BİLİRKİŞİ RAPORU

ANKARA 15. İŞ MAHKEMESİ HÂKİMLİĞİNE

Dosya No : **2010 / 1091 Esas**

Davacı : Yakup AYDIN.

Davalı : 1- HABAŞ Sınaî ve Tıbbi Gazlar İstihal Endüstri A.Ş.
2- Yağmur Taşımacılık LTD. ŞTİ.
3- Garanti Sigorta A.Ş.

İnceleme Konusu : Trafik kaza olayında kusur tespiti.

I- **O L A Y**

28.07.2010 tarihinde saat 23:15 sıralarında Ordu - Fatsa karayolu istikametinin 27 km'sinde sürücü Yakup AYDIN'IN idaresinde olan 06 AJ 664 plakalı Likit Gaz Tanker Kamyonu ile seyir halinde iken bölünmüş yolun solundaki refüje girerek sağ yanı üzerine devrilmesi sonucu tek taraflı trafik kazası yapmıştır. Kaza sonucu sürücü yaralanmış ve maddi hasar meydana gelmiştir.

06 AJ 664 plakalı Tanker Kamyonun Yağmur Taşımacılık AŞ'NE ait olup, HABAŞ AŞ. ait likit gaz taşımacılığı işini yapılmaktadır. Trafik kazası Ankara tesislerinden yüklenen likit gazın Trabzon'a boşalttıktan sonra Ankara'ya dönüşte meydana gelmiştir. Yakup AYDIN Yağmur Taşımacılık AŞ'DE şoför olarak çalışmaktadır. Olay zamanında iş yerinin işini yaptığı anlaşılmaktadır.

II- OLAY İLGİLİ TESPİTLER ve DEĞERLENDİRMELER

1- Olay Yeri Ve Olayın İncelenmesi

Olaydan sonrası mahallinde yapılan tespitler 'Trafik Kazası Tespit Tutanağı ve buna bağlı Kaza Yeri Krokisinde' belirlenmiştir (Fatsa Trafik Tescil ve Denetleme Büro Amirliği).

28.07.2010 tarihinde saat 23:15 sıralarında Fatsa'dan Ünye istikametinde seyir halinde iken idaresinde olan tanker direksiyon hâkimiyetini kaybederek gidiş istikametine göre solun sol tarafında bulunan orta refüje (kanal) girip yol bariyerlerine çarparak aracın sol tarafına devrilmiştir.

Kazanın açık havada ve gece olduğu, yolda çalışma ve görüşe engel bir cisim bulunmadığı, kazanın olduğu yolun iki yönlü trafiğe açık düz bir yol, yol şerit çizgisinin mevcut olduğu, viraj

hankriminal.com

ve kavsak yok, yol asfalt genişliğinin 11 metre, zeminin kuru, görünür hali ile yoldan kaynaklanan kusurun bulunmadığı, eğimsiz düz yol, kavşak yok, geçit vb. hiçbiri yok,

Aracın kusurları ile ilgili ve diğer husus yer almamaktadır. Sürücünün alkol kontrolü yapılmadığı, kazaya neden olan aracın yüksüz, hızı belli değil, takometreden çıktı alınamadığı belirtilmiştir.

Aracın ilk bariyerlere çarpmasından sonra ikinci ve defa çarptığı ve 28 metrede yan yatarak durduğu krokide işaretlenmiştir.

Kazanın oluşumunda sürücü Yakup AYDIN'IN 2918 sayılı KTK maddelerinden 84. ve göre ve diğer kusurlardan 47/1-d kuralını ihlal ettiği görüş ve kanaatine varıldığı ifade edilmiştir.

[Madde 84 – Trafik kazalarında sürücü asli kusuru sayılan haller (b) Taşıt giremez trafik işareti bulunan karayoluna veya bölünmüş karayolunda karşı yönden gelen trafiğin kullandığı şerit, rampa ve bağlantı yollarına girme),

Madde 47 – Karayollarından faydalananlar aşağıdaki sıralamaya göre; d) Trafik güvenliği ve düzeni ile ilgili olan ve yönetmelikte gösterilen diğer kural, yasak, zorunluluk veya yükümlülüklere, uymak zorundadırlar.]

2- Sürücü, Kazazede Yakup AYDIN

Yakup AYDIN; olay tarihinde Yağmur Taşımacılık AŞ.'DE şoför olarak çalışmaktadır. 40 yaşında, E sınıfı sürücü belgesine sahip, taşımacılık şirketi HABAŞ AŞ. ait likit gaz taşımacılığı işini yapmaktadır. Sürücüye işe başlamadan önce HABAŞ AŞ. Tarafından 11.12.2009 tarihinde gerçekleştirilen 'Likit Oksijen, Azot, Argonun Özelikleri, Uyulması Gerekli Güvenlik Kuralları, Sevkiyat, Stok Tankı Ve Diğer Ekipmanların Tanıtımı, Güvenli Nakledilmesi, Stok Tankına Doldurulması, Kontrolleri, Müdahale Edilmesi Ve Uyulması, Kontrolleri, Müdahale Edilmesi Ve Uyulması Zorunlu, İş Güvenliği Kuralları' konulu eğitime katılmıştır.

Yakup AYDIN iş kazası raporu dosyası ifadesinde (22.09.2011); olaydan bir gün önce (27.07.2010) saat 17.30 sıralarında HABAŞ AŞ.'NİN Ankara tesislerinden yüklenen gazı Trabzon'a ertesi gün aynı saatlerde (28.07.2010, saat 17:30) boşalttığını ve Ankara'ya dönüşe geçtiği sırada araçta gözle görünür bir arıza olmadığını, Fatsa çıkısına geldiğinde aracın sol tarafında balyozla vurulmuş gibi ses duyulduğunu, sol lastiğin patladığını fark ettiğini tankerin sol refüje çıktığını ve sağ yana devrildiğini,

Kendi beyanına göre tehlikeli maddelerin dolumu, boşaltılması ve taşınması dikkat edilmesi hususlarla ilgili eğitim aldığı (15 gün). 1989 yılında ehliyet aldığını, uzun süredir kamyonculuk yaptığını, bundan önce kaza yapmadığını, tankerde olan teknik durumdan dolayı kaza yaptığını, ilk yardım, sağlık gibi konularda daha önce çalıştığı firmalardan eğitim aldığını, HABAŞ ve Yağmur Taşımacılıktan böyle bir eğitim almadığını,

hankriminal.com

Olayda yaralanıp gözünü Fatsa Devlet Hastanesinde açtığı, Ordu ve Ankara'da hastanede tedavisinin devam ettiğini, alkol kullanmadığını, yorgun olmadığını,

Araçta sorun olduğunu, tamirci Yaşar Ustaya söylediğini, onunda 'git gel dönüşte lastiklerini yaparız' dediğini. Yaşar Usta'nın Yağmur Taşımacılık çalışanı olup, araçların bakımını yaptığın ifade etmektedir.

3- Araç İle İlgili Bilgiler

06 AJ 664 plakalı tanker kamyonla ilgili tescil trafik belgelerinin sunulmadığı görülmektedir. Beyanlara göre Likit Gaz Tanker kamyonu olarak kullanıldığı anlaşılmaktadır.

TRAMER Bilgilerine göre; 06 AJ 664 plaka olarak, sigorta şirketi RAY AŞ.; Başlama 19.02.2010 ve bitiş 19.02.2011 tarihleri ile zorunlu trafik sigortası yapılmış olduğu,

General Sigorta Şirketi (Prestij Kasko sigorta zeyli) başlangıç tarihi 13.08.2010, bitiş tarihi 04.03.2011 olan poliçede araç bilgileri; 06 AJ 0664 plakalı, BMC Kamyon PRO 624 (6x2) YHT, 2004 model, kullanım şekli tanker,

06 AJ 0664 plakalı, BMC Kamyon PRO 624 ile kaza öncesi ve sonrası ile hiçbir bilginin dosyaya sunulmadığı, özellikle mahkemenin ısrarla istemesi halinde sunulmadığı, İş Kazası Raporu iş yeri kayıtlarının incelenmesinin yapılamadığı, dosyada iş yeri ve kaza yapan araç ve kazazede sürücü ile bilgiler sunulmadığı anlaşılmaktadır.

Bu durumda araçla ilgili periyodik muayene, özel kontrollerin ne aşamada yapılıp yapılmadığı, özellikle HABAŞ AŞ.'NİN de kontrol yetkisinin bulunduğu sözleşmeden anlaşılmaktadır.

Kaza olayı ile ilgili olarak olay yerinde kaza fotoğrafları, olay soruşturma dosyası, aracın tamir edilmesinde ne tür tamiratlar yapıldığı (lastik patladı ise hangi lastiğin patladığı ve diğer tamiratlar) hususlarının bulunmadığı görülmektedir.

4- Sözleşme; Tanker İle Dökme Gaz Taşıma Anlaşması Sözleşmesi

On yedi maddeden ibaret olan HABAŞ AŞ. ve Yağmur Taşımacılık LTD. ŞTİ. arasında 10.06.2005 tarihi ile TANKER İLE DÖKME GAZ TAŞIMA ANLAŞMASI SÖZLEŞMESİ imzalanmıştır. Olay tarihinde bu sözleşmenin geçerli olduğu varsayılmaktadır. HABAŞ'IN Ankara'daki tesislerinden doldurulan gazın satılan yerlere naklinin Yağmur Taşımacılık LTD. ŞTİ. tarafından nakledilmesi hususlarını kapsamaktadır.

Yağmur Taşımacılık LTD. ŞTİ. taşıma işini yapmakla beraber nakil işlerinin sağlıklı yapılabilmesi için HABAŞ AŞ.'NİN araçlar ve sürücülerini gözetleme, kontrol yetkilerin olduğu, uygun göreceği kamyonlara tanker takılacağı, kamyonda arıza vb. bildirileceği, eskime ve arızalar yaptırılacak, HABAŞ kontrolünde tespit edilen arızalar ve eksiklikler giderilecek, yaptırılması istenecek gerekirse HABAŞ tarafından yaptırılıp firmaya fatura edilecek (m. 10.6. ve diğer maddeler).

hankriminal.com

5- Yağmur Taşımacılık LTD. ŞTİ.,

HABAŞ AŞ. ile 10.06.2005 tarihi ile Tanker İle Dökme Gaz Taşıma Anlaşması Sözleşmesine göre Ankara'daki tesislerinden doldurulan gazın satılan yerlere naklinin üstlenildiği, kazada ki aracın şirkete ait olduğu ve sürücü Yakup AYDIN burada işçi olduğu anlaşılmaktadır. Yağmur Taşımacılık LTD. ŞTİ. gerek kaza yapan aracın şirkete ait olması gerekse sürücüsünün işçileri olması nedeni ile olayda birinci derecede sorumlu taraf olmaktadır. Tanker İle Dökme Gaz Taşıma Anlaşması Sözleşmesi gereği araçları ve sigortalı işçileri olan sürücü ile taşıma işini yapmaktadırlar. Dolayısı ile gerek aracın bakımı, gerekse sürücünün kurallara uygun olarak işini yapmasının denetlenmesi Yağmur Taşımacılık LTD. ŞTİ.'NİN mesuliyetlerindendir. Yağmur Taşımacılık LTD. ŞTİ. birinci derecede işverendir.

6- HABAŞ Sınai ve Tıbbi Gazlar İstihal Endüstri A.Ş.

Davalı HABAŞ AŞ. tarafından üretilen gazın diğer davalı Yağmur Taşımacılık LTD. ŞTİ. tarafından taşındığı anlaşılmaktadır. Burada HABAŞ üst işveren olarak ortaya çıkmaktadır. Gazın taşıma işini ihale etmiş olmakla birlikte taşınması aşamasında birinci faktör olarak yer almaktadır. Yani Yağmur Taşımacılık taşıma işini yapmakla beraber kontrol ve yetkilerin HABAŞ AŞ'DE olduğu; uygun göreceği kamyonlarla ve tankın monte edilme işini yine araç şoförlerinin belgelerini, kamyonlarda meydana gelen arıza vb. uygunsuzlukların denetimi, gerektiğinde yaptırılması gibi konularda yetkili olduğu görülmektedir.

Eskime ve arızlar yaptırılacak, HABAŞ kontrolünde tespit edilen arızalar ve eksiklikler giderilecek, yaptırılması istenecek gerekirse HABAŞ tarafından yaptırılıp firmaya fatura edilecek (Sözleşme madde 10.6.).

Davalı HABAŞ AŞ, gaz taşıma işini sözleme gereği Yağmur Taşımacılık LTD. ŞTİ.'NE yaptırmaktadır. Ancak adı geçen şirket taşıma işini yaparken işveren HABAŞ AŞ.'NİN üst işveren olarak taşıma işinin koyduğu kurallara uygun olarak veya işin usulüne uygun yapılması yönünde denetleme yetkisi bulunmaktadır. Dolayısı ile taşıma işinden Yağmur Taşımacılık LTD. ŞTİ. sorumlu olmakla birlikte HABAŞ AŞ.'NİN işlerinin aksatılmamasına yönelik araç ve sürücülerinin yeterli teknik ve donanımlarını kontrol ve giderme yetkisi bulunmaktadır. Bunları giderirken ortaya çıkan fazlaya ait ücretleri de taşıma şirketine ödettirme yetkisi bulunmaktadır. Dolayısı ile HABAŞ AŞ.'NİN sözleşmeden kaynaklanan kontrol edici yetkisi bulunmaktadır. Bunu gazın taşınmasında öncelikle kullanırken işveren olarak ortaya çıkan kusurlardan da belli oranda kusurlu olması gerekeceği kanaati oluşturmaktadır.

7- Garanti Sigorta A.Ş.

Davalı Garanti Sigorta A.Ş. mevcut kaza olayının meydana gelmesinde hasım olarak görülemeyeceği, kaza sonrası maddi kayıp gibi bir durum söz konusu ise bu da diğer kusurlu şirketlerin sözleşmelerden kaynaklanacağından onlara bağlı olarak maddi zararın ödenmesinin şeklinde olacağı değerlendirilmektedir.

hankriminal.com

8- İş Kazası Raporu

Sigorta Müfettişi Fatma HACIOĞLU'NUN 25.01.2003/15 tarih ve sayılı İş Kazası Raporu; Davacı Yakup AYDIN'IN Yağmur Taşımacılık LTD. ŞTİ.'NİN sigortalı işçisi olduğunu, olayın trafik ve iş kazası olduğu, işverenin kamyonla ilgili belgeleri iletmemesi nedeniyle aracın kazada faktörünü ve işverenin kusur durumunun tespit edilemediği kanaat olarak belirttiği görülmüştür.

9- Trafik ve İş Kazası

Kazanın trafik kazası olduğu, sürücüsünün sigortalı olması ve iş yerine ait işi yaparken meydana gelmesinden dolayı iş kazası olduğu anlaşılmaktadır. Trafik kazası "Karayolu üzerinde hareket halinde olan bir veya birden fazla aracın karıştığı ölüm, yaralanma ve zararla sonuçlanmış olan olaydır." şeklinde tanımlanmıştır. Trafik kazaları genellikle hiç beklenmedik bir şekilde meydana gelen, can ve mal kaybına yol açan olaylar olarak görülmektedir.

Trafik Kazalarının Başlıca Nedenleri; 1. İnsan, 2. Yol, 3. Taşıt, 4. Çevre, 5. Trafik yönetim, denetim ve uygulaması,

Olarak karşımıza çıkmaktadır. İncelenen kaza tutanağında Çevre ve Trafik yönetim, denetim ve uygulaması nedeni ile ortaya çıkan bir durum tespit edilmemiştir.

İnsan unsuru nedeni ile ilgili olarak; direksiyon hâkimiyetini kaybetme olarak genel bir ifade kullanılmıştır. İnsan faktörüne bağlı trafik kazalarının nedenleri olarak; Acemilik, Dikkatsizlik, Uzun süre uykusuzluk, Hatalı sollama, Aşırı hız, Fazla yük taşımak, Alkollü araç kullanmak, Bazı ilaçları kullandıktan sonra araç kullanmak, Trafik kurallarını dikkate almamak, Rutin araç bakımlarını yaptırmamak sayılabilir. Sürücünün çalışma süresi bu sayılanlara neden olacağından aşağıda *Çalışma Süreleri* kısmında bu konular irdelenmiştir.

Taşıt faktörüne bağlı trafik kazalarının nedenleri diğer kusurlarla birlikle teknik arıza, araçtaki bozukluğu bağlı olarak ortaya çıkmaktadır. Bunlar genel olarak; Rot çıkması, fren boşalması, lastik patlaması, bijon kesmesi, direksiyon kilitlenmesi gibi teknik arızalar, genellikle motorlu araçların düzenli olarak (periyodik) bakım ve onarımının savsaklanması veya gereği gibi yapılmaması, aşırı yüklenmesi, erken yıpratılması, hor kullanılması, kullanım süresi dolmasına karşın yük ve yolcu taşıma işlerinde kullanımının sürdürülmesi gibi işletme kusurlarından ve az da olsa tasarım, üretim, montaj aşamasındaki yapım (imalât) hatalarından kaynaklanmakta; bu yüzden tehlike sorumluluğu olarak nitelenmesine karşın "kusur" öğesi ağır basmaktadır. Dosyanın içeriğinde işveren Yağmur Taşımacılık LTD. ŞTİ. Sürücü v taşıt ile ilgili bilgileri mahkemenin ısrarla istemesi halinde sunmadığı görülmüş olup bunun kusuru gizleme olarak algılanacağı değerlendirilmektedir.

Olayımızda kazanın trafik ve iş kazası olması nedeni ile insan ve taşıt kusurlarının değerlendirilmesi gerekmektedir. İnsan kusurlarından kaynaklanan bazı kusurlar ile araçtan

hankriminal.com

kaynaklanan bazı kusurların davacı ile davalılar arasındaki iş güdümünün sağalamamasından kaynaklanması mümkündür.

10- İş Sağlığı ve Güvenliği Eğitimi

Sürücü işçi Yakup AYDIN'IN yaptığı işin niteliği tehlikeli ve ağır nitelikli işlerdendir. işverenler sürücülere bir trafik kazası oluşmaması için eğitim vermek, riskler konusunda bilinçlendirme yapmakla yükümlüdürler. HABAŞ likit gaz ile ilgili eğitim verdiği anlaşılmaktadır. Ancak işveren Yağmur Taşımacılık LTD. ŞTİ.'NİN işçi üzerinde gözetim ve denetim ödevi bulunduğundan, etkin bir denetleme mekanizması kurmalı ve bu yolla işçinin iş sağlığı ve güvenliği kurallarına uymasını sağlamalıdır.

Bu konu 4857 sayılı İş Kanunun 77 nci maddesinde ve bu maddeye istinaden çıkarılan Çalışanların İş Sağlığı ve Güvenliği Eğitimlerinin Usul ve Esasları Hakkında Yönetmeliğin 4 üncü ve 8 inci maddelerinde düzenlenmiştir. Bu düzenlemelere trafik işini yapan işçinin işverenler tarafından kazalarının önlenmesi için; başta sürücü olmak üzere araç ve yol, hava şartlarına, hız kurallarına uymasını, yük durumunu dikkate almasını, iniş çıkışlarda vites küçültme gibi önlemlere başvurmasını, de içine alacak şekilde iş sağlığı ve güvenliği eğitimi vermekle yükümlüdür. İşverenlerin verecekleri eğitimle işçilerde iş sağlığı ve güvenliği bilinci oluşturacak uygun davranış kazandırmamaları işveren kusuru olarak değerlendirilmektedir. Ayrıca işçinin bu kurallara uyup uymadığı denetlenmelidir. Dosyanın içeriğinde işverenlerin böyle bir uygulamaları bulunmamaktadır.

11- Çalışma Süreleri

Kazalara sebebiyet veren unsurlar değişik olmakla birlikte, yorgunluk çoğunlukla ön planda yer almaktadır. Yorgunluk, sürücünün kavrama ve reaksiyon yeteneklerini önemli ölçüde azaltarak kazalara sebebiyet vermektedir. Kazalara neden olan etmenlerden yorgunluk, uykusuzluk, dikkatsizliğe neden olmaktadır. Buda işçilerin çalışma saatleri ile ilişkilidir.

Karayolları Trafik Kanunu m. 49: Taşıt kullanma sürelerine uyma zorunluluğu: Ticari amaçla yük ve yolcu taşıyan motorlu taşıt sürücülerinin, taşıt kullanma sürelerine aykırı olarak taşıt kullanması ve bunlara taşıt kullandırılması yasaktır. Taşıt kullanma süreleri ile ticari amaçla yük ve yolcu taşıyan motorlu taşıtları kullanacakların denetimi ve süre dışı kullanmaya devamı önleyici tedbirlerle ilgili uygulanacak esas ve usuller yönetmelikte belirtilir.

Karayolları Trafik Yönetmeliği'nde m. 98 Araç Kullanma ve Dinlenme Sürelerine Uyma Mecburiyeti ve Denetleme Esasları; Ticari amaçla yük taşımacılığı yapan ve azami ağırlığı 3.5 tonu geçen araçların şoförleri ile ticari amaçla yolcu taşımacılığı yapan ve taşıma kapasitesi şoförü dahil 9 kişiyi geçen araçların şoförlerinin 24 saatlik herhangi bir süre içinde; toplam olarak 9 saatten ve devamlı olarak 4.5 saatten fazla araç sürmelerini yasaklanmıştır. Anılan yönetmelikte "…bu şoförlerin 4.5 saatlik araç kullanma süresi sonunda, eğer istirahata çekilmiyor ise en az 45

hankriminal.com

dakika mola almaları mecburidir. Bu molalar sürekli 4.5 saatlik araç kullanma süreleri içerisinde en az 15 dakikalık molalar şeklinde de kullanılabilir." denilmektedir.

B) Yük ve yolcu taşıması yapan araç işletenleri ile bu araçları sürenlerden;

a) Araç işletenlerinin;

1) Otobüs, kamyon ve çekici araçlarında takoğraf cihazı bulundurmaları ve bunların işler durumda olmalarını sağlamaları,

2) Araçlarına ait takoğraf kayıtlarını, kayıt tarihinden itibaren 1 ay süreyle araçlarda, 5 yıl süreyle de işyerlerinde, işyeri yoksa araçlarında muhafaza etmeleri veya ettirmeleri,

3) Trafiğe çıkardıkları taşıtların cins ve plakalarını, şoförlerin kimler olduğunu, işe çıkış yer, gün ve saati ile gidilecek yeri kaydettikleri bir defter veya liste düzenleyerek kayıtlarını tutmaları,

4) Yük ve yolcu nakliyatı yapan kuruluş yetkililerinin şoförlerin çalışma sürelerini ve bu süre içerisindeki kural dışı hareketlerini izlemeleri ve kuralları ihlal etmeyi itiyat haline getiren şoförleri eğitmeleri ve bu konuda önleyici tedbirler almaları,

5) Şehirlerarası yük ve yolcu nakliyatı yapan araçlarda, bu Yönetmeliğin öngörmüş olduğu çalışma ve dinlenme sürelerini göz önünde bulundurmak suretiyle, şoförlerin gideceği yer ve güzergâhları dikkate almaları ve buna göre uğrayacağı, il, ilçe veya durak yerlerinde yedek şoförleri hazır bulundurmaları,

zorunludur.

b) Taşıt şoförlerinin;

1) Mesleki Yeterlilik Belgesi alarak araç sürmeleri,

2) Zorunlu olduğu halde takoğrafı bulunmayan veya takoğrafları işler durumda olmayan taşıtları trafiğe çıkarmamaları,

3) Araçlara ait takoğraf kayıtlarını kayıt tarihinden itibaren 1 ay süreyle araçlarında muhafaza etmeleri, zorunludur.

Karayolları Trafik Yönetmeliği'nde m. 99 Takoğraf Cihazı ile Sürücü Çalışma Belgesi Bulundurma ve Kullanma Zorunluluğu: Takoğraf cihazı ile sürücü çalışma belgelerinin hangi cins taşıtlarda bulundurulacağına ve kullanılacağına dair esaslar aşağıda gösterilmiştir.

a) Takoğraf cihazları

2) Takoğraf cihazlarının, şehirlerarası yük veya yolcu nakliyatı yapan otobüs, kamyon ve çekicilerde kullanılır durumda bulundurulması ve kullanılması zorunludur.

3) Takoğraf cihazı takılan her taşıtın işleten ve sürücüsü, takıldığı tarihten itibaren bu cihazları kullanılır durumda bulundurmak zorundadır.

hankriminal.com

Yakup AYDIN iş kazası raporu dosyası ifadesinde; olaydan bir gün önce yani 27.07.2010 günü saat 17.30 sıralarında HABAŞ AŞ. Ankara tesislerinden yüklenen gazı Trabzon'a ertesi gün yani 28.07.2010, saat 17:30 sıralarında boşalttığını ve Ankara'ya dönüşe geçtikten sonra Ordu - Fatsa karayolu istikametinin 27 km'sinde 28.07.2010 tarihinde saat 23:15 sıralarında kazanın meydana geldiği ifade edilmektedir (kaza zamanı ve km. tutanakta belirtilmiştir).

Ankara'dan araçla çıktığı zaman ile kazanın olduğu zaman aralığı 29:45 saat olduğu, yine yola çıktığı günün sabahında işe başladığı (saat 08:00-09:00) saat dikkate alındığında ortalama 37:45 saat çalıştığı, özellikle yola çıkış saati ile kazanın olduğu zaman dilimi aralığının ortalama 30 saat olduğu anlaşılmaktadır.

Trabzon Ankara arası mesafe ortalama 747 km ve Ankara Ordu 566 km olduğuna göre (Karayolları Genel Müdürlüğü internet sayfası).

Aracın tehlikeli madde taşıma yaptığı için azami hızının 50 km/saat, ortalama hızının 45 km/saat olacağı ve ortalama 16 saat aralıksız araç sürmesi gerekeceğinden her 9 saati doldurduğundan en az 11 saat dinlenme yapması gerekirdi.

Sürücü tek şoför olarak Ankara'dan Trabzon'a yükün boşaltılması ile tekrar dinlenmeden saat 17: 30 dönüşe geçtiği ve saat 23:15 kaza anına kadar yaklaşık 6 saat daha araç kullanmıştır.

Trabzon'dan kaza yerine kadar toplam mesafe (27. Km, Ordu 27+566) ortalama 208 km

747+208 = 1055 km yol kat ettiği ve zaman dilimleri dikkate alındığında Karayolları Trafik Kanunu ve Yönetmeliği'nde verilen çalışma sürelerine göre günlük 9 saatlik araç sürebileceğine hesap yapıldığında 23 saat araç sürebilmesi için;

9 saat sürüş + 45 dakika ara dinlenme + 15 saat dinlenme = ortalama 25 saat,

9 saat sürüş + 45 dakika ara dinlenme + 15 saat dinlenme = ortalama 25 saat,

5 saat sürüş + 1 saat dinlenme ……. = ortalama 6 saat,

Olması gereken toplam süre **57 saat** olmalıydı.

Sürücünün Ankara'dan yola çıkması, Trabzon'da gazı boşaltması ve dönüşe geçerek kaza yerine gelmesi için en az 57 saat geçmesi gerekirken 30 saat sonra kaza meydana gelmiştir.

Bu durumda sürücünün dinlenmeden (yorgun, uykusuz) olarak araç kullandığı ve tehlikeli ve ağır vasıta olan araçla hız kuralına uymadan araç kullandığı anlaşılmaktadır. KTK 49, 51 ve KTY 100 maddelerinin ihlal edildiği anlaşılmaktadır.

İşçilerin çalışma sürelerini düzenleyen İş Kanunu'nun 63 üncü maddesinde ise çalışmaların günde 11 saati aşamayacağı düzenlenmiştir. Gece çalışmalarını düzenleyen aynı kanunun 69 uncu maddesinde de "işçilerin gece çalışmaları 7.5 saati geçemez" denilmektedir. Yukarıdaki düzenlemelerden de anlaşılacağı üzere işverenlerin araç kullanan işçilerin iş planlarını düzenlerken çalışma sürelerini dikkate almamaları veya yüklerin vaktinde yerine ulaştırılması

hankriminal.com

amacıyla işçiler üzerinde baskı oluşturmaları neticesinde çalışma sürelerini ihlal etmeleri işveren kusuru olarak değerlendirilebilir

Yine yukarıda hesaplanan zaman çalışma tablosunda görüleceği gibi

Davalı işverenler mesafe ve zaman grafiğini ele aldıkları zaman bu tabloyu bilmeleri gerekmektedir. İşçinin sağlığı, güvenliği için gerekli tedbirleri almaları gerekmektedir. İşçi işten çıkarılma vb. durumlardan dolayı bunları işverenden isteme durumu da düşünüldüğünde

KTK 49 ve 4857 sayılı kanunun 77 maddelerinin ihlal ettiği anlaşılmaktadır.

ARAÇ CİNSİ	YERLEŞİM YERİ İÇİNDE	YERLEŞİM YERİ DIŞINDA		OTOYOLLARDA
		ŞEHİRLERARASI ÇİFT YÖNLÜ KARAYOLLARINDA	BÖLÜNMÜŞ YOLLARDA	
Tehlikeli madde taşıyan araçlar ve özel yük taşıma izin belgesi veya özel izin belgesi ile karayoluna çıkan araçlarda (Belgelerinde aksine bir hüküm yoksa)	30	50	50	60

12- Dosyada Bulunan Eksiklikler

Kamyon ve tırlarda takigraf cihazı bulundurulması zorunludur. Takograf kayıtları, kayıt tarihinden 1 ay süreyle araçlarda, 5 yıl süreyle işyerlerinde saklamaları gerekir. Hız Sınırlayıcı Cihaz; Azami yüklü ağırlığı 12 tonu geçen kamyonlar (N3 Sınıfı araçlar) ile yüklü ağırlığı 5 tonu geçen otobüsler (M3 sınıfı) araçlar hız sınırlayıcı cihaz ile donatılmış olmalıdır.

Karayolları Trafik kanunu ve Yönetmeliğine göre Takoğraf Cihazı verileri Araç sürüş saatleri ve dinlenme zamanlarını göstermesi bakımından önemli delil iken dosyaya sunulmadığından sürücünün yol takip sürelerinin beyana dayalı olduğu ve aracın hızının tahmini hesaplandığı,

Sürücü Yakup AYDIN'IN alkol durumu tespit edilmediği,

Kaza yapan araçla ilgili olay yeri görüntülerinin bulunmadığı, tamir edildiği ancak tamir raporunun dosyaya sunulmadığı, araç tamir edilmesi ile ilgili bilgiler davalılardan istenmiş olup cevap verilmediği anlaşılmaktadır. HABAŞ AŞ. vekili 17.02.2011 tarihli dilekçede aracın ve sürücünün kendilerinde kayıtlı olmadığından belgelerin olmadığını beyan etmekle beraber; Oysa sözleşmenin 2.4 nakliye için tahsis edeceği kamyon marka model plaka numara ruhsat fotokopilerini işe başlamadan teslimi istenmektedir.

hankirim.com

Mahkeme 27.12.2010 tarihinde KISAER Otomotiv kaza yapan aracın tamir edildiği ve tamire ilişkin kayıtlar istenildiği, Aracın sahibi ve işveren olan Yağmur Taşımacılık LTD. ŞTİ., mahkemenin yazılarına cevap vermediği gibi mahkemeye herhangi bir belge sunmadığı, belgelerin ellerinde olması ve mahkemeye sunmaları gerekirken sunmadığı,

İş Kanunu'na göre 5/2. maddesine göre araçlar da işyerinden sayılır. İş sayılan aracın bakım ve onarımı işverenin sorumluluğundadır. Kaza yapan aracın hasarları tespit edilmemiştir. Tespit edilemediğinden aracın kusuruna ait tespitler yapılamamıştır. Örneğin lastiğin patladığı ifade diliyor ancak hangi tekerin patladığı ve buna bağlı aracın hangi istikamete çekeceği gibi bilgiler ve hesaplamalar bulunmamaktadır.

Kusur durumunun tespitinde önemli olan kaza fotoğrafları, tutanaklar, araçların teknik şartlara uygunluk durumları gibi iz ve deliller bulunmamaktadır.

Ayrıca sürücülerin araç kullanma, çalışma ve dinlenme süreleri yönünden sürücü kazalı Yakup AYDIN'IN olay anında işçi olması nedeni ile çalışma süresi, eğitimi, ayrıca yönetiminde aracın iş makinesi özelliğinde olmasından dolayı aşağıda ki hususlar ile ilgili dosyada bilgi bulunmamaktadır. Mesai, gece çalışması, sürücülerin çalışma saati, dinlenme saatine uyulup uyulmadığı gibi hususlar iş mevzuatı hükümlerince ayrıca irdelenmesi gerekebilir.

Soruşturma dosyasının bulunmadığı,

Gibi eksiklikler bulunmakta olup bunların tamamlanması ile dosyanın irdelenmesinin isabetli olacağı değerlendirilmekle birlikte davalıların istenen belgeleri sunmadıkları ve sunmaya yönelik bir çabalarının olmadığı görüldüğünden (Yağmur Taşımacılık LTD. ŞTİ.) mevcut dosya hali ile incelenme ve sonuç belirleme durumunda kalınmıştır.

SONUÇ

Kazalı Yakup AYDIN olay tarihinde iş yerine ait araç ile yük boşalttıktan sonra geri dönerken kaza yaptığı, 06 AJ 664 plakalı tanker Yağmur Taşımacılık LTD. ŞTİ. ait olduğu ve taşınan yükün HABAŞ Sınaî ve Tıbbi Gazlar İstihal Endüstri A.Ş. ait olduğu,

Trafik kazasına şoförün olay günü sevk ve idaresindeki aracın direksiyon hâkimiyetini kaybetmesi sonucu bariyerlere çarpması ve yan yatması ile meydana geldiği,

2918 Sayılı Karayolları Trafik Kanunu ve İş Kanununun ilgili madde hükümleri göz önüne alındığında olayın meydana gelmesinde kusurun dağıtılmasında olay yeri, olaya karışan araç, sürücü, işveren/ler durumları da dikkate alındığında;

Sürücü Kazalı Yakup AYDIN idaresinde olan tanker kamyonu seyir halinde iken kazaya sebep olması nedeni 2918 sayılı KTK maddelerinden 84. ve göre ve diğer kusurlardan 47/1-d kuralını ihlal ettiği 'Trafik Kazası Tespit Tutanağı ve buna bağlı Kaza Yeri Krokisinde' belirlenmiştir. Bu yönü ile olayda kusurlu olduğu açıktır. Yine yukarıda irdelenen konularda

hankriminal.com

aracın bakımını yaptırmada ihmalkâr davrandığı görülmektedir. Ancak Sürücü Yakup AYDIN'IN işçi olduğu ve verilen işleri iş kaybetme riski taşımadan tamamla isteği, çalışma süreleri gibi işçinin güvenlik ve sağlığını etkileyen hususlara işverenin dikkat etmediği yine taşıtın gerekli bakım onarımı ile periyodik bilgilerin bulunmadığı/olmadığı dikkate alındığında kazanın meydan gelmesi için gerekli önlemleri almada tedbirsiz ve dikkatsiz davrandığından dolayı kusurlu olacağı değerlendirildiğinde Davacı Yakup AYDIN'IN % 20 kusurlu olacağı,

Yağmur Taşımacılık LTD. ŞTİ., işveren olarak gerek aracın teknik özellikleri yönü ile gerek aracı kullanan sürücünün iş sağlığı v güvenliğinin sağlanarak taşıma işinin güvenlikli bir şekilde sağlanmasında birinci derecede sorumludur.

Kazanın meydana gelmesi aracın teknik sorunlarından veya sürücünün dikkatsiz davranmasından meydana geldiği anlaşılmaktadır. Aracın bakımından birinci derecede işveren olarak sorumlu olduğu halde aracın bakımını yaptırmada ihmalkâr davrandığı görülmektedir. Yine Sürücü Yakup AYDIN'IN çalışma saatlerini, tehlikesiz araç kullanmasının sağlanmasını işveren olarak denetlemekle görevlidir.

Ancak Davalı Yağmur Taşımacılık LTD. ŞTİ., sürücünün gerekli dinlenme sürelerine uyarak araç kullanmasını sağlamaya yönelik kontrolleri almadığı, araçta tokoğraf ve dijital kontrol sistemlerini bulundurmadığı görülmektedir. Özellikle yapılan işin tehlikeli ve riskli olması nedeni kazaya neden olabilen taşıtın teknik donamı ve çalışma süreleri gibi işçinin güvenlik ve sağlığını etkileyen hususlara işverenin dikkat etmediği yine taşıtın gerekli bakım onarımı ile periyodik bilgilerin bulunmadığı/olmadığı dikkate alındığında kazanın meydan gelmesi için gerekli önlemleri almada tedbirsiz ve dikkatsiz davrandığından dolayı kusurlu olacağı değerlendirildiğinde Davalı Yağmur Taşımacılık LTD. ŞTİ.'NİN % 70 kusurlu olacağı,

Davalı HABAŞ Sınaî ve Tıbbi Gazlar İstihal Endüstri A.Ş. taşıma işini Yağmur Taşımacılık LTD. ŞTİ. yaptırmaktadır. Doğal olarak taşıma işinden sorumlu olmadıkları görünmekle birlikte Tanker İle Dökme Gaz Taşıma Anlaşması Sözleşmesi metinleri tetkik edildiğinde taşıttıkları gazın güvenli bir şekilde ilgili yerlere taşınması aşamasında gerektiğinde kontrol edici, düzeltici, tamir edici yetkilerinin bulunduğu görülmektedir.

hankriminal.com

Burada HABAŞ üst işveren olarak ortaya çıkmaktadır. Gazın taşıma işini ihale etmiş olmakla birlikte taşınması aşamasında birinci faktör olarak yer almaktadır. Yani Yağmur Taşımacılık taşıma işini yapmakla beraber kontrol ve yetkilerin HABAŞ AŞ'DE olduğu; uygun göreceği kamyonlarla ve tankın monte edilme işini yine araç şoförlerinin belgelerini, kamyonlarda meydana gelen arıza vb. uygunsuzlukların denetimi, gerektiğinde yaptırılması gibi konularda yetkili olduğu görülmektedir.

Davalı HABAŞ AŞ. taşıttığı gazın güvenli bir şekilde taşınması için gerekli tedbirleri almakla birlikte kazaya neden olabilen taşıtın teknik donamı ve çalışma süreleri gibi işçinin güvenlik ve sağlığını etkileyen hususlara üst işveren olarak gerekli hassasiyeti göstermediğinden özellikle Davalı Yağmur Taşımacılık LTD. ŞTİ.'Nİ ve onun araç ve işçilerini denetleme yetkisi bulunduğu halde kazanın meydana gelmemesi için gerekli önlemleri almada tedbirsiz ve dikkatsiz davrandığından dolayı kusurlu olacağı değerlendirildiğinde Davalı HABAŞ Sınaî ve Tıbbi Gazlar İstihal Endüstri A.Ş.'NİN % 10 kusurlu olacağı,

Garanti Sigorta A.Ş. ile ilgili dosyada bir durum tespit edilemediğinden dolayı olayda dosya kapsamında bir kusurunun bulunamayacağı,

Kanaatlerine varılmıştır.
Arz ederiz. 02.07.2013

Mustafa KAYGISIZ	**Berrin PARLA**	**Vahap ERGÜL**
Emniyet Müdürü	İnşaat Y. Mühendisi	İnşaat Mühendisi
Trafik Kriminalisti	İş Güvenliği Uzmanı	İş Güvenliği Uzmanı

hankriminal.com