

TRAFİK GÜVENLİĞİNİ TEHLİKEYE SOKMA SUÇU (TCK m. 179) THE CRIME OF ENDANGERMENT OF TRAFFIC SAFETY (TURKISH PENAL CODE ART. 179)

R. Murat ÖNOK*

Özet: Makalemizde, 5237 sayılı Türk Ceza Kanunu'nun 179. maddesinde yer verilen ve ancak kasten işlenebilen, trafik güvenliğinin korunmasını amaçlayan üç ayrı suç tipi incelenmiştir. Suç tiplerinin uygulanmasında özellikle önem arz eden, ehliyetsiz araç kullanma, sarhoş araç kullanma, uyuşturucu veya uyarıcı madde etkisi altında araç kullanma gibi durumlar ayrıntılı olarak değerlendirilmiştir. Uygulamada büyük önem taşıyan m. 179/3'ün tatbikinden doğan maddi ve usuli sorunlar tespit edilerek olası çözüm yolları önerilmiştir.

Anahtar Kelimeler: Trafik Güvenliği, Sarhoş Olarak Araç Kullanma, Ehliyetsiz Olarak Araç Kullanma, Madde Etkisi Altında Araç Kullanma, Tehlike Suçları

Abstract: This article analyzes three different criminal offenses laid down in Art. 179 of the Turkish Penal Code, that can only be committed intentionally, and which aim at protecting traffic safety. Instances that are of particular importance in the application of these provisions, such as driving without a license, drunk driving, driving under the influence of narcotic drugs, have been dealt with in detail. The substantive and procedural problems arising from the application of Art. 179 (3), which bears particular importance in practice, have been determined, and possible solutions have been suggested.

Keywords: Traffic Safety, Drunk Driving, Driving Without a Licence, Driving under Substance Influence, Crimes Constituted by Endangerment of Legal Interests

* Yrd. Doç. Dr., Koç Üniversitesi Hukuk Fakültesi

1. Giriş

Teknolojik gelişmeler sayesinde motorlu araçların yaygınlaşması, bir yandan kişilerin seyahat özgürlüğünden çok daha geniş ölçüde istifade etmesini sağlamışken, diğer yandan hava kirliliği ve trafik yoğunluğu gibi sorunlar ile birlikte, yaralanmalı ve ölümlü çok sayıda kazaya yol açmıştır.¹ Özellikle karayolu ulaşımı bakımından bu sorun ülkemizde çok ciddi boyuttadır. Nitekim, Türkiye’de karayollarında, 2013 yılında 161.306, 2014 yılında 168.512 ölümlü ve yaralanmalı kaza meydana gelmiştir. Bu kazalarda, 2013 yılında, 3685 kişi hayatını kaybetmiş, 274.829 kişi yaralanmış; 2014 yılında ise 3524 kişi ölmüş, 285.059 kişi de yaralanmıştır.² Gelişmiş Batılı ülkelerde her 100.000 araca düşen ölü sayısı 10 civarında iken, ülkemizde bu sayı, maalesef, 21’dir.³ Trafik kazalarının sosyo-ekonomik maliyeti yıllık yaklaşık 20 milyar TL olarak tahmin edilmektedir.⁴

Buna karşılık, demiryolu, denizyolu ve havayolu taşımacılığındaki istatistikler daha olumludur. Ülkemiz açısından 2012 yılındaki verilere bakarsak; demiryolu kazalarında 55 ölü, 101 yaralı;⁵ Türk bandıralı deniz araçlarının karıştığı kazalarda 25 ölü, 8 yaralı;⁶ Türk bayraklı hava araçlarının yaptığı kazalarda ise 8 ölü, 3 yaralı;⁷ istatistiklere geçmiştir.

Öte yandan, trafik kazalarına bağlı ölüm ve yaralanmalar evrensel bir sorun olup her yıl 20 milyonun üzerinde kişi kazalarda yaralanmaktadır; karayollarında meydana gelen kazalar nedeniyle global ekonomik kaybın 518 milyar Amerikan Doları civarında olduğu tahmin edilmektedir.⁸ Bu durum karşısında, Birleşmiş Milletler Genel Kurulu

¹ Steven Cammiss/Sally Kyd Cunningham, “Swift and sure justice? Mode of trial for causing death by driving offences”, *Criminology and Criminal Justice*, 2014, s. 1-2 (doi:10.1177/1748895814553131).

² Karayolları Genel Müdürlüğü Trafik Kazaları Özeti 2013, Temmuz 2014, Tablo 1 (<http://www.kgm.gov.tr/SiteCollectionDocuments/KGMdocuments/Trafik/TrafikKazalariOzeti2013.pdf>, son erişim 15.3.2015) ve Karayolları Genel Müdürlüğü Trafik Kazaları Özeti 2014, Mayıs 2015, Tablo 1 (<http://www.kgm.gov.tr/SiteCollectionDocuments/KGMdocuments/Trafik/TrafikKazalariOzeti2014.pdf>, son erişim 11.7.2015).

³ Karayolları Genel Müdürlüğü Trafik Kazaları Özeti 2013, Temmuz 2014, Tablo 19.
⁴ <http://tgp.gov.tr/sayfalar/hakkimizda> (son erişim 5.6.2015).

⁵ Demiryolu, Denizyolu, Havayolu ve Karayolu Kaza İstatistikleri, Kaza Araştırma ve İnceleme Kurulu, Ankara 2013, s. 17 (http://www.ubak.gov.tr/BLSM_WIYS/KAIK/tr/Belgelik/20140312_103823_76347_1_76648.pdf, son erişim 15.3.2015).

⁶ Ulaştırma Kaza İstatistikleri 2013, s. 24.

⁷ Ulaştırma Kaza İstatistikleri 2013, s. 33.

⁸ <http://www.un.org/en/roadsafety/> (son erişim 5.6.2015).

tarafından 2 Mart 2010'da kabul edilen bir karar ile⁹ 2011-2020 yılları "Yol Güvenliği için Aksiyon Onyılı" ilan edilmiştir. Bu çerçevede, her ülkede bilinçlendirme ve eğitim faaliyetleri gerçekleştirilecek ve ulusal programlar hazırlanacaktır. Türkiye de, 2020 yılına kadar karayolu ölümlerinde %50 azalmayı hedef olarak belirlemiş ve buna ulaşılması için kurum ve kuruluşlara düşen görevi içeren Karayolu Trafik Güvenliği Stratejisi ve Eylem Planı'nı bir Başbakanlık genelgesi şeklinde yayınlamıştır.¹⁰ Ayrıca, geniş bir toplumsal katılımı amaçlayarak kurulan Trafik Güvenliği Platformu, trafik güvenliğine ilişkin kamuoyu ve farkındalığın oluşturulması ve kamu politikalarının belirlenmesi sürecinde görev yapacaktır.¹¹

Elbette, trafikte meydana gelen ölüm ve yaralamaları engellemeye yönelik tedbirlerden biri de, kusurlu davranışlarıyla buna yol açan kişilere cezai yaptırım uygulanmasıdır. Medyada "trafik terörü" olarak adlandırılan sorunla mücadele etmekte bir araç olarak, TCK m. 179'da "Trafik güvenliğini tehlikeye sokma" başlıklı suç tipine yer verilmiştir. Bu suçun sıklıkla işlendiğini tahmin etmek zor olmasa da ne yazık ki Adalet Bakanlığı'nın gerek Adli Sicil ve İstatistik Genel Müdürlüğü gerekse Ceza ve Tevkifevleri Genel Müdürlüğü sitelerinden, bu suç tipine dair spesifik veriye ulaşmak mümkün olmamaktadır. Fakat 2013 yılında, "Genel Tehlike Yaratıcı Suçlar"dan ötürü açılan davalardaki suç sayısı 69.747 olarak belirtilmektedir.¹²

2. Suç Tipine Dair Genel Bilgiler

Ceza kanunları, sadece *belirli* bir kimsenin veya kimselerin hukuki yararlarını zarara uğratan veya böyle bir yararı tehlike altına sokan davranışları değil; herkesin, yani genel olarak toplumun belirli hukuki

⁹ Global Plan for the Decade of Action for Road Safety 2011-2020, UN GA A/RES/64/255 (10 Mayıs 2010). http://www.who.int/roadsafety/decade_of_action/plan/plan_en.pdf

¹⁰ 31 Temmuz 2012 tarihli ve 28370 sayılı Resmi Gazete.

¹¹ <http://tgp.gov.tr/sayfalar/hakimizda> (son erişim 6.6.2015).

¹² http://www.adlisicil.adalet.gov.tr/istatistik_2013/48.pdf (son erişim 20.10.2014). Sayfadaki açıklamaya göre, "açılan davalardaki suç sayısı", cari yıl içinde açılan ve bozularak gelen davalardaki suçları kapsamaktadır. Buna karşılık, Türkiye İstatistik Kurumu'nun web sitesinde, "trafik suçları" açısından hapse giren kişi sayısı yıllık olarak yer almaktadır. Fakat sadece 2006-2008 arası verilere ulaşılabilirdiği gibi, bu sayıların büyük ölçüde taksirle öldürme-yaralama olaylarına ilişkin olduğu tahmin edilebilir.

yararlarını tehlikeye veya zarara uğratan fiilleri de suç olarak düzenleme ihtiyacı duyar.¹³ Bu çerçevede, 5237 sayılı Türk Ceza Kanunu'nun "Özel Hükümler" başlıklı İkinci Kitabı'nın "Topluma Karşı Suçlar" başlıklı Üçüncü Kısım altında, m. 170-180 arasında "Genel Tehlike Yaratıcı Suçlar"a yer verilmiştir.

Trafik güvenliğine ilişkin olarak, TCK m. 179'da, üç ayrı fıkra halinde, aslında birbirinden bağımsız üç suç tipine yer verilmiştir.¹⁴ Öte yandan, 765 sayılı önceki TCK'da birçok maddede dağınık hâlde düzenlenmiş olan, trafik güvenliğini sağlamaya yönelik hükümler de bir araya getirilmiştir.¹⁵ Bu bakımdan, TCK m. 179'un 765 sayılı Kanun'da tam olarak karşılığı yoktur.¹⁶

TCK m. 179/1'e göre, "*Kara, deniz, hava veya demiryolu ulaşımının güvenliğini içinde akışını sağlamak için konulmuş her türlü işareti değiştirerek, kullanılamaz hâle getirerek, konuldukları yerden kaldırarak, yanlış işaretler vererek, geçiş, varış, kalkış veya iniş yolları üzerine bir şey koyarak ya da teknik işletim sistemine müdahale ederek, başkalarının hayatı, sağlığı veya malvarlığı bakımından bir tehlikeye neden olan kişi*" bir yıldan altı yıla kadar hapis ile cezalandırılmaktadır.

TCK m. 179/2'ye göre, "*Kara, deniz, hava veya demiryolu ulaşım araçlarını kişilerin hayat, sağlık veya malvarlığı açısından tehlikeli olabilecek şekilde sevk ve idare eden kişi*" iki yıla kadar hapis cezası ile cezalandırılmaktadır.

Uygulamada en fazla soruna yol açtığı söylenebilecek üçüncü ve son fıkraya göre, "*Alkol veya uyuşturucu madde etkisiyle ya da başka bir nedenle emniyetli bir şekilde araç sevk ve idare edemeyecek hâlde olmasına*

¹³ Zeki Hafızogulları/Muharrem Özen, Türk Ceza Hukuku Özel Hükümler - Topluma Karşı Suçlar, Ankara, 2012, s. 5.

¹⁴ Benzer Sibel Kılıçarslan İsfen, Alman ve Türk Ceza Hukukunda Trafik Güvenliğini Kasten Tehlikeye Sokma Suçları (AlmCK m.d 315 ila 316 ve TCK md. 179), Ankara, 2013, s. 69, bu yaklaşımın eleştirisi için bkz. s. 71.

¹⁵ Kılıçarslan İsfen, s. 68-69.

¹⁶ Çetin Arslan/Bahattin Azizağaoğlu, Yeni Türk Ceza Kanunu Şerhi, Ankara, 2004, s. 750; Ali Parlar/ Muzaffer Hatipoğlu, 5237 Sayılı Türk Ceza Kanunu Yorumu, 2. Cilt, Ankara, 2007, s. 1361). Eski kanunla yeni düzenlemelerin karşılaştırması için bkz. Özlem Çakmut Yenerer, "5237 Sayılı Türk Ceza Kanunu'nda Trafik Güvenliğini Tehlikeye Sokma Suçları (TCK m. 179-180)", Alman-Türk Karşılaştırmalı Ceza Hukuku, Prof. Dr. Köksal Bayraktar'a Armağan, Cilt: III (yayına hazırlayanlar E. Hilgendorf ve Y. Ünver), Yeditepe Üniversitesi Hukuk Fakültesi Yayını No: 18, İstanbul 2010, s. 773-775.

rağmen araç kullanan kişi” yine iki yıla kadar hapis cezası ile cezalandırılmaktadır.

Öte yandan, TCK m. 180’de ise trafik güvenliğini *taksirle* tehlikeye sokma suçuna yer verilmiştir. Söz konusu düzenleme, aslında TCK m. 179/1 ve 2’nin taksirle işlenmiş haline tekabül etmektedir. TCK m. 179/2’deki fail, aracı “sevk ve idare eden” kimse iken, TCK m. 180’de herhangi bir kimse olabilir.¹⁷ Fakat m. 179’dan farklı bir nokta olarak, m. 180’de *kara* ulaşımı bakımından tehlikeye neden olmaya yer verilmiştir.¹⁸ Bu yaklaşımı yerinde bulmaktayım, zira karayolunda taksirle neden olunan somut tehlikeler de TCK kapsamına alınırsa, 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu’ndaki (KTK) idari yaptırımı gerektiren eylemler ile teknik anlamda suçların ayrımı belirsiz duruma gelirdi.

3. Suçla Korunan Hukuksal Yarar

Her üç fıkra bakımından da, trafik güvenliği ve bu bakımdan kamu güvenliği korunmaktadır.¹⁹ Ayrıca, her üç fıkra bakımından, kişilerin yaşam hakkının, beden bütünlüğünün ve mülkiyet hakkının korunduğu söylenebilir.²⁰ İleride göreceğimiz üzere, soyut tehlike

¹⁷ Sesim Soyer Güleç, “Yeni Türk Ceza Kanunu’nda Trafik Güvenliğine Karşı İşlenen Suçlar”, *Hukuki Perspektifler Dergisi*, Sayı 9, Aralık 2006, s. 170 (hatta, m. 179/3 ile m. 180 arasında da aynı bakımdan fark vardır; zira, m. 179/3 açısından özgü suç söz konusudur); Çakmut, s. 779.

¹⁸ Arslan/Azizağaoğlu, s. 753; Soyer Güleç, s. 168; Çakmut, s. 784; Süheyl Donay, *Türk Ceza Kanunu Şerhi*, İstanbul, 2007, s. 269; Necati Meran, *Açıklamalı-İçtihatlı Yeni Türk Ceza Kanunu*, 2. Bası, Ankara, 2007, s. 916.

¹⁹ Arslan/Azizağaoğlu, s. 750; Parlar/Hatipoğlu, s. 1361; Hafizoğulları/Özen, *Özel Hükümler*, s. 40 (“kara, deniz, hava ve demiryolu ulaşımının başkalarının hayatı, sağlığı veya malvarlığı bakımından güvenli olmasının sağlanmasına ilişkin kamusal yarar” korunmaktadır); Mahmut Koca, “Trafik Güvenliğini Kasten Tehlikeye Sokma Suçu (TCK m. 179/2, 3)”, *Kazancı Hakemli Hukuk Dergisi*, Sayı 11-12, Temmuz-Ağustos 2005, s. 106 (yazara göre “kamusal trafiğin güvenliği” korunmaktadır). Kıyaslayınız Kılıçarslan İşfen, s. 72 (korunan asıl hukuki yarar, “trafiğin sorunsuz işleyişine olan temel güven”dir). Nihai olarak kamu güvenliğinin korunduğuna dair yine bkz. Çakmut, s. 778.

²⁰ Arslan/Azizağaoğlu, s. 750; Ali Rıza Çınar, “Trafik Güvenliğini Tehlikeye Sokma Suçlarından Türk Ceza Yasasının 179/3. Maddesindeki Alkollü Araç Kullanma Suçu”, *Fasikül Aylık Hukuk Dergisi*, Yıl: 2, Sayı: 10, Eylül 2010, s. 8; Soyer Güleç, s. 168; Parlar/Hatipoğlu, s. 1361; Veli Özer Özbek/Mehmet Nihat Kanbur/Koray Doğan/Pınar Bacaksız/İlker Tepe, *Türk Ceza Hukuku Özel Hükümler*, 6. Bası, Ankara, 2014, s. 685. Kişilerin trafikte güven içinde hareket etme hakları ile birlikte hayat, vücut bütünlükleri ve malvarlığı hakların “kapsar biçimde” kamu

suçu mahiyetinde olan TCK m. 179/3 açısından da bu son değerlendirme geçerlidir; zira tipik davranış yüzünden bir tehlike doğmuş olsun olmasın amaç, trafiğin güven içinde akmasını sağlayarak bireyler açısından meydana gelebilecek tehlikeleri önlemektir.²¹

4. Maddi Unsular

A. Fail

TCK m. 179/1 bakımından herkes fail olabilir.²²

TCK m. 179/2 bakımından fail, aracı harekete geçiren, harekette tutan veya yönlendiren kişidir.²³ Bu nedenle, kanaatimizce, bizzat işlebilen bir suç söz konusudur.²⁴ Zira tipik hareketin failin kendisi tarafından, doğrudan doğruya (kişisel olarak tek başına) gerçekleştirilmesi gerekir.²⁵ Failin illa aracın içinde bulunması gerekmez,²⁶ örneğin, aracın uzaktan kumanda edilmesi de mümkündür.

TCK m. 179/3 açısından (gerçek) özgü bir suç söz konusudur, zira ancak “alkol veya uyuşturucu madde etkisi” ya da “başka bir nedenle” emniyetli bir şekilde araç sevk ve idare edemeyecek hâlde olan kişi, fail olabilmektedir.²⁷ Bilindiği gibi, gerçek özgü suçlarda failin kişisel

düzeni ve güvenliğinin korunduğuna dair bkz. Osman Yaşar/Hasan Tahsin Gökcan,/Mustafa Artuç, Yorumlu-Uygulamalı Türk Ceza Kanunu, Cilt IV (Madde 147-204), Ankara 2010, s. 4961.

²¹ Koca, s. 101; Çakmut, s. 775; Nur Centel, “Trafik Güvenliğini Kasten Tehlikeye Sokma Suçu (TCK m. 179/3)”, Rechtsbrücke/Hukuk Köprüsü, Sayı 2, 2012, s. 157; yine bkz. Çakmut, s. 778.

²² Soyer Güleç, s. 169; Özbek ve diğerleri, Ceza Özel, s. 685; Centel, s. 158; Yaşar/Gökcan/Artuç, s. 4961; Hafızogulları/Özen, Özel Hükümler, s. 40; Kılıçarslan İsfen, s. 85.

²³ Çınar, Fasikül, s. 10; benzer Koca, s. 102. Kıyaslayınız Centel, s. 158 ve Çakmut, s. 776.

²⁴ Soyer Güleç, s. 169; Kılıçarslan İsfen, s. 83. Kıyaslayınız Arslan/Azizağaoğlu, s. 750; Parlar/Hatipoğlu, s. 1361.

²⁵ Mehmet Emin Artuk/Ahmet Gökçen/A. Caner Yenidünya, Ceza Hukuk Genel Hükümler, 8. Baskı, Ankara, 2014, s. 269; Bahri Öztürk/Mustafa Ruhan Erdem, Uygulamalı Ceza Hukuku ve Güvenlik Tedbirleri Hukuku, 14. Baskı, Ankara, 2014, kn. 260; Mahmut Koca/İlhan Üzülmaz, Türk Ceza Hukuku Genel Hükümler, 7. Baskı, Ankara, 2014, s. 106; Hakan Hakeri, Ceza Hukuku Genel Hükümler, 18. Baskı, Ankara, 2015, s. 141.

²⁶ Koca, s. 102.

²⁷ Soyer Güleç, s. 169; Ali Rıza Çınar, “Ceza Yasasında Alkollü Araç Kullanma Suçu”, V. Türk-Alman Tıp Hukuku Sempozyumu – “Tıp Ceza Hukukunun Güncel Sorunları”, Türkiye Barolar Birliği Yayınları: 142, Ankara 2008, s. 664; Çınar, Fasikül, s. 8; Özbek ve diğerleri, Ceza Özel, s. 696; Centel, s. 158; Kılıçarslan İsfen,

(ve doğal) niteliği veya sıfatı suçun tipik bir unsurudur; bu vasfı taşımayanlarca suçun işlenmesi mümkün değildir.²⁸

B. Mağdur

Her üç fıkra açısından da, belirli veya belirlenebilir kişi(ler)in varlığı aranmamaktadır; zira suçun düzenlendiği Kısım'dan da anlaşılacağı üzere, yasaklanan davranışların genel olarak toplumu tehdit ettiği kabul edilmektedir.²⁹

C. Suçun Maddi Konusu

Suçun maddi konusundan kasıt, suçun üzerinde işlendiği, hareketin yöneldiği şey (kişi veya nesne) dir.³⁰ TCK m. 179 bakımından da suçun konusu, trafik düzeni veya güvenliğidir.

Suç ancak trafik düzeni içerisinde işlenebileceğine göre, öncelikle, her üç fıkra bakımından trafik kavramının anlamı açıklanmalıdır.³¹ Bunu, 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu m. 2 ve 3'e göre belirlemek gerekir. Bu durumda, trafik, *"Yayaların, hayvanların ve araçların karayolları üzerindeki hal ve hareketleri"*ni, karayolu ise *"Trafik için, kamunun yararlanmasına açık olan arazi şeridi, köprüler ve alanlar"*ı ifade eder.³²

Bu bakımdan, umuma açık olmayan yerlerde bu suç işlenemez.³³ Keza, sadece belirli kişilerin izin alarak girebileceği yerler (örneğin, iş-

s. 147. Kıyaslayınız Arslan/Azizağaoğlu, s. 750; Koca, s. 107; Çakmut, s. 76 ve Parlar/Hatipoğlu, s. 1361 (yazarlara göre herkes fail olabilir). Alman Hukukundaki benzer § 316 hükmünün bizzat işlenebilen suçlardan olduğuna dair bkz. Bernd Heinrich (ed. Yener Ünver); Ceza Hukuku Genel Kısım-I, Ankara, 2014, kn. 176.

²⁸ Artuk/Gökçen/Yenidünya, s. 268; Öztürk/Erdem, kn. 260; Hakeri, s. 140; Özbek ve diğerleri, s. 221; Koca/Üzülmez, s. 105-106.

²⁹ Çakmut, s. 775.

³⁰ Artuk/Gökçen/Yenidünya, Ceza Genel, s. 280; Nur Centel/Hamide Zafer/Özlem Çakmut, Türk Ceza Hukukuna Giriş, 8. Bası, İstanbul, 2014, s. 218; Nevzat Toroslu, Ceza Hukuku Genel Kısım, 18. Baskı, Ankara, 2012, s. 103; Timur Demirbaş, Ceza Hukuku Genel Hükümler, 10. Baskı, Ankara, 2014, s. 540; İzzet Özgenç, Türk Ceza Hukuku Genel Hükümler, 10. Bası, Ankara, 2014, s. 206; Koca/Üzülmez, s. 169; Hakeri, s. 143; Zeki Hafızoğulları/Muharrem Özen, Türk Ceza Hukuku Genel Hükümler, 5. Baskı, Ankara, 2012, s. 233; Zafer, s. 152.

³¹ Bu konuda geniş bilgi için bkz. Kılıçarslan İsfen, s. 79 vd.

³² Banket ve kaldırımlar da bu kapsamdadır (Çınar, Sempozyum, s. 667).

³³ Koca, s. 102; Çınar, Sempozyum, s. 666-667; Soyer Güleç, s. 170; Kılıçarslan İsfen, s. 79.

yeri çalışanlarına özgü park alanı) bu kapsamda değildir.³⁴ Buna karşılık, orman, köy, tarla ve yayla yolları da, kamuya açık olmak kaydıyla, karayolu tanımına dâhildir.³⁵ Keza, dükkân ve alışveriş merkezleri gibi yerlere ait otoparklar da kamuya açık alan olarak kabul edilmelidir.³⁶

D. Fiil³⁷

I. TCK m. 179/1

TCK m. 179/1 bakımından fiil, 1) kara, deniz, hava veya demiryolu ulaşımının güven içinde akışını sağlamak için konulmuş her türlü işareti “değiştirmek”, “kullanılamaz hâle getirmek”, “konuldukları yerden kaldırmak”, 2) “yanlış işaretler vermek”, 3) “geçiş, varış, kalkış veya iniş yolları üzerine bir şey koymak”, ya da 4) “teknik işletim sistemine müdahale etmek” olarak, seçimlik hareketler biçiminde sayılmıştır. Görüldüğü gibi, suçun hangi hareketlerle işlenebileceği hususunda kanuni tanımda bir özelleştirme yapıldığı için,³⁸ bağlı hareketli bir suç; kanuni tanımda gösterilen birden fazla hareketten herhangi birinin yapılmasıyla suç oluştuğu için,³⁹ seçimlik hareketli bir suç söz konusudur.⁴⁰ En önemlisi, bir somut tehlike suçu söz konusudur.⁴¹ se-

³⁴ Çınar, Sempozyum, s. 667; Soyer Güleç, s. 176. Oysa, Alman Hukukunda bunlar da trafik alanı olarak kabul görmektedir (Kılıçarslan İsfen, s. 80).

³⁵ Çınar, Sempozyum, s. 667.

³⁶ Kılıçarslan İsfen, s. 79.

³⁷ TCK terminolosine uygun olarak (bkz. örneğin, m. 8/1, c. 2 ve m. 44), fiil kavramı “hareket” anlamında (bu yönde Özgenç, s. 159; Artuk/Gökçen/Yenidünya, Ceza Genel, s. 213; Koca/Üzülmez, s. 80; Hamide Zafer, Ceza Hukuku Genel Hükümler (TCK m. 1-75) Ders Kitabı, 4. Bası, İstanbul, 2015, s. 180 vd.) kullanılmıştır. Kıyaslayınız Hakeri, s. 154; Özbek ve diğerleri, Ceza Genel, s. 222 vd. (“eylem”); Demirbaş, s. 213; Hafızoğulları/Özen, Ceza Genel, s. 194 (yazarlar, fiil (veya eylem) terimini hareketi de kapsayan bir üst kavram olarak kullanmaktadır). Yine bkz. ve kıyaslayınız Toroslu, s. 124 vd. (yazar, üst başlık olarak “davranış” terimini kullanmakta, icrai davranışa ise “hareket” demektedir).

³⁸ Artuk/Gökçen/Yenidünya, Ceza Genel, s. 242; Toroslu, s. 131; Kayıhan İçel, Ceza Hukuku Genel Hükümler, 6. Bası, İstanbul 2014, s. 256; Centel/Zafer/Çakmut, Ceza Genel, s. 246; Öztürk/Erden, kn. 284; Demirbaş, s. 221; Özgenç, s. 164; Hakeri, s. 163; Koca/Üzülmez, s. 114; Özbek ve diğerleri, Ceza Genel, s. 237; Zafer, s. 187.

³⁹ Artuk/Gökçen/Yenidünya, Ceza Genel, s. 232; İçel, s. 255; Centel/Zafer/Çakmut, Ceza Genel, s. 246; Öztürk/Erden, kn. 305; Demirbaş, s. 222; Özgenç, s. 166; Hakeri, s. 163-164 (“seçenek hareketli suç”); Koca/Üzülmez, s. 115; Özbek ve diğerleri, Ceza Genel, s. 234; Zafer, s. 187.

⁴⁰ Soyer Güleç, s. 170; Özbek ve diğerleri, Ceza Özel, s. 686; Hafızoğulları/Özen, Özel Hükümler, s. 41.

⁴¹ Soyer Güleç, s. 171; Parlar/Hatipoğlu, s. 1361; Yaşar/Gökcan/Artuç, s. 4960, 4962;

çimlik hareketlerin “başkalarının hayatı, sağlığı veya malvarlığı bakımından bir tehlikeye neden” olması gerekir.⁴²

İşareti “değiştirmek”, kanaatimizce, trafik güvenliğini aksatacak şekilde işaretin içeriğini farklılaştırmaktır. Örneğin, hız sınırını 60 km. olarak gösteren işaretteki 6 rakamını 8’e çevirmek gibi. İşareti “kullanılamaz hâle getirmek”, içeriğini anlaşılmaz şekle sokmaktır; örneğin, hız sınırını gösteren levhanın üstünü boyayarak okunmaz duruma getirmek gibi. İşaretleri “konuldukları yerden kaldırmak” ise işareti içeren levhayı bulunduğu yerden çıkarmaktır; illa bir yere alıp götürmeye gerek yoktur. Levhayı söküp bir kenara atmayı da bu kapsamda görmek mümkündür; kaldı ki, her durumda, böyle bir hareketi “kullanılamaz hâle getirmek” olarak da mütalaa etmek mümkündür.

Dikkat edilmelidir ki, sadece ulaşımın güvenli akışını sağlamak üzere konulan işaretlere yönelik müdahaleler suçtur. Bu bakımdan, örneğin, karayolu üzerinde yer alan ve yol üzerindeki tesislerin yerini, uzaklığını vb. gösteren veya çeşitli noktaların (örneğin, şehirlerin) istikametini gösteren işaretlere yönelik fiiller bu suç kapsamına girmez.⁴³ Bunlara yönelik müdahaleler, niteliğine göre, hırsızlık veya mala zarar verme suçu kapsamında değerlendirilebilir.

“Geçiş, varış, kalkış veya iniş yolları üzerine bir şey” koymanın anlamı zaten açıktır; fakat şuna dikkat edilmelidir ki, kanunilik ilkesi gereği, yolun “bozularak” ulaşımın tehlikeye düşürülmesi m. 179/1 kapsamında değildir.⁴⁴ Böyle bir davranış bir zarara yol açarsa, duruma göre, taksirle/kasten yaralama veya öldürme (ve kastın varlığı durumunda, zarar oluşmasa bile teşebbüs) hükümlerine gidilebilir.

Yanlış işaret vermek ise mevzuatın gerektirdiğinin aksine bir işaret ile (el-kolla, sesle, ışıkla uyarı gibi) sürücülerini hatalı yönlendirmektir.⁴⁵ Bu bakımdan, kanaatimce, inişe geçen uçakların kokpitine lazer tutmak bu fıkra kapsamına girmemektedir. Burada trafik bakımından

İsmail Malkoç, Açıklamalı-İçtihatlı 5237 Sayılı Yeni Türk Ceza Kanunu (Madde 1-187), 1. Cilt, Ankara, 2007, s. 1179; Kılıçarslan İsfen, s. 73.

⁴² Bu bakımdan, tehlikenin “gerçekleşme olanağının doğması”nın yeterli olduğu yönündeki görüşte (Malkoç, s. 1180) isabet yoktur.

⁴³ Hafızogulları/Özen, Özel Hükümler, s. 41.

⁴⁴ Malkoç, s. 1180.

⁴⁵ Benzer Hafızogulları/Özen, Özel Hükümler, s. 41.

pilotu yönlendirici bir işaret söz konusu değildir. Böyle bir fiili, “Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Tarafından Verilecek **İdari Para Cezaları Hakkında Yönetmelik**”⁴⁶ kapsamında değerlendirmek gerekir. Yönetmeliğin Ek’inde belirlenen 51 no.lu kurala göre, “Uçuş emniyetini riske edecek şekilde hava araçlarına lazer tutmak, uçak haberleşmesine müdahale etmek veya benzer ihlâlerde bulunmak” 10.000 TL. idari para cezasını gerektirmektedir.

Yine, aracı sürmekte olan şoförün sinyalizasyon işaretlerini yanlış veya eksik kullanmak suretiyle tehlike yaratması ise (örneğin, işaret vermeden dönüş yapması), kastın tespiti durumunda, m. 179/2 kapsamına girecektir.

Teknik işletim sistemine müdahale etmek ise ulaşım araçlarının hareketini ve durmasını (veya yavaşlamasını) sağlayan sistemlerin işleyişini olumsuz yönde etkileyen fiillerdir.⁴⁷

II. TCK m. 179/2

TCK m. 179/f.2’de (ve f.3’te) kara, deniz, hava veya demiryolu ulaşım aracından bahsedilmektedir. Söz konusu araç, yük, hayvan ya da yolcu taşıyan, kamuya veya özel kişiye ait, motorlu veya motorsuz herhangi bir taşıttır.⁴⁸ Demek ki, aracın motorlu bir taşıt olması gerekmediğinden, örneğin, bisiklet ya da at arabası da hüküm kapsamındadır.⁴⁹ Buna karşılık, çocuk arabası, paten, kaykay gibi araçların bu hüküm kapsamında olmadığı belirtilmektedir.⁵⁰ Öte yandan, “ulaşım” aracından bahsedilse de taşıtın mutlaka ulaşım amacına tahsis edilmiş olması gerekmez.⁵¹

TCK m. 179/2’de kanuni tanımda hareketten ayrı bir neticenin öngörülmüş olmaması, yani hareketin yapılmasıyla tipikliğin gerçek-

⁴⁶ Resmi Gazete Tarihi: 29.01.2013 Resmi Gazete Sayısı: 28543

⁴⁷ Benzer Parlar/Hatipoğlu, s. 1362; Çakmut, s. 780.

⁴⁸ Koca, s. 102; Soyer Güleç, s. 175; Çınar, Sempozyum, s. 669; Çınar, Fasikül, s. 10; Centel, s. 159; Kılıçarslan İsfen, s. 80.

⁴⁹ At arabasıyla bu suçun işlendiğinin tespit edildiği bir örnek için bkz. Yar.12.CD., 4.7.2013, 22578/18367.

⁵⁰ Çınar, Sempozyum, s. 670.

⁵¹ Koca, s. 102.

leşmesi nedeniyle,⁵² salt hareket suçu söz konusudur.⁵³ Ayrıca, serbest hareketli bir suçtur.

TCK m. 179/2 bakımından vurgulanması gereken en önemli husus, bir somut tehlike suçunun söz konusu olmasıdır.⁵⁴ Kanunda kullanılan, “ulaşım araçlarını kişilerin hayat, sağlık veya malvarlığı açısından tehlikeli *olabilecek* şekilde sevk ve idare eden kişi” biçimindeki formülasyonun, hükümde bir somut tehlike suçunun söz konusu olduğunu ifade etmek açısından başarılı olmadığı belirtilmelidir.

Bilindiği gibi, somut tehlike suçlarında, söz konusu tehlike, gerçekleşmesinden korkulan belirli bir neticenin meydana gelmesi ihtimali olarak kabul edilmektedir ve hâkim tarafından, somut olayın şartları ışığında, böyle bir tehlikenin doğup doğmadığı tespit edilmelidir.⁵⁵

Gerekçede belirtildiği üzere, “Aracın sevk ve idaresinin salt trafik düzenine aykırılığı bu suçun oluşumuna neden olmayacaktır. Bu suçun oluşabilmesi için, aracın trafik düzenine aykırı olarak ve ayrıca kişilerin hayatı, sağlığı veya malvarlığı açısından tehlikeli olabilecek şekilde kullanılması gerekir”.

Yargıtay’ın vurguladığı üzere, “Ancak her kural ihlâlinin mutlaka kişiler bakımından tehlikeye neden olacağını söylemek de mümkün değildir. Bu durumda tehlikeye neden olma halinin somut olayın özelliklerine göre değerlendirilmesi gerekmektedir(...) Bu suçun oluşabilmesi için suç tanımında yer

⁵² Artuk/Gökçen/Yenidünya, Ceza Genel, s. 247; Centel/Zafer/Çakmut, Ceza Genel, s. 248 (“neticesi harekete bitişik suç”); Öztürk/Erdem, kn. 311; Demirbaş, s. 234 (“neticesiz/şekli suç”); Özgenç, s. 170; Hakeri, s. 177; Koca/Üzülmez, s. 120; Özbek ve diğerleri, Ceza Genel, s. 237 (“şekli suç/neticesi harekete bitişik suç”). Kıyaslayınız Zafer, s. 190 vd.

⁵³ Özbek ve diğerleri, Ceza Özel, s. 692; Yaşar/Gökcan/Artuç, s. 4960-4961.

⁵⁴ Soyer Güleç, s. 171; Koca, s. 103; Parlar/Hatipoğlu, s. 1362; Özbek ve diğerleri, Ceza Özel, s. 692; Kılıçarslan İsfen, s. 73; Meran, s. 916. Aksi yönde Koray Doğan, “Tehlike Suçu ile Zarar Suçu Arasındaki Suçların İçtım Sorunu”, *Türkiye Adalet Akademisi Dergisi*, Yıl:5, Sayı: 16, Ocak 2014, s. 202, dn. 124.

⁵⁵ Giovanni Fiandaca, Enzo Musco, Diritto Penale Parte Generale, Sesta edizione, Bologna, 2009, s. 203-204; Ferrando Mantovani, Diritto Penale Parte Generale, VII edizione, Padova, 2011, s. 210. Kıyaslayınız Yaşar/Gökcan/Artuç, s. 4963 (yazarların “Eylem potansiyel olarak bu tehlikeyi doğurmasına karşın o anda belirli bir kişi veya kişilere yönelik bir tehlike meydana gelmesi dahi” suçun oluşacağı yönündeki görüşlerine katılmıyoruz. Öyle olsaydı, soyut tehlike suçu söz konusu olurdu ve 2918 s. KTK’ya aykırılık ile TCK m. 279/2’nin ihlâlini ayırt etmek mümkün olmazdı.)

*alan eylemin gerçekleştirilmesi yeterli olmayıp, tehlikelilik halinin gerçekleşmesi ya da gerçekleşmesinin mümkün bulunması zorunludur. Bu nedenle her somut olay bakımından tehlikeye neden olma ögesinin varlığı aranmalıdır”.*⁵⁶

Örnek vermek gerekirse, hakkı olmadığı hâlde emniyet şeridini kullanmak, tek başına bu suçu oluşturmazken, bu şekilde hareket eden araçlar yüzünden şeridin tıkanması ve ambülansın geçememesi nedeniyle varması gereken noktaya gecikerek ulaşması durumunda, bu suç oluşur.

Öte yandan, doktrinde, sürücü belgesi geri alınmış veya iptal edilmiş kişinin araç kullanmasının mutlaka bu suçu oluşturacağı yönündeki görüşe⁵⁷ de katılmıyoruz.⁵⁸ Örneğin, alkollü araç kullandığı için ehliyeti süreli olarak geri alınan sürücünün bu süre esnasında her araç kullanmasının somut bir tehlike yarattığını bir varsayım olarak kabul etmek gerçekçi olmadığı gibi, ceza hukuku ilkelerine de uygun değildir. Böyle bir yaklaşımın “fail ceza hukuku” anlayışını yansıttığı görüşündeyiz; zira geçmiş fiillerinden hareketle, failin tehlikeli kişilik yapısı kabul edilerek her araç kullandığında, bu yönde ayrıca bir araştırılmaya gerek olmaksızın, tehlikeli şekilde *hareket ettiği kabul edilmiş* olmaktadır.

Bununla birlikte, İngiltere gibi bazı ülkelerde, ehliyetsiz araç kullanmak suretiyle ölüme sebebiyet verme şeklinde bağımsız bir suç tipine yer verildiği de belirtilmelidir.⁵⁹ İlginçtir ki, İngiltere’de bu suçtan sorumlu tutulmak için, aracın kullanılması ile meydana gelen ölüm

⁵⁶ Yar.CGK, 4.2.2014, 12-1566/32 (www.kazanci.com.tr). Yine bkz. “Olay tarihinde sanık hakkında trafik akışına ters yönde olacak şekilde araç kullandığı gerekçeyle trafik idari para cezası tutanağı düzenlenmiş ise de, sanığın seyir halinde bulunduğu yolun bölünmüş yol olup olmadığı, olay saati itibarıyla yoğunluğun bulunup bulunmadığı, sanığın ters yönde ne kadar mesafe gittiği araştırılmamıştır./Şu hâlde, olayda somut tehlike halinin oluşup oluşmadığının belirlenebilmesi için öncelikle tutanak tanıkları dinlenip olay yerinde keşif yapılarak, sanığın kolluk görevlilerince yakalandığı yolun bölünmüş yol olup olmadığı, yakalanma saati itibarıyla yoğunluğun bulunup bulunmadığı, sanığın ters istikamette ne kadar mesafe gittiği ve bu yönde tehlike oluşturacak nitelikte tali yol ve kavşak olup olmadığı hususları tespit edilerek sonucuna göre sanığın hukuki durumu takdir ve tayin edilmelidir.”, Yar.CGK., 11.2.2014, 12-1567/63 (www.kararara.com)

⁵⁷ Çakmut, s. 781; Kılıçarslan İsfen, s. 91.

⁵⁸ Benzer Malkoç, s. 1181; fakat kıyaslayınız s. 1185 vd.

⁵⁹ Cammiss/Cunningham, s. 17. 2008 Ağustos’ta yürürlüğe giren Road Safety Act ile değişik1988 tarihli Road Traffic Act section 3ZB.

neticesi arasında nedensellik bağının varlığı yeterlidir. Bu bakımdan, objektif sorumluluk örneği bir düzenlemedir. TCK m. 20 vd. hükümleri karşısında, bu türden bir yaklaşımın ülkemizde benimsenmesi mümkün değildir. Ayrıca, 24/5/2013 tarihli ve 6487 sayılı Kanun'un 18. maddesiyle değişik KTK m. 36/3'te, ehliyetsiz sürücü için uygulanacak idari para cezası öngörülürken, KTK m. 48/5 ve 48/8'de alkol veya uyuşturucu kullanmış durumda yakalanmış sürücüye dair düzenlemelerde yapılanın aksine, TCK'ya bir yollama yapılmamıştır. Oysa kanunlaşmayan ve daha sonra değişen metinde, TCK m. 179/2'nin uygulanacağı açıkça belirtilmişti.⁶⁰

Başka bir görüşe göre,⁶¹ salt ehliyetsiz araç kullanmak bu suça yol açmaz; gerekli ehliyeti almamış failin, bir trafik kuralını ihlâl etmesi veya bir trafik kazasına neden olması durumunda suç oluşur. Bu önermenin ikinci kısmına, trafik güvenliğinin tehlikeye atıldığı bilinç ve iradesinin mevcudiyeti şartıyla, katılıyorum. Zira trafik kazasına "neden olan" kişiden kasıt, kusursuz olarak bir kazaya karışan değil, kendi kusurlu davranışıyla kazanın müsebbibi olanı ifade eder. Buna karşılık soyut kural ihlâlinin yeterli olmadığı kanaatindeyim: ehliyetsiz olarak araç kullanıp kırmızıda duran kişiyle (bu durumda, söz konusu görüşe göre suç oluşmayacak), ehliyetsiz olarak araç kullanıp boş yolda kırmızıda yavaşça geçerek kimseyi tehlikeye atmayan kişinin (bu durumda, söz konusu görüşe göre suç oluşacak) ceza hukuku açısından ayırt edilemeyeceği görüşündeyim. Böyle bir yaklaşım, suçun "somut tehlike suçu" yapısıyla uyuşmamaktadır.

Hatta, aynı görüş sahibi yazarlar,⁶² trafik güvenliği bakımından tehlikeli görüldüğü için sürücü belgesi geri alınmış veya iptal edilmiş kişinin trafiğe çıkmasının başlı başına TCK m. 179/2'ye girdiği kanaatinde idirler. Bu mutlak tasnife de katılmak mümkün gözükmemektedir. Gerçekten, örneğin, otomobil kullanmayı beceremediği/başaramadığı için ehliyet alamayan kişiye nazaran; ehliyet alıp da, park kurallarına uymadığı için ceza puanı limitini doldurup ehliyeti iptal edilen kişiyi daha tehlikeli kabul etmenin bir nedeni yoktur. Oysa anılan görüşe göre ilk durumda suç oluşmayacak, ikincisinde ise oluşacaktır.

⁶⁰ Malkoç, s. 1188.

⁶¹ Parlar/Hatipoğlu, s. 1362; Çakmut, s. 781.

⁶² Parlar/Hatipoğlu, s. 1362.

Bu bakımdan, kanaatim, gerek ehliyeti olmayan⁶³ gerekse geri alınmış olan sürücü bakımından, TCK m. 179/2'nin uygulanması için, başkasının hayat, sağlık veya malvarlığını somut olayda tehlikeye düşürücü davranışının varlığı kanıtlanmalıdır. Keza, anılan yazarlar da suçun "somut tehlike" suçu olduğu konusunda hemfikirdir. Oysa ehliyetsiz olarak araç kullanma şeklindeki tipik hareketin başlı başına bir tehlike arz etmesi nedeniyle cezalandırılması gerektiği görüşü, TCK m. 179/2'yi, ehliyeti olmayanlar veya geri alınanlar bakımından bir soyut tehlike suçuna çevirir.

TCK m. 179/2'nin gerekçesine göre *"Bu suç ayrıca, trafik güvenliği için öngörülmüş bakım ve onarımlar yapılmadan aracın trafiğe çıkarılması hâlinde de işlenebilir. Ancak bunun için ayrıca, gerekli bakım ve onarımı yapılmamış aracın trafiğe çıkarılması suretiyle kişilerin hayatı, sağlığı veya malvarlığı açısından bir tehlikeye neden olunması gerekir."*⁶⁴

Bu açıklamalara göre, gerekli onarım ve bakım yapılmış olsaydı, meydana gelmeyecek olan bir tehlike, bu husustaki ihmal sonucunda doğmuş olmalıdır. Aksi takdirde, ihmali davranış ile meydana gelen tehlike arasında nedensellik bağının varlığından söz edilemez. Kanaatimizce, gerekli kontrollerin yapılması durumunda tehlikeyi doğuran olayın (örneğin, lastik patlaması nedeniyle kazanın) meydana gelmeme ihtimalinin, gelme ihtimalinden fazla olması yeterli değildir; ihmalin gösterilmemiş olması durumunda, tehlikenin meydana gelmeyeceğinin "kesine yakın veya yüksek ihtimalle" tespit edilebilmiş olması aranmalıdır.⁶⁵ İhmali davranışta nedenselliğin tespiti varsayımsal bir yargıya bağlı olduğundan, mutlak bir kesinlik aranamaz.⁶⁶ Zira burada gerçek ve fizik kanunları anlamında bir nedensellikten ziyade onun "normatif bir eşdeğeri", yani varsayıma bağlı bir değerlendirme söz konusudur.⁶⁷

⁶³ Yar.12.CD., 24.1.2012, 6135/1013 (aktaran Kılıçarslan İsfen, s. 90, dn. 111).

⁶⁴ Kıyaslayınız Çakmut, s. 780 (yazara göre, suçun bu şekilde işlenmesi mümkün değildir).

⁶⁵ Mantovani, s. 155; Fiandaca/Musco, s. 602. Sadece "kesine yakın", yani yüze yakın bir yüzdesel ihtimale tekabül eden nedensel ilişkinin şart olduğu görüşü için bkz. Stefano Canestrari/Luigi Cornacchia /Giulio De Simone, Manuale di Diritto Penale - Parte Generale, Bologna, 2007, s. 366. Alman öğretisinde de baskın görüşün bu yönde olduğuna dair bkz. Öztürk/Erdem, kn. 301. Yine bkz. Zafer, s. 215.

⁶⁶ Fiandaca/Musco, s. 601.

⁶⁷ Canestrari/Cornacchia/De Simone, s. 365.

Ne var ki TCK'nın genel hükümlerinde ihmali davranışın cezalandırılacağına dair bir hükme yer verilmemesi ve bu konuda açıklık olan diğer bazı suç tiplerinin aksine, TCK m. 179/2'nin ihmali davranışla da işlenebileceğinin hükümde belirtilmemesi karşısında; gerekçedeki bu açıklamaya rağmen, ihmali davranışın bu fıkra kapsamında ele alınmasının kanunilik ilkesine uygunluğu tartışmalıdır.⁶⁸ İhmali davranışın cezalandırılabilirliği bakımından, doktrindeki çoğunluk görüşünün, olumsuz yönde olduğu söylenmelidir.⁶⁹

Ayrıca, diğer bir tartışmalı husus da bakım ve onarım konusundaki ihmalin, suçun fiil unsurunu oluşturan "sevk ve idare" kavramları kapsamında değerlendirilip değerlendirilemeyeceğidir.⁷⁰ Kanaatimizce, TCK m. 2/3 hükmü karşısında, buna olumsuz cevap vermek gerekir. Şayet bu görüş benimsenirse, gerekçede yer verilen örneğin m. 179/2 kapsamına girmediğini kabul etmek gerekecektir.⁷¹

Her durumda, aksi kabul edilse bile, yasaklanmış olan fiilin, gerekli bakım ve onarımların salt ihmal edilmiş olması değil (zaten bu durumda, çoğu zaman kasttan ziyade taksirden bahsetmek gerekirdi); bu durumun bilincinde olarak aracın kullanılması, yani "sevk ve idare" edilmesi olduğu da vurgulanmalıdır.

III. TCK m. 179/3

TCK m. 179/3'te bağlı hareketli⁷² bir soyut tehlike suçu düzenlenmiştir.⁷³ Bilindiği üzere, soyut tehlike suçlarında, tecrübe kurallarına

⁶⁸ Özgenç, s. 222. Bu sorunsal hakkında geniş bilgi için bkz. Mehmet Nihat Kanbur, "Türk Ceza Kanununda Mevcut Hükümler Çerçevesinde İhmal Suretiyle İcra Suçlarına İlişkin Sorunlar Üzerine Değerlendirmeler", *Ceza Hukuku Dergisi*, Sayı: 18, Nisan 2012, s. 42 vd. Bu konuda açıklık olmayan suç tiplerinde ihmali hareketin cezalandırılmayacağına dair bkz. örneğin, Öztürk/Erdem, kn. 303; Artuk/Gökçen/Yenidünya, Ceza Genel, s. 237; Durmuş Tezcan/Mustafa Ruhan Erdem/R. Murat Önok, Teorik ve Pratik Ceza Özel Hukuku, 11. Baskı, Ankara, 2014, s. 89; kısmen farklı gerekçeyle aynı yönde Hakeri, s. 171-172; Koca/Üzülmmez, s. 370-371. 5237 sayılı TCK döneminde doktrinin konuya yaklaşımı için bkz. Kanbur, s. 49 vd: yazar, ihmali davranışın genel olarak cezalandırılmayacağına dair kanunkoyucunun bilinçli bir tavrı olmadığı ve yapısına uygun düştüğü durumda, her suçun ihmalen işlenebileceği kanaatindedir (age, s. 62, 65).

⁶⁹ Özbek ve diğerleri, Ceza Genel, s. 530.

⁷⁰ Bu husustaki eleştiri için bkz. Soyer Güleç, s. 172.

⁷¹ Bkz. bu yönde Donay, s. 267.

⁷² Yaşar/Gökcan/Artaç, s. 4961.

⁷³ Soyer Güleç, s. 172; Koca, s. 106; Özbek ve diğerleri, Ceza Özel, s. 700; Çınar, Fa-

istinaden, belirli bir davranışın beraberinde bir tehlikeyi getirdiği varsayılır; bu bakımdan, tipik davranışın varlığı tespit edildikten sonra, hâkimin, böyle bir tehlikenin somut olayda gerçekten doğup doğmadığını tespit etmesi gerekmez.⁷⁴ TCK m. 179/3 açısından da, başkalarının hayat, sağlık veya malvarlığı bakımından somut bir tehlike doğmuş olması şart değildir.⁷⁵

Ayrıca, kesintisiz bir suç söz konusudur.⁷⁶ Bilindiği gibi, bu tür suçlarda, tipik hareketin yapılmasıyla suç tamamlanır, ancak sona ermez (bitmez).⁷⁷ Burada da aracın kullanılmasıyla suç tamamlanır; kullanmanın bırakılmasıyla da suç sona erer.

Vurgulanması gereken husus, suçun oluşması için alkol veya uyuşturucu maddenin sırf kullanılmış olmasının her zaman yeterli olmadığıdır.⁷⁸ Yargıtay'ın da vurguladığı ve madde gerekçesinde ifade edildiği üzere, kişinin emniyetli şekilde araç kullanamayacak durumda olduğunun her somut olayda saptanması zorunludur.⁷⁹ Bu nedenle,

sikül, s. 8; Çakmut, s. 782; Centel, s. 158; Kılıçarslan İşfen, s. 73. Aynı yönde Yar. 2.CD., 8.2.2010, 1915/2968 (aktaran Çınar, Fasikül, s. 8). Alman Hukuku bakımından aynı yönde Heinrich, kn. 164. Somut tehlike suçunun düzenlendiğine dair hatalı görüş için bkz. Malkoç, s. 1189; Parlar/Hatipoğlu, s. 1362.

⁷⁴ Fiandaca/Musco, s. 204; Mantovani, s. 210.

⁷⁵ "Oluş ve dosya içeriğine göre, Sanığın olay günü alkollü olarak cadde üzerindeki taksi durağında park halinde duran ticari taksiyi, sahibinden habersiz çalıştırıp yola çıktığı, Sıtkıpaşa caddesine dönüş yapmak istediği sırada yaya kaldırımına çarptıktan sonra direksiyonu toplayarak aynı caddeyi takiben, Yılmaz Akpınar bulvarına doğru seyir halinde iken trafiğe kapalı ve yol yapımının devam ettiği olay mahallinde aracın ön tampon ve çamurluk kısmıyla asfalt yığına çarpıp bunların üzerinden ilerdeki kum yığınının üzerine çıkarak tek taraflı kazaya sebebiyet verdiği olayda, alınan doktor raporunda sanığın orta derecede alkollü olduğunun belirtilmesi ve trafik görevlileri tarafından tutulan 15.11.2005 tarihli tutanağa göre alkolün etkisiyle güvenli sürüş melekelerini kaybetmiş ve emniyetli bir şekilde araç sevk ve idare edemeyecek durumda olmasına rağmen araç kullanıldığının tespit edildiğinin belirtilmesi karşısında sanığa atılı trafik güvenliğini tehlikeye sokmak suçunun unsurları itibarıyla oluştuğu gözetilmeden, mahkumiyeti yerine, yolun trafiğe kapalı olması nedeniyle trafiğin güvenliğinin tehlikeye düşürülmesinden bahsedilemeyeceği ve sanığın kendisinin yaralandığı olayda, kast veya olası kastın oluşmayacağı şeklindeki yasal ve yeterli olmayan gerekçelerle beraatine karar verilmesi" (bozmayı gerektirmiştir), Yar.2.CD., 21.3.2011, 38665/5696.

⁷⁶ Soyer Güleç, s. 172.

⁷⁷ Artuk/Gökçen/Yenidünya, Ceza Genel, s. 243; Centel/Zafer/Çakmut, Ceza Genel, s. 252; Özbek ve diğerleri, Ceza Genel, s. 240; Koca/Üzülmüş, s. 116.

⁷⁸ Çınar, Sempozyum, s. 672; Parlar/Hatipoğlu, s. 1363.

⁷⁹ Yar.CGK, 22.5.2007, 2-103/111: "Görüldüğü gibi, dosya kapsamından sanığın al-

failin alkol oranını tespit eden tutanağın varlığı ve bu durumda iken başka trafik kurallarını da ayrıca ihlâl ettiğinin (örneğin, hız sınırını aşmış olduğunun) tespiti, faili cezalandırmak için yeterli değildir. Fakat hemen aşağıda, ayrıca da muhakemeye dair hususları ele alırken göreceğimiz üzere, alkol madde etkisi bakımından, belirli sınırın aşılması durumunda mutlak bir karine kabul edilmiştir.

Güvenli şekilde araç sevk ve idare edememe durumu, “alkol” veya “uyuşturucu madde” etkisi ya da “başka bir neden”den kaynaklanabilir.

Alkol kavramıyla içkilerde yer alan “etil alkol” kast edilmiş olup bu kavramı daha fazla açıklamaya gerek yoktur.

Uyuşturucu madde ise TCK m. 188 vd.na paralel olarak, uyarıcı maddeleri de içerir.⁸⁰ Buna karşılık, Almanya’da birçok sakinleştirici ve ağrı dindiricinin de bu kapsamda görüldüğü; kas gevşetici veya mide, bağırsak veya kalp ilaçları gibi reaksiyon azaltıcı ilaçların ise kapsam dışı tutulduğu belirtilmektedir.⁸¹ Kanaatimce, TCK m. 179/3 açısından bu tür ilaçların kullanımı “başka bir nedenle” ibareleri kapsamında değerlendirilmelidir.

“Başka bir neden” ise failden kaynaklanan⁸² ve onun güvenli şekilde araç sevk ve idare etmesine engel her türlü durumdur.⁸³ Gerekçede,

kollü olarak araç kullandığı sabit ise de, emniyetli bir şekilde araç kullanamayacağına ilişkin herhangi bir bilgi veya belge bulunmamaktadır. Her ne kadar olay tutanağında sanığın süratli bir şekilde araç kullandığı belirtilmişse de süratinin ne olduğu konusunda somut bir bilgi veya belge bulunmadığı gibi, olay yerine çağırılan trafik görevlilerince sanık hakkında yalnızca alkollü araç kullanmak ve araçta yaptırdığı değişikliği tescil ettirmeden araç kullanmak eylemleri nedeniyle idari yaptırım uygulanmış, süratli araç kullanmak ile ilgili bir işlem yapılmamıştır. Akabinde hastaneye götürülen sanığın, ileri derecede alkollü olduğuna ilişkin rapor düzenlenmiş, ancak emniyetli bir şekilde araç kullanamayacak hâlde olduğuna ilişkin olarak uzman hekim tarafından verilmiş bir rapor da bulunmamaktadır. O hâlde, sanığın yalnızca alkollü araç kullanması nedeniyle TCY’nin 179/3. maddesi uyarınca cezalandırılmasına olanak bulunmamaktadır”. Fakat bu yaklaşımın suçu “somut tehlike suçu”na çevirdiği yönündeki görüşe (Çakmut, s. 783) katılmıyoruz (aynı yönde eleştiri için bkz. Kılıçarslan İsfen, s. 98).

⁸⁰ Bu maddelerin tasnifi için bkz. Özbek ve diğerleri, Ceza Özel, s. 740-741.

⁸¹ Heinz Schöh (çev. Hakeri, Hakan), “Trafikte Alkol, Uyuşturucu Madde ve İlaç”, Karşılaştırmalı Güncel Ceza Hukuku Serisi - 6, Trafik ve Ceza Hukuku, Ankara, 2006, s. 48

⁸² Soyer Güleç, s. 173; Özbek ve diğerleri, Ceza Özel, s. 699.

⁸³ Bu ibarelerin değerlendirilmesinin subjektif olduğuna dair eleştiri için bkz. Ars-

uzun süre araç kullanmak dolayısıyla yorgun ve uykusuz olan kişilerin araç kullanmaya devam etmesi buna örnek olarak gösterilmiştir.⁸⁴ Failin aşırı cüret veya heyecan peşinde olması nedeniyle tehlikeli manevralar yapması, m. 179/3 değil, m. 179/2 kapsamında değerlendirilir.

Emniyetli şekilde araç idare ve sevk edemeyecek durum ise failin, aracıyla yolda uzun süre yol almaya ve yolda karşılaşabileceği, trafiğe özgü ani ve güç sorunların üstesinden gelmeye artık muktedir olmayan bir şoför düzeyine inmiş olmasıdır.⁸⁵

Böyle olunca, vaktinde ehliyet almış olan; fakat aradan geçen zamanda bazı duyularında meydana gelen önemli zayıflamalara rağmen araç sürmeye devam eden kişiler de, kanaatimizce, bu kapsamdadır. Zira hastalık veya uykusuzluk gibi durumların bu kapsamda değerlendirilirken, duyularında sürekli bir işlev azalması meydana gelmiş olanların kapsam dışı tutulması mantıklı olmayacaktır. Elbette, bu tür durumlarda, kastın tespiti sorun arz edebilir. Fail, hem duyudaki işlev veya yetenek (refleks gibi) kaybının bilincinde olmalı hem de bu durumda araç kullanmasının arz ettiği tehlikeyi bilmelidir.

Acaba ehliyeti olmamasına ve araç kullanmayı iyi bilmemesine rağmen otomobil kullanmaya kalkan kişi m. 179/3'teki suçu işlemiş midir? Aslında, madde lafzı, normalde araç kullanmak için gerekli ehliyet ve fiili olarak da yeterliliğe sahip kişinin, geçici bir nedenle bunu yapamayacak duruma gelmesini düzenler gibi gözükmektedir. Yine de, kanaatimizce, "başka bir nedenle" ibaresini, ehliyetsiz ve düzgün araç kullanamayan kişiyi kapsar şekilde yorumlamak mümkündür. Fakat bir somut tehlike suçu söz konusu olduğundan, sadece ehliyetsiz olmanın TCK m. 179/3'teki (veya f. 2'deki) suçu oluşturmayacağına dikkat etmek gerekir.⁸⁶ Buna dair çeşitli ihtimalleri, yukarıda, m. 179/2'nin fiil unsuru kapsamında tartışmıştık. Öte yandan, yasal bir şekilde ehliyet

lan/ Azizağaoğlu, s. 751.

⁸⁴ Ateşli hastalık halinin bu kapsamda olabileceğine dair bkz. Centel, s. 159. Benzer yönde Donay, s. 267 (yazar, genel olarak "hastalık"tan bahsetmekteidr).

⁸⁵ Çınar, Fasikül, s. 814; Christian Fahl (çev. Çakmut Yenerer, Özlem), "Alman Ceza Kanunu Prg. 316: Bisiklet Sürücülerinin Araç Kullanamama - Ehliyetsizlik Hali, Trafikte Alkol, Uyuşturucu Madde ve İlaç", Karşılaştırmalı Güncel Ceza Hukuku Serisi - 6, Trafik ve Ceza Hukuku, Ankara, 2006, s. 106.

⁸⁶ TCK m. 179/2 açısından bu yönde Yar.12.CD., 24.1.2012, 6135/1013 (aktaran Kılıçarslan İsfen, s. 90, dn. 111).

almış olmasına rağmen düzgün araba kullanamayan kişiyi ise bu kapsamda görmemek gerekir. Kendisine verilen ehliyet, sürücünün kendi sürüş kabiliyetine dair sübjektif değerlendirmesi ne olursa olsun; objektif olarak bu yeterliliği haiz görüldüğünün resmi ispatıdır. Böyle bir sürücünün eylemini tipik bir haksızlık olarak görmek mümkün olmadığı gibi, haksızlık bilincinin (m. 30/4) olduğunu da söylemek olanaklı gözükmemektedir. Bunun istisnası, yukarıda izah ettiğimiz, zamanla meydana gelen duyu ve işlev azalması veya kaybı durumudur.

Alkol etkisi bakımından, KTK'nın uygulanmasına dair Yönetmelikte idari para cezası tatbiki için öngörülen limit (0,50 promil)⁸⁷ (Yönetmelik m. 97), TCK m. 179/3'ün uygulanması açısından belirleyici değildir.⁸⁸ Yargıtay uygulamasında, alkollü yakalanan sürücünün alkol testinde çıkan promil oranına göre ayırım yapılmaktadır. Promil oranı 1,00'ün üstündeyse, m. 179/3'teki suçun olduğu kabul edilmektedir;⁸⁹ güvenli sürüş yeteneğinin kaybedildiğini gösteren, dışa yansıyan bulgular ayrıca aranmamaktadır. Bu doğrultuda, KTK m. 48/6'ya da, 1,00 promilin üzerinde alkollü olan sürücülere TCK m. 179/3'ün uygulanacağına dair hüküm eklenmiştir.⁹⁰ Mahkûmiyet için alkol oranının tespiti yeterli olacak, ayrıca hiçbir inceleme (ve bu arada Adli Tıp raporu) gerekmeyecektir.

Belirtelim ki, alkol testi sonucu 1,00 promilin üstünde çıkan sürücünün “emniyetli bir şekilde araç sevk ve idare edemeyecek” durumda olduğunun mutlak bir karine olarak kabulünü⁹¹ ceza hukuku ilkeleriyle bağdaşmak zor gözükmemektedir.

⁸⁷ Medyada ve hatta Yargıtay kararlarında bu miktar “50 promil” olarak belirtilse de, aslında doğrusu “0,50” promildir. Bunun anlamı ise 100 cc kanda %0,5 oranında etil alkol bulunmasıdır. ABD ve İngiltere’de bu oran “BAC” (blood alcohol concentration – kanda alkol yoğunluğu) kısaltmasıyla belirtilmekte ve 0,50 promil, “0.05 BAC”a tekabül etmektedir.

⁸⁸ Çınar, Fasikül, s. 11; Çınar, Sempozyum, s. 674; Çakmut, s. 782; Centel, s. 160; Meran, s. 918; Yaşar/Gökcan/Artuç, s. 4966. Aksi yönde Koca, s. 109; Malkoç, s. 1183.

⁸⁹ Fakat bu oranın motorlu taşıta ilişkin yerleşik içtihatla kabul edildiğine dikkat edilmelidir. Örneğin, Almanya’da, bisiklet için daha yüksek bir oran (1,6) aranmaktadır (Çınar, Fasikül, s. 14; Fahl (çev. Çakmut), s. 107).

⁹⁰ 4/5/2013 tarihli ve 6487 sayılı Kanun’un 19. maddesi.

⁹¹ Bu şekilde, içtihat yoluyla, “varsayılan tehlike suçu” (reati di pericolo presunto) yaratılmıştır. Doktrinde, bu tür tehlike suçuna, soyut ve somut tehlike suçlarının yanında, üçüncü bir kategori olarak yer verilmektedir (Mantovani, s. 210). Bu tür suçlarda, belirli bir davranışta mündemiç bir tehlike söz konusu olmasa da, hukuk bunun varlığını kabul eder; bu bakımdan, bu tehlikenin somut olayda var olmadığını ispat etmek de mümkün olmaz (age, s. 211).

Bir yandan, bilimsel çalışmalar, sürücülerin kullanabileceği azami alkol miktarını düşürmenin, alkollü sürücülerin karıştığı ölümlü kaza oranlarını azaltmakta etkin olduğunu kanıtlamıştır.⁹² Hatta 21 yaşın altındaki gençler bakımından “sıfır tolerans” politikası uygulanmasının etkili olduğunu gösteren çalışmalar mevcuttur.⁹³ Fakat KTK açısından öngörülen limit ayrı, belirli limiti aşanların otomatikman ceza yaptırımına tâbi olması başkadır. Zira her insan açısından ve her zaman, emniyetli sürüş kabiliyetinin *kaybedildiğini* içtihat yoluyla kabul etmek için, alkol oranı 1,00 promilin üstünde olan *hiçbir* insanın *hiçbir zaman* güvenli araç süremediğinin mutlak bir bilimsel gerçek olarak kanıtlanmış olması gerekir. Oysa, Adli Tıp Kurumu 5. İhtisas Kurulu’na göre, bu durumdaki sürücülerin “bireysel farklılıkları ortadan kaldıracabilecek ölçüde alkollü olduğunu ve bu seviyede alkol tesiri altındaki sürücülerin hemen tümünün emniyetli sürüş yeteneğinin olumsuz olarak etkilendiğinin kabulü” gerekmektedir.⁹⁴ Görüldüğü gibi, *argumentum a contrario*, sürüş yeteneği olumsuz etkilenmeyen sürücüler de olabilmektedir, zira sürücülerin “hemen tümü”nden bahsedilmektedir. Kaldı ki, “olumsuz etkilenme” ile “emniyetli süremeyecek durumda olmak” da farklı kavramlar olsa gerek. Yargıtay’da Adli Bilimciler Derneği’nce gerçekleştirilen çalıştayın sonuç raporunda da,⁹⁵ kandaki alkol miktarının kişi davranışlarına ve sürüş güvenliğine etkisine dair birçok değişik sınıflandırma yapıldığı görülmektedir; fakat, alkol oranı 1,00 promilin üstünde çıkan herkesin, *istisnasız ve mutlak olarak* güvenli araç kullanmasının olanaksız olduğuna dair bir veriye işaret edilmemektedir; sadece sonuç kısmında böyle bir limit uygulanması konusundaki *değerlendirme* aktarılmaktadır. Keza, Alman

⁹² Bkz. örneğin, James C. Fell & Robert B. Voas, “The effectiveness of reducing illegal blood alcohol concentration (BAC) limits for driving: Evidence for lowering the limit to .05 BAC”, *Journal of Safety Research*, Vol. 37 (2006), s. 233-243; Alexander C. Wagenaar, Mildred M. Maldonado-Molina, Linan Ma, Amy L. Tobler & Kelli A. Komro, “Effects of Legal BAC Limits on Fatal Crash Involvement: Analyses of 28 States from 1976 through 2002”, *Journal of Safety Research* Vol. 38 (2007), s. 493-499.

⁹³ Raymond C. Pecka/Michael A. Gebers/Robert B. Voas/Eduardo Romano, “The relationship between blood alcohol concentration (BAC), age, and crash risk”, *Journal of Safety Research*, Vol. 39 (2008), s. 317-318.

⁹⁴ Faruk Aşçıoğlu/Bekir Yapar/Aliye Tütüncüler/Ahmet Belce, “Trafik Güvenliğini Tehlikeye Sokma Suçu Açısından Alkol”, *Adli Tıp Dergisi* 2009; 23(3), s. 15.

⁹⁵ Bkz. “Türk Ceza Yasasına Göre Alkollü Araç Kullanmanın Güvenli Sürüş Yeteneğine Etkileri Çalıştayı” Sonuç Bildirgesi, özellikle s. 10. Kıyaslayınız Soyer Güleç, s. 176.

Yargıtay'ının da 1,1 promilin üstü bakımından sürücünün "mutlak elverişsizliği"ni kabul ettiğini⁹⁶ hatırlatmak gerekir.

Oranın 0,30 ile 1,00 promil arasında olması durumunda ise, somut olaydaki sürücünün kişisel durumuna bakılmaktadır: *"Alkol ve uyuşturucu maddenin sırf kullanılmış olması bu suçun oluşması için yeterli olmamakla birlikte Adli Tıp Kurumu Beşinci İhtisas Kurulu raporlarında istikrarlı bir şekilde vurgulandığı üzere; alkollü bir şekilde trafikte seyreden bir sürücünün alkol konsantrasyonu hangi seviyede olursa olsun bireysel farklılıklar göstermekle birlikte trafik güvenliği açısından değişen derecelerde risk oluşturabileceği, ancak bu durumun tehlike arz edecek düzeyde olup olmadığı, dolayısıyla sürücünün tesiri altında bulunduğu alkol seviyesinde araç kullanması halinde, güvenli sürüş yeteneğini kaybedip etmediği, bireyin o andaki sürüş ehliyetini belirleyebilecek dikkat, algı, denge, refleks, psikomotor ve nöromotor koordinasyon gibi nörolojik, nistagmus, akomadasyon, görme gibi oftalmolojik ve genel durumunun tespitine yönelik detaylı dahili muayenesine yönelik tıbbi verilerin değerlendirilmesi ile mümkün olabileceği, ancak böyle bir tespit yapılmamış olsa bile bireysel farklılıkları da elimine edebilecek şekilde 100 promilden yüksek olarak saptanan alkol düzeyinin, güvenli sürüş yeteneğini kaybettireceğinin, bilimsel olarak kabulü gerektiği anlaşılmakla (...); 104 promil alkollü olarak araç kullandığı tespit edilen sürücü belgesiz sanığın, güvenli sürüş yeteneğini kaybettiği ve dolayısıyla atılı suçtan mahkumiyetine karar verilmesi gerektiği..."*⁹⁷ Bu açıdan, Alman uygulamasında olduğu gibi, sürüş yeteneği bakımından "mutlak-nispi" elverişsizlik veya yetenek kaybı ayrımı yapıldığı söylenebilir.⁹⁸

Bu bakımdan, alkol oranı 1.00'in altında olan sürücü açısından, sanığın güvenli sürüş yeteneğini kaybettiğine dair dışa yansıyan bulguların varlığı gereklidir. Yargıtay, ilk derece mahkemesinin, tespit edilen alkolün, güvenli araç kullanımına olumsuz etkilerini gerekçelendirmesini aramaktadır.⁹⁹ Hattâ alkol oranı ne denli düşükse, emniyetli bir şekilde araç sevk ve idare edilemediğine dair, dışa yansıyan

⁹⁶ Almanya bakımından şu an için öngörülen oran (1,1), 1966'ya kadar 1,5, 1990'a kadarsa 1,3'tü (Schöh (çev. Hakeri), s. 48).

⁹⁷ Yar.12.CD., 23.2.2012, 12992/5144.

⁹⁸ Kılıçarslan İsfen, s. 113.

⁹⁹ Çınar, Fasikül, s. 13.

belirtiler o denli fazla ve kesin olmalıdır.¹⁰⁰ Bu konuda, tanık beyanı, trafik tutanağında yer alan tespitler, olay sırasındaki görüntü kayıtları gibi delillere başvurulabilir.¹⁰¹ Adli Tıp Kurumu, 31-100 mg/dL kan alkol seviyesinde olan (alkol testi sonucu 31-100 promil çıkan sürücüler için), ancak ivedilikle yapılacak detaylı hekim muayenesi sonucunda güvenli sürüş yeteneğinin kaybedilip kaybedilmediğinin tespit edilebileceği kanaatindedir.¹⁰²

Yukarıda söylenenlerden anlaşılacağı üzere, tespit edilen alkol 0,30 promilin altında ise, emniyetli sürüş yeteneğinin kaybedilip edilmediğine dair araştırma ve muayene yapmaya gerek yoktur. Buna karşılık, alkol düzeyi bunun altında olan sürücünün yine de emniyetli sürüş yeteneğini kaybettiğinden şüphelenen polis, buna ilişkin gerekli tetkikleri yaparak bunları izah eden bir tutanak düzenlemişse, yine de bu suçtan mahkûmiyet söz konusu olabilir.¹⁰³ Zira bu oranın altındaki alkol oranının etkisi kişiden kişiye değişmektedir; bu bakımdan, bazı kişileri, somut olayda güvenli araç kullanamayacak duruma sokmuş olması mümkündür.

İstisnaen, alkol oranı ölçümü yapılamadığı durumlarda da m. 179/3'teki suçtan mahkûmiyet kurmak mümkündür.¹⁰⁴ Örneğin, aşırı sarhoşluğu nedeniyle araç kullanırken sızmış olan veya ayakta duramayan ve bu nedenlerle alkol ölçümü yapılamayan sürücü açısından m. 179/3'teki suçun oluştuğunu kabul etmek gerekecektir. Yargıtay kararları da bu yöndedir.¹⁰⁵

¹⁰⁰ Soyer Güleç, s. 177; Kılıçarslan İsfen, s. 114.

¹⁰¹ Centel, s. 160. "(...)özellikle olay Teslim ve Tesellüm Tutanağını düzenleyen zabıt münzileri ve alkol kontrolünü yapan görevliler dinlenerek sonuca göre sanığın hukuki durumunun tayin ve taktiri gerekirken eksik inceleme ve yasal olmayan gerekçe ile yazılı şekilde sanığın mahkumiyetine karar verilmesi" gerekir, Yar.2.CD., 18.10.2006, 2656/16946.

¹⁰² Aşıcıoğlu/Yapar/Tütüncüler/Belce, s.15.

¹⁰³ Benzer Özbek ve diğerleri, Ceza Özel, s. 697 (yazarlara göre, "ne oranda olursa olsun" alkollü araç kullanılması bu suç oluşturabilir).

¹⁰⁴ Çınar, Sempozyum, s. 694; Kılıçarslan İsfen, s. 114.

¹⁰⁵ "... görgü ve tespit tutanağıyla sanığın ayakta duramayacak kadar alkollü olup, bu sebeple alkol ölçümü yapılamadığının tespit edildiği, sanığın almış olduğu alkolün etkisiyle kaza yaptığına dair savunması, tanıklar B. Ş., S. G.'ün beyanları ve tüm dosya kapsamından atılı suç sübut bulduğu görgü ve tespit tutanağıyla sanığın ayakta duramayacak kadar alkollü olup, bu sebeple alkol ölçümü yapılamadığının tespit edildiği, sanığın almış olduğu alkolün etkisiyle kaza yaptığına dair savunması, tanıklar B. Ş., S. G.'ün beyanları ve tüm dosya kapsamından atılı

Buna karşılık, TCK m. 179/3'te araç "kullanan" kişi denildiği için, salt sürücü koltuğuna geçmek veya motorun çalıştırılması suçun oluşmasına yeterli olmayacaktır.¹⁰⁶ Bu tür davranışları, cezalandırılmayan hazırlık hareketi olarak kabul etmek gerekir.

5. Hukuka Aykırılık

Suç tipinin yapısı itibariyle, ilgilinin rızası kurumuna başvurmamak mümkün değildir. Suçun mağduru genel olarak toplum olduğundan, m. 179/f.1 ve f.2'deki davranışın gerçekleştirilmesiyle hayatı, sağlığı veya malvarlığı zarara uğrayan kişinin/kişilerin rızası, fiili hukuka uygun kılmaz.¹⁰⁷

6. Manevi Unsurlar

TCK m. 179'un her üç fıkrası bakımından, suç tipi ancak kasten işlenebilir.¹⁰⁸ TCK m. 179/f.1 ve f. 2 ile TCK m. 180'i ayırt eden temel unsur da budur.

TCK m. 179'daki her üç suç tipi açısından da, manevi unsur olarak saik veya amaca yer verilmemiştir.

suç sübut bulduğu hâlde...", Yar.12.CD., 4.6.2013, 22052/15150 (www.kazanci.com.tr). Yine bkz. "... sanığın yönetimindeki otomobille seyir halindeyken, yol onarım ve yapım çalışması nedeniyle yolun açılmasını bekleyen otomobillere ve yolun sağında bulunan tuğla yığına çarpması şeklinde gelişen olayda, kazanın meydana gelmesinde araçta mevcut teknik bir arıza, yoldan kaynaklanan olumsuz bir sebep veya başkaca bir etken bulunmamasına, sanığın otomobilini sevk ve idare etmeden önce üç şişe bira içtiği ve dikkatsiz olduğu yönündeki savunmasına, polis memurlarınca tanzim edilen tutanakta, 4-5 kez denenmesine rağmen sanığın alkolmetreyi üflemediği, nefes kontrolü yapamadığı, ağız kokusu, konuşmaları, hareketleri ve yürüyüşü itibariyle araç kullanamayacak derecede alkollü olduğunun belirtilmesine, Korgan Devlet Hastanesinde görevli nöbetçi doktor tarafından düzenlenen doktor raporunda, sanığın ileri derecede alkollü olup, araç kullanmasının uygun olmadığı tespitinde bulunulmuş olmasına, gerek kaza sonucu araçlarında hasar oluşan sürücüler gerek tutanak tanıklarının duruşmada alınan beyanlarında, sanığın çok fazla alkollü olduğu, konuşmakta ve yürümekte zorluk çektiği, dilinin dolandığı, ayakta zor durduğu ve yalpalayarak yürüdüğü yönündeki ifadelerine göre, sanığın, güvenli sürüş yeteneğini kaybedecek oranda alkollü olduğu ve almış olduğu alkolün etkisiyle trafik güvenliğini açıkça tehlikeye düşürdüğü anlaşılmakla...", Yar. 12.CD., 19.6.2012, 13412/15345.

¹⁰⁶ Çınar, Fasikül, s. 10; Centel, s. 159; Yaşar/Gökcan/Artuç, s. 4963; Soyer Güleç, s. 175.

¹⁰⁷ Koca, s. 104-105.

¹⁰⁸ Çakmut, s. 785; Parlar/Hatipoğlu, s. 1363; Meran, s. 916-917.

Gerek TCK m. 179/1 gerekse TCK m. 179/2 bakımından, hükümde aranan tehlikeyi “objektif cezalandırılabilirlik şartı” olarak değil, suçun bir unsuru (“netice”) olarak kabul etmek gerekir.¹⁰⁹ Buna bağlı olarak da, failin kastı, bu tehlikeyi kapsamalıdır.¹¹⁰ Yar.CGK, tehlikenin meydana gelmesinin hukuki niteliği üzerinde durmaksızın, kastın bunu kapsamaması gerektiği yönünde karar vermiştir.¹¹¹ Fakat bu içtihattan, başkalarının hayat, sağlık ya da malvarlığı bakımından tehlikeye neden olmanın unsur olarak mütalaa edildiği anlaşılmaktadır; aksi durumda, bunun objektif cezalandırılabilirlik şartı olarak görülmesi durumunda, failin kastının bunu kapsamamasını aramak mümkün olmazdı.¹¹²

¹⁰⁹ Aynı yönde Soyer Güleç, s. 181; Doğan, TAAD, s. 185; Hafizoğulları/Özen, Özel Hükümler, s. 8. Aksi görüşte Mehmet Emin Artuk/Mehmet Emin Alşahin, “Objektif Cezalandırılabilirlik Şartı ve Zamanaşımı”, *MÜHF Hukuk Araştırmaları Dergisi*, Yıl: 2013, Cilt: 19, Sayı: 2 (Prof.Dr. Nur Centel’e Armağan), İstanbul, 2013, s. 28; Artuk/Gökçen/Yenidünya, Ceza Özel, s. 450; Özgenç, s. 610; Demirbaş, s. 532; Koca/Üzülmüş, s. 351; Zeynel Temel Kangal, “Cezalandırılabilirliğin Objektif Koşulları”, *İÜHF, C. LXVIII, S.1-2*, 2010, s. 162.

¹¹⁰ Yaşar/Gökcan/Artuç, s. 4972; Kılıçarslan İsfen, s. 85.

¹¹¹ “Trafik güvenliğini tehlikeye sokma suçunun kanunda kasıtlı bir suç olarak düzenlenmesi ve ancak kasten işlenebilmesi karşısında, söz konusu suçun oluşabilmesi için, failin tehlikeli sevk ve idaresinin kastı ve iradi davranıştan ileri gelmesi gerekmektedir. Failin genel kasıtlı hareket etmesi yeterli olup saik (özel kast) aranmamıştır. Ancak sanığın kastının, failinin başkalarının hayat, sağlık ya da malvarlığı bakımından tehlikeye neden olabileceğini kapsamaması gerekir. Aracın tehlikeli olabilecek şekilde sevk ve idare edilmesi, çoğu zaman bir trafik kuralına da aykırılık oluşturmaktadır. Failin bir trafik kuralını bilinçli olarak ihlâl etmesi durumunda kasit unsuru gerçekleşecektir. Kural ihlâlinin kasta ya da en azından olası kasta değil taksirle dayanması, başka bir anlatımla dikkatsiz ve tedbirsiz davranışlarının herhangi bir tehlikeye yol açması halinde kasit unsurunun gerçekleşmemesi nedeniyle bu suç oluşmayacak, kuralın kasta değil taksirle dayalı olarak ihlâli neticesinde ölüm veya herhangi bir yaralanma meydana gelmiş ise fiil yalnızca taksirle öldürme ya da yaralama suçunu teşkil edecektir (...) Sevk ve idaresindeki araçla ısıklı kontrollü dörtlü dönel kavşağa gelen ve yeşil ışık ile birlikte kavşağa giren, ancak sola dönüşte bulunan ve kendi istikametine kırmızı yanmakta olan ışıklı işaret cihazını fark etmeyerek, mağdurun aracının yoluna girip, maddi hasarlı ve yaralamalı trafik kazasına neden olan, tüm aşamalarda kavşak içerisindeki trafik ışığını fark etmediğini savunan ve bu savunmasının aksini ispatlayacak, her türlü şüpheden uzak, kesin ve inandırıcı bir delil elde edilemeyen sanığın eylemi, somut olayda basit tıbbi müdahale ile giderilecek nitelikte yaralanan mağdurların şikâyetçi olmamaları nedeniyle taksirle yaralama suçunu oluşturmadığı gibi kasten hareket etmemiş olması nedeniyle trafik güvenliğini tehlikeye sokma suçunu da oluşturmayacağından...” , Yar.CGK, 4.2.2014, 12-1566/32 (www.kazanci.com.tr).

¹¹² Öztürk/Erdem, kn. 222; İçel, s. 212; Artuk/Gökçen/Yenidünya, Ceza Genel, s. 541; Centel/Zafer/Çakmut, Ceza Genel, s. 204; Toroslu, s. 446; Demirbaş, s. 204; Özgenç, s. 235; Hakeri, s. 299; Özbek ve diğerleri, Ceza Genel s. 468; Koca/Üzülmüş, s. 347-348;

Bu bakımdan; TCK m. 179/2 açısından, failin trafik kuralını bilinçli olarak ihlâl etmesi ve ayrıca, bu fiilinin, başkalarının hayat, sağlık ya da malvarlığı bakımından tehlikeye neden olacağını bilmesi gerekir.¹¹³ Hatta kural ihlâli ve/veya tehlikeye yol açıldığı açısından olası kastın varlığı da yeterlidir.¹¹⁴ Özellikle, TCK m. 179/2’de sayılan “kara ulaşım aracı” bakımından bu önemlidir; zira deniz, hava veya demiryolu ulaşımı bakımından, kişilerin hayatı, sağlığı veya malvarlığı bakımından bir tehlikeye taksirle neden olmak, TCK m. 180’de ayrıca cezalandırılmıştır. Görüldüğü gibi, m. 180’de “kara ulaşımı”na yer verilmemiştir; bu bakımdan, kara ulaşım aracını sevk ederken, taksiri nedeniyle kişilerin hayatını, sağlığını veya malvarlığını salt tehlikeye düşüren kimse, cezalandırılmayacaktır.¹¹⁵ Elbette, kişilerin yaralanmasına veya ölümüne yol açılması durumunda, taksirle öldürme veya yaralama hükümleri uygulanabilecektir.

TCK m. 179/3 açısından da, kişinin, mevcut durumu karşısında, güvenli şekilde araç kullanmayacağını bilmesi ya da bu ihtimali en azından göze alması (olası kast) gerekir.¹¹⁶

7. Kusurluluk

TCK m. 179/2 açısından, kusurluluğu kaldıran neden olarak (bkz. CMK m. 223/3-b)¹¹⁷ zorunluluk hali (TCK m. 25/2) düşünülebilir. Ör-

¹¹³ Koca, s. 104.

¹¹⁴ Genel olarak m. 179/2 açısından olası kastın yeterli olduğuna dair Soyer Güleç, s. 179; Kılıçarslan İsfen, s. 92 (bu doğrultudaki Yargıtay kararları için bkz. dn. 118-120).

¹¹⁵ Yar.CGK, 4.2.2014, 12-1566/32 (www.kazanci.com.tr).

¹¹⁶ Aynı yönde Çınar, Fasikül, s. 14; Centel, s. 163; Kılıçarslan İsfen, s. 146.

¹¹⁷ Belirtelim ki, TCK m. 25/2’de yer alan düzenlemeyi, gerekçedeki aksi yönde açıklamaya ve CMK m. 223/3-b hükmüne rağmen, hukuka uygunluk nedeni olarak nitelendiren çok sayıda yazar vardır (örneğin, İçel, s. 331; Toroslu, s. 164; Öztürk/Erden, kn. 389; Centel/Zafer/Çakmut, Ceza Genel, s. 306; Hafızoğulları/Özen, Ceza Genel, s. 247). Bir görüşe göreyse, kurtarma fiiliyle korunmak istenen hukuki yarar, feda edilen hukuki yarara göre (önemli ölçüde) üstünse, hukuka uygunluk nedeni; değilse veya her iki değer eşitse, kusurluluğu kaldıran neden söz konusudur (Demirbaş, s. 289; Temel Zeynel Kangal, Ceza Hukukunda Zorunluluk Durumu, Ankara, 2010, s. 47 vd.). Diğer bir görüşe göreyse (Özbek ve diğerleri, Ceza Genel, s. 412), TCK’daki düzenleme hem hukuka uygunluk nedeni olan hem de mazeret sebebi olan zorunluluk halinin unsurlarını bünyesinde barındırmaktadır; benzer Zafer, s. 301. Yargıtay, yerleşik içtihadında, TCK m. 25/2 düzenlemesini kusurluluğu kaldıran neden olarak kabul etmektedir (bkz. örneğin Yar.CGK,

neğin, hasta olan annesini hastaneye yetiştirmek amacıyla trafik kurallarını bilinçli olarak ihlâl ederek başkalarının sağlığını tehlikeye düşüren kişinin durumu gibi.¹¹⁸

TCK m. 179/3 açısından tartışılabilir bir durum, bir eğlence mekânı çıkışında, sarhoş olmasına rağmen araç kullanmakta ısrar eden kişinin kaza yapacağı öngörülerek arkadaşlarınca vazgeçirilmeye çalışılması, fakat tüm ikna çabalarına rağmen arabasını bırakmamakta direnmesi üzerine; en azından, arkadaşlarından en az içki içen kişinin direksiyona geçerek aracı sürmesidir. Böyle bir durumda, somut olayın koşullarına göre başka türlü hareket etme olanağı kalmadığını kanıtlamak şartı nedeniyle,¹¹⁹ zorunluluk nedeninin uygulanması, kural olarak, olanak dışıdır.

TCK m. 179/3 açısından “actio libera in causa” kuramının uygulanacağına dikkat etmek gerekir (bkz. TCK m. 34/2).¹²⁰ Diğer bir deyişle, aracı kullanmaya karar verdiği anda algılama veya irade yeteneğini kaybetmiş olan kimsenin, iradi olarak aldığı alkol veya uyuşturucu etkisiyle bu duruma gelmiş olması durumunda, kusur yeteneği tammış gibi işlem yapılır.¹²¹ Buna karşılık, irade dışı aldığı alkolün etkisiyle al-

26.2.2008, 1-281/37).

¹¹⁸ Çeşitli örnekler için bkz. Koca, s. 104 ve Soyer Güleç, s. 183. “Sanığın kovuşturma aşamasında olay tarihinde hasımları olan şahısların kendisini takip ettiklerini, onlardan kurtulmak için aracıyla hızlı bir şekilde gittiğini, yanında İ. A. isimli şahsın bulunduğunu, kavşağa geldiğinde kendisine yeşil ışık yanmakta olduğunu, hızını azalttığını ancak takip edildiği için kavşağa normal hızından biraz hızlı girdiğini, mağdurun aracıyla çarpıştığını ve maddi hasarlı trafik kazasının meydana geldiğini, daha sonra kendisini takip eden şahısların yanında bulunan İ. A.’ı kaçırdıklarını ve kendisine kurşun sıktıklarını, G.T., S.Ç. ve N.T. isimli şahıslar ile bu olay sebebiyle davasının bulunduğunu ve bu şahısların bu olaydan dolayı ceza aldıklarını, bu şahısların kendisini takip ettiklerinden dolayı can güvenliği olmadığından hız yaptığını, canını kurtarmak için kendisine yeşil ışık yanmakta iken kavşağa hızlı girdiğini beyan ettiği, kaza tespit tutanağı düzenlenirken de sanığın bir başkası tarafından takip edildiğini beyan etmiş olması karşısında sanığın eylemini zaruret halinde gerçekleştirip gerçekleştirmedişinin tespiti”, Yar.12.CD., 3.6.2013, 21865/14868 (www.kazanci.com.tr).

¹¹⁹ Zira, hemen her zaman, bir tanıdığı arayarak gelmesini rica etmek, bir yerde oturarak ayılmayı beklemek, taksi çağırmak gibi opsiyonlar mevcuttur. Kaldı ki, “tehlikeye bilerek sebebiyet vermeme” koşulu da çoğu zaman gerçekleşmiş olmayacaktır.

¹²⁰ Soyer Güleç, s. 180.

¹²¹ Artuk/Gökçen/Yenidünya, Ceza Genel, s. 514; Centel/Zafer/Çakmut, Ceza Genel, s. 402; Toroslu, s. 389; Öztürk/Erdem, kn. 454; Demirbaş, s. 356; Özgenç, s. 393; Zafer, s. 338.

gılama ve irade yeteneği önemli ölçüde zayıflayan veya ortadan kalkan kişinin, bu durumun etkisinde olduğunu bilerek araç sürmesi durumunda, kusurun olmaması nedeniyle cezalandırılmaması gerekir.¹²²

8. Suçun Özel Görünüş Biçimleri

A. Teşebbüs

TCK m. 179/1 salt hareket suçu olduğundan, kural olarak, teşebbüse elverişli olmasa da, icra hareketlerinin parçalara bölünebildiği durumlarda teşebbüs hükümleri uygulanabilir.¹²³ Örneğin, failin “tek yön” işaretini sökmeye çalışırken devriye gezen polise yakalanması gibi.

TCK m. 179/2 salt hareket suçu olduğundan, kural olarak, teşebbüse elverişli değildir.¹²⁴ Burada icra hareketlerinin parçalara bölünebilmesi de mümkün gözükmemektedir. Kaldı ki, bu suçtaki (ve birinci fıkradaki) somut tehlikeyi “objektif cezalandırılabilme şartı” olarak kabul eden görüş açısından,¹²⁵ elbette, teşebbüs hiçbir zaman mümkün olmayacaktır.¹²⁶

Keza, TCK m. 179/3’e teşebbüs de, kural olarak, mümkün gözükmemektedir.¹²⁷ Zira, suçun oluşabilmesi için aracın “kullanılması” ge-

¹²² Kıyaslayınız Malkoç, s. 1183 (yazar, kasttan hareketle, failin sorumlu olacağını düşünmektedir. Oysa, cezalandırılabilirlik için kusurun da ayrıca değerlendirilmesi gerekir.)

¹²³ Soyer Güleç, s. 181; Özbek ve diğerleri, Ceza Özel, s. 689; Arslan/Azizağaoğlu, s. 751; Çakmut, s. 788; Yaşar/Gökcan/Artuç, s. 4973; Kılıçarslan İsfen, s. 85. Yine bkz. Malkoç, s. 1181 (yazar, “tehlikenin gerçekleşeceğinin muhakkak olduğu durumlarda” teşebbüsün varlığının kabul edilebileceğini belirtse de, bu görüşü, somut tehlike suçunun yapısına dair, hatalı bulduğum yaklaşımdan kaynaklanmaktadır).

¹²⁴ Koca, s. 105; Özbek ve diğerleri, Ceza Özel, s. 693; Çakmut, s. 788; Yaşar/Gökcan/Artuç, s. 4973; Kılıçarslan İsfen, s. 94; aksi görüşte Arslan/Azizağaoğlu, s. 751. Kıyaslayınız Soyer Güleç, s. 182 (yazara göre, bu, pratikte zor ama teorik olarak mümkündür).

¹²⁵ Mehmet Emin Artuk/Ahmet Gökçen/A. Caner Yenidünya, Ceza Hukuk Özel Hükümler, 14. Baskı, Ankara, 2014, s. 450 ve kıyasen 451.

¹²⁶ Parlar/Hatipoğlu, s. 1363; İlhan Üzülmöz/Ahmet Hulusi Akkaş, “Suçun Yapısında Objektif Cezalandırılabilme Şartları”, *Erciyes Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, 2007, c: II, sy: 1-2 s. 78; aksi görüşte T. Zeynel Kangal, “Cezalandırılabilirliğin Objektif Koşulları”, *İÜHFİM*, C. LXVIII, S.1-2, 2010, s. 163-164.

¹²⁷ Arslan/Azizağaoğlu, s. 751; Koca, s. 110; Soyer Güleç, s. 182; Çınar, Fasikül, s. 15; Çakmut, s. 788; Centel, s. 163; Yaşar/Gökcan/Artuç, s. 4973; Özbek ve diğerleri,

rekir, bu ana kadarki hareketler ise hazırlık hareketi mahiyetindedir. Kaldı ki, teşebbüsün kabulü durumunda, ceza, meydana gelen zarar veya tehlikenin ağırlığına göre belirleneceğinden (m. 35), soyut tehlike suçlarında ise somut olayda bir tehlikenin bile doğmuş olması aranmadığından, yaptırımın nasıl belirleneceği sorunu ortaya çıkacaktır.¹²⁸

B. İçtima

KTK m. 14/a'ya göre *“Karayolu yapısı üzerine, trafiği güçleştirecek, tehlikeye sokacak veya engel yaratacak, trafik işaretlerinin görülmelerini engelleyecek veya güçleştirecek şekilde bir şey koymak, atmak, dökmek, bırakmak ve benzeri hareketlerde bulunmak”* yasaktır ve son fıkraya göre, buna aykırı davrananlara para cezası uygulanır. Buradaki para cezası, teknik anlamda bir idari yaptırım olduğundan, Kabahatler Kanunu m. 15/3 gereği, koşulları oluşması durumunda, faile sadece TCK m. 179/1'den ceza verilir.¹²⁹

Şayet, m. 179/1'e göre tipik hareket, mala zarar vermek suretiyle gerçekleştirilmişse (örneğin, trafik işaretlerini *“kullanılamaz hale getirme”*), her iki suç arasında fikri içtima ilişkisi doğar.¹³⁰

TCK m. 179/1'deki hareketler seçimlik olduğundan, bunlardan birden fazlası gerçekleştirilmişse, suç yine de tektir; fakat bu durum, TCK m. 61 uyarınca temel cezanın belirlenmesinde dikkate alınmalıdır.¹³¹

TCK m. 179/2-3'te düzenlenen suç tipine uyan davranışların gerçekleştirilmesi neticesinde ölüm (veya yaralama) neticesinin meydana gelmesi durumunda, doktrindeki baskın görüşe göre, fikri içtima kuralları gereği hareket edilecektir.¹³² Yargıtay uygulaması da bu yönde-

Ceza Özel, s. 700. Kıyaslayınız Kılıçarslan İsfen, s. 82, 147: moturun çalıştırılması fakat aracın hareket ettirilememesi veya anahtarın kontağa sokulup çevrilmesi fakat moturun arızalı çıkması durumunda teşebbüs olabilir. Bu tür çok istisnai durumlarda, gerçekten, teşebbüsten bahsedilebilir.

¹²⁸ Zafer, s. 195.

¹²⁹ Centel, s. 164; Özbek ve diğerleri, Ceza Özel, s. 690.

¹³⁰ Soyer Güleç, s. 183.

¹³¹ Malkoç, s. 1180.

¹³² Koca, s. 105; Soyer Güleç, s. 183; Parlar/Hatipoğlu, s. 1363; Çakmut, s. 789; Özbek ve diğerleri, Ceza Özel, s. 695, 701 (*“tek fiil”* söz konusu olmak şartıyla); Meran, s. 917; Kılıçarslan İsfen, s. 150. Kıyaslayınız Çınar, Fasikül, s. 105 (yazar, sadece m. 179/2 bakımından bunu kabul etmektedir) ve Doğan, TAAD 2014, s. 202 (yazar da fikri içtima uygulamasına başvurmakla beraber, gerekçesi özellik arz etmektedir).

dir.¹³³ Benim de katıldığım diğer bir görüşe göreyse,¹³⁴ m. 179/2-3 ile taksirle neden olunan netice arasındaki ilişki, asli-tali norm kurallarına göre çözümlenmelidir: tehlike suçu olan m. 179'a ilişkin norm, zarar suçu olan m. 85 veya m. 89'un gerisine çekilir ve uygulanmaz. Öte yandan, doktrinde, sadece tek suç oluşacağı¹³⁵ yönünde ve iki suçtan dolayı da ceza verileceği¹³⁶ yönünde görüşler de savunulmaktadır.¹³⁷

Fakat şuna dikkat etmek gerekir ki, taksirle yaralama suçunun takibi şikayete bağlı olduğundan (bilinçli taksir hariç), mağdurun şikayetçi olmaması durumunda, fail sadece m. 179'dan ötürü cezalandırılabilir.¹³⁸

¹³³ Yar.9.CD., 16.4.2009, 10751/4420, <http://www.adalet.org/cbckran.php?id=6041>. Yine bkz. Yar. 17.1.2012, 15930/177: "Yönetimindeki otomobile bölünmüş yolda ters istikamete girerek katılan K.'in sevk ve idaresindeki otomobile çarpıp, mağdurların etkisi basit tıbbi müdahale ile giderilebilir şekilde yaralanmalarına sebebiyet vermek suretiyle kazaya karışan ve 341 promil alkollü olarak araç kullandığı tespit edilen sanığın, güvenli sürüş yeteneğini kaybettiği ve dolayısıyla atılı trafik güvenliğini tehlikeye sokma ve taksirle yaralama suçlarının oluştuğunun kabulünde bir isabetsizlik bulunmadığı, ancak bir fiil ile birden fazla farklı suçun oluşmasına neden olan sanığın, 5237 sayılı TCK'nın 44. maddesi uyarınca 61. madde de nazara alınmak suretiyle yalnızca taksirle yaralama suçundan cezalandırılması ile yetinilmesi gerektiği gözetilmeden..."

¹³⁴ Hakeri, s. 644-645; Yaşar/Gökcan/Artuç, s. 4975. Yine bkz. Zafer, s. 440. Bu görüş uygulandığında, taksirle yaralama söz konusu olduğunda, fail daha hafif ceza alacaktır; oysa, fikri ıçtımaya gidildiğinde, daha ağır cezayı gerektiren m. 179'a göre işlem yapılacaktır. Bunun nedeni, yazarın da haklı olarak belirttiği üzere (Hakeri, s. 644), kanun koyucunun tehlike suçuna öngördüğü cezanın zarar suçuna nazaran daha ağır olması şeklindeki tercihidir.

¹³⁵ Çınar, Sempozyum, s. 699: yazar, ıçtımının söz konusu olamayacağı kanaatini belirttikten sonra, failin sadece taksirle yaralamadan sorumlu tutulup m. 179/3'ün uygulanmadığı bir Yargıtay kararına atıf yapmıştır. Yine bkz. ve kıyaslayınız Centel, s. 163 (yazara göre, yaralama veya ölüm sonucuna taksirle neden olunması durumunda, kasıtlı suç olan TCK m. 179/3 ile ıçtımaya söz konusu olmaz.)

¹³⁶ Malkoç, s. 1182.

¹³⁷ Buna karşılık, TCK m. 179'un failinin, yarattığı tehlike sonucu meydana gelen kazada oluşan yaralanma veya ölümler bakımından da en azından olası kastla hareket etmiş sayılması gerektiğine dair görüşe (Malkoç, s. 1192; Parlar/Hatipoğlu, s. 1363) katılmak mümkün değildir (aynı yönde Çakmut, s. 789).

¹³⁸ Çakmut, s. 789; Centel, s. 164. "Sanığın 179 promil alkollü olarak ters istikametten seyri sırasında katılanın kullandığı araca çarparak yaralanmasına sebebiyet verdiği olayda, iddianame içeriğinde sanığın tehlikeli araç kullandığı belirtildiğinden, trafik güvenliğini tehlikeye sokma suçundan dava açıldığı kabul edilmekle, taksirle yaralama suçundan şikayetten vazgeçme nedeniyle düşme kararı verildiğinde TCK'nın 44. maddesi gözetildiğinde, trafik güvenliğini tehlikeye sokma suçundan sanık hakkında hüküm kurulması gerektiğinin gözetilmemesi" (bozmayı gerektirmiştir), Yar.12.CD., 2.2.2012, 18307/1754.

TCK m. 179/f.1 ve f. 2 açısından suçun mağduru belirli veya belirlenebilir kişi/kişiler olmadığından, birden fazla kişinin tehlikeye maruz bırakılması durumunda bile, suç tektir.¹³⁹ TCK m. 179/3 açısından da aynı doğrultuda yorum yapılmalıdır: *“alkolün etkisi ile emniyetli bir şekilde araç sevk ve idare edemeyecek hâlde olmasına rağmen araç kullanan ve bu sırada iki müştekiye ait araca çarparak hasar veren sanığın eyleminin 5237 sayılı TCK’nun 179/3.maddesine uyan suçu oluşturduğu ve bu madde uyarınca bir kez cezalandırılması gerekirken müşteki sayısınca suç oluştuğunun kabulü”* mümkün değildir.¹⁴⁰

TCK m. 179/2 (veya f. 3 kapsamında) trafik güvenliğini tehlikeye sokmak suretiyle bir başkasının malına zarar vermesi durumunda (TCK m. 151), bu son suç açısından olası kastın varlığı tespit edilebiliyorsa, asli-tali norm ilişkisi gündeme gelir. Bilindiği üzere, bir normun, açıkça veya örtülü olarak, ancak başka bir ceza normunun ihlâl edilmemiş olması koşuluyla uygulama alanı bulması durumunda, asli-tali norm ilişkisi söz konusu olur ve asli normun bulunduğu hallerde, yardımcı (tali) normun fiile uygulanması mümkün değildir (*yardımcı normun sonralığı ilkesi*).¹⁴¹ Bir görüşe göre, yardımcı (tali) norm olan TCK m. 179, asıl norm olan TCK m. 151’in gerisine çekilir ve fail sadece mala zarar verme suçundan dolayı cezalandırılır.¹⁴² Fakat TCK m. 170’e ilişkin içtihadından hareketle,¹⁴³ Yargıtay’ın bu durumda fikri içtima kurallarını uygulayacağı söylenebilir.¹⁴⁴ Kanaatimce, TCK m. 151 ile korunan hukuksal yarar,¹⁴⁵ TCK m. 179’un koruduğu hukuksal yararı sadece kısmen karşıladığından, asli-tali norm ilişkisinden bahsedilemeyecek ve koşulları varsa, fikri içtima hükümlerine başvurulacaktır.

¹³⁹ Koca, s. 105; Yaşar/Gökcan/Artuç, s. 4968 (bkz. bu yönde Yar.2.CD., 6.6.2006, 4914/11439); Kılıçarslan İsfen, s. 151.

¹⁴⁰ Yar.2.CD., 6.6.2006, 4914/11439.

¹⁴¹ Öztürk/Erdem, kn. 660; Artuk/Gökcan/Yenidünya, Ceza Genel, s. 636; Hakeri, s. 642 vd.; Koca/Üzülmez, s. 513.

¹⁴² TCK m. 179 ile zarar suçları arasındaki ilişki bakımından bu yönde Muhammed Demirel, “Karar Analizi: Tehlike Suçları - Zarar Suçları Arasındaki İlişkinin İçtima Kuralları Kapsamında Değerlendirilmesi”, İÜHFM, C. LXXI, S. 1, 2013, s. 1484. Genel olarak, aynı fiilden kaynaklanan zarar suçunun somut tehlike suçuna göre asli norm teşkil ettiği yönünde bkz. Koca/Üzülmez, s. 513.

¹⁴³ Bkz. örneğin, Yar. CGK, 23.6.2009, 8-101/178 (www.kazanci.com.tr).

¹⁴⁴ Doktrinde bu yönde Özbek ve diğerleri, Ceza Özel, s. 691.

¹⁴⁵ Bu yarar salt olarak mülkiyettir (Tezcan/Erdem/Önok, s. 631; Nur Centel/Hamide Zafer/Özlem Çakmut, Kişilere Karşı İşlenen Suçlar, Cilt: I, 2. Bası, İstanbul, 2011, s. 386; Özbek ve diğerleri, Ceza Özel, s. 649.)

Hem TCK m. 179/2 hem de m. 179/3'ün koşulları gerçekleşmişse (sarhoş sürücünün yayaların hayatını tehlikeye sokar şekilde otomobil kullanması gibi), fikri içtima hükümleri uygulanır.¹⁴⁶ Kaldı ki, her iki suçun cezası aynıdır.

TCK m. 179/3 ile KTK m. 48 arasındaki ilişki bakımından ise, Kabahatler Kanunu m. 15/3 hükmü gereği, fail hakkında sadece TCK'ya göre ceza verileceği savunulmaktadır.¹⁴⁷ Bununla birlikte, 24/5/2013 tarihli ve 6487 sayılı Kanun'un 19. maddesiyle KTK m. 48/5'te yapılan değişiklikten sonra, *"Yapılan tespit sonucunda, 0.50 promilin üzerinde alkollü olarak araç kullandığı tespit edilen sürücüler hakkında, fiili bir suç oluştursa bile, 700 Türk Lirası idari para cezası verilir ve sürücü belgesi altı ay süreyle geri alınır"* denilmek suretiyle, buna istisna getirilmiştir. Sonraki iki fıkra göre de: *"Yapılan tespit sonucunda, 1.00 promilin üzerinde alkollü olduğu tespit edilen sürücüler hakkında ayrıca Türk Ceza Kanunu'nun 179 uncu maddesinin üçüncü fıkrası hükümleri uygulanır./ Hususi otomobil sürücülerini bakımından 0.50 promilin, diğer araç sürücülerini bakımından 0.20 promilin üzerinde alkollü olan sürücülerin trafik kazasına sebebiyet vermesi hâlinde, ayrıca Türk Ceza Kanunu'nun ilgili hükümleri uygulanır"*

Görüldüğü gibi, 1,00 promilin üzerinde (en az 1,01 promil) alkol çıkması durumunda mutlaka; buna karşılık, 0,51-1,00 promil arasında alkol çıkması durumunda, şayet "trafik kazasına sebebiyet" verilmişse, hem idari yaptırımın uygulanması hem de ceza takibatı yapılması öngörülmüştür. Bu son durumda, lehe bir yorumla, "trafik kazasına sebebiyet vermesi" denildiği için, kaza bakımından kusuru tespit edilmeyen alkollü sürücü hakkında, başka bir neden yoksa, salt kazaya karıştığı için TCK m. 179/3'ten ceza verilmeyeceği savunulabilir.

Nihayet, KTK m. 48/8'e göre *"Uyuşturucu veya uyarıcı madde aldığı tespit edilen sürücülere 3.600 Türk Lirası idari para cezası verilir ve sürücü belgesi beş yıl süreyle geri alınır. Bu kişiler hakkında ayrıca Türk Ceza Kanunu hükümleri uygulanır"*. Görüldüğü gibi, uyuşturucu veya uyarıcı madde kullandığı tespit edilen sürücü bakımından, kullanılan maddenin türü ve dozu ne olursa olsun, hem idari yaptırım uygulanacak hem de ceza hukukuna başvurulacaktır.

¹⁴⁶ Soyer Güleç, s. 183; Çınar, Fasikül, s. 15; Kılıçarslan İsfen, s. 149.

¹⁴⁷ Çınar, Fasikül, s. 15; Kılıçarslan İsfen, s. 149; Meran, s. 918.

C. İştirak

TCK m. 179/1 bakımından iştirak bir özellik arz etmez.¹⁴⁸

TCK m. 179/2 bakımından, aracı sevk ve idare etmeyen kişiler ancak azmettiren veya yardım eden olabilirler.¹⁴⁹ Zira özgü bir suç söz konusudur (bkz. TCK m. 40/2).

Keza, TCK m. 179/3'te de özgü bir suç düzenlendiğinden, buna da ancak azmettirme veya yardım etme şeklinde iştirak edilebilir.¹⁵⁰

9. Yaptırım

TCK m. 179/1'de öngörülen suçun cezası kanunda "bir yıldan altı yıla kadar hapis" olarak belirlendiğinden, asliye ceza mahkemesi görevlidir. TCK m. 179/2-3 bakımından da, soyut cezanın üst sınırı iki yıl hapis olduğundan,¹⁵¹ yine asliye ceza mahkemesi görevlidir. Her üç suç tipi de re'sen takip edilir.

TCK m. 179/2-3'teki suç tipleri bakımından hükmolunacak somut ceza, hükmün açıklanmasının geri bırakılması (CMK m. 231) ve erteleme (TCK m. 51) sınırları içerisinde kalacaktır. Hattâ her üç fıkra açısından somut cezanın m. 49/2 gereği "kısa süreli hapis" cezası kapsamında kalması ve TCK m. 50 uyarınca adli para cezasına veya seçenek yaptırımlara çevrilmesi mümkün olacaktır. Ancak şuna dikkat edilmelidir ki, bu seçenek yaptırımlardan sadece birini seçmek mümkün olduğundan, hakkındaki hapis cezası adli para cezasına çevrilen failin, ayrıca bir de TCK m. 50/1-d gereği belirli süreyle araç kullanmaktan yasaklanması mümkün değildir.¹⁵² Ayrıca, sanık hakkında tâyin olunan hapis cezası karşılığı olarak ehliyetinin geri alınmasına karar verilirken araçtan yararlanmayı engelleyecek şekilde araç ruhsatının da geri alınmasına karar verilmesi de mümkün değildir.¹⁵³

¹⁴⁸ Soyer Güleç, s. 182.

¹⁴⁹ Koca, s. 105; Soyer Güleç, s. 182; Kılıçarslan İsfen, s. 94

¹⁵⁰ Koca, s. 110; Çınar, Fasikül, s. 15; Soyer Güleç, s. 182; Centel, s. 164; Özbek ve diğerleri, Ceza Özel, s. 700; Kılıçarslan İsfen, s. 148.

¹⁵¹ Doktrinde, "failin ahlaki bozukluğu ile eylemin ağırlığı" nedeniyle TCK m. 179/3'ün cezasının, ikinci fıkraya göre daha ağır olması gerektiği dile getirilmiştir (Donay, s. 268). Keza, TCK m. 180'de öngörülen taksirli suçun cezasının üst sınırının daha fazla olması da eleştirilmiştir (ibid).

¹⁵² Yar.2.CD., 27.6.2006, 6101/12468.

¹⁵³ Yar. 2.CD., 11.10.2006, 2006/882, 2006/16397

Öte yandan, TCK m. 49/1 gereği, TCK m. 179/2-3'e giren fiilin cezasının alt sınırı bir ay hapis olacaktır. Bu durumda, somut ceza 30 günü aşmazsa, TCK m. 50/3'ün uygulama alanı bulacağına dikkat edilmelidir: fail daha önce hapis cezasına mahkûm edilmemiş ise, mahkûm olunan otuz gün ve daha az süreli hapis cezası birinci fıkra yazılı seçenek yaptırımlardan birine çevrilmek zorundadır.

TCK m. 179/2 açısından, suçta kullanılan eşyanın (aracın) müsadere edilmesinin orantısız sonuçlar doğuracak olması nedeniyle, m. 54/3 hükmüne istinaden, bu yola başvurulmaması gerektiği belirtilmektedir.¹⁵⁴ En azından motorlu taşıt aracı için bu görüşün doğru olduğu söylenebilir.

Dikkat edilmesi gereken diğer bir husus da, TCK m. 179'da düzenlenen tüm suç tipleri kasıtlı olduğundan, taksirli bir suçun varlığı durumunda uygulama alanı bulabilen TCK m. 53/6'ya göre, meslek veya sanatın icrasının yasaklanmasına ya da ehliyetin geri alınmasına karar verilemeyeceğidir.¹⁵⁵

Son bir husus olarak, KTK m. 48/9'a göre “Uyuşturucu veya uyarıcı maddelerin kullanılıp kullanılmadığı ya da alkolün kandaki miktarını tespit amacıyla, kollukça teknik cihazlar kullanılmasını kabul etmeyen sürücülere 2000 Türk Lirası idari para cezası verilir ve sürücü belgesi iki yıl süreyle geri alınır”. Oysa, ölçümü kabul edip yasal sınırın üstünde alkollü çıkan sürücünün sürücü belgesi, ilk seferinde daha kısa süreyle, ikinci seferinde aynı süreyle (2 yıl) geri alınmakta; para cezası da, her durumda, daha düşük olmaktadır. Herhalde, KTK m. 48/9 hükmünün amacı, kontrolden kaçmak suretiyle yaptırımdan kurtulmaya çalışılmasını engellemektir. Bu bakımdan, buradaki cezanın, dolanılmaması istenilen hükümdeki cezadan daha ağır olması çelişkili gözükmektedir. Bu açıdan, bu düzenlemenin hukukun temel esaslarından olan “ölçülülük ilkesi”ne aykırı olduğu düşüncesindeyim.

10. Muhakemeye Dair Bazı Hususlar

Muhakeme hukuku bakımından uygulama sorunları esas olarak TCK m. 179/3 bakımından yaşanmaktadır. Temel mesele, alkol oranının

¹⁵⁴ Hakeri, s. 689.

¹⁵⁵ Yar.2.CD., 29.5.2006, 12374/10938. Yine bkz. Çınar, Sempozyum, s. 700; Meran, s. 919.

belirlenmesi usulüdür. Uygulamada, TCK m. 179/3'ten mahkûmiyet hükmü kurabilmek için illa kan örneği üzerinden alkol düzeyinin tespit edilmesi¹⁵⁶ şart görülmemektedir.¹⁵⁷ Yargıtay'ın yaklaşımı bu yöndedir.¹⁵⁸ Bu yaklaşım ise alkolmetre (nefes ölçümü) yoluyla elde edilen verilerin güvenilirliğini şart kılmaktadır ki,¹⁵⁹ bu konuda hata payının yüksek olduğu az sonra izah edilecektir.¹⁶⁰ Oysa mehz Alman Kanunu uygulaması bakımından, ceza kanunu hükümlerine başvurabilmek için mutlaka *kandaki* alkol değerinin tespiti gerekmektedir.¹⁶¹

Öte yandan, kan testine dair bazı hususlar, KTK m. 48/2-4'te¹⁶² düzenlenmiştir.¹⁶³ En önemli değişiklik, alkolmetre ile ölçüm yapılması-

¹⁵⁶ Alkol oranı ölçümü hakkında bilgi için bkz. Feridun Yenisey, "Ceza Muhakemesi Hukukunda Kanda ve Nefeste Alkol Yoğunluğunun Belirlenmesi", Karşılaştırmalı Güncel Ceza Hukuku Serisi - 6, Trafik ve Ceza Hukuku, Ankara, 2006, s. 13 vd.

¹⁵⁷ Doktrinde aynı yönde görüş için bkz. Yaşar/Gökcan/Artuç, s. 4968. Aksi yönde Nurullah Kunter/Feridun Yenisey/Ayşe Nuhoğlu, Açıklamalı Ceza Muhakemesi Hukuku (BAU -CMK), Cilt I (CMK 1-156), İstanbul, 2013, s. 664; Çınar, Sempozyum, s. 683; Centel, s. 160.

¹⁵⁸ Aktaran Yaşar/Gökcan/Artuç, s. 4972.

¹⁵⁹ Nefes yoluyla yapılan ölçümün geçerli sayılması için; kullanılmasına resmen izin verilmiş bir cihazla tespit yapılmış olmalı, cihazın düzenli olarak periyodik denetimleri yapılmış olmalı ve ölçüm sırasında uyulması gerekli prosedüre riayet edilmiş olmalıdır (Kunter/Yenisey/Nuhoğlu, s. 662). Fakat bu koşullarda bile, söz konusu yöntemle alınan sonuç, kandaki alkol yoğunluğunu tam olarak doğru yansıtmaz (age, s. 663).

¹⁶⁰ Kan testinden çıkan sonucun esas alınması gerektiği yönünde Yenisey, s. 20; Kılıçarslan İsfen, s. 105. Yine bkz. Kılıçarslan İsfen, s. 127-128. Kaldı ki, nefes yoluyla yapılan ölçümün de, ceza muhakemesine delil olabilmesi için, "10 dakika kadar izleme süresinden sonra tekrarlanması" gerektiği vurgulanmaktadır (Kunter/Yenisey/Nuhoğlu, s. 663), ki uygulamada, itiraz durumu hariç, buna hiç rastlanmamaktadır.

¹⁶¹ Kılıçarslan İsfen, s. 120. Yine bkz. Yenisey, s. 20.

¹⁶² 4/5/2013 tarihli ve 6487 sayılı Kanunun 19. madde ile değişik. Ayrıca bkz. Karayolları Trafik Yönetmeliği m. 97.

¹⁶³ "Uyuşturucu veya uyarıcı maddelerin kullanılıp kullanılmadığı ya da alkolün kandaki miktarını tespit amacıyla, kollukça teknik cihazlar kullanılır.

Kişinin yaralanmalı veya ölümlü ya da kollukça müdahil olunan maddi hasarlı trafik kazasına karışması hâlinde, ikinci fıkrada belirtilen muayeneye tabi tutulması zorunludur. Teknik cihaz ile yapılan ölçüme itiraz eden veya bu cihaz ile ölçüm yapılmasına müsaade etmeyen bu sürücüler, en yakın adli tıp kurumuna veya adli tabipliğe veya Sağlık Bakanlığına bağlı sağlık kuruluşlarına götürülerek uyuşturucu veya uyarıcı madde ya da alkol tespitinde kullanılmak üzere vücutlarından kan, tükürük veya idrar gibi örnekler alınır. Bu işlem bakımından 4/12/2004 tarihli ve 5271 sayılı Ceza Muhakemesi Kanununun 75 inci maddesi hükümleri, beşinci fıkrası hariç olmak üzere uygulanır.

Trafik kazası sonucunda kişinin ölmesi veya teknik cihaza üfleyemeyecek kadar yaralanmış olması hâlinde, üçüncü fıkra hükümlerine göre bu kişilerden kan, tü-

na izin vermeyen kişiden kan örneği alınmasına olanak tanınmasıdır. Bu düzenlemeden önce, “üfleme” kabul etmeyip kan testi yaptırmak istediğini belirten, fakat hastaneye gittiğinde, kendisinden kan alınmasına da rıza göstermeyen kişilere doktorlar müdahale etmemekte ve bu da uyuşmazlıklara yol açmaktaydı. KTK m. 48’de yapılan değişiklik, “Özel kanunlardaki alkol muayenesine ve kan örneği alınmasına ilişkin hükümler saklıdır.” şeklindeki CMK m. 75/7 tarafından desteklenmektedir.¹⁶⁴ Netice olarak, muhatabın rızası olmasa bile, bu hükümler uyarınca ondan kan örneği alınması mümkündür.¹⁶⁵

Uygulamada yaşanan bir sorun, trafik kontrolü sırasında yapılan ölçüme itiraz edilmesi durumunda yapılan ikinci ölçümün de yine alkolmetre ile yapılması ve sonuçların birbirleriyle uyumsuz olmasıdır. Öyle ki, yapılan bir bilimsel çalışmada, her iki ölçümün alkolmetre ile yapıldığı 95 olgunun 40 adedinde iki ölçüm sonucunun birbiri ile uyumsuz olduğu saptanmıştır.¹⁶⁶ Bu durumda, mahkeme tarafından, bilirkişiye iki ölçümden hangisine itibar edilmesi gerektiği veya aradaki farklılığın nedenleri sorulmaktadır.¹⁶⁷ Adli Tıp Kurumu 5. İhtisas Kurulu, ölçümde kullanılan cihazların zamanında ve usulüne uygun olarak kalibrasyonunun yapıp yapılmadığı, ölçüm kurallarına riayet edilip edilmediği, ölçüm ile olay arasında geçen süre ve kullanılan cihazların teknik özelliklerini dikkate alarak düzenlediği raporu sonucunda, iki cihazdan birisinin daha güvenilir olduğunu ortaya koyamıyorsa, şüpheden sanık yararlanır ilkesi gereği hareket edilmektedir.¹⁶⁸

Öte yandan, alkolmetre sonucuna itiraz edilmesi durumunda, kan örneği alındığında, alkolmetreye üfleme anı ile kanın alınması anı arasında geçen süre bakımından, kan testi sonucuna promil değeri eklendiğine (saat başı 0,15 promil) dikkat edilmelidir. Bu bakımdan, her iki ölçüm saatinin tutanakla belirlenmesi önemlidir.

kürük veya idrar gibi örnekler alınır”.

¹⁶⁴ Bu bakımdan, KTK m. 42 uyarınca kan örneği alınması CMK m. 75’teki koşullara tâbi değildir (Nur Centel/Hamide Zafer, Ceza Muhakemesi Hukuku, 11. Bası, İstanbul, 2014, s. 281).

¹⁶⁵ Kunter/Yenisey/Nuhoğlu, s. 659; Veli Özer Özbek/ Mehmet Nihat Kanbur/ Korumay Doğan/ Pınar Bacaksız/İlker Tepe, Ceza Muhakemesi Hukuku, 6. Baskı, Ankara, 2014, s. 513.

¹⁶⁶ Aşıcıoğlu ve diğerleri, s.14.

¹⁶⁷ Aşıcıoğlu ve diğerleri, s.14.

¹⁶⁸ Aşıcıoğlu ve diğerleri, s.14.

Ciddi bir sorun, ayrıca kan testine başvurulmadığı durumlarda, salt tek bir nefes ölçüm yoluyla elde edilen değerinin güvenilirliğinin, gerekli usul ve tekniklere titizlikle uyulmadığı durumlarda, tartışmaya çok açık olmasıdır.¹⁶⁹ Uygulamadan anlaşılan husus, ölçümlerin çok büyük ölçüde alkolmetre ile yapıldığı, bunların da çoğu zaman tek ölçüm şeklinde olduğu; fakat bu ölçümlerde yanılma payının hayli yüksek olduğudur! Oysa KTK m. 48/6'ya yapılan ekleme sonucunda, bu uygulamanın kanunlaştırıldığını da gözden kaçırmamak gerekir.¹⁷⁰

TCK m. 179/3 açısından, uyuşturucu madde etkisi söz konusu olduğunda, Yargıtay içtihadında, her bir maddenin niteliğine göre, hüküm uygulanmasını gerektirecek mutlak limitler belirlenmiş değildir. Önemli olan, her somut olayda, alınan maddenin güvenli şekilde araç sürme yeteneğini ortadan kaldırmış olduğunun delillerle kanıtlanmasıdır. KTK m. 48/8'e göre "*Uyuşturucu veya uyarıcı madde aldığı tespit edilen sürücülere 3.600 Türk Lirası idari para cezası verilir ve sürücü belgesi beş yıl süreyle geri alınır. Bu kişiler hakkında ayrıca Türk Ceza Kanunu hükümleri uygulanır*". Bu hükümden hareketle, kullanılan uyuşturucu veya uyarıcı madde miktarı ne olursa olsun, güvenli sürüş yeteneğinin kaybedildiğinin kanuni karine olarak benimsendiği savunulmaktadır.¹⁷¹ Oysa TCK'ya yapılan atıf, TCK m. 191 açısından değerlendirilmelidir; her durumda TCK m. 179/3'ün de *mutlaka* uygulanmak zorunda olduğu sonucu çıkarılmamalıdır. Zira her türlü madde kullanımının, dozu ne olursa olsun, güvenli sürüş yeteneğini yok ettiğini söylemek, bilimsel olarak doğru değildir.¹⁷² Ayrıca, bir defalık veya çok nadir *esrar* kul-

¹⁶⁹ "Çalışmamızda her iki ölçümün alkolmetre ile yapıldığı 95 olgunun 40 adedinde iki ölçüm sonucunun birbiri ile uyumsuz olduğu saptanmıştır. Uyumsuzluk birçok olguda çok barizdir." Aşcıoğlu ve diğerleri, s. 14. Ayrıca bkz. "906 olguda (%87,4) alkolmetre ile tek bir ölçüm yapılmış olup, sadece iki olguda ilk ölçüm yöntemi olarak kanun tercih edildiği saptanmıştır. Ölçüme itiraz olan 130 olguda ise ikinci kez ölçüm yapılmıştır. Bu olguların 95'inde ikinci ölçüm de alkolmetre ile diğerlerinde ise kandan yapılmıştır" (age, s. 11). Kaldı ki, kan ölçümünde bile, doğru bir sonuç elde edebilmek için, içki alınan saatin tam olarak belirlenmesi gerekmektedir (Soyer Güleç, s. 178).

¹⁷⁰ Kılıçarslan İsfen, s. 112.

¹⁷¹ Kılıçarslan İsfen, s. 119.

¹⁷² Uyuşturucu veya uyarıcı madde kullanımı ile araç sürme arasındaki ilişkiyi gösteren detaylı bir çalışma için bkz. http://www.whitehouse.gov/sites/default/files/ondcp/issues-content/drugged-driving/nida_dd_paper.pdf (son erişim 6.1.2015).

lanımının araç kullanma yeteneğini bozduğu ispatlanmış değildir.¹⁷³ Zaten, 2009 itibariyle, Avrupa'da sadece 11 devlette, herhangi bir miktarda madde kullanımı ceza yaptırımını ile karşılanmaktadır.¹⁷⁴

Bu durumda, her somut olayda özgül bir değerlendirme gerekli görülmelidir; çünkü alkol oranlarının aksine, uyuşturucu veya uyarıcı maddeler bakımından, her insan ve her madde açısından geçerli, standart asgari değerler belirlemek bilimsel açıdan elverişli bir yöntem değildir.¹⁷⁵ Bu durumdan hareketle "sıfır tolerans" uygulanması gerektiğine dair görüş¹⁷⁶ ise, şüpheden sanık yararlanır ilkesine aykırı olur.¹⁷⁷ Zira yazarın bizzat vurguladığı gibi, "elimizde yeterli ölçüm ve değerlendirme arşiv ve tecrübesine dayalı kriterler" in yokluğunda, ihtimale binaen, failin güvenli sürüş yeteneğini kaybettiğini *farz etmek*, ceza hukuku mantığına aykırıdır. Uzmanların üzerinde ittifak ettikleri standart bir sınır değer olmadığına göre, failin araç kullanma konusundaki elverişsiz durumu, somut olay bakımından özel olarak tespit edilmelidir.¹⁷⁸ Bu bakımdan, madde kullanımına bağlı tipik göstergelerin varlığının (gözlerin kızarması, göz bebeklerindeki değişiklik, konuşmada değişme gibi) tespit edilmiş olması da tek başına yetmez.¹⁷⁹ Sürüşte hata yapıldığının tespiti şart değilse de; bütüncül bir değerlendirme sonucunda, araç sürmeye elverişlilik durumu değerlendirilmelidir.¹⁸⁰

SONUÇ

Son 30 yılda ülkemizde trafik kazaları nedeniyle olay yerinde yaklaşık 150.000 kişinin hayatını kaybettiği tespit edilmiştir.¹⁸¹ "Trafik

¹⁷³ Klaus Wirth/Sabine Swoboda (çev. Hakeri, Hakan), "Trafikte Esrar Kullanımı (Birinci Bölüm)", Karşılaştırmalı Güncel Ceza Hukuku Serisi - 6, Trafik ve Ceza Hukuku, Ankara, 2006, s. 67.

¹⁷⁴ www.emcdda.europa.eu/...cfm/att_90966_TR_TDAD09002TRC.pdf (son erişim 6.1.2015)

¹⁷⁵ Bkz. yukarıdaki rapor, s. 21-22. Yine bkz. Schöh, s. 52; Klaus Wirth/Sabine Swoboda (çev. Hakeri, Hakan), "Trafikte Esrar Kullanımı (İkinci Bölüm)", Karşılaştırmalı Güncel Ceza Hukuku Serisi - 6, Trafik ve Ceza Hukuku, Ankara, 2006, s. 72-73.

¹⁷⁶ Kılıçarslan İsfen, s. 119.

¹⁷⁷ Alman Mahkemelerinin eroin ve kokain gibi "sert" uyuşturucuların kullanımında bile bu yaklaşımı kabul etmediğine dair bkz. Wirth/Swoboda (çev. Hakeri), s. 73.

¹⁷⁸ Wirth/Swoboda (çev. Hakeri), s. 73.

¹⁷⁹ Wirth/Swoboda (çev. Hakeri), s. 74.

¹⁸⁰ Wirth/Swoboda (çev. Hakeri), s. 74.

¹⁸¹ Trafik Güvenliği Platformu Trafik Eğitim Komitesi Strateji Belgesi, s. 1 (<http://>

terörü" ile mücadele etmek için devletin birçok farklı araca başvurması mümkün ve gereklidir. Bu doğrultuda, 2020 yılına kadar karayolu ölümlerinin %50 oranında azaltılması hedefine¹⁸² uygun olarak, iş dünyası, medya ve sivil toplum kuruluşlarının katılımıyla oluşturulan Trafik Güvenliği Platformu, trafik güvenliği politika ve stratejilerinin belirlenmesi, trafik kuralı ihlallerinin etkileri hakkında toplumda farkındalık oluşturulması, trafik denetim süreçlerine destek sağlanarak kapasite ve etkinliğinin geliştirilmesi gibi konularda çalışmalar yürütmektedir. Örneğin, 2011 yılında polis tarafından 3.461.183 kez alkol denetimi yapılmış, bu sürücülerden tam 308.976'sına cezai işlem uygulanmıştır.¹⁸³ Keza, emniyet kemeri takma oranı şehir içi %44, şehir dışı %76 olarak tespit edilmiştir.¹⁸⁴ Bu oranlardan görüldüğü üzere, duyarlılık ve bilinç artırma çalışmaları vazgeçilmez öneme sahiptir. Nitekim bilimsel araştırmaların gösterdiği üzere, yaptırımın caydırıcılığı, kamuoyunun sürekli olarak bilinçlendirilmesi, denetimlerin etkinliği ve görünürlüğü gibi faktörlerle desteklenmesine bağlıdır.¹⁸⁵

Öte yandan, bir hukuksal yararın korunmasının son aşaması olan, bu yararın ihlali ceza hukuku yaptırımına bağlamak da, TCK m. 179 aracılığıyla gerçekleştirilmiştir. KTK'da öngörülen idari yaptırımların uygulanması suretiyle haksızlık içeriği karşılanamayan¹⁸⁶ bazı fiiller

tg.gov.tr/platform-dosyaları sayfasından indirilebilir)

¹⁸² Ibid.

¹⁸³ Trafik Güvenliği Eylem Planı, s. 4.

¹⁸⁴ Trafik Güvenliği Eylem Planı, s. 4.

¹⁸⁵ Robert E. Mann/Scott Macdonald/Gina Stoduto/Susan Bondy/Brian Jonah/ Abdul Shaikh, "The effects of introducing or lowering legal per se blood alcohol limits for driving: an international review", *Accident Analysis and Prevention* 33 (2001) 569-583, s. 579-580.

¹⁸⁶ Öte yandan, KTK'da öngörülen para cezalarının son yıllarda önemli ölçüde artırılmış olmasının, ilk bakışta, caydırıcılık açısından fayda sağlayacağı düşünülebilirdi. Ne var ki, Türkiye bakımından, trafik cezalarının caydırıcı olmadığı vurgulanmıştır (Trafik Güvenliği Eylem Planı, s. 7. Söz konusu plan, T.C. Başbakanlık Personel ve Prensipier Genel Müdürlüğünün Sayı:B.02.0.PPG.0.12-010-06 no.lu genelgesinin ekinde yer almakta olup şu adresten indirilebilir: <http://www.trafik.gov.tr/Sayfalar/TrafikMevzuat/EylemPlani.aspx>). Keza, Avustralya'da yapılan bir araştırmada, daha yüksek miktarda para cezalarının caydırıcılık açısından özel bir etki doğurmadığının tespit edildiğine dikkat çekmek gerekir (Don Weatherburn/Steve Soyer, "The Specific Deterrent Effect of Higher Fines on Drink-Driving Offenders", *The British Journal of Criminology*, Vol. 51, No. 5, 2011, s. 798.) Bu bakımdan, etkisine dair herhangi bir kriminolojik çalışma yapmaksızın, KTK'daki parasal cezaları artırmak suretiyle ihlallerin azalmasını beklemenin bilselliği şüphelidir!

cezai yaptırıma bağlanmak suretiyle, trafik güvenliğinin sağlanmasına dair kamusal yarar en üst düzeyde himaye edilmek istenmiştir.

Tekrara düşmek pahasına, uygulamada önem taşıyan hususlardan *bazılarına* dair görüşlerimi özetlemekte fayda görüyorum:

- 1) TCK m. 179/2'nin uygulanması açısından temel sorun, somut olaydaki davranışın yarattığı somut tehlikenin kanıtlanması olacaktır. Bu bakımdan, salt trafik kurallarına aykırı davranışların varlığını tespit eden tutanaktan hareketle, ihlâl ne kadar bariz ve vahim olursa olsun, ceza verilmesi mümkün olmayacaktır.
- 2) Yukarıda gerekçeleriyle ve örnekli olarak açıklandığı üzere, sürücü belgesi geri alınmış veya iptal edilmiş kişinin araç kullanmasının mutlaka bu suçu oluşturacağı yönündeki görüşe veya bu koşullar altında herhangi bir trafik kuralını ihlal eden kişinin bu suçu işlediği görüşüne katılmıyorum. Bu tür yaklaşımlar, fail ceza hukuku anlayışına yaklaşmakta olduğu gibi, TCK m. 179/2'nin "somut tehlike suçu" yapısına da aykırı düşmektedir. Kanaatimce, gerek ehliyeti olmayan gerekse geri alınmış olan sürücü bakımından, TCK m. 179/2'nin uygulanması için, başkasının hayat, sağlık veya malvarlığını somut olayda tehlikeye düşürücü davranışının varlığı kanıtlanmalıdır. Oysa ehliyetsiz olarak araç kullanma şeklindeki tipik hareketin başlı başına bir tehlike arz etmesi nedeniyle cezalandırılması gerektiği görüşü, TCK m. 179/2'yi, ehliyeti olmayanlar veya geri alınanlar bakımından bir soyut tehlike suçuna çevirir.
- 3) TCK m. 179/2'nin gerekçesine göre, "*trafik güvenliği için öngörölmüş bakım ve onarımlar yapılmadan aracın trafiğe çıkarılması hâlinde de*" bu fıkra uygulanabilir. Yukarıda ayrıntılı olarak izah edildiği üzere, bu öneri kanunilik ilkesine aykırı gözükmemektedir. Zira TCK'nın genel hükümler kısmında ihmali davranışın cezalandırılacağına dair bir hükme yer verilmediği gibi, bu konuda açıklık olan diğer bazı suç tiplerinin aksine, TCK m. 179/2'nin ihmali davranışla işlenebileceği hükümde belirtilmemiştir. Ayrıca, bakım ve onarım konusundaki ihmali, suçun fiil unsurunu oluşturan "sevk ve idare" kavramları kapsamında değerlendirmek de TCK m. 2/3 karşısında mümkün gözükmemektedir.

- 4) TCK m. 179/3'ün uygulanması açısından Yargıtay tarafından belirlenen mutlak sınır, yani 1,00 promilden fazla alkollü çıkan sürücünün bu suçu işlediğinin kabulü, tartışmaya açıktır. Zira, *“Tıp biliminde ise hastalık yok hasta vardır ilkesi gereği bireysel farklılıkları dikkate almaksızın herkesi kapsayacak kesin bir alkol düzeyinden bahsetmek çok zordur. Böyle bir sınır ancak alkol düzeyini bireysel farklılıkları ortadan kaldıracabilecek çok üst sınırlara çıkarmak sureti ile mümkün olmaktadır. Bu konudaki Adli Tıp Kurumu 5. İhtisas Kurulu’nun görüşü 200 mg/dl’dir.”*¹⁸⁷ Kaldı ki, farklı ülkelerdeki yasal sınır da farklılık arz etmektedir.

Teorik olarak, 1,00 promilin üzerinde alkollü çıkan tek bir kişinin bile aslında aracı emniyetli şekilde sürmeye hâlâ muktedir olabilmesi mümkünse, bu tespit, içtihat yoluyla mutlak bir karine benimsemenin doğru olmadığını kabûle yeterlidir. Bunu değerlendiren, getirilen yargısal karineyi, kanda alkol oranının tespitine dair uygulanan yöntemle bir bütün olarak değerlendirmek gerekir.

- a) Konu tıbbi olduğu için, bu makalede hangi oranda kanda alkol yoğunluğunun güvenli olarak araç sürme yeteneğini kesin olarak kaldırdığını tartışmak mümkün değildir. Fakat tıp uzmanlarının önerdiği ve Yargıtay’ın kabul ettiği oran açısından şu hususun dikkate alınmış olması gerekir: şayet tespit edilen bu oran, binde bir ihtimalle bile olsa, aslında emniyetli sürüş yeteneği azalmakla birlikte, asgari ölçüde muhafaza etmekte olan, yani m. 179/3 karşısında aslında masum olan bazı kimşelerin, başka hiçbir araştırma yapılmaksızın ve kendilerini temize çıkarma olanağına sahip olmaksızın, mahkûm olmalarına yol açacak potansiyele sahip İSE, bu yargısal karine, başta *“in dubio pro reo”* ve *“masumiyet karinesi”* olmak üzere, ceza hukukunun temelinde yatan birçok ilke ve değere aykırı olacaktır. Soyut tehlike suçları zaten kategorik olarak doktriner tartışmaya neden olmakta iken, bir de böyle yargısal bir mutlak karine getirmek, hükmün uygulanmasını daha da sorunlu kılacaktır.

¹⁸⁷ Faruk Aşıcıoğlu, *“Türk Hukukunda Alkollü Araç Kullanma”*, Alkol ve Güvenli Sürüş (ed. Ahmet Belce ve Sefa Saygılı), Türkiye Yeşilay Cemiyeti 1, İstanbul, 2011, s. 63.

- b) Esas sorunlu olan, aşağıda özetleneceği gibi,¹⁸⁸ alkol düzeyinin ispatı açısından kullanılan mevcut metodun (tek bir nefes ölçümü yetebilmektedir) sıhhatinin şüpheli olmasıdır.

Bu son husus, Yargıtay'ın getirdiği mutlak karine ile bir arada değerlendirildiğinde, TCK m. 179/3'ün uygulanmasının haksızlıklara yol açabilecek potansiyeli kabul edilmelidir.

- 5) Buna karşılık, alkol oranı 1.00'in altında olan sürücü açısından, sanığın güvenli sürüş yeteneğini kaybettiğine dair dışa yansıyan bulguların varlığı gereklidir.
- 6) Uygulamaya göre, tespit edilen alkol 0,30 promilin altında ise, emniyetli sürüş yeteneğinin kaybedilip edilmediğine dair araştırma ve muayene yapmaya gerek yoktur. Kanaatimce, alkol düzeyi bunun altında olan sürücünün yine de emniyetli sürüş yeteneğini kaybettiğinden şüphelenen polis, buna ilişkin gerekli tetkikleri yaparak bunları izah eden bir tutanak düzenlemişse, TCK m. 179/3 uygulanabilir: 0,30 promilin altındaki alkol oranının etkisi kişiden kişiye değişmektedir; bu bakımdan, bazı kişileri, somut olayda güvenli araç kullanamayacak duruma sokmuş olması mümkündür.
- 7) Vaktinde ehliyet almış olan fakat aradan geçen zamanda bazı duyularında veya işlevlerinde meydana gelen önemli zayıflamalara rağmen araç sürmeye devam eden kişilerin de, duyudaki işlev veya yetenek kaybının bilincinde olmaları ve bu durumda araç kullanmalarının tehlike arz ettiğini bilmek koşullarıyla, TCK m. 179/3'ten sorumlu tutulmaları mümkündür.
- 8) TCK m. 179/1,2 açısından hükümde aranan tehlikeyi "objektif cezalandırılabilme şartı" olarak değil, suçun bir unsuru ("netice") olarak kabul ettiğimden; failin kastı, bu tehlikeyi kapsamalıdır. Yargıtay da kastın tehlikeyi kapsaması gerektiği yönünde karar vermiştir.¹⁸⁹
- 9) TCK m. 179/2-3'te düzenlenen suç tipine uyan davranışların gerçekleştirilmesi neticesinde ölüm (veya yaralama) neticesinin meydana gelmesi durumunda, doktrindeki baskın görüşe ve Yargıtay'a

¹⁸⁸ Bkz. aşağıda, 13 no.lu sonuç.

¹⁸⁹ Yar.CGK, 4.2.2014, 12-1566/32 (www.kazanci.com.tr).

göre fikri içtima kuralları gereği hareket edilecektir. Şahsi kanaa-time göreyse, TCK m. 179/2-3 ile taksirle neden olunan netice arasındaki ilişki, asli-tali norm kurallarına göre çözümlenmelidir: tehlike suçu olan m. 179'a ilişkin norm, zarar suçu olan m. 85 veya m. 89'un gerisine çekilir ve uygulanmaz. Buna karşılık, mala zarar verme suçu ile ilişki bakımından fikri içtima kurumuna başvur-maktan yanayım, zira m. 151 ile korunan hukuksal yarar sadece mülkiyettir.

- 10) TCK m. 179/3 ile KTK m. 48'daki idari ceza arasındaki ilişki bakımından, KTK'daki 2013 tarihli yasal değişiklikten sonra, Kabahatler Kanunu m. 15/3 hükmü uyarınca hareket edilmeyecektir. 1,00 promilin üzerinde (en az 1,01 promil) alkol çıkması durumunda mutlaka; 0,51-1,00 promil arasında alkol çıkması durumunda, şayet "trafik kazasına sebebiyet" verilmişse, hem idari yaptırım uygulanacak hem de, koşulları varsa, TCK m. 179'a başvurulacaktır.
- 11) KTK m. 48/8 uyarınca, uyuşturucu veya uyarıcı madde kullandığı tespit edilen sürücü bakımından, kullanılan maddenin türü ve dozu ne olursa olsun, hem idari yaptırım uygulanacak hem de ceza hukukuna başvurulacaktır.
- 12) "Yaptırım" başlığı altında izah edildiği üzere, KTK m. 48/9'daki, uyuşturucu veya uyarıcı maddelerin kullanılıp kullanılmadığını ya da alkolün kandaki miktarını tespit amacıyla kollukça teknik cihazlar kullanılmasını kabul etmeyen sürücülere uygulanması öngörülen ceza, hukuk devletinin temel ilkelerinden olan "ölçülülük" prensibine aykırıdır. Zira ölçüm sonucu yasal sınırın üstünde alkollü çıkan sürücünün cezası daha hafif olmaktadır!
- 13) TCK m. 179/3'ten mahkûmiyet hükmü kurabilmek için illa kan örneği üzerinden alkol düzeyinin tespit edilmesi Yargıtay tarafından şart görülmemektedir. Bu yaklaşım, alkolmetre (nefes ölçümü) yoluyla elde edilen verilerin güvenilirliğini şart kılmaktadır. Uygulamada ölçümler büyük ölçüde alkolmetre ile, hem de tek ölçüm şeklinde yapılmaktadır ve bu ölçümlerde yanılma payı hayli yüksektir. Oysa KTK m. 48/6'ya yapılan ekleme sonucunda, bu uygulama kanunlaştırılmıştır. Mevzuat Kanunu uygulama-

sında olduğu gibi, ceza kanunu hükümlerine başvurabilmek için mutlaka *kandaki* alkol değerinin tespiti gerekli görülmelidir.

- 14) TCK m. 179/3 açısından, uyuşturucu madde etkisi söz konusu olduğunda, Yargıtay içtihadında her bir maddenin niteliğine göre, hükmün uygulanmasını gerektirecek mutlak limitler belirlenmiş değildir. KTK m. 48/8'in TCK'ya yaptığı genel atfı, her durumda TCK m. 179/3'ün *mutlaka* uygulanmak zorunda olduğu şeklinde anlamak doğru değildir. Her türlü madde kullanımının, dozu ne olursa olsun, güvenli sürüş yeteneğini yok ettiğini söylemek mümkün olmadığı gibi; uyuşturucu veya uyarıcı maddeler bakımından, her insan ve her madde açısından geçerli, standart asgari değerler belirlemek bilimsel açıdan elverişli bir yöntem değildir. Bu durumdan hareketle "sıfır tolerans" uygulanması gerektiğine dair yaklaşım da şüpheden sanık yararlanır ilkesine aykırı düşer. Bu nedenlerle, her somut olayda, alınan maddenin güvenli şekilde araç sürme yeteneğini ortadan kaldırmış olduğu delillerle kanıtlanmalıdır.

Kaynakça

- Arslan Çetin/Azizağaoğlu Bahattin, Yeni Türk Ceza Kanunu Şerhi, Ankara, 2004
- Artuk Mehmet Emin/ Alşahin, Mehmet Emin, Objektif Cezalandırılabilme Şartı ve Zamanlaşımı, *Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi* (Prof.Dr. Nur Centel'e Armağan), Yıl: 2013, Cilt: 19, Sayı: 2, İstanbul, 2013
- Artuk Mehmet Emin/Gökçen Ahmet/Yenidünya A. Caner, Ceza Hukuk Genel Hükmümler, 8. Baskı, Ankara, 2014 ("Ceza Genel")
- Artuk Mehmet Emin/Gökçen Ahmet/Yenidünya A. Caner, Ceza Hukuk Özel Hükmümler, 14. Baskı, Ankara, 2014
- Aşıcioğlu Faruk, Türk Hukukunda Alkollü Araç Kullanma, in: Alkol ve Güvenli Sürüş (ed. Ahmet Belce ve Sefa Saygılı), Türkiye Yeşilay Cemiyeti 1, İstanbul, 2011
- Aşıcioğlu Faruk/Yapar Belkıs/Tütüncüler Aliye/Belce Ahmet, Trafik Güvenliğini Tehlikeye Sokma Suçu Açısından Alkol, *Adli Tıp Dergisi*, Yıl 2009, Sayı 23 (3)
- Cammiss Steven/Cunningham Sally Kyd, Swift and sure justice? Mode of trial for causing death by driving offences, *Criminology and Criminal Justice*, 2014 (doi:10.1177/1748895814553131)
- Canestrari Stefano/Cornacchia Luigi/De Simone Giulio, Manuale di Diritto Penale - Parte Generale, Bologna, 2007
- Centel Nur, Trafik Güvenliğini Kasten Tehlikeye Sokma Suçu (TCK m. 179/3), *Rechtsbrücke/Hukuk Köprüsü*, Sayı 2, 2012

- Centel Nur/Zafer, Hamide, Ceza Muhakemesi Hukuku, 11. Bası, İstanbul, 2014
- Centel Nur/Zafer Hamide/Çakmut Özlem, Türk Ceza Hukukuna Giriş, 8. Bası, İstanbul, 2014 ("Ceza Genel")
- Centel Nur/Zafer Hamide/Çakmut Özlem, Kişilere Karşı İşlenen Suçlar, Cilt: I, 2. Bası, İstanbul, 2011
- Çakmut Yenerer Özlem, 5237 Sayılı Türk Ceza Kanunu'nda Trafik Güvenliğini Tehlikeye Sokma Suçları (TCK m. 179-180), in: Alman-Türk Karşılaştırmalı Ceza Hukuku, Prof. Dr. Köksal Bayraktar'a Armağan, Cilt: III (yayına hazırlayanlar E. Hilgendorf ve Y. Ünver), Yeditepe Üniversitesi Hukuk Fakültesi Yayını No: 18, İstanbul 2010
- Çınar Ali Rıza, Trafik Güvenliğini Tehlikeye Sokma Suçlarından Türk Ceza Yasasının 179/3. Maddesindeki Alkollü Araç Kullanma Suçu, Fasikül Aylık Hukuk Dergisi, Yıl: 2, Sayı: 10, Eylül 2010 ("Çınar, Fasikül")
- Çınar Ali Rıza, Ceza Yasasında Alkollü Araç Kullanma Suçu, V. Türk-Alman Tıp Hukuku Sempozyumu - "Tıp Ceza Hukukunun Güncel Sorunları", Türkiye Barolar Birliği Yayınları: 142, Ankara 2008 ("Çınar, Sempozyum")
- Demirbaş Timur, Ceza Hukuku Genel Hükümler, 10. Baskı, Ankara, 2014
- Demirel Muhammed, Karar Analizi: Tehlike Suçları - Zarar Suçları Arasındaki İlişkinin İçtima Kuralları Kapsamında Değerlendirilmesi, İÜHFİM, C. LXXI, S. 1, 2013
- Demiryolu, Denizyolu, Havayolu ve Karayolu Kaza İstatistikleri, Kaza Araştırma ve İnceleme Kurulu, Ankara 2013
- Doğan Koray, Tehlike Suçu ile Zarar Suçu Arasındaki Suçların İçtima Sorunu, TAAD, Yıl:5, Sayı: 16, Ocak 2014
- Donay Süheyl, Türk Ceza Kanunu Şerhi, İstanbul, 2007
- Fahl Christian (çev. Çakmut Yenerer Özlem), Alman Ceza Kanunu Prg. 316: Bisiklet Sürücülerinin Araç Kullanamama - Ehliyetsizlik Hali, Trafikte Alkol, Uyuşturucu Madde ve İlaç, in: Karşılaştırmalı Güncel Ceza Hukuku Serisi - 6, Trafik ve Ceza Hukuku, Ankara, 2006
- Fiandaca Giovanni/Musco Enzo, Diritto Penale Parte Generale, Sesta edizione, Bologna, 2009
- Global Plan for the Decade of Action for Road Safety 2011-2020, UN GA A/RES/64/255
- Hafizoğulları Zeki/Özen Muharrem, Türk Ceza Hukuku Genel Hükümler, 5. Baskı, Ankara, 2012 ("Ceza Genel")
- Hafizoğulları Zeki/Özen Muharrem, Türk Ceza Hukuku Özel Hükümler - Topluma Karşı Suçlar, Ankara, 2012 ("Özel Hükümler")
- Hakeri Hakan, Ceza Hukuku Genel Hükümler, 18. Baskı, Ankara, 2015
- Hancı Hamit, Türk Ceza Yasasına Göre Alkollü Araç Kullanmanın Güvenli Sürüş Yeteneğine Etkileri Çalıştayı" Sonuç Bildirgesi (http://www.turkhukuksitesi.com/makale_1159.htm)
- Heinrich Bernd (ed. Yener Ünver); Ceza Hukuku Genel Kısım-I, Ankara, 2014
- İçel Kayıhan, Ceza Hukuku Genel Hükümler, 6. Bası, İstanbul 2014
- Kanbur Mehmet Nihat, Türk Ceza Kanununda Mevcut Hükümler Çerçevesinde İh-

- mal Suretiyle İcra Suçlarına İlişkin Sorunlar Üzerine Değerlendirmeler, *Ceza Hukuku Dergisi*, Sayı: 18, Nisan 2012
- Kangal Zeynel Temel, *Ceza Hukukunda Zorunluluk Durumu*, Ankara, 2010
- Kangal Zeynel Temel, *Cezalandırılabilirliğin Objektif Koşulları*, İÜHFM, C. LXVIII, S.1-2, 2010
- Karayolları Genel Müdürlüğü Trafik Kazaları Özeti 2013, Temmuz 2014
- Kılıçarslan İsfen Sibel, Alman ve Türk Ceza Hukukunda Trafik Güvenliğini Kasten Tehlikeye Sokma Suçları (AlmCK m.d 315 ila 316 ve TCK md. 179), Ankara, 2013
- Koca Mahmut, Trafik Güvenliğini Kasten Tehlikeye Sokma Suçu (TCK m. 179/2, 3), *Kazancı Hakemli Hukuk Dergisi*, Sayı 11-12, Temmuz-Ağustos 2005
- Koca Mahmut/Üzülmez İlhan, *Türk Ceza Hukuku Genel Hükümler*, 7. Baskı, Ankara, 2014
- Kunter Nurullah/Yenisey Feridun/Nuhoğlu Ayşe, *Açıklamalı Ceza Muhakemesi Hukuku* (BAU –CMK), Cilt I (CMK 1-156), İstanbul, 2013
- Malkoç İsmail, *Açıklamalı-İçtihatlı 5237 Sayılı Yeni Türk Ceza Kanunu* (Madde 1-187), 1. Cilt, Ankara, 2007
- Mantovani Ferrando, *Diritto Penale Parte Generale*, VII edizione, Padova, 2011
- Mann Robert E./Macdonald Scott / Stoduto Gina /Bondy Susan /Jonah Brian /Shahikh Abdul, “The effects of introducing or lowering legal per se blood alcohol limits for driving: an international review”, *Accident Analysis and Prevention* 33 (2001)
- Meran Necati, *Açıklamalı-İçtihatlı Yeni Türk Ceza Kanunu*, 2.Bası, Ankara, 2007
- Özbek Veli Özer/Kanbur Mehmet Nihat/Doğan Koray/Bacaksız Pınar/Tepe İlker, *Türk Ceza Hukuku Genel Hükümler*, 5. Baskı, Ankara, 2014 (“Ceza Genel”)
- Özbek Veli Özer/Kanbur Mehmet Nihat/Doğan Koray/ Bacaksız Pınar/Tepe İlker, *Türk Ceza Hukuku Özel Hükümler*, 6. Baskı, Ankara, 2014 (“Ceza Özel”)
- Özbek Veli Özer/Kanbur Mehmet Nihat/Doğan Koray/ Bacaksız Pınar/Tepe İlker, *Ceza Muhakemesi Hukuku*, 6. Baskı, Ankara, 2014
- Özgenç İzzet, *Türk Ceza Hukuku Genel Hükümler*, 10. Bası, Ankara, 2014
- Öztürk Bahri/Erdem Mustafa Ruhan, *Uygulamalı Ceza Hukuku ve Güvenlik Tedbirleri Hukuku*, 14. Baskı, Ankara, 2014
- Parlar Ali/Hatipoğlu Muzaffer, *5237 Sayılı Türk Ceza Kanunu Yorumu*, Cilt II, Ankara 2007
- Pecka Raymond C./ Gebers Michael A./ Voas Robert B./Romano Eduardo, “The relationship between blood alcohol concentration (BAC), age, and crash risk”, *Journal of Safety Research* 39 (2008)
- Schöh Heinz (çev. Hakeri, Hakan), *Trafikte Alkol, Uyuşturucu Madde ve İlaç*, in: *Karşılaştırmalı Güncel Ceza Hukuku Serisi – 6*, Trafik ve Ceza Hukuku, Ankara, 2006
- Soyer Güleç Sesim, *Yeni Türk Ceza Kanunu’nda Trafik Güvenliğine Karşı İşlenen Suçlar*, HPD, Sayı 9, Aralık 2006
- Tezcan Durmuş/Erdem Mustafa Ruhan/Önok R. Murat, *Teorik ve Pratik Ceza Özel*

- Hukuku, 11. Baskı, Ankara, 2014
- Toroslu Nevzat, Ceza Hukuku Genel Kısım, 18. Baskı, Ankara, 2012
- Üzülmez İlhan/Akkaş Ahmet Hulusi, "Suçun Yapısında Objektif Cezalandırılabilme Şartları", *Erciyes ÜHFD* 2007, c: II, sy: 1-2, sh: 71-87.
- Weatherburn Don/ Moffatt Steve, "The Specific Deterrent Effect of Higher Fines on Drink-Driving Offenders", *The British Journal of Criminology*, Vol. 51, No. 5, 2011
- Wirth Klaus/Swoboda Sabine (çev. Hakeri, Hakan), Trafikte Esrar Kullanımı (Birinci Bölüm), in: Karşılaştırmalı Güncel Ceza Hukuku Serisi - 6, Trafik ve Ceza Hukuku, Ankara, 2006
- Wirth Klaus/Swoboda Sabine (çev. Hakeri, Hakan), Trafikte Esrar Kullanımı (İkinci Bölüm), in: Karşılaştırmalı Güncel Ceza Hukuku Serisi - 6, Trafik ve Ceza Hukuku, Ankara, 2006
- Yaşar Osman/Gökcan Hasan Tahsin/Artuç Mustafa, Yorumlu-Uygulamalı Türk Ceza Kanunu, Cilt IV (Madde 147-204), Ankara 2010
- Yenisey Feridun, Ceza Muhakemesi Hukukunda Kanda ve Nefeste Alkol Yoğunluğunun Belirlenmesi, in: Karşılaştırmalı Güncel Ceza Hukuku Serisi - 6, Trafik ve Ceza Hukuku, Ankara, 2006
- Zafer Hamide, Ceza Hukuku Genel Hükümler (TCK m. 1-75) Ders Kitabı, 4. Bası, İstanbul, 2015