin değişikliklerin önünü açmak amacıyla karayolu trafik kazalarının insani bedeline dikkat çekebilirler. Birleşik Krallıkta yerleşik bulunan *Brake* adlı hayır kurumu 2011 yılında karayolu trafik kazalarının aileler üzerindeki etkisi ve etkili bir hükümet desteğinin olmayışı üzerine bir rapor yayınlayarak her yıl ortalama 500 ailenin böylesi olaylardan etkilendiğini ortaya koydu. Brake karayolu trafik kazaları nedeniyle zarar gören ailelerin ihtiyaçlarını tanıyan bir yasanın yürürlüğe girmesi ve ceza yargılaması sistemi ve diğerleri aracılığıyla kurbanlar için bütünleşik bir desteğin hayata geçirilmesi çağrısı yaptı (24).

1.4 Değişikliğin gerçekleştirilmesinde zamanlamanın önemi

Araştırmaların ortaya koyduğu kanıtlar ve karayolu trafik kazalarından kaynaklı yaralanma ve ölüm vakalarının yükseleceği yönündeki tahminlere karşın, uygun hukuki önlemler her zaman derhal alınmıyor, bunun sebeplerinden biri de pek çok başka faktörün ulusal karayolu güvenlik mevzuatını etkilemesi. Dolayısıyla karayolu güvenliğini savunan kuruluşlar fırsat ortaya çıktığında ulusal düzeyde değişim için bir baskı oluşturmaya hazır olmalıdır.

"Çoklu akım" çerçevesi, bir aşamada üç farklı akımın buluştuğu anda eyleme geçilen bir senaryo yaratmaktadır:

- *Sorun akımı:* bir konunun ne ölçüde problem olarak görüldüğü;

- *Önlem akımı:* karşı önlemlerin etkinliği;

- *Politika akımı:* eyleme geçilmesi için toplumun talebi ve karşı önlemlerin kabul edilmesi (25).

Avustralya'nın yeni sürücü politikası örneğinde görüldüğü gibi, bu akımları anlamak, (Kutu 1.3), uygun zaman geldiğinde değişimi yaratmak için bir stratejinin oluşturulmasına yol açabilir.

1.5 Değişimi yaratmak için gerekli olan kaynaklar

Çok sayıda kılavuz ve öneri ulusal karayolu güvenliği Yasa ve yönetmelikleri tasarlamak için faydalı olan bilgiler sunmaktadır. Bir dizi uluslararası hukuki araç, anlaşma ve örnek teşkil eden kılavuz karayolu güvenliğini artırmak ve

eyleme geçmeye teşvik etmek için kapsamlı mevzuat ve düzenleme modelleri sunmaktadır. Bölgesel ve küresel raporlar da yaralanma ve ölüm vakalarını azaltmanın en etkili yolunun gelişen uygulamalar ve bilimsel kanıtlar olduğunu yansıtmaktadır. Ülkeler bu tarz bilgileri, kendi yasaları ile başka ülkelerin yasalarını karşılaştırarak kendi mevcut karayolu güvenlik mevzuatlarını değerlendirmek ve bu mevzuatın nasıl güçlendirileceğine karar vermek amacıyla kullanabilir.

Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Komisyonu (UNECE) Karayolu Güvenliği Çalışma Grubu 2010 yılında Karayolu Trafiği Konsolide Kararı başlıklı çalışmasını yayınladı; Bu çalışmada devletlerin gönüllü olarak uygulayabileceği önlemler ve pratikler ile karayolu tipine göre güvenli hız limitlerine ilişkin spesifik öneriler, alkollü araç kullanma (yeni sürücüler de dahil olmak üzere), sürüş kapasitesini etkileyen (alkol dışındaki) diğer maddelerin etkisi altındayken araç kullanma, emniyet kemeri ve çocuk koltuğu sistemlerinin kullanımı, cep telefonu kullanımı ve diğer risk faktörleri yer almaktadır.

Dünya Sağlık Örgütü'nün karayolu trafiğinde yaralanmaların önlenmesine ilişkin raporu (26) hükümetlerin emniyet kemeri ve çocuk koltuğu kullanımı ile motosiklet ve bisiklet kasklarının kullanılması ve alkollüyken araç kullanımının engellenmesine yönelik yasalar çıkarması ve bunları uygulaması gerektiğini dile getirmiştir.

Bir başka DSÖ yayını, Gençlik ve Karayolu Güvenliği (28) genç insanlarda görülen karayolunda yaralanma vakaları hakkında bilgi vermektedir. Bu yayın ayrıca, genç insanlar arasında karayolu trafik kazalarından kaynaklı yaralanma ve ölüm vakalarında risk faktörlerinden bazılarını azaltmak amacıyla geliştirilen, yeni sürücüler için alkol sınırının düşürülmesi ve çocuk koltuklarının kullanılması gibi kanıta dayalı stratejileri de içermektedir.

Kutu 1.3: Avustralya'da yeni sürücüler ile ilgili politikaları etkileyen faktörler

Avustralya'da, yeni sürücülere dair politikalarla ilgili tartışmanın içinde yer alan insanlarla yapılan görüşmelerde, 2007 ile 2009 yılları arasında dört eyalette yeni sürücüler ile ilgili uygulanan politikaları etkileyen çok çeşitli faktörler ortaya kondu. Politikaları kolaylaştıran faktörler arasında şunlar yer alıyordu:

- Başka içtihatlardan elde edilen ve politikaların etkinliğini gösteren artan sayıda kanıt;
- Araştırmacılar tarafından kanıtların yaygınlaştırılması, etkin konuma sahip hissedarlar tarafından yürütülen lobi ve destek faaliyetleri ve yeni sürücülerin yaptığı kazalardaki çok sayıda ölüm vakasının medyada yer alması;
- Gece sürüşü üzerindeki kısıtlamalar ve gece görülmeyen yayalar hakkında yürütülen ve motosiklet grupları ve profesyonel karayolu güveliği savunucuları gibi etkin konuma sahip sivil toplum grupları arasında politikalara yönelik destek oluşturan uluslararası ve ulusal araştırmalar.

Politikaları yavaşlatan faktörler arasında ise şunlar yer alıyordu:

- Politikaların toplum nezdinde çok fazla popüler olmadığını ve bunları uygulamanın siyasi açıdan mümkün olmadığını düşünen politikacılar ve diğer üst düzey devlet memurlarının muhalefeti;
- Kısıtlamaların, bir sürücünün alkol kullanan diğer sürücüleri gidecekleri yer götürmek için ayık kaldığı, öngörülen sürücü programlarını sekteye uğratacağı kaygısı;
- Hareket kabiliyeti ve toplumsal eşitlik ile ilgili konular.

Çalışmanın sonucu, kamuoyunun harekete geçme talebi ve komşu eyaletlerdeki benzer politikaların kamuoyu tarafından kabul edilmesine cevaben Avustralya'daki aşamalı sürücü belgelendirme politikasının yalnızca yeterli siyasi destek verildiğinde hayata geçirilebileceğini gösterdi (27). Dolayısıyla araştırmacılar kamuoyunda çok popüler olmayan fakat kanıta dayanan politikalar için reformların hayata geçirilmesi sırasında toplum desteğini yaratabilirler.

2013 Karayolu Güvenliğine ilişkin Küresel Durum Raporu (29) hükümetlerin, her karayolunun türüne ve fonksiyonuna göre hız limitlerini ayarlayarak, alkollü araç kullanma oranını düşürmeye yardımcı olan alkol sınırlarını belirleyerek ve uygun koruyucu önlemlerin alınmasını zorunlu kılarak karayolundaki herkesi koruyan kapsamlı yasaları yürürlüğe koymalarını önermektedir. Rapor ayrıca, etkililiğe ilişkin somut kanıtlara dayalı doğru uygulamalar çerçevesinde mevcut mevzuatın gözden geçirilmesi ve gerekli değişikliklerin yapılması önerisinde bulunmaktadır. Rapor hız limitlerinin, emniyet kemer, uygun çocuk koltuğu ve kask kullanımının etkinliğine ilişkin kanıtlar da sunmaktadır.

Dünya Sağlık Örgütü ve üyelerinin kendilerini karayolu güvenliğini tesis etmeye yönelik çalışmalara ve özellikle de Karayolu Trafiğinde Yaralanmaların Önlenmesine İlişkin Dünya Raporu'nda (26) yer alan tavsiyelerin hayata geçirilmesine adadığı gayri resmi bir danışmanlık mekanizması olan Birleşmiş Milletler Karayolu Güvenliği İşbirliği'nin bazı üyeleri (Dünya Bankası, FIA Otomobil ve Toplum Vakfı ve Küresel Karayolu Güvenliği Ortaklığı) karar alıcılar ve uygulatıcılara karayolu trafik kazası vakalarını azaltmak için pratik tavsiyelerde bulunan bir dizi el kitabı yayınlamıştır:

- *Kasklar: karar organları ve uygulayıcılar için karayolu güvenliği el kitabı (30);*
- *Alkollü araç kullanma: karar organları ve uygulayıcılar için karayolu güvenliği el kitabı(31);*
- *Hız yönetimi: karar organları ve uygulayıcılar için karayolu güvenliği el kitabı (32);*
- *Emniyet kemeri ve çocuk koltukları: karar organları ve uygulayıcılar için karayolu güvenliği el kitabı (33).*

Bu el kitapları, siyasi alanda değişimi hayata geçirmek için her bir ülke ile ilgili atılması gereken adımları tanımlamakta ve bu risk faktörlerine yönelik etkili önlemlerin uygulanmasına ilişkin pratik tavsiyeler sunmaktadır. Bunlar arasında teknik önlemler ve aşırı hız, alkollü araç kullanma, emniyet kemeri veya kask takmama ya da çocukları çocuk koltuklarında seyahat ettirmeme gibi risklere karşı müdahaleler için gerekli olan kurumsal yapılar yer alır.

Karayolu güvenliği politikasının ve mevzuatının diğer alanlarına yönelik kaynak ve rehberlik araç kullanma sırasında dikkat dağılması veya uyuşturucunun etkisi altında araç kullanma gibi konuları kapsar. *Cep telefonu kullanımı: Sürücü Dikkatini Dağıtan Büyüyen Sorun (34),* adlı metin, sürüş sırasında cep telefonu kullanımının sürücülerin dikkatini dağıttığına dair kanıtlar sunar ve giderek büyümekte olan bu sorunu önlemek amacıyla alınan hukuki önlemleri tanımlar. Metin mevzuatta yer alan bazı tutarsızlıkları ortaya çıkarıyor ve hiçbir özel önlem ya da kılavuz sunmuyor, bununla birlikte bu sorunla mücadele etmek için adım atmaya hazır olan ülkelerdeki tartışmaları ve yürürlüğe konan uygulamaları ve mevzuatı açıklıyor.

Alkol dışındaki maddelerin sürüş kapasitesini düşürdüğü bilinse de, bu maddelerin resmi ve tam bir listesi mevcut değildir. Sonuç olarak, alkol dışındaki maddelerin etkisi altında araç kullanma ile ilgili kanıta dayalı bir tavsiye de bulunmamaktadır. Uluslararası Alkol, Uyuşturucu ve Trafik Güvenliği Konseyi, araç kullanımı esnasında verdikleri etkiye göre psiko-aktif maddeleri listeler ve uygun tavsiyelerde bulunur (35). Bu listedeki tavsiyeler şunlardır:

- *Güvenli olduğu varsayılan ya da etki yaratma ihtimali düşük olan maddeler: 'Pakette yer alan uyarıları okumadan araç kullanmamaya dikkat ediniz' şeklinde bir tavsiye.*
- *Düşük ya da orta düzeyde olumsuz etki yapması muhtemel maddeler: 'Bir profesyonel sağlık çalışanına maddenin zarar verici etkileri ile ilgili danışmadan araç kullanmayınız' şeklinde bir tavsiye.*
- *Ciddi etki yaratması muhtemel olan ya da potansiyel olarak tehlikeli olduğu düşünülen maddeler: 'Bu maddenin etkisi altında araç kullanmayınız, tedavi sonuçlarının değerlendirilmesinin ardından yeniden araç kullanmaya başlama konusunda bir profesyonel sağlık çalışanına danışınız.*

UNECE Karayolu Güvenliği Çalışma Grubu'nun (12) tavsiyesi, hükümetlerin sürüş kapasitesini etkileyen maddelerle ilgili ortak bir sınıflandırma yapabilmek için araştırmaları ve iyi uygulamalar hakkında fikir alışverişini teşvik etmesi ve bu

maddelerin etkisi altında araç kullanımının önlenmesi için bir mevzuatı yürürlüğe koyması yönündedir.

Trafik kazalarında meydana gelen ölüm sayılarında ve ciddi yaralanma vakalarında kayda değer bir düşüş, karayolu trafiği güvenliği ile ilgili bütüncül bir 'Güvenli Sistem' yaklaşımı benimsemekle mümkündür. Bu yaklaşım uygun örgütsel yönetim kapasitesi tarafından desteklenen kanıta dayalı aktiviteler üzerine kurulmuştur. Bu, uzun vadede trafik kazalarından kaynaklı olarak ortaya çıkan ölüm ve yaralanma vakalarını ortadan kaldırma hedefine sahip istek uyandıran bir modeldir. 'Sıfıra doğru' ilerlemek üzere oluşturulacak mevzuatın kısımları arasında: karayolu kullanıcı davranışlarının açık ve zorunlu kurallar ve bunlara riayet edilmemesi durumunda verilecek cezalar aracılığıyla düzenlenmesi; altyapının düzenlenmesi, en iyi güvenlik uygulamalarıyla uyumlu karayolu sistemlerinin tasarım ve inşaatı ile araç standartları yer almaktadır (37).

3. Bölüm karayolu trafik kazalarındaki yaralanma vakaları ile ilgili bilinen beş risk faktörünün her birine yönelik düzenleyici önlemleri ve kaza sonrası bakım için uygun yönetmelikleri oluşturma hususunda tavsiyeleri içermektedir.

1.6 Kaynakça

1. Brown C. Haksız fiil ve kusursuzlukta caydırıcılık: Yeni Zelanda deneyimi. *California Law Review,* 1995, 73:976-1002.

2. Satchwell K. Güney Afrika'da karayolu kazalarında teminat için haksız fiil iddiaları ve sosyal güvenlik. *International Social Security Association Review,* 2004, 57:111 – 132.

3. *1988 Motorlu Taşıtlar Kanunu.* Yeni Delhi, Karayolu Ulaşımı ve Çevreyolları Bakanlığı, 1988 (http://www.morth.nic.in/index2.asp?slid=95&sublinkid=54&lang=1, Son erişim: 9 Ocak 2013.

4. *1989 Merkezi Motorlu Taşıtlar Kuralları.* Yeni Delhi, Karayolu Ulaşımı ve Çevreyolları Bakanlığı, 1989. (http://www.morth.nic.in/index2.asp?slid=99&sublinkid=58&lang=1, Son erişim: 9 Ocak 2013).

5. Dipak KD. OK Kabinesi'nin Motorlu Taşıtlar Kanunu Çerçevesindeki Daha Sert Cezaları. *The Times of India.* 1 Mart 2012. (http://articles.timesofindia.indiatimes.com/2012-03-01/india/31112816_1_fines-first-offence-jail-term, Son erişim: 9 Ocak 2013).

6. *Hindistan Ceza Kanunu 1860,* 279, 336, 337 ve 338 sayılı bölümler. Yeni Delhi, Hukuk ve Adalet Bakanlığı (http://indiacode.nic.in/ Son erişim: 9 Ocak 2013).

7. *1988 Hindistan Motorlu Taşıtlar Kanunu,* 146, 147, 184 ve 185 sayılı bölümler. Yeni Delhi, Hukuk ve Adalet Bakanlığı (http://indiacode.nic.in/ Son erişim: 9 Ocak 2013).

8. *2011-2012 Yıllık Rapor.* Yeni Delhi, Sigortacılık Düzenleme Geliştirme Dairesi, 2012 (http://www.irda.gov.in/ADMINCMS/cms/frmGeneral_NoYearList.aspx?DF=AR&mid=11.1 Son erişim: 9 Ocak 2013).

9. Singh R. *Yükümlülük Rejimleri ve Ekonomik Kalkınma Arasındaki İlişki: Hindistan'daki Motorlu Taşıt Kazaları Üzerine Bir Çalışma.* Yeni Delhi, Hukuk ve Yönetim Çalışmaları Merkezi, Jawaharlal Nehru Üniversitesi, 2009 (CSLG / WP/09/03).

10. *19 Eylül 1949 ve 8 Kasım 1968 sayılı Karayolu Trafiği Anlaşması.* Cenova, Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Komisyonu.

11. *8 Kasım 1968 tarihli Karayolu İşaret ve Uyarıları Anlaşması.* Cenova, Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Komisyonu.

12. *14 Ağustos 2009 tarihli Karayolu Trafiği Hakkında Birleştirilmiş Karar.* Cenova, Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Komisyonu, Karayolu Güvenliği Çalışma Grubu, 2010.

13. *1968 Tarihli Karayolu Trafiği Anlaşması'na Ek Niteliğindeki 1 Mayıs 1971 tarihli Avrupa Anlaşması.* Cenova, Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Komisyonu.

14. *Karayolu Güvenliği Hakkında Küresel Durum Raporu: Harekete Geçme Zamanı.* Cenova, Dünya Sağlık Örgütü, 2009.

15. Gielen AC, Sleet DA, Green LW. Toplum Modelleri ve Müdahaleye Yönelik Yaklaşımlar. Gielen AC, Sleet DA, DiClemente RJ ed. *Yaralanma ve Şiddetin Önlenmesi* içinde. Jossey-Bass, 2006:65-82.

16. Ross HL. İskandinav Efsanesi: İsveç ve Norveç'te Alkollü Araç Kullanımının Etkinliği. *Journal of Legal Studies,* 1975, 4:285-310.

17. Jessop G. Victoria'nın Karayolu Güvenliğine Kendine Özgü Yaklaşımı: Hükümet Düzenlemeleri Tarihi. *Australian Journal of Politics and History,* 2009, 55:190-200.

18. Zambon F. Kişisel Özgürlük ve Toplumsal Sorumluluk Arasındaki İnce Çizgi. *Journal of Epidemiology and Community Health,* 2008, 62:90.

19. Finans ve Deregülasyon Departmanı. A*vustralya Hükümeti Düzenleme Etki Açıklaması.* Canberra, İyi Uygulama Düzenleme Dairesi, 2010 (http://www.finance.gov.au/obpr/ris/gov-ris.html, Son erişim: 9 Ocak 2013).

20. *Mısır'da Karayolu Güvenliğini Genişletmek için AB Twinning Uzmanlığı: Almanya, Avusturya, Mısır 2008-2011* (Twinning Projesi No. EG08/AA/TP13) (http://www.svpt.uni-wuppertal.de/fileadmin/bauing/svpt/Publikationen/The_Twinning_Expertise_for_Enhancing_Road_Safety_in_Egypt_01.pdf, Son erişim: 9 Ocak 2013).

21. Karayolu Güvenliği Müdürlüğü ve Motorlu Taşıtlar Düzenleme Müdürlüğü. *Hava yastığı ve emniyet kemerinin etkinliğinin değerlendirilmesi: Kanada'da Hafif Taşıtlarda yaşanan kazalarda ön koltukta seyahat eden yolcularda emniyet kemeri ve hava yastığı kullanımı sonucu kurtarılan hayatlar. Tetkikin devamı.* Ottawa, Transport Kanada, Kamu İşleri ve Devlet Hizmetleri Bakanlığı, 2001 (TP No. 13187E, Bilgi Formu RS 2001-03 E).

22. *Por Amor: Kosta Rika'nın emniyet kemeri kampanyası*. Londra, FIA Otomobil ve Toplum Vakfı, 2005. (http://www.fiafoundation.org/news/archive/2006/Pages/CostaRicanseatbeltcampaignwinsinternationalroadsafetyaward.aspx, Son erişim: Ocak 2013).

23. Allsop R. Karayolu Güvenliği: *Avrupa'da Britanya.* Londra, Ulaşım Güvenliği Parlamenter Danışma Konseyi, 2001.

24. Casey L. *Cinayet sebebiyle mağdur olmuş ailelerin ihtiyaçları ile ilgili değerlendirme.* Londra, Adalet Bakanlığı, 2011 (http://www.brake.org.uk/latest-news/060711.htm, Son erişim: 9 Ocak 2013).

25. Kingdon JW. *Gündemler, Alternatifler ve Kamu Politikaları. Sağlık Bakımıyla ilgili Sonsözün eklendiği Güncellenmiş Basım,* 2/E. Washington, DC, Pearson Education, 2011.

26. Peden M ve diğerleri, ed. *Karayolu trafiğinde yaralanmaların önlenmesiyle ilgili dünya raporu.* Cenova, Dünya Sağlık Örgütü, 2004.

27. Hichcliff R, Poulos R, Invers RQ, Senserrick T. Yeni Sürücü Politikası ile İlgili Gündem Belirlemenin Anlaşılması. *Public Health,* 2011, 125(4): 217-221.

28. Peden M, Toroyan T, ed. *Gençlik ve Karayolu Güvenliği.* Cenova, Dünya Sağlık Örgütü, 2007.

29. *Karayolu Güvenliği ile ilgili Küresel Durum Raporu: On yıllık bir hareketi desteklemek*. Cenova, Dünya Sağlık Örgütü, 2013.

30. *Kasklar: karar alıcılar ve pratisyenler karayolu güvenliği el kitabı.* Cenova, Küresel Karayolu Güvenliği Ortaklığı, 2006.

31. *Alkollü araç kullanma: karar alıcılar ve pratisyenler karayolu güvenliği el kitabı.* Cenova, Küresel Karayolu Güvenliği Ortaklığı, 2007.

32. *Hız yönetimi: karar alıcılar ve pratisyenler karayolu güvenliği el kitabı.* Cenova, Küresel Karayolu Güvenliği Ortaklığı, 2008.

33. *Emniyet kemeri ve çocuk koltuğu: karar alıcılar ve pratisyenler karayolu güvenliği el kitabı.* Cenova, Küresel Karayolu Güvenliği Ortaklığı, Londra, FIA Otomobil ve Toplum Vakfı, 2009.

34. *Cep telefonu kullanımı: Sürücü Dikkatini Dağıtan Büyüyen Sorun.* Cenova, Dünya Sağlık Örgütü, 2011.

35. Vester JC, Mets MAJ. Psiko-aktif ilaçlar ve trafik güvenliği. *International Journal of Environmental Research and Public Health,* 2009, 6:1041-1054.

36. *Karayolu Trafik Güvenliği Yönetim Sistemleri. Cenova,* International Organization for Standardization, 2012 , (http://www.iso.org/iso/iso_catalogue/catalogue_tc/catalogue_tc_browse.htm?commid=558313, accessed 9 January 2013).

37. Uluslararası Ulaşım Forumu. *Sıfıra Doğru: Yüksek Karayolu Güvenlik Hedefleri ve Güvenli Sistemler Yaklaşımı.* Paris, Ekonomik İşbirliği ve Kalkınma Örgütü, 2008.

Bölüm 2

Yasa ve yönetmeliklerin değerlendirilmesi ve geliştirilmesi

Bölüm 2 Yasa ve yönetmeliklerin değerlendirilmesi ve geliştirilmesi

2.1 Kurumsal değerlendirmenin yapılması 18

2.2 Ulusal yasa ve yönetmeliklerin gözden geçirilmesi 19

2.3 Yasa ve yönetmeliklerdeki boşlukların değerlendirilmesi 20

2.4 Yasa ve yönetmeliklerin kapsamının geliştirilmesi 24

2.4.1 Yasa ve yönetmeliklerin kanıta dayalı olduğundan emin olunması. . . .24

2.4.2 Yasa ve yönetmeliklerin uygulamaya uygun hükümler içerdiğinden emin olunması 26

2.4.3 Yasa ve yönetmeliklerin uygun cezaları içerdiğinden emin olunması . .28

2.5 Kaynakça 30

Yasa ve yönetmeliklerin değerlendirilmesi aşağıdakilere olanak sağlar:

- Boşlukları tespit etmek amacıyla yasa ve yönetmeliklere ilişkin net bir resmin oluşturulması
- Yasa ve yönetmeliklerin ülkenin ihtiyaçları dikkate alınmaksızın değiştirilmemesi
- Yasa ve yönetmeliklere yönelik yapılacak her tür değişiklik için ilgili kişilerin desteğinin sağlanması.

Ülkeler Tablo 2.1'deki adımları takip ederek, 5 temel risk faktörünü (aşırı hız, emniyet kemeri kullanımı, alkollü araç kullanma, kask ve çocuk koltuğu kullanma) ve kaza sonrası bakım konularını ele almak amacıyla yasa ve yönetmelikleri değerlendirip geliştirebilirler.

Tablo 2.1 Yasa ve yönetmeliklerin değerlendirilmesi

Adım 1	**Kurumsal değerlendirme yapın** Karayolu güvenliğinden sorumlu olan ulusal ve bölgesel veya il düzeyindeki kurumları ve bunların mevzuatı ve yönetmelikleri yürürlüğe koyma ve uygulama ile ilgili rol ve sorumluluklarını tespit edin.
Adım 2	**Ulusal yasa ve yönetmelikleri gözden geçirin** Tüm mevcut ulusal karayolu güvenliği Yasa ve yönetmelikleri ile bunlarla ilgili olarak yapılması planlanan iyileştirmeleri gözden geçirin.
Adım 3	**Yasa ve yönetmeliklerdeki boşlukları değerlendirin** ■ Yasada tutarsız ya da çelişkili hükümler bulunuyor mu? ■ Yasa ve düzenlemeye ilişkin çok sayıda hariç tutulan husus ve istisna var mı? ■ Yasa ve yönetmelikler bütün risk faktörlerini kapsıyor mu? ■ Tespit edilen problemler yasa ve yönetmeliklerin uygulamaya konmasıyla ilgili olarak ne tür sorunlar yaratıyor? ■ Yasanın hükümleri hayata geçirilebilir ya da uygulanabilir mi? ■ Yasa, veri analizi ve diğer bilgiler temelinde, yürürlüğe konmasındaki amaca hizmet ediyor mu?
Adım 4	**Yasa ve yönetmeliklerin kapsamlılığını değerlendirin** Yasa ve yönetmeliklerin beş temel risk faktörü ile ilgili kapsamlılığını değerlendirin: ■ Yasa ve yönetmelikler kanıta dayanıyor mu? ■ Yasa ve yönetmelikler uygulamaya ilişkin hükümler içeriyor mu? ■ Yasa ve yönetmelikler uygun cezaları içeriyor mu? Yasa ve yönetmeliklerin, kaza sonrası bakımın bir ülkedeki daha geniş anlamdaki travma sonrası bakımın bir parçası olduğunu akılda tutarak, kaza sonrası bakımla ilgili kapsamlılığını değerlendirin: ■ Travma sonrası bakıma yönelik kurumsal çerçevenin hızlı bir değerlendirmesini yapın. ■ Yasa ve yönetmeliklerin daha geniş anlamdaki travma sonrası bakım sisteminde genel anlamda ele alınan konulara hitap ettiğinden emin olun.

2.1 Kurumsal değerlendirmenin yapılması

Kurumsal değerlendirmenin bir kısmı doğrudan karayolu güvenliğinden sorumlu olan (ya da faaliyetleri karayolu güvenliğini etkileyen) bakanlık ve kurumların tespit edilmesini ve bunların Yasa ve yönetmelikler bakımından sahip oldukları rol ve sorumlulukların belirlenmesini içerir.

Genel anlamıyla, ulusal yasalar karayolu güvenliği ile ilgili genel çerçeveyi oluşturur ve detaylı yönetmeliklerle ilgili taslakları hazırlama sorumluluğunu uygun teknik uzmanlığa sahip bakanlığa ya da düzenleyici kuruma, bu yönetmelikleri uygulama sorumluluğunu polis gibi başka bir hükümet kurumuna ve son olarak bunlara ilişkin yargılama sorumluluğunu trafik ya da ceza mahkemelerine verir. Yerel hükümetlerin çeşitli bölümleri yerel yasaları yürürlüğe koyabilir ve ulusal yasaların yerel düzeyde nasıl uygulanacağını belirleyebilir. Karayolu güvenliği yönetiminde genel olarak rol oynayan birimler arasında şunlar vardır:

- Ulaşım ve belgelendirme (karayolları ve motorlu taşıtlar);
- Sağlık;
- Polis;
- Adalet;
- Eğitim (eğitim ve belgelendirme);
- Özel sektör ve ticaret;
- Sanayi standartlarını belirleyici nitelikteki kurumlar (örn. araç, motosiklet kaskı, çocuk koltuğu standartları).

Karayolu güvenliğine ilişkin çeşitli konuları düzenleme ya da kaynakları bölüştürme yetkisine sahip olan ulusal kurumlar bu sürece dâhil olmalıdır (Kutu 2.1). Örneğin alkol gibi konularda Belgelendirme yapan kurumları sürece dâhil etmek ulusal yasaların ulusal ve yerel düzeyde değiştirilmesini sağlayabilir.

Bakanlıkların ve diğer devlet kuruluşlarının rollerini ve sorumluluklarını gözden geçirmenin yanı sıra, değerlendirme ayrıca bu kurumların sorumluluklarını yerine getirme noktasında ne düzeyde etkili ve koordinasyon içinde çalıştığını ve bu kurumların bileşiminin ya da yapısının yürüttükleri faaliyete uygun olup olmadığını inceleyebilir. Kurumların hukuki ve idari çerçeveleri, bunların kurumun sorumluluklarını yerine getirmesine olanak sağlayıp sağlamadığı bağlamında da gözden geçirilebilir. Dolayısıyla, kapsamlı kurumsal değerlendirme yalnızca karayolu güvenliği ile ilgili mevzuat ve düzenleme süreçlerine dahil olan ulusal kurumların tespitini değil, aynı zamanda bu kurumların ne iş yaptığı ve bunu ne kadar iyi yaptığını, bunun yanı sıra kurumların güçlü ve zayıf yanları ile ihtiyaçlarını değerlendirmeyi içerir.

Kutu 2.1 Sektörler arası işbirliği: Vietnam Ulusal Trafik Güvenliği Komitesi

1997 yılında kurulan Vietnam Ulusal Trafik Güvenliği Komitesi, Başbakana ulaşımda güvenlik konularıyla ilgili olarak danışmanlık yapan kanun koyucu bir oluşumdur. Birkaç bakanlıktan üyelerin bulunduğu bu komite, 2007 yılında yürürlüğe konan motosiklet kaskı ile ilgili mevzuatın hazırlanmasında ve uygulanmasına çok önemli bir rol üstlendi. Komite mevzuatın hayata geçirilmesini koordine ederken, bakanlıklar da tek tek aşağıda sıralanan rolleri üstlendiler.

Ulaştırma Bakanlığı mevzuatın hazırlanmasını koordine etti ve komitenin diğer üyelerine ve 63 ildeki trafik güvenliği komitelerine yasanın uygulanması ile ilgili emir verdi.

Kamu Güvenliği Bakanlığı, ülkedeki bütün polislere yasanın uygulandığını teminat altına almaları emrini verdi.

Sağlık Bakanlığı, kafa yaralanmaları da dâhil olmak üzere, karayolu trafik yaralanmaları için bir hastane gözetim sistemi kurdu.

Eğitim ve Öğretim Bakanlığı okullarda kask takmanın faydaları ile ilgili dersler koydu.

İletişim ve Bilgi Bakanlığı resmi kanalları ve kitle medyası aracılığıyla, içerisinde ulusal televizyonda gösterilen günlük karayolu güvenliği programlarının da bulunduğu bir sosyal pazarlama projesi başlattı.

Kaynak: Referans *(1)*.

2.2 Ulusal Yasa ve Yönetmeliklerin Gözden Geçirilmesi

Tüm ulusal karayolu güvenliği yasalarının ve yönetmeliklerinin (buna ek olarak yapılması planlanan iyileştirmelerin) bir araya getirilmesi ve gözden geçirilmesi, Yasa ve yönetmeliklerdeki boşlukların ve güçlendirilmesi gereken alanların tespit edilmesine yönelik atılacak ilk adımdır. Böylesi yüksek düzey bir değerlendirmeyi yaparken sorulabilecek sorular arasında şunlar yer almaktadır:

- Yasa ve yönetmeliğin resmi adı ve tam sayısı nedir? Bazı yasalar genellikle 'Trafik Yasası' gibi isimlerle anılır, diğerleri ise yasayı geçiren parlamentonun adı ile anılır.
- Yasa ya da yönetmelik ulusal mı yerel mi (Örn. eyalet ya da il düzeyinde mi)?
- Yasanın (ve yasada yapılan iyileştirmelerin) yürürlüğe konma tarihi ve geçerlilik süresi nedir? Bu soru, yakın zamanda geçen bir kanun ya da yönetmeliğin henüz yürürlüğe girmemiş olması ya da kanun veya yönetmeliğin aşamalı olarak uygulanıyor olması, örneğin hükümlerin kısmi olarak yürürlüğe konuyor olması durumunda faydalı olabilir.
- Yasa ve yönetmelikte karayolu güvenliği ile ilgili olarak hangi konulara atıf vardır?
- Hastane öncesi travma sonrası bakım (Örn. Acil tıbbi sistem ya da acil servis erişim numarası), belgelendirme veya lisans verme, kaza sonrası bakım sağlayan kişilerin eğitilmesi ve yetiştirilmesi, hastaneye dayalı bakıma ilişkin belgeleme standartları (Örneğin Üçüncü Aşama Bakım Tesisi Gereksinimleri) ya da kalite kontrolü (Örneğin zorunlu raporlama gereksinimleri) kurallarını belirleyen yasa ya da uygulamalar var mı?
- Yasa metni uzman bir kuruma (Örneğin ulaştırma, sağlık ya da içişleri bakanlığı, ulusal bir kurul, standart gelişiminden sorumlu bir kurul) düzenleme taslakları oluşturmak üzere yetki veriyor mu? Eğer yetkilendiriyorsa, düzenleme taslağının hazırlanıp hazırlanmadığını ve ne zaman yürürlüğe konduğunu belirleyin. Aynı zamanda ulusal ya da yerel kurumların farklı standartlar belirleme yetkisine sahip olup olmadığını (Örneğin yasa saatte 80-100 km'lik bir hız sınırı koyabilir, ancak yerel yönetimler bu aralıkta bir hız limitini ayrıca belirleyebilir) belirleyin.
- Yasa ya da yönetmeliğin uygulanmasından kim sorumludur?
- Herhangi bir ulusal (ya da yerel) plan ya da raporda yasamaya ilişkin ya da düzenleyici bir değişiklik önerilmiş mi?

Hükümet ya da parlamento zaman zaman yasaların gözden geçirilmesi amacıyla bir kurul oluşturabilir. Örneğin Hindistan'da hükümet 1988 tarihli Hindistan Motorlu Taşıtlar Kanunu'nun kapsamlı bir değerlendirmesini yapmak üzere Sundar Uzman Komitesini oluşturmuştur. Karayolu Ulaşımı ve Çevreyolları Bakanlığı'na 2011 yılında sunulan rapor, önerilen değişikliklerin sebeplerini izah ederek bir dizi öneride bulunmuştur (2). Benzer hükümet kurullarının yürüttüğü çalışmalar karayolu güvenliği ile ilgili Yasa ve yönetmelikler hakkında iyi bir bilgi kaynağı meydana getirebilir.

Eğer değerlendirme, türünün ilk örneği olarak yapılacaksa, incelenmesi gereken çok çeşitli konuda çok fazla sayıda belge olacaktır. Masa başı değerlendirmesini yönetmek için kullanılabilecek stratejiler arasında şunlar yer almaktadır:

- Basit bir takip belgesi oluşturun, burada örneğin yasanın ana adını, konusunu, detaylı sayısını, yasanın ulusal mı yoksa yerel mi olduğunu, yasanın ne zaman kabul edildiğini ve yürürlüğe konduğunu ve bu yasayı uygulama sorumluluğunu taşıyan devlet kuruluşunu listeleyin. Karayolu güvenliği ile ilgisi bulunan devlet kurumları arasındaki karşılaştırmayı sağlamak amacıyla gözden geçirilecek yasa kategorileri üzerinde önceden anlaşmaya varılmalıdır.
- Küçük bir beyin fırtınası oturumu organize edin veya birey ve kurumlara karayolu güvenliği ile ilgili yasaların tespit edilmesine yardımcı olmaları için, aşağıdaki konularla ilgili bir yasa ya da düzenleme olup olmadığını danışın:
    - Her bir risk faktörü – aşırı hız, alkollü araç kullanma ve motosiklet kaskı, emniyet kemeri ve çocuk koltuğu kullanımı;
    - Kask standartları;
    - Kaza sonrası bakım;
    - Araç üretim standartları.

Yasa ve yönetmeliklerde atıfta bulunulması beklenen karayolu güvenliği ile ilgili konular arasında şunlar yer almaktadır:

- Hız, alkollü araç kullanma ve emniyet kemeri, çocuk koltuğu ve motosiklet kaskı kullanımı ile ilgili güvenli davranış;
- Sürücü belgesi verilmesi, araç tescil ve araç üretim standartları da dâhil olmak üzere araç ve sürücü ile ilgili konular;
- Kaza sonrası ilk yardım müdahalesinde bulunanların eğitilmesi ve belgelendirilmesi de dâhil olmak üzere kaza sonrası bakım; yaralanan, sakatlanan, risk altında bulunan ve başka yollarla aciz durumda kalmış kişilere makul bir yardım sağlayan kişilerin hukuki olarak korunması (başkalarına herhangi bir çıkar gütmeden yardım eden insanlar yasası); ambulans standartları ve acil bakım standartları.
- Kaza tutanağı gereksinimleri ve ilgili kurumlar arasında veri paylaşımı gibi veri toplama ve yönetimi ile ilgili konular;
- Ulaşım denetimi, karayolu işaret ve uyarıları vb. altyapı;
- Kazazedelerin hakları ve yaralıların gizlilik hakları.

Bu liste, bu kitapçıkta özel olarak değinilmeyen, ancak değerlendirme işlemi bünyesinde gelecekte alınacak önlemler için altı çizilebilecek alanları içermektedir.

- Sağlık, ulaşım, içişleri ve adalet gibi ilgili sektörlerdeki insanları sürece dâhil edin.
- Değerlendirme için önceliği konuyla olan ilgisine göre belirleyin, örneğin, ölüm ve yaralanma vakaları için iyi belgelendirilmiş ulusal mevzuatla başlayıp daha sonra zamansal çerçeveye ve ulusal önceliklere değinin.
- Yasaları ya da yönetmelikleri bölgesel ya da ulusal düzeyde uyumlu hale getirmek için aşağıdaki soruları sorarak bölgedeki diğer ülkelerde ya da yerel düzeyde yürürlükte olan yasaların hızlı bir değerlendirmesini yapın:
  - Risk faktörüne değinen bir yasa ya da yönetmelik var mı?
  - Bu yasa kandaki alkol oranı standardı, tüm motosiklet kullanıcıları için kask kullanma zorunluluğu ya da bütün yolcular için emniyet kemeri kullanma zorunluluğu gibi konularda yasak ya da sınırlamalar getiriyor mu?
  - Yasa, uygulamaya ilişkin konulara (örneğin birincil uygulama) değiniyor mu ve yöntemler ulusal ve bölgesel düzeyde aynı mı?
  - Yasa cezaları içeriyor mu? Ceza türleri ulusal ve bölgesel düzeyde aynı mı?
  - Yasanın uygulanmasına yönelik zorluklar nelerdir?
  - (Özellikle de yasa yeni yürürlüğe girdiyse) Sonuçları neler oldu?

Karayolu Güvenliği Küresel Durum Raporu 2013'te yer alan bilgiler bu soruların bir kısmının cevaplanmasına yardımcı olabilir. 2009 ve 2013 yıllarındaki raporlarda yer alan mevzuatın durumu ile ilgili bir karşılaştırma hangi ülkelerin yeni yasaları yürürlüğe koyduğunu hangilerinin var olan yasaları geliştirdiğini göstermektedir. (3,4)*4)*

2.3 Yasa ve yönetmeliklerdeki boşlukların değerlendirilmesi

Mevzuattaki boşlukların değerlendirilmesi, önerilen herhangi bir değişikliğin doğru hedefe yönelmesini garanti altına alacaktır. Aşağıdaki sorulara verilecek cevaplar mevcut mevzuattaki boşlukların tespit edilmesini sağlayabilir:

- Yasada tutarsız ya da çelişen hükümler var mı?
- Yasada çok fazla sayıda hariç tutulan konu ve istisna var mı?
- Yasalar bütün risk faktörlerini kapsıyor mu?
- Tespit edilen sorunlar, uygulama için engel teşkil ediyor mu?
- Hükümler uygulanabilir ya da yürürlüğe konabilir mi?
- Yasa, yürürlüğe girmesindeki amacın gerçekleştirilmesine katkı sunuyor mu?

Bu sorulara verilecek cevaplar elde bulunan bilgilerin değerlendirmesinin yapılmasını gerekli kılacaktır. Ne yazık ki pek çok düşük ya da orta gelirli ülkede karar alma sürecinde kullanılan bilgiyi edinmek oldukça zordur. Ne var ki hükümetlerin karayolu güvenliği ile ilgili sorunları, politikaları ve

kurumsal yapıları değerlendirebilmesi için sağlam verilere ihtiyaçları vardır (5). Dünya Sağlık Örgütü'nün Veri sistemleri: karar organları ve uygulayıcılar için karayolu güvenliği el kitabı (6) başlıklı yayını, etkili bir karayolu güvenliği yönetimi için karar alma sürecinde gerekli olan verileri toplama, analiz etme ve yorumlamaya yönelik sistematik bir yaklaşımı tanımlamaktadır. Kapsamlı ya da güvenilir bir veri sisteminin olmayışı, sorunun yapısının doğru bir biçimde anlaşılmasının önünde engel teşkil etmektedir, bu da sorunun çözülmesine yönelik önerilen çözümlerle ilgili ciddi sonuçlar yaratmaktadır.

Kapsamlı ve güvenilir veriler aynı zamanda değişikliklerin etkisini değerlendirmek için de gereklidir. Pek çok ülke aşırı hız, emniyet kemeri kullanımı, kask kullanımı, alkollü araç kullanımı ve çocuk koltuğu kullanımı ile ilgili mevzuata sahip olsa da, hali hazırda çok az sayıda ülkede bu mevzuatın ulusal düzeydeki etkinliğini denetleyen bir sistem bulunmaktadır; bu da değişikliklerin denetlenmesini ve değerlendirilmesini zorlaştırmaktadır (3).

Kutu 2.2 Türkiye'de emniyet kemeri takılmasıyla ilgili yasaya ilişkin değerlendirme, yasada düşük düzeyde riayete yol açan pek çok istisnai durum olduğunu ortaya koymaktadır. Kutu 2.3 Kamboçya'da kask kullanım oranlarına ilişkin veriler üzerine yapılan inceleme motosiklet kaskı kullanımı ile ilgili yasanın kademeli olarak iyileştirilmesini sağladığını göstermektedir.

Yasalarda yer alan kimi boşluklar hali hazırda biliniyor ve (belki de başarısız olarak) bunları gidermeye yönelik bir dizi adım atılmış olabilir. Örneğin Mısır'da birkaç yıl önce çocuk koltuğu kullanımıyla ilgili bir yasaya ihtiyaç duyulduğu tespit edildi, ancak maliyet bunu önünde bir engel oluşturdu (7). Çocuk koltuklarının pazardaki bulunabilirliği de sınırlayıcı bir faktör olabilir. Önceden tespit edilmiş bir boşluğun ya da konunun durumu öncelikleri belirleme ve ileride atılacak adımları tasarlamaya yardımcı olabilir. Örneğin:

- Eğer yeni bir yasa, düzenleme ya da iyileştirme taslağı zaten hazırlanmışsa, konunun anlaşılmasına ilişkin çalışmanın önemli bir kısmı gerçekleştirilmiş olabilir; haliyle bu aşamada taslak bir sonraki aşamaya ulaştıracak fırsatı bulmak üzerine odaklanabilir.
- Eğer bir çalışma grubuna ya da başka bir heyete yasalar hakkında bir değerlendirme yapma ve öneriler sunma görevi verilmişse, bu durumda şimdiye kadar neler yapıldığına ve bundan sonra atılacak adım, örneğin önerilerin karar alıcılar tarafından dikkate alındığına ve eyleme geçildiğinin garanti altına alınması üzerine yoğunlaştırılabilir.
- Eğer bir politika tanımlanmış fakat hukuki ya da düzenlemeyle ilgili aşamaya henüz geçilmemişse, yasada bir değişiklik yapılmasına yönelik olarak sivil toplum kuruluşlarıyla işbirliği yapmak üzerine yoğunlaştırılabilir.

Bazı Yasa ve yönetmelikler için, sorunun belirlenmesi amacıyla uzman görüşüne ihtiyaç duyulabilir; bununla ilgili örnekler arasında motosiklet kaskı, araç muayene, alkol tespiti için kan testi, belli hız sınırlamaları, ambulans standartları, ilk yardım hizmeti verecek kişilerin eğitilmesi ve belgelendirme koşulları ile ilgili talimatlar yer almaktadır. Özel sektör ya da kamu kurumlarının teknik uzmanlığına duyulan güven, gereksinimlerin tam ve doğru bir şekilde anlaşılmasını ve bu gereksinimlerin mevcut kanıt ve standartlarla tutarlılık içinde olmasını garanti altına alacaktır.

Teknik standartlar belirlendikten sonra, Yasa ve yönetmeliklerin standartların önündeki engelleri önleyip önlemediği ya da yeni hükümlerin standartların önündeki engelleri önlemesinin zorunlu kılınıp kılınmadığı belirlenmek üzere, Yasa ve yönetmelikler değerlendirilmelidir. Motosiklet kaskları konusunda ek hükümlerin aşağıdaki konuları kapsaması gerekebilir:

- Kaskların düzgün bakımı ve uygunluğu ile ilgili talimatlar ve ürün etiketleme gereksinimlerini zorunlu kılmak (örneğin; paketleme yasaları ve yönetmelikleri);
- Mevzuata uygun olmayan kaskların satılmasının yasaklanması ve bu yasağın ihlali halinde cezaların ve bu cezaların nasıl uygulanacağı (örneğin; satış denetimi ve el koyma);
- Gayri resmi ithalatın yasaklanması ve ülkenin tanıdığı standartlarla uyuşmayan kaskların ithal edilmesine yönelik cezaların uygulanması (örneğin; ithalat ve gümrük yasa ya da yönetmelikleri);
- Kask ya da ürün etiketleri üzerinde oynama yapılmasının (despesifikasyon) yasaklanması ve buna uyulmayan durumlarda ceza uygulanması (örneğin; ceza kanunu ve müşteri koruma yasası ya da yönetmelikleri ve raporlama sistemleri).

Kutu 2.2 Yerel düzeyde değişim yapmaya destek sağlamak için verilerin yardımı

Adım 1. Sorunu tespit edin

Türkiye'de emniyet kemeri kullanımı ilk kez 1986 yılında çıkarılan Karayolları Trafik Kanunu'nun 78. Maddesi aracılığıyla zorunlu hale getirildi. Kanun 1992 yılında sürücü ve ön koltukta seyahat eden yolcular, 1995 yılında ise arka koltuklarda oturan tüm yolcular için kademeli olarak hayata geçirildi. Bu yasal hükümlere karşın, emniyet kemeri kullanım oranı düşük seviyelerde seyretti.

Adım 2. Sorunun yapısını belirleyin

Kullanım oranının düşük olmasının sebebi olarak, yasadaki boşluklar, yaptırımın olmayışı ve kamuoyunun emniyet kemeri kullanımının faydaları ile ilgili çok az bilgiye sahip olması da dahil olmak üzere bir dizi sebep tespit edildi. Özellikle:

Çok sayıda istisnai durum, zorunlu emniyet kemeri kullanımı yasasının etkinliğini azalttı. İstisnalar arasında askeri araçlar, acil durum araçlar, bazı ticari araçlar ve minibüsler yer alıyordu.

Emniyet kemeri kullanım oranı düşük seviyelerde seyretse de, özellikle 2009 yılından sonra emniyet kemeri kullanılmaması dolayısıyla az sayıda ceza yazıldı. 2009 ile 2010 yılı arasında, emniyet kemeri kullanmamaktan kaynaklı olarak kesilen cezalar %24 oranında azaldı, bu da yasanın uygulanması ile ilgili kaygıları beraberinde getirdi.

Bilgi, davranış ve uygulamaya ilişkin çalışmalar kamuoyunun çoğunluğunun emniyet kemeri kullanımının güvenlik açısından sağladığı faydaları anlamadığını gösterdi. Yasaya uymama sebepleri arasında, emniyet kemeri kullanımının rahatsız olması, emniyet kemerlerinin gereksiz olduğu ve hamile kadınlar için uygun olmadığı düşüncesi yer alıyordu.

Adım 3. Problemin sonuçlarını anlayın

Trafik Eğitim ve Araştırma Dairesi Başkanlığı tarafından 2009 yılında yürütülen bir çalışma düşük seviyelerde seyreden emniyet kemeri kullanım oranını ortaya koydu, Afyon ilinde şehir içi trafikte %17 gibi düşük oranlara rastlandı.

Değerlendirmenin sonucu

Analiz iki genel sonuca yol açtı: yasadaki geniş boşlukları kapatmak için yasal değişiklikler yapmanın gerektiği ve emniyet kemerinin faydaları hakkında (sosyal pazarlama aracılığıyla yürütülecek) toplumun eğitilmesi de dâhil olmak üzere yasal olmayan çözümler ve (polislerin eğitilmesi yoluyla) daha güçlü bir denetim. Türkiye'nin Yasa ve yönetmeliklerini Avrupa Birliği Yasa ve yönetmelikleriyle uyumlu hale getirme planı (2007 – 2013) emniyet kemeri kullanımı ile ilgili olarak karayolları trafik yönetmeliklerini iyileştirmeyi de kapsamaktadır. Ulusal düzeyde bir yasal değişiklik beklenirken, Afyon Valisi 2012 yılında bir genelge yayınlayarak bütün devlet memurlarının emniyet kemeri kullanmasını ve yaptırıma tabi olmasını emretti. Afyon'da bu genelgenin yayınlanmasının ardından emniyet kemeri kullanım oranı %17'den %50'ye çıktı. Afyon'un başarısının ardından Ağustos 2012'de Ankara'da da benzer bir genelge yayınlandı.

Kaynak: Referans *(8)*.

Telif: Afyonkarahisar Valisi İrfan Balkanlıoğlu, Afyon Valiliği Güvenlik Müdürlüğü, 2012.

Kutu 2.3 Kamboçya'daki Motosiklet Kaskı Kanunu

Motosiklet kullanıcıları arasındaki yüksek yaralanma ve ölüm vakaları, kask kullanım oranlarının daha fazla incelenmesini gerekli kılıyor

2004 yılında, Kamboçya Hükümeti'ne diğer ilgili kişilere karayolu trafik kazaları ve bu kazaların kurbanları ile ilgili doğru ve kapsamlı bilgi sağlamak amacıyla ulusal bir veri tabanı oluşturuldu. Buna göre bilgi sistemi ülkenin 24 vilayetindeki sağlık kuruluşları ve trafik polisinden veri topluyor ve bu verileri uygun politika ve programların geliştirilmesi amacıyla inceleyip dağıtıyor. Bu sistemden elde edilen veri, birincil veri toplama ile (risk faktörleri üzerine gözlemsel çalışmalar vb.) tamamlanıyor. Bir araya getirilen bu veriler Kamboçya'da karayolu trafik kazalarındaki yaralanmaları azaltmaya yönelik benimsenecek politika ve atılacak adımlar için kullanılıyor.

Sistemden elde edilen veri, 2005 ile 2010 yılları arasında, motorlu vasıta sayısındaki muazzam artışı takiben, motosiklet kullanıcıları arasında ölüm vakalarının %61 oranında arttığını gösterdi. 2008 yılında motosikletler Kamboçya'daki tüm motorlu taşıtların %75'ini meydana getiriyordu ve motosiklet sürücüleri, trafik kazalarında meydana gelen 1600 ölüm vakasının %70'ini oluşturuyordu (bunların neredeyse yarısı kafa sarsıntısından muzdaripti).

Özellikle geceleri kask takma oranlarında görülen düşüş yasa ya da davranışların değiştirilmesinin gerekli olduğunu gösterdi

Bilgi sisteminden elde edilen veriler üzerinde yapılan inceleme ölüm vakalarının neredeyse yarısının saat 16:00 ile 22:00 arasında, özellikle de motosiklet kazalarındaki yaralanma vakalarının 2006 ile 2008 yılları arasında dört kat arttığı ve ölüm oranının ülkenin diğer tüm şehirlerinden daha fazla olduğu başkent Phnom Penh'de meydana geldiğini gösterdi. Gözlemsel veri ise kask kullanım oranlarının düşük olduğunu ortaya koydu: motosiklet kullanıcılarının %47'si gündüz vakti kask kullanırken, akşam saatlerinde sürücülerin yalnızca %36'sı kask takıyordu.

Bu konuya ilişkin bir yasal önlem 2007 yılında alındı. Çıkarılan yasayla Kralın imzasını taşıyan kaskların kullanılması zorunlu hale getirildi. Yasanın uygulanması, öncelikle Phnom Penh'de Ocak 2009'da geceleri başladı, trafik polisi de kontrol noktaları kurarak yasanın uygulanmasına katkı sağladı. Gece uygulanan bu kontrol noktaları aynı zamanda alkollü araç kullanma sorunuyla da mücadele ediyordu. Alkol denetimi esnasında, kask kullanım oranlarını denetlemek ve değerlendirmek için gözlemsel veri de toplandı.

İlk sonuçlar yasanın yürürlüğe konmasının ardından kask kullanım oranlarında artış olduğunu gösteriyor

Üç ilde elde edilen veriler bu yasal önlemin ve yasanın uygulanmasının kask kullanım oranını artırdığını ve kafa yaralanmalarının sayısını azalttığını göstermektedir. Yasanın 2010 yılında 5 aylık bir süre boyunca aktif olarak uygulandığı üç bölgedeki sürekli gözlemlerde elde edilen sonuçlar sürücüler arasında kask kullanım oranlarında bir artış olduğunu gösterse de, diğer yolcular arasındaki kask kullanım oranı son derece düşük seviyelerde seyretti; bunun sebeplerinden biri de yasanın sürücü dışındaki yolcuların kask kullanımını kapsamamasıydı.

2011 yılında farklı sektör üyelerinden oluşan bir heyet, sürücü dışındaki yolcuların kask kullanımının zorunlu hale getirilmesi için ulusal karayolu güvenlik mevzuatında bir iyileştirme yapılmasını önerdi. Önerilen revizyon ayrıca tüm motosiklet kullanıcıları için kask kullanmama cezasının beş katına çıkarılmasını da içeriyordu. 2012 yılının başlarında değişiklik onaylanmak üzere Bakanlar Kurulu'na gönderdi; Bakanlar Kurulu yasayı Ulusal Meclis'e, daha sonra Senatoya ve nihayetinde Krala gönderecek. Hukuki iyileştirmeyi desteklemek amacıyla, yolcular da dahil olmak üzere motosiklet kullanıcılarının kask kullanmamasının tehlikeleri hakkındaki bilinçliliği artırarak sosyal pazarlama yöntemi kullanılacak.

Motosiklet kaskı mevzuatındaki iyileştirmeler sürüyor

Sonraki adımlar arasında, piyasada satılan tüm kaskların asgari bir koruma düzeyi sağladığının teminat altına alınması amacıyla ulusal motosiklet kaskı standardı oluşturmak ve uygulamak yer alıyor.

İlk kez bir kask standardını benimseyen ülkeler, bütün yasaları, yönetmelikleri, denetim ve uygulama standartlarını aynı anda yürürlüğe koymada zorluklarla karşılaşabilir. Ancak, kapsamlı kask kullanım Yasa ve yönetmeliklerine için bütün hukuki önlemler uzun vadeli plana dahil edilmelidir.

Mevcut Yasa ve yönetmeliklerle ilgili kamuoyu algısı, bunların güçlendirilmesinin gerekip gerekmediğine ve bunun nasıl yapılması gerektiğine ışık tutabilir. Konuyla ilgili kişiler ve kamuoyu hedef gruplarına, görüşmelere veya gözlemsel çalışmalara ve bilgi, davranış ve uygulamaya ilişkin araştırmalara dâhil olduğunda, yasaların yeterince açık olmaması, yanlış yorumlama ve yasadaki boşluklar açıkça ortaya çıkabilir. Örneğin, insanların genel olarak kaskları düzgün bir biçimde takmadığını gösteren çalışmalara göre, düzgün kask takma konusundaki eğitimde 'kask takma' tanımının, örneğin Hindistan ya da Vietnam'da olduğu gibi, 'bağlama' konusunu da içermesi gerekmektedir.

Yasa metninin açık olması oldukça önemli olup yasa metninde yasanın hangi dilde yazıldığı, kültürel normlar ve hukuki ve düzenleyici taslak oluşturma standartları dikkate alınmalıdır (Bkz. Kutu 2.4).
İlgili kişiler ve kamuoyu tarafından, yasaya ilişkin görüşleri ve algıları hakkında fikir almak, açıklık getirilmesi gereken noktaları gösterebilir. Ne var ki, Yasa ve yönetmelikleri değiştirmek zaman alabilir ve kitlesel medya aracılığıyla verilecek kamu eğitimi kafa karışıklığını bir nebze azaltabilir. Yasalara olan riayeti artırmanın hukuki ya da düzenleyici bir değişim yoluyla mı yoksa kamu eğitimi aracılığıyla mı gerçekleştirileceğini değerlendirmek önemlidir.

2.4 Yasa ve yönetmeliklerin kapsamının geliştirilmesi

Mevcut karayolu güvenliği Yasa ve yönetmeliklerinin kapsamı aşağıdaki hususları tespit etmek amacıyla değerlendirilmelidir:

- Yasa ve yönetmeliklerde, elde bulunan en doğru kanıtlar temelinde bütün risk faktörleri var mı?
- Yasa ve yönetmeliklerde yaptırım mekanizmaları ve kaynakları var mı?
- Yasa ve yönetmeliklerde kurallara uyulmaması durumunda oluşacak sonuçları var mı?

Kapsamlı mevzuat ve yönetmelikler karayolu güvenliği önlemlerinin etkinliği için önemlidir.

2.4.1 Ensure that laws and regulations are based on evidence

Yasa ve yönetmelikler elde bulunan en iyi kanıtlara dayalı zorunlu kurallar meydana getirmelidir. Yasa ve yönetmeliklerin kapsamlı olabilmesi için bilimsel olarak değişimi etkilediği kanıtlanmış olan unsurları içermesi gerekmektedir. Örneğin, aşamalı olarak sürücü belgesi verme yasaları, yeni sürücülerin araç kullanmaya daha güvenli ve düşük riskli koşullarda başlaması ve daha karmaşık, yüksek riskli araç kullanım koşullarına aşamalı olarak geçiş yapması gerektiği

Kutu 2.4 Hukuki metinlerin açık ve anlaşılabilir olmasının sağlanması

Aşağıdakiler yasaların nasıl yanlış yorumlanabileceğine ilişkin iki örneği oluşturmaktadır.

'Motosiklet kullanan tüm bireyler kask kullanmalıdır' şeklindeki ifade, özellikle de cezalar ve yaptırımla ilgili hükümleri ya da yaptırımın tutarsız olup olmadığına yönelik bir hüküm içermiyorsa zorunlu olarak anlaşılmayabilir. Bunun tersine 'motosiklet kullanan tüm bireyler kask takmak zorundadır' şeklindeki ifade –yaptırım ve cezalarla ilgili bir hüküm barındırmasa da (ki bunlar yasa veya yönetmeliklerin kapsamlı olarak nitelendirilebilmesi için gereklidir)- açıkça bir zorunluluk ortaya koymaktadır.

'Kask takmamak 100 şilinden 200 şiline kadar para cezasına neden olabilir' şeklindeki ifade cezayı açıkça ortaya koymamakta ve yetkililere cezanın belirlenmesi noktasında çok fazla hareket alanı tanımaktadır; bu da yasanın uygulanmasından sorumlu yetkililer tarafından kötüye kullanılması ihtimalini doğurmaktadır. "Kask takmayan tüm bireyler 100 şilinlik para cezasına çarptırılacaktır" ifadesi ise yasa ve cezalarla ilgili beklentiler hakkında daha açık bir ifadedir.

fikrine dayanır (9). Yasanın 'düşük riskli' sürüş koşulları oluşturmaya yönelik kısımları, istenilen sonucun elde edilmesi amacıyla elde bulunan kanıtlarla tutarlı olmalıdır: bu unsurlar arasında alkol üzerindeki kısıtlamalar, gece sürüşü üzerindeki kısıtlamalar, ehliyet ilk alındığında çok fazla yolcu olmadan araç kullanma ve başka birinin gözetimi olmadan araç kullanmanın sınırlandırılması yer almaktadır (10, 11). Benzer bir şekilde, çocukların bulunduğu araçları kullanmakla ilgili yasalar yaş, boy, kilo ve yasanın uygulanabileceği kısıtlama türünü belirtmelidir (12). Tablo 2.2, ulusal Yasa ve yönetmeliklerin belirlenmesinde kullanılabilecek çeşitli girişimleri çocuklar arasında karayolu trafik kazalarındaki yaralanma vakalarını azaltmada sahip olduğu etkinliğe göre değerlendirmektedir.

Yasa ve yönetmeliklerin kanıta dayandırılması pek çok sebeple önemlidir. Kanıt, tartışılan meselenin ulusal gündemde yerini alması için sağlam bir temel oluşturmakta, probleme ilişkin alternatif çözüm yolları ortaya koymakta ve yasayı genel olarak kamuoyuna sağlanacak faydalarla bağdaştırmaktadır ki bu da bir değişimi destekleme aşamasında son derece büyük bir önem arz etmektedir.

Birçok kanıt kaynağı kullanılabilir. Söz gelimi farklı ortamlarda yürütülen çalışmalar, aracın hızıyla ölüm riski arasındaki bağlantının anlaşılmasına katkıda bulunabilir. Böyle bir bilgi çevre yollarında ve çok sayıda binanın bulunduğu bölgelerdeki hız limitini, yeni sürücüler için kandaki alkol sınırını, büyük çocuklar için koltuk kullanımı zorunluluğunu ve hız limitlerinin uygulanması için hız kameralarının etkinliğini belirlemeye yardımcı olabilir.

Bazı bölgelerde yasa olarak ilan edilecek en etkili müdahaleyi belirlemek için daha fazla araştırma yapılmasına ihtiyaç duyulabilir. Örneğin, sürücülerin dikkatini dağıtan unsurlar, örneğin araç kullanılırken kullanılan cihazlarla ilgili (elde taşınan ya da kablosuz cep telefonları, iPod'lar vs.) daha fazla araştırma yapılması gerekmektedir. Araç kullanırken bu tip cihazların kullanımını yasaklayan yasalar değişiklikler göstermektedir (13).

Elde bir kanıt bulunmadığında ya da kanıtlar yetersiz olduğunda, yasada bir değişiklik teklifi yapıp yapmama kararı, ülkedeki karayolu güvenliğinin

Tablo 2.2 Çocuklar arasında karayolu trafik kazalarında görülen yaralanma vakalarını önleme stratejileri

Strateji	Etkili	Umut Vaat Eden	Yetersiz Kanıt	Etkisiz	Zararlı
Asgari alkol kullanım yaşına ilişkin yasalar koymak (ve uygulamak)	✔				
Yeni sürücüler için azami alkol sınırını daha düşük tutmak (ve uygulamak) ve bu kurala uymayanlara sıfır tolerans göstermek	✔				
Uygun çocuk koltuğu ve emniyet kemeri kullanmak	✔				
Motosiklet ve bisiklet kaskı kullanmak	✔				
Okul çevrelerinde, yerleşim yerlerinde ve oyun parkları çevresinde hız limitini düşürmek	✔				
Farklı tip karayolu kullanıcılarını ayırmak	✔				
Motosikletler için gündüz farı kullanımı zorunluluğu getirmek (ve uygulamak)	✔				
Kademeli bir sürücü belgelendirme sistemi getirmek	✔				
Ayarlanmış sürücü programları uygulamak			✔		
Yayaların görünürlüğünü artırmak			✔		
Okullarda alkollü araç kullanımının tehlikeleri ile ilgili dersler koymak			✔		
Okula dayalı sürücü eğitimi uygulamak				✔	
Bebek ve çocukları hava yastığı bulunan koltuklarda oturtmak					✔
Genç aday sürücülere belge vermek					✔

Kaynak: Referans *(14)*

evriminin ve bunun Yasa ve yönetmeliklere nasıl entegre edildiğinin gözden geçirilmesine dayandırılabilir. Yaralanma ve ölüm vakalarının azaltılmasında kayda değer başarılar elde etmiş olan bir ülke, ölüm vakalarını sıfıra indirmeye yönelik önlemleri hayata geçirebilir. Tablo 2.3, yeni sonuçlar elde edildikçe karayolu güvenliği girişimlerinin odağının nasıl değiştiğini göstermektedir. Bir başka yaklaşımsa, tavsiye edilen önlemle ilgili bir pilot çalışma yürütmek ve bu önlemin karayolu trafik kazalarında görülen yaralanma ve ölüm vakaları üzerindeki etkisine ilişkin yerel verileri ulusal bir yasanın yürürlüğe konmasını desteklemek amacıyla kullanmak olabilir.

2.4.2 Yasa ve yönetmeliklerin uygulamaya uygun hükümleri içerdiğinden emin olunması

Yasa ve yönetmelikler uygulamaya ilişkin açık hükümler içermelidir, zira Yasa ve yönetmeliklerin tutarlı ve sürekli uygulanması girişimlerin etkinliği açısından kritik bir öneme sahiptir (Tablo 2.4). Uygulama toplumsal, ekonomik, kapasiteye ilişin, politik ve diğer pek çok neden kaynaklı faktörler sebebiyle yetersiz kalabilir. Bu sorunu azaltmanın bir yolu, yasa ve yönetmeliğin uygulamanın nasıl yapılacağının ve uygulamadan kimin sorumlu olduğunun açıkça ortaya koyulduğundan emin olmaktır.

Tablo 2.3 Karayolu güvenliğine ilişkin yaklaşımların evrimi, 1950'li yıllardan günümüze

Sürücülere ilişkin girişimler üzerine odaklanma	
1950'ler ve 1960'lar	**Aşama 1**
	Davranış değişikliğine yönelik, Yasa ve yönetmelikleri de içeren müdahalelere yapılan vurgu
Sisteme ilişkin girişimler üzerine odaklanma	
1970'ler ve 1980'ler	**Aşama 2**
	1970 yılında William Haddon tarafından geliştirilen, kazadan önce, kaza sırasında ve sonrasındaki kişisel davranış biçimlerini, taşıyıcı ya da aracıların özelliklerini ve çevresel özellikleri (Haddon matrisi) incelemek üzere oluşturulan karayolu güvenliği ile ilgili kapsamlı bir çerçeve
	Kurumları, araçları ve altyapıyı da bünyesinde barındıran karayolu güvenliğine ilişkin bütün bir sistemi kapsayan yaklaşım
1990'ların başı	**Aşama 3**
	Kurumsal liderliklerin hedef alınması ve denetim ve değerlendirme yoluyla yapılan müdahaleler
	Hükümetler ve sektörler arası işbirliğine yapılan vurgu
	Hedef hiyerarşileri belirleme
1990'ların sonu	**Aşama 4**
	Kazalardan kaynaklı ortaya çıkan ciddi yaralanmaların ve ölüm vakalarının uzun vadeli düşürülmesi
	Belirlenen yüksek hedeflere ulaşma girişimleri ve kurumsal yönetmelikler üzerine yeniden düşünme; Örneğin; Hollanda'daki "sürdürülebilir güvenlik" ve İsveç'teki "Sıfır vizyonu" yaklaşımları ile Avustralya, Danimarka, Finlandiya, Norveç ve İsviçre'deki bir dizi inisiyatif üzerinde etkili olan "güvenli sistemler" yaklaşımı
2000'lerden sonra	**Mevcut/süregelen**
	Bütün sistemi kapsayan girişimlere yapılan sürekli vurgu, çok sektörlü sorumluluk, yüksek hedefler, etkili bir kurumsal yönetim ve kanıta dayalı girişimler
	Yenilikçi çözümlerin incelenmesi

Kaynak: *Referans (15)*.

Tablo 2.4 Karayolu trafik kazaları ile ilgili önlemlerin uygulanmasının etkinliği[a]

Denetleme	Karayolu trafiği ile ilgili yaralanma ve ölüm vakalarının sayısındaki yüzde değişimi		
	Ölümcül kazalar	Yaralanma kazalar	Hepsi
Stationary sp	– 14 (–20; –8)	–6 (–9; –4)	
Devriye gezme	–4 (–32; +36)	–16 (–20; –12)	
Kanda alkol düzeyinin düşürülmesi	–8(–12; –4)	–4 (–5; –3)	
Rastgele nefes testi[b]	–76 ... –16	–28…–10	
Alkollü araç kullanma yaptırımları	–9 (–11; –6)	–7 (–8; –6)	
Emniyet kemeri yaptırımları	–6(–21; +14)	–8 (–18; +4)	
Hız kameraları		–17 (–19; –16)	–19 (–20; –18)
Kırmızı ışık kameraları		–12	–11 (–18; –3)
Cezalar, sürücü belgesine el koyma, hapis (tam etki)			–10 (–11; –9)
Uyarı mektupları			–15 (–18; –13)
Trafik ceza puanı sistemi			–5 (–10; 0)
Sürücü belgesinin iptal edilmesi			–17 (–19; –16)

[a] Girdiler en olası etkiyi temsil etmekte olup veriler %95 oranında gerçeği yansıtmaktadır.

[b] Rastgele nefes testi sonuçları Peek-Asa *(16)* aracılığıyla elde edilmiş olup kaza sayısına değil kurban sayısına dayandırılmıştır; en olası etkinin tespit edilmesi mümkün değildir; yalnızca %95 oranında gerçeği yansıtan veriler seçilmiştir.

Kaynak: *(17, 18)* sayılı referanslardan uyarlanmıştır

Yasa belirli bir hüküm olmaksızın yürürlüğe konabilirse de, yasanın nasıl ve kim tarafından uygulanacağının gösterilmesi hükümete bağlı kurumların yükümlülüklerini netleştirebilir ve yetkili kimselere sorumluluklarını gerçekleştirme yetkisi verebilir; aynı zamanda uygulama için fon ayrılması gerektiğini gösterebilir. Buna ek olarak, açık uygulama hükümleri, kanıt toplamak için de temel oluşturur. Örneğin, ciddi ya da ölüm vakaları içeren bir kazanın ardından hastanede alkol seviyesini tespit etmek amacıyla kan testi yapılmasını zorunlu kılan bir yasa, alkolle ilgisi bulunan kazalarla ilgili faydalı verilerin ortaya çıkarılmasını sağlayabilir. Aşağıda yasaların alkol oranı limitinin uygulanmasına nasıl atıfta bulunacağına dair bazı örnekler yer almaktadır:

- Hindistan'daki Motorlu Taşıtlar Kanunu polis memurlarına, bireyin alkollü araç kullanma yasalarını ihlal ettiğine ilişkin makul bir gerekçeye sahip olmaları durumunda nefes testi yapma yetkisi verir. Buna ek olarak, bir kaza durumunda, polis memurları, motorlu aracı kullanmakta olan kişinin kaza sırasında alkollü olduğu ya da belirlenen başka bir uyuşturucu maddenin etkisi altında olduğuna dair makul bir sebebe sahipse nefes testi yapma yetkisine sahiptir. Ne var ki eğer sürücü kazadan sonra hastaneye kaldırılmışsa, kendisiyle ilgilenen doktora bilgi verilmeli ve polis memuru alkol testini yapmadan önce doktorun onayı alınmalıdır. Doktor, alkol testinin yapılmasının ya da bunun zorunlu kılınmasının hastanın gerekli bakım ve tedaviyi almasına engel olacağı gerekçesiyle alkol testine karşı çıkabilir (2).

- Amerika Birleşik Devletleri'nde sürücüler "itidal kontrol noktalarında" gelişigüzel durdurulabilirken, alkol kullanımına ilişkin bir kuşkunun olmaması durumunda alkol testi uygulanamaz. Ne var ki bazı eyaletlerde alkol testi uygulanmasına karşı çıkmak bir ihlal olarak değerlendirilebilir ve idari cezalara yol açabilir. Maryland'de, devlet memuru kimliğine sahip bir kişi alkol testi uygulanmasına karşı

Kutu 2.5 Malezya'da yolcu emniyet kemeri yasasının uygulanmasına yönelik kademeli yaklaşım

Malezya yolcu emniyet kemeri kullanımına ilişkin yasa yürürlüğe girdikten sonra bu yasayı uygulamak için 6 ay süreli bir aşamalı yaklaşımı benimsedi. Bu yaklaşım bir dizi güvenlik geliştirme kampanyası aracılığıyla başlatıldı, bunu bilinçliliği artıracak faaliyetler ve nihayet yasanın uygulamaya konması takip etti. Güvenlik geliştirme stratejisi bir sosyal pazarlama kampanyası ile arka koltukta emniyet kemeri kullanımının güvenliliğine ilişkin eğitimleri ve yaşı büyük araçlar için kademeli olarak getirilen yükümlülüklere ilişkin bilgileri içeriyordu. Örneğin 1995 yılından sonra emniyet kemeri teçhizatı olmaksızın tescil edilmiş araç sahiplerine araçlarının arka koltuklarına emniyet kemeri teçhizatı kurdurmak için 3 yıl süre veriliyordu.

Malezyalılar arasında bilinçlilik yaratmaya yönelik toplum kampanyaları, arka koltukta emniyet kemeri kullanımını teşvik etmek amacıyla Karayolu Güvenlik Departmanı, Malezya Kraliyet Polisi ve Karayolu Ulaşım Departmanı gibi yüksek düzeydeki kurumların katılımını içeriyordu. Değişikliği destekleme sürecinde polis yaptırımları arasında sert bir dille uyarı ve yasayı ihlal etmenin beraberinde getireceği cezalara ilişkin uyarılar yer alıyordu. Yasa 1 Ocak 2009'da tam olarak uygulanmaya başlandı.

Kaynak: Referanslar *(20, 21)*.

çıkarsa polis memuru sürücünün sürücü belgesine el koyup geçici bir sürücü belgesi niteliğinde bir belge düzenleyebilir ve Maryland Motorlu Taşıtlar İdaresi nezdinde dava açabilir. Eğer sürücü ticari bir araç kullanıyorsa, İdare sürücünün sürme yetkisini elinden alabilir ve araç kullanmasını yasaklayabilir (19).

- Avustralya'da polis, herhangi bir problem tespit etmeksizin her sürücü ve motosiklet kullanıcısı üzerinde gelişigüzel alkol testi uygulayabilir. Müdahaleler kolay tespit edebilen 'sarhoş otobüslerini' de (sarhoş sürücüleri yakalamak için kullanılan polis aracı) içerebilir; sürücüler bu araçlarda alkol testinin pozitif çıkması halinde birkaç kan testine daha tabi tutulabilirler. Bazı eyaletlerde bütün polis araçlarında herhangi bir olay yaşanması durumunda nefes testinin yapılabilmesi için gerekli donanım bulunmaktadır (16).

- Çin'deki yönetmelikler, nefes testi yapmadan önce bir önkoşul olarak tespit edici bir cihazın kullanılmasına imkân tanır.

Bir başka seçenek ise, kamuoyuna yasayı gündelik hayatlarının bir parçası haline getirmesi için zaman verme ve toplum polisliğini destekleme amacıyla yasanın zaman içinde kademeli olarak uygulamaya konmasıdır. Örneğin polis cezaları uygulamaya başlamadan önce uyarılar yayınlayabilir ve eğitim sağlayabilir (Kutu 2.5). Bu seçenek aynı zamanda henüz kask standartları oluşturulmamışken kask takmayı zorunlu hale getiren yasayla ilgili olarak da kullanılabilir.

2.4.3 Yasa ve yönetmeliklerin uygun cezaları içerdiğinden emin olunması

Cezalar uygunluk ve etkinliklerine ilişkin mevcut bilgiler üzerinde temellendirilmelidir. Karayolu kullanıcılarının davranış biçimlerini değiştirmek amacıyla, uyarılar, para cezaları (sabit ya da ihlalin seviyesine göre değişen), trafik ceza puanı sistemi, sürücü belgesinin iptali, araca el koyma ve hapis de dahil olmak üzere çok sayıda ceza yöntemi uygulanmıştır. Bazı durumlarda sürücü sigortası prim oranları sürücü hatalarına göre şekillendirilmiş, bu da para cezasına ek niteliğinde daha yüksek sigorta primlerinin ortaya çıkmasına neden olmuştur. Sürücü geliştirme programları, ciddi ihlaller yapan ya da ihlalleri tekrar eden sürücüler için zorunlu hale getirilebilir ya da para cezalarına alternatif olarak sunulabilir. Araştırmalar hedef gözeterek hazırlanmış programların hem yeniden suç işleme eğilimini hem de mahkeme masraflarını azalttığını ortaya koymuştur (22, 23).

Cezaların ağırlığı tek başına cezaların etkinliğini garantilemediğinden cezalar makul olmalıdır (24).

Tablo 2.5 Sürüş ihlalleri ile ilgili cezaların etkinliği

Ceza türü	Tanım	Etkinlik
Sabit	Bu kategoriye, aşırı hız, karayolu işaretlerine uymamak, kırmızı ışıkta durmamak gibi mahkeme duruşmasına gerek kalmadan suç mahallinde uygulanan cezalar girer.	İhlalleri azaltabilir, ancak yapılan çalışmaların sonuçları tutarsızdır. Emniyet kemeri kullanımını artırır. Aşırı hızla ilgili kanıtlanabilir bir etkisi bulunmamaktadır.
İdari olarak ehliyete el koyma	Polis alkol testi sonucunda alkollü olduğu anlaşılan sürücünün sürücü belgesine, mahkeme duruşmasına gerek kalmaksızın el koyabilir.	Ölümlü vakaların görüldüğü, özellikle de alkollü sürücülerin dâhil olduğu ölümlü vakaların görüldüğü kaza sayısını azaltır. Sürücü belgesine el konması için mahkeme duruşmasını gerekli kılan yasalar, idari olarak sürücü belgesine el koyma cezasından daha az etkili görünmektedir. Yalnızca hali hazırda sürücü belgesine daha önce el konulmuş olan sürücüler arasında ve yalnızca sürücü belgesine el konulmuş olan zaman diliminde etkili.
Trafik ceza puanı sistemi	Sürücüler ciddi bir ihlal ya da kaza sonucunda belli bir puanlama sistemine göre değerlendirilir ve kritik bir eşiğe ulaşıldığında ceza alır. Cezalar arasında uyarı mektupları, zorunlu sürücü gelişim kursları veya sürücü belgesine el koyma yer alabilir.	Bu sistemin belli öğelerinin kazaları azaltma ihtimali olsa da, kazaları azaltmaz. Kurslar ve uyarı mektupları kazaları %10 oranında azaltmıştır. Yeterince puan toplayan ve sürücü belgesine el konulması tehlikesiyle karşı karşıya kalan (ve bu durum hakkında uyarı mektupları aracılığıyla bilgilendirilen) sürücüler daha dikkatli olur. Uyarı mektuplarının etkinliği içeriklerine bağlı olduğundan sonuçlar tutarlı değildir. Sürücü gelişim kursları, genç sürücülerin dahil olduğu kazaları azaltmıştır.
Araca el koyma	Polis, idari olarak kuralı ihlal eden, örneğin kanında belirlenen sınırın üzerinde alkol tespit edilen ya da geçerli bir sürücü belgesi olmaksızın araba kullanan sürücünün aracına (sürücü aracın sahibi olmasa da) el koyabilir. El konulan araçlar, cezanın ödenmesi karşılığında alıkoyma süresinin dolmasının ardından iade edilebilir. El konulan aracın sürücüden başkasına ait olduğu durumlarda, araç belirli koşullar altında sahibine verilebilir. Alternatif olarak plaka numarası alınır, plaka üzerine bir etiket yapıştırılabilir ya da aracın tescili iptal edilebilir.	Alkolün etkisi altında araç kullanmakla suçlanan sürücüler için araca el konulması, araca el konulmasına ilişkin ortada yalnızca bir tehdit olsa da (örneğin sürücü belgesine el konulan birinin araç kullanmasının araca el konmasına sebep olabileceği yargılama siteminde), sürücü belgesine el konulmasından daha büyük ve uzun vadeli bir etkiye sahip olmaktadır. Caydırıcı etki, sürücülerin daha fazla cezayla karşı karşıya kalmaktan veya aracı ödünç aldıkları kişilerle sorun yaşamaktan kaçınmak istemelerinden kaynaklı olarak ortaya çıkabilir; zira sürücüler ilerleyen zamanlarda bu kişilerde araç ödünç almakta sorun yaşayabilir ayrıca el konulan tüm araçlar sahibine geri verilmez.
Hapis	Örneğin ölümlü vakaların görüldüğü bazı karayolu trafiği ihlalleri, kimi ülkelerde hapis cezasıyla cezalandırılır.	Alkollü araç kullanmanın hapis cezasıyla cezalandırıldığı özellikle de bunun mahkemece idare edilen bir programla birleştirildiği (ve genellikle cezaları, tedaviyi ve gözetimi içeren) yargılama sistemlerinde, hapis cezasının etkili olduğu görülmüştür. Aksi durumlarda hapis cezasının alkollü araç kullanımı içeren kazaları azalttığı görülmemiştir.

Kaynak: Referans (26)'dan uyarlanmıştır.

Örneğin:

- Yasayı ihlal eden kişinin gelir düzeyine göre değişen miktarlarda cezalar, karayolu kullanıcılarının aynı trafik kuralı ihlalinden finansal olarak aynı düzeyde etkilenmesini garanti altına alır.
- Görece önemsiz ihlaller için verilen cezaların ciddi oranda artırılması ceza yargılaması sisteminin diğer kısımlarını baltalayabilir; dolayısıyla cezalar, ceza yargılaması sistemindeki diğer cezalarla orantılı bir biçimde belirlenmelidir.
- Çok düşük cezalar sürücülere yasa dışı sürücü davranışlarının finansal olarak altından kalkılabilir olduğu mesajını verebilir (25).

Karayolu güvenliği yasalarının ihlaline yönelik belli başlı cezaların etkinliği pek çok çalışmanın konusu olmuşsa da, cezaların etkisinin bağımsız olarak değerlendirilmesi genellikle zordur; çünkü cezalar genellikle başka önlemlerle bir arada işlevli hale gelir ve elde edilen sonuçlar bu sebeple tutarsız olmuştur. Ne var ki, bazı çalışmalar belli koşullar altında belli tür ihlallere yönelik kimi cezaların etkinliğini ortaya koymaktadır (Tablo 2.5). Cezaları yönetmenin maliyeti de cezanın tutarlı bir şekilde uygulanabilme olasılığı ile birlikte dikkate alınmalıdır; aksi durumda cezanın etkinliği azalacaktır. Ceza miktarını tüketici fiyat endeksi ya da başka uygun bir endeks ile orantılı hale getirmek cezaların zaman içinde çok düşük görünmesini engelleyebilir.

2.5 Kaynakça

1. Passmore J vd. *Ulusal kask yasasının yazılması ve uygulanması: Vietnam için vaka çalışması.* Bulletin of World Health Organization, 2010, 88:783-787.

2. *Uzman Komite Raporu: Motorlu Taşıtlar Kanunu'nun Değerlendirilmesi, 1988, Karayolları Ulaşımı ve Çevreyolları Bakanlığına teslim edilmiştir,* Yeni Delhi, Karayolları Ulaşımı ve Çevreyolları Bakanlığı, 2011. (http://morth.nic.in/index/asp, Son erişim: 10 Ocak 2013).

3. *Karayolu güvenliğine ilişkin küresel durum raporu 2013: on yıllık bir hareketi desteklemek.* Cenova, Dünya Sağlık Örgütü, 2013.

4. *Karayolu güvenliğine ilişkin küresel durum raporu: harekete geçme zamanı.* Cenova, Dünya Sağlık Örgütü, 2009.

5. Peden M vd. ed. *Karayolu trafiği yaralanmaların engellenmesi hakkında dünya raporu.* Cenova, Dünya Sağlık Örgütü, 2004.

6. *Veri sistemleri: karar organları ve uygulayıcılar için karayolu güvenliği el kitabı.* Cenova, Dünya Sağlık Örgütü, 2010.

7. *Mısır'da Karayolu Güvenliğini Genişletmek için AB Twinning Uzmanlığı: Almanya, Avusturya, Mısır 2008-2011* (Twinning Projesi No. EG08/AA/TP13) (http://www.svpt.uni-wuppertal.de/fileadmin/bauing/svpt/Publikationen/The_Twinning_Expertise_for_Enhancing_Road_Safety_in_Egypt_01.pdf, Son erişim: 9 Ocak 2013).

8. Öztürk EA. *10 ülkede karayolu güvenliği: Türkiye'de karayolları güvenlik mevzuatı. Nihai Rapor.* Ankara, Dünya Sağlık Örgütü Ülke Ofisi, 2011.

9. Hartling L. vd. Genç sürücüler arasında motorlu taşıt kazalarını azaltmak için kademeli sürücü belgelendirme. *Cochrane Database of Systematic Reviews,* 2009, Sayı 1.

10. *2011 – 2020 Ulusal Karayolu güvenliği stratejisi.* Canberra, Avustralya Ulaştırma Konseyi, 2010 (http://www.atcouncil.gov.au/documents/files/NRSS_2011_2020_15Aug11.pdf, Son erişim: 10 Ocak 2013).

11. Karayolu Güvenliği Sigorta Kurumu. *ABD'de genç sürücü belgelendirme sistemleri.* Arlington, VA, Highway Loss Data Institute, 2011 (http://www.iihs.org/laws/graduatedLicence-Intro.aspx, Son erişim: 9 Ocak 2013).

12. Dellinger A vd. Motorlu taşıt kazalarında yaralanmaları önlemeye yönelik müdahaleler. Doll LS vd. ed. *Yaralanma ve Şiddeti Önleme El Kitabı.* New York, Springer, 2007:55-79 içinde.

13. *Cep telefonu kullanımı: Sürücü Dikkatini Dağıtan Büyüyen Sorun. Cenova, Dünya Sağlık Örgütü, 2011.*

14. Peden M vd. ed. *Çocuk yaralanmalarının önlenmesi ile ilgili dünya raporu.* Cenova, Dünya Sağlık Örgütü, 2008.

15. Uluslararası Ulaşım Forumu. *Sıfıra Doğru: Yüksek Karayolu Güvenlik Hedefleri ve Güvenli Sistemler Yaklaşımı.* Paris, Ekonomik İşbirliği ve Kalkınma Örgütü, 2008.

16. 16. Peek-Asa C. Rastgele alkol denetimlerinin motorlu taşıt kazalarındaki yaralanmaları azaltma üzerindeki etkisi. *American Journal of Preventive Medicine, 1999,* 16 (1S): 57-67.

17. Elvik R, Vaa T. *Karayolu güvenliği önlemleri el kitabı.* Amsterdam, Elsevier, 2004.

18. *Üye Devletlerdeki en iyi karayolu güvenliği uygulamalarının özeti ve yayını. Tematik rapor: Uygulama. Lüksemburg, Avrupa Komisyonu, 2007* (http://ec.europa.eu/transport/roadsafety_library/publications/supreme_f6_thematic_report_enforcement.pdf, Son erişim: 10 Ocak 2013).

19. Ulaştırma Departmanı. *Alkol testi sonucunun pozitif çıkması ya da testi reddetme.* Baltimore, MD, Motorlu Taşıtlar İdaresi, 2011 (http://www.mva.mary-land.gov/About-MVA/INFO/26100/26100-50T.htm, Son erişim: 9 Ocak 2013).

20. *Araştırma raporu. Aşama 1: İlk 3 Aylık Destek Programının Başarıları. Arka koltukta emniyet kemeri kullanımı: Toplumsal bilinçlilik ve uygulama.* Malezya, Malezya Karayolu Güvenliği Araştırma Enstitüsü, 2008 (http://miros.gov.my/web/guest/report, Son erişim: 11 Ocak 2013).

21. [Anonim]. 1 Ocak'tan itibaren arka koltuk emniyet kemerinin uygulanması. *The Malaysian Insider,* 7 Haziran 2008 (http://www.themalaysianinsider.com/malaysia/article/Enforcement-of-rear-seat-belt-from-Jan-1, Son erişim: 11 Ocak 2013).

22. af Wahlberg AE. Hatalı genç sürücülerin yeniden eğitilmesi kayda geçen ihlaller ve bireysel olarak raporlanan kazalar üzerindeki etkiler. *Ulaştırma Araştırması,* Bölüm F, 2011, 14:291-299.

23. Voas RB vd. Engelli sürücü ihlallerini yönetmek için ulusal bir modele doğru. *Addiction,* 2011, 106:1221-1227.

24. Mohan D. *Trafik ihlallerine yönelik cezaların analizi: büyüklük ve etkinlik, 1988 tarihli Motorlu Taşıtlar Kanunu'nu Değerlendirme Komitesi'ne teslim edilmiştir.* Yeni Delhi, Ulaştırma Araştırma ve Yaralanmaların Önlenmesi Programı, Hindistan Teknoloji Enstitüsü, 2009.

25. Zaal D. *Trafik kanunu uygulaması: literatür değerlendirmesi.* Melbourne, Monash Üniversitesi Kaza Araştırma Merkezi, 1994 (53 numaralı rapor) (http://www.monash.edu.au/miri/research/reports/muarc053.html, Son erişim: 10 Ocak 2013).

26. Elvik R vd. *Karayolu güvenliği önlemleri el kitabı.* New York, Emerald Publishing, 2009.

Bölüm 3

Uygulama ve kaynaklar

Bölüm 03 Uygulama ve kaynaklar

3.1 Belirli risk faktörlerine ilişkin yasaların kapsamının artırılması 35

3.1.1 Hız 36

3.1.2 Alkollü araç kullanma 39

3.1.3 Motosiklet kaskları 43

3.1.4 Emniyet Kemerleri 46

3.1.5 Çocuk koruma sistemleri 49

3.2 Kaza sonrası bakım ile ilgili yasaların kapsamlılığının geliştirilmesi 52

3.3 Kaynakça 55

3.1 Belirli risk faktörlerine ilişkin yasaların kapsamının artırılması

Beş ana risk faktörü şunlardır: hız yapma, alkollü araç kullanma, kasksız motosiklet kullanma, emniyet kemeri ve çocuk koltuğu olmadan araç kullanma. Aşağıda tanımlanan işleme benzer bir işlem, bu risk faktörlerine ilişkin yasaların kapsamını belirlemek ve örneğin, yaya güvenliğini, güvenli yol altyapısı ve araç tasarımını sağlamak için kullanılabilir. Beş ana risk faktörünün her biri için, bu bölümde aşağıdakiler verilmiştir:

- *Sorunun açıklaması:* konunun neden bir yasa veya yönetmelikte ele alınması gerektiğinin belirtilmesi. Bu ifadede, risk faktörü hususunda, yayımlanan kılavuzlarda zaten ele alınan deliller yinelenmeyecektir.

- *Yasaların dünya genelindeki durumu:* önlemlerin alınmasına yönelik ihtiyacı vurgulayarak, küresel bir bakış açısıyla yasaların boşluklarının belirtilmesi. Bu bölüm, ulusal yasaların karşılaştırmalı bir analizini sunma değil, mevcut durumda gerekli olanı gösterme amacı taşır.

- *Kanıta dayalı yasa ve yönetmeliklere yönelik kaynaklar:* mevcut en iyi bilimsel delillere dayanarak, yasa ve yönetmeliklerde standart ve sınırların belirlenmesi açısından, risk faktörünün etkisini en aza indirmek için gereken son önerilerin özetlenmesi. Seçili ülkelerden elde edilen araştırma bulguları hazır olduğunda özetlenmektedir. Hem karayolu güvenliği hakkında WHO 2013 Küresel durum raporu (1) hem de Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Komisyonu'nun (UNECE) *Karayolu Trafiğine ilişkin Konsolide Kararı* (2) yasalar hakkında öneriler sağlamaktadır. WHO ve ortakları, aynı zamanda karar verici ve uygulayıcıların beş ana risk faktörü (3-6) konusunda programlar uygulamasına, değerlendirmesine ve uygun veri sistemleri (7) geliştirmesine yardımcı olmak amacıyla bir dizi uygulama kılavuzu yayımlamıştır. Önerilerin ulusal bağlamla ilişkili olmanın yanı sıra, ölüm ve ciddi yaralanmaların azaltılmasında en iyi sonuçların elde edildiği düzeyi yansıtması gerekir.

- *Yaptırımlar ve diğer yasal önlemler:* Risk faktörünü ele alan diğer potansiyel yasal önlemlerin belirtilmesi.

- *Kontrol listesi:* İlgili kuruluşun denetiminin gerçekleştirilmesi ve boşlukların belirlenmesi amacıyla kullanılabilecek basit bir kontrol listesidir. Araştırma ve uzmanlık girdisiyle, yaya güvenliği, karayolu altyapısı ve araç tasarımı gibi diğer diğer konular için benzer kontrol listeleri hazırlanabilir. Bir kontrol listesinin hazırlanmasında sorulacak kilit sorular genel olarak şunları içerir:

  - Alınacak önlemin kanıta dayalı standardı nedir?

  - Ulusal veya uluslararası düzeyde tanınırlığa sahip standartlar (örneğin, araç güvenliği standartları) var mıdır?

  - Örneğin, sistematik gözden geçirme, 'gri' yayınlar ve ülke durum çalışmalarında en etkili olduğu belirlenen yaptırım mekanizmaları ve cezalar hangileridir?

Buna ek olarak, hız, alkollü araç kullanma, motosiklet kaskı ve emniyet kemeri kullanımını düzenleyen mevcut yasaların örnekleri ekte verilmiş olup, bunların yasaların oluşturulmasında bir model değil, referans noktası olması amaçlanmıştır.

3.1.1 Hız

Sorunun açıklaması

Hız, yayaların yaralanması ve hayatını kaybetmesiyle sonuçlanan kazalarda önemli bir risk faktörüdür. Araştırmalara göre, saatte 60 km hızla gelen bir otomobilin çarptığı yetişkin bir yayanın ölüm riski %20 olup, saatte 30 km'nin üzerindeki çarpma hızı, ağır yaralanma ve ölüm riskini artırmaktadır (8-10). Hız sınırlarının düşürülmesi, uygun yaptırımlar ve eğitimle desteklendiğinde, ağır yaralanma ve ölümlerin azaltılmasına katkı sağlayabilecektir.

Hız sınırı yasalarının dünya genelindeki durumu

Hız sınırlarının düşürülmesinin, çarpışma ve ölüm riskini azaltmanın yanında, yaralanmaların şiddetini ve ölüm sayısını azalttığı görülmüştür. Güvenli hız eşiğinin yol türü ve yolu kullanan kişilere göre değişiklik göstermesine karşın, etkin hız yönetimi konusundaki araştırmalar, şehir içi hız sınırının saatte 50 km'yi geçmemesi gerektiğini göstermiştir. 2013 Küresel durum raporuna göre, anketi yanıtlayan ülkelerin yalnızca yarısı saatte 50 km veya altında hız sınırı uygulayıp, uygun durumlarda yerel makamların bu değeri azaltmasına izin vermektedir. Daha düşük hız sınırının uygulandığı ülkelerde dahi yaptırımların sıklıkla eksik veya yetersiz olduğu görülmüştür (1).

Kanıta dayalı yasa ve yönetmeliklere yönelik kaynaklar

Karayolu güvenliği hakkında WHO 2013 Küresel durum raporunda (1), ülkelerin, araç tipini, yolun özelliklerini, yol kenarı faaliyetlerini ve hassas gruplar tarafından kullanımı hesaba katarak hız sınırını düzenlemesi gerektiği tavsiye edilir. Karayolu trafiği hakkında UNECE Konsolide kararı (2), yol türüne göre güvenli hız eşikleri konusunda tavsiyelerde bulunarak, en uygun hız sınırının belirlenmesi hususunda karayolunun işlevi ve hiyerarşisi üzerine yoğunlaşmaktadır. UNECE'nin tavsiyeleri şunlardır:

- Araçlar ve korumasız kullanıcılar çarpışma olasılığının bulunduğu yollarda: 30 km/saat;
- Araçlar arasında yandan çarpışma olasılığının bulunduğu yollarda: 50 km/saat;
- Araçlar arasında önden çarpışma olasılığının bulunduğu yollarda: 70 km/saat;
- Karayolunu kullanan kişiler arasında önden veya yandan herhangi bir çarpışma olasılığının bulunmadığı yollarda: > 100 km/saat.

UNECE aynı zamanda hız sınırlarının karayolu türüne (şehir içi yollar, otoyollar, bölünmüş yollar, diğer yollar), araç türüne (hafif, ağır), (acemi sürücü gibi) kullanıcı türüne ve (yağmur, kar, sis gibi) çevre koşullarına göre belirlenmesi gerektiğini tavsiye etmektedir. UNECE aynı zamanda karayolu güvenliğini etkileyen beklenmedik olaylar gibi yerel koşulların, acil veya geçici önlemlerin dikkate alınması gerektiğini önermektedir (2).

Yaptırımlar ve diğer yasal önlemler

Karayolu güvenliğinde 'güvenli sistem' yaklaşımı, bir trafik kazasında darbe enerjisinin ölüm veya ciddi yaralanmaya yol açabilecek eşiğin altında kalmasını sağlar (11). Bu yaklaşım, hız sınırı oluşturmanın ötesinde, çevre, altyapı ve fiziksel duyarlılık arasındaki etkileşimin yönetilmesini ele alır. Böylece, daha güvenli karayollarının, yol kenarlarının ve araçların oluşturulması konusunda hız sınırları tamamlayıcı bir müdahale olacaktır. Bu yaklaşım, davranışların değiştirilmesini ve hem araçların, hem de karayollarının sürüş sırasında oluşabilecek davranışsal hataları telafi etmede daha güvenli olmasını sağlayacak hız ölçüm cihazlarının etkin bir biçimde kullanılmasını da içerir. Güvenli sistem yaklaşımında, yasa ve yönetmelikler şunları içerebilecektir:

- *Otomatik hız ölçüm cihazları:* Hız kameraları, hem kırsal hem de kentsel ortamlarda karayolu trafiği yaralanma ve ölümlerini azaltmada etkilidir (bkz. Kutu 3.1), ancak açık otomatik hız kameralarına kıyasla, gizli olanların etkinliğini gösteren çok az bulgu vardır (12).
- *Hız düzenleyici (ticari filolarda ve diğer araç filolarında zorunlu kullanım dahil:)* Avustralya'da brüt ağırlığı 12 tonun üzerinde olan araçlarda ve 5 tonun üzerinde olan otobüslerde maksimum hızı saatte 100 km ile sınırlayan hız sınırlayıcı kullanılması zorunludur. Ontario ve Kanada'nın diğer eyaletlerinde de ağır vasıtalarda hız sınırlayıcı kullanılmasını zorunlu kılan uygulamalar mevcuttur (13).
- *Güvenli karayolları ve yol kenarları:* 'Trafiği sakinleştirme' önlemlerinin (örneğin, dönel

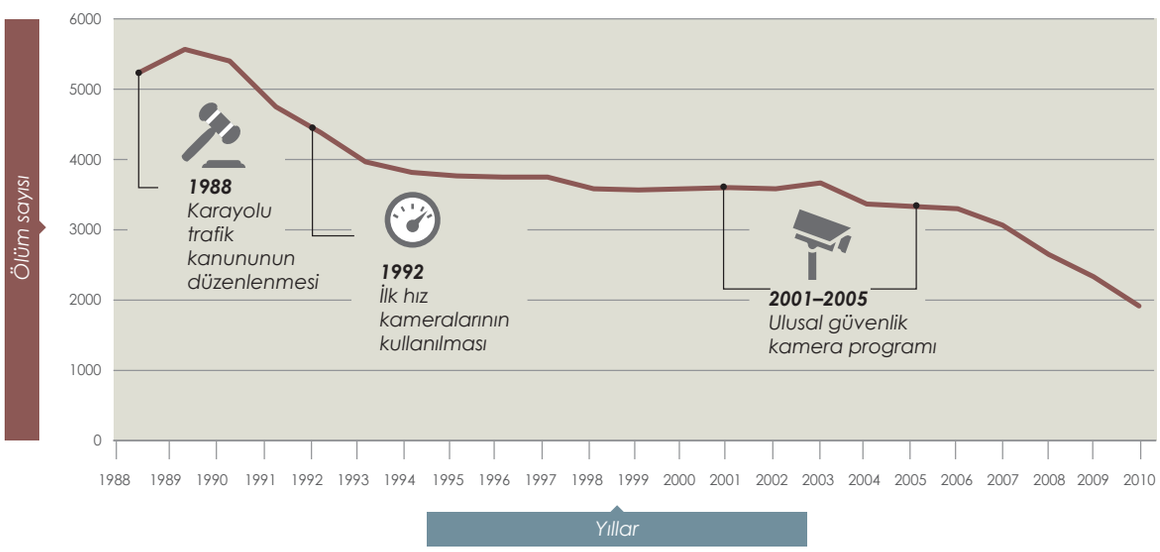
Kutu 3.1 İngiltere'de sabit hız kameralarının etkinliği ve maliyet fayda analizi

HIZ KAMERALARI İNGİLTERE'DE İLK OLARAK, karayolu trafik yasasının 1988 yılında gözden geçirilmesinin ardından, 1992 yılında, emniyet uygulaması olarak kullanılmıştır. Sabit hız kameralarının kurulumu, 2001 ile 2005 yılları arasında ulusal güvenlik programının bir parçası olarak hızlandırılmıştır. Sabit kameraların kurulmasının ardından, hız ihlalleri yaklaşık %70 oranında azaltılmış olup, araçların asıl hızında %6 azalma görülmüştür. Sabit kameraların kullanımı, İngiltere karayollarında ölüm sayısının 1990'larda yılda yaklaşık 5000 kişiden 2010 yılında 1850 kişiye düşmesini sağlayan unsur olarak gösterilmektedir. Kamera kontrolü altında bulunan bölgelerde yılda %32 daha az ölüm ve %42 daha az yaralanma görülmüştür. Hızın azalması ile kaza kaynaklı yaralanma sayısında düşüş arasında bir bağıntı görülmektedir. Güvenlik kameraları, cezalardan elde edilen gelirle finanse edilmektedir.

Uygulamanın halk eğitimi de içeren maliyetin 150 milyon Amerikan doları, kazalardaki azalma sonucu sağlanan tasarrufun 410 milyon Amerikan doları olduğu hesaplanmış ve maliyet-fayda oranının 2.7 olduğu belirlenmiştir.

Kaynak: Referans *(14)*.

İngiltere'de karayolu trafik kazası ölümleri



kavşak ve hız kesici şerit) uygulanması, araç hızlarının azaltılmasını sağlayabilir. Yol yapım ve bakım projelerinde minimum karayolu güvenliği denetim gereksinimlerinin uygulanması, yolların tasarlanmasında söz konusu önlemlerin göz önünde bulundurulmasına yardımcı olabilecektir. Tablo 3.1'de hız yönetmeliklerinin kapsamının değerlendirilmesine ilişkin bir kontrol listesi verilmiştir.

Tablo 3.1 Hız yönetmeliklerinin kapsamının değerlendirilmesi

Mevcut yönetmeliklerin içeriği aşağıdakileri ele alıyor mu?

	Evet	Hayır
1 Azami hız sınırları		
Güvenli hız (şehir içi yollarda < 50km/saat) bulgu ve tavsiyeleriyle tutarlı mı?		
Yol türüne göre hız sınırı belirliyor mu?		
Araç türüne göre hız sınırı belirliyor mu?		
Tüm motorlu taşıtlar için hız sınırı belirliyor mu?		
Hız sınırını yol hiyerarşisine göre mi belirliyor?		
Radar yakalama özelliği kullanılıyor mu?		
Hız sınırları yerel mercilerce ayrıca düşürülüyor mu?		
Acil durum araçları gibi araçlar için muafiyet veya istisnalar var mı?		
2 Yaptırım		
Geçerli durumlarda belirli emniyet işlemleri için bildirim şartı uyguluyor mu?		
Gizli ve açık otomatik hız sınırı uygulamasını belirtiyor mu?		
Yaptırım için herhangi bir yetkili sağlıyor mu?		
3 Cezalar		
Belirlenen sınırın ihlal derecesine göre ceza (maddi ceza veya ceza puanı) tanımlıyor mu?		
Belirli maddi cezalar veriyor mu?		
Sürücünün rehabilitasyonuna ilişkin bir hüküm içeriyor mu?		
Belirlenen sınırın ihlal derecesine göre sürücü belgesine el koyma cezası uyguluyor mu?		
Araca el konmasına ilişkin hükümler içeriyor mu?		
Uygun olduğu durumlarda ceza hukukuna başvuruluyor mu?		
4 Diğer hız yönetim önlemleri		
Tavsiye edilen hız sınırları belirten otoyol tasarım standartları içeriyor mu?		
Yol denetim gereksinimleri içeriyor mu?		

3.1.2 Alkollü araç kullanma

Sorunun açıklaması

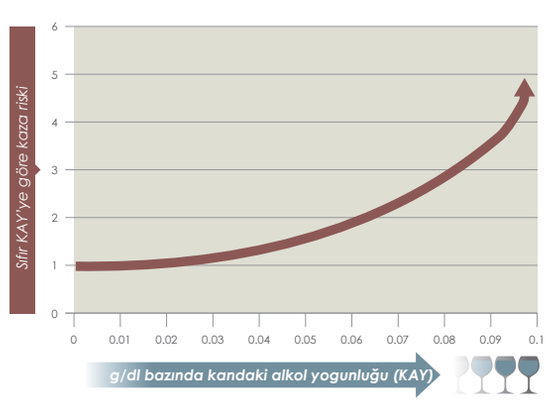
Alkolün refleksleri zayıflatması karayollarında ciddi sonuçlar doğurur. Alkollü sürücülerin kaza geçirme riski ve bu kazaların ölüm veya yaralanmayla sonuçlanma olasılığı daha yüksektir. Alkollü sürücüler, karayollarını kullanan diğer kişiler için de risk teşkil eder. Kanda 0.04 g/dl üzerindeki alkol yoğunluklarında kaza riski gözle görülür bir artış gösterir (15-19) (bkz. Şekil 3.1).

Kandaki alkol miktarı, kan veya idrar numunesi alınarak ölçülür. Bu oran 'alkolmetre' adı verilen bir cihaz kullanılarak nefeste bulunan alkol yoğunluğuyla da ölçülebilir. Araştırmalarda nefes ve kandaki alkol yoğunluğu arasında tutarlı bir bağ olduğu ortaya konduğundan, genel olarak karayolu güvenliğinde başvurulan bağlam budur. Alkollü araç kullanılmasına müdahalede karşılaşılacak zorlukların aşılması için, alkolmetre kullanımı ve alkolmetre ile elde edilen bulguların alkollü araç kullanılması halinde başlatılacak yasal süreç için ne ölçüde delil olarak kullanılabileceğinin yasa ve yönetmeliklerde açıkça belirtilmesi gerekir.

Alkollü araç kullanımına yönelik yasaların dünya genelindeki durumu

Karayolu güvenliği hakkında WHO 2013 Küresel durum raporunun temel bulgularından biri, alkollü araç kullanımına ilişkin hukuki bir tanım oluşturmak için kullanılan kandaki alkol yoğunluklarının, ülkeler arasında değişiklik göstermesidir. Alkollü araç kullanılmasına ilişkin yasaların yürürlükte olduğu ülkelerin yarısından azında, kandaki alkol yoğunluğu eşiği, toplumun geneli için tavsiye edilen sınır olan 0.05 g/dl değerinin altındadır (1).

Şekil 3.1 Sürücülerin trafik kazalarına karışma riski



Kaynak: Referans *(19)*.

Kanıta dayalı yasa ve yönetmeliklere yönelik kaynaklar

Karayolu güvenliği hakkında WHO 2013 Küresel durum raporu, alkollü araç kullanmaya ilişkin yasaların kandaki alkol yoğunluğu eşiğini genç veya tecrübesiz sürücüler için < 0.02 g/dl, nüfusun geneli için ise < 0.05 g/dl olmasını tavsiye etmektedir. Genç veya tecrübesiz sürücüler için < 0.02 g/dl değeri, trafik kazalarına karışma oranını %24 azaltmıştır (1). UNECE (2) tecrübesiz sürücüler ve ticari sürücüler ile tehlikeli madde taşıyan sürücüler için de kanda < 0.02 g/dl'lik bir alkol düzeyinin uygulanabileceğini tavsiye etmektedir.

Genç ve tecrübesiz sürücüler için 0.02 g/dl veya daha düşük bir kandaki alkol yoğunluğu sınırı, bu grup için alkollü araç kullanılmasıyla ilişkili kazaların azaltmanın etkili bir yoludur. Dört Avustralya eyaleti (Queensland, Tasmania, Victoria ve Batı Avustralya) ile üç Amerikan eyaletinde (Maine, Maryland ve Massachusetts) sürücülerin kandaki alkol sınırının 0 ila 0.06 g/dl arasında değiştiği ölüm ve yaralanmayla sonuçlanan kazalara ilişkin altı araştırma değerlendirilmiştir (20). Katılımcılar, ciddi yaralanma veya ölümle sonuçlanan kazalara karışmış 15-21 yaş arası sürücülerdir. Gece meydana gelen ve tek aracın karıştığı kazalardaki ortalama düşüş, alkol sınırlamasının sıfır olduğu bölgelerde %22, kandaki alkol yoğunluğu sınırının 0.02 g/dl olduğu bölgelerde ise %17 oranında olmuştur. Avustralya'da bu nedenlerle sıfır alkol yoğunluğu tavsiye edilmekte olup, bir bölge dışındaki tüm bölgeler sürücü adayları için bu sınırlamayı uygulamaktadır (21).

Denetleme ve diğer düzenleyici tedbirler

Alkollü araç kullanımına yönelik temel politikalar, caydırma ve alkol satışını azaltma üzerine kuruludur. Yasa ve yönetmeliklerin kapsamında olması gereken diğer önlemler şunları içerir:

- *Rastgele alkol testi:* Sürücüler rastgele durdurularak, nefeslerindeki alkol yoğunluğunun yasal sınırın üzerinde olup olmadığı belirlenir. Alkol kontrol noktalarının aksine, rastgele durdurulan sürücüler, İsveç'te olduğu gibi, başka bir ihlalden şüphelenilmese dahi alkol testine girmek zorundadır (bkz. Kutu 3.2) (22, 23).

- *Alkol kontrol noktaları:* Alkollü araç kullanma olasılığının yüksek olduğu gün ve saatlerde, görünürlüğü oldukça yüksek polis memurları, araçları sistematik bir biçimde durdurup, alkollü olmasından şüphelendiği kişileri alkolmetre ile alkol testinden geçirir. Ülke veya (yerel) yargı yetki bölgesine bağlı olarak, alkol testi uygulama yetkisinin yasa ve yönetmeliklerde açıkça belirtilmesi gerekir. Örneğin, Meksika'da polisin başka bir kural ihlalinde bulunmamış araçları durdurup alkol testi uygulaması Anayasa ile yasaklanmıştır. Benzer bir biçimde, ABD'nin bazı eyaletlerinde vatandaşlar, herhangi bir gerekçe belirtilmeksizin arama yapma ve gözaltına almaya karşı anayasa ile korunduğundan, alkollü araç kullanıldığı şüphesini destekleyen bir gerekçe olmadığı sürece alkol testi uygulanamamaktadır (24,25). Bu nedenle, ABD'nin bazı eyaletleri, UNECE *Karayolu Trafiğine ilişkin Konsolide Kararında* tavsiye edildiği üzere, kişileri alkol testini reddetmekten caydırıcı cezalar uygulamaktadır (2).

- *Sürücü belgesine idari el koyma veya iptal cezası:* Bu yasalar, kandaki alkol yoğunluğu sınırı veya üzerinde araç kullandığı tespit edilen kişilerin sürücü belgesine yetkili mercilerce el konmasına olanak sağlar (26). Bu yasaların, alkolle ilişkili kaza ve ölümleri azaltmada etkili olduğu saptanmış olsa da, bazı sürücüler, ehliyetlerine el konmuş olmasına karşın araç kullanmaya devam edeceğinden, bu yasaları uygulamak zor olabilmektedir (23).

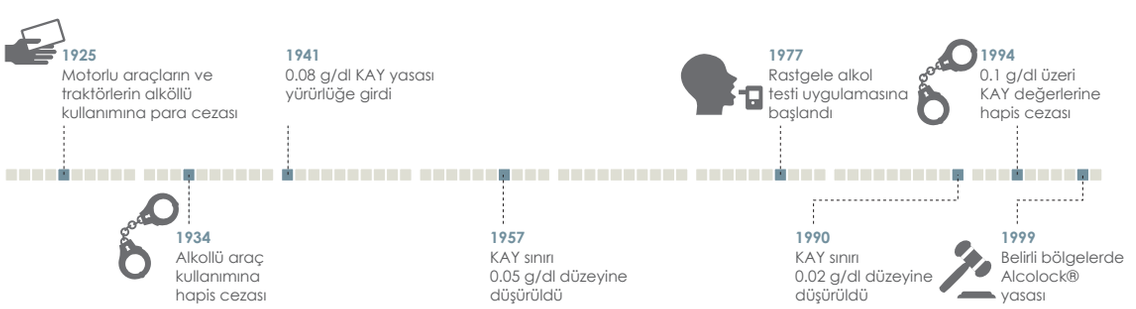
- *Minimum alkol satın alma veya kullanma yaşı:* Alkollü içkilerin satın alınması veya umuma açık yerlerde tüketilmesinin yaş sınırına tabi tutulması, genç sürücüler arasında alkollü araç kullanımını azaltabilecek olup, UNECE tarafından tavsiye edilmektedir (2). Bu sınır genellikle 16 ile 21 yaş arasındadır (27). Alkol tüketme yaşının yükseltilmesi,

Kutu 3.2 İsveç'te rastgele uygulanan alkol testlerinin etkinliği

1990 YILINDAN BU YANA, İSVEÇ'TE KANDAKİ ALKOL YOĞUNLUĞU (KAY) sınırı 0.02 g/dl olarak düzenlenmiştir. 0.1 g/dl KAY değerini aşan sürücülere ağır para cezası veya hapis cezası şeklinde yaptırımlar uygulanmaktadır. İdari yaptırım, kandaki alkol düzeyi veya ihlalin tekrarlanmasına bağlı olarak, sürücü belgesine 3 yıla kadar el koyulmasını içerir. Yasayı ihlal eden herkesin, yeni sürücü belgesi verilmeden önce alkol alışkanlığından arındığını ispatlaması gerekir. Yasa, rastgele alkol testiyle uygulanmaktadır. Kazazedelerin kalıcı zarar gördüğü kazaların %14'üne (KAY değeri 0.02 g/dl'den büyük olan) sürücülerin yol açtığı belirlenmiştir. Alkollü bir sürücünün yaralanmayla sonuçlanan bir kazaya karışma olasılığı, alkollü olmayan bir sürücüye kıyasla yaklaşık 50 kat daha yüksektir. Rastgele yapılan alkol testleri, alkollü sürücülerin karıştığı yaralanmayla sonuçlanan kazaların oranını, büyük ölçüde bu sürücülere daha az maruz kalınması (yollarda daha az alkollü sürücü olması) nedeniyle olsa da, aynı zamanda sürücülerin alkollü araç kullanmaya yönelik tutumundaki değişiklik nedeniyle %14'ten %9'a gerilemiştir. Buna ek olarak, filo araçlarına ve kişisel araçlara 1999 yılından bu yana alkol kontak kilitleri takılmıştır.

Kaynak: Referans (22).

İsveç'te alkollü araç kullanmaya yönelik yasa ve yönetmeliklerin 1925 yılından günümüze evrimi



KAY, kandaki alkol yoğunluğu;
Alcolock®, alkol testi pozitif çıkan sürücülerin arabayı çalıştırmasını önleyen bir sistemdir.

Avustralya, Kanada ve ABD'de alkollü araç kullanmaktan kaynaklanan kazaların sayısında azalma sağlamıştır. Yasal yaşın altındaki kişilere alkol satışının yasaklanmasına yönelik sıkı yaptırımlar, söz konusu yasaların etkinliği açısından kritik öneme sahiptir (23).

- *Kazaya karışan herkes için zorunlu kandaki alkol testi:* Bazı ülkelerde kaza sonrası hastaneye kaldırılan kişiler için kandaki alkol testi zorunlu tutulmaktadır. Örneğin, Güney Afrika'da ceza kanunu kişilerden herhangi bir izin almaksızın kan ve diğer numuneleri alma ve bu tür numunelerin alınmasının gerekli olduğu durumlarda uygun kısıtlamaların uygulanmasına izin verir (28, 29). Hindistan'da ancak alkol kullanımı şüphesinin olduğu durumlarda test uygulanabilmekte olup, testin yapılabilmesi için, söz konusu testin kişinin tedavisine engel teşkil edebileceği konusunda fikir beyan edebilen uzman doktorun bilgilendirilmesi gereklidir (30). Güney Avustralya'da, trafik kazası sonucu ölen ya da yaralanan 10 yaşın üzerinde herkes için kan testi zorunludur. Zorunlu test, alkolle ilişkili kazalarda veri toplanması ve raporlanması konusunda ilave faydalar sağlayabilmektedir.

- *Alkol kontak kilitleri:* Bu cihazlar, aracın kontak sistemini devre dışı bırakarak, sürücünün aracı çalıştırması için cihaza üflemesini gerektirir (Kutu 3.3). Aracın çalışması için, cihazın önceden ayarlanmış bir eşik değerden daha düşük bir kan alkol yoğunluğu algılaması gerekir. Nefes testinin sonuçları sisteme kaydedilir ve sürücünün cihazı aldatmasını önlemek için, araç hareket halinde iken sürücü tekrar teste tabi tutulur. Bu cihazların, en azından cihazın devrede olduğu durumlarda, sürücünün alkollü araç kullanma ihlalinin tekrarlanmasını azaltmanın etkili bir yöntemi olduğu görülmüştür (32). İsveç'te alkol kontak kilitleri ilk olarak deneme projelerinde kullanılmış ve daha sonra, 2003 yılı Ekim ayında ülke geneline yayılmış olup, binek araçlar, kamyonlar, otobüsler ve taksilerde kullanılmaktadır. Bu

Kutu 3.3 ABD'de alkol kilidi programlarının hukuki çerçevesi

ABD'DE, ALKOL KİLİDİ PROGRAMLARININ yasal yetkisi eyaletlere göre değişiklik göstermektedir. Bu da, aşağıda kısaca belirtildiği gibi, söz konusu önlemlerin etkinliği ve kamu sağlığı üzerindeki etkisi bakımından gözle görülür farklılıklar ortaya koymaktadır.

- *Mahkeme yetkisi:* Mahkemeler, alkol kilidini teamül hukuku kapsamında cezai müeyyide olarak uygulayabilse de, bu durum genellikle takdire bağlı olup, yetki alanları arasında değişiklik göstermektedir. Ayrıca, bu programlar kapsamında alkol kilidi kullanılmasına ilişkin mahkeme emirlerine motorlu araç kullanıcıları veya sürücü belgesi veren makamlarca uyulmamaktadır. Bunun sonucunda, yaptırımlar bir kişinin belge kayıtlarına yansımaz ve polis, bir yasayı ihlal eden bir kişiyi durdurduğunda, alkol kilidi kontrolü yapmamaktadır. Bazı eyaletler, yargıçlara bu yaptırımı uygulama yetkisini açıkça vermiş olsa da, karar halen karar merciinin takdirine bağlı olup, yargıçları bu yaptırımı uygulamaya teşvik etme eğilimindedir. Sürücü belgesine el koyulmasına ilişkin yasaların sıkı olmasından dolayı, yargının yaptırımları uygulamasını öngören zorunlu yasaların genel olarak sınırlı bir etkisi olmuştur.

- *İdari alkol kilidi programları:* Bu programlarda, eyalet yasaları alkol kilidini özellikle alkollü araç kullanma suçuna veya daha önce alkollü araç kullanma suçu işlenmiş olması nedeniyle sürücü belgesine el koyulmuş sürücülerin trafiğe çıkmasına karşı uygulamaktadır. Bu programlarda, alkol kilitleri (ceza süresi boyunca) sürücü belgesine el koyulmasına bir alternatif olarak veya alkollü araç kullanma nedeniyle sürücü belgesine el koyulduktan sonra, belgenin iade edilmesinin şartı olarak uygulanabilir. Alkol kilitlerinin, sürücü belgesinin iade şartı olarak etkinliğinin azalmasına yol açan unsurların arasında, sürücülerin ceza sürelerinin sona ermesini beklemesi veya sürücü belgelerinin iadesini talep etmemesi bulunur.

- *İdari makam:* Alkollü araç kullanma ihlaline yönelik olarak, eyaletlerin motorlu araçlar departmanları kendi yetkileri kapsamında alkol kilidi uygulayabilir.

Kaynak: Referans *(33)*.

önlem, şoförler, işverenleri ve yolcular arasında büyük kabul görmüştür (34). Özellikle ticari sektörde kullanıldığında, bu cihazlardan elde edilen verilerin kullanımının yasalarla belirlenmesi gerekir. Örneğin, önceden belirlenen sınırı aşmanın suç olduğu ve testin sınır üzerindeki yoğunluğu kaydettiği ülkelerde, işverenler bu durumu bildirebilir ya da bu bilgiyi çalışana yardımcı olmak için kullanabilir. Kullanımın önemli bir yönü de, bu cihazların kullanımını düzenleyen yasal mercilerdir (Kutu 3.3). Avustralya ve Kanada gibi birkaç ülke daha alkol kilidi programlarını uygulamaya başlamış olup, bazı Avrupa Birliği ülkelerinde fizibilite çalışmaları gerçekleştirilmektedir (32). Piyasada birden fazla cihaz satışa sunulduğundan, maliyet etkinliğin belirlenmesinde fiyat, doğruluk, ucuzluk, kurulum ve kullanım kolaylığının göz önünde bulundurulması gerekir (35). Alkollü araç kullanma yasalarının kapsamının değerlendirilmesine ilişkin bir kontrol listesi, tablo 3.2'de verilmektedir.

Tablo 3.2 Alkollü araç kullanma yasalarının kapsamının değerlendirilmesine yönelik kontrol listesi

Mevcut yönetmeliklerin içeriği aşağıdakileri ele alıyor mu:

	Evet	Hayır
1 Kandaki alkol yoğunluğu sınırları		
Bilimsel kanıtlara dayalı sınırlar belirliyor ve (0.05 g/dl veya daha düşük değerler için) alkollü araç kullanmaya ilişkin önerilerde bulunuyor mu?		
Hem tecrübeli, hem de tecrübesiz veya genç sürücüler için sınırlar koyuyor mu (KAY, 0.02 g/dl veya daha düşük)?		
2 Alkol satış sınırlamaları		
Alkol kullanma yaş sınırı uyguluyor mu?		
Yasal sorumluluk yaşının altındaki kişilere alkol satışına sınırlama getiriyor mu?		
3 Denetleme		
Uygun durumlarda, belirli yaptırım faaliyetleri için bildirim uyguluyor mu?		
Kontroller rastgele alkol testi yoluyla mı, alkol kontrol noktası yoluyla mı uygulanıyor?		
Bir kazaya karışan herkes için (hastanede veya kaza mahallinde) alkol testini zorunlu tutuyor mu?		
Uygulama yetkisinin hangi makamda olacağını belirliyor mu?		
Belirli tesislerde yasal sorumluluk yaşının altındaki kişilere alkol satışını denetleyen bir mekanizma uyguluyor mu?		
4 Cezalar		
Belirlenen KAY sınırının ihlal derecesine göre ceza (para cezası veya ceza puanı) tanımlıyor mu?		
Özel para cezaları uyguluyor mu?		
Sürücünün rehabilitasyonuna yönelik hükümler içeriyor mu?		
Belirlenen sınırın ihlal derecesine göre sürücü belgesine el koyma cezası uyguluyor mu?		
Araç çekilmesine ilişkin hükümler içeriyor mu?		
Uygulanan cezaların ceza hukukuna başvuran hükümler içerip içermediğini belirtiyor mu?		
5 Alkollü araç kullanmaya karşı diğer önlemler		
Uygun durumlarda, belirli yaptırım faaliyetleri için bildirim uyguluyor mu?		
Kontroller rastgele alkol testi yoluyla mı, alkol kontrol noktası yoluyla mı uygulanıyor?		
Bir kazaya karışan herkes için (hastanede veya kaza mahallinde) alkol testini zorunlu tutuyor mu?		
Uygulama yetkisinin hangi makamda olacağını belirliyor mu?		
Belirli tesislerde yasal sorumluluk yaşının altındaki kişilere alkol satışını denetleyen bir mekanizma uyguluyor mu?		
Yasa ihlalinde bulunanlara yönelik kriterler de dahil olmak üzere, alkol kontak kilidi kullanma programlarını uygulama yetkisine sahip mi?		

3.1.3 Motosiklet kaskları

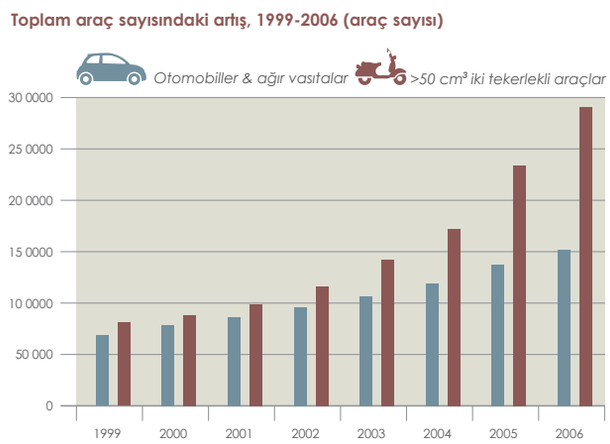
Sorunun açıklaması

Motosiklet sahibi olma ve kullanma yoğunluğu arasındaki farklar dolayısıyla, motosiklet sürücüleri arasında ölüm oranı düşük ve orta gelir düzeyine sahip ülkelerde, yüksek gelir düzeyine sahip ülkelerdekinden daha yüksektir. Düşük ve orta gelir düzeyine sahip ülkelerde motosikletler aile ulaşım aracı, ticari taşıma aracı ve taksi olarak kullanılmaktadır. Örneğin, Afrika'da hem motosikletlere olan talep hem de trafikteki motosiklet sayısı, kısmen motosikletlerin maliyetinin düşük olması, kısmen de toplu taşımaya erişimin yetersiz olması dolayısıyla son on yılda hızlı bir artış göstermiştir (Kutu 3.4) (36-38). Bu nedenle, kask kullanımını düzenleyen yasa ve standartlara acil bir ihtiyaç söz konusudur.

Kutu 3.4 Burkina Faso'da motorlu taşıtlarda görülen hızlı artış

2000 YILINDA BURKİNA FASO'da kullanılan (iki veya daha fazla tekerlekli) toplam motorlu taşıt sayısı 79 974 adetti. 2007 yılında bu sayı yaklaşık 2 katına, 158 981 araca yükseldi. Bu artışın çoğunluğu, özel araçlarda yaşandı. İki tekerlekli araçların sayısındaki artış ise daha da çarpıcıydı. 1999 yılında Burkina Faso yollarında motor kapasitesi 50 cc ve üstünde olan iki tekerlekli araç sayısı 80 000'in biraz üzerindeydi. Sonraki 7 yılda ise, bu sayı yaklaşık dört kat artış gösterdi.

Kaynak: Referans *(36)*.



Motosiklet kaskları hakkındaki yasaların dünya genelindeki durumu

Motosiklet kaskları, ölüm riskini %42, kafa yaralanması riskini ise %70 oranında düşürebilir (39). Bu bulguların varlığına karşın, tüm ülkelerin yalnızca yarısından azında tüm motosiklet sürücülerini, tüm karayolu ve motor türlerini kapsayan ve bir kask standardı getiren kapsamlı kask yasaları uygulamaktadır (1). Buna ek olarak, başka bir sorun da standart olmayan kaskların kullanılmasıdır: Kask kullanımı, kafa yaralanmalarının azaltılmasında oldukça etkin olsa da, standart dışı kaskların kullanılması durumunda, koruyucu etki kayda değer bir biçimde azalmaktadır. Karayolu güvenliği hakkında 2013 Küresel durum raporuna göre ise, ülkelerin ancak yarısı belirli standartlara uygun kask kullanımını zorunlu kılmaktadır (1). Kutu 3.5, düşük ve orta gelir düzeyine sahip 10 ülkede standart dışı kask kullanımına ilişkin bilgiler içerir.

Kanıta dayalı yasa ve yönetmeliklere yönelik kaynaklar

Karayolu güvenliği hakkında 2013 Küresel durum raporu, her motor türüne sahip iki ve üç tekerlekli motorlu araçların sürücüleri ve yolcuları için her karayolu türünde kask takma zorunluluğu getirilmesini tavsiye eder. Rapor aynı zamanda kaskların ulusal ve uluslararası standartlara uygun olmasını zorunlu kılan yasaların uygulanmasını da tavsiye etmektedir (1).

Koruyucu kask standartları Avrupa bölgesinde yürürlüktedir (40). Bazı ülkeler, etkinlik, yerel iklime uygunluk, trafik yapısı, maliyet ve kullanılabilirliklerini göz önünde bulundurarak, kendi motosiklet kaskı standartlarını belirlemiştir (Kutu 3.6). WHO Afrika Bölgesinde, ülkelerin üçte birinden fazlası (%37), kasklar için bir standart belirlemiştir (36). Çok sıcak iklimlerin yaşandığı Tropik bölgeler Güneydoğu Asya ülkeleri için tropik bölgelerde kullanıma uygun kasklar geliştirilmiştir.

Kutu 3.5 Düşük ve orta gelir düzeyine sahip ülkelerde standart dışı kask kullanımı

STANDART DIŞI KASK KULLANIMI, kask kullanımının etkinliğini azaltır. Ancak, standart dışı kaskların ne ölçüde kullanıldığı henüz tespit edilmemiştir. Düşük ve orta gelir düzeyine sahip ülkelerde işbirliği yapan kurumlar, söz konusu kaskların kullanımını tespit etmek ve piyasadaki standart ve standart dışı kaskların bedellerini karşılaştırmak için kesitsel çalışmalar yürütüp, mevcut yasa ve yaptırım uygulamalarını değerlendirmiştir. Kask kullanan 5500'ü aşkın motosiklet sürücüsü gözlemlenerek, bu sürücülerle görüşülmüştür.

Sürücülerin yarısından fazlasının (%54), kaskın tanınırlığa sahip bir standarda uygun olduğunu gösteren işaret ve çıkartmalara sahip olmayan kasklar taktığı görülmüştür. Perakende mağazalarından elde edilen veriler, mağazalar arasında herhangi bir ayrım yapılmaksızın, standart kaskların, standart dışı kasklardan iki ila üç kat daha pahalı olduğunu göstermiştir. (10 USD veya daha düşük fiyata satılan) ucuz kaskların standart dışı olma olasılığının daha yüksek olduğu belirlenmiştir.

Araştırmaya katılan dokuz ülkenin yedisinde standart dışı kaskların kullanılmasını yasaklayan yasalar uygulanırken, bu ülkelerin birkaçında bu kaskların üretimini, satışını ve ithalatını yasaklayan kapsamlı bir yaklaşım benimsenmiştir. Buna ek olarak, yasalar minimum düzeyde uygulanmaktadır.

Kask takmayı zorunlu kılan programların etkili olabilmesi için, standart kaskların daha uygun fiyata satılmasını, yasaların standart kask kullanımını ve ithalatını zorunlu kılarak, standart dışı kaskların satışını yasaklamasını ve yasaların uygulanmasını içeren bütüncül bir yaklaşım gereklidir.

Kaynak: Referans *(41)*.

Kutu 3.6 Belirli kask standart ve işaretleri

KASK STANDARDI UYGULAYAN ÜLKELER tüketicilerin gerekli standartlara uygun kaskları satın almasını sağlamanın bir yolu olarak işaretler kullanmaktadır. İşaretlerin kolay taklit edilememesi için değiştirilmesinin zor olması gerekir.

Motorsiklet ve motorlu bisiklet sürücü ve yolcuları için koruyucu kask ve kask vizörlerinin onaylanmasına ilişkin yeknesak hükümler, UNECE Yönetmeliği No. 22 (E/ECE324E/ECE /TRANS/505/ Rev.1/Add.21)

Avustralya Standardı AS 1698

İngiltere Standardı BS 6658

Japonya Endüstri Standardı T8133

ABD Federal Motorlu Araçlar Güvenlik Standardı No. 218, Motoksiklet kaskları

Tayland'da ise çocuklara özel bir kask standardı değerlendirilmektedir (3). Çocukların motosiklet kullanmasına izin verildiği ülkelerin, yasalarında yaş sınırlamasının yanı sıra, çocuklar için kask standartları da tanımlaması gerekir.

Uygulama ve diğer düzenleyici önlemler

Yasa ve yönetmeliklerin etkinliğinin sağlanması için, yaptırım hükümlerini içermesi gerekir. Açıkça belirtilen ceza ve yaptırım mekanizmalarının eksikliği, yasaların uygulanmasına engel teşkil edebilir. Vietnam'da idari para cezası ve diğer cezaları düzenleyen yönetmelikler, çocukların kask takma zorunluluğunu imkansız kılmıştır (Kutu 3.7). Minimum yolcu yaşı gibi diğer hususlar, çocuğun yaşının doğrulanmasını gerekli kılarak, kask takma yasasının uygulanmasını karmaşık bir hale getirmiştir.

Motosiklet kasklarının kapsamlılığının değerlendirilmesine yönelik bir kontrol listesi, Tablo 3.3'te verilmiştir.

Kutu 3.7 Vietnam'da çocukların kask takmasına yönelik yasaların uygulanmasını zorlaştıran unsurlar

2007 YILINDA YASALAŞAN 32 SAYILI KARARNAME çocuklar dâhil olmak üzere tüm motosiklet sürücü ve yolcularının kask takmasını zorunlu kılmıştır. Ne var ki yasa daha yüksek bir mevzuat olan İdari Ceza Yönetmeliği ile çelişiyordu çünkü bu yönetmelik 14 yaşın altındaki çocukların cezalandırılmasını yasakladığından çocuklar için kask takma zorunluluğu yasasını uygulamak imkânsız hale geliyordu. Dahası, mevzuatların hiç biri kask takmayan çocuğun gözetiminden sorumlu olan yetişkinlerin nasıl cezalandırılacağına ilişkin bir hüküm de içermiyordu. 16-18 yaşlarındaki çocuklar doğrudan cezalandırılabiliyor fakat yetişkinlerin yarısı kadar ceza alıyordu; yeni çıkarılan yasaysa eski yasalarda yer alan Çocukları kask olmadan motosiklet üzerinde seyahat ettirmeye ilişkin cezalardan on kat daha ağır cezalar içeriyordu.

Mevzuatı çocuklar için uygulayamamanın etkisi yol kenarı araştırmalarında görülebilir; buna göre 32 Numarası Kararname'nin yürürlüğe girmesinin ardından geçen 1 yıllık sürede yetişkinlerin %97'si kask takarken, çocuklar arasındaki kask takma oranı %39'du. Hukuki bir çalışma grubu oluşturuldu ve bu kurulda çeşitli hükümet kuruluşlarından temsilciler yer aldı; bu grup bir çocuğu motosiklette kasksız olarak seyahat ettiren ya da buna göz yuman anne-baba ya da diğer yetişkinlere cezai yaptırım uygulanmasına imkân sağlanacak bir mevzuat taslağı hazırlamak üzere çalışıyor.

Kaynak: Referans *(42-43)*.

Tablo 3.3 Motosiklet Kaskları ile ilgili mevzuatın kapsamlılığını değerlendirmek için kontrol listesi

Mevcut mevzuatın içeriği aşağıdaki konuları kapsıyor mu?

	Evet	Hayır
1 Kask Kullanımı		
Bütün sürücüler için zorunlu kask kullanım kuralı (sürücüler ve diğer yolcular dâhil) içeriyor mu?		
Kask takmayı kask kemerinin düzgünce bağlanması ve ulusal standartlara uygun kask takılmasını içerecek şekilde tanımlıyor mu?		
Bütün sürücülerin bütün yollarda kask takmasını zorunlu kılıyor mu?		
Tüm iki ya da üç tekerlekli motorlu taşıtlarda (her tür motor dâhil) sürücülerin kask takmasını zorunlu kılıyor mu?		
Motosiklet kullanımı için alt yaş sınırı belirliyor mu?		
2 Kask Standartları		
Uluslararası düzeyde tanınmış standartlara dayanan tanınmış kask güvenlik standartlarını özel olarak tanımlıyor mu?		
Ürün etkileme gereksinimleri ve etikette değişiklik yapılması konularını içeriyor mu?		
Çocuk kaskları için (örn. yaş veya boy) çocukların kask kullanmalarının zorunlu olmaya başladığı yaşa bağlı olarak kurallar belirliyor mu?		
3 Yaptırım		
Yaptırıma kimin yetkili olduğunu açıkça ifade ediyor mu?		
Öncelikli yaptırıma izin veriyor mu?: buna göre kurala uymayan kişiyi durdurmak ve kask kullanım yasasının gerekliliklerini uygulamak için başka bir trafik suçu işlemiş olmaya gerek olmaz.		
4 Cezalar		
Para cezalarını açıkça ifade ediyor mu?		
Motosiklete el koyulmasına ilişkin hükümleri içeriyor mu?		
5 Kask kullanımı ile ilgili diğer düzenleyici tedbirler		
Özellikle belirtilmemiş kaskların satılmasına karşı cezalar oluşturuyor mu?		
Ürün etiketinde tahrifat yapmaya karşı cezalar oluşturuyor mu?		
Kamu ulaşımında kullanılan iki ya da üç tekerlekli motorlu taşıtlardaki yolcuların kask takmasını zorunlu kılıyor mu?		

3.1.4 Emniyet Kemerleri

Sorunun açıklaması

Emniyet kemeri kullanmamak ciddi yaralanmalara ve ölümlere sebep olabilir. Emniyet kemerleri gerçekten de çarpmaları önlerken, aynı zamanda yaralanmanın şiddetini ve ölüm vakalarının sayılarını da azaltabilir çünkü ön koltukla ya da direksiyonla çarpışmayı engeller; araçtan dışarı fırlamayı önler ve kazanın kuvvetini vücudun en güçlü olduğu bölgeye doğru yarar (6).

Karın ve omuz kemerleri doğru bir şekilde kullanıldığında ölümcül yaralanma riskini ön koltukta seyahat eden yolcular için %40-50 oranında azaltır (1). Ulusal Karayolu Trafiği Güvenlik İdaresi'nin yapmış olduğu çalışmaya göre trafik kazalarında hayatını kaybeden yolcuların yaklaşık %60'ı emniyet kemeri kullanmıyordu (44). Arka koltuk araçtaki en güvenli yer olmakla birlikte, emniyet kemeri takmayan arka koltuktaki yolcular ciddi bir yaralanma riski taşımakta ve diğer yolcular için de ölümcül bir tehdit oluşturmaktadır. Oturuş konumlarından bağımsız olarak bütün yolcular hareket eden bir araç içindeyken kemer yardımıyla uygun bir biçimde korumaya alınmalıdır.

Emniyet Kemeri Mevzuatının Küresel Durumu

Emniyet kemeri kullanımının hayatlar kurtardığı görülmüştür bkz: (Kutu 3.8). Pek çok ülkede emniyet kemeri ile ilgili yasalar bulunmaktaysa da, bu yasalar genellikle yolcuları ve arka koltukta oturan kişileri koruyamamaktadır (1). Emniyet kemerlerini tahrip etmeyi yasaklayan ya da araç ithal ve geliştirme kurallarını düzenleyen bir yasaya sahip olan ülkelerin sayısı bilinmemektedir. Arka koltukta emniyet kemeri kullanımını zorunlu kılan yasanın 1 Ocak 2009'da yürürlüğe girdiği Malezya'da, 1995 yılından sonra tescil ettirilmiş ancak arka koltuklarında emniyet kemeri bulunmayan araç sahiplerine arka koltuklarında gerekli teçhizatın yerleştirilmesi için üç yıllık bir süre tanındı (45).

Kanıta dayalı yasalar ve yönetmelikler için kaynaklar

UNECE emniyet kemeri kullanımının bütün motorlu taşıtlarda ve emniyet kemeri bulunan bütün oturma koltuklarında (ileri ya da geriye bakan koltuklar) kullanılmasının zorunlu hale getirilmesini tavsiye etmektedir. Buna ek olarak, UNECE, emniyet kemerlerinin ankraj noktası bulunan tüm araçlarda, en son teknik standartlara uygun olarak tüm koltuklara yerleştirilmesini önerir. UNECE aynı zamanda sürücü de dahil olmak üzere 8'den az koltuğu bulunan yolcu taşıma araçlarında da emniyet kemeri sistemlerini, hem emniyet kemeri hem de çocuk koltuğu işlevine sahip ISOFIX sistemlerinin bulunmasını önerir (2).

Denetleme ve diğer düzenleyici tedbirler

Emniyet kemerine ilişkin yasaların kapsayabileceği diğer düzenleyici önlemler arasında aşağıdakiler yer almaktadır:

- *Öncelikli yaptırım yasaları:* Bu yasalar polis memurlarına, başka hiçbir sebebe ihtiyaç duyulmaksızın, yalnızca emniyet kemeri yasasının ihlal edildiğine ilişkin bir gözleme dayanarak aracı durdurma yetkisi tanır. İkincil yaptırım yasaları polis memurlarına aracı yalnızca sürücü emniyet kemeri takmama dışında bir ihlalde bulunduysa durdurma imkanı tanır; emniyet kemeri takma yasasına riayet edilip edilmediğinin kontrol edilmesi ikincildir. Öncelikli yaptırım yasaları, ölümcül kaza vakalarını azaltmada ikincil yaptırım yasalarından daha etkilidir (46), ayrıca yasa ikincil seviyeden öncelikli seviyeye çıkarıldığında da emniyet kemeri kullanım oranı artmaktadır (47-49).

- *Cezalar:* Emniyet kemeri kullanmama sebebiyle verilen cezalar, diğer trafik cezalarında olduğu gibi, yasaya olan riayeti artırmak amacıyla bir ülke için uygun ve yeterli düzeyde olmalıdır.

- *Araç muayene gereksinimleri ve araç ithalatı yasaları:* Araçların çalışır durumda emniyet kemeri teçhizatına sahip olduğunu garanti altına almak için üretim aşamasında zorunlu kılınan gereksinimlere ek olarak, diğer mekanizmalar da hayata geçirilmelidir. UNECE emniyet kemerlerinin araç muayenesinin bir parçası olarak incelenmesini ve dolayısıyla araç muayene yönetmelikleri içine entegre edilmesini önerir. Araç muayenelerini zorunlu hale getirmek için de çeşitli tedbirler alınmalı, muayene yaptırmayan ya da aracı muayene sonucunda başarısız olan araç sahipleri ve sürücülere çeşitli yaptırımlar uygulanmalı ve kusurlu unsurların giderilmesi zorunlu kılınmalıdır.

- *Güvenli araç üretimi:* Küresel Yeni Araç Değerlendirme Programı (50) dünya çapındaki benzer programlar arasında uygulanan

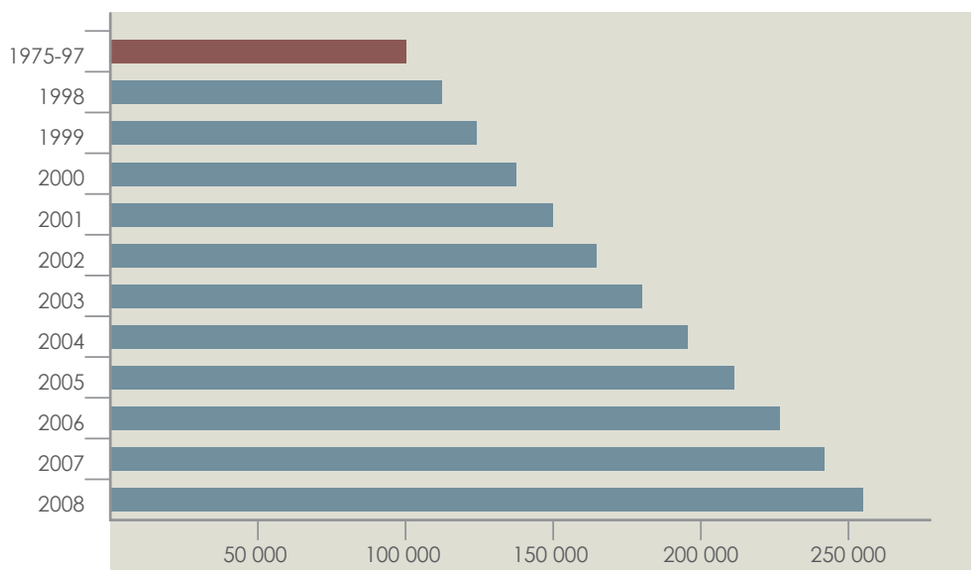
Kutu 3.8 Emniyet Kemeri Hayat Kurtarır

KAPSAMLI BİR EMNİYET KEMERİ YASASI, belirli bir standarttaki emniyet kemerlerinin bütün araçlara yerleştirilmesi ve takılmasının zorunlu kılınmasına ilişkin hükümler içerir. 1961 yılında ABD'deki Wisconsin eyaleti bütün araçların ön koltuklarında emniyet kemeri bulunmasını zorunlu hale getiren bir yasa çıkarttı. Victoria ve South Australia eyaletleri de 1964 yılında benzer yasaları yürürlüğe koydular, takip eden yıllarda ise Avustralya'nın geri kalanında bu yasa hayata geçirildi. Avrupa Emniyet kemerlerini 1965 yılında zorunlu hale getirdi. Dünyanın büyük bir kısmı bu olumlu eylemleri takip ederken, halen çok sayıda ülke bu yasaların yürürlüğe konmasını bekliyor. 2013 yılı Karayolu Güvenliği Küresel Durum Raporu'na göre, sadece 111 ülke bütün yolcuları kapsayan bir emniyet kemeri yasalarının bulunduğunu belirtmiş.

Zorunlu emniyet kemeri kullanımı yasaları gerçekten hayata geçirildiğinde hayat kurtarır. ABD Ulusal Karayolu Trafiği Güvenlik İdaresine göre, emniyet kemeri kullanımı her yıl 10.000 kişinin hayatını kurtarıyor. 2009 yılında motorlu taşıt kazalarında 33.000 kişi hayatını kaybederken 2.2 milyon kişi yaralandı. Bunların %70'ten fazlası taşıt ya da kamyonların yolcu koltuğunda seyahat ediyordu ve yarısından fazlası kaza sırasında emniyet kemeri takmıyordu. Zorunlu emniyet kemeri yasaları, eğitim ve emniyet kemeri sistemlerindeki teknoloji ABD'de 1981 yılında %11 olan emniyet kemeri kullanım oranını 2010 yılında %85'e çıkardı ve bu sayede yüzbinlerce hayat kurtarıldı. ABD'de giderek artan oranlarda emniyet kemeri kullanımı görülürken, her yedi kişiden biri halen 'kemer bağlamıyor'; bu da daha fazlasının yapılması gerektiğini gösteriyor.

Kaynak: Referans *(1, 45)*.

ABD'de emniyet kemeri kullanımı sayesinde kurtarılan hayatlar



ABD'de emniyet kemeri sayesinde kurtarılan toplam hayat sayısı

en iyi yöntemleri paylaşma ve küresel düzeyde daha güvenli motorlu taşıtların üretilmesini teşvik etmek için bir platform sunmaktadır. Bu program ve Latin Amerika ve Karayipler Bölgesindeki (Latin NCAP) Yeni Araç Değerlendirme Programı gibi diğer bölgesel programlar, araç gelişiminin güçlü olduğu ancak bağımsız bir müşteri bilgisinin genellikle mevcut olmadığı büyüyen pazarlarda çarpışma test programları geliştirerek tüketicilere yardımcı olabilmektedir.

UNECE'nin araçların periyodik muayenesi ile ilgili tavsiyeleri, emniyet kemeri ve kemer tokalarının da kontrol edilmesini kapsar. Teçhizatın güvenliği görsel olarak incelenmeli ve ankraj noktası kötü bir şekilde hasar görmüşse reddedilmelidir. Emniyet kemerinin durumu hem görsel hem de uygulamalı olarak kontrol edilmelidir. Eğer zorunlu emniyet kemerleri araçta yoksa ya da uygun bir şekilde monte edilmemişse, kemer hasar görmüşse ve kemer tokası ya da ayırıcı hasarlıysa ya da düzgün bir biçimde çalışmıyorsa araca vize verilmemelidir (2). Emniyet kemeri mevzuatının kapsamlılığının değerlendirilmesinde kullanılacak kontrol listesi Tablo 3.4'te yer almaktadır.

Tablo 3.4 Emniyet kemeri mevzuatının kapsamlılığının değerlendirilmesinde kullanılacak kontrol listesi

Mevcut yasanın içeriği:

	Evet	Hayır
1 Bütün yolcular için zorunlu emniyet kemeri kullanımı yasası		
2 Üretim standardı		
Emniyet kemeri kurallarını içeriyor mu?		
İthal edilen araçlar için standartlar belirliyor mu?		
Ürünün orijinal formunun bozulmasını yasaklıyor mu?		
Yaşı büyük araçlar için eski teçhizata uygun kemer standardı ve aşamalı geçiş süresi belirliyor mu?		
3 Yaptırım		
Kimin yaptırıma yetkili olduğunu açıkça belirtiyor mu?		
Birincil ve İkincil yaptırımları açıkça tanımlıyor mu?		
4 Cezalar		
Emniyet kemeri kullanmama ihlali için para cezası belirliyor mu?		
5 Emniyet kemeri ile ilgili diğer düzenleyici tedbirler		
Koltuk sayısından fazla sayıda yolcunun taşınmasını ve fazla yolcu binmesini yasaklıyor mu?		
Periyodik muayeneleri zorunlu kılıyor mu?		

3.1.5 Çocuk koltukları

Sorunun açıklaması

Çocukların araçlarda düzgün bir biçimde çocuk koltuklarında oturtulmasının çarpışma durumunda yaralanma ve ölümleri azalttığı görülmüştür (Kutu 3.9); ancak pek çok çocuk, çocuk koltukları olmadan seyahat ettirilmeye devam ediyor. Çocuk koltukları pek çok düşük gelirli ülkede çok pahalı ya da erişilemez durumda ki bu ülkelerde yaralanma ve ölüm vakalarının sayısı genel olarak daha fazla. Bu kurala uymamanın pratik sebeplerinden biri çocuk koltuğu için yeterli alanın bulunmaması; bu özellikle de geniş ailelerin taşındığı araçlar ve kalabalık toplum ulaşım araçları için geçerli. Dolayısıyla çocuk koltuğu kullanımını zorunlu hale getirecek bir yasanın bazı ülkelerde istek uyandırıcı bir niteliğe sahip olması gerekiyor.

Küresel boyutta çocuk koltuğu yasalarının durumu

2013 tarihli Karayolu güvenliği Küresel durum raporunda (1), yüksek gelire sahip ülkelerin %88'inin, düşük gelire sahip ülkelerin ise %30'unun çocuk koltukları ile ilgili ulusal yasalara sahip olduğu açıklanmaktadır. Ne var ki böylesi yasaların bulunduğu ülkelerde dahi, çocuk koltukları ya yanlış tipte ya da yanlış biçimde kullanılıyor, ya da yasa yeterli bir şekilde uygulanmıyor. Vakaların %15 ila %80'inde çocuk koltukları yanlış bir biçimde kullanılıyor, çünkü ya kemer düzgünce bağlanmıyor ve çocuk düzgünce oturtulmuyor ya da kemer çocuğun boynundan, kollarının altından ya da karnın etrafından dolaştırılıyor (52).

Kanıta dayalı yasalar ve yönetmelikler için kaynaklar

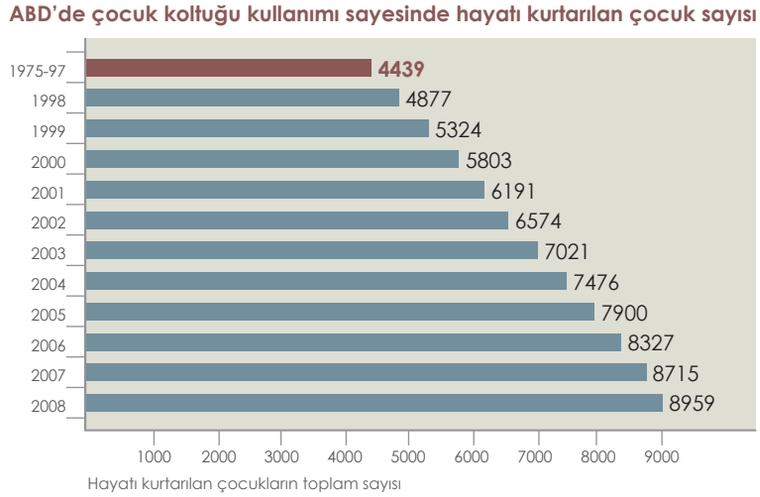
Hem UNECE hem de Dünya Sağlık Örgütü (DSÖ) ülkelerin çocukların araç içinde seyahat ederken çocuk koltuğu sistemleri aracılığıyla ve düzgün bir biçimde oturtularak güvenli bir şekilde seyahat ettirilmesini ve çocuk koltuğunun çocuğun yaşına, boyuna ve kilosuna göre ayarlanmasını zorunlu kılan mevzuatı hayata geçirmelerini tavsiye etmektedir. UNECE aynı zamanda ülkelerin yalnızca onaylanmış çocuk

Kutu 3.9 Çocuk koruma sistemleriyle çocukların hayatının kurtarılması

PEK ÇOK ÇALIŞMA ÇOCUK KOLTUKLARININ bebekler arasındaki ölümcül yaralanma vakalarını %70 oranında, 1-4 yaşındaki çocuklarda ise %54 oranında azalttığını ortaya koymaktadır. ABD'de 1975 ile 2008 yılları arasında çocuk koltuğu kullanımı sayesinde 9000 çocuğun hayatı kurtarıldı. Çocukların bir araç içerisinde seyahat ederken düzgün bir biçimde çocuk koltuğu kullanılmasını zorunlu hale getiren yasanın yürürlüğe konmasına rağmen, çocuk koltuğu kullanımı için evrensel bir olgu demek çok zor. Örneğin 2008 yılında çocuk koltukları tahminen 244 çocuğun hayatını kurtardı. Ne var ki eğer çocuk koltuğu %100 riayetle kullanılmış olsaydı, bu sayı 323 olacaktı. Dolayısıyla, 79 çocuk yok yere hayatını kaybetmiş oldu.

Kaynak: Referans *(45)*.

ABD'de çocuk koltuğu kullanımı sayesinde hayatı kurtarılan çocuk sayısı



koltuğu sistemlerinin kullanılmasını zorunlu kılmasını ve araçlarda kullanım standardına uymayan çocuk koltuğu sistemlerinin satışını yasaklamalarını önermektedir. Çocuk koltuğu kurallarına ilişkin örnekler Tablo 3.5'te listelenmiştir.

Tablo 3.5 Ontario'da (Kanada), Güney Afrika'da ve ABD'de çocuk koltuğu kullanımı kılavuzları

Ontario, Güney Afrika ve ABD çocuk koltuğu sistemlerini yasayla üç ayrı kategoriye ayırmışlardır: arkaya bakan bebek koltukları, küçük çocuk koltukları ve çocuk koltukları.

Kanada	Güney Afrika	ABD
Doğumdan 9 kg'ye kadar Çalışır durumdaki hava yastığından uzakta arkası dönük koltuk	**Doğumdan 12 aylığa kadar** Çocuk en az 12 aylık olana ve en az 9 kg ağırlığa ulaşana kadar arkası dönük çocuk koltuğunda oturtulmalıdır	**Doğumdan 12 aylığa kadar** Bebekler için araç koltukları arkası dönük olmalıdır. Arkası dönük pozisyon için boy ve kilo sınırları katlanabilir ve üçü bir arada koltuklarda genelde daha yüksektir, bu sayede çocuk arkası dönük pozisyonda daha uzun süre kalabilir.
9-18 kg aralığında çocuklar Önden kemerli öne bakan koltuk	**1-4 yaş arası çocuklar** 1 yaşından büyük olan ve 9-18 kg aralığında bulunan çocuklar, arkaya dönük koltuklarda seyahat edemez. Bu çocuklar kiloları 18 kg'yi aşana kadar ya da boyları kemerin ayarlanmasını engelleyecek kadar uzadığı zamana kadar öne bakan ve çocuk emniyet kemeri bulunduran koltuklarda seyahat etmelidir.	**1-3 yaş arası çocuklar** Çocuklar, araba koltuğu üreticisinin belirlediği boy ve kilo sınırına ulaşana dek arkaya dönük koltuklarda seyahat etmelidir. Bu çocuklar aynı zamanda kemeri olan öne dönük araba koltuklarında da seyahat edebilir.
Okul öncesi dönemden 8 yaşına kadar Çocuk koltukları 8 yaşından küçük ve 18 ila 36 kilo arasında ve 145 cm'den kısa çocuklar için zorunludur.	**4-6 yaş arası çocuklar** Çocuk koltuğu yalnızca çocuğun 15-25 kilo arası çocuklar için tasarlanan koltuklara sığamayacak kadar büyümesi durumunda kullanılır Çocuklar normal araba koltuklarının bel ve omuz kemeri vücutlarına tam uyana kadar, yani genelde 145 cm uzunluğa erişene dek çocuk koltuklarında seyahat etmelidir. Arkası bulunmayan çocuk yastıkları 22-36 kg arası çocuklar için tasarlanmıştır; üreticiler artık 15-36 kg arası çocuklar için arka kısmı da bulunan çocuk yastıkları üretmektedir. Çocuğun önünde plastikten bir kalkan bulunan kalkanlı çocuk koltukları daha düşük bir koruma düzeyi sunmakta olup kullanımından kaçınılmalıdır. 18 kg'den ağır olan çocuklar, yetişkin koltuklarına uygun bir şekilde sığana kadar, yani yaklaşık 8 yaşına kadar, kemeri ayarlanabilir koltuklarda ya da başka uygun bir sabitleyici yardımıyla emniyetli bir şekilde oturtulmalıdır	**3-7 yaş arası çocuklar** Çocuk, boy ve kilosu üretici tarafından belirlenen sınıra ulaşana kadar öne dönük kemeri bulunana araba koltuklarında oturtulmalıdır. Çocuklar öne dönük kemerli araba koltuklarına sığamayacak kadar büyüdüğünde, çocuk koltuklarında seyahat edebilir, ancak yine arkada oturmaları gerekir.
Gençler Çocuklar 36 kg kiloya, 145 cm boya ve 8 yaşına vardıklarında emniyet kemeri kullanmaya başlayabilirler. Her bir çocuk emniyet kemeri takmalıdır.	**8 ve daha yukarı yaşta çocuklar** Çocuğun gözleri arabanın arka koltuğuyla aynı hizaya geldiğinde ya da çocuk 26 kg'den daha ağır olduğunda emniyet kemeri kullanabilir. Emniyet kemeri çocuğa düzgünce takılmalı, bel kemeri kalçaların kemikli kısmına (karna değil) denk getirilmeli ve kemer yüze ve boyna denk gelmemelidir. Bunlar kemerin düzgünce takıldığının işaretleridir.	**8-12 yaş arası çocuklar** Çocuklar emniyet kemerini düzgünce takabilecek boyuta ulaşana dek çocuk koltuklarında seyahat ettirilmelidir. Emniyet kemerinin düzgünce takılabilmesi için, bel kemeri kalçaların hemen üst tarafında güvenli ve rahat bir biçimde konumlandırılmalı, karna denk getirilmemelidir. Omuz kemeri omuzun üzerinden göğse doğru gelmeli, yüze ve boyna denk gelmemelidir. Çocuklar emniyet kemeri takmaları durumunda dahi arka koltukta seyahat etmelidir.

Kaynak(53-55) sayılı referanslardan uyarlanmıştır.

Uygun emniyet kemerini seçmek oldukça önemlidir. Piyasada çok sayıda çocuk koltuğu bulunduğundan yönetmelikler hangi çocuk koltuğunu kullanmanın uygun olduğunu belirlemelidir. Bu çocuk koltuğu çocuklar için özel olarak üretilmeli ve güvenlik standartlarına uygun olmalıdır.

Yaptırım ve diğer düzenleyici tedbirler

UNECE'nin 44 (56) sayılı Düzenlemesi, çocukların oturma pozisyonu, yaşı, boyu ve kilosuna bağlı olarak motorla çalışan ve üç ya da daha fazla sayıda tekerleği bulunan taşıtlarda kullanılması uygun çocuk koltuğu sistemlerine ilişkin teknik yükümlülükleri beş kategoride sıralar:

- Grup 0: 10 kg'dan daha hafif çocuklar
- Grup 0+: 13 kg'dan daha hafif çocuklar
- Grup I: 9 ila 18 kg arasındaki çocuklar
- Grup II: 15 ila 25 kg arasındaki çocuklar
- Grup III: 22 ila 36 kg arasındaki çocuklar

Çocuk koltuğu ile ilgili mevzuatın kapsamlılığını değerlendirmek için kullanılabilecek kontrol listesine aşağıdaki Tablo 3.6'da yer verilmiştir.

Tablo 3.6 Çocuk koltuğu ile ilgili mevzuatın kapsamlılığını değerlendirmek için kontrol listesi

Mevcut yasa aşağıdakileri içeriyor mu?

	Evet	Hayır
1 Çocuk koltuğu kullanımı		
Yaş, boy ve kiloya uygun çocuk koltuklarının kullanılması zorunluluğu		
Konumlandırma: Öne ve arkaya dönük koltuklar		
Çocukların ön koltukta seyahat ettirilmesi		
Çocuk koltuğu standartları ve ürün etiketleme		
2 Yaptırım		
Birincil ve ikincil denetim		
3 Cezalar		
Para cezaları		
Diğer cezalar		
4 Diğer düzenleyici mekanizmalar		
Diğer tedbirler		

3.2 Kaza sonrası bakım ile ilgili yasaların kapsamının geliştirilmesi

Avrupa'da yapılan çalışmalara göre, trafikte meydana gelen ölümlerin yaklaşık %50'si birkaç dakika içinde kaza alanında ya da hastane yolunda gerçekleşiyor (57). Hızlı ve doğru bir hastane öncesi bakım pek çok yaralı insanın hayatını kurtarabilir (1) ve karayolundaki çarpışmalardan kaynaklı olarak ortaya çıkan ölüm vakaları daha gelişmiş bir müdahale ile engellenebilir (58, 59). Ölümleri engellemek ve tedavi aşamasını iyileştirmek için gerekli unsurlara erişim büyük farklılıklar göstermektedir, bunun sebeplerinden biri özellikle de düşük ve orta düzeyde gelire sahip ülkelerdeki zayıf sağlık altyapısıdır. Bu unsurlar arasında kaza yerinde ilk yardım ve hastaneye varmadan önce uygun bir bakımın olmayışı, acil tıp merkezine erişimin olmaması, travma sonrası bakım konusunda eğitim almış personelin yokluğu ile rehabilitasyon ve psikolojik tedavinin olmayışı gibi konular yer alır (57).

Kaza sonrası bakım genel anlamıyla travma sonrası bakım sisteminin yalnızca bir parçasını meydana getirdiğinden, çalışmalar acil durum ya da travma sonrası bakım sisteminin insanlara nasıl bir bakım uyguladığı, kaza vakalarının genel sistem içinde nasıl konumlandığı ve yaralanan şahsın bakımını destekleyen Yasa ve yönetmeliklerin var olup olmadığı üzerine odaklanmalıdır. Bir ülkenin travma sonrası bakım sistemi aynı zamanda daha geniş manada acil durum ve felakete karşı hazır olma durumunun bir parçasıdır. Atılması önerilen adımlar şunlardır:

- Adım 1: Travma sonrası bakım sistemi ve mevcut yasalar ile ilgili hızlı bir değerlendirme yapın.
- Adım 2: Kaza sonrası bakım yasalarındaki boşlukları ve bunların nasıl giderileceğini belirleyin.

3.2.1 Travma sonrası bakım sistemi ve mevcut yasalar ile ilgili hızlı bir değerlendirme yapılması

Kaza sonrası bakım üç ana kategoriye ayrılabilir: hastane öncesi bakım, hastanedeki bakım ve rehabilitasyon. Kaza sonrası bakımın başlıca hedefleri ölümleri engellemek, yaralanmaların ciddiyetini azaltmak, uzun süreli sakatlık gibi sekelleri engellemek ve mümkün olan en iyi tedaviyi ve topluma geri kazanımı sağlamak (15). Bu konuya ilişkin yapılacak durumsal bir değerlendirme bu üçün sağlık bakımı kategorisini yöneten yasalardaki boşlukların ve bu boşlukların gelişkin bir travma sonrası bakım sistemine sahip diğer ülkelerdeki yasalarla karşılaştırılması aracılığıyla hangi yollarla düzeltilebileceğinin belirlenmesine yardımcı olabilir.

'Travma sistemi gelişmişlik endeksi' (Tablo 3.7) bir ilçe, il ya da ülkedeki travma sonrası bakım sistemiyle ilgili hızlı bir değerlendirme yapabilmek için kullanılacak basit bir araçtır. Bu endeks sistemin geliştirilmesi için idareciler ve planlamacılar tarafından atılması gerekli olan adımları ortaya koyabilir ve travma sistemlerini geniş anlamda karşılaştırılmasına imkân sağlayabilir. Travma sistemleri (en az gelişmiş olan) Seviye I ile (en çok gelişmiş olan) Seviye IV aralığında tanımlanır.

Travma sistemi gelişkinlik endeksi kaza sonrası bakım sistemini iyileştirmek için gerekli yasal ve düzenleyici çerçevenin belirlenmesi için bir temel işlevi görebilir (Bkz: Tablo 3.8).

3.2.2 Kaza sonrası bakım için kapsamlı bir düzenleyici ve yasal çerçeve oluşturun

Kapsamlı bir kaza sonrası bakım için gerekli yasaların neler olduğuna karar verirken, travma sonrası bakım konusunda benzer bir gelişmişlik düzeyine sahip diğer ülkelerdeki mevcut yasaları incelemek, varsa yasalardaki boşlukları tespit etmeye yönelik faydalı bir işlemdir. Hedefleri belirlemek için daha gelişmiş travma sonrası bakım sistemlerine sahip ülkelerdeki yasaları incelemek de faydalı olabilir. Bir bölgedeki yasaların incelenmesi normalleşme sürecime katkı sağlar.

Avrupa'daki ülkelerde yer alan acil durum tıbbi hizmetlerine ilişkin yasalar, ne kadar süredir yürürlükte oldukları ve hangi konuları kapsadıkları bakımından farklılık göstermektedir. Bu yasaların yaklaşık 3'te 1'i 1990'larda, yarısından fazlası ise 2000'lerde yürürlüğe konmuştur. Bu yasaların kapsadığı konular arasında, sigortası bulunmayan ve devletçe tanınmayan insanlar da dahil olmak üzere hastane bakımına ücretsiz erişim; asgari bakım ve ekipman standartları; asgari yeterlik standartları; finansman mekanizmaları; ve bakımı uygulayan personelin alması gereken eğitim yer alır (60).

Hem Avrupa Birliği'nde hem de diğer yerlerde yasalar yalnızca ulusal mevzuat tarafından

belirlenmez fakat travma sonrası bakımın profesyonel belgelendirme ve akreditasyon birimleri gibi pek çok alanını düzenlemek üzere yasal olarak oluşturulmuş birimler tarafından hazırlanan yönetmelikleri de içerebilir. Örneğin 2007 yılında Hindistan'da Gujarat Meclisi, bu tip hizmetler için devleti yetkili kılan acil durum tıbbi hizmet yasasını hayata geçirmiş ve şehir ve ilçe konseylerine planlar hazırlaması ve hizmetlerin sunulduğundan emin olunması yönünde emir vermiştir. Bu konseylerin sorumlulukları arasında personelin asgari gereksinimlerini karşılayan hastanelerle sözleşmeler imzalamak; ekipman, kaynak ve personel de dahil olmak üzere ambülanslar için asgari gereksinimleri belirlemek; ve yasanın ihlali durumunda uygulanacak cezaların belirlenmesi yer alır (61). Güney Afrika'daki Sağlık Mesleği Kanunu uyarınca hiçbir kişi, eğitim kurumu ya da kurs bir insanı herhangi bir sağlık mesleği için yetkin kılma amacıyla eğitim ya da kurs verebilir. Bu eğitimin verilebilmesinin tek yolu, eğitim veren kişi ya da kurumun, Acil Durum Bakımı Profesyonel Heyeti gibi uygun bir profesyonel heyet tarafından yetkilendirilmesidir (62).

Karayolu güvenliğinin bütün unsurları ile ilgili olarak acil durum ve kaza sonrası hizmetler için düzenleyici çerçeveyi güçlendirmek pek çok

Tablo 3.7 Travma sistemi gelişmişlik endeksi

	Seviye I	Seviye II	Seviye III	Seviye IV
Hastane öncesi travma bakımı	Hastane öncesi kaynaklara ilişkin bir haritalandırma yok, hiçbir resmi acil durum tıbbi bakım hizmeti yok, hastane öncesi hizmetler erişilebilir değil ya da tekrarı mevcut değil, tanımlanan bir iletişim sistemi yok.	Hastane öncesi kaynaklar biliniyor, hastane öncesi bakım sağlayan kamu kuruluşları ile özel kuruluşlar arasında koordinasyon yok, evrensel bir erişim numarası yok, iletişim zayıf.	Resmi acil durum tıbbi bakım hizmeti var, evrensel bir erişim numarası mevcut, hastane öncesi bakım konusunda pek çok kuruluş arasında koordinasyon var, iletişim iyi tanımlanmış.	Lider bir oluşum tarafından kontrol edilen resmi acil durum tıbbi bakım hizmeti var, ulusal evrensel erişim numarası mevcut, acil durum tıbbi hizmetleri yönetmek ve evrensel bir bakımı sağlamak gibi hususları düzenleyen mevcut yasal bir mekanizma mevcut.
Eğitim	Toplumda travma sonrası birincil bakım konusunda eğitim sunabilecek kimse yok.	Toplumda travma sonrası birincil bakım konusunda eğitim sunabilecek kişiler var; sağlık çalışanları ya da ambülans personeli için belli bir eğitim zorunluluğu yok.	Acil durum travma bakımı sağlayacak sağlık profesyonelleri ve doktor yardımcıları mevcut, travma eğitimi kursları mevcut.	Acil durum travma bakımı sağlayan kişiler için eğitimsel standartlar ve kurslar mevcut, farklı düzeylerdeki mevcut doktor yardımcıları için belgelendirme ve normların yenilenmesi.
Travma sonrası bakım kuruluşu	İkincil ve üçüncül tesislerin rolü belirsiz, sağlık kuruluşlarında insani ve fiziki kaynaklar yok, hiçbir açık başvuru düzeni mevcut değil.	Pek çok sağlık bakım kuruluşunun rolü açıkça tanımlanmış, *Uygun Travma Bakımı için Kılavuz*'a göre bir belgelendirme ya da ihtiyaçların değerlendirilmesi süreci mevcut değil, sistem içerisinde lider bir oluşum yok.	Sistemdeki sağlık kuruluşları Uygun *Travma Bakımı için Kılavuz*'a göre değerlendiriliyor ve belgelendirilmiş insani ve fiziki kaynak bilgileri mevcut ve güncel, lider bir oluşum mevcut.	Mevcut hastanelerin doğrulanması ve akreditasyonu ile ilgili sağlık bakanlığı ve profesyonel heyetler tarafından işletilen bir mekanizma, travma sonrası bakımı denetleyen lider bir oluşum var.
Kalite Kontrol	Kapsamlı bir veri elde edebilmek için mevcut hiçbir yaralanma takip ve kayıt mekanizması yok.	Yaralanma verileri erişilebilir, ancak bunların belgelendirmeye ya da analiz etmeye yönelik hiçbir resmi girişim yok, kalite kontrolünden sorumlu bir birim yok.	*Uygun Travma Bakımı için Kılavuz*[a]'a göre temel bir kalite kontrol programı mevcut.	Resmi bir kalite kontrol programı mevcut ve hastane öncesi ve sağlık kuruluşundaki bakımda kullanılması zorunlu.

[a] Mock C vd. Uygun Travma Bakımı için Kılavuz. Cenova, Dünya Sağlık Örgütü, 2004.

Kaynak: Referans (63).

hükümet kuruluşu arasında bir işbirliğini gerekli kılar. Romanya'nın 2006 tarihli Sağlık Sistemi Reformu Kanunu'nda acil durum bakımı devletin görevi olarak sayılmış ve kanun travma sonrası bakım alanında daha sonra yönetmelikleri yapmak üzere Sağlık Bakanlığı'nı yetkili kılmıştır.

Danışmanlık komitesinden de bilgi alan Sağlık Bakanlığı, personel düzeyleri, fiziki kaynaklar ve finansman ile ilgili düzenleme taslakları hazırladı. Sağlık bakanlığı, yangın departmanlarının denetiminin elinde bulunduran İçişleri Bakanlığı ile işbirliği içinde 1092/1500/2006 sayılı bir Bakanlıklararası kararname yayınlayarak, tam teçhizatlı araçlardan mobil yoğun bakım ünitelerine kadar bir dizi ambülans aracı türü ve ambülans personelinin yeterliği hakkındaki kriterleri belirledi. Lojistik ve güvenliğe ilişkin yönetmelikler oluşturuldu ve polis kuvvetiyle kontrol noktaları aracılığıyla standartları yükseltmek amacıyla işbirliği yapıldı (64).

Tablo 3.8, kazazedenin zararlarının tazmini, sigorta, veri toplama ve raporlama gibi pek çok ülkede kaza sonrası bakım hakkındaki Yasa ve yönetmeliklerde değinilen konuları listelemektedir. Uluslararası örgütlerin tavsiyeleri de tabloya dâhil edilmiştir.

Çok sayıda ülkeye ait bu konuları kapsayan yasa ve yönetmelik örnekleri, Ek kısmında referans amacıyla sunulmuştur.

Tablo 3.8 Mevzuatta değinilebilecek travma bakım sistemi alanları

Konu	Değinilebilecek düzenleyici konular
Hastane öncesi travma bakımı	Yaralılara yardım etme görevi (Bkz. Ek A.5.a)
	Yaralılara yardımcı olan bireylerin korunması, mesela "iyi niyetli yardım" da denen yasalar (Bkz. Ek A.5.a).
	Ambülans ve acil durum araçları gereksinimleri (Bkz. Ek A.5.c)
	Belli sınıftaki araçları kullanmak için gerekli sürücü belgesinin alınması için ilk yardım eğitimi alma zorunluluğu (Bkz. Ek A.5.d)
	İlk yardım çantasının içeriği ile ilgili gereksinimler (Bkz. Ek A.5.d)
Eğitim	Doğrudan bakım sağlayıcılar için eğitimsel ve belgelendirmeye ilişkin yönetmelikleri yapmak ve pratik gereksinimlerin kapsamını belirlemekle mükellef bir heyetin oluşturulması ya da görevlendirilmesi
Travma Bakım Merkezi	Hastaya tedavi ve stabilizasyon hizmeti sağlama ve hastayı başka bir tıbbi kuruluşa transfer etme görevi (Bkz. Ek A.5.e)
	Acil durum departmanı akreditasyon koşullarını zorunlu kılmak ve akreditasyondan sorumlu bir kuruluşu oluşturmak ya da görevlendirmek
Kalite Kontrol	Hastane öncesi bakım ve rehabilitasyon hizmetlerinin kalitesini izlemekle mükellef bağımsız bir kuruluşun oluşturulması ya da görevlendirilmesi.
	Düzgün bir izlemeyi garanti altına almak ve hizmetlerin kalitesi ile ilgili geri bildirim sağlamak amacıyla veri raporlama gereksinimleri
Diğer	Kazazedelerin zararlarının tazmini (Bkz. Ek A.5.f)
	Üçüncü taraf sigorta gereksinimleri
	Kayıtların tutulması, bildirimlere ve diğer gizliliğe ilişkin diğer gereksinimler

Kaynak: (63) numaralı referanstan uyarlanmıştır.

3.3 Kaynakça

1. *Karayolu güvenliğine ilişkin küresel durum raporu* 2013: on yıllık bir hareketi desteklemek. Cenova, Dünya Sağlık Örgütü, 2013.

2. *Karayolu Trafiği Konsolide Kararı,* 14 Ağustos 2009. Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Komisyonu, Karayolu Trafiği Güvenliği Çalışma Grubu, 2010 (ECE/TRANS/WP.1/123).

3. *Kasklar: Karar organları ve uygulayıcılar için karayolu güvenliği el kitabı.* Cenova, Dünya Sağlık Örgütü, 2006.

4. *Alkollü araç kullanma: Karar organları ve uygulayıcılar için karayolu güvenliği el kitabı.* Cenova, Küresel Karayolu Güvenliği Ortaklığı, 2007.

5. *Hız yönetimi: Karar organları ve uygulayıcılar için karayolu güvenliği el kitabı.* Cenova, Küresel Karayolu Güvenliği Ortaklığı, 2008.

6. *Emniyet kemeri ve çocuk koltukları: Karar organları ve uygulayıcılar için karayolu güvenliği el kitabı,* Londra. FIA Otomobil ve Toplum Vakfı, 2009.

7. *Veri sistemleri: Karar organları ve uygulayıcılar için karayolu güvenliği el kitabı.* Cenova, Dünya Sağlık Örgütü, 2010.

8. Tefft B. Etki hızı ve yayaların ciddi yaralanma ve ölüm riski. *Kaza Analizi ve Kazaların Önlenmesi,* 2013, 50: 871-878.

9. Davis GA. Yaya yaralanmalarının ciddiyetini araç yaya çarpışmalarındaki etki hızı ile bağdaştırmak: *Ulaşım Araştırması Kayıtları,* 2001, 1773: 108 – 113.

10. Rosen E, Stigson H, Sander U. Araç etki hızının bir sonucu olarak yaya ölüm riski hakkında literatür değerlendirmesi. *Kaza Analizi ve Kazaların Önlenmesi,* 2011, 43: 25-33.

11. *Sıfıra doğru: Yüksek karayolu güvenlik hedefleri ve güvenli sistemler yaklaşımı.* Paris, Ekonomik İşbirliği ve Kalkınma Örgütü, Uluslararası Ulaşım Forumu 2008.

12. Wilson C vd. Karayolu trafik kazalarındaki yaralanmaları ve ölümleri engellemek için hız kameraları. *Cochrane Sistematik Araştırma Veritabanı,* 2011, Sayı 2.

13. Hickman JS vd. *Ticari kamyon ve otobüslerde hız sınırlandırıcı cihazların yerleştirilmesinin güvenlik bakımından etkileri.* Washington DC, The National Academies Press, 2009 (Ticari Kamyon ve Otobüs Güvenlik Sentez Programı Rapor No. 16).

14. Allsopp R. *Hız kameralarının etkinliği. Literatür taraması.* Londra, RAC Vakfı, 2010 (http://www.racfoundation.org/research/safety/effectiveness-of-speed-cameras, Son erişim: 10 Ocak 2013).

15. Peden M vd., ed. *Trafik kazalarının önlenmesi ile ilgili dünya raporu.* Cenova, Dünya Sağlık Örgütü, 2004.

16. Allsop RE. *Alkol ve karayolu trafik kazaları: Grand Rapids çalışması üzerine.* Harmondsworth, Karayolu Araştırma Laboratuvarı, 1966 (RRL Rapor No. 6).

17. Borkenstein FR vd. *Trafik kazalarında alkollü sürücünün rolü.* Bloomington, IN, Emniyet Teşkilatı Departmanı, Indiana Üniversitesi, 1964.

18. Moskowitz H et al. Alkollü sürücülerin dahil olduğu kaza riskine ilişkin epidemiyolojik çalışmalardaki metodolojik meseleler. Mayhew DR, Dussault C, ed. *16. Uluslararası Alkol, Uyuşturucu ve Trafik Güvenliği Konferansı Tebliğleri, 4-9 Ağustos 2002* içinde. Montreal, Société de l'Assurance Automobile du Québec, 2002: 45-50 http://www.saaq.gouv.qc.ca/t2002/actes/pdf/(06a).pdf, Son erişim: 10 Ocak 2013).

19. Compton RP vd. Alkolün etkisi altında sürüş sırasında kaza riski. Mayhew DR, Dussault C, ed. 16. *Uluslararası Alkol, Uyuşturucu ve Trafik Güvenliği Konferansı Tebliğleri, 4-9 Ağustos 2002* içinde. Montreal, Société de l'Assurance Automobile du Québec, 2002: 39-44 http://www.saaq.gouv.qc.ca/t2002/actes/pdf/(06a).pdf, Son erişim: 10 Ocak 2013).

20. Zwerling C, Jones P. Genç sürücüler için kanda düşük alkol miktarı bulunmasına ilişkin yasaların etkinliğinin değerlendirilmesi. *American Journal of Preventive Medicine,* 1999, 16:76-80.

21. Senserrick T. Avustralya aşamalı sürücü belgelendirme sistemleri. *Journal of the Australasian College of Road Safety,* 2009, 20:20-26.

22. Magnusson P, Jakobsson L, Hultman S. İsveç'te alkol kilitleme sistemleri: 10 yıllık sistematik bir çalışma. *American Journal of Preventive Medicine,* 2011, 40:378-379.

23. Babor T vd. Alkol: *Sıradan bir ürün değil.* New York, Oxford University Press, 2010:166-183.

24. Peek Asa C. Rastgele yapılan alkol kontrol testlerinin motorlu taşıt kazalarındaki yaralanma sayısını azaltmadaki etkisi. *American Journal of Preventive Medicine,* 1999, 16 (1S):57-67.

25. Shults RA vd. Alkolün etkisi altında araç kullanmayı engellemeye yönelik müdahalelerle ilgili kanıtların değerlendirilmesi. *American Journal of Preventive Medicine,* 2001, 21:66-88.

26. Hingson RW vd. Alkole bağlı yaralanmaları önlemeye yönelik müdahaleler. Doll LS vd. ed. *Yaralanma ve şiddetin önlenmesi el kitabı.* New York, Springer, 2007:295-310 içinde.

27. *Alkol ve sağlık hakkında küresel durum raporu.* Cenova, Dünya Sağlık Örgütü, 2011 (http://www.who.int/substance_abuse/publications/global_alcohol_report/en/, Son erişim: 10 Ocak 2013.

28. Güney Afrika Hükümeti. Ulusal Karayolu Trafiği Kanunu, 1996 (1996 tarihli 93 numaralı yasa) [Actsonline internet sitesi]. (http://www.acts.co.za/rt_nrta/index.htm, Son erişim: 10 Ocak 2013).

29. Ceza Kanunu (Adli Prosedürler) İyileştirme Kanunu, 2010, Bölüm 37. Cape Town, Güney Afrika Hükümeti 2010 (http://www.justice.gov.za/legislation/acts/acts_full.html, Son erişim: 10 Ocak 2013).

30. 1988 Tarihli Motorlu Taşıtlar Kanunu. Yeni Delhi, Karayolu Ulaşımı ve Karayolları Bakanlığı, 1988 (http://www.morth.nic.in/index2.asp?slid=95&sublinkid=54&lang=1, Son erişim: 9 Ocak 2013).

31. 1961 tarihli Güney Avustralya Karayolu Trafiği Kanunu, Bölüm 47. Adelaide, Güney Avustralya Hükümeti, 1961 (http://www.legislation.sa.gov.au/lz/c/a/road%20traffic%20act%201961.aspx, Son erişim: 10 Ocak 2013).

32. 32. Willis C, Lybrand S, Bellamy M. Alkollü araç kullanma suçunun tekrar işlenmesini azaltmak için Alkol ateşleme kilit programları. *Cochrane Sistematik Araştırma Veritabanı,* 2009, Sayı 1.

33. Elder RW vd. Alkolün etkisinde araç kullanma ve alkolle ilişkili kazaların önlenmesi için ateşleme kilitlerinin etkinliği. Toplum rehberi sistematik değerlendirme. *American Journal of Preventive Medicine,* 2011, 40:362-376.

34. Bjerre B. Alkolmetre cihazı ve programı kullanılarak alkollü araç kullanımının birincil ve ikincil düzeyde engellenmesi: İsveç deneyimi. *Kaza Analizi ve Kazaların Önlenmesi,* 2005, 37:1145-1152.

35. Lahausse JA, Fieldes BN. Yeni tescil edilen bütün araçlarda alkol yanma kilit sisteminin monte edilmesinin maliyet fayda analizi. *Trafik Kazalarının Önlenmesi,* 2009, 10:528-537.

36. *WHO Afrika Bölgesi ülkelerindeki karayolu güvenliği hakkında durum raporu.* Brazzaville, Dünya Sağlık Örgütü Afrika Bölge Ofisi (http://www.afro.who.int/en/clusters-a-programmes/dpc/mental-health-violence-and-injuries/features/2846-status-report-on-road-safety-in-countries-of-the-who-african-region.html, Son erişim: 10 Ocak 2013).

37. *Kumar A, Barrett F. Afrika Altyapısı Ülke Çapında Hata Teşhisi. Trafikte kalmak: Afrika'da kentsel ulaşım. 1 numaralı Arka plan belgesi özeti.* Dünya Bankası ve Aşağı Sahra Afrika'sı Ulaşım Politikası Programı, Dünya Bankası, 2008 (http://www.eu-africa-infrastructure-tf.net/attachments/library/aicd-background-paper-1-urban-trans-summary-en.pdf, Son erişim: 10 Ocak 2013).

38. *Kumar A. Afrika şehirlerinde motosikletlerin artan rolünü anlamak: Ekonomi politik perspektifi. Aşağı Sahra Afrika Ulaşım Politikası Programı (SSATP) Değerlendirme Belgesi No. 13.* (Kentsel Ulaşım Serileri). Dünya Bankası ve SSATP, 2011 (http://siteresources.worldbank.org/EXTAFRSUBSAHRA/Resources/1513929-1262811948762/DP13-Role-Motorcycles.pdf, Son erişim: 10 Ocak 2013).

39. Liu B vd. Motosiklet sürücülerinde yaralanmaların önlenmesi için kask kullanımı. *Cochrane Sistematik Araştırma Veritabanı,* 2009, Sayı 1.

40. *22 Sayılı Düzenleme Rev. 4 – Motosiklet ve moped sürücüleri ve diğer yolcular için Koruyucu kasklar ve siperleri.* Cenova, Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Komisyonu, 2002 (http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29regs21-40.html, Son erişim: 10 Ocak 2013).

41. Karayolları Trafik Yaralanmaları Araştırma Ağı Çok Merkezli Çalışma Katkı Sunanlar vd. Düşük ve orta düzeyde gelire sahip ülkelerde standarda uygun olmayan motosiklet kasklarının kullanımı: çok merkezli bir çalışma. *Yaralanmaların Önlenmesi,* 2012, 0:1-6.

42. Passmore J vd. Ulusal bir kask yasasının oluşturulması ve uygulamaya konması: Vietnam üzerine vaka çalışması. *Dünya Sağlık Örgütü Bülteni,* 2010,88:783-787.

43. Pervin A vd. Vietnam'daki zorunlu motosiklet kaskı kullanımı kanunu ve çocuklar üzerindeki etkisi. *Dünya Sağlık Örgütü Bülteni,* 2009, 87:369-373.

44. *Politika etkisi.* Emniyet kemerleri. Atlanta, GA, Hastalık Kontrolü ve Hastalıkların Engellenmesi Merkezleri, Ulusal Yaralanmaların Önlenmesi ve Kontrol Edilmesi Merkezi, İstem dışı Yaralanmaların Önlenmesi Bölümü (http://www.cdc.gov/MotorVehicles/Safety/pdf/PolicyImpact-SeatBelts.pdf, Son erişim: 10 Ocak 2013).

45. *Araştırma Raporu. Aşama 1: İlk 3 aylık Destek Programının Başarıları. Arka Koltukta Emniyet Kemeri Kullanımı:* Toplumsal Bilinçlilik ve Pratik. Kajang, Malezya Karayolu Güvenliği Araştırma Enstitüsü (MIROS), 2008 (http://miros.gov.my/web/guest/reports, Son erişim: 11 Ocak 2013).

46. Dellinger A vd. Motorlu taşıt kazalarını engellemeye yönelik müdahaleler. Doll LS vd. ed. *Yaralanma ve Şiddetin Önlenmesi El Kitabı,* New York, Springer, 2007:55-79.

47. Farmer CM, Williams AF. Emniyet kemeri yaptırımlarını ikincil düzeyden birincil düzeye çıkarmanın ölüm riski üzerindeki etkisi. *Journal of Safety Research,* 2005, 36:189-194.

48. Shults RA vd. Emniyet kemeri ile ilgili birincil yaptırım yasaları yükselen emniyet kemeri kullanımı ışığında dahi etkili. *Kaza Analizi ve Kazaların Önlenmesi,* 2004, 36(3):491-493.

49. Dinh-Zarr TB vd. Emniyet kemeri kullanımını artırmaya yönelik müdahaleler ile ilgili kanıtların değerlendirilmesi. *American Journal of Preventive Medicine,* 2001, 21:48-65.

50. Küresel Yeni Araç Değerlendirme Programı [internet sitesi ana sayfa] (http://www.globalncap/Pages/HomeMain.aspx, Son erişim: 10 ocak 2013).

51. Latin Amerika ve Karayipler Yeni Araç Değerlendirme Programı [internet sitesi ana sayfa] (http://www.latincap.com/en/about-us, Son erişim: 10 Ocak 2013).

52. Elvik R vd. *Karayolu güvenlik tedbirleri el kitabı.* New York, Emerald Publishing, 2009: 609-615.

53. *Güvenli ve sağlam: çocuğunuz için uygun araba koltuğunu seçmek.* Toronto, Ontario Ulaştırma Bakanlığı (http://www.mto.gov.on.ca/english/safety/car-seat/choose.shtml, Son erişim: 10 Ocak 2013).

54. Çocuklar için araba koltuğu tavsiyeleri. Washington, DC, Ulusal Karayolu Güvenliği Trafik İdaresi (http://www.nhtsa.gov/Safety/CPS, Son erişim: 10 Ocak 2013).

55. Evinize canlı varın. Pretoria, Güney Afrika Hükümeti [internet sitesi ana sayfa] (http://www.arrivealive.co.za/pages.aspx?i=1523, Son erişim: 10 Ocak 2013).

56. *44 Sayılı düzenleme – Rev. 2. Motorlu Araçlarda Seyahat Eden Çocuk Yolcuları Koruma Amaçlı Materyallerin Onaylanmasına İlişkin Birleşik Hükümler ("Çocuk Koruma Sistemi"),* Cenova, Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Komisyonu, (http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29regs41-60.html, Son erişim: 9 Ocak 2013).

57. Buylaert W ed. *Etki Sonrası Bakımdan kaynaklı Yaralanmaların Azaltılması,* Avrupa Ulaşım Güvenliği Konseyi Etki Sonrası Bakım Çalışma Grubu, 1999.

58. Mock CN, nii-Amon-Kotei D, Maier RV. Gelişmekte olan ulusta resmi tıbbi hizmetlerin yaralı şahıslar tarafından düşük oranlarda kullanımı: sağlık hizmeti verileri travmanın önemini yadsıyor. *Journal of Trauma,* 1997, 42:504-513.

59. Husaain IM, Redmond AD. Kazaya bağlı yaralanmalarda hastane öncesi ölümler önlenebilir mi? *British Medical Journal,* 1994, 308:1077-1080.

60. *Avrupa Birliği'nde Acil durum tıbbi hizmet sistemleri.* Cenova, Dünya Sağlık Örgütü, Dünya Sağlık Örgütü, 2008.

61. *2007 tarihli Gujarat Acil Durum Tıbbi Hizmetler Kanunu. Gujarat Hükümeti, Sağlık ve Aile Refahı Departmanı,* (http://www.gujhealth.gov.in/related-act-rules.htm, Son erişim: 10 Ocak 2013).

62. *1974 Tarihli Sağlık Meslekleri Kanunu*. Pretoria, Güney Afrika Hükümeti (http://www.acts.co.za/health_professions_act_19747index.htm, Son erişim: 10 Ocak 2013).

63. *Travma Sistemi Gelişkinlik Endeksi*. Cenova, Dünya Sağlık Örgütü, [internet sitesi ana sayfa] (http://www.who.int/violence_injury_prevention/services/traumacare/maturity_index/en/index.html, Son erişim: 10 Ocak 2013).

64. *Yaralılara yönelik bakımın güçlendirilmesi: dünya genelinden başarı hikayeleri ve alınan dersler*. Cenova, Dünya Sağlık Örgütü, 2010 (http://whqlibdoc.who.int/publications/2010/9789241563963_eng.pdf, Son erişim: 10 Ocak 2013).

Bölüm 4

Yasal ve düzenleyici değişiklik adına savunuculuk yapmak

Bölüm 4 Yasal ve düzenleyici değişiklik adına savunuculuk yapmak

4.1 Değinilecek konuyu belirleyin 61

4.2 Savunuculuğun amaç ve hedeflerini belirleyin 61

4.3 Siyasi yapı hakkında bilgi sahibi olun 61

4.3.1 Yasal (ya da düzenleyici) süreçler hakkında fikir sahibi olun 62

4.3.2 Konuyla ilgisi bulunan kişilerin haritasını çıkarın 62

4.4 Etkili mesajlar tasarlayın ve iletin 65

4.5 Siyasi liderleri yanınıza çekin, güçlü ortaklıklar inşa edin. 65

4.6 Bir eylem planı oluşturun, uygulamaya geçirin ve süreci takip edin. 65

4.7 Kaynakça. 68

Savunuculuk / savunmak 'belli bir politik konuyu desteklemek amacıyla karar alıcılara yönelik bir dizi hedeflenen eylem' olarak tanımlanabilir (1). Yasal bir değişikliği hayata geçirmek için savunuculuk sürecini düzgün tasarlamak önemlidir; bir savunuculuk kampanyasını planlamak için atılması önerilen adımlar aşağıdaki gibidir:

- Değinilecek konuyu belirleyin
- Savunuculuğun amaç ve hedeflerini belirleyin
- Siyasi yapı hakkında bilgi sahibi olun
- Etkili mesajlar tasarlayın ve iletin
- Siyasi liderleri yanınıza çekin, güçlü ortaklıklar inşa edin
- Bir eylem planı oluşturun, uygulamaya geçirin ve süreci takip edin (1).

Bu adımların yukarıda belirtilen sırada atılmaları zorunlu olmasa da, her biri gereklidir.

4.1 Değinilecek konuyu belirleyin

Savunuculuk sürecinde atılması gereken ilk adım sorun ya da konuyu ve bunun bağlamını belirlemektir. Savunuculuğa ilişkin konular karayolu trafik kazalarının artması ya da yüksek düzeylerde seyretmesi ve buna bağlı olarak yüksek düzeydeki ölüm ve yaralanma vakasından kaynaklı olarak ortaya çıkabilir, bu da karşılığında toplumsal bir tepkiyi, bir değişiklik talebini, hükümetin inisiyatifiyle hayata geçirilen bir karayolu güvenlik kanunu reformunu, küresel bir eylem planına ulusal bağlılığı veya ulusal bir karayolu güvenlik planının uygulanmasını ortaya çıkarabilir.

Karayolu güvenliğine ilişkin tüm konular yasal bir değişikliği gerekli kılmaz. Bunların bazıları basitçe toplumsal norm ve değerleri değiştirerek ya da kapasite ve kaynakları geliştirerek var olan yasaların uygulamaya konması ve yaptırımların uygulanmasını gerektirebilir. Bu el kitabında, karayolu güvenliği ile ilgili konular yasal ve düzenleyici değişikliği gerekli kılan konularla sınırlıdır.

Buna ilaveten, öncelikler belirlenmelidir. Çok fazla sorun olabilir ancak bu sorunları çözmeye yönelik adım atmak için elde bulunan kaynaklar sınırlı olabilir ve bu durum önceliklerin belirlenmesi aşamasında dikkate alınmalıdır. Öncelikler listesi aynı zamanda her bir sorunun ulusal çaptaki önemini, aciliyetini, büyüklüğünü ve etkisini dikkate almalıdır.

4.2 Savunuculuğun amaç ve hedeflerini belirleyin

Açık ve net amaç ve hedefler belirlemek savunuculuk faaliyetinin olmazsa olmazıdır. Nihai olarak amaç kapsamlı yasaların yürürlüğe konması olmalıdır; kapsamlı yasalar, davranış biçimlerini değiştirmeye yönelik sosyal pazarlama, tutarlı ve sürekli uygulamayla birleştirilerek karayolu trafik kazalarından kaynaklı yaralanma ve ölüm vakalarını azaltacaktır. Başka benzer hedefler de konabilir. Genel olarak amaç daha gelişkin bir karayolu güvenliğini tesis etmektir, yasal iyileştirmeler bu amacı gerçekleştirmenin pek çok yolundan yalnızca biridir. Hedefler, gelişimlerinin değerlendirilebilmesi için ölçülebilir olmalıdır. Örneğin, kask mevzuatına ilişkin hedefler şu şekilde olabilir:

- 2 yıl içerisinde onaylanmış standart kaskların takılmasını zorunlu kılmak üzere yasada iyileştirme yapılması
- 2 yıl içinde onaylanmış standartlara uygun kask takmayı bütün sürücüler ve yolcular için, her tür motosiklette ve tüm yollarda zorunlu hale getirecek bir yasa teklifi yapmak.

4.3 Siyasi yapı hakkında bilgi sahibi olun

Siyasi yapı hakkında bilgi sahibi olmak, yasal ve düzenleyici süreçleri ve kilit aktörlerin kimler olduğunu kavramak anlamına gelir. Siyasi ideolojiler ve sistemler, yasal bir değişikliğin başarısını önemli ölçüde etkiler. Hükümet sistemini anlamak, yasal bir değişikliğin savunuculuğunu yaparken benimsenecek yaklaşımın tanımlanmasına katkı sağlar. Söz gelimi, kamuoyu ile özel sektörün ve kamu sektörünün yasal bir sürece dahil olma düzeyleri, kimin bu sürece katılması gerektiği ve bu öznelerin sürecin hangi aşamasına katılmasının en etkili sonucu ortaya çıkaracağını belirler. Benzer bir şekilde, yasa ve düzenleme taslağı hazırlama süreçleri hakkında net bir fikre sahip olmak, hangi aşamada savunuculuk faaliyetinin en etkin konuma erişeceğini belirlemek açısından yararlıdır. Bir konuyu olumlu ya da olumsuz olarak etkileyebilecek

kurum ve kişileri tespit etmek, bu kurum ve kişilerle ittifak mı yapılacağını yoksa bu kurum ve kişilerin mesajlarına karşıt olmaya hazırlıklı mı olunacağını kararlaştırmada yardım sağlar.

Bu bilgilere sahip olmak zaman ve kaynaklardan tasarruf yapılmasını sağlar ve savunuculuk faaliyetinin en etkili şekilde hedefe yöneltildiğini garanti altına alır. Siyasi haritalandırma, karayolu güvenliği ile ilgili yasa yapma sürecine dahil olan kurumlar, bu kurumların yasa önerme yetkileri ve bu kurumlara yaklaşma ve bunlarla birlikte çalışma prosedürleri hakkında bilgi edinmeyi içerir. Bu tarz kurumlar arasında parlamentolar, hükümet kuruluşları, tamamlayıcı mevzuat ya da yerel yasa taslakları hazırlama yetkisine sahip devlet daireleri (federal sistemlerde) ve yerel yasa ve tüzükleri uygulamaya koyan eyaletler ve belediyeler yer alır. Her bir kurumun dahili düzenini ve müzakere kurallarını kavramak, hangi savunuculuk faaliyeti araçlarının kullanılacağına ilişkin kararları almak için bilgi sağlar.

4.3.1 Yasal (ya da düzenleyici) süreçler hakkında fikir sahibi olun

Genel olarak, savunuculuk faaliyeti erken bir dönemde başlamalıdır, çünkü yeni yasa ya da iyileştirmeler ile ilgili çalışmaların büyük bir kısmı, yasa teklifi parlamentoya varmadan ya da tamamlayıcı mevzuat yasa yapıcı kuruluşlardan geçmeden önce yapılır. Bir yasa teklifi yasal sürece girdiğinde, halen bu yasa teklifinin içeriğini etkilemeye yönelik fırsatlar ortaya çıkabilir. Kutu 4.1'de yer verilen Kenya'daki yasal sürecin tanımı, onaylanmayı bekleyen bir yasa teklifinin farklı aşamalarda nasıl etkilenebileceğini ve uzman ve diğer ilgili kişilerden görüş alma fırsatlarını örneklendirmektedir.

Yasal bir değişiklik için savunuculuk faaliyeti hedefe yöneltilmelidir, örneğin:

- Belirli bir risk faktörünü kapsamak üzere yeni bir mevzuata ya da mevcut yasanın iyileştirilmesine yönelik teklif;
- Mevcut karayolu güvenliği yasa ya da düzenlemesinin ilga edilmesi ya da kapsamlı bir biçimde değiştirilmesi;
- Bir kamu dairesi tarafından uygulanacak tamamlayıcı (ikincil) mevzuata, örneğin kask kullanımı ile ilgili düzenlemenin yapılmasına yönelik teklif.

Karayolu güvenliği ve yasa teklifi hazırlama konusunda teknik uzman olan kişiler önerilen değişikliğin içeriğinin kapsamlı olduğunu ve kabul edilebilir bir biçimde teklif edildiğini garanti altına alabilir. Dünya Sağlık Örgütü tarafından hazırlanan Karayolu Güvenliği ve Karayolu Trafik Kazaları Kurbanları için Savunuculuk Faaliyeti, savunuculuk faaliyet ile ilgili kılavuz niteliğinde ilkeleri ortaya koymaktadır (2).

4.3.2 Konuyla ilgisi bulunan kişilerin haritasını çıkarın

Pek çok hükümet kuruluşu, savunuculuk örgütleri ve sivil toplum, yasal ya da düzenleyici değişikliğe giden süreçlerde yer alır. Bu kurumları, bunların ele alınan konu ile ilgili konumlarını, güçlerini ve zayıflıklarını ve ortaklık kurma fırsatlarını belirlemek, savunuculuk faaliyetlerinin uygun bir biçimde planlanmasına olanak tanır. Özellikle de, sivil toplum kuruluşları ve diğer potansiyel ilgili kişiler hakkında aşağıdaki bilgileri edinmek büyük önem taşır:

- Ülkede hangi örgütler bulunuyor ve bunlarla ilk temasın nasıl kurulacağı;
- Örgüt türü (Örneğin; kamu sağlığı, dernek, profesyonel dernek);
- Örgütün odak noktası (örneğin; karayolu güvenliği, ulaşım ve hareketlilik, kamu sağlığı, travma bakımı, mühendislik);
- Örgütün hangi coğrafi düzeyde faaliyet yürüttüğü – ulusal, bölgesel ya da yerel;
- Örgütün ana faaliyetleri ve güçlü olduğu alanlar (spesifik karayolu güvenlik girişimleri, yasal bir değişiklik için hükümet nezdinde lobi faaliyeti yürütmek, kamusal kampanyalar, etkinlikler, eğitim ve yetiştirme faaliyetleri ve araştırma yürütmek).

İlgili kişiler tespit edildikten sonra, bu kişilerin etkinlik düzeyini ve yasal süreçteki rolünü belirlemek, savunuculuk faaliyetine ilişkin mesajların belirlenmesi için önem taşır. Bu bilgiyi elde etmek için sorulabilecek sorular arasında şunlar yer almaktadır (1):

- Söz konusu birey kilit öneme sahip bir karar alıcı mı?

Kutu 4.1 Kenya'daki yasal süreç

Kenya'daki yasal süreç medya ya da diğer sivil aktörlerin müdahale edebilmesine olanak tanıyan pek çok süreç ya da aşamayı içerir.

Aşama 1. Yasa tekliflerinin ortaya çıkması

Kenya'da yasa teklifleri (bakanlıklar aracılığıyla) Hükümet ya da milletvekilleri (Özel Milletvekili Yasa Teklifleri) ya da kamuoyu üyelerinin Millet Meclisi Sözcüsüne yönelik topladığı imzalarla devreye sokulabilir.

Aşama 2. Yasa tekliflerinin yayınlanması

Bir yasa teklifi taslağı hazırlandığında, bu taslak Kenya Gazetesi'nde yayınlanır, bu şekilde kamuoyunun taslağı gözden geçirmesine olanak sağlanır. Bazı yasa teklifleri kabine sekreterleri ya da milletvekilleri tarafından bütün sürecin takipçisi olma sözü verilmeden yayınlanır. Yasa teklifleri hakkındaki basılı bilgi kaynakları arasında şunlar yer alır:

- Kenya Gazetesi ya da Kenya yasa raporları (www.kenyalaw.org adlı internet sitesinden erişilebilir);
- Kamu görevlileri;
- Alandaki uzmanlar tarafından yapılan yorumlar;
- Yasa teklifini sunan milletvekili;
- Politika belirlemeye dâhil olan, Karayolu Güvenliği Yasalarına yönelik çalışan ASIRT-Kenya gibi devlet dışı aktörler;
- Dünya Sağlık Örgütü ya da Birleşmiş Milletler gibi uluslararası ve çok taraflı kuruluşlar (bu önerilen politika ile ilgili uluslararası düzeydeki en iyi uygulamalar için gereklidir).

Aşama 3. İlk okuma

Normal şartlarda bir yasa teklifi Meclis önüne gelir ve ilk kez okunur. İlk resmi adım olan bu aşamada yasa teklifi üzerinde hiçbir tartışma yapılmaz. Yasa teklifi daha sonra ilgili departmandaki komiteye gönderilir. Örneğin, Milletvekili Sayın Jakoyo Midiwo tarafından desteklenen 2012 Trafik İyileştirme Yasa Teklifi; Ulaştırma, Kamu İşleri ve Barınma Departmanı Komitesine yollanmıştır. Bir yasa teklifinin ilk okunuşuyla ilgili bilgi kaynakları arasında şunlar yer almaktadır:

- Meclisin bir sonraki gündeki gündemini belirleyen ve Parlamentonun web sitesinden (www.parliament.go.ke) erişilebilen İş Listesi;
- Teklifin ilk kez okunduğu zamanı tutanak altına alan günün Tutanağı;
- Millet Meclisi Katipliği.

Aşama 4. Komite aşaması

Komite aşaması sırasında, departman komitesi yasa teklifini inceler ve yasa teklifinin aşağıdaki kurallara uygun olduğundan emin olur:

- Yasa teklifi Anayasaya uymalıdır.
- Amaçlanan politika konularına hitap etmelidir.
- Diğer yasalarla çelişmemelidir.

Departman komitesi konuyla ilgili önde gelen kişileri (özel ya da kamuda görevli) yasa teklifi ile ilgili sunum yapmak üzere davet eder. Her vatandaş sunum yapmak üzere komite karşısına çıkmak için talepte bulunabilir. Bu oldukça kritik bir aşamadır, çünkü komite sunumların ardından yasa teklifi hakkındaki raporunu hazırlar, iyileştirilmesi ve geliştirilmesi gereken alanlara ilişkin önerilerde bulunur. Dolayısıyla konuyla ilgisi bulunan kişiler tekliflerinin komitenin raporunun bir kısmını oluşturduğundan emin olmalıdır. Komitenin bu işlemi tamamlamak ve Meclise konuyla ilgili rapor sunmak için 10 günü vardır; ne var ki daha geniş çaplı bir ilgili insan katılımını sağlamak genelde daha uzun sürer. Savunuculuk faaliyetinin, yasa teklifinin belli kısımlarını desteklemesi ya da karşı çıkması için uygun kabine sekreterine (ya da teklif bir Özel Milletvekili Yasa Teklifi ise milletvekiline) yöneltilmesi bu evrede gerçekleştirilebilir. Komite aşamasındaki bilgi kaynakları arasında aşağıdakiler yer almaktadır:

- Departman komitesi başkanı;
- Millet Meclisi Kâtipliği;
- İlgili kabine sekreteri;
- Yasa teklifini gerçekleştiren milletvekili.

Devamı arka sayfada

Kutu 4.1 Kenya'daki yasal süreç, devamı

Aşama 5. İkinci okuma

Yasa teklifi daha sonra ikinci kez okunur. Yasa teklifini öneren ve destekleyenlere yasa teklifinin hedeflerini açıklama fırsatı tanınır ve Meclisin tüm üyeleri yasa lehine ya da aleyhine katkı yapabilirler (bu aşamada sınırlandırmalar olabilir ya da olmayabilir). Aşamada yasa teklifinin kabul edilip edilmeyeceği öngörülebilir. İkinci okumaya dair bilgi kaynakları arasında şunlar yer almaktadır:

- Meclisin bir sonraki gündeki gündemini belirleyen ve Parlamentonun web sitesinden (www.parliament.go.ke) erişilebilen İş Listesi;
- Teklifin ilk kez okunduğu zamanı tutanak altına alan günün Tutanağı;
- Millet Meclisi Kâtipliği;
- Alandaki uzmanlar tarafından yapılan yorumlar;
- İlgili alanlardaki devlet görevlileri tarafından yapılan yorumlar;
- Yasa teklifini öneren milletvekili tarafından yapılan yorumlar;
- Politika alanına dâhil olan devlet dışı aktörler, örneğin karayolu güvenliği üzerine çalışan sivil toplum kuruluşları;
- Dünya Sağlık Örgütü ya da Birleşmiş Milletler gibi uluslararası ve çok taraflı kuruluşlar (bu önerilen politika ile ilgili uluslararası düzeydeki en iyi uygulamalar için gereklidir).
- Yasa teklifinde değinilen konulardan etkilenen veya yasanın kabul edilmesi halinde bundan çıkar sağlayacak vatandaşlar.

Bir yasa teklifi bu aşamada uzun süreli gecikmelerle karşı karşıya kalabilir; yasa teklifi Meclisin onay vermemesi halinde aynı gün bir sonraki aşamaya geçemez ki Meclisin aynı gün içinde onay vermesi de oldukça nadir görülen bir durumdur.

Aşama 6. Tüm meclis komitesi

Bu aşamada bütün meclis bir komite gibi toplanır ve yasa teklifinin maddeleri üzerinden tek tek geçer ve değişiklikleri onar. Bu aşama ikinci okumanın devamı niteliğindedir ve aynı bilgi kaynaklarına sahiptir.

Aşama 7. Üçüncü okuma

Bu aşama genellikle Aşama 6'dan hemen sonra, ya aynı oturumda ya da yasa teklifini veren kişinin talep ettiği bir günde gerçekleştirilir. Bu aşamada değişiklikler de yapılabilir. Farklı konularla ilgili itirazlar olmazsa, bu süreç çabuk ilerler ve yasa teklifi nihayet Meclisten geçer. Meclis sözcüsü üçüncü okumanın yapılmasını takiben 7 gün içinde onaylaması için yasayı başkana yollar.

Aşama 8. Başkanlık onayı

Başkanın yasa teklifini sözcüden aldıktan sonra 14 gün içerisinde onaylaması gerekir. Eğer başkanın koyacağı şerhler varsa yasa teklifi yeniden görüşülmek üzere meclise gönderilebilir. İlgili kimseler eğer yasa teklifi toplumu olumsuz yönde etkileyecekse başkandan yasayı onaylamamasını isteyebilir. Bu süreçle ilgili bilgiler aşağıdakilerden edinilebilir:

- Sözcülük makamı;
- Kabine makamı;
- Kenya Gazetesi

Kaynak: K. Wachira, kişisel iletişim, 2012.

- Bu kişi ne düzeyde ve ne tür bir etkiye sahip?
- Bu kişinin süreçteki rolü nedir (örneğin; konuya ilişkin oy hakkı var mı, parlamentoda karar alıcı konumda mı, parlamenter bir komiteye üye mi, hükümete bağlı bir bakanlıkta görevli mi)?
- Hedefle ilgili bireyin pozisyonu nedir? Bu kişi konular ve hedeflerle ilgili öncü bir konuma mı sahip, potansiyel bir öncü mü yoksa tarafsız mı?
- Resmi ya da gayri resmi yollardan bu kişiye ulaşma imkânınız var mı, ya da ulaşma imkânı olan kişileri tanıyor musunuz? Bir topluluk içinde iletişim kurmak ve gayri resmi bir erişim bireysel ve kişisel düzeyde ortaklaşma ihtimalini artırır.

4.4 Etkili mesajlar tasarlayın ve iletin

Kilit konumdaki karar alıcılar ve savunuculuk kampanyasının diğer hedefleri belirlendikten sonra, kampanya mesajlarını etkili bir şekilde yaymak için bir iletişim stratejisi benimsenebilir. Mesaj ve strateji mesajı alacak olana göre değişir. İletişim aşağıdaki şekillerde olabilir:

- Yüz yüze;
- Politika bilgilendirmeleri ve toplantılar aracılığıyla;
- Atölyeler ve toplantılarda;
- Bloglar, sosyal ağlar ve e-posta gibi sosyal medya aracılığıyla;
- Gazeteler, televizyon ve radyoda dâhil olmak üzere medya aracılığıyla;
- Bültenler ve web siteleri de dâhil olmak üzere sosyal medya aracılığıyla;
- İlan panoları ve reklamlar aracılığıyla.

Kutu 4.2, yasal bir değişikliğe yönelik savunuculuk faaliyeti yürütmek için medyanın karayolu trafik kazaları kurbanları için nasıl bir forum haline getirilebileceğini göstermektedir. Kutu 4.3 Meksika'da bir sivil toplum örgütünün röportajlar, atölyeler ve medya da dahil olmak üzere pek çok iletişim stratejisini kullanarak yasal değişiklikler için nasıl başarılı bir savunuculuk faaliyeti yürüttüğünü ortaya koymaktadır.

4.5 Siyasi liderleri yanınıza çekin, güçlü ortaklıklar inşa edin

Yasal bir değişikliğin hayata geçirilmesini sağlamak genel olarak 'bir siyasi lideri' ve ortaklıklar inşa etmeyi gerekli kılar. Parlamentodaki bir bağlantı ya da parlamenterlere erişimi sağlayacak birini tanımak epey faydalı olabilir; örneğin bir milletvekili bir özel milletvekili yasa teklifini destekleyebilir ve bakanlık personeli bir yasa teklifi talep edebilir ya da destekleyebilir. 'Siyasi liderleri' yanınıza çekmek istenilen değişimi savunmaya hevesli olan ya da bunu yapmaya gücü bulunan ve konu hakkındaki temel kaynak işlevi görecek bir kişi belirlemeyi içerir. Bu tarz ilişkiler geliştirmek zaman alır ve uzmanlığa dayalı bir ünü, daha önceki çalışmalarda elde edilen başarıları ve diğer faktörleri içerir.

Ortaklıklar inşa etmek de aynı derecede önemlidir. Hiçbir kişi ya da kurum yasa ya da düzenleyici bir değişikliğin savunuculuğunu yapmak için gerekli tüm kaynaklara sahip değildir ve bireylerin güçlü ve zayıf yanlarını tamamlamak üzere ortaklıklar oluşturulabilir. Ortaklık stratejik olmalı ve gerekli durumlarda belli bir süreyle sınırlı olmalıdır; her bir partnerin yasal ya da düzenleyici değişimi etkileme hususunda spesifik ve açıkça belirtilmiş bir rolü bulunmalıdır.

4.6 Bir eylem planı oluşturun, uygulamaya geçirin ve süreci takip edin

İyi formüle edilmiş bir eylem planı savunuculuk faaliyetinin başarılı bir sonuca ulaşmasına yardımcı olacaktır. Bu eylem planı, gelişimi takip etmeye yönelik bir araç işlevi görmelidir; eylem planı sabit olmamalı, üzerinde bir değişiklik yapılması ya da tamamen değiştirilmesi gerekip gerekmediğini anlamak için periyodik olarak gözden geçirilmelidir. Daha fazla ilgili kimse sürece dâhil oldukça ve yeni bilgi ve kaynaklar edinildikçe eylem planının içeriğine ilişkin olarak ortakların sık sık birbirine danışması eylemlerin hedefle bağlantılı olmasını ve problemlerin öngörülmesini sağlayacaktır.

2010 Mart ayında Birleşmiş Milletler Genel Meclisi 64/255 sayılı kararı kabul etti (3); bunun neticesinde 2011-2020 yılları arasındaki dönem Karayolu Güvenliği için On Yıllık Eylem Dönemi

Kutu 4.2 Yasal bir değişiklik için savunuculuk faaliyeti yürütmek amacıyla basılı medyanın kullanılması: bir kazazedenin bakış açısı.

Aşağıda yer alan yazı ABD'deki Wellesley College'dan mezun olan ve bir trafik kazasında yaralanan, Uganda'daki bir uluslararası kalkınma kuruluşu olan BRAC International'ın gönüllü üyesi bir kadın tarafından yazıldı. Kendisi bu yazıda karayolu trafik kazalarına kişisel bir perspektiften bakıyor ve Uganda'da yasal değişiklikler yapılmasını savunuyor.

'8 Ekim 2010 tarihinde yaşananları anlatarak başlamayı planlıyordum ama o kötü gün hakkında anlatılan pek çok şeyi dinlesem de o günle ilgili aklımda hiçbir şey kalmadı. Uganda'da bir motosiklet taksisinin arka koltuğundaydım; Uganda'da boda-boda denilen iki tekerlekli taksiler vardır.

Trajik bir biçimde aramızdan ayrılan bir arkadaşımla birlikteydim. O gün ortada oturmak istemiştim ve bu hayatımı kurtardı. Güvenli bir boda şoförü bulduk ve bir Cuma akşamı arkadaşımla birlikte bir gece kulübüne doğru yola çıktık, yolda hızla giden bir araba bize arkadan çarptı. İkimizde de kask yoktu çünkü yapmak istediğiniz tek şey Uganda'nın gece kulüplerinde geceyi dans ederek geçirmek olduğunda yanınızda kask taşımak biraz saçmaydı. Arkadaşım bir kaskı olmasına rağmen kask takmıyordu. Kaza yaptığımız hafta bir başka motosiklet taksisinin kaza yaptığına kendi gözlerimle tanık olmama rağmen ben de kask almamıştım. Böylesi korkunç olayların yalnızca başkalarının başına geleceğine inanıyordum. Asla benim başıma böyle şeyler gelmezdi. Bunun benim de başıma gelebileceğini hayatta kalarak görebildiğim için şanslıyım.

Keşke Uganda iki tekerlekli taşıtlarda seyahat eden herkesin kask takmasını zorunlu hale getiren bir yasayı kabul etmiş olsaydı. Şimdi Delhi hükümetinin aynı hatayı yapmadığından emin olmalı ve Delhi'den böyle bir yasayı yürürlüğe koymasını talep etmeliyiz. Görünen o ki bazı Sih gruplar Sih kadınlarının kask takmaya zorlanmaması gerektiği şeklinde bir itirazda bulunuyorlar; Sih olan kadınlarla olmayan kadınları birbirinden ayırmak imkânsız olduğu için Delhi hükümeti kadınların kask takmasını zorunlu kılmadı. Bunun sonucunda ülkede iki tekerlekli taşıtları kullanan kadınların büyük bir çoğunluğu kask takmıyor.

İki tekerlekli taşıtlarda kafalarında kask olmadan yolculuk eden kadınları gördüğümdeki tepkimi bir hayal edin. Camımı açıp onlara, 'başınıza bir kaza gelebilir ve evet sizin de başınıza böyle şeyler gelebilir' demek istiyorum. Arabamın kapısını açıp dışarı çıkmak istiyorum, sadece başka birinin yardımı olmadan bunu yapamayacağımı onlara göstermek için. Benim hareket etmemdeki engelimi görmek onları kask takmaya ikna edebilir.

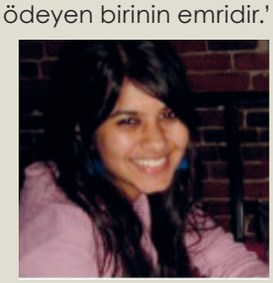
Kazanın 2010 yılında başıma geldiği düşünüldüğünde, şimdiye çoktan iyileşmiş olduğumu düşünebilirsiniz. Keşke öyle olsaydı. Vücudumdaki yaralar sahiden de iyileşti ancak beynimin hasar gören kısmı hep öyle kalacak. Boda şoförünün yalnızca vücudunda yaralanmalar vardı ve bunlar zamanla iyileşti; kask taktığı için kafasından yaralanmaktan kurtulmuştu. O gün şirin görünmeyi tercih ettiğim için beynim hasar gördü. Dersimi almıştım. Kafam ameliyatlar için tamamen tıraşlandıktan sonra yeniden şirin görünmek için bir yıl beklemem gerekiyordu. Bu hikâyeyi anlatmayı sevmiyorum. Anlatıyorum çünkü bu korkunç olayın başıma gelmesinin bir sebebi var: başkalarının hayatını kurtarmak.

Kask takmama tercihim yalnızca beni değil, bütün sevdiklerimi etkiledi. Anne ve babamın hayatı tamamen değişti, çünkü artık çok nadiren birlikte dışarı çıkıyorlar. Her zaman biri bana bakmak üzere evde kalıyor. Ama bunu hiç şikâyet etmeden yapıyorlar. 22 yaşındaki erkek kardeşim ailemize yakın olabilmek ve gerektiğinde yardım eli uzatabilmek amacıyla evden çalışmayı tercih etti. O benim küçük kardeşim ve benim ona bakmam gerekir, tersi değil!

Kazadan önce arkadaşlarıma "ya şöyle olursa" diye sorular sorardım. İronik bir biçimde erkek arkadaşıma "ya başıma bir kaza gelse ve doktorlar ameliyat için saçlarımı kesse, yine benimle olur muydun?" diye sormuştum. Şanslıyım ki hayatta kaldım ve "tabii ki" dediğinde yalan söylemediğini gördüm.

Ben bu kararları hafife alan biri değilim. Pek çok insanın etrafında kendilerine yardım etmeyi bu kadar isteyen ve onlar için bu kadar çok şeyi feda eden sevenleri yok, iyi bir bakım için yapılan masraflardan bahsetmiyorum bile. Keşke zamanı geri döndürebilsem ve o taksiye binmeden önce kaskımı taksam. Hayatım çok daha iyi olurdu, aynı zamanda canımdan çok sevdiğim kişilerin hayatı da. Birlikte olduğunuz kişi sorumlu bir sürücü olsa bile, önlem amacıyla kask takın, çünkü yoldaki diğer sürücüler o kadar sorumlu olmayabilir.

Sağlam bir vücudunuz olduğu için kendinizi şanslı sayın ve hala şansınız varken kafanızı korumaya başlayın. Bu, bu hatayı bir kez yapmış ve bunun bedelini çok ağır biçimde ödeyen birinin emridir.'



Telif: Tharini Mohan

Kaynak: Referans(4).

Kutu 4.3 Meksika'da alkollü araç kullanma ile ilgili mevzuat değişikliği yapılmasının desteklenmesi

Victimas de violencia vial (VIVIAC) Meksika'nın Jalisco şehrinde faaliyet yürütmektedir. VIVIAC 2009 yılında bir sivil toplum örgütü olarak kurulmasından bu yana Jalisco'nun alkollü araç kullanma ile ilgili mevzuatının gözden geçirilmesi sürecini etkilemek amacıyla bir dizi taktik kullandı. VIVIAC kurbanlara ait bir kuruluş olduğundan kurbanlara ve ailelerine hikâyelerini toplumda etkin bir konuma sahip gruplarla paylaşma olanağı sunmaktadır.

VIVIAC karayolu güvenliği meselesini devlet ve yerel düzeyde mevzuatlara sokmak için öncü bir rol üstlendi. VIVIAC "Legislando para la Vida" "Hayat için Yasama" sloganı altında karayolu trafik kazalarını yapısını ve bireyler açısından ortaya çıkardığı sonuçları tanımlayarak alkollü araç kullanmak da dâhil olmak üzere çeşitli hususlarda karayolu güvenlik mevzuatının güçlendirilmesini savunmaktadır. VIVIAC, düzenli olarak kurbanlar ve aileleriyle röportajlar yapıyor ve bunlar radyolar, televizyonlar ve yazılı basın aracılığıyla yaygınlaştırılıyor; bu şekilde toplumun geri kalanının kara yolu trafik kazalarının sebep olduğu yıkım ve bunların kazazedelerin hayatındaki uzun vadeli etkileri hakkında bizzat kazazedelerin ağzından anlatılanlarla bilgi sahibi olması amaçlanıyor. Bu görüşmeler toplumu daha sert yasalar ve bu yasaların daha sıkı bir biçimde uygulanmasının gerekliliği hakkında eğitmek için bir fırsat oluşturuyor.

VIVIAC aynı zamanda diğer sivil toplum örgütlerinin temsilcilerini, ilgili vatandaşları ve medyayı 'vatandaş gözlemlemelerine" davet ediyor; bu uygulama kapsamında karayolu trafik kazası mağdurları ve onların aileleri polisle birlikte sürücüler üzerinde yapılan nefes testlerinde yer alıyor. Bu, alkollü araç kullanmayı tamamen ortadan kaldırmaya yönelik daha geniş çaplı bir kampanyanın tek bir bileşeni. Eylül 2010'da, ülkenin en önde gelen üç siyasi partisinin de desteğiyle Jalisco Eyaleti kanda bulunabilecek azami alkol oranı seviyesini aşağı çekti ve sınır halkın geneli için desilitrede 0.15 gramdan, desilitrede 0.05 grama düşürülürken, toplu ulaşım araçlarını şoförleri içinse desilitrede 0.00 grama düşürüldü. Yeni mevzuat ayrıca bu yasayı çiğneyenler için de daha sert cezalar verilmesini öngörüyor. Kısmen VIVIAC ve Vatandaş Kolektifi'nin ('Colectivo Ciudadano') üyesi diğer sivil toplum kuruluşlarının yürüttüğü savunuculuk faaliyeti sayesinde, yasa yürürlüğe konduktan bugüne alkollü araç kullanmadan kaynaklı ortaya çıkan ölüm ve yaralanma vakaları düşüş gösterdi. Çeşitli bakanlıkların verdiği destekle VIVIAC ve ortakları emniyet kemeri kullanımı, çocuk koltuğu kullanımı ve motosiklet kaskı kullanımı gibi diğer konular üzerine de savunuculuk faaliyeti organize ediyor.

Kaynak: Referans (2).

olarak kabul edildi; bu doğrultuda dünya çapında öngörülen trafik kazalarındaki ölüm vakalarının dengede tutulması ve azaltılması hedefleniyordu. Bazı ülkelerin hali hazırda ölüm vakalarını azaltmaya yönelik planı bulunurken, diğerleri On Yıllık Eylemi bir plan oluşturmak ve uygulamak amacıyla kullanıyor. Bu süreç aşağıdaki noktaları içerebilir:

- Konunun açıkça belirlenmesi;
- Veri toplanması ve analizi;
- Savunuculuk amaç ve hedeflerinin benimsenmesi;
- Mesajın hedeflerinin tespit edilmesi;
- Karşı mesajlar da dâhil olmak üzere mesajların hazırlanması ve iletişim kanallarının seçilmesi;
- Kaynakların tespit edilmesi;
- Gerekli ortaklıkları kurmak, sağlamlaştırmak ve sürdürmek için bir ağ oluşturulması;
- Savunuculuk planının uygulanması;
- Sonuçların denetlenmesi.

Bu unsurların verilen sıraya göre tamamlanmasına gerek yoktur; ne var ki bunların tamamı sağlam bir savunuculuk planı için gereklidir. Eylem planı yeterince detay, dönüm noktaları ve oluşumları içermelidir ancak aynı zamanda değişen koşullar karşısında değişikliğe imkan sağlayacak kadar da esnek olmalıdır. Plan aşağıdakileri içermelidir:

- tGerçekleştirilecek faaliyetler;
- Sürece dâhil olacak ilgili kişiler;
- Önderlik edecek bir kurum da dâhil olmak üzere sorumlu kurumlar;
- Başlıca 'çıktı'lar;
- Zaman çizelgeleri ve dönüm noktaları;
- Gereken kaynaklar.

İdeal olan, liderlik eden kurumun plandan sorumlu olması ve hedefleri gerçekleştirme sürecini denetlemesidir. Eğer yasal değişiklik pek çok kurumun katkısını içeriyorsa, bunların her biri üzerinde anlaşılan bir formatta ve genel planının güncel kaldığının teminat altına alınması amacıyla liderlik eden kuruma yapılacak raporlama faaliyetine ilişkin bir zaman çizelgesi çerçevesinde kendi eylem planını hazırlayabilir.

4.7 Kaynakça

1. Richardson Y. Politik savunuculuk faaliyeti için liderlik: başarıya ulaşmanın anahtarları. Dünya Sağlık Örgütü Avukatlara Yönelik Karayolu Güvenliği Atölyesinde sunulan tebliğ, Cenova, İsviçre, 7-9 Ağustos 2010 (yayınlanmamış tebliğ).
2. *Karayolu güvenliği ve karayolu trafik kazaları mağdurlarına yönelik savunuculuk: sivil toplum örgütleri rehberi.* Cenova, Dünya Sağlık Örgütü, 2012.
3. A/RES/64/255 sayılı Karar. Küresel Karayolu Güvenliğinin Geliştirilmesi. Birleşmiş Milletler Genel Meclisi altmış dördüncü oturum, New York, 10 Mayıs 2010 (http://www.un.org/en/ga/64/resolutions.shtml, Son erişim: 6 Haziran 2013).
4. Mohan T. Çünkü kazalar sadece başkalarının başına gelmez. *The Indian Express,* 22 Haziran 2012.

SONUÇ

Karayolu trafik kazaları en önde gelen ölüm sebeplerinden biri ve eğer hiçbir şey yapılmazsa önümüzdeki yıllarda ölüm sayılarına daha da fazla katkıda bulunacak. Karayolu trafik kazalarının yarattığı katliamı hafifletmede başarılı olan ülkeler bunu tutarlı bir uygulama ve değişim yaratmaya yönelik sosyal pazarlama kampanyalarıyla desteklenen kapsamlı mevzuatları hayata geçirerek başardı. Fakat pek çok ülkede kapsamlı bir ulusal karayolu güvenlik mevzuatı bulunmuyor.

Özellikle de yüksek gelir düzeyine sahip kimi ülkeler, yasamadaki değişiklikleri de kapsayan etkili karayolu güvenlik programlarını hayata geçirerek karayolu trafik kazalarından kaynaklı olarak ortaya çıkan yaralanma ve ölüm vakalarının sayısını düşürdü. Kapsamlı yasalar için taslaklar hazırlanmasını ve bunların uygulanmasını desteklemek için küresel ve ulusal düzeyde teknik bilgiye sahibiz. Bu teknik bilgi karayolu güvenliği reformunu hayata geçirmeye hazırlanan ülkeler tarafından kullanılabilir.

Kapsamlı yasaların kabul edilmesi ve uygulamaya konması zor ve zaman alıcı bir iş ve bu süreç siyasi iradenin yokluğu, kurumsal atalet, kaynak yokluğu ve ulusal düzeydeki rekabet sorunları gibi pek çok faktör tarafından sekteye uğratılıyor. Bu engeller güçlü bir savunuculuk faaliyeti ve idari yapıda yapılacak bir değişiklik gibi, karayolu güvenliğini kamusal söyleme katmaya yönelik savunuculuk faaliyeti için ortaya çıkabilecek fırsatların yakalanması hususunda dikkatli davranarak aşılabilir.

Bu el kitabı karayolu trafik kazaları ile ilgili beş temel risk faktörü –aşırı hız, emniyet kemerleri, çocuk koltukları, alkollü araç kullanma ve motosiklet kaskları- ve kaza sonrası bakım alanı ile ilgili kapsamlı bir mevzuatın hayata geçirilmesi için bir yol haritası sunmaktadır. Bu el kitabı aşağıdakileri sunmaktadır:

- Ülkelerin yasal değişikliklerin hayat bulduğu çerçeveyi daha iyi anlamak için takip edebilecekleri temel adımlar;
- Eksiklikleri ve yasal boşlukları tespit etmek amacıyla mevcut mevzuatın değerlendirilmesinde işletilecek süreçler;
- Uluslararası anlaşmalar ve kanıta dayalı kılavuzlar gibi kapsamlı bir ulusal mevzuatın geliştirilmesi sürecinde kullanılacak bilgi kaynakları ile kurulan bağlantılar;
- Böylesi değişiklikler için savunuculuk faaliyetinin yürütülmesi için atılacak adımlar.

Kanun ekleri

Kanun ekleri

A.1 Aşırı hız 73
A.2 Alkollü Araç Kullanma 75
A.3 Motosiklet Kaskları 77
A.4 Emniyet Kemeri 78
A.5 Kaza sonrası bakım. 80
A.5.a Karayolu trafik kazalarında ilk yardım sağlama görevi 80
A.5.b 'İyi niyetli yardım' yasaları. 80
A.5.c Ambulans Hizmetleri 81
A.5.d İlk yardım eğitimi 82
A.5.e Acil durum stabilizasyonu hizmeti sağlama görevi 84
A.5.f Kazazedelerin kayıplarının telafi edilmesi. 86
Kaynakça 88

A.1 Aşırı Hız

Aşağıdaki metin Kenya'daki Trafik Kanunu'nun aşırı hız ile ilgili yasaları kapsayan 403. Maddesinden alınmıştır. Bu yasa 2012 yılında aşırı hız yönetmeliklerine uymamanın cezalarına ilişkin ilave hükümleri içerecek şekilde parlamento kararıyla iyileştirilmiştir.

Trafik Kanunu, Madde 403

Kanun 42. (1) - İster araç sahibi, isterse aracı kullanan kişi olsun, hiç kimse bir aracı bir yolda o araç için belirlenen hız limitinin üzerinde bir hızda kullanamaz, başkalarının kullanmasına neden olamaz ve başkalarının kullanmasına izin veremez.

(2) – (1) numaralı fıkra uyarınca belirli bir hız limitine tabi olan araçlar üzerinde – bu araçlar motorlu araç – motosiklet ya da özel kiralık araç olarak tescil ettirilmemişse – araç üzerinde boyayla ya da damga puluyla arabanın arka tamponuna eklenmiş şekilde ve arka plakaya mümkün olduğunca yakın bir yerde ve arabanın on metre arkasında duran bir kişinin rahatça okuyabileceği şekilde yasada belirtilen biçimde aracın saatte yapabileceği maksimum hız miktarını gösteren bir işaret bulunacaktır.

(3) - İster araç sahibi, isterse aracı kullanan kişi olsun, hiç kimse hiçbir aracı herhangi bir ticaret merkezi, ilçe, belediye ya da şehir sınırları içerisinde saatte elli kilometreden daha yüksek bir hızda kullanamaz, başkalarının kullanmasına neden olamaz ve başkalarının kullanmasına izin veremez:

Karayolları müdürlüğü tarafından yasada belirtildiği şekilde sürücüleri saatte elli kilometrelik hız sınırı uygulanan yerlere girildiği ve bu yerlerden çıkıldığı konusunda açıkça uyaran trafik işaretleri yerleştirmesi ve bunların bakımının yapılması şarttır.

(4) – (1) ve (3) numaralı fıkralara bağlı olmaksızın, Bakanın aşağıdakileri yapması kanun çerçevesinde olacaktır–

(a) – Onarım, yapım ve yolun hasar görmüş olması durumunda ya da yolun durumu sebebiyle gerekli görülen durumlarda ve kamu güvenliği ya da yolun hasar görmesinin engellenmesi amacıyla daha düşük hız seviyelerinin belirlenmesinin gerekli olduğu durumlarda daha düşük hız seviyelerinin belirlenmesi:

Bu düşük hız limitinin onarım ve yapım çalışmalarının tamamlanması için gerekli olan süre boyunca ve yol koşulunun istenen düzeye gelmesine kadar uygulanabilir;

(b) – Belli bir yol ya da alanda daimi olarak ya da uygun gördüğü süre boyunca yolun hasar görmesinin engellenmesi amacıyla ve toplum güvenliğine yönelik olası kalıcı ya da geçici hasarları, yolun hizasını ve karakteristiklerini, sokakların genişliğini, yol ya da alandaki trafiği ya da bölgenin genel gelişim düzeyini göz önünde bulundurarak daha düşük hız sınırları belirleyebilir:

Bu fıkra uyarınca daha düşük hız limiti uygulaması yürürlükteyken, yasada belirtildiği şekilde sürücüleri bölgede izin verilen azami hız seviyesinin uygulandığı yerlere girildiği ve bu yerlerden çıkıldığı konusunda açıkça uyaran trafik işaretlerinin yerleştirilmesi ve bunların bakımının yapılması şarttır.

(4A) Bakan, Gazete'de ilan etmek koşuluyla, (4) numaralı fıkra uyarınca elde edilen yetkileri karayolu müdürlüğüne ya da başka bir devlet kuruluşuna devredebilir.

Trafik Kanunu, Madde 403, Kısım 43 – 2012 tarihli Trafik Kanunu (2 numaralı) (Değişiklik) ile Değiştirilen aşırı hızla ilgili cezalar

11. Kısım 43 … (1) Kısım 42'nin herhangi bir hükmüne aykırı hareket eden ya da bu hükümlere uymayan herkes suçlu kabul edilecek ve yüz bin şilini aşmayan miktarlarda para cezasına çarptırılacaktır.

(2) Bu kısım uyarınca işlenen birinci ya da ikinci suç, suç işleyenin birinci suçta bir aydan; ikinci suçta ise üç aydan daha uzun bir süre boyunca ehliyet taşımasını ya da edinmesini gerekli kılmayacaktır.

Suçlunun, bu kısım uyarınca işlediği ilk suçtan sonra gelen ilk üç yıl içerisinde sorumsuz ya da tehlikeli sürüşten dolayı suçlu addedilmesi halinde önceden işlene suçlar bu fıkranın amaçları doğrultusunda bu hüküm uyarınca işlenmiş bir suç muamelesi görecektir.

(3) Her tür sınıfa ve tanıma mensup motorlu bir aracı bir yolda belirlenen hız limitinin üzerinde kullanmakla itham edilen kimse, tek bir tanığın ifadesi doğrultusunda, bu tanığın söz konusu kişinin aracı belirlenen hız limitinden daha yüksek bir hızda kullandığına ilişkin fikri temel alınarak suçlanamayacaktır.

15. Kısım 47 … (1) Bir yolda motorlu bir taşıtı sorumsuz bir biçimde ya da topluma zararlı olacak düzeyde hız ve biçimde kullanan herkes, yolun yapısı, işlevi ve mevcut durumu da ile suçun işlendiği andaki trafik miktarı ya da suçun işlendiği zamanda makul bir biçimde yolda olması beklenen trafik miktarı da dâhil olmak üzere vakanın bütün koşulları dikkate alınarak suçlu addedilecek ve aşağıdaki cezalara çarptırılacaktır:

(a) İlk suç için, yüz bin şilini aşmayan bir para cezasına ya da iki yılı aşmayan bir süre boyunca hapis cezasına;

(b) ikinci ve daha sonraki suçlar için üç yüz bin şilini aşmayan bir para cezasına ve bir yılı aşmayan bir süre boyunca hapis cezasına çarptırılacak ve Mahkeme Bölüm VIII'den aldığı yetkiler uyarınca her tür sürücü belgesini ve koşullu sürücü belgesini iptal etme ve bu hüküm uyarınca, suçluyu, hangisi daha geçse, suç teşkil eden eylemin yapıldığı ya da hapis cezasının bittiği günden itibaren iki yıl boyunca ehliyet kullanma ve alma hakkından mahrum etme yetkisine sahip olacaktır.

Kanun 49. Esas kanun aşağıdaki yeni şema kanuna dahil edilerek değiştirilmiştir—

Şema (s.117A)

Suç Tanımı		*Ceza Puanı*
Tanımlanan hız sınırının aşılması		
(i)	Saatte 10 ila 20 km arası	2
(ii)	Saatte 20 ila 30 km arası	4
(iii)	Saatte 31 km ve daha fazla	6

Referans *(1, 2)*.

A.2 A.2 Alkollü Araç Kullanma

1988 tarihli Hindistan Motorlu Taşıtlar Kanunu alkollü araç kullanma ile ilgili diğerlerinin yanında kanda bulunabilecek alkol sınırını belirleyen ve alkollü araç kullanma yasalarının nasıl uygulanacağını belirleyen hükümler içermektedir. İlgili kısımlara aşağıda yer verilmiştir.

1988 Motorlu Taşıtlar Kanunu

185. Sarhoş ya da uyuşturucu madde etkisi altında olan bir kimsenin araç kullanması. – Her kim ki motorlu bir taşıt kullanırken ya da kullanmaya çalışırken,-

1 [(a) kanında nefes testi uygulaması sonunda 100 ml başına 30 mg'dan daha fazla alkol bulunduğu tespit edilirse ya da]

(b) araç üzerinde düzgün bir kontrol sağlamasını engelleyecek düzeyde bir uyuşturucunun etkisi altında olursa ilk suçtan dolayı altı aya kadar hapis cezasına veya iki bin rupiye kadar para cezasına veya her ikisine; ikinci ve daha sonraki suçlar içinse, eğer benzer suçun işlenmesinden sonraki üç yıl içinde işlenmişse iki yıla kadar hapis cezasına ve üç bin rupiye kadar para cezasına veya her ikisine çarptırılır.

Açıklama – Bu kısmın amaçları doğrultusunda Merkezi Hükümet tarafından Resmi Gazetede ilan edilerek listelenen uyuşturucu ya da uyuşturucular bir kişinin motorlu taşıt üzerinde düzgün bir kontrolü sağlayamayacağına hükmedilmesine neden olacaktır.

203. Nefes testleri.—1[(1) Üniformalı bir polis memuru ya da Motorlu Taşıtlar Departmanı'nın bu doğrultuda yetkili kılarak görevlendirdiği bir memur, bir sürücünün Kısım 185 uyarınca suç teşkil edecek bir eylemde bulunduğundan kuşkulanmak için yeterli sebebe sahip olması durumunda, kamusal bir alanda motorlu bir taşıt kullanan ya da kullanmaya çalışan kişiye bulunduğu bölgede nefes testi yapmak üzere kişiden bir ya da daha fazla nefes örneği vermesini talep edebilir:

Nefes testi uygulama talebinin (nefes testi hali hazırda yapılmamışsa) bu tarz bir suçun işlenmesinin ardından mümkün olduğunca kısa bir süre içinde uygun bir şekilde uygulanabilir hale getirilmesi gerekmektedir.]

(2) – Eğer motorlu taşıt kamusal alanda bir kazaya karışmışsa ve üniformalı polis memuru kaza sırasında motorlu taşıt kullanmakta olan sürücünün alkollü olduğundan ya da kısım 185'te belirtilen bir uyuşturucunun etkisi altında araç kullandığından şüphelenmek için mantıklı bir sebebe sahipse, aracı kullanmakta olan sürücüden nefes testi için nefes örneği talep edebilir:

(a) Sürücünün hastaneye yatırılmış olması durumunda hastanede;

(b) Diğer durumlarda nefes testi talebinin yapıldığı yer de veya bu yerin yakınlarında, ya da polis memurunun uygun görmesi durumunda polis memuru tarafından belirlenen bir karakolda:

Eğer şahıs hastaneye yatırılmışsa, önce hastadan ilk aşamada sorumlu olan doktorun böyle bir talepten haberdar edilmemesi durumunda ya da doktorun nefes testinin uygulanmasının ya da uygulanmasının zorunlu kılınmasının hastanın tedavisine sekte vuracağı yönünde bir itirazda bulunması halinde şahıs bu nefes örneğini vermesi konusunda zorlanamaz.

(3) – Eğer üniformalı polis memuru, kendisi ya da bir başkası tarafından (1) ya da (2) numaralı fıkralar uyarınca uygulanan nefes testi sonucunda, testin yapılmasında kullanılan cihaz üzerinde şahsın alkollü olduğuna ilişkin bir göstergeyle karşılaşırsa, polis memuru bu şahsı, şahsın hastaneye yatırıldığı durumlar haricinde herhangi bir izne gerek kalmaksızın tutuklayabilir.

(4) – Eğer polis memuru tarafından (1) ve (2) numaralı fıkralar uyarınca nefes testi için nefes örneği vermesi istenen şahıs bu örneği vermeyi reddederse ya da veremezse ve polis memuru bu şahsın kanında alkol bulunduğundan kuşkulanmak için mantıklı sebebe sahipse polis memuru bu şahsı, şahsın hastaneye yatırıldığı durumlar haricinde, herhangi bir izne gerek kalmaksızın tutuklayabilir.

(5) – Bu kısım uyarınca tutuklanan şahsın karakolda bulunduğu süre zarfında nefes testi için nefes örneği vermesine izin verilecektir.

(6) – Bu kısmın hükümleri doğrultusunda yapılan nefes testi sonucunda elde edilen sonuçlar kanıt olarak kabul edilecektir.

Açıklama – Bu kısmın amaçları doğrultusunda "nefes testi", bir şahsın kanında alkol bulunup bulunmadığının göstergesinin elde edilmesi için, bu şahıs tarafından bir ya da daha fazla kez verilen nefes örneği kullanılarak böylesi bir test için türü Merkezi Hükümet tarafından onaylanan ve Resmi Gazetede ilan edilen bir cihaz aracılığıyla yapılan testi ifade eder.

204. Laboratuvar testi.—(1) - Polis memuru aşağıdaki durumlarda Kısım 203 uyarınca tutuklanan şahsın karakolda bulunduğu süre zarfında polis memuru tarafından tedarik edilen görevli bir doktora laboratuvar testinde kullanılmak üzere kan örneğini vermesini talep edebilir:

(a) Polis memurunun, nefes testinin yapımında kullanılan cihazda testin uygulandığı şahsın kanında alkol bulunduğuna ilişkin bir ibare görmesi ya da;

(b) Şahsın nefes testi yapılma imkânı sunulduğu sırada nefes örneği vermeyi reddetmesi, nefes örneği verememesi ya da bundan kaçınması durumunda:

Bu örneği vermesi istenen şahsın bir kadın, polis memuru tarafından tedarik edilen görevli doktorun ise erkek olduğu durumlarda, örneğin doktor olsun ya da olmasın yalnızca başka bir kadının ortamda bulunduğu sırada alınması zorunludur.

(2) – Aşağıdaki durumlarda hastaneye yatırılmış olan şahsın hastanedeyken laboratuvar testinde kullanılmak üzere kan örneği vermesi istenebilir:

(a) Polis memurunun, nefes testinin yapımında kullanılan cihazda testin uygulandığı şahsın kanında alkol bulunduğuna ilişkin bir ibare görmesi ya da;

(b) Şahsın, hastanede ya da başka bir yerde, nefes testi yapılması talebi iletildiğinde nefes örneği vermeyi reddetmesi, nefes örneği verememesi ya da bundan kaçınması ve polis memuru bu şahsın kanında alkol bulunduğundan kuşkulanmak için mantıklı sebebe sahip olması durumunda:

Açıklama – Bu kısmın amaçları doğrultusunda "laboratuvar testi", Merkezi Hükümet tarafından kurulan, yönetilen ya da tanınan bir laboratuvarda verilen örneğin incelenmesini ifade eder.

Eğer şahıs hastaneye yatırılmışsa, önce hastadan ilk aşamada sorumlu olan doktorun böyle bir talepten haberdar edilmemesi durumunda ya da doktorun laboratuvar testinin uygulanmasının ya da uygulanmasının zorunlu kılınmasının hastanın tedavisine sekte vuracağı yönünde bir itirazda bulunması halinde şahıs bu kan örneğini vermesi konusunda zorlanamaz.

(3) - Bu kısmın hükümleri doğrultusunda yapılan laboratuvar testi sonucunda elde edilen sonuçlar kanıt olarak kabul edilecektir.

Araç kullanmaya elverişli olmama durumunun varsayılması. —Kısım 185 uyarınca suç teşkil eden her tür eylem için yürütülen işlemler sırasında, polis memurunun suçla itham edilen şahıstan herhangi bir zamanda teste tabi tutulmasını talep etmesi ve şahsın nefes testi için nefes, laboratuvar testi içinse kan örneğini vermeyi reddetmesi, bundan kaçınması ya da bu örneğin alınmasını kabul etmemesi durumunda, bu şahsın testi reddetmesi, testten kaçınması ya da teste tabi tutulmayı başaramaması, şahsın olay sırasındaki durumu da göz önünde bulundurularak, bu duruma ilişkin aksi yönde makûl bir gerekçe sunulmadıkça savcılık makamı lehine sunulan herhangi bir kanıtı destekler bir koşul, savunma mercii lehine sunulan herhangi bir kanıtı ise tekzip eder bir koşul olarak kabul edilebilir.

Referans *(3)*.

A.3 Motosiklet Kaskları

Vietnam'daki motosiklet kaskı yasası ve cezalarla ilgili idari yönetmeliklerden bir kısım aşağıda yer almaktadır. Yasa motosiklet – ve elektrikli motosiklet- terimlerini tanımlar ve motosiklette seyahat edebilecek yolcuların yaş sınırını ve kişi sayısını belirler. Vietnam motosiklet kaskı yasasını 1995 yılında yürürlüğe girdiği günden bugüne sürekli gözden geçirdi ve geliştirdi: kask takmak motosikletle seyahat eden bütün yolcular için bütün yollarda zorunlu hale getirildi; Yasaya uymamanın cezaları kayda değer oranda artırıldı; yetişkinler ve çocuklar için kask standartları belirlendi ve bunlar gözden geçirildi. Yasa kask kullanımının zorunlu hale getirilmesi ile iyice güçlendirildi ve hükümet kullanılan kaskların ulusal kalite standartlarıyla olan uyumluluğunu garanti altına almanın yöntemleri üzerine çalışmalar yürütüyor.

2008 Tarihli Karayolu Trafiği Kanunu

Madde 30. Motosiklet ve Motorlu Bisiklet kullanıcıları ve diğer yolcular

1. Motorlu iki tekerlekli taşıt ya da motorlu bisiklet kullanan sürücülerin her biri arkalarında en fazla bir yetişkin ve bir çocuk taşıyabilir; acil durumlarda hastaların taşındığı veya suçlulara refakat edildiği hallerde bu sayı her biri için aşağıdaki durumlarda iki yetişkindir:

a. Hasta bir kişiyi acil servis noktasına taşımak;

b. Mevzuatı ihlal eden bir kişiye eşlik etmek;

c. 14 yaşından küçük çocuklar taşındığında.

2. Motorlu iki tekerlekli taşıtları, motorlu üç tekerlekli taşıtları ya da motorlu bisikletleri kullanan ya da bu taşıtlarda seyahat eden şahıslar düzgün bir biçimde bağlanmış koruma kaskları takmalıdır.

Karayolları trafiği alanında idari ihlal hakkında cezanın belirlenmesi ile ilgili yönetmeliklere ilişkin hüküm

Bölüm 1. Genel Hükümler

...

Madde 3. Sözcüklerin anlamlarının çıkarılması

3. Motosiklet benzeri taşıt türleri motor vasıtasıyla hareket ettirilen, iki ya da üç tekerleği bulunan ve silindir kapasiteleri 50 m3'ten daha büyük olan, azami hız kapasitesi saatte 50 km'den fazla olan ve azami ağırlığı 400 kg olan karayolu araçlarıdır.

4. Elektrikli motosiklet, elektrikli bir motor aracılığıyla hareket ettirilen iki tekerleği bulunan, azami hız kapasitesi saatte 50 km'den fazla olan araçlardır.

5. Motorlu Bisiklet (Moped) (elektrikli bisikletler bu kategoriye dâhildir) üzerine motor monte edilmiş iki tekerlekli motorsuz taşıtlar olup, azami hız kapasiteleri saatte 30 km'den daha azdır ve taşıt motorun kapalı olduğu durumlarda pedalları kullanarak hareket ettirilebilir.

6. Motorlu Bisiklet benzeri araçlar, bu Maddenin 5. Bendinde belirtilen araçlar hariç tutulmak üzere, motor vasıtasıyla hareket ettirilen, iki ya da üç tekerleği bulunan ve azami hız kapasiteleri saatte 50 km'den az olan taşıtlardır.

Bölüm II. İdari İhlal Teşkil Eden Eylemler, Ceza Biçimleri ve Miktarları

Kısım 1. Karayolu Trafik Kurallarının İhlali

Madde 9. Karayolu trafik kurallarını ihlal eden motosiklet, moped (elektrikli bisiklet de dahil olmak üzere), ve diğer tür motosiklet benzeri ve moped benzeri araç sürücüleri ve bu taşıtları kullanan diğer yolcular hakkında cezaların belirlenmesi

...

3. Aşağıdaki ihlallerin herhangi biri için 100.000 VND'den (Vietnam para birimi) 200.000 VND'ye kadar para cezası:
i) Sürücü ya da aracı kullanan diğer yolcunun kask takmaması ya da trafikteyken kaskın çene bağını düzgün bir biçimde bağlamadan takılması durumunda;

...

k) Aracı kullanan yolcuyu kask takılmadan ya da kaskın çene bağını düzgün bir biçimde bağlanmadan taşımak; şahsın acil tedavi merkezine götürüldüğü, 6 yaşından küçük çocukların taşındığı ya da yasayı ihlal eden bir eylemde bulunan kişiye eşlik edildiği durumlar bu kapsamın dışındadır; …

Referanslar *(4, 5)*.

A.4 A.4 Emniyet Kemerleri

Aşağıdaki bölüm, Jamaika Karayolu Trafiği Kanunu'nun emniyet kemerlerinin ayarlanması ve takılması ile ilgili bölümlerinden alınmıştır.

Karayolu Trafiği Kanunu, 43A ve 43B sayılı bölümler

Emniyet kemerinin bulundurulacağı araçlar. 13/1999 Bölüm 2

43A. (1)- (2) ve (3) numaralı fıkralara tabi olmak üzere, aşağıdaki araçlar emniyet kemeri olmadan karayollarında kullanılamayacaktır:

(a) 11(1) sayılı bölümün (b) sayılı bendinde belirtilen şekilde yolcu taşımak üzere üretilen kamyonlar için sadece ön koltukta emniyet kemeri olmalıdır;

(b) 11(1) sayılı bölümün sırasıyla (c), (d) ve (f) sayılı bentlerinde belirtilen motorlu taşıtlar, özel motorlu taşıtlar ve çürüğe çıkmış binek araçlar için ön ve arka koltuklarda emniyet kemeri olmalıdır;

(c) 60 (1) sayılı bölümde belirtilen toplu taşıma araçları için aşağıdaki hükümler geçerlidir:

(i) (a) bendinde belirtilen at arabaları için yalnızca ön koltukta;

(ii) (b) bendinde belirtilen ekspres trenlerde yalnızca ön koltukta;

(iii) (c) bendinde belirtilen kamyonlar dışında kalan toplu taşıma araçlarında ön ve arka koltuklarda;

(iv) (d) bendinde belirtilen taksi dolmuşlarda ön ve arka koltuklarda emniyet kemeri olmalıdır.

2) (1) numaralı fıkrada belirtilen emniyet kemerleri, kanunla belirtilen şekil, kalite, yapı, montaj ya da kuruluma tabi olacaktır.

3) 11(1) sayılı bölümün (c), (d) ya da (f) bentlerinde belirtilen motorlu taşıtlarda ön koltuk, arka koltuk ve bunların dışında kalan koltukların bulunması durumunda, bütün bu koltuklarda emniyet kemeri olmalıdır.

4) (1) ve (3) numaralı fıkraları ihlâl edecek şekilde herhangi bir karayolunda motorlu bir taşıtı kullanan her şahıs suç teşkil etmiş sayılacak ve Yerleşik Yargıç tarafından yapılacak jürisiz yargılama sonunda verilecek aşağıdaki kararlara tabi olarak:

a. İlk suç için iki bin doları aşmayan bir miktarda para cezası;

b. İkinci ve daha sonraki işlenmiş suçlar için beş bin doları aşmayacak miktarda para cezasına çarptırılacaktır.

Motorlu taşıt vb. kullanan sürücülerin emniyet kemeri takması. 13/1999 Bölüm 2.

43B. (1)- (2) Numaralı fıkraya tabi olmak üzere her tür karayolunda aşağıdaki araçları kullanan sürücüler emniyet kemeri takacaktır:

a. 11(1) sayılı bölümün (b), (c), (d) ya da (f) sayılı bentlerinde belirtilen motorlu taşıtı kullanan sürücüler;

b. 11(1) sayılı bölümün (c), (d) ya da (f) sayılı bentlerinde belirtilen motorlu taşıtı süren sürücüler ile;

c. Aşağıda belirtilen taşıtların ön koltuklarında seyahat eden yolcular:

i. 11(1) sayılı bölümün (b) sayılı bendinde tanımlanan kamyonlar;

ii. 60(1) sayılı bölümün (a) bendinde belirtilen at arabaları;

iii. 60(1) sayılı bölümün (b) bendinde belirtilen ekspres trenler.

2) (1) numaralı fıkra şu durumlarda geçerli olmayacaktır:

a. Çocuk koltuğunda oturan çocuklar;

b. Geri gitme gibi bir manevra yapan motorlu taşıt sürücüsü;

c. Bakanlık tarafından verilen ya da Tıp Kanunu bölüm 2 çerçevesinde tanımlanmış bir tıp doktoru tarafından imzalanmış emniyet kemeri kullanımından muaf olma belgesine sahip her şahıs;

d. İtfaiye ya da polis tarafından kullanılmakta olan bir aracı süren sürücüler;

e. Müşteri ya da kurumlara mal ya da posta göndermek üzere tasarlanmış araçları kullanan ya da süren şahıslar için, müşteri ya da kurumlara mal ya da postaların yollanması ya da buralardan teslim alınması hallerinde ikisi arasındaki mesafenin altmış metreyi aşmaması durumunda.

…

5) Bu bölümde yer alan hükümlere aykırı bir biçimde bir motorlu taşıt kullanan ya da süren her şahıs suç teşkil etmiş sayılacak ve Yerleşik Yargıç tarafından yapılacak jürisiz yargılama sonunda verilecek aşağıdaki kararlara tabi olarak:

a. İlk suç için iki bin doları aşmayan bir miktarda para cezası;

b. İkinci ve daha sonraki işlenmiş suçlar için beş bin doları aşmayacak miktarda para cezasına çarptırılacaktır.

Referans *(6)*.

A.5 Kaza sonrası bakım

Avustralya, Kanada, Hindistan, Güney Afrika ve ABD'de yürürlükte olan yasalar ile AB'nin ilk yardımın sağlanmasına ilişkin önlemler hakkındaki tavsiyelerinden alınan bölümler aşağıda yer almaktadır.

A.5.a Karayolu Trafik Kazalarında Yardım Sağlama Görevi

New South Wales'teki 1999 tarihli Karayolu Ulaşımı (Güvenlik ve Trafik Yönetimi) Kanunu, ölüme ya da yaralanmaya sebebiyet veren bir kaza yapan aracın sürücüsünün durmasını ve verebileceği tüm yardımı sağlaması yükümlülüğünü içerir. Yasa yalnızca doğrudan kazaya karışmış olan insanları kapsamaktadır.

Karayolu kazalarında bir şahsın hayatını kaybetmesi ya da yaralanması durumunda durma ve yardım sağlama görevi

Taşıtın ya da atın karayolunda ya da karayoluyla bağlantılı bir alanda bulunmasından dolayı meydana gelen ve herhangi bir şahsın ölümüne ya da yaralanmasına yol açan bir kazaya karışan bir taşıtı kullanan ya da ata binen sürücü ya da binici, bilerek ve isteyerek gerekli olabilecek ve kendisinin sağlayabileceği yardımı sağlamak üzere durmalı ve yardım etmelidir.

Azami ceza: 30 ceza puanı ya da 18 aylık hapis cezası veya her ikisi (ilk suç için); ya da 50 ceza puanı ya da 2 yıllık hapis cezası veya her ikisi (ikinci ve daha sonraki suçlar için).

Referans *(7)*.

A.5.b 'Herhangi bir çıkar gütmeden başkalarına yardım etme' kanunu

Bazı ülkeler, acil bir durumda civarda bulunan kişilerin yardım sağlamasını zorunlu kılan yasaların olup olmamasından bağımsız olarak yaralılara yardım eden insanları yükümlülükten azade kılan 'herhangi bir çıkar gütmeden başkalarına yardım etme' yasalarına sahiptir. 'Herhangi bir çıkar gütmeden başkalarına yardım eden insan' genel anlamıyla (tıp pratisyenleri de dâhil olmak üzere) iyi niyetle ve herhangi bir ödeme ya da ödül beklemeksizin yaralı ya da yaralanma riski bulunan insana yardım ya da tavsiye sunan şahıs olarak tanımlanabilir (8). Yasanın 'herhangi bir çıkar gütmeden başkalarına yardım eden insan' tanımının dışında kalan şahıslar genel olarak bu korumaya dâhil edilmez. Karayolları kazalarında yaralananlara yardım eden civardaki insanları zararlar hakkında hüküm giymekten koruyan yasa örnekleri New South Wales'teki Acil Durumda Tıbbi İlk Yardım Kanunu (Avustralya) ve British Columbia herhangi bir çıkar gütmeden başkalarına yardım eden insan Kanunu'nda (Kanada) görülebilir.

1988 tarihli Acil Durumda Tıbbi İlk Yardım Kanunu

Tanım

1. Bu Kanun'da 'hemşire' ifadesi, Hemşirelik Mesleği Kanunu çerçevesindeki resmi bir hemşireyi, hemşirelik yapan bir kişiyi ya da geçici hemşirelik sertifikası sahibi şahısları ifade eder. S.N.W.T.2002, Kısım 11, Bölüm 22; S.N.W.T. 2003, Kısım 15, Bölüm 75 (2).

Belli kişilerin ceza-i işlemden muafiyeti

2. Kaza ya da başka bir acil durum sebebiyle bir şahsın hasta ve yaralı olması ya da bilincinin yerinde olmaması durumunda

a. Bir tıbbi pratisyen ya da hemşire gönüllü acil durum tıbbi servis imkânı ya da ilk yardım sağlar, ve hizmet ya da yardımlar hastanede ya da yeterli tıbbi kapasiteye ve ekipmana sahip bir kurumda yapılmazsa ya da;

b. Tıbbi pratisyen ya da hemşire olmayan biri gönüllü acil durum tıbbi servis imkânı ya da ilk yardım sağlarsa, tıbbi pratisyen, hemşire ya da diğer şahıs, yaralı şahsın yaralanmasının ya da ölümünün tıbbi pratisyen, hemşire ya da diğer şahsın büyük bir ihmali sebebiyle vuku bulduğu kanıtlanmazsa, kendisi tarafından ilk yardımın sağlanması sırasında bir eylemin gerçekleştirilmesi ya da gerçekleştirilmemesi sebebiyle yaralı durumdaki şahsın yaralanmasına ya da ölümüne sebebiyet verdiği gerekçesiyle sorumlu tutulmayacaktır. S.N.W.T. 2003, Kısım 15, Bölüm 75 (3).

Referans *(9)*.

1996 tarihli 'Herhangi bir çıkar gütmeden başkalarına yardım etme' kanunu

Büyük ihmalin olduğu durumlar dışında ilk yardım için sorumluluktan muafiyet

1. Hasta, yaralı ya da bilinci kapalı olan bir şahsa, kazanın gerçekleştiği ya da hastalık, yaralanma ve bilinç kaybına sebebiyet veren acil durumun vuku bulduğu alanda tıbbi ilk yardım sunan şahıs, büyük bir ihmalinin bulunmaması durumunda, tıbbi ilk yardımı sunması

sırasında gerçekleştirdiği ya da gerçekleştirmediği bir eylemden dolayı yaralı şahsın yaralanmasına ve ölümüne sebebiyet verdiği gerekçesiyle sorumlu tutulamaz.

İstisnalar

2. Kısım 1, ilk yardım sunan kişinin;

(a) açık bir şekilde bu amaç için istihdam edilmesi, ya da

(b) kazanç beklentisiyle bu eylemi gerçekleştirmesi durumunda uygulanmayacaktır.

Sağlık Bakımı (Rıza) ve Bakım Tesisi (Kabul) Kanunu

3. Sağlık Bakımı (Rıza) ve Bakım Tesisi (Kabul) Kanunu, bu Kanundaki hiçbir hükmü etkilemez.

Referans *(9,10)*.

A.5.c Ambulans Hizmetleri

Ontario Ambulans Kanunu, Ontario, Kanada'daki ambulans hizmetlerini oluşturma, yönetme ve düzenleme ile Yasanın gerekli kıldığı hükümlerin yerine getirilmesi için diğer kuruluşlarla işbirliği yapma sorumluluğunu Sağlık Bakanlığı'na vermektedir. Yasanın ilgili kısımlarına aşağıda yer verilmiştir.

Bölüm II. Eyalete ait sorumluluklar

Ontario Ambulans Kanunu, R.S.O. 1999

...

Yasanın Uygulanması

2. Bu Yasanın uygulanmasından ve yürürlüğe konmasından [Sağlık] Bakanı sorumludur. R.S.O. 1990, Kısım A.19, Bölüm 2.

Danışmanlık Konseyi

3. Bakan, Eyalatteki ambulans hizmetlerinin sağlanması ile ilgili Bakana tavsiyelerde bulunacak bir danışmanlık konseyi oluşturabilir. 1999, Kısım 12, Sched. J, Bölüm 2.

Bakanın Görevleri

4. (1) - Bakan aşağıdaki hususları gerçekleştirme yükümlülüğüne ve yetkisine sahiptir:

(a) Ontario eyaletinin tamamında dengeli ve entegre bir ambulans hizmeti ve ambulans sevkiyatında kullanılacak bir iletişim sisteminin oluşturulmasını sağlamak;

(b) 1997, Kısım 30, Sched. A. Bölüm 5 (2) sayılı kararla yürürlükten kaldırılmıştır;

(c) Tek başına ya da diğerleri ile işbirliği halinde işletilen bir iletişim sistemi kurmak, sürdürmek ve işletmek ve böylesi servisleri finanse etmek;

(d) Ambulans hizmetlerinin yönetimi, işletilmesi ve kullanımı ile ilgili standartlar belirlemek ve bu standartlara uyulmasını sağlamak;

(e) Ambulans hizmetlerini denetlemek, incelemek ve değerlendirmek ve ambulans servisleri ile ilgili yapılan şikayetleri araştırmak; ve

(f) Ambulans hizmetlerini finanse etmek ve bu hizmetlerin verilmesini sağlamak. R.S.O 1990, Kısım A.19, Bölüm 4(1); 1997, Kısım 30, Sched. A, Bölüm 5 (1-4); 1999, Kısım 12, Sched. J, Bölüm 3.

Bakanın Yetkileri

(2) Bakan, Kısım (1;)'de belirtilen yetkilere ek olarak aşağıdaki yetkilere sahiptir:

(a) Tek başına ya da bir ya da daha fazla kurumla işbirliği içinde, ambulans ve iletişim hizmetlerinde görev alacak personelin eğitilmesi için kurumlar ve merkezler oluşturmak ve bunları yönetmek;

(b) Hastanelerin ambulans ve iletişim hizmeti oluşturmasını, sürdürmesini ve işletmesini zorunlu kılmak;

(c) Ambulans ve iletişim hizmetleri vermek amacıyla bölgeler ve alanlar oluşturmak;

(d) Bakanlık tarafından (c) fıkrası çerçevesinde oluşturulan bölge ve alanlarda verilen ambulans hizmetinin sağladığı bakımın kalitesini denetleyecek ve düzenleme ile kendilerine verilecek diğer benzeri görevleri yerine getirecek merkez hastaneler atamak. 1997, Kısım 30, Sched. A., Bölüm 5 (5).

Referans *(11)*.

A.5.d İlk yardım eğitim ve gereçleri

Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Komisyonu karayolu güvenliği kapsamındaki ilk yardım konuları ile ilgili olarak bir dizi tavsiye yayınlamıştır. Bu tavsiyelere Karayolu Güvenliğine ilişkin 2009 tarihli Konsolide Karar'da yer verilmiştir. Sürücülere yönelik ilk yardım eğitimi ve ilk yardım gereçlerinin içeriği ile ilgili kısımlar aşağıda sunulmuştur.

14 Ağustos 2009 tarihli Karayolu Trafiğine ilişkin Konsolide Karar Metni.

2.1.2 İlk yardım eğitimi

(a) Sürücü adaylarının kaza alanındaki ölüm ve yaralanma vakalarını asgari düzeye çekmek için kaza alanındaki eylemleri ile ilgili uygun bir eğitim aldıklarını garanti altına almak için uygun önlemler alınacaktır;

(b) Sürücüler ve diğer şahısların kurslar veya kitle medyası ya da diğer herhangi bir uygun araç aracılığıyla ilk yardım eğitimi almaları teşvik edilmelidir.

5.3.2 İlk yardım çantası

5.3.2.1 Genel tavsiyeler

İlk yardım çantası B, C ve D sınıfı araçlar ile bunların alt kategorisinde yer alan tüm motorlu araçlarda 1968 tarihli Karayolu Trafiği Anlaşması'nın 6 sayılı Ek belgesinde yer alan şekilde yer almalıdır.

İlk yardım çantasının içerisinde yer alan malzemeler ilgili aracın mensup olduğu sınıfa ya da aracın özel kullanım amacına göre (ör. nakliye ya da tehlikeli maddeler) belirlenmelidir.

B sınıfı araçlar için ilk yardım çantası aşağıdaki gibi olmalıdır:

a) Kullanımı basit, uygun ve güvenli olmalı;

b) Fiyatı uygun olmalı;

c) Yerel olarak kolayca yenilenebilir olmalı, üzerinde son kullanma tarihi bulunan sınırlı sayıda madde içermelidir ve

d) Yerel uygulama ve koşullara uygun hale getirilmelidir.

5.3.2.2 İlk yardım çantası kutusu ve içerikleri ile ilgili tavsiyeler

(a) Kutu

Kutu aşağıda detaylı olarak açıklanan malzemeleri içermeli ve bu malzemeleri çarpma, toz ve suya karşı koruyacak nitelikte olmalıdır. İlk yardım kutusu ayırt edilebilir bir renkte olmalı ve/veya üzerinde ayırt edici bir işaret bulunmalıdır. Kutu kolayca açılabilir ve kapanabilir olmalıdır. Kutuda farklı malzemelerin konacağı farklı bölmeler olmalıdır. Kutu omuz çantası, sırt çantası ya da kutu şeklinde kullanılabilmelidir.

(b) İçerik

B Sınıfı araçlar için ilk yardım çantası, resmi olarak tıp eğitimi almamış fakat temel ilk yardım bilgisine sahip kişilerin hayat kurtarmak ve korumak için gerekli eylemleri gerçekleştirebilmesi için en azından aşağıdaki malzemeleri içermelidir:

Referans *(12)*.

Eylem	İçerik	Tanım	Adet
Kazazedelere yardım etmek için yapılacak eylemleri hatırlatıcılar	Bilgi kitapçığı: - Acil durum telefon numaraları - İlk yardım çantasında bulunan malzemelerin listesi - Çantadaki malzemelerin nasıl kullanılacağına ilişkin bilgi	Cep boyutunda Metinden çok resim	1
Kazazedelerin soğuk ya da sıcağa karşı korunmaları	Kazazedenin vücut sıcaklığı ile dışarıda bulunan havanın sıcaklığı arasındaki farkı sınırlandırmak için malzeme	İzotermik kurtarma battaniyesi 210 cm x 160 cm boyutlarında Çok parlak renkte	1
Dış kanamanın kontrol altına alınması	Kurtarıcının ellerinin kazazedenin kanı ile temas etmesinin önlenmesine yönelik malzeme	Bir çift eldiven: Steril olmayan, lateks içermeyen, büyük	1
	Pıhtılaşma sırasında kan kaybının önlenmesi ve kanamanın kontrol altına alınması için yeterli lokal basıncın muhafaza edilmesine yönelik malzemeler	Steril olmayan kompres, gazlı bez (10x10, emici gazlı bez, %100 pamuk, örme, cm2 başına 17 iplik)	5
		Steril olmayan Bandaj, gazlı bez (10 cm x 4 m, %100 pamuk)	1
		Güvenlik iğneleri ya da yapıştırıcı bant (5 cm x 10 m, elle yırtılmaya müsait, yüksek düzeyde cilt toleransı, su geçirmez, mikro gözenekli, yüksek düzeyde yapışkan, çıkarıldığında deriye zarar vermeyen)	2 or 1
	Eklemlerin ciddi şekilde yaralandığı durumlarda büyük çaplı kanamaları durdurmaya yönelik malzeme	Kauçuk turnike	1
Deri yaralarının bakımı	Olası enfeksiyonlu kirlenmeleri önlemek ya da sınırlandırmak için antiseptik koruyucu bariyer	Tek kullanımlık dozlar halinde iyotlanmamış antiseptik, örn. klorheksidin % 0.05	4
		Steril olmayan Kompres, gazlı bez (10 x 10 cm, emici gazlı bez, %10 pamuk, örme, cm2 başına 17 iplik)	2
		Yapışkan çamaşırlar	Çeşitli boyutta çamaşırlar içeren bir küçük kutu ya da yapışkan çamaşır bandajı (6 cm x 5 m, 1 top)
Eklem travmalarında kemiğin stabilize hale getirilmesi	Yaranın hareket etmesini sınırlandıracak malzeme	Üçgen bandaj (136 x 96 x 96, %100 pamuk ya da viskoz)	2
Suni teneffüs	Ağızdan ağıza suni teneffüs esnasında kurtarıcı ve kurban arasındaki doğrudan teması sınırlandırmaya yönelik araçlar	Yüz maskesi ya da cep maskesi	1
Muhtelif	Nesneleri kesmek için keskin bir araç (emniyet kemeri, kıyafetler, bandajlar, çamaşırlar)	Bir adet ucu kıvrık makas (sertleştirilmemiş manyetik olmayan çelikten)	1
	Kaza mahallini ve kazazedeyi aydınlatmak için gerekli malzemeler	Cep feneri	1
	Defter	Cep boyutu	1
	Kalem		1

A.5.e Acil durum stabilizasyonu hizmeti sağlama görevi

ABD'de federal yasalar, tesislerin federal fonlardan yararlanabilmesi için acil durum departmanına getirilen şahısların izlenmesi ve durumlarının kontrol altına alınması için acil durum tıbbi departmanı bulundurmalarını zorunlu kılmaktadır. Benzer bir şekilde Hindistan'daki 2010 tarihli Klinik Kuruluşlar Tescil ve Düzenleme Kanunu bütün klinik kuruluşların acil durumda bulunan her şahsı stabilize hale getirmek için tıbbi yardım sunmasını zorunlu kılar ve bu zorunluluğa uymayan kurumlara ceza kesilmesi için düzenleyici birimleri yetkili kılar. Her iki kanundan çeşitli alıntılara aşağıda yer verilmiştir.

Federal Acil Durum Tıbbi Bakım ve Aktif Doğum Kanunu

1395 dd. Acil tıbbi durumun ve doğum yapan kadınların tetkiki ve tedavisi

(a) Tıbbi izleme gereksinimi

Hastane acil servisi bulunan hastanelerle ilgili olarak, herhangi bir bireyin (bu alt fıkradaki imkânlara sahip olsun ya da olmasın) acil servis departmanına gelmesi ya da kendisi adına başkası tarafından tetkik ve tedavi uygulanması talebinin iletilmesi durumunda hastane, hastane acil servisinin kapasitesi doğrultusunda uygun tıbbi izleme ve tetkik hizmetlerini sunmak zorundadır; bu hizmetlere, söz konusu durumda acil tıbbi durumun var olup olmadığının tespit edilmesi amacıyla (işbu maddenin (e) (1) sayılı bendinde belirtilen anlamı itibariyle) acil durum ünitesinde rutin olarak bulunan yardımcı hizmetler de dâhildir.

...

(c) Birey stabilize hale getirilmeden başka yere taşınmasının kısıtlanması

...

(1) Kural

Eğer hastanedeki bir birey stabilize edilmemiş bir acil tıbbi durumda ise (işbu maddenin (e) (3) (B) sayılı bendinde belirtilen anlamıyla) hastane aşağıdaki durumlar haricinde hastayı başka bir yere transfer edemez—

(A) (i) birey ya da birey adına hareket eden bireyin hukuki vekili, hastanenin bu doğrultudaki yükümlülüğü ve transferin getireceği olası riskler hakkında bilgilendirildikten sonra yazılı olarak başka bir tıbbi merkeze transfer edilmesini talep ederse,

(ii) (işbu başlığın 1395x (r) (1) sayılı bölümündeki anlamıyla) bir doktorun, transferin yapıldığı anda elde bulunan bilgiler ışığında hastanın ya da doğum durumunda henüz dünyaya gelmemiş çocuğun başka bir tıbbi tesiste tedavi görmesinin getireceği faydaların hastanın transfer edilmesinden doğan risklerden daha büyük olduğuna dair bir belge imzalaması, ya da

(iii) Hastanın transfer edildiği acil serviste doktorun bulunmaması ve, şahısla iletişim kuran doktorun (işbu başlığın 1395x (r) (1) sayılı bölümündeki anlamıyla) (ii) numaralı fıkrada yer alan tespiti yapması ve (yönetmelikler de Sekreter tarafından tanımlanan) vasıflı tıbbi personelin (ii) numaralı fıkrada belirtilen belgeyi imzalaması ve ilgili karşı imzaları atması durumunda; ve

B. Transferin, transferin yapıldığı tesise uygun bir transfer (Madde (2)'de belirtilen anlamıyla olması durumunda.

(A) Fıkrasının (ii) ve (iii) numaralı bentlerinde tanımlanan belge, belgenin dayandırıldığı risk ve faydaların özetini içermelidir.

(2) Uygun transfer

Tıbbi bir tesise yapılan uygun transfer aşağıdaki şekillerde olmalıdır:

(A) Transferi gerçekleştiren hastane kendi kapasitesi çerçevesinde bireyin ya da doğum durumunda henüz dünyaya gelmemiş çocuğun sağlığına yönelik riskleri asgari düzeye indirmelidir.

(B) Transferin gerçekleştirildiği hastane:

(i) bireyin tedavisi için gerekli yere ve vasıflı personele sahip olmalı;

(ii) bireyin transferini ve bireye uygun tıbbi bakımı sağlamayı kabul etmelidir;

(C) Transferi gerçekleştiren hastane, transferin gerçekleştiği hastaneye, bireyin içinde bulunduğu acil durumla ilgili bütün tıbbi kayıtları (ve bunların kopyalarını), işaret ve semptomlara ilişkin gözlemleri, birincil teşhisleri, uygulanan tedaviyi, yapılan her tür testin sonuçlarını, durumunun bilincinde olan hasta tarafından imzalanan izin belgesini ve Madde (1) (A) çerçevesinde imzalanan belgeyi (ve bunun kopyalarını) ve (d) fıkrasının (1) (C) bendinde ifade edilen haliyle) hastaya tedavi sunmayı reddeden ya da gerekli stabilize edici tedaviyi uygulamak için gereken

zamanda hastanede bulunmayana nöbetçi doktorun telefon ve adresini teslim etmelidir;

(D) Transfer, transfer sırasındaki tıbbi olarak gerekli ve uygun yaşam destek tedbirlerinin kullanımı da dâhil olmak üzere vasıflı personel tarafından uygun taşıma ekipmanı kullanılarak yapılmalıdır; ve

(E) Sekreterin transfer edilen bireylerin sağlık ve güvenliği için gerekli gördüğü diğer yükümlülüklere uygun olmalıdır.

(d) Yaptırım

(1) Para cezaları

(A) Bu bölümdeki yükümlülükleri sorumsuzca ihmal eden her hastane her bir ihlal için 50.000 $'dan daha fazla olmamak üzere (100'den az yatak bulunan hastaneler için 25.000 $'dan daha az) para cezasına çarptırılır.

(B) (C) bendine tabi olmak üzere, hastanın bakımından sorumlu olan nöbetçi doktor da dahil olmak üzere, hastanın tetkikinden, tedavisinden ve transferinden sorumlu olan her doktor ve işbu kısımın yükümlülüklerini sorumsuzca ihmal eden herkes, aşağıdaki işlemleri gerçekleştiren doktor da dahil olmak üzere her bir ihlal için 50.000$'dan fazla olmamak üzere para cezası ve eğer ihlal büyükse ya da tekrarlanmışsa bu fıkra çerçevesinde hastaneden ve Eyalet sağlık programlarından ihraçla cezalandırılır:

(i) işbu kısmın (c) (1) (A) fıkrasında belirtilen belgeyi imzalayan ve hastanın başka bir tıbbi kuruluşa transferinin getireceği faydaların bu transferle ilişkilendirilen risklerden daha fazla olduğunu belirten doktor faydaların risklerden daha fazla olduğunu biliyorsa ya da bilmesi bekleniyorsa, ya da

(ii) doktor hastanın durumunu ya da diğer bilgileri yanlış yorumlamışsa, bu maddeye hastanenin işbu kısım çerçevesinde sahip olduğu yükümlülükler de dahildir.

(C) İlk tetkikten sonra doktor bireyin hastanenin nöbetçi doktorlar listesinde yer alan bir doktorun vereceği hizmete ihtiyaç duyduğuna karar verir ve nöbetçi doktoru bu durum hakkında bilgilendirirse ve bundan sonra nöbetçi doktor (bu maddenin 1395cc (a) (1) (I) bendinde belirtilmesi gerekmektedir) makul bir zaman diliminde hastaneye gelmez ya da gelmeyi reddederse ve doktor nöbetçi doktorun müdahalesi olmadan hastanın transfer edilmesinden doğacak faydaların risklerden daha fazla olduğuna hükmeder ve transferi gerçekleştirirse, transfere onay veren Doktor (B) fıkrası çerçevesinde cezaya tabi olmayacaktır. Ne var ki bir önceki cümle hastane ve hastaneye gelmeyen ya da gelmeyi reddeden doktor için geçerli olmayacaktır.

(2) Mülki yaptırım

(A) Şahsi zarar

Herhangi bir hastanenin iş bu maddede belirtilen yükümlülüklerini yerine getirmemesinden kaynaklı olarak şahsi zarar gören her birey, hastaneye karşı açacağı dava ile hastanenin bulunduğu Eyalet yasaları çerçevesinde şahsi zararlarını telafi edebilir ve uygun olan denk yardımı alabilir.

(B) Başka bir tıbbi kuruluşa verilen maddi zarar

Herhangi bir hastanenin iş bu maddede belirtilen yükümlülüklerini yerine getirmemesinden kaynaklı olarak şahsi zarar gören her hastane, hastaneye karşı açacağı dava ile hastanenin bulunduğu Eyalet yasaları çerçevesinde maddi kayıplarını telafi edebilir ve uygun olan denk yardımı alabilir.

Referans (13).

Klinik Kuruluşlara ilişkin Tescil ve Düzenleme Kanunu, 2010

Kanun hastaneler, gebe evleri, bakım evleri, dispanserler, klinikler ve teşhis, tedavi ve hastalık, yaralanma ya da hamilelik için bakım hizmeti sunan diğer yataklı tesisler ve Hindistan'daki herhangi bir sistem tarafından tanınan laboratuvarlar da dahil olmak üzere klinik kuruluşların tescili ve düzenlemesi için hukuki çerçeveyi sunar. Bu kanun tıbbi kuruluşların, bulundukları yerlere ve sunulan hizmetlere göre kategorilere ayrılmasına ve sınıflandırılmasına olanak sağlar. Bu da klinik kuruluşların ulusal çapta tescil edilmesi yönündeki ilk adımı meydana getirir. Yasanın hedefi Ulusal Standartlar Konseyi aracılığıyla tıbbi tesisler ve bunların verdiği hizmetlerle ilgili olarak asgari standartları belirleyerek sağlık hizmetlerinin kalitesini artırmaktır. Kanun ayrıca eyalet hükümetlerine ve tescili gerçekleştiren kuruma klinik kuruluşlardan çeşitli detayları, istatistikleri ve her tür diğer bilgiyi talep etme hakkı da tanımaktadır.

Bölüm II. Klinik Kuruluşlar Ulusal Konseyi

12. Tescil koşulu. (1) – Tescil ve devamı için her bir klinik kuruluşun aşağıdaki şartları sağlaması gerekmektedir. Bu şartlar:

...

(ii) Kanunda belirtilen miktarda asgari personel sayısı;

(iii) Kanunda belirtilen şekilde kayıtların tutulması ve raporlamanın yapılması hükmü.

2) Klinik kuruluş, kullanılabilir durumdaki personeli aracılığıyla ve tesislerinde klinik kuruluşa gelen ya da başkası tarafından getirilen herhangi bir bireyin içinde bulunduğu acil tıbbi durumu stabilize etmek için gerekli olabilecek tıbbi tetkik ve tedavi hizmeti sunmayı taahhüt eder.

Referans *(14)*.

A.5.f Kazazedelerin zararlarının tazmini

Güney Afrika'da benzin vergisinin bir kısmı Karayolu Kazaları Fonu Kanunu çerçevesinde, motorlu taşıtların kullanımı sebebiyle bireylerin yanlışlıkla karşılaştığı zararların ya da hasarların tazmin edilmesi için kullanılan bir fona aktarılmaktadır. Kanundan bir alıntı aşağıda sunulmuştur.

2005 yılında yeniden düzenlenmiş olan Karayolları Kazaları Fonu Kanunu

Fonun oluşturulması

2. (1) Bu vesileyle Karayolları Kazaları Fonu adında bir adli kişi oluşturulmuştur.

(a) Kısım 28(1) uyarınca, İmzacı Taraflarca imzalanan Anlaşma aracılığıyla 14 Şubat 1989'da yürürlüğe giren Çok Taraflı Motorlu Taşıt Kazaları Fonu yürürlükten kalkacak ve bu fon için ayrılan paranın tamamı bu yasanın yürürlüğe girmesinden önce bu Fona aktarılacaktır. Bahsedilen ilk fona ait tüm mevcut ve bundan sonra ortaya çıkacak tüm varlıklar, sorumluluklar, anlaşmazlıklar ve yükümlülükler bu fona aktarılacak ve açıkça uygunsuz olmayan tüm durumlarda sözü geçen Çok Taraflı Motorlu Taşıt Kazaları Fonu ile ilgili tüm yasalarda ya da belgelerde yer alan ifadeler, yeni oluşturulan fona yönelik olarak anlaşılacaktır.

(b) Madde (a) gerekçe gösterilerek hiçbir sözleşme, lisans, tescil ya da başka bir belgeye ilişkin gerçekleştirilen protesto veya yaptırım ya da her tür başka yazılı değişiklik sebebiyle oluşturulan yeni fondan hiçbir para, görev ya da ücret talep edilmeyecektir.

Fonun nesnesi

3. Fonun nesnesi, işbu kanun uyarınca motorlu taşıtların kullanımı sebebiyle bireylerin karşı karşıya kaldığı kayıp ya da hasar için tazminat ödenmesi olacaktır.

Fonun yetki ve işlevi

4. (1) Fonun sahip olduğu yetki ve işlevler arasında aşağıdakiler yer almaktadır:

a) Bölüm 3'te dile getirilen tazminata ilişkin talebin ortaya çıkmasını sağlayan koşul ve hükümlerin şartlandırılma işlemi yönetilecektir;

b) Bu kanun uyarınca, motorlu taşıtların kullanımı sebebiyle bireylerin karşı karşıya kaldığı kayıp ya da hasara ilişkin iddiaların araştırılması ve sonuçlandırılması, araç sahibinin ya

da sürücünün veya her ikisinin kimliği bilinsin ya da bilinmesin gerçekleştirilecektir;

c) Fona ait paranın, fonun sahip olduğu yetkilerin kullanılması ya da görevlerin yerine getirilmesi ile ilgili amaçlar doğrultusunda yönetilmesi ve kullanılması;

d) Bu Kanun uyarınca Fon tarafından üstlenilen her tür risk için reasüransın tedarik edilmesi.

(2) Fon amaçlarını gerçekleştirmek amacıyla aşağıdakileri yapabilir:

a) Mal, ekipman, arsa, bina, hisse, tahvil, hisse senedi, teminat ve diğer her tür taşınır ve taşınmaz mülk satın alabilir veya başka yollarla edinebilir.

b) Mallarını satabilir, kiralayabilir, ipotek edebilir, borç verebilir, elden çıkarabilir, takas edebilir, işletebilir, geliştirebilir ve iyileştirebilir;

c) İşini gerçekleştirmesi için hemen ihtiyaç duyulmayan parayı yatırım amaçlı kullanabilir, bu yatırımları yapabilir, değiştirebilir veya yeniden yatırım yapabilir ya da bu para veya yatırımla ilgilenebilir;

d) Paradan borç verebilir ve bu borcun ödenmesini uygun gördüğü bir şekilde teminat altına alabilir;

e) Tavsiye edilebilir olarak değerlendirdiği koşullar altında motorlu taşıtların dâhil olduğu kazalarda görülen yaralanmaların araştırılması için bağışlarda bulunabilir;

f) Emre yazılı senet, tahvil ve diğer pazarlık yapılabilir ve devredilebilir araçları, hisse senetleri hariç tutulmak üzere düzenleyebilir, taslağını oluşturabilir, kabul edebilir, havale edebilir, kırdırabilir, imzalayabilir veya yayınlayabilir.

g) Yetkilerini kullanmak ve işlevlerini yerine getirmek amacıyla arızi ya da yardımcı nitelikte her tür eylem ya da girişimde bulunabilir.

3) Fon, bu kanun uyarınca kendine tanınan yetkilerin kullanılması noktasında her tür şahıs, ortaklık, dernek, şirket, firma ya da nerede yerleşik olursa olsun diğer hukuki şahıslarla birlikte iş yapabilir.

Fonun finansmanı

5. (1) Fon ihtiyaç duyduğu paraları aşağıdaki vasıtalarla edinecektir:

a. Cumhuriyet içerisinde satılan bütün benzinlere uygulanan benzin vergisinden gelen para ile; ve

b. Kredi alarak.

(2) Fona her ay 1977 tarihli Merkezi Enerji Fonu Kanunu'nun (Kanun No. 38 / 1977) 1(2) (a) (ii) sayılı bölümünde yer alan hükümler doğrultusunda belli bir miktar para aktarılacak, bu miktar, miktarın hesaplanabildiği son ay için hesaplanacaktır. Ayrıca bu ödemeler Cumhuriyet içerisinde yapılan benzin satışlarını yansıtan açıklamalarla birlikte yapılacaktır.

Referans *(15)*.

Kaynakça

1. Government of Kenya. The Traffic Act, Chapter 403, revised edition 2010. Nairobi, National Council for Law Reporting, 2009 (http://www.kenyalaw.org/kenyalaw/klr_home/, accessed 14 January 2013).

2. Government of Kenya. The Traffic (Amendment) (No. 2) Act, November 2012. Nairobi, National Council for Law Reporting, 2012 (http://www.kenyalaw.org/klr/index.php?id=937, accessed 14 January 2013).

3. Supreme Court. Indian Motor Vehicles Act 1988, Section 204. New Delhi (http://indiacode.nic.in/, accessed 9 January 2013).

4. Government of Viet Nam. Law on Land Traffic. Hanoi, 2008.

5. Government of Viet Nam. Decree on regulations on penalty settlement of administrative violation in the field of road traffic. Hanoi, 2010.

6. Government of Jamaica. Road Traffic Act. Section 43A and 43 B, seat-belts and protective helmets (http://moj.gov.jm/laws?title=&field_tags_tid=All&page=16&order=title&sort=asc, accessed 10 January 2013).

7. Government of New South Wales. Road Transport (Safety and Traffic Management) Act 1999, No. 20 Part 5, Division 3, Section 70 (http://www.legislation.nsw.gov.au/maintop/view/inforce/act+20+1999+pt.5-div.3-sec.70+0+N?, accessed 10 January 2013).

8. Bird S. Good Samaritans. Australian Family Physician, 2008; 37:570–571.

9. Government of New South Wales. Emergency Medical Aid Act, R.S.N.W.T. 1988,c.E-4 (http://www.justice.gov.nt.ca/PDF/ACTS/Emerg_Med_Aid.pdf , accessed 10 January 2013).

10. Government of British Columbia. Good Samaritan Act, Chapter 172 (RSBC 1996), Vancouver.

11. Government of Ontario. Ontario Ambulance Act, R.S.O. 1990, Chapter A.19, last amendment: 2009, c. 33, Sched. 18, ss. 1, 17 (2) (http://www.e-laws.gov.on.ca/html/statutes/english/elaws_statutes_90a19_e.htm, accessed 10 January 2013).

12. United Nations Economic Commission for Europe. Consolidated resolution on road traffic, 14 August 2009 (ECE/TRANS/WP.1/123) (http://www.unece.org/trans/roadsafe/wp1fdoc.html, accessed 9 January 2013).

13. United States Government. Title 42 USC, The Public Health and Welfare, Section 1395dd, Washington DC, Government Printing Office (http://www.gpo.gov/fdsys/pkg/USCODE-2011-title42/pdf/USCODE-2011-title42-chap7-subchapXVIII-partE-sec1395dd.pdf, accessed 10 January 2013).

14. Government of India. Clinical Establishments (Registration & Regulation Act), 2010 (http://indiacode.nic.in/, accessed 10 January 2013).

15. Government of South Africa. Road Accident Fund Amendment Act of 2005 (http://www.info.gov.za/gazette/acts/1996/a56-96.htm, accessed 10 January 2013).