

## CEZA HUKUKUNDA OLASI KAST VE BİLİNÇLİ TAKSİRİN TRAFİK KAZALARI BAKIMINDAN DEĞERLENDİRİLMESİ ÜZERİNE BİR İNCELEME

Faruk Y. TURİNAY\*

### ÖZ

Bu çalışmada, öncelikle failin kusurunun ceza hukuku açısından dereceleri, trafik kazası kavramı ile kusurun basit taksirin üzerinde olduğu haller olarak bilinçli taksir ve olası kast kavramları çalışmanın çerçevesiyle sınırlı olarak ele alınmıştır. Ayrıca bilinçli taksir ve olası kast için ortak olarak geçerli sayılabilecek fail dışındaki kişilerin kusurlarının failin kusuruna ve diğer unsurlara etkisi ile dışsal koşulların etkisine ilişkin genel tespitlerde bulunulmuştur. Ardından, trafik kazalarında bilinçli taksir bakımından değerlendirilebilecek kıstaslar olarak neticenin gerçekleşmeyeceğine ilişkin güven, trafik kurallarına aykırılığın etkisi ve dışsal koşulların etkisi Yargıtay kararları ışığında incelenmiştir. Çalışmanın son bölümünde ise olası kast ile bilinçli taksir ayrımının genel yapısı ve trafik kazalarının bu ayrım bakımından önemi, Yargıtay içtihatlarının eğilimi, trafik kazalarında olası kast açısından dikkate alınacak kıstaslar olarak neticeye karşı kayıtsızlık ya da neticeyi kabullenmek, trafik kurallarına aykırılığın etkisi ve dışsal koşulların etkisi değerlendirilmiştir.

---

\* Dr. Öğr. Üyesi, Kocaeli Üniversitesi Hukuk Fakültesi Ceza ve Ceza Muhakemesi Hukuku Anabilim Dalı, E-Mail: [faruk.turinay@kocaeli.edu.tr](mailto:faruk.turinay@kocaeli.edu.tr),  
ORCID ID: 0000-0003-2427-2062.  
Makalenin Gönderim Tarihi : 21.01.2024.  
Makalenin Kabul Tarihi : 25.05.2024.

**Anahtar Kelimeler:** Trafik kazası, taksir, kast, olası kast, bilinçli taksir.

## A STUDY ON THE EVALUATION OF PROBABLE INTENT AND CONSCIOUS NEGLIGENCE IN CRIMINAL LAW IN TERMS OF TRAFFIC COLLISIONS

### ABSTRACT

In this study, first of all, the degrees of the perpetrator's fault in terms of criminal law, the concept of traffic collision, and the concepts of conscious negligence and possible intent, as cases where the fault is above simple negligence, are discussed within the framework of the study. In addition, general determinations have been made regarding the effect of the faults of people other than the perpetrator on the fault of the perpetrator and other elements, as well as the effect of external conditions, which can be considered common for conscious negligence and possible intent. Then, the criteria that can be evaluated in terms of conscious negligence in traffic collisions, confidence that the result will not occur, the effect of violation of traffic rules and the effect of external conditions were examined in the light of the Court of Cassation decisions. In the last part of the study, the general structure of the distinction between possible intent and conscious negligence and the importance of traffic collisions in terms of this distinction, the tendency of the Court of Cassation jurisprudence, indifference to the result or acceptance of the result, the effect of violation of traffic rules and the effect of external conditions as the criteria to be taken into account in terms of possible intent in traffic collisions are evaluated.

**Keywords:** Traffic collision, negligence, intent, probable intent, conscious negligence.

### I. GİRİŞ

Trafik kazaları ve bu kazaların yol açtığı sonuçlar toplumsal ve ekonomik bir sorun olduğu gibi hukukun ve özellikle ceza hukukunun önemli uygulama alanlarından biridir. Trafik kazalarına ilişkin yapılan araştırmalar bu kazaların oluşumunda insan unsuruna bağlı etmenlerin çok büyük bir rol oynadığını göstermektedir.

Bir trafik kazasının sonucunda kanunların suç olarak tanımladığı fiillere dâhil olan ölüm ya da yaralanma gibi neticelerden biri meydana geldiğinde başta araç sürücüsü olmak üzere bireylerin ceza hukuku

sorumluluğu oluşabilmektedir. Kusursuz ceza olmaz (*nullum crimen sine culpa*) ilkesi gereğince, söz konusu neticelerden dolayı cezai sorumluluğun oluşması için failin davranışının kusurlu olması gerekir. Bilindiği üzere, maddi ceza hukukunda kusurun dereceleri, 5237 sayılı Türk Ceza Kanunu ile tarif edilen, basit taksirden doğrudan kast kadar farklı ağırlıkta sorumluluk düzeylerine tekabül etmektedir.

Ceza hukukunda failin davranışının kusurlu olup olmadığının incelendiği suçun manevi unsuru kapsamında ele alınan ve her ikisi de neticenin öngörülmüş olmasını gerektiren olası kast ve bilinçli taksirin, trafik kazaları bakımından özellikle önem taşıdığı söylenebilir. Ulaşım imkânlarının ve fiziki hareketliliğin çok büyük bir boyuta ulaştığı günümüzün modern yaşamında trafik kazalarının sayısının ve bu kazalar sonucunda oluşan ölüm ve yaralanma başta olmak üzere olumsuz sonuçlar arttığı gibi, araç ve yol donanımı ile diğer teknik koşullardaki ilerlemenin etkisiyle sürücülerin muhtemel neticeleri öngörme imkânının da bir ölçüde arttığı ileri sürülebilir.

Öte yandan, olası kast ve bilinçli taksir, maddi ceza hukukunda birbirine oldukça yakın sorumluluk düzeyleri olup hukuki mahiyetleri de tartışmalıdır. Bu bakımdan, çok çeşitli gerçekleşme biçimlerine sahip olan trafik kazaları, olası kast ve bilinçli taksirin teorik boyutlarının aydınlatılması bakımından da yararlı olabilecek bir uygulama alanı olarak görünmektedir. Ayrıca, trafik kazaları sonucunda oluşabilecek cezai sorumluluğun düzeyi ve bu hallerde olası kast veya bilinçli taksir sorumluluğunun tespiti için, yargı kararlarının ışığında mevcut ölçütlerin değerlendirilmesinin yanı sıra dikkate alınabilecek farklı ölçütlerin ortaya konulması mümkündür.

## II. FAİLİN KUSURUNUN BASİT TAKSİR DÜZEYİNİN ÜZERİNDE OLMASI

### A. Genel Olarak

Taksir, 5237 sayılı Türk Ceza Kanunu'na göre, “dikkat ve özen yükümlülüğüne aykırılık dolayısıyla, bir davranışın suçun kanuni tanımında belirtilen neticesi öngörülmeyerek gerçekleştirilmesidir” (m. 22/2). Kast haline kıyasla toplumsal düzeye daha az düzeyde bir kayıtsızlık teşkil eden taksir için gereken dikkat ve özen yükümlülüğüne aykırılık ya da tedbirsizlik, bu bağlamda, failin davranışı ve neticeden kaynaklanan sorumluluğu üzerinde etkili olan psikolojik unsur anlamında

kusur (*culpabilité*) kapsamında değerlendirilir<sup>1</sup>. Bu husus, 5237 sayılı Kanun'da da açıkça belirtilmiş olup “taksirle işlenen suçtan dolayı verilecek olan ceza failin *kusuruna* göre belirlenir” (TCK m. 22/4). Suç genel teorisine göre taksirin unsurları, fiilin taksirle işlenebilirliği, hareketin iradiliği, neticenin iradi olmaması, hareketle netice arasında nedensellik bağının bulunması, neticenin öngörülebilir olmasının<sup>2</sup> yanı sıra fiilin kanuna göre taksirle işlenebilirliğinden ayrı bir unsur olarak dikkat ve özen yükümlülüğüne aykırılıktır<sup>3</sup>.

Kast ile taksirin mahiyet olarak birbirinden temelde farklı olup kasten işlenen eylemin amaçsal (“gai”) ve varlıksal (“ontik”) mahiyetteyken, taksirde “objektif özen yükümlülüğünün ihlal” edilmesi şeklinde bir değerlendirme unsurunun yer aldığı kabul edilebilir<sup>4</sup>. Ne var ki, amaçsal nitelikte olmayan olası kast ile bilinçli taksir arasında temelde büyük bir farklılık olduğunu söylemek güçtür. Hatta, terminolojik açıdan, manevi unsurun temel iki hali olan kast ve taksir ayrımının dahi bir ölçüde tartışmalı olduğu söylenebilir. Şöyle ki, kast (“*intention*”, “*dol*”) ile taksir (“*faute*”) ayrımının, Fransız kanun koyucu tarafından net biçimde ortaya konulmadığı; eski ve yeni mevzuatta daha ziyade, “tasarlama”, bilerek”, “hileli biçimde”, “kasıtlı olarak”, “isteyerek”, “beceriksizlik”, “dikkatsizlikle”, “ihmalkârlıkla”, “hüner ve ihtiyat eksikliğiyle” (Fransız CK m. 320) gibi terimlerin tercih edildiği vurgulanmaktadır<sup>5</sup>. Ayrıca doktrinde taksir anlamında kullanılan “*faute*” teriminin, bazı yazarlarca daha genel bir anlamda, hem kastı (“*faute intentionnelle*”) hem de taksiri (“*faute non intentionnelle*”) kapsayacak

<sup>1</sup> MAYAUD, Yves, *Droit pénal général*, 4e édition, Presses Universitaires de France (PUF), Paris, 2013, s. 251.

<sup>2</sup> DÖNMEZER Sulhi – ERMAN, Sahir, *Nazarî ve Tatbiki Ceza Hukuku*, Cilt II, 14. Baskı, Der Yayınları, İstanbul, 2019, s. 510.

<sup>3</sup> İÇEL, Kayıhan, *Ceza Hukuku Genel Hükümler*, 5. Baskı, Beta Yayınları, İstanbul, 2018, s. 457.

<sup>4</sup> ÖZGENÇ, İzzet, *Türk Ceza Hukuku Genel Hükümler*, 18. Baskı, Seçkin Yayınları, Ankara, 2022, s. 234.

<sup>5</sup> BOULOC, Bernard, *Droit pénal général*, 24e édition, Éditions Dalloz, Paris, 2015, s. 241. Söz konusu terimler için kullanılan özgün ifadeler şu şekildedir: Kasta tekabül edecek biçimde, “tasarlama” (*préméditation*), bilerek” (*scimment*), “hileli biçimde” (*frauduleusement*), “kasıtlı olarak” (*à dessein*), “isteyerek” (*volontairement*); keza taksir haline tekabül edecek biçimde , “beceriksizlik” (*maladresse*), “dikkatsizlikle” (*d'imprudence*), “ihmalkârlıkla” (*de négligence*), “hüner/tecrübe ve ihtiyat eksikliğiyle” (*de défaut d'adresse ou de précaution*). BOULOC, s. 241.

biçimde “kusur” anlamında kullanıldığına da rastlanmaktadır<sup>6</sup>. Öte yandan, Anglosakson hukukunda ceza sorumluluğu için kastın (*intent*) temel olduğunu gösteren “*actus non facit reum nisi mens sit rea*” (zihin kusurlu olmadıkça fiil de kusurlu olmaz) ilkesi geçerli olup kasta dayanmayan cezai sorumluluk oldukça istisnai olsa da Amerikan Model Ceza Kanunu’nda (*The Model Penal Code*) kusur derecesi olarak ağırdan hafife doğru “mahsus, maksatlı” (*purposeful*), “bilerek” (*knowing*), “kayıtsızlıkla” (*reckless*) ve özensizlik/ihtiyatsızlıkla (*negligent*) şeklinde dört ayrı manevi unsur halinin tanımlandığı görülmektedir<sup>7</sup>. Bu hususlar, manevi unsur kapsamındaki farklı sorumluluk düzeylerinin arasındaki yakınlığın ya da geçişkenliğin göstergesi sayılabilir.

Diğer yandan, manevi unsur hallerinde net bir ayırım yapmayı amaçlayan 5237 sayılı Kanun’da kastın daha hafif türü (olası kast) ile taksirin daha ağır türünün (bilinçli taksir), öngörölmüş olması söz konusu manevi unsur hallerinin, kusurun yapısı ve ağırlığı itibariyle belli ölçüde ortak yönlere sahip olduğunun göstergesidir. Nitekim bilinçli taksirde, basit taksirden dolayı öngörülen ceza artırılmakta (TCK m. 22/3), olası kastta ise ceza ancak en ağır manevi unsur hali olan kasta göre azaltılarak belirlenmekte (TCK m. 21/2) olduğundan bilinçli taksir ile olası kastın, yalnız ceza sorumluluğunun düzeyi bakımından dahi birbirine nispeten yakın olduğu aşikârdır. Üstelik yaptırım ve tanımlardaki farklılıkların ötesinde, doktrinde bilinçli taksiri kast kapsamında değerlendiren görüşler olduğu gibi, kast ve taksir haricinde “üçüncü bir kusurluluk şekli” olarak gören yazarlar da bulunmaktadır<sup>8</sup>. Hatta geçmişte bazı Orta Çağ hukukçularının Roma hukukuna dayanan bir tasnife istinaden taksiri, neticenin herkesçe öngörülebildiği “ağır taksir” (*culpa lata*), dikkatli kişilerce öngörülebildiği “hafif taksir” (*culpa levis*) ve ancak çok yüksek dikkate sahip kişilerce öngörülebildiği “pek hafif taksir” (*culpa levissima*) şeklinde üç ayrı düzeyde değerlendirdiği bilinmektedir<sup>9</sup>. O halde, somut olayın koşullarına bağlı olarak bazı hallerde belirsizlikle malul olan kast ile taksirin ayırt edilmesi bakımından, söz konusu suçta

<sup>6</sup> PRADEL, Jean, *Droit pénal général*, 18e édition, Éditions Cujas, Paris, 2010, s. 402 vd.

<sup>7</sup> HALL, Daniel E., *Criminal Law and Procedure*, 4th edition, Thomson/Delmar Learning, New York, 2004, s. 50-51, s. 62 vd.

<sup>8</sup> KOCA, Mahmut – ÜZÜLMEZ, İlhan, *Türk Ceza Hukuku Genel Hükümler*, 16. Baskı, Seçkin Yayınları, Ankara, 2023, s. 233 vd.

<sup>9</sup> DEMİRBAŞ, Timur, *Ceza Hukuku Genel Hükümler*, 18. Baskı, Seçkin Yayınları, Ankara, 2023, 429.

hangi manevi unsur halinin mevcut olduğunu ve failin kusurunun ağırlık düzeyini belirlemenin kaçınılmaz olarak ceza mahkemesinin görevi olduğu açıktır<sup>10</sup>. Bu durumda, doğrudan kast hali bir kenara bırakılırsa, trafik kazalarında söz konusu olabilecek manevi unsur kapsamındaki sorumluluk düzeylerine, daha genel bir bakışla, “failin kusurunun basit taksirin üzerinde olduğu haller” çerçevesinde bakmak mümkündür.

Failin kusurunun ya da manevi unsur sorumluluğunun basit taksirin üzerinde olduğu hallerin hem manevi unsur sorumluluğu düzeyleri, hem de olayların yapısı bakımından arz ettiği çeşitlilik, kusur ve orantılılık ilkeleri bakımından da ele alınabilir. Ceza hukukunda kusur prensibi, failin ancak fiilinden dolayı kınanabilmesi halinde cezalandırılmasının yanı sıra cezanın failin kusuruyla orantılı olmasını da gerektirir<sup>11</sup>. Belli bir olayda fiil ile yaptırımın orantılı olmasının sağlanması için Kanun’da bilinçli taksir ve olası kast hallerinin tanınması ve bunlara göre yaptırımın belirlenmesi dışında, suçun cezasının alt ve üst sınırları arasında ölçülü bir ceza tayini de bir imkân sağlamaktadır. Örneğin, taksirin mevcut olduğu durumlarda suçun ağırlığı ile ceza arasındaki orantının, ceza belirlenirken üst sınıra yaklaşılmaları suretiyle de korunabileceği ileri sürülebilir<sup>12</sup>. Kuşkusuz, bu yöntemin, orantılılığın sağlanması için tek başına kullanılması, örneğin “basit taksir” gibi belirli, özellikli bir manevi unsur halinin tespitine istinaden söz olabilir. Trafik kazaları da dâhil olmak üzere çeşitli olaylarda bilinçli taksir ya da olası kastla işlendiği anlaşılan fiiller söz konusu olduğunda, manevi unsur açısından sorumluluğun “ağırlığının” yanı sıra statüsünün/türünün belirlenmesi de suç ile ceza arasındaki orantının sağlanmasında kendine özgü önemini korumaktadır.

## B. “Trafik Kazası”, “Olası Kast” ve “Bilinçli Taksir” Kavramları

Trafik kazaları, gerek doktrinde konuya ilişkin genel açıklamalarda verilen örneklerin içeriğinden, gerekse Yargıtay’ın çok sayıda kararından anlaşıldığı üzere, olası kast ve özellikle bilinçli taksir hallerinin en yaygın görüldüğü olay türlerinden biri olarak ceza hukuku

<sup>10</sup> BOULOC, 241-242.

<sup>11</sup> İÇEL, *Ceza Hukuku Genel Hükümler*, 89.

<sup>12</sup> YENERER ÇAKMUT, Özlem – ÇAKMUT, Alp, “Taksir Kavramı”, *İstanbul Barosu Dergisi*, Cilt: 76, Sayı: 2, 2002, ss. 424-454, s. 437.

açısından kayda değer bir uygulama alanıdır<sup>13</sup>. Öte yandan, ulaşım faaliyetinin yüzde 90'ının üzerinde karayolu ile gerçekleştirildiği ve önemli ölüm sebepleri arasında yer aldığı Türkiye'de trafik kazaları, aynı zamanda halk sağlığı ve ekonomi gibi alanlar bakımından önemli bir toplumsal sorundur<sup>14</sup>. Teknolojideki ve toplumsal karmaşıklık düzeyindeki ilerlemelerin yeni riskleri bünyesinde barındırması, ceza hukuku açısından, özellikle doğrudan kastla işlenmeyen suçların önemini artırmaktadır<sup>15</sup>.

Trafik kazası, 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu'na göre, *“karayolu üzerinde hareket halinde olan bir veya birden fazla aracın karıştığı ölüm, yaralanma ve zararlı sonuçlanmış olan olay”*ı ifade eder (m. 3). Bu durumda, hukuki anlamda trafik kazasından söz edebilmek için olay bağlamında, hareket eden en az bir vasıta ve ölüm, yaralanma ya da zarar sonuçlarından en az birinin gerçekleşmesi yeterlidir. Trafik kazaları, günlük dilde yaygın kullanılan bir ifade olan *“kaza”* terimini içerse de her trafik kazasının ceza hukuku anlamında *“kaza”* veya *“tesadüf”* olduğu söylenemez. Kaldı ki, genel anlamıyla kaza, *“önceden planlanmayan, beklenmeyen ve bilinmeyen bir zamanda ortaya çıkan, can ve mal kaybı ile sonuçlanan”* bir olay olarak tarif edilebilirse de yapılan araştırmalarda Türkiye'de trafik kazalarının meydana gelmesinde sürücü başta olmak üzere insan unsuruna dayalı kusur payı yüzde 99,12

<sup>13</sup> ARTUK, M. Emin – GÖKCEN, Ahmet – ALŞAHİN, M. Emin – ÇAKIR, Kerim, *Ceza Hukuku Genel Hükümler*, 11. Baskı, Adalet Yayınları, Ankara, 2017, s. 383. Örneğin, bilinçli taksire ilişkin açıklamalarda yer verilen örnek kararların hemen hepsi trafik kazası mahiyetinde olayları konu almaktadır: Yargıtay 1. Ceza Dairesi, E. 2251, K. 3238, 14.07.2006, Yargıtay 9. Ceza Dairesi, E. 5292, K. 5611, 01.11.2006, Yargıtay 9. Ceza Dairesi, E. 5291, K. 6439, 22.11.2006, Yargıtay 9. Ceza Dairesi, E. 897, K. 6399, 17.09.2007, Yargıtay 12. Ceza Dairesi, E. 1184, K. 17929, 05.09.2012, Yargıtay 12. Ceza Dairesi, E. 2013/8004, K. 2013/15450, 06.06.2013, Yargıtay 12. Ceza Dairesi, E. 29899, K. 23020, 17.11.2014, s. 383-385. Aynı düzeyde olmasa da olası kast için de benzer bir durum söz konusudur. Bkz: ARTUK – GÖKCEN – ALŞAHİN – ÇAKIR, *Ceza Hukuku Genel Hükümler*, s. 334 vd.

<sup>14</sup> SUNGUR, İslim – AKDUR, Recep – PİYAL, Birgül, *“Türkiye'deki Trafik Kazalarının Analizi”*, *Ankara Medical Journal*, 2014, Cilt: 14, Sayı: 3, ss. 114-124, s. 114.

<sup>15</sup> YİĞİT, Onur, *“Yargıtay Kararları Işığında Bilinçli Taksir Kavramı ve Unsurları”*, *Uyuşmazlık Mahkemesi Dergisi*, Sayı: 2, 2013, ss. 113-136, s. 114.

gibi fevkalade yüksek bir orandır<sup>16</sup>. Kuşkusuz, failin hiçbir kusurunun olmadığı durumlarda ya da failin kusurunu tamamen ortadan kaldıran şartlar dolayısıyla tümüyle kaza veya tümüyle rastlantı olarak görülebilecek olaylarda, taksirin unsurlarından biri olan “neticenin öngörülebilirliği”nden söz edilemez ve kusurun ortadan kalktığı kabul edilir. Fakat vurgulamak gerekir ki, günlük dildeki anlamıyla her “kaza” tesadüf değildir.

Olası kast (“*dolus eventualis*”), failin neticenin meydana gelme ihtimalini “ciddi bir şekilde mümkün görmesi”ne, tahmin etmesine karşılık bu neticeye kayıtsız kalması, razı olması, neticeyi kabullenmesi halidir<sup>17</sup>. 5237 sayılı Türk Ceza Kanunu’na göre, “*Kişinin, suçun kanuni tanımındaki unsurların gerçekleşebileceğini öngörmesine rağmen, fiili işlemesi halinde olası kast vardır.*” (m. 21/2).

Olası kastta neticeyi öngörmek, açıkça istememekle beraber neticeye karşı kayıtsızlık unsurlarının varlığı açıktır. Ancak söz konusu “istememe” gönlünden geçirmemek, heves duymamak gibi duygusal bir anlama gelmez. Olası kast, failin asıl davranış tutumunu veya maksadını muhtemel yan neticeye üstün saydığı halleri de kapsamakta olup “*fail tarafından öngörülmesine rağmen arzu edilmeyen her türlü neticenin olası kastın kapsamı dışında kalması demek de değildir; zira isteme unsuru günlük dildeki arzu etme veya hoşuna gitme demek değildir, aksine sadece ve sadece hukuki anlamda bir kabullenme demektir*”<sup>18</sup>. O halde olası kastta failin neticeyi istememesi, kayıtsızlık haliyle iç içe olup üzerinde ciddiyetle durmamak, umursamamak, eski tabirle “lakaydı” mahiyetindedir.

Bilinçli taksir (*colpa consciente, colpa con previsione, bewusste Fahrlässigkeit*), failin neticeyi öngörmesini ve fakat kastın aksine iradilik yerine neticenin oluşmayacağı kanaatini içeren manevi unsur halidir<sup>19</sup>. Bilinçli taksirde fail davranışını icra ederken neticeyi tahmin edebilmekle beraber bunun meydana gelmesini arzu etmemekte, somut olayın gerçekleştiği şartlar çerçevesinde neticenin oluşmayacağına

<sup>16</sup> SUGUR – AKDUR – PİYAL, s. 114, 119.

<sup>17</sup> KOCA – ÜZÜLMEZ, *Türk Ceza Hukuku Genel Hükümler*, s. 173.

<sup>18</sup> KARAASLAN, Reşit, “Ölüm Veya Yaralanma ile Sonuçlanan Yasadışı Araba Yarışlarının Olası Kast-Bilinçli Taksir Ayrımı ve Objektif İsnadiyet Teorisi Çerçevesinde Değerlendirilmesi”, *Türkiye Barolar Birliği Dergisi*, Sayı 145, 2019, ss. 203-272, s. 227.

<sup>19</sup> İÇEL, *Ceza Hukuku Genel Hükümler*, s. 452, 466.

inanmaktadır<sup>20</sup>. 5237 sayılı Türk Ceza Kanunu'na göre, “*Kişinin öngördüğü neticeyi istememesine karşın, neticenin meydana gelmesi halinde bilinçli taksir vardır; bu halde taksirli suça ilişkin ceza üçte birden yarısına kadar artırılır*” (m. 22/3). Bu tanımın olası kast tanımıyla benzerlik arz ettiği, ispatın zor olduğu koşullarda olası kast yerine bilinçli taksire hükmedilmesine yol açabileceği yönündeki eleştirilerde<sup>21</sup> haklılık payı vardır.

Diğer taraftan, neticeyi öngörme ve istememe şeklindeki bu koşullar, olay anı itibarıyla failin durumuna ilişkindir. Bilinçli taksirde fail, olay anında eyleminin, genel olarak hukuk düzeninin gerekleriyle çeliştiğinin farkında olup “içsel” dikkat ve özen yükümlüğünün etkisine rağmen haksızlığı bilinçli şekilde gerçekleştirmektedir<sup>22</sup>. Olay anından sonra failin gerçekleşmesini arzu etmediği sonuç, örneğin trafik kazasında kaza ihtimalini tahmin eden fail sürücünün hatasının tesiriyle ölüm gerçekleşirse, fail basit taksirdeki özensizlikten daha yüksek seviyedeki özensizlikle malul davranışı nedeniyle sorumlu tutulacaktır. Zira bu durumda fail, neticenin oluşmasını istememesine ve fiilinin hukuka aykırı bir sonuca sebebiyet verebileceğini bir ihtimal olarak görmesine rağmen neticenin oluşmayacağı yönünde bir güven ve düşünceyle eylemini icra etmiştir<sup>23</sup>. Yine de tek başına neticenin istenmemesi kıstasıyla ayırt edilmesi güç olan bilinçli taksirin, olası kastın uygulama sahasını daraltan bir hal olarak nitelenmesi de mümkündür<sup>24</sup>. Buna mukabil, bilinçli taksir, öngörülebilir bir neticeyi öngörmemeyi ifade eden basit taksirden, neticenin öngörülmüş olmasıyla ayrılabilir<sup>25</sup>. Ancak bilinçli taksirin basit taksirden ayrılmasında önemli bir güçlük olmadığı, buna karşılık bilinçli taksir ile olası kastın hem neticenin öngörülmüş olması, hem de neticenin istenmemiş olması unsurlarını müşterek olarak içerdiği göz önüne alınırsa; asıl güçlüğü bu

---

<sup>20</sup> CENTEL, Nur – ZAFER, Hamide – ÇAKMUT, Özlem, *Türk Ceza Hukukuna Giriş*, 11. Baskı, Beta Yayınları, İstanbul, 2020, s. 391.

<sup>21</sup> ÜNVER, Yener, “YTCK’da Kusurluluk”, *Ceza Hukuku Dergisi*, Sayı: 1, 2006, ss. 37-73, s. 53.

<sup>22</sup> DEMİRBAŞ, s. 430-431.

<sup>23</sup> CENTEL – ZAFER – ÇAKMUT, *Türk Ceza Hukukuna Giriş*, s. 391-392.

<sup>24</sup> KOCA – ÜZÜLMEZ, *Türk Ceza Hukuku Genel Hükümler*, s. 235 vd.

<sup>25</sup> CENTEL – ZAFER – ÇAKMUT, *Türk Ceza Hukukuna Giriş*, s. 392.

iki sorumluluk halinin ayırt edilmesinde olduğu söylenebilir<sup>26</sup>. Gerçekten, sözü edilen güçlük hem teorik hem pratik açıdan mevcut görünmektedir.

## C. Bazı Ortak Etkenlerin Değerlendirilmesi

### 1. Fail Dışındaki Kişilerin Kusurlarının Failin Kusuruna ve Diğer Unsurlara Etkisi

Fail dışındaki kişilerin kusurunun bulunmadığı hallerde yalnızca failin kusurundan söz edilebilmesi mümkün olduğu gibi, failin hareketinin tümüyle başka bir kişinin kusurundan kaynaklandığı hallerde illiyet bağı ortadan kalktığından failin kusuru olmadığı söylenebilir<sup>27</sup>. Ancak belirtilen durumlar haricinde, belirli bir olayda, örneğin mağdur gibi fail dışındaki kişilerin kusurunun varlığı, kendiliğinden, neticeye yol açan kişinin kusurunu ortadan kaldırmaz. Nitekim Yargıtay trafik kazasını konu alan bir kararında, mağdurun kusurunun olup olmamasının failin manevi unsur açısından sorumluluğu bakımından önem taşımadığını, öncelikle failin manevi unsur sorumluluğunun tespit edilmesi gerektiğini, ancak bu aşamadan sonra şayet ölenin bir kusuru varsa bu durumun yalnızca daha önceden tespit edilen manevi unsur sorumluluk düzeyinin gerektirdiği cezanın miktarının belirlenmesi aşamasında gözetilebileceğine kanaat getirmiştir<sup>28</sup>. Böyle bir durumda,

<sup>26</sup> ÖZBEK, Veli Özer – DOĞAN, Koray – BACAĞSIZ, Pınar, *Türk Ceza Hukuku Genel Hükümler*, 12. Baskı, Seçkin Yayınları, Ankara, 2021, s.491.

<sup>27</sup> HAKERİ, Hakan, *Ceza Hukuku Genel Hükümler*, 28. Baskı, Adalet Yayınları, Ankara, 2023, s. 249.

<sup>28</sup> “Somut olayda; Denizli il merkezinde çift yönlü olarak kullanılan ve akşam saatleri olması itibarıyla da iyice kalabalıklaştığı anlaşılan olay yeri caddede, yasal hız sınırı olan saatte 50 km. ile gidildiğinde bile sorun yaşanabileceği açıkça ortada iken, saatte 86 ila 92 km. arasında bir hızla seyreden sanık, birisine çarparak onun ölümüne neden olabileceğini öngörmüş, ancak şoförlük yeteneklerine, şansına ve yoldan geçen insanların kendilerini araçlardan koruma yönünde dikkatli davranacaklarına güvenmek suretiyle, hiç istemediği neticenin gerçekleşmeyeceği yönünde yanlış bir zan ile hareket etmiştir. Buna karşılık neticenin meydana gelmesini engelleyecek olan objektif özen yükümlülüğüne uygun davranmamış, bu bağlamda hızını azaltmamıştır. Bu nedenle, meydana gelen ölüm olayında bilinçli taksirle hareket ettiğinin kabul edilmesi gerekmektedir. Bunun dışında, suçun “basit taksirle mi”, yoksa “bilinçli taksirle mi” işlendiğinin belirlenmesi açısından, ölenin de

failin kusurunu ortadan kaldıran bir başka kusur değil, örneğin taksir bakımından yapılacak bir değerlendirilmede, nedensellik bağını ortadan kaldırmayacak biçimde, fail dışındaki bir kişinin taksirinin failin taksirine eklenmesi söz konusu olur<sup>29</sup>.

Öte yandan, sanık dışında diğer bir kişinin kusurunun etkisinin aydınlatılması bakımından Yargıtay'ın trafik kazasında basit taksirin varlığına ilişkin bir kararına işaret etmekte yarar vardır. Bu kararda, “*Sanık sürücünün önünde seyreden aracın ani fren yapması üzerine kendisinin de fren tedbirine başvurmasına rağmen*” neticenin gerçekleştiği, netice öngörülemez olduğundan basit taksirin söz konusu olduğuna hükmedilmiştir<sup>30</sup>. Kararda görüldüğü üzere, sanık sürücü dışında başka bir kişinin “ani fren yapmak” şeklinde, olayın gelişiminde çok etkili bir davranışı ve önemli bir kusuru bulunmaktadır. Üstelik sanık sürücü olayda ani gelişen bu dışsal faktöre rağmen yine de elinden geleni yapmış, fren tedbirine başvurmuş durumdadır. Bütün bu hususlar karşısında Yargıtay yine de sanık sürücü bakımından bilinçli taksir yerine basit taksirin söz konusu olduğuna hükmetmiştir.

Keza, mağdurun belirli ölçüde kusurlu olması, taksirin unsurlarından biri olan hareketle netice arasında nedensellik bağının kurulamayacağı anlamına da gelmez<sup>31</sup>. Dahası, mağdurun hiç kusuru yoksa yahut kusuru göz ardı edilebilecek kadar düşük veya olayın gelişimindeki etkisi az ise nedensellik bağının çok daha net şekilde kurulması mümkün olduğu gibi; failin neticeyi öngörmüş olma

---

*kusurlu olup olmamasının hiçbir önemi bulunmamaktadır. Zira kusurun var olup olmadığının veya derecesinin tespiti, hakim tarafından manevi unsur saptandıktan sonra, cezanın belirlenmesi aşamasında yapılması gereken bir işlemdir.*”, Yargıtay Ceza Genel Kurulu, E. 2009/9-185, K. 2009/273, 24.11.2009, CENTEL – ZAFER – ÇAKMUT, *Türk Ceza Hukukuna Giriş*, s. 392-393.

<sup>29</sup> HAKERİ, s. 249.

<sup>30</sup> “*Sanık sürücünün önünde seyreden aracın ani fren yapması üzerine kendisinin de fren tedbirine başvurmasına rağmen kullandığı tankerdeki sıvı yükün etkisiyle duramayıp aracıyla öndeki aracın sol arka köşesine vurması ve kontrolden çıkarak diğer şeride geçtiğinde karşı yönden gelen araçla çarpışması olayında, neticeyi öngöremeyen failin sorumluluğu taksir düzeyindedir. Olayda bilinçli taksirin öngörme koşulu gerçekleşmemiştir.*”, Yargıtay Ceza Genel Kurulu, E. 2007/9-275, K. 2008/49, 11.03.2008, CENTEL – ZAFER – ÇAKMUT, *Türk Ceza Hukukuna Giriş*, s. 389.

<sup>31</sup> DÖNMEZER – ERMAN, s. 515-516.

ihtimalinin ve her hâlükarda öngörmesi gerektiği hususuna dair kanaatin önemli derecede arttığı, bu nedenle failin kusurunun da çok daha ağır olduğu, bilinçli taksir veya olası kast sorumluluğu boyutlarına ulaşabileceği söylenebilir.

## 2. Dışsal Koşulların Etkisi

Failin suçun manevi unsuru, özellikle de bilinçli taksir ve olası kast açısından, sorumluluk seviyesinin tayininde iddiaya konu olan davranışın çerçevesini oluşturan trafik kazasının meydana geldiği dışsal koşulların göz önünde bulundurulmasında yarar vardır. Hayatın olağan akışı içerisinde vuku bulan olaylar ve gerçekleştirilen davranışlar çoğu zaman pek çok sayıda objektif ve subjektif şartın bir araya gelmesi neticesinde ortaya çıktığına göre, ölüm ya da yaralanma ile sonuçlanan trafik kazalarında ve bu kazalara sebebiyet verdiği iddia edilen failin kusurlu davranışında çok sayıda objektif ve subjektif etmenin rol oynadığı söylenebilir. Bu etmenlerden “dışsal koşullar” olarak adlandırdığımız objektif etmenler ile başta failin kusurlu davranışı olmak üzere subjektif etmenlerin göreceli önemi ve ağırlığı, yekdiğerinin önemi ve olay üzerindeki etki düzeyi belirlenerek anlaşılabilir. O halde, trafik kazasının ve failin davranışının meydana geldiği dışsal koşulların dikkate alınması genel olarak failin hangi şartlarda hareket ettiğinin, hangi neticeleri öngörebileceğinin ya da öngörmüş olduğunun, failin davranışını icra ederken bu koşulları dikkate alıp almadığının, neticenin meydana gelmesini isteme, istememe veya umursamama hallerinden hangisinin söz konusu olduğunun, dolayısıyla davranışının kusur bakımından ağırlığının aydınlatılmasına belli ölçüde katkı sunabilir.

Örneğin failin olayda aracını kullandığı esnada zamanın gündüz, havanın nem oranının düşük, aydınlık, açık ve berrak olduğu şartlarda bu sürücünün sürüş imkânları ve görüş mesafesinin uzunluğunun ışık ve hava koşulları bakımından neredeyse optimum düzeyde olduğu söylenebileceğinden, bu koşullarda meydana gelen ölümlü bir trafik kazasına sebebiyet veren davranışında neticeyi öngörme ve meydana gelmesini engelleme imkânının daha fazla olduğu, kusurunun daha ağır olabileceği düşünülebilir. Keza kazanın meydana geldiği yolun genişlik ve şerit sayısı bakımından üstün bir standarda sahip olmasının, sürücülerin seyir halindeyken kısmi bir şerit ihlalinde bulunması gibi olası sürüş hatalarını telafi etmek için çok daha büyük bir fiili imkân sunduğu, bu imkânın sürücünün dikkat ve özen yükümlülüğünü ortadan

kaldırmadığı gibi, aksine, meydana gelen olayda kusurunun daha ağır olma ihtimalini artırdığı ileri sürülebilir.

Kuşkusuz, dışsal koşulların olumlu olması ya da tam tersine olumsuz olmasının, tek başına, mağdurun ölmesine ya da yaralanmasına yol açan sürücünün kusurunun daha ağır olduğunu, sözgelimi basit taksir yerine bilinçli taksirle veya olası kastla hareket ettiğini kanıtlaması mümkün değildir. Söz konusu dışsal koşullar ancak somut olayda failin bu koşullardan ne şekilde yararlandığı ya da bunları hangi ölçüde dikkate alıp davranışını şekillendirdiği hususu başta olmak üzere çok sayıdaki diğer bilgiler ve etkenlerle birlikte değerlendirildiğinde makul bir hukuki işlev kazanabilir.

Trafik kazalarını konu alan içtihatlarla yansıyan tespitler ile olağan yaşam deneyimi ışığında dışsal koşulların trafik kazasının meydana geldiği anda mevkinin meskûn mahal ya da gayrimeskûn olması, ışık, hava ve aydınlatma durumu, kazanın meydana geldiği mevki itibariyle trafik yoğunluğu, ayrıca yolun teknik özellikleri, genişliği, şerit sayısı, nitelikleri, seyir güvenliği ve olanakları açısından zemin malzemesi (asfalt, stabilize vs.), kalitesi (kuru, ıslak vs.), yolun topografik açıdan eğimi, istikamet olarak düz (virajsız) olup olmaması, üzerinde doğal ya da doğal olmayan bir engel bulunup bulunmaması, sürücünün görüş imkânı ve mesafesi gibi nesnel veri ve unsurları kapsadığı görülmektedir. Bu özellikler, failin dışı yansıyan davranışları bağlamında, özellikle bilinçli taksir veya olası kast sorumluluğunun belirlenmesinde, dikkat ve özen yükümlülüğünün kapsamı ve düzeyinin, failin söz konusu dışsal koşullara uyumlu ve uygun davranıp davranmadığının, failin olay anı itibariyle neticeyi önlemeye yönelik sahip olduğu imkânın kapsamının ve ölüm ya da yaralanma gibi neticelere karşı tutumunun anlaşılması açısından yararlı olabilir.

### **III. TRAFİK KAZALARINDA BİLİNÇLİ TAKSİRİN TESPİTİ İÇİN DEĞERLENDİRİLEBİLECEK KISTASLAR**

#### **A. Neticenin Gerçekleşmeyeceğine İlişkin Güven**

Failin neticenin gerçekleşmeyeceğine ilişkin güveni, bilinçli taksirin zorunlu bir unsuru olup doğal olarak neticenin fail tarafından öngörüldüğünün de bir göstergesidir. Zira bir kişinin bir sonucun oluşmayacağını düşünebilmesi için öncelikle onu tahmin etmiş olması

gerekir. Kuşkusuz, failin neticeyi öngörmüş olması, yalnızca failin beyanından anlaşılabilir bir durum değildir. Neticenin meydana gelmeyeceğine dair güvenin varlığından bahsedebilmek için neticenin gerçekten istenmediğini gösteren güçlü bir kanaate dayalı bu güvenin mevcut olup olmadığının ele alınması<sup>32</sup>, güvenin varlığına dair verilerin somut olayın genel mahiyetiyle de tutarlı olması gerekir<sup>33</sup>. Sözelimi, seyir esnasında sürücü olan fail bakımından, Yüksek Mahkeme'nin bir kararına konu olan vakada gözlemlendiği üzere, yol çalışmasının varlığı, bu nedenle hız sınırının daha düşük olması ve bunu gösteren trafik levhası, yol çalışması yapılan yer ile kaza yeri arasındaki mesafe, diğer bir kişinin failin olaydan hemen önceki sürüş hızına ve olay esnasında hızındaki değişikliğe dair gözlemleri gibi unsurlar<sup>34</sup> ancak birlikte, ayrıntılı ve mukayeseli olarak değerlendirildiğinde hukuki işlev kazanabilir. Yine, normal şartlarda gözlük kullanan failin olayda sırf gözlüksüz araç kullanması nedeniyle neticenin gerçekleşebileceğini öngördüğü ve gerçekleşmeyeceği hususunda kendine güvendiği gerekçesiyle bilinçli taksirden sorumlu tutulması doğru olmayıp failin “gözlüksüz iken görme derecesi uzman hekim tarafından belirlendikten sonra bunun meydana gelen olaya etkisi de değerlendirilerek” hüküm kurulması gerekir<sup>35</sup>. Bu itibarla, failin neticeyi öngörmüş olması ve

<sup>32</sup> İÇEL, Kayıhan, *Ceza Hukukunda Taksirden Doğan Sübjektif Sorumluluk*, İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Yayınları, İstanbul, 1967, s. 194.

<sup>33</sup> ŞEN, Ersan – GÖZÜKAN, Alperen, "Bir Örnek Olay Üzerinden Olası Kast Bilinçli Taksir Değerlendirmesi", 2023, <https://sen.av.tr/>, erişim tarihi: 20.03.2024.

<sup>34</sup> “... Kaza mahallinden 70 metre önce yol çalışması nedeniyle hız sınırının 50 km olduğunu işaret eden trafik levhası bulunmasına rağmen mağdur ... Kaynar Ağaç'ın “hız göstergesine baktığımda saate 90-100 km hızla gidiyordum ama daha sonra aracın daha da hızlandığını farkettim” şeklindeki beyanından da anlaşılacağı üzere mahal şartlarının iki katı bir hızla istihap haddini de aşarak seyrettiği anlaşılan sanık hakkında bilinçli taksir koşullarının oluştuğunun ve dolayısıyla TCK'nın 22/3 maddesinin uygulanması gerektiğinin gözetilmemesi...”, Yargıtay 12. Ceza Dairesi, E. 2019/1342, K. 2019/4065, 26.03.2019, DEMİRBAŞ, s. 431.

<sup>35</sup> “...Sanığın gözlüksüz iken görme derecesi uzman hekim tarafından belirlendikten sonra bunun meydana gelen olaya etkisi de değerlendirilerek sonucuna göre hukuki durumunun takdir ve tayini gerektiği gözetilmeden soyut gözlüksüz araç kullanması nedeniyle suçun bilinçli taksirle işlendiği kabul edilerek yazılı şekilde hüküm tesisi...”, Yargıtay 9. Ceza Dairesi, E. 3339, K. 8841, 03.12.2007, ARTUK – GÖKCEN – ALŞAHİN – ÇAKIR, *Ceza Hukuku Genel Hükümler*, 384.

neticenin gerçekleşmeyeceğini düşünmesi hususu, somut olayın kendine özgü çok çeşitli özelliklerinden anlaşılabilir. Failin, olması gerekenden daha yüksek olduğu olaydan sonra anlaşılan kendine olan bu güveni, muhtelif saiklerden kaynaklanabilir.

Yargıtay'a göre, "*hukuka aykırı neticeyi öngördüğü halde gerçekleşmeyeceğine güvenen ve bu güvenle hareketini sürdüren failin söz konusu güveninin dayanağı talih, bilgi, yetenek, deneyim vb. gibi çeşitli etkenler olabilir*"<sup>36</sup>. Ancak her durumda, trafik kazası sonucunda oluşan ölüm ve yaralanmalar bakımından failin kusurunun bulunduğu hallerde, failin neticenin gerçekleşmeyeceğine ilişkin güveninin, meydana gelen ölüm ya da yaralanma dolayısıyla, deyiş yerindeyse boşa çıktığı söylenebilir. O halde söz konusu durumlarda bilinçli taksir sorumluluğunun oluşmasına yol açan güvenin, pek çok durumda, failin somut olayın birtakım özelliklerine dair "*kabul edilebilir bir bilgisizliği*"nden kaynaklandığı ileri sürülebilir<sup>37</sup>. Gerçekten, trafik kazası sonucunda suçun neticesine bilinçli taksirle sebebiyet veren failin şansına, kabiliyetine ya da tecrübesine olan güveni esasen isabetsiz bir güvendir. Failin neticenin vuku bulmayacağına dair güveninin isabetsizliği ise yetenek ve deneyim gibi kişisel etkenlere dair bilgisinin ve kanaatinin eksik ya da yanlış olmasına dayalı olabilir. Keza bazı hallerde failin şansına duyduğu güvenin de bir tür bilgisizlik olarak değerlendirilmesi mümkündür.

Yargıtay sıklıkla atıf yapılan bir kararında bilinçli taksirle yaralama veya ölüme sebebiyet verme bakımından, "*normal yaşam koşulları*" çerçevesinde davranışının "*yaralanma ve ölümlere yol açabileceği*"nin "*öngörülmesi lazım gelen bir husus olması*" ve sanığın

---

<sup>36</sup> "TCK'nun 22/3. madde ve fıkrasında 'kişinin öngördüğü neticeyi istememesine karşın, neticenin meydana gelmesi' şeklinde tarifini bulan bilinçli taksirde, bilindiği üzere, neticenin gerçekleşmesini istemeyen fail, hareketinin tipe uygun, hukuka aykırı bir sonuca neden olabileceğini öngörmesine rağmen, hareketine devam ederek neticeyi meydana getirmektedir. Hukuka aykırı neticeyi öngördüğü halde gerçekleşmeyeceğine güvenen ve bu güvenle hareketini sürdüren failin söz konusu güveninin dayanağı talih, bilgi, yetenek, deneyim vb. gibi çeşitli etkenler olabilir.", Yargıtay Ceza Genel Kurulu, E. 2017/463, K. 2018/20, Full&Egal, <https://www.fulllegal.com/>, erişim tarihi: 14.03.2024.

<sup>37</sup> ŞEN, Ersan – GÖZÜKAN, Alperen, "Bir Örnek Olay Üzerinden Olası Kast Bilinçli Taksir Değerlendirmesi", 2023, <https://sen.av.tr/>, erişim tarihi: 20.03.2024.

“geçmiş deneyimlerinin şanslı sonuçlanması gibi” saiklerle “bu riski göze aldığıının anlaşılması”nın önemini vurgulamaktadır<sup>38</sup>. Keza Yüksek Mahkeme’nin bilinçli taksirin oluştuğuna kanaat getirdiği bir başka kararında, sanığın “gideceği mesafenin kısa olması”nın yanı sıra “yoldan geçenlerin kendilerini araçtan koruma yönünde dikkatli davranacaklarına güvenmiş” olmasını da dikkate alınmıştır<sup>39</sup>. O halde

<sup>38</sup> “...sanık sürücünün, Karadeniz sahil yolu inşaatında kullanılmak üzere sevk ve idaresinde bulunan 61 K 3467 plaka sayılı araca yüklettiği dolgu malzemelerinden, 40x30 cm ebatlarında bir taşın, önce karayoluna düşüp buradan sekerek yol kenarında yayalara ayrılan bölümde yürümekte olan ...'a çarparak ölümüne neden olması biçiminde gelişen olayda, 2918 sayılı KTK'nun 65/1. madde ve fıkrasının (c) ve (g) bentlerinde belirtilen düzenlemeye aykırı olarak, kamyon kasasını aşacak şekilde dolgu malzemesi yükletilip, bu yükün üzerine branda çekilerek kapatılmadan ve başkaca tedbir de alınmadan şehirlerarası yola çıkması, normal yaşam koşulları gereği, sarsıntının da etkisiyle kamyondaki taşların düşebileceğinin ve başka araçlara ya da yol kenarında yürümekte olan insanlara çarparak, yaralanma ve ölümlere yol açabileceğinin kamyon sürücüsü sanık tarafından da öngörülmesi lazım gelen bir husus olması, buna rağmen hatalı taşıma yönteminin zaman ve emekten tasarruf sağlaması ve bu yöntemle ilgili geçmiş deneyimlerinin şanslı sonuçlanması gibi nedenlerle sanığın bu riski göze aldığıının anlaşılması karşısında olayda bilinçli taksir halinin bulunduğu kabulü gerekir.”, Yargıtay Ceza Genel Kurulu, E. 9-189, K. 220, 06.10.2009, YAŞAR, Osman – GÖKCAN, Hasan Tahsin – ARTUÇ, Mustafa, Yorumlu - Uygulamalı Türk Ceza Kanunu, Cilt I, Adalet Yayınları, Ankara, 2010, s. 487 vd.

<sup>39</sup> “Sanık oturduğu sitenin kenarındaki orta refüjle bölünmüş yolda kendi beyanına göre güneş ışıklarının tam karşı yönden gözüne gelmesi nedeniyle önünü iyi göremediği halde ters yönde ... yavaş sayılamayacak bir hızla araç kullanmış ve orta refüjden karşıya geçmeye çalışan mağdura çarparak yaralanmasına neden olmuştur. ... Daha önce kendisinin ve sitede oturan bir çok kişinin sorunsuz bir şekilde benzer şekilde davranmaları da kararında etkili olmuştur. Sanık ters yönde araç kullandığından yoldan geçmek isteyen bir kişinin kendisini fark edemeyebileceğini ve karşı istikametten gelen güneş ışıkları nedeniyle görüş mesafesinin yetersizliğinden çarpmaya engel olabilecek bir mesafede aracını durduramayabileceğini ve sonuçta da birisine çarparak yaralayabileceğini öngörmüş, ancak gideceği mesafenin kısa olmasına, tecrübesine, şoförlük yeteneklerine, özellikle de şansına ve yoldan geçenlerin kendilerini araçtan koruma yönünde dikkatli davranacaklarına güvenmiş ve böyle bir zanla objektif dikkat ve özen yükümlülüğüne aykırı hareket ederek öngördüğü, ancak istemediği neticeye neden olmuştur. Bu nedenle sanığın eylemini

neticenin gerçekleşmeyeceğine dair güvenin olası kaynakları arasında, davranışın gerçekleştiği yolun uzunluğu gibi objektif bir ölçüt olabileceği gibi başkalarının dikkatli ve özenli davranmasına duyulan inanç gibi subjektif bir ölçüt de yer alabilir.

## B. Trafik Kurallarına Aykırılığın Etkisi

Trafik kuralların aykırılık, bilinçli taksirin diğer sorumluluk halleriyle ayırt edilmesinde güçlük yaratan, ancak dikkate alınması da kaçınılmaz olan hallerden biridir<sup>40</sup>. Suçun manevi unsuru açısından bilinçli taksir düzeyinde cezai sorumluluğun olduğu olaylarda, her zaman olmamakla beraber pek çok durumda 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu'nda öngörülen trafik kurallarına aykırılığın da söz konusu olduğu anlaşılmaktadır. Bu durumlarda uygulamada trafik bilirkişisinin hazırladığı raporların ceza mahkemesinin gerçekleştirdiği kusur tayininde belirli ölçüde dikkate alındığı gözlemlenmektedir.

Trafik kurallarına aykırılık ile ceza hukuku açısından kusurun düzeyi arasındaki ilişki bakımından iki hususun önemli olduğu söylenebilir. Bunlardan ilki, belirli bir trafik kuralına aykırılığın doğrudan, kategorik olarak belirli bir kusur düzeyinin varlığına delalet eden bir gösterge olarak değerlendirilemeyeceği hususudur. Örneğin, trafik işareti olarak kırmızı ışık yandığı esnada geçmek, 2918 sayılı Kanun'un m. 47/1-b hükmü kapsamında durmayı gerektiren ve kurallar sıralamasında ikinci sırada yer alan önemli bir kurala aykırılık oluşturmaktadır. Ayrıca araç sürücüleri açısından bu davranış, aynı Kanun'un m. 84/1-a hükmü çerçevesinde ilgili sürücülerin "asli kusurlu" sayılmasını gerektirmektedir. Dolayısıyla sürücünün kırmızı ışıkta geçme davranışının, ilk bakışta, sürücünün bu suretle oluşabilecek ölüm ya da yaralanma gibi neticelere karşı kayıtsızlık veya bunları kabullenme izlenimi oluşturduğu ileri sürülebilir. Ne var ki, bu kadar ağır bir trafik kusuru teşkil etmesine rağmen, kırmızı ışıkta geçme davranışını içeren olay sonucunda gerçekleşen neticelerden dolayı cezai sorumluluğun belirlenmesinde, doğrudan olası kast sorumluluğunun olduğu

---

*bilinçli taksirle... vasıflandıran yerel mahkeme hükmünde bir isabetsizlik bulunmamaktadır.*", Yargıtay Ceza Genel Kurulu, E. 2013/12-11, K. 2014/139, 25.03.2014, KARAASLAN, s. 228-229.

<sup>40</sup> ARTUK – GÖKCEN – ALŞAHİN – ÇAKIR, *Ceza Hukuku Genel Hükümler*, s. 383.

söylenemez. Nitekim Yargıtay'ın bir kararında da görüldüğü üzere, sürücünün “kırmızı trafik ışığı yandığı halde ışıktaki durmayıp devam ettiği”, üstelik trafik kurallarına uygun davranan diğer sürücünün aracına çarptığı hallerde failin “neticeyi öngörmesine rağmen somut olayda neticenin gerçekleşmeyeceği inancı” ile bilinçli taksirli davranışını gerçekleştirdiği<sup>41</sup> kabul edilmelidir. Keza 2918 sayılı Kanun'a göre, sürücüler için “hızın gerekli şartlara uygunluğunu sağlamak” (m. 52/1-a), benzer şekilde kavşaklarda “yavaşlamak, dikkatli olmak, geçiş hakkı olan araçların önce geçmesine imkân vermek” (m. 57/1-a) yükümlülüklerini gerektiren kurallar geçerlidir. Bu kurallara aykırı davranmak, çok hızlı araç kullanmak suretiyle ölüm ya da yaralanmaya sebebiyet verilmesi de hayatın olağan akışı içerisinde ilk bakışta söz konusu neticeleri umursamama, göz alma izlenimine istinaden olası kast sorumluluğunu akla getirebilir. Ancak aracını çok hızlı şekilde kullanan sürücüler için her durumda olası kast sorumluluğunun oluştuğu iddia edilemez. Örneğin, Yüksek Mahkeme'nin bir başka kararına konu olayda görüldüğü gibi, sürücünün “hızını azaltması ve dikkatli olmak suretiyle geçiş hakkı olan araçların geçmesine imkân vermesi gerekirken süratli bir şekilde kavşağa yaklaşması”, “fasıllı kırmızı ışık”ta “durmamak bir yana hızını dahi azaltmadan kavşağa girmesi” hallerinde oluşan neticeler bakımından fail sürücünün olası kast değil, bilinçli taksir sorumluluğunun oluşması<sup>42</sup> mümkündür.

<sup>41</sup> “Sanığın olay tarihinde, sevk ve idaresindeki aracı ile seyir halinde iken ışıklı trafik işaret cihazı bulunan kavşağa geldiğinde kendisine kırmızı trafik ışığı yandığı halde ışıktaki durmayıp devam ettiği ve sağ tarafından kendisine yeşil trafik ışığı yandığı için hareket eden katılanın sevk ve idaresindeki araca çarparak, katılanların yaralanmasına yol açtığı olayda, sanığın neticeyi öngörmesine rağmen somut olayda neticenin gerçekleşmeyeceği inancı ile yoluna devam etmesi sonucu katılanların yaralandığının anlaşılması karşısında, sanığın öngördüğü neticeyi istememesine rağmen neticenin gerçekleşmesinden dolayı 5237 sayılı TCK'nın 22/3. maddesi uyarınca bilinçli taksirle yaralama suçundan sorumlu tutulması gerekirken, suç vasfında yanılığa düşülerek eylemin olası kastla işlendiğinin kabulüyle yazılı şekilde hüküm kurulması, bozmayı gerektirmiştir.”, Yargıtay 3. Ceza Dairesi, E. 2015/33963, K. 2016/12749, 30.05.2016, KARAASLAN, s. 217.

<sup>42</sup> “Ego Genel Müdürlüğü tarafından verilen süresiz olarak toplu taşıma araçlarında çalışmama cezası bulunan sanığın kullanmakta olduğu halk otobüsü ile olayın olduğu kavşağa yaklaşırken 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu'nun 52/A ve 57/A maddeleri uyarınca hızını azaltması ve

Ceza hukuku açısından kusurun düzeyi ile trafik kurallarına aykırılık arasındaki ilişki çerçevesinde önem arz eden ikinci bir husus, kuralların değerlendirilmesine ilişkindir. Bu bağlamda, trafik bilirkişisinin hazırladığı raporlarda olaya sebebiyet verdiği saptanan sürücü ya da sürücülerle ilgili olarak belirtilen kusur düzeyinin, benzer biçimde, ceza hukuku anlamında kusurun düzeyini doğrudan belirleyemeyeceği şüphesizdir. Bilakis, Yargıtay kararlarına da yansıdığı üzere<sup>43</sup>, fail konumundaki sürücülerinin trafik bilirkişileri tarafından “asli kusurlu” veya “tam kusurlu” görüldüğü durumlarda basit taksir söz konusu olabileceği gibi bilinçli taksir, olası kast ya da doğrudan kast sorumluluğu da oluşabilir. Belirtmek gerekir ki, mahkemenin bu tür durumlarda failin ağırlığı ile ceza arasındaki orantıyı sağlarken, örneğin en hafif kusur düzeyi olan basit taksirin oluştuğu şartlarda, cezanın alt sınırdan uzaklaşarak belirlenmesi vasıtasına da başvurması gerekebilir<sup>44</sup>. Ancak

---

*dikkatli olmak suretiyle geçiş hakkı olan araçların geçmesine imkân vermesi gerekirken süratli bir şekilde kavşağa yaklaşması, Trafik İşaretleri Hakkında Yönetmeliğin 9. maddesine göre dur işareti anlamına gelen ve ancak gidilecek yolun açık olduğunu gördükten sonra hareket edilmesi gerektiğini belirten fasıllı kırmızı ışığın kendisine yanyor olmasına karşın anılan Kanun’un 47/B maddesine aykırı olarak durmak bir yana hızını dahi azaltmadan kavşağa girmesi, kavşağın ortasındaki ikinci fasıllı kırmızı ışığı da geçtikten sonra kendisine fasıllı sarı ışık yanması nedeniyle kavşağa giren ölen Mehmet Çallar’ın kullandığı araca fren yapma fırsatı bile bulamadan yandan çarpması hususları bir bütün olarak göz önüne alındığında, sanığın meydana gelen neticeyi 5237 sayılı TCK’nın 22/3. maddesi kapsamında öngördüğünün ancak istemediğinin dolayısıyla da olayda bilinçli taksir halinin bulunduğu kabulü gerekir. Bu nedenle Yerel Mahkemenin direnme kararı isabeti olduğundan onanmasına karar verilmelidir.”, Yargıtay Ceza Genel Kurulu, E. 2008/9-43, K. 2008/62, 25.03.2008, Türk Hukuk Sitesi, <https://www.turkhukuksitesi.com/>, erişim tarihi: 29.03.2024.*

<sup>43</sup> Bkz: Yargıtay 12. Ceza Dairesi, E. 2013/18930, K. 2014/10543, 30.04.2014; Yargıtay Ceza Genel Kurulu, E. 2014/12-411, K. 2016/133, 15.03.2016; Yargıtay Ceza Genel Kurulu, E. 2019/121, K. 2019/518; Yargıtay 12. Ceza Dairesi, E. 2022/5562, K. 2022/8440, 14.11.2022, Yargıtay Başkanlığı, <https://karararama.yargitay.gov.tr/>, erişim tarihi: 05.03.2024.

<sup>44</sup> “Sanığın ... bilirkışı raporları doğrultusunda tam kusurlu bulunduğu sabit kabul edilen olayda, taksirle üç kişinin ölümüne neden olma suçunda, iki sınır arasında temel ceza belirlenirken, “suçun işleniş biçimi, failin taksire dayalı kusurunun yoğunluğu, meydana gelen zararın ağırlığı ve maddede

ceza hukukunda adalet ilkesine hizmet eden bu vasıtanın “teşdidin derecesinde yanılğı”ya düşülmeden kullanılması lüzumludur<sup>45</sup>.

---

*öngörülen hapis cezasının alt sınırı” nazara alınarak, tam kusurlu olarak meydana getirdiği trafik kazası sonucu, kazada herhangi bir kusuru bulunmayan üç kişinin ölümüne sebebiyet veren sanık hakkında, dosya muhtevası ile adalet ve hakkaniyet kurallarına uygun şekilde asgari haddenden biraz daha fazla uzaklaşmak suretiyle ceza tayini gerektiği...”, Yargıtay Ceza Genel Kurulu, E. 2014/12-411, K. 2016/133, 15.03.2016; “Olay günü sanık sürücü ... sevk ve idaresindeki kamyonet ile meskun mahal dışında, azami hız sınırının 90 km/saat olduğu, bir geliş bir gidiş olmak üzere 11 metre genişliğinde, iki yönlü, asfalt kaplama devlet karayolu üzerinde gündüz vakti, karlı havada ve dolayısı ile karlı kaygan zeminde, Harmancık istikametinden ... istikametine seyri esnasında olay mahalline geldiğinde rampa çıkarken direksiyon hakimiyetini kaybetmesi üzerine aracının karşı istikametten gelen trafiğe ayrılmış sol şeride geçerek sanık ...'nun sevk ve idaresindeki kamyonun sol ön kısmı ile çarpışması sonucu sanığın aracında yolcu olarak bulunan ... ve ...'ın vefat ettiği olayda, kazanın akabinde düzenlenen 12/05/2015 tarihli olay yeri inceleme raporunda sanığın sevk ve idaresindeki aracın dört tekerinin de kar lastiği olduğunun belirtildiği, Adli Tıp Kurumu ... Trafik İhtisas Dairesinin 14/03/2016 tarihli raporunda sanık sürücünün asli kusurlu olduğunun ve diğer sanık sürücü ... Acuroğlu'nun ise kusurunun bulunmadığının belirtildiği anlaşılabilir; Taksirli suçlar açısından temel cezanın belirlenmesinde; TCK'nın 61/1. ve 22/4. madde ve fıkralarında yer alan ölçütlerden olan failin kusuru, meydana gelen zararın ağırlığı, suçun işleniş biçimi ile suçun işlendiği yer ve zaman nazara alınmak suretiyle, aynı Kanununun 3/1. maddesi uyarınca işlenen fiilin ağırlığıyla orantılı olacak şekilde maddede öngörülen alt ve üst sınırlar arasında hakkaniyete uygun bir cezaya hükmolunması gerekirken, asli ve tam kusurlu olarak meydana getirdiği kaza sonucu iki kişinin ölümüne neden olan sanık hakkında, ... ve hakkaniyet kuralları uyarınca cezada orantılılık ilkesi gözetilerek alt sınırdan daha fazla uzaklaşmak suretiyle ceza tayini gerekirken, yazılı şekilde hüküm kurularak sanık hakkında eksik cezaya hükmolunması...”, Yargıtay 12. Ceza Dairesi, E. 2020/4161, K. 2022/5807, 20.09.2022, Yargıtay Başkanlığı, <https://karararama.yargitay.gov.tr/>, erişim tarihi: 05.03.2024.*

<sup>45</sup> “Olay günü alınan doktor raporuna göre 2.18 promil alkollü olan sanık sürücü ... sevk ve idaresindeki plaka nolu kamyoneti ile meskun mahal içerisinde, iki şeritli, tek yönlü, asfalt kaplama cadde üzerinde gece vakti seyri esnasında ışıklı işaret cihazı ile kontrol edilen kavşaktan geçişi sırasında kavşak içerisinde yer alan ışık kırmızı yandığı halde durmayarak kavşaktan geçişini sürdürmesi üzerine sağından gelen motosiklet sürücüsü ...'ın kamyonetin sağ ön kapısına çarpması sonucu sanığın asli (tam) kusuru

Belirli trafik kurallarına aykırılık ile ceza hukuku açısından kusurun düzeyi arasındaki ilişkide teorik bir etkinin varlığından da bahsedilebilir. Bilinçli taksirin olası kasta yakın bir kavram, kast ile taksir arasındaki büyük farkı azaltıcı bir “ara formül” olarak değil, taksir kavramı çerçevesinde değerlendirilmesinin de etkisiyle; trafik kurallarına aykırı davranışın sergilendiği, örneğin hız sınırının aşılması, şerit ihlali, kırmızı ışık ihlali ya da öndeki araçla gereken takip mesafesini bırakmamak gibi hallerde kendiliğinden bilinçli taksir sorumluluğundan söz edilmesi kuşkusuz yerinde olmaz<sup>46</sup>. Bu bağlamda, Yargıtay içtihatlarının “bilinçli taksirin kural, basit taksirin istisna” olarak görüldüğü gerekçesiyle eleştirilmesinde<sup>47</sup> haklılık payı bulunmaktadır. Bir trafik kuralının ihlali halinde de esasen bilinçli taksir çerçevesinde ihlalin kendisi değil, etkisi ve failin kusurunun düzeyi açısından önemi gözetilmelidir. Örneğin, alkollü olarak araç kullanılması trafik kuralı ihlali olsa da özellikle bilinçli taksir bakımından önem taşıyan husus, alkol kullanılmış olması değil, neticenin gerçekleşmeyeceğine güvenmeye yol açabilecek kişisel etkenlerle mukayese edilebilecek şekilde, sanığın davranışı üzerinde “almış olduğu alkolün etkisi” gibi

---

*ile maktül ... Ay'ın ölümüne sebebiyet verdiği olayda; ... sanık müdafinin, kusura, oluşa, fazla cezaya, lehe hükümlerin uygulanmadığına ve sair nedenlere ilişkin, katılanlar vekilinin eksik cezaya ve somut olayda olası kast unsurlarının bulunduğu ile sair nedenlere ilişkin temyiz itirazlarının reddine, ancak; Taksirli suçlar açısından temel cezanın belirlenmesinde TCK'nın 61/1. ve 22/4. madde ve fıkralarında yer alan ölçütlerden olan failin kusuru, meydana gelen zararın ağırlığı, suçun işleniş biçimi ile suçun işlendiği yer ve zaman nazara alınmak suretiyle aynı Kanunun 3/1. maddesi uyarınca işlenen failin ağırlığıyla orantılı olacak şekilde maddede öngörülen alt ve üst sınırlar arasında hakkaniyete uygun bir cezaya hükümlenmesi gerekmekte olup, dava konusu olayda sanık asli ve tam kusurlu olmakla birlikte, bir kişinin ölümüne neden olduğu olayda, maddede öngörülen cezanın alt sınırı nazara alınmak suretiyle, cezada orantılılık ilkesi ile ... ve hakkaniyet kurallarına uygun bir cezaya hükmedilmesi gerektiği gözetilmeden, alt sınırdan çok fazla uzaklaşarak teşdidin derecesinde yanılığa düşülmek suretiyle sanık hakkında fazla cezaya hükmedilmesi,...”, Yargıtay 12. Ceza Dairesi, E. 2022/3153, K. 2022/8329, 09.11.2022, Yargıtay Başkanlığı, <https://karararama.yargitay.gov.tr/>, erişim tarihi: 05.03.2024.*

<sup>46</sup> ÖZBEK – DOĞAN – BACAĞSIZ, s. 491-493.

<sup>47</sup> HAKERİ, s. 243.

sorumluluğun düzeyi bakımından işlevsel olan hususlardır<sup>48</sup>. Bu nedenle, altını çizmek gerekir ki, trafik kurallarına aykırılık ile ceza sorumluluğunda manevi unsurun düzeyi arasında birebir şekilde paralellik kurmak ve belli bir trafik kuralı ihlalinde doğrudan basit ya da bilinçli taksirin ya da başka bir manevi unsur halinin olduğuna kanaat getirmek isabetli değildir. Aksine, belli bir somut olayda ceza sorumluluğu belirlenirken trafik kuralı ihlalleri dikkate alınsa da bu ihlale indirgenemez ve olayın tüm somut vasıflarının da yapılacak değerlendirmeye dâhil edilmesi icap eder.

### C. Bilinçli Taksir Bakımından Dışsal Koşulların Etkisi

Dışsal koşulların göz önünde bulundurulması bakımından öncelikle bu etkinin bilinçli taksire ya da olası kasta mahsus olmayıp basit taksir için de geçerli olduğunu vurgulamak gerekir. Örneğin Yargıtay'ın basit taksirin varlığına hükmettiği bir kararında olayın meydana geldiği koşulların “gündüz vakti, meskûn mahalde, yaklaşık

---

<sup>48</sup> “Dosya kapsamına göre; sanık G.Ç. suç tarihi olan 02.08.2008 günü saat 22:42 itibariyle yapılan ölçümde 0,84 promil alkollü olduğu halde yönetimindeki ... plaka sayılı otomobili ile Eski Denizli Caddesini takiben Dörtöyöl yönünden Konyalı Camii yönüne doğru seyir halinde iken olay yerinde bölünmemiş çift yönlü kullanılan yolda şerit ihlali yaparak sol taraftaki Salkım Söğüt Sokağına sinyal vermeden dönüş yaptığı sırada, karşı yönde kendi şeridinde seyir halinde olan katılan M.Y. yönetimindeki plaka tescilsiz motosiklet ile çarpışması sonucu katılanın hayati tehlike geçirmeyecek, vücudunda orta (2.) derecede kemik kırığı oluşacak şekilde yaralanması ile sonuçlanan olayda; sanığın olay yerini terk etmesi sebebiyle Trafik Kazası Tesbit Tutanağının düzenlenmediği, olay yerinde yapılan keşiften elde edilen bilgilerden kazanın olay günü çizilmiş olan basit krokide anlatıldığı şekilde vuku bulmadığı mahkemece de kabul edilen Adli Tıp Kurumu raporuna göre sanığın asli kusurlu olduğu ancak gerçekleşen olayda netice öngörülebilir olmasına karşın, sanığın almış olduğu alkolün etkisi veya kişisel başka etkenlere güvenerek hareketini sürdürdüğüne ilişkin herhangi bir bilgi ve belirlemenin bulunmadığının anlaşılması karşısında, bilinçli taksirin koşullarının oluşmadığı nazara alınmadan, eylemin sadece sanığın alkollü olmasına bağlı olarak bilinçli taksirle işlendiğinin kabulü ile sanık hakkında hükmolunan cezada 5237 sayılı TCK'nın 22/3 maddesi gereğince arttırım yapılmak suretiyle fazla ceza tayini,...”, Yargıtay 12. Ceza Dairesi, E. 2012/3556, K. 2013/1727, 21.01.2013, ÖZBEK – DOĞAN – BACAKSIZ, 492.

*onbir metre genişliğinde, orta refüjle bölünmüş, üç şeritli, tek yönlü, hafif virajlı, asfalt kaplama ve havanın yağışlı olması sebebiyle ıslak olan yol*” olarak nitelendirildiği; bu hususların, sanığın hızını “*aracının teknik özellikleri*”nin yanı sıra bilhassa “*hava ve yol durumunun gereklerine göre ayarlamaması*” bakımından dikkate alındığı görülmektedir<sup>49</sup>. Keza Yargıtay’ın bilinçli taksirin oluştuğuna kanaat getirdiği bir başka kararına konu olan trafik kazasında olduğu gibi, olayın “*açık havada, meskûn mahal dışında, bölünmüş, tek yönlü, 15,5 metre genişliğindeki yüzeyi kuru, asfalt kaplama, eğimsiz düz yolda*” meydana gelmesi trafik kazasına sebebiyet verilmesinde kusurun tespiti açısından göz önünde bulundurulabilir<sup>50</sup>.

<sup>49</sup> “*Sanığın sevk ve idaresindeki otobüsle gündüz vakti, meskûn mahalde, yaklaşık onbir metre genişliğinde, orta refüjle bölünmüş, üç şeritli, tek yönlü, hafif virajlı, asfalt kaplama ve havanın yağışlı olması sebebiyle ıslak olan yolun sol şeridinde seyir halinde iken, sağa yönelen viraja hızla yaklaşmış, altmış yetmiş metre ilerisinde yolun sol şeridinde meydana gelen maddi hasarlı trafik kazasını ve yolda bulunan reflektörleri gördüğünde fren tedbirine başvurup sola doğru manevra yaptığı, ancak süratini aracının teknik özellikleri ile hava ve yol durumunun gereklerine göre ayarlamaması ve aşırı hızı dolayısıyla direksiyon hâkimiyetini kaybedip orta refüje çıktığı, orta refüjde otuz metre giderek, öncesinde araçlarının kaza yapması sebebiyle gelen araçları uyarmak için sol şeride belirli aralıklarla iki adet reflektör koyan ve orta refüje çıkan şahıslara ve ardından aydınlatma direğine çarptığı, kaza neticesinde üç kişinin öldüğü, kendisinin de basit tıbbi müdahale ile giderilemeyecek şekilde yaralandığı, bilirkişi raporları doğrultusunda tam kusurlu bulunduğu sabit kabul edilen olayda, yerel mahkeme tarafından, iki yıldan onbeş yıla kadar hapis cezasını gerektiren taksirle üç kişinin ölümüne neden olma suçunda, iki sınır arasında temel ceza belirlenirken, “suçun işleniş biçimi, failin taksire dayalı kusurunun yoğunluğu, meydana gelen zararın ağırlığı ve maddede öngörülen hapis cezasının alt sınırı” nazara alınarak, tam kusurlu olarak meydana getirdiği trafik kazası sonucu, kazada herhangi bir kusuru bulunmayan üç kişinin ölümüne sebebiyet veren sanık hakkında, dosya muhtevası ile adalet ve hakkaniyet kurallarına uygun şekilde asgari haddenden biraz daha fazla uzaklaşmak suretiyle ceza tayini gerektiği gözetilmelidir.”, Yargıtay Ceza Genel Kurulu, E. 2014/12-411, K. 2016/133, 15.03.2016.*

<sup>50</sup> “*Kazadan 41 dakika sonra yapılan ölçümde 70 promil alkollü olduğu belirlenen sanığın olay günü gündüz saat 18:15 sularında açık havada, meskûn mahal dışında, bölünmüş, tek yönlü, 15,5 metre genişliğindeki yüzeyi kuru, asfalt kaplama, eğimsiz düz yolda idaresindeki otomobille, arkadaşının idaresindeki araçla yarış halindeyken, trafikteki araçların*

Kuşkusuz, bilinçli taksir bakımından dışsal koşulların tek başına bir unsur oluşturduğu söylenemez. Gerçekten, bilinçli taksirden bahsedebilmek için gereken failin öngördüğü husus olarak netice, suçun maddi unsurlarından biridir<sup>51</sup>. Oysa kural olarak, olayın içerisinde cereyan ettiği dışsal koşullar örneğin öldürme ya da yaralama suçlarının maddi unsurlarından değildir. Bununla beraber, hayatın olağan akışında her davranış subjektif ve objektif çok sayıda etmenin tesiri sonucunda meydana geldiğine göre, bilinçli taksirin söz konusu olabileceği bir trafik kazasından dolayı oluşan cezai sorumluluk düzeyinin belirlenmesinde dışsal koşulların önem taşıdığı söylenebilir.

Gerçekten, bilinçli taksirin varlığının tespitinde olayın gerçekleşme şekline ilişkin her ayrıntı, yol güzergâhının yapısı, niteliği, mağdurların bulunduğu konumun özellikleri potansiyel olarak etkili olabilir. Örneğin yolun “yana düz çizgi ile bölünmüş cadde” niteliğinde olması, mağdurların “okul önünde bulunan otobüs durağında bekleyen” kişiler olması dahi failin kusurunun belirlenmesinde göz önünde bulundurulabilir<sup>52</sup>. Zira yolun fiziki özellikleri nitelik olarak daha yüksek

---

*arasından makaslama yaparak şerit değiştirdiği esnada direksiyon hâkimiyetini kaybederek önünde aynı istikamete doğru idaresindeki kamyonetle seyreden katılanın idaresindeki araca arkadan tam kusurlu olarak çarpması şeklinde gelişen olayda, bilinçli taksirin koşullarının oluştuğu nazara alınmadan 5237 sayılı TCK'nın 22/3. maddesinin uygulanmaması suretiyle...”, Yargıtay 12. Ceza Dairesi, E. 2013/18930, K. 2014/10543, 30.04.2014, KARAASLAN, s. 221-222.*

<sup>51</sup> ARTUK – GÖKCEN – ALŞAHİN – ÇAKIR, *Ceza Hukuku Genel Hükümler*, s. 382.

<sup>52</sup> “Olay günü sanığın sevk ve idaresindeki otomobil ile hız sınırının 50 km olduğu ve yan yana düz çizgi ile bölünmüş caddede seyirle olay mahalline geldiğinde, kendi beyanına göre önünde ve kendisiyle aynı istikamette seyretmekte olan sanığın idaresindeki otomobili geçmek için yolun soluna geçtiği sırada, sanığın idaresindeki otomobilin sağ kapı kısmının sanık idaresindeki otomobilin sol yanı ile temas etmesi sonucu, sanığın araç hâkimiyetini kaybedip sağa yönelen 16 metre tekerlek izi ile sağdaki okul önünde bulunan otobüs durağında bekleyen ölenlere çarparak yoldan çıkıp 23 metre ileride şarampole düşmesi, diğer sanığın ise 18 metre önünde aynı yöne seyreden kamyonetin arkasına çarparak hâkimiyetini kaybedip 35 metre ileride yoldan çıkıp şarampole girmesi şeklinde meydana gelen olay akabinde düzenlenen kaza tespit tutanağında, her iki aracın sürtünme anının, her iki sanığın seyrettiği yol bölümünün ortalarında gösterildiği, bilirkişi tespitlerine göre de, her iki araç yan yayana geldiklerinde

ve böylece sürücü nispeten daha iyi sürüş koşullarına sahipse veya mağdurların bulunduğu konum, sürücülerin daha dikkatli ve özenli davranmalarını gerektiren bir konum ise duruma göre failin kusurunun daha fazla, basit taksirden daha yüksek olma ihtimalinin arttığını savunmak mümkündür. O halde olayın meydana geldiği esnada geçerli olan hava durumu, olay yerinin meskûn yer olup olmaması, yolun fiziki ve teknik nitelikleri, mağdurların olay anındaki konumu gibi faile bağlı olmayan, ancak failin davranışının niteliğinin aydınlatılmasına katkıda bulunan dışsal şartlar doğrudan ve ayrı ayrı olmamakla beraber, bir bütün olarak kusurun tayininde önemsiz etmenler olarak sayılamaz.

#### IV. TRAFİK KAZALARINDA OLASI KASTIN TESPİTİ İÇİN DEĞERLENDİRİLEBİLECEK KISTASLAR

##### A. Bilinçli Taksir – Olası Kast Ayrımının Genel Yapısı ve Trafik Kazalarının Bu Ayrım Bakımından Önemi

Bilinçli taksir ve olası kast hallerinin her ikisinde de failin, meydana gelmesi imkân dâhilinde olan “neticenin öngörüsüne sahip bulunması” söz konusudur<sup>53</sup>. Bu çerçevede, bir suçun niteliğini değiştirecek ölçüde önemli olan bilinçli taksir ve olası kast ayrımında temel kıstas, bilinçli taksirde failin neticenin gerçekleşmesini istememesi

---

*birbirlerine yakın ve yapışık seyretmeleri sonucunda temas sağlandığı, sanıkların kendi beyanlarına göre, olay öncesi birbirlerini tanıyan her iki sanığın olay anından 1-2 dakika önce araç ile seyir halinde iken birbirlerini gördükleri, tanıkların beyanlarına göre de, olay öncesi her iki sanığın yan yana durup bir süre konuştuktan sonra çok süratli bir şekilde harekete geçip yarış halinde seyirlerine devam ettikleri, bilirkşi tespitlerine göre ise, her iki aracın yan yana temas ettikleri nokta itibarıyla sanıkların yarış halinde olduklarının kabul edildiği anlaşılınca, bu belirlemeler karşısında, meskûn mahal şartlarının çok üzerinde bir hızla ve diğer sanık idaresindeki araç ile yarışır vaziyette seyreden sanığın olayın meydana gelmesine bilinçli taksirle sebebiyet verdiği kabul edilerek sanık hakkında TCK'nın 22/3 maddesi hükümlerinin uygulanması gerektiğinin gözetilmemesi; bozmayı gerektirmiştir.”, Yargıtay 12. Ceza Dairesi, E. 2017/248, K. 2017/1603, 02.03.2017.*

<sup>53</sup> TOROSLU, Haluk, “Bilinçli Taksir Üzerine Bir Değerlendirme”, *Türkiye Barolar Birliği Dergisi*, Sayı: 126, 2016, ss. 95-122, s. 109.

ve bunun için elinden geleni yapması<sup>54</sup>, olası kastta ise failin neticeyi mümkün ya da muhtemel görmesine rağmen<sup>55</sup> neticenin gerçekleşmesine karşı aldirışsız, kayıtsız kalması, bu neticeyi umursamamasıdır<sup>56</sup>. Ancak soyut olarak kolay şekilde yapılabilecek bu tasnifi, farklı türdeki ihlallerin ve çok sayıda bireysel ya da dışsal etmenin rol oynadığı somut olayda uygulamanın çoğu zaman güç olduğu açıktır.

Özellikle vurgulamak gerekir ki, bilinçli taksir ve olası kast ayrımı bakımından Yargıtay'ın içtihat değişikliği olarak nitelendirilen ve bazı açılardan eleştirilen 2019 yılında verdiği bir kararın konusunun da trafik kazası olması<sup>57</sup>, trafik kazalarının söz konusu ayırım bakımından ne denli önemli bir olay kategorisi olduğunu göstermektedir. Söz konusu karar bağlamında, ölüm neticesinin “öngörölmüş olması” ile “kabullenilmesi”nin ayırt edilmesinin, ölen şahısların sanığın arkadaşları olması karşısında, sanığın kabullendiği neticenin aslında ölümler değil, trafik kazası yapması olmasının bilinçli taksir ile olası kastın farkının ortaya konulması açısından büyük önem arz ettiği açıktır<sup>58</sup>. Ayrıca, genel bir tespit yapmak gerekirse, sözü edilen kararın verilmesinden önce trafik kazalarında olası kast sorumluluğuna gidilmesinin nispeten daha az olması, örneğin öldürme suçunun olası kastı da içeren manevi unsuruna dair incelemelerde trafik kazası mahiyetindeki olaylara daha ziyade taksir bağlamında ve nispeten az yer verilmesi<sup>59</sup> ya da yer verilmemesinden<sup>60</sup> de anlaşılabilir.

<sup>54</sup> YILDIZ, Ali Kemal, “Taksirle Öldürme”, *Özel Ceza Hukuku, Cilt II: Kişilere Karşı Suçlar -I- (TCK m. 81-105)*, On İki Levha Yayınları, İstanbul, 2017, s. 104.

<sup>55</sup> DEMİRBAŞ, s. 413.

<sup>56</sup> YOKUŞ SEVÜK, Handan, *Türk Ceza Hukuku Özel Hükümler*, 3. Baskı, Adalet Yayınları, Ankara, 2020, s. 52-53.

<sup>57</sup> Yargıtay Ceza Genel Kurulu, E. 2018/545, K. 2019/504, 27.06.2019, DOĞAN, Koray, “Olası Kast – Bilinçli Taksir Ayırımında İçtihat Değişikliğinin Değerlendirilmesi”, *Adalet Dergisi*, Sayı: 64, 2020, ss. 331-378, s. 331, s. 374 vd.

<sup>58</sup> DOĞAN, s. 373-375.

<sup>59</sup> Bkz: KOCA, Mahmut – ÜZÜLMEZ, İlhan, *Türk Ceza Hukuku Özel Hükümler*, 9. Baskı, Adalet Yayınları, Ankara, 2023, s. 218 vd.

<sup>60</sup> Bkz: CENTEL, Nur – ZAFER, Hamide – ÇAKMUT, Özlem, *Kişilere Karşı İşlenen Suçlar, Cilt I*, Beta Yayınları, İstanbul, 2017, s. 38 vd.; ÖZEN, Mustafa, *Ceza Hukuku Özel Hükümler Dersleri*, 5. Baskı, Adalet Yayınları, Ankara, 2020, s. 102.

Diğer taraftan, olası kastın, ihmal suretiyle icra suçlarında dahi, failin neticeyi öngörmesine karşılık bunu önlemeyi ihmal edip kayıtsız kaldığı hallerde uygulanabildiği kabul edilirse<sup>61</sup>, özellikle bu tür şartların gerçekleşmesine elverişli olan trafik kazalarında olası kast ile bilinçli taksir ayrımının oldukça kapsamlı bir uygulama sahası olduğu kendiliğinden anlaşılacaktır.

Öte yandan, bilinçli taksir ile olası kast arasındaki ayrımın teorik düzlemde dahi oldukça güç olduğunu, bazı yazarların bilinçli taksiri, taksirin bir alt türü olarak değil, olası kast hali kapsamında değerlendirdiğini not etmek gerekir<sup>62</sup>. O halde trafik kazaları gibi çok yaygın bir uygulama alanını, bilinçli taksir ile olası kast ayrımı konusunda kullanılabilecek elverişli bir pratik kıstaslar sahası olarak nitelendirmek mümkündür.

Yargıtay Ceza Genel Kurulu'nun 01.12.2020 tarihli ve E. 2018/386, K. 2020/495 sayılı kararında da vurguladığı üzere,

*“... kanun koyucu da madde metninde yer vermediği ‘kabullenme’ ölçüsünü aynı maddenin gerekçesinde; ‘olası kast halinde suçun kanuni tanımında yer alan unsurlardan birinin somut olayda gerçekleşeceği öngörülmesine rağmen, kişi fiili işlemektedir, diğer bir deyişle, fail unsurların meydana gelmesini kabullenmektedir’ şeklinde açıklamak suretiyle, olası kastı bilinçli taksirden ayıracak kıstası ortaya koymuştur. Olası kasıtlı bilinçli taksiri ayırt etme konusunda doktrinde ‘Her ikisi arasındaki ayrımı belirlemek bakımından Frank formülü uygulanmalıdır. Buna göre eğer ‘öyle veya böyle fail her halde hareketi gerçekleştirirdi’ diyebiliyorsak olası kast; ‘neticenin gerçekleşeceğini bilseydi hareketi gerçekleştirmeyecekti’ diyebiliyorsak bilinçli taksirden söz edilir...Her ikisi arasında bir ayrım yapılabilmesi için her somut olay bakımından failin ayrıca neticeyi göze almış, kabullenmiş sayılıp sayılamayacağı yönünde bir değerlendirme yapılması zorunlu görünmektedir.’ şeklinde görüşler mevcuttur”<sup>63</sup>.*

<sup>61</sup> SOYASLAN, Doğan, *Ceza Hukuku Özel Hükümler*, 12. Baskı, Yetkin Yayınları, Ankara, 2018, s. 156.

<sup>62</sup> KOCA – ÜZÜLMEZ, *Türk Ceza Hukuku Genel Hükümler*, s. 238-239.

<sup>63</sup> ÖZTÜRK, Bahri – ERDEM, Mustafa Ruhan, *Uygulamalı Ceza Hukuku ve Güvenlik Tedbirleri Hukuku*, 17. Baskı, Seçkin Yayınları, Ankara, 2017, s. 303-304, ŞEN, Ersan – GÖZÜKAN, Alperen, "Bir Örnek Olay Üzerinden Olası Kast Bilinçli Taksir Değerlendirmesi", 2023, <https://sen.av.tr/>, erişim tarihi: 20.03.2024.

Dolayısıyla kabullenme kıstası bakımından, kabullenilen sonucun tam olarak ne olduğu, olayda bilinçli taksirin mi, yoksa olası kastın mı söz konusu olduğunun anlaşılması bakımından fevkalade belirleyicidir. Olası kast açısından, ölüm ve/veya yaralanma ile sonuçlanan trafik kazalarında mahkemenin trafik kuralı ihlalleri, malvarlığına ilişkin zararlar veya kazanın kendisinin kabullenilmesini değil, esasen öldürme ve yaralanma suçlarının maddi unsurlarını oluşturan ölüm ya da yaralanma neticelerinin kabullenilmesini özenle gözetmesi gerekir. Benzer biçimde öngörülen sonucun kaza mı, yoksa doğrudan suçun neticesi mi olduğu da dikkatle ele alınmalıdır. Aksi halde trafik kazalarında, ilk bakıştaki görünümleri itibariyle birbirine çok yakın mahiyette olan olası kast veya bilinçli taksir hallerinden hangisinin geçerli olduğu hususunda hataya düşülmesi muhtemeldir.

## **B. Neticeye Karşı Kayıtsızlık Ya Da Neticeyi Kabullenmek**

Failin olası kasttan sorumlu tutulabilmesi için gereken, suçun neticesine karşı kayıtsızlığı veya bir başka deyişle bu neticeyi göze alması ya da kabullenmesi çok çeşitli bilgi ve olgulardan anlaşılabilir.

Şen ve Gözükan'ın basına yansıyan bir olay çerçevesinde yaptığı değerlendirme doğrultusunda, genç ve deneyimsiz bir sürücünün, yoğun trafikte, manevra ve yol tutuş özelliği düşük olan aracını hızlı ve kurallara aykırı biçimde kullandığı, önlemek için gerekenleri yapmadığı ve görmesi gereken diğer araca çarparak sebebiyet verdiği kazadan sonra aracını sürmeye devam ettiği bir olayda, fail sürücünün olası kast sorumluluğundan söz etmek mümkündür<sup>64</sup>. Görüldüğü üzere, sürücünün gerek hayat, gerekse şoförlük tecrübesinin az olması, buna karşılık diğer aracı görebilecek durumda bulunması, trafiğin yoğunluğu ve kullanılan aracın fiziki niteliklerindeki zafiyete rağmen hızlı ve aşırı tedbirsiz şekilde araç kullanması gibi olayın objektif ve subjektif nitelikteki muhtelif özellikleri failin neticeye karşı umursamazlığının ve kayıtsızlığının, dolayısıyla manevi unsurun tespitinde önem taşıyabilmektedir.

Öte yandan, sürücünün çok yüksek düzeyde alkollü olması, aracını bilerek bir arkadaşının üzerine doğru sevk etmesi, bu davranışın

---

<sup>64</sup> ŞEN, Ersan – GÖZÜKAN, Alperen, "Bir Örnek Olay Üzerinden Olası Kast Bilinçli Taksir Değerlendirmesi", 2023, <https://sen.av.tr/>, erişim tarihi: 22.03.2024.

kaldırımında bulunan yayalara çarpabileceğini tahmin etmesi, freni kullanmaması, hâkimiyetini kaybettiği aracın şeridini imkânı olmasına rağmen düzeltmeye çalışmaması ve bu suretle kaldırımında oturan mağdura çarpması<sup>65</sup>, neticenin öngörülüp kabullenilerek olası kast sorumluluğunu doğurmak için yeterlidir. Zira olayda yüksek alkol, çok büyük tehlike yaratacak nitelikte şaka biçiminde bilerek yapılan ön eylem, mağdurun meşru koşullarda kaldırımında bulunuyor olması ve nihayet asıl eylemin neticesini önlemek için yapma gücüne sahip olduğu davranışları gerçekleştirmemesi failin suçun neticesine karşı kabullenme tutumunu, umursamazlığını, lakaydisini göstermektedir.

### C. Trafik Kurallarına Aykırılığın Etkisi

Trafik kurallarına aykırı davranış sergilemenin, tek başına, bu davranış sonucu meydana gelen netice bakımından olası kast sorumluluğunu gerektirmeyeceği açıktır. Bununla beraber, trafik kurallarına aykırılık teşkil eden davranışın şeklinin, yoğunluğunun veya ağırlığının olayın diğer koşullarıyla birlikte değerlendirildiğinde olası kast sorumluluğu için dayanak oluşturabileceği kabul edilebilir. Örneğin, failin yüksek bir hızla hareket etmesi, ayrıca önce sarı ışıkta, ardından kırmızı ışıkta geçiş ihlali yapması, tek başına olası kasta sebebiyet vermese dahi sürücü failin bir diğer kişinin uyarısına rağmen hızını azaltmaması, olanca hızıyla mağdurun aracına çarpması, mağduru çarpma

---

<sup>65</sup> “Sanığın olay tarihinde 170 promil alkollü olarak ilçe merkezinde aracı ile seyir halinde iken direksiyonu arkadaşının üzerine kıldığı, bu hareketi ile yolun sol tarafında kaldırımında bulunan insanlara çarpabileceğini öngördüğü, aracın hâkimiyetini kaybetmesinden sonra frene basıp, aracı kendi şeridine sokma çabası göstermediği, bunun sonucunda da yolun sol tarafındaki kaldırımında oturmakta olan maktule çarparak, multipl kaburga kırığına bağlı gelişen hemapnömotoraks sonucu dolaşım ve solunum yetersizliği sebebi ile ölümüne neden olduğu olayda; sanığın neticeyi öngörmesine rağmen, sonucuna kayıtsız kalarak eylemini gerçekleştirdiği anlaşılmalı, olası kastla insan öldürme suçundan hüküm kurulması gerekirken, yazılı biçimde bilinçli taksirle öldürme suçundan hüküm kurulması...”, Yargıtay 1. Ceza Dairesi, E. 2007/7292, K. 2008/6666, 23.9.2008, GÖKCEN, Ahmet – BALCI, Murat, “Kasten Öldürme Suçu (TCK m. 81)”, *Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi*, Cilt: 17, Sayı: 1-2, 2011, ss. 95-218, s. 144-145.

yerinden itibaren çok uzun sayılabilecek sürüklenme ve durma mesafesi ile birlikte değerlendirildiğinde olası kastın varlığına delalet edebilir<sup>66</sup>.

Trafik kurallarının ihlali ile olası kast sorumluluğu arasındaki ilişki önem arz edebilecek bir husus, ihlallerin sayısı, çeşitliliği ve yoğunluğu olabilir. Bir başka deyişle, ölüm ya da yaralanma ile sonuçlanan bir trafik kazasında failin az ya da çok miktarda ihlalde bulunması, bu ihlallere yol açan kuralların mahiyeti ve türleri, olay esnasında bu ihlallerin gerçekleşme şekilleri dikkate alınabilir. Nitekim Yargıtay'ın bir kararında görüldüğü üzere, failin aynı anda ehliysiz araç kullanması, kırmızı ışıkta geçmesi, ani ve belirgin şerit ihlali yapması, yüksek hızı, daha önceki deneyimi ve eylemiyle benzer şekilde aşırı alkollü halde aracı sevk ve idare etmesi, kavşakta yavaşlamaması, bir başka aracı “*makas tabir edilen biçimde ve yasal hız sınırlarının çok üzerinde bir hızla geçme*”si kümülatif olarak değerlendirilerek “*gerçekleşen muhtemel neticeye kayıtsız kalarak kabullenmesi*”nin ve dolayısıyla “*olası kastla öldürme suçu*”nun göstergesi olarak kabul edilmiştir<sup>67</sup>. Gerçekten, somut olayda bir kişinin gerçekleştirdiği trafik

<sup>66</sup> “*Olay günü, gündüz, meskun mahalde, sanığın idaresindeki yolcu minibüsü ile Alhanlı kavşağında sarı ışıkta geçiş yaparak geldiği Valilik kavşağında kırmızı ışık ihlali ile geçişine devam edip olay yeri olan Sanayi kavşağına tanık beyanları ile doğrulandığı üzere, 100 km üzerinde bir hızla gelip, burada kendi yönüne yanan kırmızı ışıkta, minibüsün ön koltuğunda yolcu olarak bulunanın Toprakkale yolundan motosikletlinin yola çıktığı uyarısına rağmen, hızını azaltmadan geçişine devam ettiği sırada kendisine hitaben yanan yeşil ışıkta hareket ederek kavşağa giriş yapan ölenin motosikletine çarparak motosikleti 60 metre sürüklemesi ve çarpma noktasından itibaren 120 metre sonra durduğu ve motosiklet sürücüsünün ölümü ile sonuçlanan olayda, oluş ve dosya kapsamına göre kendisine yapılan uyarılara rağmen hızını azaltmadan, kırmızı ışık ihlallerini sürdüren ve bu şekilde meydana gelecek sonucu kabullendiği açıkça anlaşılan sanığın eyleminin, olası kastla öldürme suçunu oluşturduğu yönündeki mahkeme kabulü isabetli görülmüştür.” Yargıtay 12. Ceza Dairesi, E. 2017/277, K. 2017/1801, 08.03.2017, KARAASLAN, s. 217.*

<sup>67</sup> “*...sanığın, saat 23.47 sıralarında Dikmen Caddesi istikametine doğru sola dönüşün olduğu ışıklı kavşağa geldiğinde kırmızı ışık ihlali yaparak o esnada boş olan en sol şeritten hızlı bir şekilde geçmeye çalıştığı sırada, karşı yoldan gelen ve kendisine yanan yeşil ışıkla birlikte Dikmen Caddesine geçmek için sola dönüş yapan sürücü ...'in sevk ve idaresindeki... plaka sayılı otomobilin sağ yan tarafına çarptığı, ... saat 00.57'de onaylanan rapora göre sanığın 2,46 promil alkollü olduğu, ...*

ihlallerinin sayısı, çeşitliliği ve yoğunluğu arttıkça o kişinin bu ihlallerin etkisi altındaki nihai davranışının ölüm ve yaralanma başta olmak üzere muhtelif sonuçlarını göze almış olma ihtimalinin arttığı, bu çerçevede belli bir aşamadan sonra sürücünün trafikteki seyirindeki genel tutumunun “ne olursa olsun” şekline büründüğü, dolayısıyla suçun unsuru olan neticeden dolayı olası kastla sorumlu olmasının muhtemel olduğu söylenebilir.

Elbette, failin trafik kazasında trafik kuralları ışığında tespit edilen “trafik” kusurunun yüksek olduğu durumlarda peşinen olası kast sorumluluğunun oluşacağı söylenemez. Bu bakımdan, çeşitli unsurların somut olayın genel mahiyetiyle bağdaşıp bağdaşmadığı ve nispi önemleri göz önünde tutulmalıdır.

---

*daha önce 1,00 promilin üzerinde alkollü araç kullandığı gerekçesiyle trafik güvenliğini tehlikeye sokma suçundan hakkında hükmün açıklanmasının geri bırakılması kararı bulunan ve alkollü araç kullanması nedeniyle sürücü belgesi iptal edilen sanık ...'in, olay tarihinde de sürücü belgesi alkol sebebiyle iptal edilmiş olmasına rağmen sevk ve idaresindeki kamyonet cinsi araçla trafiğe çıktığı, sanığın kaza anında emniyetli sürüş yeteneğini olumsuz olarak etkileyecek ölçüde alkollü olduğu, sanığın kazadan hemen önce yolda bir iki aracı makas atarak geçtiği, ışıklı kavşağa yaklaştığı sırada hızını azaltmadığı gibi kendisine kırmızı ışık yanmasına rağmen durmayarak kavşaktan hızlı bir şekilde geçtiği, ... .. hızlı bir şekilde o esnada boş olan en sol şeritten geçmesi ve muhtemel olan neticenin meydana gelmesi suretiyle o sırada Dikmen Caddesine geçmek için yeşil ışıkla birlikte sola dönüş yapan sürücü ...'in sevk ve idaresindeki araca çarparak ...'in ölümüne neden olması, ... fren yapmadığı ve hızını azaltmadığı sabit olan sanığın, öngördüğü muhtemel neticeyi engelleme çabasının ya da neticeyi göze almadığına dair bir davranışının bulunmaması, başka bir ifadeyle gerçekleşen muhtemel neticeye kayıtsız kalarak kabullenmesi, ayrıca somut olayın kanun koyucu tarafından olası kastın düzenlendiği madde gerekçesinde belirtilen örnek olaydaki gibi gerçekleştiğinin anlaşılması karşısında sanığın eyleminin olası kastla öldürme suçunu oluşturduğu kabul edilmelidir.”, Yargıtay Ceza Genel Kurulu, E. 2019/121, K. 2019/518, TEZCAN, Durmuş – ERDEM, Mustafa Ruhan – ÖNOK, R. Murat, *Teorik ve Pratik Ceza Özel Hukuku*, 21. Baskı, Seçkin Yayınları, 2023, s. 139.*

#### D. Olası Kast Bakımından Dışsal Koşulların Etkisi

Sürücü konumundaki failin iradesi dışında olan, ancak özgür iradesiyle gözetme yükümlülüğü olan dışsal koşullar, olası kastın tespitinde tek başına belirleyici nitelikte olmasa da olayın diğer özellikleriyle birlikte gözetilebilir.

Yargıtay'ın bir kararına konu olduğu üzere, “gece vakti, meskûn mahalde, zemini ıslak nemli, bölünmüş asfalt kaplama devlet karayolu” şeklindeki zaman, mekân ve yola ilişkin dışsal koşullar, münhasır bir öneme sahip olmamakla beraber çok yüksek hız, alkollü olma, makas atma, kırmızı ışık ihlali, uyarılar üzerine önce yavaşlayıp sonra uyarıları göz ardı ederek yeniden hızlanma hal ve davranışlarıyla birleştiğinde<sup>68</sup> ikincil de olsa bir öneme sahip sayılabilir. Zira olayda vaktin görüş

<sup>68</sup> “...olay günü sanığın sevk ve idaresindeki araç ile gece vakti, meskûn mahalde, zemini ıslak nemli, bölünmüş asfalt kaplama devlet karayolunda, araç içerisinde yolcu olarak bulunan yolcular ile seyir halinde iken, kendisi ile aynı istikamette önünde seyir halinde olan müştekinin sevk ve idaresinde bulunan aracı, makas tabir edilen biçimde ve yasal hız sınırlarının çok üzerinde bir hızla geçmeye çalıştığı, bu sırada aracının sağ orta kısımlarıyla, sağ şeritte seyreden ve müştekinin sevk ve idaresinde bulunan aracın sol arka yan kısımlarına çarpmasıyla, direksiyon hâkimiyetini kaybederek orta refüjde bulunan demir çitlerin 10 metrelik kısmını devirdikten sonra müştekinin aracını yan yatırmak suretiyle durması ile gerçekleşen çift taraflı ölümlü trafik kazasında, iki kişinin ölümüne bir kişinin de basit tıbbi müdahale ile giderilebilecek şekilde yaralanmasına sebebiyet verdiği somut olayda; sanığın 1,12 promil alkollü vaziyette şehir içinde seyir halinde iken, aracı çok hızlı kullandığı, kırmızı ışıklarda durmayarak yoluna devam ettiği, sanığın aracında bulunan tanıklar tarafından uyarılması üzerine sanığın yavaşladığı, hızını tekrar artırması üzerine uyarıldığında sanığın bu kez yapılan ikazları duymamak için müziğin sesini açtığı, tanık beyanları itibarıyla sanığın kullandığı aracın ibresinin 140 kilometreyi gösterdiği, kendisiyle aynı istikamette bulunan ve kırmızı ışıkta bekleyen fakat sanığın geçişi esnasında yeşil ışık yanması üzerine hareket eden araçların arasından birden fazla defa makas atmak suretiyle geçtiği anlaşılmakla, kendisine yapılan uyarılara rağmen sanığın eylemine devam edip seyrini sürdürmekle meydana gelecek neticeyi kabullendiği anlaşılmakla, sanığın eylemini olası kast ile işlediği ve olası kast hükümleri uygulanmak suretiyle cezalandırılması yerine suç vasfında yanılığa düşülerek, bilinçli taksir hükümleri uygulanmak suretiyle, mahkûmiyetine karar verilmesi, bozmayı gerektirmiştir.”, Yargıtay 12. Ceza Dairesi, E. 2018/3564, K. 2018/6753, 13.06.2018, KARAASLAN, s. 221.

mesafesinin daha kısıtlı olabileceği biçimde gece, yerin yayaların daha çok bulunma ihtimali olan bir meskûn mahal, zemininse ıslak ve kaygan olması sürücünün çok daha dikkatli şekilde araç kullanmasını gerektirmektedir. Ayrıca yolun bölünmüş ve asfalt devlet karayolu olması failin kusurunu azaltma ihtimali olan, öngörülemez bir yol standardı sorununun olmadığına işaret olarak değerlendirilebilir. Bir başka deyişle, dışsal koşullar, sürüş şeklini ve “gereklerini” olumsuz ya da olumlu biçimde etkileyebilecek ikincil unsurlar olarak failin kusur düzeyi üzerinde, olası kast sorumluluğunun oluşmasında tesiri görülebilecek şartlar olmaları yönüyle dikkate alınabilir.

Dışsal koşullar bağlamında, olayın gerçekleştiği yerde zeminin ıslak ya da kuru olması, yolun yapıldığı malzeme gibi hususların yanı sıra; aydınlatmanın olup olmaması, aracının türü, trafiğin yoğunluk derecesi ve yolun genişliği de birer harici etken olarak gözetilebilir. Örnek olarak, failin pek çok trafik kuralını ihlal etmiş olması olayın “*aydınlatmanın olduğu, görüşe engel bir durumun bulunmadığı ... dört şeritli, düz, kuru ve asfalt yolda*”, “*kamyonet cinsi araçla*”, “*yerleşim yerinde*”, “*gece vakti de olsa yoğun bir trafik akışı olan ışıklı kavşak*”ta, söz konusu dışsal koşullarda meydana gelmesiyle birlikte değerlendirilerek olası kast sorumluluğu bakımından dikkate alınabilir<sup>69</sup>. Gerçekten, söz konusu vakada, gece vakti meydana gelen olay mevkiinde aydınlatmanın yeterli olması sürücünün görüşünü engelleyen ışıktan kaynaklanan bir sorunun olmadığına göstergesidir. Keza yolun dört şeritli olması genişlik itibariyle, engebesiz ve kuru olması da fiziki özellikler itibariyle sürüş koşullarının sürücü için oldukça avantajlı olduğuna işaret etmektedir. Böylelikle, söz konusu dışsal koşulların

<sup>69</sup> “...aydınlatmanın olduğu, görüşe engel bir durumun bulunmadığı, azami hız sınırının otomobiller için 82, kamyonet cinsi araçlar için 70 km/saat olduğu, dört şeritli, düz, kuru ve asfalt yolda seyir hâlinde olan sanığın, ... kamyonet cinsi araçla trafiğe çıktığı, ... Yerleşim yerinde bulunan ve gece vakti de olsa yoğun bir trafik akışı olan ışıklı kavşağa yaklaşan sanığın, ... yeşil ışıkla birlikte sola dönüş yapan sürücü ...'in sevk ve idaresindeki araca çarparak ...'in ölümüne neden olması, kaza tespit tutanağı ve tanık ifadelerine göre fren yapmadığı ve hızını azaltmadığı sabit olan sanığın, öngördüğü muhtemel neticeyi engelleme çabasının ya da neticeyi göze almadığına dair bir davranışının bulunmaması, başka bir ifadeyle gerçekleşen muhtemel neticeye kayıtsız kalarak kabullenmesi, ... karşısında sanığın eyleminin olası kastla öldürme suçunu oluşturduğu...”, Yargıtay Ceza Genel Kurulu, E. 2019/121, K. 2019/518, TEZCAN – ERDEM – ÖNOK, s. 139.

olumlu olmasının başta failin ağır kusurlu davranışları olmak üzere olayın diğer özelliklerinin önem ve ağırlığını artırdığı kabul edilebilir.

Diğer yandan, olası kast bakımından önem arz edebilecek şekilde, hava koşulları gibi failin kullandığı aracın yapısı, cinsi ya da fiziki özellikleri de failin iradesine bağlı olmadığı halde gözetme yükümlülüğü olan dışsal koşullardan sayılabilir. Hatta bu özelliklerin olayda olası kast yerine doğrudan kastın varlığının kabulü üzerinde etkili olması mümkündür. Bu bağlamda Yargıtay, bir kararında, “*havanın aydınlanmış olduğu şartlarda*”, kolluk tarafından durdurulmak için çaba harcadığı halde ısrarla durmayan sürücü failin kullanmakta olduğu “*kamyonetin ölüm sonucunu gerçekleştirmeye yönelik elverişliliği*”ni, “*maktulün üzerine doğru gelen kamyonete karşı savunma geliştirme imkanının bulunmayışı*”nı dikkate alarak “*ölüm sonucunun mutlak ve kaçınılmaz olduğu*”na, dolayısıyla doğrudan kastla öldürme suçunun oluştuğuna hükmetmiştir<sup>70</sup>. O halde, trafik kazasına karışan araçların boyutu, ağırlığı, manevra kabiliyeti, türü, diğer araçlara kıyasla çarpması halinde doğabilecek zararın büyüklüğü dahi, kaza sonucu meydana gelen ölüm veya yaralanmalardan dolayı ortaya çıkan failin kusurunun olası kast veya daha ağır bir düzeyde olması üzerinde tesiri görülebilecek dışsal koşullardan sayılmalıdır.

<sup>70</sup> “*Sanığın, kaçak çay taşıdığı kamyonetiyle jandarma personelince tertip edilen kontrol noktasına doğru geldiği, havanın aydınlanmış olduğu şartlarda Jandarma personeli tarafından durması hususunda uyarıldığı, sanığın dur ihtarına uymayarak hızını artırdığı, maktul Jandarma eri Cüneyt tarafından yola lastik patlatan ekipmanın atılması üzerine sanığın manevra yaparak yoldan çıktığı, maktul ...'in bulunduğu tarafa doğru hız kesmeden kaçma girişimine devam ederek maktul ...'e kamyonetiyle çarparak maktulün ölümüne neden olduğu ve olay yerinden kaçtığı anlaşılan olayda, A- Suçun işlenişinde araç olarak kullanılan kamyonetin ölüm sonucunu gerçekleştirmeye yönelik elverişliliği ve maktulün üzerine doğru gelen kamyonete karşı savunma geliştirme imkanının bulunmayışı nazara alındığında; ölüm sonucunun mutlak ve kaçınılmaz olduğu, bu şartlarda sanığın eylemini sonucunu bilerek ve isteyerek gerçekleştirdiği anlaşılmalı, sanığın maktul ...'e yönelik doğrudan kastla nitelikli öldürme suçundan cezalandırılması yerine, yanlıgılı değerlendirme sonucu yazılı şekilde olası kastla nitelikli öldürme suçundan hüküm kurulması,...”*, Yargıtay 1. Ceza Dairesi, E. 2018/933, K. 2019/5235, 27.11.2019, Yargıtay Başkanlığı, <https://karararama.yargitay.gov.tr/>, erişim tarihi: 31.03.2024.

## V. SONUÇ

Trafik kazaları açısından bilinçli taksir ve olası kastın incelenmesi ile varılabilecek sonuçlardan ilki, trafik kazalarının sayısındaki ciddi düzeyde artışın etkisiyle bilinçli taksirin ve olası kastın olay tipi itibariyle uygulama alanının genişlemesi ve bu durumun suçun manevi unsuru kapsamındaki teorik tartışmalara katkı sunma imkânıdır. Gerçekten, teknolojinin ve fiziki hareketliliğin gelişme süratinin etkisiyle toplumsal yaşamda gerçekleşen trafik kazalarının ve bu kazalardaki insan unsuruna dayanan hatalar dolayısıyla meydana gelen ölümlerin ve yaralanmaların sayısının giderek arttığı bir vakıadır. Bu durum dolayısıyla, giderek yaygınlaşan bir uygulama alanı olarak trafik kazalarının, bilinçli taksir ve olası kast bağlamında, bu iki halin ayrımı, neticenin gerçekleşmeyeceğine ilişkin güvenin mahiyeti ve muhtemel nedenleri, neticenin kabullenilmesi, gerçekleşmeyeceği düşünülen veya kabullenilen neticenin kaza mı, yoksa suçun neticesi olarak ölüm veya yaralanma mı olduğu hususu ve riskli faaliyet/trafik kusuru ile ceza hukuku anlamında kusurun ayırt edilmesi bakımından oldukça dikkate değer olduğu söylenebilir.

Konunun incelenmesi ile ulaşılabilecek bir diğer sonuç, gerçekleştirilen davranışın ağırlığı ile yaptırım arasında orantının sağlanması (TCK m. 3/1) ile ilgilidir. Gerek Yargıtay içtihatlarına konu olan olayların yapısı, gerekse günlük hayat tecrübesi ışığında görüldüğü üzere, trafik kazalarının çok çeşitli biçimlerde ve şartlarda gerçekleşebilmesi, çok farklı kusur derecelerinin söz konusu olabileceğine işaret etmektedir.

Bilindiği üzere bilinçli taksirin, basit taksire göre daha ağır ve olası kastın doğrudan kasta göre daha hafif bir yaptırımı gerektirdiği dikkate alınır; Kanun'da iki temel kusur hali olan (doğrudan) kast ve (basit) taksire ek olarak sözü edilen sorumluluk hallerinin öngörülmesi, davranış ile ceza veya güvenlik tedbiri arasındaki orantının sağlanması amacına hizmet etmektedir. Ne var ki, sözü edilen orantının sağlanması, mahkemenin, gerekli orantılı yaptırımı Kanun'la ilgili suç için öngörülen cezanın alt ve üst sınırı arasında uygun şekilde tayin etmesiyle de temin edilebilir. Dolayısıyla, suçun ağırlığı ile cezanın ağırlığı arasındaki oranı adalet ve hakkaniyete uygun şekilde belirlemenin tek yolu, kastın ve taksirin kendi içinde derecelendirilmesi ve bu sorumluluk derecelerinin kullanılması değildir.

Üstelik bazı hallerde, aynı suç tipi bakımından, daha az cezayı gerektiren kusur statüsüne istinaden mahkemece cezanın alt ve üst sınırı arasında makul şekilde kusurun ağırlığı dikkate alınarak nispeten yüksek olarak belirlenecek ceza miktarı, daha fazla cezayı gerektiren kusur statüsüne istinaden verilebilecek cezaya yaklaşık olarak eşit, hatta bu cezadan fazla bile olabilir. Örneğin, iki kişinin ölümüyle sonuçlanan bir trafik kazası çerçevesinde işlenen öldürme suçu bakımından mahkeme, basit taksirle öldürme suçundan, kusurun ağırlığını gözeterek alt sınırdan uzaklaşmak suretiyle sözgelimi üç yıl, hatta on beş yıla kadar hapis cezasına (TCK m. 85/2) hükmedebilirken; aynı olayda koşulları oluştuğunda bilinçli taksirle öldürme suçundan gerekli artırımı da dâhil olmak üzere yalnızca üç yıl hapis cezasına (TCK m. 85/2,m. 22/3) hükmedebilir. Keza benzer bir örneğin, öldürme suçu bakımından olmasa da yaralama suçu bakımından olası kastta dahi; sözgelimi basit tıbbî müdahaleyle giderilebilecek ölçüde hafif bir sonuç söz konusu olduğu varsayımında, olası kastla yaralama ve bilinçli taksirle yaralamaya istinaden verilebilecek azami veya asgari cezalarda da düşünülmesi (TCK m. 86/2, m. 89/1, m. 21/2, m. 22/3, m. 43/1) mümkündür. O halde, özellikle gerçekleşme şekli oldukça çeşitlilik arz eden trafik kazaları çerçevesinde işlenen öldürme veya yaralama suçları bakımından, fiilin (kusurun) ağırlığı ile ceza arasındaki orantının, kast ve taksirin kendi içinde derecelendirilmesinden bağımsız olabileceği kabul edilebilir. Dolayısıyla, yürürlükteki hukuka göre, sözü edilen bireyselleştirilmiş nihai cezada adalet ve orantı ilkesinin hayata geçirilmesinde, mahkemeye somut olayın koşullarını titizlikle göz önünde bulundurarak cezayı en makul seviyede belirlemek hususunda çok önemli bir görev düşmektedir.

Olası kast ve bilinçli taksirin trafik kazası niteliğindeki olaylar çerçevesinde uygulanması bağlamında çıkarılabilecek bir diğer sonuç, genellikle sürücü konumunda olan failin kusurlu davranışında çok sayıda objektif ve subjektif koşulun rol oynaması olgusu ve bilhassa somut olayın meydana geldiği dışsal koşulların önemidir. Çeşitli Yargıtay içtihatlarında kaza ve suç mevkiinin meskûn mahal veya yerleşim yeri dışında olması, hava durumu (yağış vs.), ışık veya aydınlatma durumu, trafik yoğunluğu, olayın meydana geldiği yolun genişliği, şerit sayısı, zemin malzemesi, kuru ya da ıslak olması gibi somut veya teknik özellikleri, yolun yatay olarak eğimi, istikamet olarak düz ya da virajlı olması gibi topografik özellikleri, yolun üzerinde doğal ya da doğal olmayan engel bulunup bulunmaması gibi fiziki özellikler ve nihayet sürücünün görüş imkânı ve mesafesinin doğrudan olmamakla beraber dolaylı biçimde göz önünde bulundurulduğu anlaşılmaktadır. Ancak ceza

mahkemesinin olası kast ya da bilinçli taksir çerçevesinde kusurun tam olarak belirlenmesinde sözü edilen dışsal koşulların failin kusur düzeyi üzerindeki olumlu veya olumsuz etkisini özenle değerlendirmesi, kuracağı hükmün gerekçesinde somut olayın sair özelliklerinin yanı sıra bu koşulların etkisine de mümkün olduğunca açıkça yer vermesi önem taşımaktadır.

Öte yandan, konuya ilişkin içtihatlarla genel olarak bakıldığında trafik kazası sonucu meydana gelen ölüm veya yaralanmalardan dolayı oluşan cezai sorumluluk bakımından olası kastın varlığına hükmedildiği kararların, basit taksir ve bilinçli taksirin varlığına kanaat getirildiği kararlardan daha az olması dikkat çekicidir. Bununla beraber, son yıllarda, bu eğilimin belli ölçüde değiştiği, Yargıtay Ceza Genel Kurulu'nun E. 2018/545, K. 2019/504 sayılı ve 27.06.2019 tarihli kararının bu konuda değişimi yansıtan bir örnek olarak değerlendirilebileceği görülmektedir. Bu bağlamda vurgulamak gerekir ki, ölümlü/yaralanmalı trafik kazalarında ölüm ya da yaralanma neticelerinin kabullenilmesi başta olmak üzere şartları olduğu takdirde olası kastın oluştuğuna hükmedilmesinden kaçınılması, bireylerin hayatı ve vücut bütünlüğünün korunması ile trafik güvenliğinin temini bakımından önemli bir hukuki işleve sahiptir.

## KAYNAKÇA

- ARTUK, M. Emin – GÖKCEN, Ahmet – ALŞAHİN, M. Emin – ÇAKIR, Kerim: Ceza Hukuku Genel Hükümler, 11. Baskı, Adalet Yayınları, Ankara, 2017.
- BOULOC, Bernard: Droit pénal général, 24e édition, Éditions Dalloz, Paris, 2015.
- CENTEL, Nur – ZAFER, Hamide – ÇAKMUT, Özlem: Türk Ceza Hukukuna Giriş, 11. Baskı, Beta Yayınları, İstanbul, 2020.
- CENTEL, Nur – ZAFER, Hamide – ÇAKMUT, Özlem: Kişilere Karşı İşlenen Suçlar, Cilt I, Beta Yayınları, İstanbul, 2017.
- DEMİRBAŞ, Timur: Ceza Hukuku Genel Hükümler, 18. Baskı, Seçkin Yayınları, Ankara, 2023.
- DOĞAN, Koray: “Olası Kast – Bilinçli Taksir Ayırımında İçtihat Değişikliğinin Değerlendirilmesi”, Adalet Dergisi, Sayı: 64, 2020, ss. 331-378.
- DÖNMEZER Sulhi – ERMAN, Sahir: Nazarî ve Tatbikî Ceza Hukuku, Cilt II, 14. Baskı, Der Yayınları, İstanbul, 2019.
- FULL&EGAL: <https://www.fullegal.com/>.
- GÖKCEN, Ahmet – BALCI, Murat: “Kasten Öldürme Suçu (TCK m. 81)”, Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi, Cilt: 17, Sayı: 1-2, 2011, ss. 95-218.
- HAKERİ, Hakan: Ceza Hukuku Genel Hükümler, 28. Baskı, Adalet Yayınları, Ankara, 2023.
- HALL, Daniel E.: Criminal Law and Procedure, 4th edition, Thomson/Delmar Learning, New York, 2004.
- İÇEL, Kayıhan: Ceza Hukuku Genel Hükümler, 5. Baskı, Beta Yayınları, İstanbul, 2018.
- İÇEL, Kayıhan: Ceza Hukukunda Taksirden Doğan Sübjektif Sorumluluk, İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Yayınları, İstanbul, 1967.
- KARAASLAN, Reşit: “Ölüm Veya Yaralanma ile Sonuçlanan Yasadışı Araba Yarışlarının Olası Kast-Bilinçli Taksir Ayırımı ve Objektif

- İsnadiyet Teorisi Çerçevesinde Değerlendirilmesi”, Türkiye Barolar Birliği Dergisi, Sayı 145, 2019, ss. 203-272.
- KOCA, Mahmut – ÜZÜLMEZ, İlhan: Türk Ceza Hukuku Genel Hükümler, 16. Baskı, Seçkin Yayınları, Ankara, 2023.
- KOCA, Mahmut – ÜZÜLMEZ, İlhan: Türk Ceza Hukuku Özel Hükümler, 9. Baskı, Adalet Yayınları, Ankara, 2023.
- MAYAUD, Yves: Droit pénal général, 4e édition, Presses Universitaires de France (PUF), Paris, 2013.
- ÖZBEK, Veli Özer – DOĞAN, Koray – BACAĞSIZ, Pınar: Türk Ceza Hukuku Genel Hükümler, 12. Baskı, Seçkin Yayınları, Ankara, 2021.
- ÖZEN, Mustafa: Ceza Hukuku Özel Hükümler Dersleri, 5. Baskı, Adalet Yayınları, Ankara, 2020.
- ÖZGENÇ, İzzet: Türk Ceza Hukuku Genel Hükümler, 18. Baskı, Seçkin Yayınları, Ankara, 2022.
- ÖZTÜRK, Bahri – ERDEM, Mustafa Ruhan: Uygulamalı Ceza Hukuku ve Güvenlik Tedbirleri Hukuku, 17. Baskı, Seçkin Yayınları, Ankara, 2017.
- PRADEL, Jean: Droit pénal général, 18e édition, Éditions Cujas, Paris, 2010.
- SOYASLAN, Doğan: Ceza Hukuku Özel Hükümler, 12. Baskı, Yetkin Yayınları, Ankara, 2018.
- SUNGUR, İslim – AKDUR, Recep – PİYAL, Birgül: “Türkiye’deki Trafik Kazalarının Analizi”, Ankara Medical Journal, 2014, Cilt: 14, Sayı: 3, ss. 114-124.
- ŞEN, Ersan – GÖZÜKAN, Alperen: “Bir Örnek Olay Üzerinden Olası Kast Bilinçli Taksir Değerlendirmesi”, 2023, <https://sen.av.tr/>.
- TEZCAN, Durmuş – ERDEM, Mustafa Ruhan – ÖNOK, R. Murat: Teorik ve Pratik Ceza Özel Hukuku, 21. Baskı, Seçkin Yayınları, 2023.
- TOROSLU, Haluk: “Bilinçli Taksir Üzerine Bir Değerlendirme”, Türkiye Barolar Birliği Dergisi, Sayı: 126, 2016, ss. 95-122.
- TÜRK HUKUK SİTESİ: <https://www.turkhukuksitesi.com/>.

ÜNVER, Yener: “YTCK’da Kusurluluk”, Ceza Hukuku Dergisi, Sayı: 1, 2006, ss. 37-73.

YARGITAY BAŞKANLIĞI: <https://karararama.yargitay.gov.tr/>.

YAŞAR, Osman – GÖKCAN, Hasan Tahsin – ARTUÇ, Mustafa: Yorumlu - Uygulamalı Türk Ceza Kanunu, Cilt I, Adalet Yayınları, Ankara, 2010.

YENERER ÇAKMUT, Özlem – ÇAKMUT, Alp: “Taksir Kavramı”, İstanbul Barosu Dergisi, Cilt: 76, Sayı: 2, 2002, ss. 424-454.

YILDIZ, Ali Kemal: “Taksirle Öldürme”, Özel Ceza Hukuku, Cilt II: Kişilere Karşı Suçlar -1- (TCK m. 81-105), On İki Levha Yayınları, İstanbul, 2017.

YİĞİT, Onur: “Yargıtay Kararları Işığında Bilinçli Taksir Kavramı ve Unsurları”, Uyuşmazlık Mahkemesi Dergisi, Sayı: 2, 2013, ss. 113-136.

YOKUŞ SEVÜK, Handan: Türk Ceza Hukuku Özel Hükümler, 3. Baskı, Adalet Yayınları, Ankara, 2020.