

TRAFİK SUÇLARI, CEZALARI VE YARGILAMASINDA YENİ SORUNLAR

Prof. Dr. Duygun YARSUVAT

GİRİŞ

1 — Toplumların suç olayına karşı ilgi duyduğu bir gerçektir. Bu ilgi, işlenen suçların toplumda arzettiği tehlikeye göre büyüklük kazanır. Trafik Suçları da, son 20 yıl gündeminde Türk kamuoyunu meşgul eden sorun olarak yerini almıştır. Basın, kamuoyunun dikkatini trafik üzerine çekmiş, ölümle sonuçlanan olayları, günlük gazete haberleri arasında baş yeri almıştır. “*Trafik Anarşisi*” gibi sloganlar kullanılarak kamuoyu oluşturulmuş ve hatta basın kuruluşları tarafından 1976 yılı içinde “*Trafik Kazaları*” yılın olayı olarak ilân edilmiştir¹.

1980 yılı ise, 1979’u “*anarşi*” yılı olarak ilân etmek durumundadır. Anarşik olaylar Türkiye gündeminin en önemli sorunu haline gelmiş ve trafik kazaları gazete haberleri arasındaki yerini ve bunun sonucu olarak da kamuoyunun ilgisini kaybetmeğe başlamıştır. İnsanlar artık daha yakında olduğunu hissettiği tehlikeye karşı kaygı duymakta ve adeta yaşama hakkının elden gittiği kuşkusu içinde ilgisini bu yönde geliştirmektedir.

Oysa trafik sorunu bir önceki yıllara oranla aynı düzeyde ehemmiyetini sürdürmektedir. Polis, diğer anarşik suçlarla fazlaca meşgul olması nedeniyle trafik suçlarının takibinde ve önlenmesinde etkili bir rol oynayamamaktadır. Dolayısıyla bu suçlarda siyah sayıların bugün büyük bir yekûne ulaşmış olduğunu da kabul etmek gerekir.

1) Bk. Milliyet Gazetesi, 1 Ocak 1977.

2 — Trafik, sorunun büyüklüğüne ve beraberinde getirdiği suç teşkil eden fiillerin çokluğuna rağmen, toplumun, trafik kurallarını benimsediği söylenemez. Bunun sonucu olarak da konuyu düzenleyen yasalar pek uygulanamamaktadır. Daha önce yapmış olduğumuz bir araştırmanın sonucuna göre, yaya veya vasıta sürücüsü olarak insanlar, trafik kurallarının ihlâl edilmesinin ahlâksız bir hareket olmadığı, bu kuralları ihlâl etseler dahi kendilerine herhangi bir zararın gelmeyeceği, bir ceza ile karşılaşmayacakları, ceza verilse de bu cezanın etkisiz kalarak infaz edilemeyeceğinin inancı ve güveni içinde bulunmaktadır².

3 — Bugüne kadar trafik sorununun boyutları konusunda söz sahibi olanların ileri sürdükleri ortak noktalar; trafik kanunlarının eksikliği, kanunları ihlâl edenlere karşı sert tedbirlerin alınması, öngörülmuş bulunan cezaların arttırılmasıdır.

Belirtelim ki, yargılama makamları ve polis bu ortak arzuya uygun hareket edememiştir. Polis bu görevi yapmak için hazır değildir. Hazır olmamasının çeşitli nedenleri vardır.

- Polis adet ve teçhizat itibariyle elverişsizdir.
- Polis eğitim itibariyle yetersizdir.
- Polis müdahale alanının çok genişlemiş olması nedeniyle bıkkınlık içindedir.

4 — Trafik sorununu çözümlemek üzere, 1950 yılında yapılmış bulunan "Karayolları Trafik Kanununu" değiştirmek üzere bir takım kanun tasarılarının çeşitli kuruluşlar ve bakanlıklar tarafından hazırlanmış olduğunu görüyoruz. Bugün yürürlükte bulunan kanun 30 yıllık hayatı boyunca devamlı eleştirilmiş ve trafik sorununun yegâne sorumlusu olarak gösterilmiştir. Oysa bu kanunun gerektiği biçimde uygulanamadığı açıktır. Bununla beraber en son olarak Türkiye Turing ve Otomobil Kurumu tarafından hazırlanmış bir kanun tasarısı da, yine bu trafik kanunu değiştiren kanun projeleri kervanında yerini almıştır. Bu son kanun tasarısını hariç tutarsak, 1961 yılında bu yana hazırlanan bütün tasarılar da iki görüşün hâkim olduğunu gözleyebilmekteyiz: Bunlardan birincisi ülkede kara trafiğinin düzenlenmesinin belli bakanlıkların inhisarı al-

2) Yarsuvat, Duygun, Trafik Suçları, İstanbul, 1972, 29.

tına alınmak istenmesi; (böylece Devletin çeşitli kuruluşları arasında koordinasyon kaldırılmakta ve yalnızca bir bakanlık yetkili kılınmaktadır). İkincisi ise, trafiğin ve sebep olduğu sonuçlarının yalnızca yasa değişikliği ile giderilebileceği görüşüdür. Bu yaklaşımla, yeni yasalar sihirli bir deynek olarak mütalâa edilerek, her şeyin tasarının, kanunlaşması ile bir an içinde düzeleceğine dair inanç hâkim kılınmaktadır. Oysa bilindiği gibi bugün yürürlükte bulunan 6085 sayılı Karayolları Trafik Kanununun bazı hükümleri henüz uygulanma alanı dahi bulmamıştır. Trafik Mahkemelerinin kurulmasına dair olan hükmünü örnek olarak verebiliriz. Ayrıca 1961 yılında 232 sayılı kanunla yapılan değişiklik ile kanunun 65. maddesinde yer alan Sulh Ceza Hâkiminin Ceza Kararnamesi ile ceza vermesi kaldırılmak suretiyle kanunun sistemi de bozulmuştur.

5 — Belirtelim ki, 6085 sayılı Kanunu bir dokunulmazlığa sahip olduğunu, değiştirilmemesi ya da yeni bir kanunun yapılması gerektiği görüşünde değiliz. Ancak yalnızca kanun ile problemlerin çözüleceğine dair yaklaşımın karşısındayız. 1978 yılında TTOK tarafından yapılan tasarı, konuya en açık ve yakın bir düzenleme getirdiği kanun tekniği bakımından diğer tasarılar nazaran daha iyi olduğunu kabul etmek gerekir. Ancak hemen makro düzeyde bir eleştiri yapmak icap ederse bu tasarının da çok geniş 175 maddeden oluştuğu ve kanunda yer alması gerekmeyen bir çok ayrıntıyı 175 madde içinde düzenlendiğini de belirtmemiz icap eder.

Bu tasarıda sahtekârlık ile ilgili maddelere yer verilirken, Karayolu taşımacılığını düzenleyen hükümlere hiç değinilmemiştir. Beş yıllık kalkınma planlarında yer alan bu konunun Trafik kanununun içinde veya ayrı bir kanun ile düzenlenmesinin yararlı olacağı inancındayız.

I. TRAFİK SUÇLARI

6 — Bugün Ceza Hukuku ve ona bağlı olarak Ceza Adaleti uygulama alanlarının sınırları çok genişlemiş, Ceza Kanununun dışında özel ceza kanunları veya ceza normu taşıyan kanunların uygulanması ceza yargılamasına ağır bir yük getirmiştir. Elimizdeki

istatistikler bu gerçeği açık bir biçimde ortaya koymaktadır³. Bu ağır yük birçok konuda ihtisaslaşmayı zorunlu kılmakta bu nedenle birçok mahkeme ihtisas mahkemesi olarak karşımıza çıkmaktadır. Basın mahkemeleri, İş mahkemeleri, Trafik mahkemeleri örneklerini sıralayabiliriz. Hatta Yargıtay içinde belli dairelerin hangi suçların yargılanması ile meşgul olacağı kuruluş kanununda da belirtilmiş bulunmaktadır.

7 — İşte Ceza Yargılamasının yüküne katkıda bulunan Trafik Hukuku, iki ayrı gurup suç teşkil eden fiilleri kapsamı içine almaktadır : bunlardan birinci grubu "*Trafiği düzenleyen kurallara aykırılıklar*" meydana getirmekte ve özel kanunlarda yer alan kaba-hat türünden suçlar arasında yer almaktadır. İkinci grup ise, daha geniş anlamli olarak, trafiği düzenleyen hükümlerin ihlâli sonucunda meydana gelen taksirle müessir fiil veya taksir ile adam öldürme suçlarından oluşmaktadır. Bunlar cürüm sayılmaktadır⁴.

Birinci gruba giren suçların işlenmesinde ahlâkî bir kötülüğün bulunmadığı konusundaki görüş, kamuoyunda hâkimdir. Teknik suçlar olarak kabul edilen bu fiillerin işlenmesini toplum hoşgörü ile karşılamaktadır. Ancak kanun koyucular doğuracağı tehlikeleri gözönüne alarak bu gibi fiilleri cezalandırma ksuretiyle önleyici bir rol oynamayı ihtiyar edinmişlerdir.

8 — İkinci grubu teşkil eden Türk Ceza Kanununda, bugün için tarifini bulan suçlar ise, kişiler üzerinde daha ağır nitelikte sonuçlar meydana getiren fiillerdir. Bu konuda kanun koyucuların daha sert davranma eğiliminde olduğu görülmektedir. Hemen burada belirtelim, neticeleri ağır olmasına rağmen trafik kurallarına aykırılık sonucu ortaya çıkan yaralama ve ölüm olayları yine de, fiilin taksirli olduğu gözönüne alınarak bütün karşılaştırmalı hukukta diğer suçlara oranla, hoşgörü içinde ele alınmaktadır.

Her iki gurup suç adil, dürüst, bir yargılamaya konu teşkil etmekte, ikinci grup suçlarda ceza sorumluluğuna, kusurluluk, temel teşkil ederken, birincilerde objektiflik esas olarak alınmaktadır.

3) Bk. Yargıtay Kararı, Yargıtay Hukuk ve Ceza Daireleri Başkanlar Kurulu Kararı, RG. 6.2.1980, sy. 16892, s. 41.

4) Conseil de l'Europe Lignes Directrices Concernant les infractions dans un Code Européen de la Route, Strasbourg 1979, 18.

Cezalandırmanın esasını trafik suçu teşkil eden fiillerin genel ve kişisel olarak önlenmesi ile toplumun müdafaasının gerçekleştirilmesi meydana getirmektedir.

A. Trafiği düzenleyen kurallara aykırılıklar ile ilgili suçlar.

9 — Trafiği düzenleyen bütün kurallar direksiyon arkasında oturan kişilerin, eylemlerini tam bir düzen içinde tehlike doğurmadan sürdürme amacını gütmektedir. Bazı fiiller, meydana getirebilecekleri ağır sonuçlar gözönüne alınarak aynı gruba giren diğer suçlara nazaran daha ağır biçimde cezalandırılmışlardır. Söz gelimi, “kazadan sonra durmamak”, “gerekli yardımda bulunmamak” fiillerini bunlara örnek olarak gösterebiliriz. Kişinin vasıta kullanmaya uygun bir durumda bulunmadığı hallerde vasıta kullanması da ayrıca önemli bir suç olarak bu grup içinde yer almaktadır. Alkol ve uyuşturucu maddenin etkisi altında vasıta kullanmak bu konuda gösterebileceğimiz örneklerdendir. Bunların dışında kalan ve kanunda cezalandırılan fiiller daha ağır neticeleri önleyici nitelikte tedbirler olup, doktrinde “Önleyici Suçlar” olarak ifade edilmektedir. Bu önleyici tedbirler kamuoyu tarafından güçlükle kabul edilmektedir. Çoğu zaman meydana gelen bir kaza, bu fiillerin cezalandırılmak suretiyle daha vahim sonuçların önlenmesinin haklılığını ispat etmektedir.

10 — Bu fiillerin cezalandırılmaları ülkelere göre değişik biçimler arz etmektedir. Ancak belirtmek gerekir ki, birçok batı avrupa ülkesinde bu gibi önleyici nitelikteki fiillerin cezalandırılmalarındaki etkinlik konusunda kuşklar bulunmaktadır. Bazı ülkelerde adliye mekanizmasının yükünü azaltmak amacıyla bu gibi fiillerin cezalandırılmaları ceza hukuku dışına çıkarılmakta ve özellikle trafik suçları konusunda bir “depenalizasyona” gidildiği görülmektedir. Örnek vermek gerekirse, 25 Mayıs 1968 tarihli Alman Düzene Aykırılıklar Kanununu; trafik hukukunda yer alan kabahat nevinden sayılan fiilleri suç olmaktan çıkaran 2 Mayıs 1967 tarihli İtalyan Kanununu gösterebiliriz. Ayrıca Kara Avrupası hukuku dışında kalan Anglo - Sakson hukukunda da özellikle trafik suçları konusunda aynı görüşün hâkim olduğunu, trafik kurallarını ihlâl eden kabahat nevinden suçları “kamu haksız fiilleri” “Public torts”, “Public Welfare offences” veya “Civil Offences” tabirleri ile ifade edildiği göz-

lenmektedir. Amerikan hukuk öğretisinde bütün trafik kurallarına aykırı davranışların idarî organlar tarafından yargılanması ve verilecek karara karşı yargı makamlarına başvurulması imkânının tanınması istenmektedir. Bu cezalandırılmada güdülen amacın cezalandırılan kimsenin eğitilme ve tedavi edilmesi olduğu vurgulanmaktadır. Trafik suçlarının Ceza Hukuku alanının dışına çıkarılması, yani depenalize edilmeleri 7. Milletlerarası Ceza Hukuku Kongresinde teklif edilmiş ve fakat bu teklif iltifat görmemişti⁵.

11 — Türk hukukunda idarî suç veya idarî kabahat adı altında toplayabileceğimiz birçok fiile, idare tarafından yaptırım uygulanması kabul edilmiştir. Hatta Trafik Kanununun 1961 yılında 232 sayılı kanunla yapılan değişiklik en sonra ortaya çıkan durumda olduğu gibi bazı hallerde idarî organlar tarafından verilen müeyyideye karşı bir yargı makamına itiraz etmek hakkı dahi tanınmamıştır. Bu da kanunda değişikliği yapanların çok küçük ihlâlleri, belli bir disipline uymamayı gerçek suç olarak görmemesine bağlayabiliriz⁶.

Ufak tefek suçların sayılarının Türkiye’de de gittikçe artması karşısında, “suçun maliyeti” ülkemizde çok yüksek rakamlara ulaşmaktadır. Mahkemelerin yükü artmakta ve aynı zamanda bu ihlâllerin faillerinin de, yargılamaya ayıracak zamanları bulunmamaktadır. Olaya bu açıdan da bakıldığında özellikle kabahatler konusunda bir cezalandırmamağa gidilmesinin yerinde olacağı görüşü önem kazanmaktadır. Gerçek böyle olmakla beraber yakın yıllarda trafik konusunda yapılmış bulunan, 1593 sayılı “Erişme Kontrollü Karayolları Kanunu” nun 12. maddesinde kanunda yazılı yasaklara aykırı hareketlerin faillerine 50 - 1000 kadar hafif para cezası ve 5 günden 30 güne kadar hafif hapis cezası öngörülmüş ve bu gibi fiillerin yargılanmasının Sulh Ceza Mahkemesi görevi içinde kaldığı ve acele hususlardan olduğu ayrıca belirtilmiştir. Kanun koyucunun bazı fiillerin ceza hukuku dışında çıkarılması konusunda bilinçli davranmadığını ortaya koyması bakımından ilgi çekici kabul etmek gerekir⁷.

5) Bk. Revue de Science Criminelle et de Droit Comparé, 1962, s. 16.

6) Yarsuvat, Trafik Suçları, 41.

7) Kanun metni için bak. RG. 11.6.1972, sy. 14212; Düstur, 5. t. c. 11, sy. 2, 623.

B. Ceza Kanununda yer alan Trafik Suçları.

12 — Trafik kurallarını ihlâl eden davranışların yegâne trafik suçu olarak kabul edilmesi, kuşkusuz eksik bir tutum teşkil eder. Gerçekten KTK. da yer alan kurallara aykırı fiilleri, “trafik suçu” olarak nitelerken, TCK. nun 565 ve 455 ve 459. maddelerinde yer alan suçları da aynı mahiyette görmek icap eder. Bu nedenle trafik suçlarını Karayolları Trafik Kanununda yer alan ve almayan suçlar olarak ikiye ayırmak mümkündür. Uygulamada Ceza Kanununda yer alan bu suçlara daha fazla rastlanmakta ve önem verilmektedir. Hatta diyebiliriz ki, trafik suçu olarak yalnızca ölümle ya da yaralama ile sonuçlanan bu gibi taksirli filler anlaşılmaktadır. Bu yaklaşımın bir sonucu olarak bugün ülkemizde yayınlanan istatistikler trafik suçlarından ziyade trafik kazalarına yer vermektedir. Trafik anarşisi diye adlandırılan ve kamu oluşturmasında kullanılan slogan yalnızca kendine ölüm ve yaralanmaya sebebiyet veren trafik suçlarına ilgi duymuştur.

13 — İngiliz trafik hukuku, trafik ile ilgili bütün suçları aynı kanun içinde toplamış bulunmaktadır. Kara Avrupası ülkeleri kanunlarında bu yola gidilmediği ve ceza kanunlarının bazı hallerde trafik suçu teşkil eden hallere uygulandığı görülmektedir. Bu farkın Anglo - Sakson hukukunun kendine özgü hukuk sisteminden ve kanunlaştırma tekniğinden ileri geldiğini söylemek yanlış olmaz. Trafiğin yeni gelişmeğe başladığı devirlerde trafik kurallarının ihlâleden fiillerin ceza kanunlarında yer alan hükümlerle karşılanmağa çalışıldığı, başarısız kalındığı görülünce, ayrı trafik yasalarının yapıldığı izlenmektedir⁸. Uygulamanın bu biçimde gelişmesi sonucu bugün hâlâ ceza kanununda yer alan bazı suçlar trafik ihlâl ve kazalarına uygulanmaktadır. Gerçekte trafiğin özelliği gözönünde tutularak bütün trafik ile ilgili suçların bir trafik kanununda toplanması yerinde bir görüş olarak kabul edilmelidir. Nitekim bu görüşten hareket eden Türkiye Turing ve Otomobil Kurumu tarafından oluşturulan bilim kurulu tarafından hazırlanan tasarı bu görüşten hareket ederek Trafik kazaları başlığı altında 7. bölümünde, yaralama ve ölümle sonuçlanan kazalarda sorumluluk, sürücünün ya da olaya karışan üçüncü kişilerin yükümlülüklerini ayrıntılı bir biçimde düzenlemiştir.

8) Yarsuvat, Trafik Suçları, 46.

14 — Modern ceza hukukunda taksirli cürümler kasıtlı cürümler yanında ikinci büyük gurubu oluşturmaktadır. Kanunumuzun mehzazını teşkil eden 1889 İtalyan Zanerdelli kanununun yapıldığı zamanlarda taksirli suçlar önemsenmeyecek derecede az idi. Oysa son elli yıl içinde manzara tamamen değişmiş, insanın hayatını, malını tehlikeye düşüren eylemler, trafiğin yoğunlaşması ile yeni boyutlar kazanmıştır. Yurdumuzdaki istatistikler ve karşılaştırmalı hukuk trafik kazalarında insan hatalarının % 90 civarında etken olduğunu ortaya koymaktadır⁹. Bu nedenle trafik suçları içinde taksirle adam öldürme ve taksirle müessir fiil suçları üzerinde biraz durmak istemekteyiz.

15 — Bilindiği gibi TCK. nun 455 ve 459. maddeleri ölüm veya yaralama ile sonuçlanan diğer taksirli fiiller yanında, trafik kazalarına da uygulanmaktadır. Bu suçun maddî unsurunu iradî bir hareketin varlığı ve bunun sonucu olarak istenmeyen ve fakat öngörülebilir bir neticenin meydana gelmesi teşkil eder. Ceza kurallarının emredici niteliklerinden hareket edersek, taksirli bir hareketi suç olarak tanımlayan hükümler, kişide objektif olarak bir dikkatin, tedbirin bulunmasını aradığını görürüz. Yani cezalandırılan bir neticenin doğmaması için, yapılmış bulunan hareketin hukuka uygun olması gereklidir. Bu biçimde aranılan özenin bulunmaması halinde, bir hakkı ihlâl eden kimse zararın meydana gelmesini isteyip istemediği gözönüne alınmadan neticeden dolayı sorumlu tutulacaktır. İşte aranılan bu dikkat, özen ve tedbirin ölçüsü ve biçimi, korunan hukukî menfaatlere yapılacak tecavüzlere engel olmak için konulmuş bulunan normlarda her zaman gösterilmiş değildir. Ceza kanununda "*tedbirsizlik, veya dikkatsizlik, veya meslek ve sanatta acemilik veya nizamat ve emavir ve talimata riayetsizlik*" derken bir açıklık getirmemiş, uygulamada ise bazı mesleklerin icrasında, örf ve adet yolu ile dikkat ve özen kuralları yerleşmiştir. Trafik hukukunda ise, yasalarda davranışları düzenleyen özel ve ayrıntılı kurallara rastlamaktayız. Söz gelimi, Trafik Kanununun 30-43. maddeleri arasında bu tür kurallara yer verilmiştir. Böylece vasita kullanılırken uyulması gerekli hususlar gösterilmiştir. Bu hükümlerde yer alan esaslara ay-

9) Leauté J. - Tunc, A., Les frontières de la Repressions en Matière de l'imprudence, "Les Frontiers de la Repression, I, Bruxelles, 1974, 40-41.

kırı davranışlar sonucu ölüm veya yaralama ortaya çıkması failerin taksirinden söz edilebilecektir¹⁰.

a) *Neticenin öngörülebilirliği :*

16 — Neticenin öngörülebilir olması taksirin faile atfedilmesinde temel unsuru meydana getirmektedir. Şuurlu taksirin dışında kalan hallerde neticenin öngörülebilir olmasının tayini güç bir problem olarak ortaya çıkmasıdır. Yargıtayımız verdiği muhtelif kararlarda neticenin öngörülebilir olması şartının sınırlarını genişletmiştir : Saniğin kapısını iyice kapanmadığını bildiği vasıtaya yolcu alıp taşırken yolculardan birinin düşmesi olayında; tonajından fazla yük yükleyen kamyon üzerine ayrıca 30-35 kişinin alınması ve sonuçta lastiğin patlayarak kamyonun devrilmesi ve yolculardan bazılarının ölmesinde; traktörün römorku içine yolcu alınması ve traktörün devrilerek içindekilerin yaralanmasında neticenin öngörülebilir olduğuna karar vermiştir¹¹. Buna karşılık, geri manevra yaparken kamyonun arkasından geçen çocuğun ezilerek ölmesinde, ve yine manevra yaparken kamyonun arkasına bu işten anlayan bir kimsenin bulunması ve onun emirleri ile manevra yaparken kazanın meydana gelmesinde neticenin öngörülemezliği kabul edilmiştir¹².

Kuşkusuz neticenin öngörülebilir olması, netice ile hareket arasında illiyet bağının tesbit edilmesinden sonra söz konusu olacaktır. Neticeyi ortadan kaldırmadan hareket silinmiyorsa, bu hareket ile netice arasında illî bağın bulunduğunu kabul etmek gerekir. Burada ayrıca bir norm tarafından dikkat ve özende bulunma görevi yüklendiği hallerde buna aykırı davranışın, meydana gelen zarar üzerinde etkili olmasını da bir şart olarak ilâve etmek icap eder. Böylece tamamen tesadüfi sayılabilecek nedenleri ortadan kaldırmak mümkün olabilecektir.

Yargıtayımız, tedbirsizlik veya dikkatsizliğin mevcut olmadığı birçok olayda, şoför ehliyetnamesinin varlığının araştırılmasına ma-

10) *Yarsuvat*, Trafik Suçları, 110.

11) Y. 4. CD., 4.4.1953, E. 2729, K. 3754; Y. 4. CD., 22.5.1959, E. 1291, K. 21.

12) YCGK., 16.5.1969, E. 1/17, K. 18; Y. 1. CD., 12.3.1958, E. 189, K. 646.

hal olmadığına karar vermiştir. Görüldüğü üzere ihlâl edilen norm ile meydana gelen netice arasında illî rabıta bulunmamaktadır; netice, çiğnenmiş bulunan normun koruduğu hukukî menfaatin dışında kalmaktadır. Ancak bu görüşün âdil sınırlar içinde tutulması da gereklidir. Tehlikeyi arttıran bir davranışın cezalandırılabilmesi görüşünde olduğumuzu belirtmek isteriz. “Ölüm keyfiyetinin maznunun tedbirsizliği neticesinde olduğu kabul edilen otobüs devrilmesinden olmayıp ölen şahsın kendisini kamyonundan atması neticesi olmasına göre maznunun fiili ile ölüm arasında doğrudan doğruya bir ittisal olmadan düşünülmeden mahkûmiyet kararı verilmesi yolsuzdur” şeklindeki Yargıtay kararına katılmamaktayız¹³.

b) Mağdurun hareketi

17 — Mağdurun hareketinin kusurlu olması halinde illiyet rabıtasının tesbiti özellik kazanmaktadır. Bu konuda faaliyet bağının varlığı veya yokluğu hususunda varılacak karar, neticenin öngörülebilir olması ile yakından ilgilidir. İtalyan Yargıtayı durmakta olan bir otobüsün önünden karşıya geçmekte iken, soldan gelen bir otomobilin altında kalan kişiyi, aniden seyretmekte olan bir otomobilin önüne çıkan şahsı, şoförün durma ve kaçma imkânına sahip olmadığı için kusurlu görmüştür¹⁴.

Benzer olaylarda ise Türk Yargıtayı değişik sonuçlara varmıştır. Mağdurun da karşılıklı kusurunu kabul etmiş ve fakat vasıta sürcüsünün kusursuz olduğu konusunda karara varamamıştır. Bu konuda birkaç örnek verebiliriz: Tek istikametli bir yolda önde giden vasıtanın sağa çekilmesi ile aniden yaya ile karşı karşıya kalan şoför, yayanın yaralanması ile sonuçlanan olayda sorumlu görülmüştür¹⁵. Yine gece karşıdan karşıya geçerken seyretmekte olan otonun, sağ yan tarafına çarpan yayanın ölmesinde otomobil sürecüsü taksir derecesinde kusurlu olarak kabul edilmiştir¹⁶. Bu gibi

13) Y. 4. CD., 22.12.1949, E. 15842, K. 16575.

14) İt. Yarg. 3.3.1935, Gius Pen. II, 242 (Cizolini, 684).

15) İstanbul 1. Asliye Ceza Mahkemesi, 12.9.1975, E. 1974/910, K. 1975/601. (Bu karar yayınlanmamış olup, Yargıtay tarafından da onaylanmıştır).

16) İstanbul 11. Asliye Ceza Mahkemesi 25.4.1977, E. 1975/943, K. 1977/257 sayılı kararı (Neşredilmemiştir). Bu gibi kararlara örnek Yargıtay Kararlarını çoğaltmak mümkündür.

sonuçlara varılması Ceza Hukukunda kabul edilmesi son derece sakıncalı olan objektif sorumluluk haline neden olmaktadır. Oysa tehlike sorumluluğu ancak hukukî sorumluluk halinde düşünülmesi ve uygulanması gerekli bir kurum olarak kalmasında ceza hukuku açısından sayısız yarar vardır.

c) *Üçüncü şahsın hareketi*

18 — Bazı hallerde üçüncü şahsın hareketinin meydana gelen trafik kazalarında etkili olmaktadır. Taksirli hareketin faili ile üçüncü şahsın bir arada hareket etmeleri ve failin taksirle hareketine üçüncü şahsın hareketinin katılması şeklinde ortaya çıkmaktadır. Birinci hali gözönüne alırsak, taksir teşkil eden iradî hareketi yapan kimse dışında bir şahsa ceza sorumluluğu yükleyen hükme Türk Ceza Kanununda da rastlanmamaktadır. İtalyan Ceza Kanununun 40. maddesinde ise “*Bir neticeye mani olmak için hukukî bir vecibeye sahip olan kimsenin bu neticeye mani olmaması o neticeye sebep olmaktır*” hükmü yer almaktadır. Bu hükme göre bir kimse başkalarının kanuna aykırı davranışlarına mani olmak hukukî mükellefiyetine sahip olması halinde bilerek bu gibi davranışlara engel olmamışsa ve bu davranışlardan ölüm veya müessir fiil sonuçları meydana gelmişse, hem bu kanuna aykırı davranışta bulunan ve hem de bunu önlemeyenin ceza sorumluluğu doğmaktadır¹⁷. İtalyan Yargıtayı fazla süratle giden bir otomobilin sahibi, bu aşırı sürati fark ettiği halde, bir kişinin ölümüne sebep olan şoförün bu davranışına engel olmadığı için taksir derecesinde kusurlu olduğunu kabul etmiştir¹⁸. Türk Yargıtayının kararları arasında benzer yaklaşımlara rastlamaktayız. Nitekim Türk Ceza Kanununda yukarıda sözünü ettiğimiz hüküm bulunmamasına rağmen aynı yolda hareket etmiş ve “Sanığın bir gözü görmeyen ve sarhoş olduğu anlaşılan ehliyetsiz bir şahsa direksiyonu teslim etmekle muayyen bir nisbette kusurlu olduğu gözetilmeden beraat kararı verilmesini” yol-suz bulmuştur¹⁹.

19 — Vasıta kullanan kimsenin hareketine olayın dışında bulunan üçüncü bir şahsın da etkili olduğu hallerde mahkeme karar-

17) **Manzini**, V, Trattato di Diritto Penale, t. VIII, Torino, 1964, 161.

18) İt. Yarg. Pen. 24.11.1961, Cass. Pen. 1962, 232 (Manzini, VIII, 161).

19) Y. 4. CD., 25.12.1968, E. 7202, K. 7536.

larında illiyet rabitasına ait genel prensiplerin uygulanmakta olduğunu görmekteyiz. Üçüncü şahsın kusurlu hareketi, motorlu vasıta kullanan kimsenin hareketi ile birleşmesi halinde şahsın yaptığı kusurlu hareket ile meydana gelen tehlikeli netice arasında illiyet bağı kurulmakta ve herkes kendi taksirli hareketinden dolayı ceza sorumluluğu altına girmektedir²⁰. Yargıtay yakın tarihli bir kararında “Kullandığı otomobil ile yolda normal şekilde park etmiş olan kamyonun yanından geçmekte iken, yolu kontrol etmeden ve geçiş üstünlüğünün araçlara ait olduğunu da düşünmeden ani fırlayan yayayı ezmemek için direksiyonu kırarak oradan bisikletle geçmekte olan kişiye sürücünün çarpmasından doğan ölüm olayında veya sanık eylemi ile sonuç arasında doğrudan bağlantı vardır ve yaya sanık birinci derecede kusurludur” şeklinde bir sonuca varmış ve aynı zamanda “otomobil kullanan kişinin aniden önüne fırlayan yayaya çarpmamak ve onu ezmemek için direksiyonu sola kırmış ve bisikletli şahsa çarpmıştır. Başka bir deyimle, direksiyonun sola kırılması ve bisikletli şahsa otomobilin çarpması sanığın eyleminin sonucudur. Bilirkişiler bu yönde sanığı kusurlu görmüşlerdir. Sanığın tedbirsizliği ve dikkatsizliği sabittir” demek suretiyle vasıta kullanan kimsenin de ceza sorumluluğu altında olduğu kabul edilmiştir²¹. Bu şekilde sonuçlanan kararda görüleceği üzere vasıta kullanan kimsenin ceza sorumluluğunun adeta objektif sorumluluk üzerine bina edilmektedir.

Yayanın, karara konu olayda, kusurlu olduğu açık bir biçimde kabul edilmektedir. Vasıta sürücüsünün kusuru da bizatihî tehlikeli olan vasıta kullanmak hareketinden doğduğu anlaşılmaktadır. Yoksa vasıta kullanan kimseye kabili atıf bir kusurun olmadığı açıktır. Olayı değişik bir biçimde ele alırsak, bir an için yayanın kusurlu bir biçimde aniden yol çıktığını ve vasıta kullanan kişinin de ona çarpmamak için direksiyonunu sola kırdığını kabul edelim. Bu halde vasıtanın sürücüsünün tedbirsiz ve dikkatsiz davranmadığı söylenecektir. Yine aniden yola fırlayan yayaya, vasıta kullanan kimsenin çarptığını düşünecek olursak, bu halde de mağdur yaya-

20) Yarsuvat, Trafik Suçları, 119.

21) Y. 9. C., 15.12.1977, E. 1977/3429, K. 1977/3973 (YKD., c. 4, Mart 1978, sy. 3. 471).

nın taksirli hareketi olduğunu kabul etmek ve vasıta sürücüsünün kusurlu hareketin faili olmadığı sonucuna varmak gerekecektir. Kararda ise hem yayanın kusurlu hareketi ile bisiklet sürücüsünün ölümüne sebep olduğu kabul edilmiş ve yayayı ezmek için direksiyont sola kıran ve her türlü tedbiri alan şoför ise yalnızca vasıtayı sevk ve idare eylemi nedeniyle sorumlu tutulmuştur. Burada Yüksek Mahkemenin, yukarıda temas etmiş olduğumuz gibi, iradî hareketin sonucu meydana gelen neticenin öngörülebilir olup olmadığı şartını aramaması, bizce hatalı olan karara vücut vermiştir. Acaba bu hatalı sonuca varmada etkin olan nedir? Bu husus da, kararda açık bir biçimde ifade edilmiştir. Kararda aynen: "Başka bir deyim ile, direksiyonun sola kırılması ve bisikletli şahsa otomobilin çarpması sanığın eyleminin sonucudur. Bilirkişiler bu yönden sanığı kusurlu görmüşlerdir: Sanığın tedbirsizlik ve dikkatsizliği sabittir" denmektedir. Görülüyor ki, mahkemenin hatalı sonuca varması bilirkişi raporundan kaynaklanmaktadır. Bilirkişiler yine Yargıtayın müstakar içtihadına uygun olarak teknik kişiler arasından seçilmektedir. Bu kimseler hukuk formasyonuna sahip olmadığı için illiyet bağı, ceza sorumluluğu, kusurluluk gibi kavramlara yabancı olan kişilerden oluşmakta ve bunun sonucu olarak mahkemeleri hatalı sonuçlara yöneltmektedirler. Yargıtayın bu uygulamadan vazgeçmesi hiç değilse hukukçu bir üyenin bilirkişi heyetleri içine alınması yerinde olacaktır. Nitekim diğer taksirle işlenen birçok fiilde bilirkişi olarak yalnızca teknik formasyonu olan kişilerin seçilmesi konusunda yerleşmiş bir içtihat yoktur. Kaldı ki ki, mahkemeler bilirkişi raporları ile bağı olmayıp kendi takdir yeri içinde karar da verebilme iktidarına sahiptirler.

d) Karşılıklı kusurun sorumluluğa etkisi:

20 — Bilindiği gibi 501 sayılı kanunda TCK. nun 455 ve 459. maddelerine eklenen bir fıkra ile, fail ile birlikte mağdurun da neticenin gerçekleşmesinde kusurun bulunması failin cezasının indirilmesini sağlayan bir hal olarak kabul edilmiştir. Bu değişiklik ile Kanunumuz, karşılaştırmalı hukukta hâkime geniş takdir yetkisi vererek karşılıklı kusurun varlığı halinde cezanın alt haddini vermek yetkisini hakime tanımak şeklinde beliren eğilime uyulmuştur. Ayrıca belirtelim ki, taksirle adam öldürme ve taksirle mües-

sir fiil suçları hakkında karşılaştırmalı hukukta verilen cezanın aşağı haddi çok az olarak tesbit edilmektedir. Bize göre kanunda yapılan bu değişiklikte yer alan “kusurun derecesine göre” ifadesi uygulamakta bilirkişilerin eğilimine göre değişen bir takım yüzde hesaplarına yol açmaktadır. Hatta bazı mahkemeler bilirkişilerden özellikle olaya karışanların sekizde kaç nisbetinde kusurlu olduklarını aradıklarına rastlanmaktadır. Oysa kusuru sistematik olarak ölçebilen bir “kusurmetre!” henüz bulunamamıştır. Hâkimlerini “kusurun hafifliğine” göre olayları değerlendirmesi takdir etmesi ve bir takım matematiksel mütalâaların etkisi altında kalmaması gerekmektedir. Yargıtayımız da bu konuda aynı görüşü paylaştığını verdiği kararlarda vurgulamaktadır. Nitekim yeni tarihli bir kararında “Mahkeme TCK. nun 455’e göre belirlenen son fıkra uyarınca indirme yaparken mutlak takdir hakkını kullanır, bilirkişi raporundaki kusur oranı ile bağlı kalmak zorunda değildir” demek suretiyle yukarıda belirtilen görüşe uygun davranmıştır²². Ancak tekrar edelim ki, kanun metninin bugünkü şekline göre hâkimin belirli kusur derecesi saptayan bilirkişinin mütalâasındaki matematik orandan ayrılarak takdirine uygun derecede bir indirim yapabilmesi kolay olmamaktadır²³. Nitekim bir yukarıda illiyet rabitası dolayısıyla atıf yaptığımız Yargıtay kararında zikredilen bu karara rağmen, yüksek mahkeme, bilirkişi raporunda yer alan kusur oranlarına göre yayı ve otomobil sürücüsünü kusurlu bularak haklarında verilen kararı onaylamıştır.

TCK. da bu değişikliğin yapıldığı sırada TBMM. Adalet Komisyonu Başkanlığının yaptığı müracaat üzerine İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Ceza Hukuku Kürsüsünün verdiği mütalâada “Yukarıdaki fıkralarda beyan olunan cezalar taksir sayılabilecek dereceye gelmiş olmak şartı ile, kusurun hafifliği gözönünde tutularak dörtte birine kadar indirilebilir” hükmü teklif edilmişti²⁴. Böylece kusurun çok hafif olması halinde de taksiri kabul ederek cezalandırma yoluna giden uygulamanın düzeltilmesi amacı güdülmüştü.

22) Yarg. 9. CD., 11.10.1978, E. 1977/3836, K. 1978/3846.

23) **Dönmezer, S.** Kişilere ve Mala Karşı Cürümler, İstanbul, 1977, 10. Bası, 85.

24) **Dönmezer, 86.**

21 — Türkiye Türię ve Otomobil Kurumu tarafından hazırlanan ön tasarıda da değişik bir hafifletici sebebin getirildiği görölmektedir. Tasarı maddesinin son fıkrasında yer alan bu hükme göre trafik kazası sonucu ölen kişi, sanığın usul veya fúruęundan veya eři, kardeşi veya kardeş çocuğu olması halinde hâkimin kusur durumunu, failin özel durumunu ve uğradığı manevî çöküntüyü göz önüne alarak cezayı indirebileceği gibi tamamen ortadan kaldırılabileceği öngörülmektedir. Bu hükmün hukukî niteliği anlaşılamamaktadır. Cezayı tamamen kaldırma yetkisini hâkime verdiğine göre bir hukuka uygunluk sebebi olarak kabul edilebilir. Veya bir başka açıdan bakıldığında suça etki yapan bir haksız tahrik hali olarak nitelendirilebilir. Tıpkı TCK. nun 272. maddesindeki hükümde olduğu gibi. Bizce böyle bir hükmün çok sakıncalı olduğunu bu gibi olaylarda hâkimin takdir yetkisini kullanarak TCK. nun 59. maddesinde yer alan takdiri hafifletici sebebi uygulaması veya 647 sayılı kanunla getirilen cezanın para cezasına dönüştürülmesi veya tecil edilmesi gibi imkânları sanığa uygulaması ile yukarıda tasarıda gerekçe olarak ileri sürülen sebepleri ortadan kaldırabilme imkânına bugün sahiptir.

II. TRAFİK SUÇLARINA UYGULANAN MÜEYYİDE VE TEDBİRLER

22 — Karşılaştırmalı hukuka baktığımızda trafik suçlarına hemen hemen bütün ülkelerde temel olarak üç gurup cezanın uygulandığını görmekteyiz : *Hürriyeti bağlayıcı cezalar, para cezası, şoför ehliyetnamelerinin geri alınması.*

Avrupa Konseyi Suç Sorunları Komitesi, bir "Avrupa Trafik Kanununda" bulunması gereken müeyyideler arasında yukarıda belirttiğimiz konulara ek olarak "motorlu vasıtanın müsadere" ni de getirmiştir²⁵. Trafik suçları karşılığında öngörülen bu tür müsadere ile ilgili bir müeyyide trafik hukukunda ilk defa ortaya çıkmaktadır. Trafik hukukunda uygulanan cezaların trafik suçu faillerinin kuralları umursamaz veya kusurlu davranışlarını etkileyerek değiş-

25) Conseil d'Europe Lignes Directrices concernant les Infractions dans un Code Européen de la Route, Strasbourg, 1979, 23.

tirecek nitelikte olması gerektiği konusunda şüphe yoktur. Özellikle trafik suçlusunun kanunları ihlâl etmesine neden olan davranışı kendisine tayin edilecek müeyyidede gözönüne alınması ve ancak bu yolla etkili olunacağı açıktır. Klâsik nitelikteki hürriyeti bağlayıcı ceza, para cezası, ehliyetin geri alınması cezası yanında yeni olarak ortaya konan vasitanın müsaderesi gibi cezalar, çeşitli alternatifleri içeren çok sayıda tedbirler ile tamamlanma imkânı da bulunmaktadır. Tamamlayıcı nitelikte olan bu tedbirlere örnek olarak trafik suçlusunun kamu yararına bir kuruluştaki hastane ve benzeri yerlerde mecburî çalışma, psikiyatrik açıdan grup terapiye tâbi tutma, alkol alışkanlığının mecburî tedavisine hükmetme gibi tedbirleri sıralayabiliriz.

a) Para cezaları

23 — Para cezaları ortak olarak bütün kanunlarda trafik kurallarına aykırı davranışlardan doğan ihlâllere uygulanmaktadır. Ülkemizde de bu örnek uygulanmaktadır. Karayolları Trafik Kanununun 57 ve 58. maddelerine göre kuralları ihlâl edenlere para cezası öngörmüştür. Bu maddelerde yer alan para cezaları temel ceza olarak kabul edilmiş olup, bazı hallerde hâkime hapis cezası ile birlikte hükmetme yetkisi de tanınmıştır. Para cezasına hükmetmek mecburî, hapis cezasının para cezasının yanında yer alması ise tamamen ihtiyaridir. Bunun sonucu olarak zamanaşımı sürelerinde para cezasının esas alınması gerektiği yolunda Yargıtay kararları bulunmaktadır²⁶.

Buna karşılık, 58/C maddesinde uyuşturucu madde veya alkolün etkisi altında vasıta kullanma suçunun cezası olarak, para cezası ile birlikte hapis cezası da öngörülmüş bulunmaktadır. Bu hallerde de zamanaşımı hapis cezası üzerinden hesaplanacaktır.

24 — Trafik kanununda ayrıca idarî para cezaları olarak tanımlayabileceğimiz yaptırımlara da yer verilmektedir. Kanun koyucu az önem verdiği ve belli bir disiplini tesis edebilmek için yasaklamış olduğu bazı fiiller karşılığında para cezası öngörmüştür. Bu cezaların para değerindeki azalmalar nedeniyle etkili olmadığı

26) Y. 6. CD., 28.3.1962, E. 1318 (Erdinç, 139).

sık sık şikâyet konusu olmuştur. Para cezalarının miktarlarının artırılması ile birlikte trafik sorununa çözüm getirileceği düşüncesi kanunları uygulayanlar tarafından ileri sürülmüştür. Bu konuda ilk çalışma 1977 yılında İçişleri Bakanlığı tarafından hazırlanıp meclislere sunulan "6085 sayılı Karayolları Trafik Kanununun Bazı Maddelerinin Değiştirilmesine Dair Kanun" tasarısında yer almıştır. Bu tasarıda, KTK'da öngörülen cezalar belli oranlarda arttırılmıştır. Tasarı kanunlaşmadığı için bu çaba da başarısız olmuştur. Daha sonra 2248 sayılı kanunun 22. maddesi ile para cezaları belli oranlarda arttırılmış bu arada 6085 sayılı KTK. nda yer alan para cezaları da 5 misli arttırılma tâbi tutulmuştur. Günün şartlarına uygun bir seviyeye getirildiği zannedilen bu para cezaları ile sorunun halledileceğini sanmak biraz aşırı iyimserlik sayılmalıdır. Cezaların yalnız kanunlarda yer alması değil, fakat bu cezaların dürüst ve eşit bir biçimde uygulanması gerekir. Ayrıca para cezalarının miktarlarının kaç yıl veya kaç ay süre ile arttırılmalarındaki bu amaca uygun düşecektir? Bu açıdan özellikle trafik kanununda yer alan para cezalarının gün para cezası sistemine dönüştürülmesinde yarar vardır²⁷. 2248 sayılı kanun ile TCK. da ve diğer ceza hükmü taşıyan kanunlarda yer alan para cezalarının miktarlarının arttırılması aynı zamanda uygulamada bazı sorunların da ortaya çıkmasına neden olmuştur. Özellikle trafik kabahatlerine uygulanacak para cezaları bakımından İçişleri Bakanlığı tarafından birbirini nakzeden üç tebliğ neşredilmiştir. İdarenin ceza kararnamesi ile cezalandırdığı fiillerin karşılığında öngörülmüş bulunan para cezalarının da söz konusu kanun ile arttırılmağa tâbi tutulduğunu kabul etmek gerekmektedir. Zira kanun metninin ifadesi açık ve sarıhtır. İdarî para cezası veya para cezası ayırımı yapmadan "para cezalarından" söz edilmektedir. Kanunda yalnızca "tazminat nevinden para cezaları" ile "vergi resim ve cezalarının" ayrık tutulduğu anlaşılmaktadır. Bu itibarla idare tarafından uygulanan trafik para cezalarının da bu arttırmaya tâbi tutulduğu kabul edilmelidir^{27a}.

27) **Yarsuvat**, 6085 sayılı KTK'nın bazı maddelerinin değiştirilmesi hakkında Kanun Tasarısı konusunda görüşler, İHFM., 1977, Ayrı Bası, 82.

27a) Karşı görüş, **Donay**, Süheyl, Para Cezalarını arttıran yasanın uygulama alanı hakkında düşünceler, CHKED., 1979 .c. I, sy. 2, Ayrı Bası, 28.

Ancak 2248 sayılı Kanun daha önce çıkmış bulunan kanunlarda yer alan para cezalarını belli oranlarda arttırırken, 5435 sayılı Kanunun 2. maddesinin 3. fıkrasına “yukarıdaki fıkralar uyarınca arttırılarak hükmedilecek para cezaları kabahatlerde beşyüz ve cürümlerde bin liradan aşağı olamaz” hükmünü de getirmiştir.

Sorun idare tarafından cezalandırılan bazı fiillere de yukarıda temas ettiğimiz hükmün uygulanabilip uygulanamayacağı konusunda ortaya çıkmıştır. Bir başka ifade ile, idarenin ceza kararnamesi ile cezalandırdığı fiillerin karşılığında öngörülen para cezaları 2248 sayılı Kanunla değişiklik sonucu kanunda öngörülen oranda arttırılacaktır; ancak kabahatlerdeki beşyüz liralık alt sınır idarenin cezalandırdığı hallerde uygulanabilir olup olmadığı sorusu ortaya çıkmaktadır. Uygulamada değişik yöntemlere başvurulmuştur. Özellikle Karayolları Trafik Kanununun tatbiki ile ilgili olarak İçişleri Bakanlığı değişik görüşler ileri sürmüş ve her bir görüş değişikliğini ve ayrı genelge ile teşkilâta ve kamuoyuna duyurmuştur. Bu konuda ilk genelge 20 Temmuz 1979 tarihinde yayımlanmış ve trafik cezalarının beş misli olarak arttırıldığı ifade edilmiştir. 28 Kasım 1979 tarihini taşıyan ikinci genelgede ise, trafik para cezalarında asgarî haddin beşyüz bin lira olarak uygulanmasının uygun görüldüğü bildirilmiştir. İçişleri Bakanlığının bu konudaki kararsızlığı, hemen kısa bir süre sonra 13 Aralık 1979 tarihinde yayımlanan üçüncü bir genelge ile belirgin bir hale gelmiştir. Sözkonusu genelgede “trafik güvenliği bakımından farklı bir biçimde ele alınmış bulunması gözönüne alındığında son uygulamanın trafik suçları ve cezaları arasındaki farkı ortadan kaldırdığı” gerekçesi ile eski hale dönülmesi emredilmiş, yani beşyüz liralık asgarî had uygulamadan kaldırılmıştır. Bu konudaki dördüncü genelge ise, Mart 1980’de yayımlanmış ve tekrar başa dönülerek trafik para cezalarının beşyüz lira olarak alınması gerektiği duyurulmuştur. Bütün bu genelgelerin muhtevaları gayet açık olan bir konuda uygulamanın düştüğü kararsızlığı simgelemesi bakımından ilgi çekicidir. Ceza uygulamasında kabul edilemeyecek bir keyfiliğin içine düşüldüğü görülmektedir. Gerçekten hukuk gözlüğü ile olaya baktığımızda meselenin hiç de öylesine karışık olmadığı görülür. Evveleminde belirtelim ki, bize göre, İçişleri Bakanlığını en son genelgesinin muhtevası mevcut yasal duruma aykırı niteliktedir.

25 — Bilindiği gibi Ceza Hukukunda suç, cürüm, kabahat gibi ikili ya da bazı hukuk sistemlerinde olduğu üzere cinayet, cünha ve kabahatler biçiminde üçlü bir ayrıma tâbi tutulmuştur. Karşılaştırmalı hukuka baktığımızda bazı hukuk sistemleri kabahat teşkil eden fiilleri Ceza Kanunu dışına çıkartarak idare hukuku ve polis hukuku içine ithal ettikleri, ayrı kanunlarla düzenledikleri, dolayısıyla bu fiillerin suç niteliklerini ortadan kaldırdıkları görülmektedir. Son yıllarda tekniğin gelişmesi ve buna bağlı olarak devlet fonksiyonlarının artması ve müdahale alanlarının genişlemesi sonucu idareye yüklenen görevler de artmış ve yasa ihlâli teşkil eden basit nitelikteki fiillere ceza usul hukukunun geleneksel kuralları dışına çıkılarak kısa yoldan bir hükme varılma yolları öngörülmüş ve bu konuda idarî makamlar yetkili kılınmıştır. Bu arada bazı trafik kurallarının ihlâli de ceza hukukunun dışına çıkartılarak idare tarafından müeyyide altına alınmıştır. Bu gibi fiillerin suç nitelikleri ortadan kalkar. Türk öğretisinde de suçlar kabahat ve cürüm olarak ele alınmış ve bunun dışında kalan kanunları ihlâl eden fiiller *idarî haksız fiiller*²⁸ veya *“zabıta suçları”*²⁹ adı altında tasnif edilmiştir. İşte bu nedenledir ki, Trafik Kanununun 57 ve 58. maddelerinde yer alan hükümdeki para cezalarının idare tarafından tayin ve tahsil edilmesi bu fiillerin idarî nitelikte olduklarını ortaya koyar. Kaldı ki, bu cezaların kat’î olduğu ve herhangi bir yargı organına başvurulamayacağı da adigeçen kanunda açıkça yer almaktadır. Bu da, bu nitelikte olan fiillerin suç kavramının dışında kaldığı, idarî haksız fiil düzene aykırılıklar veya idarî kabahatler tâbiri ile ifade edilebileceğini söyleyebiliriz. Bu fiiller sonuçları itibarile de suçlardan ayrılmakta, adlî sicile geçmemekte, tekerrür hükümlerinin uygulanması mümkün olmamaktadır. Bütün bunları gözönüne aldığımızda 2248 sayılı Kanunda yer alan “kabahat” tâbirinin suç teşkil eden ve ceza mahkemeleri tarafından yargılanarak müeyyidelenen fiilleri kapsadığı sonucuna varılır. Yoksa, bugün halen uygulanmakta olan idarî nitelikte olan fiiller suç kavramı içinde yer alan kabahatler olarak kabul edilemez. Bu nedenle uygulama yanlış ve ceza hukuku prensiplerine aykırı bir yolda olduğunu söylemek isteriz.

28) **Tosun Öztekin**, Hileli Vergi Suçları, İstanbul, 1962, 35.

29) **Dönmezer - Erman**, Nazarî ve Tatbikî Ceza Hukuku, c. 1, İstanbul, 1979, § 359-360; **Yarsuvat**, Trafik Suçları, 39-43.

b) Hapis cezası

26 — Hürriyeti bağlayıcı cezaların karşılaştırmalı hukukta, ya yalnız ya da para cezası ile birlikte uygulandığı izlenmektedir. Ancak kısa süreli hürriyeti bağlayıcı cezaların ne kadar etkili olduğu konusunda her zaman tereddütler bulunmaktadır³⁰. Bazı araştırmacılar trafik suçlularına hükmedilecek kısa süreli hürriyeti bağlayıcı cezaların kötü sonuçlar doğurduğuna ve suçu önleyici etkisi bulunmadığına işaret etmektedir³¹. Buna karşılık özellikle trafik suçlularına en etkin cezanın hürriyeti bağlayıcı ceza olduğunu ileri sürerler de vardır³².

Bize göre, hürriyeti bağlayıcı ceza mükerrirler hakkında uygulanması halinde etkili olacaktır. Doktrinde kısa süreli hürriyeti bağlayıcı cezaların ayrı cezaevlerinde, veya hafta sonu infaz, gece infaz biçiminde çekilmeleri konusunda çeşitli görüşler ileri sürülmüştür³³. Bu konuda yasalara hükümler konulmuştur. 647 sayılı Kanunda da bu yolda hükümler mevcuttur. Özellikle kanunun 4. maddesinin son fıkrası "taksirle işlenen taksirli suçlardan dolayı hükmedilecek hürriyeti bağlayıcı ceza uzun süreli de olsa bu madde hükmü uygulanır" demektedir. Böylece kanunda yer alan tedbirlerin ve infaz şekillerinin uygulanması trafik suçu faillerine de mümkün olmaktadır.

c) Şoför ehliyetnamelerinin geri alınması

27 — Şoför ehliyetnamelerinin geri alınması bir ceza olarak trafik suçlarında en etken müeyyide olduğu konusunda birleşilmektedir. Ehliyetlerin geri alınması karşılaştırmalı hukukta geçici ve

30) **Middendorffi, W.**, L'efficacité des Peines et Autres Mesures de Traitements des Infractions Routières dans l'Efficacité des Peines et d'autres Mesures de Traitement, Conseil de l'Europe, Strasbourg, 1967, 255.

31) **Middendorff**, 257.

32) **Bekaert**, Revue de Droit Penal et de Criminologie, 1962, n. 4, 674; **Le Roy, M.**, Le Contrevention à la Police de circulation routière, dans la Prevenention des Infractions contre la Vie Humaine et l'Integrité de la Personne, V, Paris, 1958, 260.

33) **Bk. Dönmezer - Erman**, Nazari ve Tatbiki Ceza Hukuku, II, 1978, n. 1442.

daimî olarak iki şekilde gerçekleştirildiği ve idareye bu konuda yetki tanındığı görülmektedir. Türk hukukunda ise ehliyetlerin daimî ve geçici olarak geri alınması yargı makamlarına bırakılmıştır. KTK. nda yer alan bazı suçların işlenmesi halinde (31. maddede yer alan suçun işlenmesi) ve yine TCK. nun bazı cürümlerinden dolayı vâki mahkûmiyet halinde ehliyetin daimî olarak geri alınabileceğini öngörmektedir. Diğer yandan ehliyetlerin geçici olarak geri alınabilmeleri imkânı, KTK. da yer alan belli fiillerin işlenmesi ve yine TCK. daki suçların işlenmesi halinde hâkime tanınmıştır; işlenen suçun mahiyetine bakarak ehliyetin geri alınmasına karar verebilecektir. Emniyet tedbiri olarak ehliyetin geri alınması ise, 647 sayılı CIHK Kanununun 4. maddesinin 6. bendi imkân vermektedir. Bu tedbirin ne kadar uygulandığı konusunda kesin bir bilgimiz bulunmamaktadır.

28 — Bugün Türk hukukunda eksik olan İdare tarafından ehliyetin geri alınmasıdır. TTOK tarafından hazırlanan tasarının 170. maddesinde bu yolda hüküm vardır. Yine İçişleri Bakanlığı tarafından hazırlanan tasarıda bu konuda ayrıntılı hükümler getirilmiştir. Evvelâ belirtelim ki, merkezi kayıt ve tescil ünitesi kurulmadan bu cezanın uygulanması mümkün değildir. Ayrıca idare tarafından ehliyetin geri alınmasında şartlar esaslı bir şekilde saptanmalı ve bu karara karşı yapılacak itiraz makamları belirlenmelidir³⁴.

III. TRAFİK SUÇLARININ YARGILANMASI

29 — Polis ve mahkemeler trafik suçlarının koğuşturulmasında rol oynayan müesseseler olarak karşımıza çıkar.

a) Polis

Polis, bugün yürürlükte bulunan kanuna ve uygulamaya göre, trafik suçlusunun koğuşturulup koğuşturulmamasına karar veren makam olarak görülmektedir. Gerçekte Polis, trafik suçlarında daha etkili bir rol sahibidir. Bütün trafik suçlularının koğuşturulmasında rol sahibi olduğu gibi mahkeme tarafından verilen kararlara

34) Yarsuvat, Tasarı, 84.

da etkili olabilmektedir. Dolayısıyla polisin vasıta kullananlara ve vasıta kullananların polise karşı tutum ve davranışları trafik ssorunu içinde önemli bir yer işgal etmektedir.

KTK. da trafiğin düzenlenmesi için trafik zabıtasının kurulması öngörülmüş ve yine trafik kanununda yer alan suçları işleyenler hakkında gerekli tutanakları düzenlemek ve ilgili mahkemelere göndermek yetkisi bu zabıtaya tanınmıştır. Uygulamada bu hükmün çok dar olarak ele alındığını ve söz gelimi trafik polisinin bulunmadığı yerlerde jandarma tarafından tutulan zabıtların mahkemelerce geçerli olmadığı yolunda kararlara rastlanmaktadır. Hatta bu konuda genel olarak kamu davası açmak yetkisi bulunan Cumhuriyet Savcılarının dahi iddianame düzenleyerek trafik suçları hakkında kamu davası açma yetkisi olmadığını belirten Yargıtay kararlarına da rastlamaktayız.

30 — Kanun ve uygulama tarafından bu kadar önem verilen Trafik polisinin görevi, Trafik kazasının meydana geldiği andan itibaren başlamaktadır. Kaza hakkında yapılan en önemli tutanak olan "Kaza Tesbit Raporu" denilen belgenin, mutlaka trafik polisleri tarafından tanzim edilmesi gerekmektedir. Gerçekte bu rapor olay üzerinde ve varılacak sonuç da etkili olmaktadır: raporda trafik kazasında yer, hava ve zaman durumu ile kazanın oluş şekil ve şartlarının belirtilmesi gerekmektedir. 3 Ağustos 1967 tarihli Resmî Gazetede yayınlanmış bulunan "Bölge Trafik Zabıtasının Kuruluş Görev ve Yetkileri ile Çalışma Esas ve Usullerini gösterir Yönetmelikte, Kaza tesbit raporunun "Kusurluluk hal ve derecesine temas etmeksizin" tanzim edilmesi öngörülmesine rağmen uygulamada devamlı olarak kusurluluk konusuna bu raporda yer verildiği görülmektedir. Hatta birçok olayda kanunen geçerli olmayan bu mütalâaya dayanarak mahkemelerin tutukluluk kararları verdiği şahit olunmaktadır. Bunun yanlış bir uygulama olduğu konusunda tereddüt yoktur. *Kaldı ki, Yargıtay birçok içtihadında trafik polisinin verdiği raporun nihâî karar dayanak teşkil edecek nitelikte sahip olmadığını ısrarlı bir şekilde vurgulamaktadır*³⁵. Ama şunu da ilâve etmek gereklidir ki, yargılama sırasında mahkeme tarafından tayin edilen bilirkişiler daima trafik polisinin yapmış olduğu tesbit

35) Yarg. 11. HD., 25.9.1979, E. 80/1609, K. 80/1474; Yarg. 15. HD. 21.4.1975, E. 2107, K. 2238. **Erdinç**, 108.

ile bağıdırlar ve ve tayin ettikleri kusur oranları da varılan sonuçlarda etkili olmaktadır.

31 — Trafik hukukunda idari ceza kararnamesi veya ceza tutanağı ile cezalandırılan suçlara yer verilmiştir. KTK. nun 57 ve 58/A, maddelerinde bu yolda hükümler vardır. Ancak eksik olan trafik kolluğunun vasitanın plakasına göre ceza tutanağı düzenlemesidir. Uygulamada gerek trafik polisinin ve gerekse vasıta sürücülerinin en fazla yakındıkları konulardan birini bu husus teşkil etmektedir. Özellikle trafik zabıtası yanlış yere park eden araçları buldukları bu yerden çekip götürmek ve ceza tutanağı tanzim etmek yetkisine haiz iseler de, ellerinde geçirdikleri keser, tornavida gibi aletleri kullanarak yasalara aykırı bir biçimde vasıtaların plakalarını sökmeği tercih ettikleri görülmektedir. Son günlerde bu gibi eylemler Belediye Zabıtası mensuplarının da büyük bir şevkle katıldıkları herkes tarafından bilinmektedir. Gerçekte bir vasitanın plakasının alınması o vasıtasının trafikten men edilmesidir. Bunun da hangi hallerde ve kimin tarafından gerçekleştirileceği KTK. ve Tüzükte gösterilmiştir. Bu gibi eylemlerin TCK. nun 240 ve 516. maddelerinde yer alan suçun unsurlarını oluşturacağı açıktır ve bunu belgeleyen Yargıtay kararları da mevcuttur.

Vasitanın plakasına ceza tutanağının düzenlenmesi TTOK. tarafından hazırlanan tasarıda 154. madde olarak yer almıştır. Aynı husus 1977 yılında İçişleri Bakanlığı tarafından hazırlanmış bulunan değişiklikte de bulunmaktaydı. İkinci tasarıda bu gibi hallerde aracın trafikte üzerine kayıtlı olan şahsın sorumlu olduğunu bu sorumluluktan kurtulabilmek için, olay anında vasıtayı kullananın kim olduğunu bildiğini veya çalındığını veya satıldığını ispat etmesi gerektiğini hüküm altına almıştır. Burada “trafikte aracın üzerine kayıtlı olan şahıs” yerine “Taşıtı işleten” kimseden söz edilmesinin daha yerinde olacağını belirtmek isteriz³⁵. Ayrıca söz konusu tasarıda “seyir halindeki taşıtların plakalarının fotoğraf veya benzeri teknik araçlarla tesbiti şarttır” denmektedir. Bu bugün için ülkemiz açısından çok pahalı bir yöntem olduğu açıktır. Ancak eli keserli kişilerin yasalar dışına çıkarak görev yaptıkları hatırlanacak olursa teklifin yerinde olduğunu belirtmekte yarar vardır.

35) Yarsuvat, Tasarı, 82.

b) *Trafik Mahkemeleri*

32 — Bugün yürürlükte bulunan kanunun 61. maddesinde Adalet Bakanlığınca lüzum görülen yerlerde “tek Hâkimli Trafik Mahkemelerinin kurulacağı yazılıdır. Esasta trafik suçlarının yargılanmasında böyle ayrı ihtisas mahkemelerinin kurulması çağdaş hukuk anlayışına uygundur. Ancak bugüne kadar Trafik Mahkemeleri kurulmamıştır. Bu hüküm yani trafik mahkemelerinin kurulması ile ilgili hüküm kanunun meclisteki hazırlık çalışmaları sırasında geçici komisyon tarafından konulmuştur. Kanunun hükümet gerekçesinde bazı sulh ceza mahkemelerine iş tevdi edilerek ihtisaslaşmanın sağlanacağı ifade edilmişti. Bugüne kadar kanundaki hükme rağmen Trafik mahkemeleri kurulmamış belli bazı sulh ceza mahkemeleri görevli kılınarak trafik suçlarının yargılamalarını yapmaktadır. Bugüne kadar hazırlanan tasarılar içinde yalnızca TTOK. mu tarafından hazırlanan tasarı Trafik mahkemelerinin kurulmasını zorunlu kılan bir madde getirmiştir. Tasarıya göre alt ve üst trafik mahkemeleri kurulacak ve Trafik ile ilgili bütün suçların yargılanması bu kuruluşlarda yapılacaktır. Tasarıda TCK. nun 455 ve 459. maddelerinde yer alan ve trafik kazası olarak ortaya çıkan fiillerin yargılanmasının da bu mahkemelerce yapılması istenmektedir. Muhtelif vesilelerle ileri sürdüğümüz gibi bu hususun gerçekleşmesinde sayısız yarar bulunmaktadır. Bugün yürürlükte bulunan Kanunun 74. maddesinde bir değişiklik yaparak bu hususun gerçekleştirilmesi mümkündür. TTOK. tarafından yapılan tasarıda yer alan üst trafik mahkemelerinin kurulmasına dair hükmü, adalet mekanizmasına yük getireceği nedeniyle gerçekçi olmayacağını söyleyebiliriz. Bugün henüz trafik mahkemeleri kurulamamışken bir de üst trafik mahkemelerinin kurulmasını istemek iyimserlik olarak nitelenebilir.

c) *Ceza Kararnamesi*

33 — Sulh Ceza hâkiminin CMUK. nun 386. maddesine uygun olarak Ceza kararnamesi ile ceza tayin etmesi 232 sayılı kanunla 1961 yılında kaldırılmıştır. Bunun yanlış bir değişiklik olduğu konusunda kuşku yoktur. Karşılaştırmalı hukukta bu müessese trafik suçlarının cezalandırılmasında her zaman vardır. Bu şekilde Trafik suçlarının koğuşturulması süratlendirilecektir. 6085 sayılı kanunun 64. maddesine “Trafik mahkemeleri duruşma açılmasına lüzum gör-

mediği hallerde CMUK. nun 386. maddesi uyarınca Ceza Kararnamesi ile hüküm verebilir” şeklinde bir hükmün eklenmesi yerinde olacaktır³⁶.

d) TCK. nun 565. maddesinin kaldırılması

34 — TCK. nun 565. maddesinde yer alan “Tehlikeli Vasıta Sevki” kabahati bugün sulh ceza mahkemelerine en fazla yük getiren suçtur. Bu fiilin Ceza kanununun kapsamından çıkarılarak Trafik Kanununun içine alınması gerektiği konusunda birçok öneriler yapılmıştır. Kaldı ki, KTK. nun 34. maddesi zaten bu konuyu düzenlemektedir. Anılan maddenin 1. fıkrasının son cümlesinde “Şoför ve sürücülerin ... vasıta ve makinalarını trafiği tehlikeye düşürecek şekilde kullanmaları yasaktır” hükmü vardır. Bu hükme daha da açıklık getirilerek “kişi ve eşyanın güvenliğini” cümlesinin eklenmesi yerinde olacaktır. Bu halde söz konusu suç, kanunun 57. maddesine göre para cezası ile cezalandırılan bir fiil olacak ve CMUK genel hükümleri uygulanmayacaktır. Ancak bu değişikliğin yapılması halinde meydana gelebilecek maddî zararların giderilmesi konusunda sigorta hükümlerinde de değişiklik yapılması zorunlu olacaktır. Bu hallerde trafik polisinin bir kaza tesbti raporu tanzim etmesi sigorta açısından gerekli olacağı konusunda kuşku yoktur.

36) Yarsuvat, Tasarı, 90.