



**T.C.**

**HİTİT ÜNİVERSİTESİ**

**LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ENSTİTÜSÜ**

**ADLİ BİLİMLER ANABİLİM DALI**

**ADLİ BİLİMLER AÇISINDAN**

**TRAFİK KAZALARINDA KUSUR TESPİTİ**

**Yüksek Lisans Tezi**

**Rabia ARICI**

**Çorum - 2022**



**ADLİ BİLİMLER AÇISINDAN  
TRAFİK KAZALARINDA KUSUR TESPİTİ**

**Rabia ARICI**

**Lisansüstü Eğitim Enstitüsü  
Adli Bilimler Anabilim Dalı**

**Yüksek Lisans Tezi**

**TEZ DANIŞMANI  
Doç. Dr. Veysel DİNLER**

**Çorum 2022**

Rabia ARICI tarafından hazırlanan“Adli Bilimler Açısından Trafik Kazalarında Kusur Tespiti” adlı tez çalışması .../.../..... tarihinde aşağıdaki jüri üyeleri tarafından oy birliği ile Hitit Üniversitesi Lisansüstü Eğitim Enstitüsü Adli Bilimler Anabilim Dalında Yüksek Lisans tezi olarak kabul edilmiştir.

Doç. Dr. Uğur ERSOY

.....

Doç. Dr. Veysel DİNLER

.....

Dr. Öğr. Üyesi Emrah ÖZDEMİR

.....

Hitit Üniversitesi Lisansüstü Eğitim Enstitüsü Yönetim Kurulunun .../.../.....tarih ve ..... sayılı kararı ile Rabia ARICI'nın Adli Bilimler Anabilim Dalında Yüksek Lisans derecesi alması onanmıştır.

(İmza)

Prof. Dr. Muhammed Asif YOLDAŞ

Lisansüstü Eğitim Enstitüsü Müdürü

## TEZ BİLDİRİMİ

Tez içindeki bütün bilgilerin etik davranış ve akademik kurallar çerçevesinde elde edilerek sunulduğunu, ayrıca tez yazım kurallarına uygun olarak hazırlanan bu çalışmada bana ait olmayan her türlü ifade ve bilginin kaynağına eksiksiz atıf yapıldığını beyan ederim.

Rabia ARICI



**ADLİ BİLİMLER AÇISINDAN**  
**TRAFİK KAZALARINDA KUSUR TESPİTİ**

Rabia ARICI

ORCID: 0000-0002-1446-8582

HİTİT ÜNİVERSİTESİ  
LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ENSTİTÜSÜ

Yüksek Lisans Tezi

Eylül2022

**ÖZET**

Türk Ceza Hukuku 2004 reformundan önce kusur sorumluluğu, sadece kast ve taksir olmak üzere iki ana unsur üzerine kurulmuştu. 2004 Ceza Reformuyla beraber kusur kavramı çeşitlilik kazanmıştır. Kusur sorumluluğundaki bu çeşitlilik mevcut bir olayda failin veya failerin sorumluluğunun tespitini daha önemli kılmaktadır. Özellikle söz konusu olay trafik kazası ise, kusur sorumluluğunun belirlenmesi ciddi bir araştırma gerektirmektedir. Sorumluluk derecesinin ancak maddi deliller yoluyla tespit edilebilir. Bunu yaparken de Yargıtay'ın yerleşik içtihatları göz önünde bulundurmak gerekir.

Bu tezin amacı, trafik kazalarında kusur sorumluluğunun nasıl tespit edildiğini, Yargıtay kararları ışığında ortaya koymaktır. Hangi durumların basit taksir, hangi durumların bilinçli taksir kabul edildiği, hangi durumlarda olası kasttan söz edilebileceği ve bu üç sorumluluk türü arasındaki ayrımın hangi ölçütlere göre yapıldığı; kusuru tespit ederken yapılacak araştırma ve inceleme kurallarının net bir biçimde ortaya koyulması hedeflenmektedir.

**Anahtar Kelimeler:** Trafik Kazası, Kusur Ayrımı, Taksir, Kast, Trafik Kazalarında Olay Yeri İnceleme.

**Bilim Kodu:**50301

# FAULT DETECTION IN TRAFFIC ACCIDENTS IN TERMS OF FORENSIC SCIENCES

Rabia ARICI

0000-0002-1446-8582

HITIT UNIVERSITY

GRADUATE SCHOOL

Master of Science Thesis

September 2022

## ABSTRACT

Before the Turkish Criminal Law 2004 reform, liability for fault was based on two main elements, namely intent and negligence. With the 2004 Penal Reform, the concept of fault has gained diversity. This diversity in liability for fault makes it more important to determine the responsibility of the perpetrator or perpetrators in an existing incident. Especially if the incident in question is a traffic accident, the determination of fault liability requires serious research. The degree of responsibility can only be determined through material evidence. While doing this, it is necessary to take into account the established jurisprudence of the Supreme Court.

The aim of this thesis is to reveal how the responsibility for fault in traffic accidents is determined in the light of Supreme Court decisions. It is aimed to clearly reveal the issue of which situations are accepted as simple negligence, which situations are considered conscious negligence, in which situations possible intent can be mentioned, and according to which criteria the distinction between these three types of responsibility is made. It is aimed to clearly reveal the research and examination rules to be made while detecting the fault.

**Key Terms:** Traffic Accident, Degree of mental fault, Recklessness, Intent, Crime Scene Investigation in Traffic Accidents.

**Science Code:** 50301

## TEŞEKKÜR

Bu tez alıőmasının yürütölmesi sürecinde desteğini asla esirgemeyen tüm süreç boyunca yol gösteren değerli danıőmanım Doç. Dr. Veysel DİNLER'e, değerli hocalarım Doç. Dr. Uğur ERSOY'a, ve Dr. Öğr. Üyesi Emrah ÖZDEMİR'e, son olarak bana inanmaktan ve desteğini hiçbir zaman esirgemeyen sevgili annem, babam ve eşim Latif ARICI'ya teşekkürü borç bilirim.

Rabia ARICI





## İÇİNDEKİLER

	Sayfa
ÖZET.....	iv
ABSTRACT.....	V
TEŞEKKÜR.....	VI
İÇİNDEKİLER.....	VII
ŞEKİLLER DİZİNİ.....	X
RESİMLER DİZİNİ.....	XI
TABLolar DİZİNİ.....	IX
SİMGELER VE KISATLMALAR.....	xii
GİRİŞ.....	1

### 1. BÖLÜM

#### TRAFİK KAZALARINDA SORUMLULUĞA İLİŞKİN KAVRAM VE TARTIŞMALI ALANLAR

1.1. Trafik Kazası Kavramı.....	3
1.2. Trafik Kazalarının Türk Yargı Sistemindeki Yeri.....	4
1.2.1. İdare hukuku (Karayolları Trafik Kanunu).....	4
1.2.2. Ceza Hukuku.....	7
1.3. Trafik Kazalarında Kusur.....	11

### 2. BÖLÜM

#### TRAFİK KAZALARINDA HUKUKİ SORUMLULUK

2.1. Sorumluluk Kavramı.....	14
2.2. Maddi Tazminat Davaları.....	16
2.2.1. Ölüm sonucu oluşan maddi zararlar.....	18
2.2.2. Bedensel zararlar.....	23
2.2.3. Mala ilişkin zararlar.....	24
2.3. Manevi Tazminat Davaları.....	25
2.4. Trafik Kazalarında Sigorta Hukuku.....	26

### 3. BÖLÜM

#### TRAFİK KAZALARINDA OLAY YERİ İNCELEMESİ ve DELİLLERİN TOPLANMASI

3.1. Kaza Mahalının Korunması .....	29
3.2. Olay Yeri İncelemesi ve Tespiti.....	31
3.2.1. Olay yerinin tespiti.....	32
3.2.2. Olay yeri krokisi .....	48
3.2.3. Fotoğraf ve video çekimleri.....	50
3.3. Delillerin Toplanması .....	51
3.4. Delillerin Analizi .....	54
3.5. Bilirkişi İncelemesi .....	55
3.5.1. Bilirkişi raporu istenecek hususlar .....	58
3.5.2. Örnek bilirkişi raporları.....	61
3.6. Trafik Kazalarında Ceza Sorumluluğunun Belirlenmesinde Maddi Delillerin Önemi ...	62

### 4. BÖLÜM

#### TRAFİK KAZALARINA İLİŞKİN YARGITAY KARARLARI

4.1. Yargıtay Kararlarında Bilinçli Taksir-Olası Kast Ayrımı.....	66
4.1.1. Trafik kazalarında bilinçli taksir sayılan haller .....	67
4.1.2. Trafik kazalarında olası kast sayılan haller .....	73
4.2. Failin Davranışının Kusurlu Kabul Edilmediği Durumlar .....	80
<b>SONUÇ.....</b>	<b>82</b>
<b>KAYNAKÇA .....</b>	<b>86</b>

## TABLÖLAR DİZİNİ

<b>Tablo 1.1.</b> Asli Kusurlu Haller.....	<b>13</b>
--	-----------



## ŞEKİLLER DİZİNİ

Şekil 1.1 KTK' da düzenlenen hız kuralları.....	6
---	---



## RESİMLER DİZİNİ

<b>Resim 2.1.</b> Yeniden Evlenme Olasılıkları .....	<b>21</b>
<b>Resim 2.2.</b> TRH-2010 Yeniden Evlenme Olasılıkları.....	<b>22</b>
<b>Resim 3.1.</b> Olay Yeri İnceleme Tutanağı .....	<b>32</b>
<b>Resim 3.2.</b> Maddi Hasarlı Kaza Tespit Tutanağı Önyüzü .....	<b>37</b>
<b>Resim 3.3.</b> Maddi Hasarlı Kaza Tespit Tutanağı Arka Yüzü.....Hata! Yer işareti tanımlanmamış.	
<b>Resim 3.4.</b> Sigorta Şirketi Tarafından Hazırlanan Maddi Hasarlı Trafik Kazası Tespit Tutanağı .....	<b>38</b>
<b>Resimn3.5.</b> Yaralamalı Trafik Kazası Tespit Tutanağı Ön Yüzü.....	<b>42</b>
<b>Resim3.6.</b> Yaralamalı Trafik Kazası Tespit Tutanağı Arka Yüzü.....	<b>43</b>
<b>Resim 3.7.</b> Ölümlü Trafik Kazası Kaza Tespit Tutanağı Ön Yüzü.....	<b>46</b>
<b>Resim 3.8.</b> Ölümlü Trafik Kazası Kaza Tespit Tutanağı Arka Yüzü.....	<b>47</b>
<b>Resim 3.9.</b> Kroki Örneği.....	<b>49</b>
<b>Resim 3.10.</b> Birden Fazla Aracın Karışmış Olduğu Kazaya İlişkin Kroki.....	<b>50</b>
<b>Resim 3.11.</b> Bilirkişinin Görevi.....	<b>60</b>

## **SİMGELER VE KISATLMALAR**

### **Kısaltmalar**

<b>ATK</b>	Adli Tıp Kurumu
<b>BK</b>	Borçlar Kanunu
<b>BiL.K.</b>	Bilirkişilik Kanunu
<b>BiLY</b>	Bilirkişilik Yönetmeliği
<b>C.D.</b>	Ceza Dairesi
<b>CMK</b>	Ceza Muhakemesi Kanunu
<b>HMK</b>	Hukuk Muhakemeleri Kanunu
<b>KTK</b>	Karayolları Trafik Kanunu
<b>km</b>	kilometre
<b>m.</b>	Madde
<b>MOBESE</b>	Mobil Elektronik Sistem Entegrasyonu
<b>PAGY</b>	Polisin Adli Görevlerinin Yerine Getirilmesinde Delillerin Toplanması, Muhafazası ve İlgili Yerlere Gönderilmesi Hakkında Yönetmelik
<b>PMF-1931</b>	Population Masculine et Feminine (Nüfus Yaşam Tablosu)
<b>s</b>	Sayfa
<b>RG</b>	Resmî Gazete
<b>SSÇ</b>	Suçta Sürüklenen Çocuk
<b>TCK</b>	Türk Ceza Kanunu
<b>TRH-2010</b>	Türkiye Kadın-Erkek Hayat (TRH - 2010)
<b>vb.</b>	Ve benzeri
<b>vd</b>	Ve diğerleri
<b>Y.</b>	Yıl
<b>YCGK</b>	Yargıtay Ceza Genel Kurulu

## GİRİŞ

Ülkemizde ve dünyamızda hızlı nüfus artışı, teknolojik gelişmelerle birlikte trafikte kullanılan araç sayısı da hızla artmaktadır. Araç sayılarının artması çeşitli kazaları da beraberinde getirmiştir. Bu kazalar, yaralama, ölüm veya maddi hasarla sonuçlanabilmektedir.

Trafik kazalarının yaşanmasında en büyük sebep kazaya karışan sürücülerin kusurlarıdır. Bu durumda “kusur incelemesi” yapılarak, hangi sürücünün daha kusurlu olduğu hangi kuralın ihlal edildiği ortaya çıkarılmaktadır. Trafik kazası sonrası, kazaya karışan hangi aracın sürücüsünün ne derecede ve ne kadar kusurlu olduğunun tespitinin yapılması bu nedenle son derece önemlidir.

Suç kavramı hukuka aykırı ve kusurlu bir davranış sonucu gerçekleşen bir durumdur. Başka bir tanımla, TCK (Türk Ceza Kanunu)’ya aykırı olan ve cezai yaptırımla karşı karşıya getiren fiildir<sup>1</sup>. Klasik Suç Teorisine göre, kusur kavramı kast ve taksir olarak iki alt unsurdan oluşmaktadır. Final suç teorisinde ve Neo-klasik suç teorisinde ise, kusura yüklenen anlam farklı olup klasik suç teorisindeki psikolojik değerlendirilmeden uzaklaşarak normatif bir değerlendirilme yapılmıştır. Yani yeni klasik suç teorisinde haksızlığı derecelendirmeye tabi tutmuşlardır. Kusur sorumluluğundaki bu çeşitlilik mevcut bir olayda failin veya failerin sorumluluğunun ne mertebede olduğunun tespitini güçleştirmektedir. Özellikle de söz konusu olay trafik kazası ise, kusur sorumluluğunun belirlenmesi ciddi bir araştırma gerektirmekte olup; sorumluluk derecesinin ancak maddi deliller yoluyla ve Yargıtay’ın yerleşik içtihatları da göz önünde bulundurularak tespiti gerekmektedir.

Ceza yargılamasının soruşturma ve kovuşturma aşamalarında Cumhuriyet savcısı ve hâkim tarafından kusur tayinin tespiti oldukça önemlidir. Şöyle ki; soruşturma evresinde failin kast veya taksirinin bulunmaması karşısında fail hakkında ceza davasının açılmasını engelleyecek; kovuşturma aşamasında ise, faile CMK m. 223/2-c uyarınca beraat kararı verilmesini gerektirecektir.

Son zamanlarda yargı kararlarında da özellikle bahsedildiği gibi Bilirkişilik Kanununu ve Hukuk Muhakemeleri Kanunu (HMK) gereği *hâkimlik mesleğinin gerektirdiği genel ve hukuki bilgiyle çözümlenmesi mümkün olan konularda bilirkişiye başvurulamaması gerekmektedir*. Ancakçoğu trafik kazasında kusur durumunun belirlenmesi için dosyalar bilirkişiye tevdi edilmektedir. Bilirkişilik müessesesi, uzmanlık ve titizlik gerektiren bir alandır. Bilirkişilere bu hususta önemli bir görev düşmektedir. Trafik kazası sonrası olay yerindeki delillerin hukuka uygun bir şekilde toplanması gerekmekte ve kazanın oluşumunda teknik değerlendirme bilirkişilerce yapılması gerekmektedir. Ancak yargılama aşamasında deliller toplanmadan dosya bilirkişiye gönderildiğinde ise, adil yargılanma ve yargılamanın çabukluğu ilkesi ihlal edilmektedir.

---

<sup>1</sup> Timur Demirbaş, *Ceza Hukuku Genel Hükümler*, 17. Baskı, Ankara: Seçkin, 2022, s.214.

Bu çalışmada trafik kazalarındaki kusur durumu adli bilimler açısından incelenmiştir. Trafik kazalarında kusur incelemesi yapılırken kazanın oluş şekline göre, ceza hukukunda failin cezalandırılması veya hukuki sorumluluk bakımından tazminat hesabının bilirkişiler tarafından inceleme konusu oluşturması önem kazanmıştır. Trafik kazaları sonucu öldürme ve yaralama fiillerinin genel olarak basit taksirle işlendiği kabul edilse de failin kaza öncesi ve kaza sırasındaki tutumuna bağlı olarak bilinçli taksirden de söz edilebilmesi ve böylelikle cezasının ağırlaştırılması sebep olacaktır. Daha da ötesi bir trafik kazasının olası kast ile işlendiğinin kabulü, faile verilecek cezayı artıracak gibi suçta ceza sorumluluğunun esasını değiştirecektir. Hatta trafik kazası süsü verilip cinayetle sonuçlanan kazalar bulunmaktadır. Bu durum cezanın infaz rejiminden, güvenlik tedbirlerinin uygulanmasına, haklarda yoksun bırakılmaya kadar pek çok hukuki durumu etkileyecektir. Ceza yargılaması açısından failin kusur durumunun belirlenmesi ceza tayini açısından önem teşkil etmektedir. Soruşturma evresinde maddi delillerin toplanması ve kusur durumunu belirlenmesinde yapılacak en önemli adımdır. Hukuk yargılamasında kusur durumu ise, tazminat miktarını belirleyecektir.

Olay mahallinde delillerin toplanması sonrası ilgili delillerin değerlendirilmesi analizi aşamasında kriminal laboratuvarında incelenecek deliller de bilirkişi raporunda kusur belirlenmesinde kullanılmaktadır. Örneğin sürücünün kullandığı alkol veya sürücünün kanındaki uyuşturucunun miktarından, kazaya karışan sürücülerin kaçması halinde olay yerinde bulunan bir kan lekesine DNA analizi uygulanması, olay yerindeki araç boyası, tekerlek izi gibi birçok delil değerlendirilerek maddi gerçeğe ulaşılmaktadır.

Özellikle üzerinde durulmaya çalışılan konu trafik kazalarının adli bilimler açısından değerlendirilmesi olup bu konunun anlaşılması için çeşitli Yargıtay kararlarıyla, bilirkişi raporları ile desteklenmiştir. Yine hukukumuzun önemli sorunlarından biri olan bilirkişilik müessesesi hususu üzerinde durulmuştur.

Bu tezin literatürde ihmal edilen trafik kazalarında ceza sorumluluğu meselesine katkı sunması beklenmekte olup; başta konunun uygulamacıları hâkimler, savcılar, avukatlar ve kolluğa yol gösterici olacağı ümit edilmektedir.

Bu doğrultuda tez dört bölümden oluşmaktadır. Birinci bölümünde trafik kazalarında sorumluluğa ilişkin kavramlar ve tartışmalı alanlardan bahsedilmiştir. İdare hukuku ve ceza hukuku alanının trafik ile ilgili ilgisinden bahsedilmiştir. İkinci bölümde ise trafik kazalarında hukuki sorumluluktan, maddi manevi tazminat davalarından sigorta şirketlerinin durumundan bahsedilmiştir. Üçüncü bölümde ise trafik kazalarında olay yeri incelemesi ve delillerin toplanmasından olay mahallinin korunmasından, olay yeri incelemesi, delillerin toplanmasından bahsedilmiştir. Son olarak dördüncü bölümde ise sınıflandırılmış Yargıtay kararları eklenmiştir.



## 1. BÖLÜM

### TRAFİK KAZALARINDA SORUMLULUĞA İLİŞKİN KAVRAM VE TARTIŞMALI ALANLAR

#### 1.1. Trafik Kazası Kavramı

Trafiği düzenlemek üzere getirilen kurallara bilerek veya bilmeyerek uyulmaması, trafik kazalarını da beraberinde getirmektedir. Kaza kavramının geniş ve dar anlamı vardır. Aniden ve istemeden zararın oluşmasına neden olay olaylar geniş anlamı, vücut bütünlüğünün ihlali veya ölümlü sonuçlanan olayları ise dar anlamda kaza kavramını karşılamaktadır<sup>2</sup>. 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanununda (KTK) trafik kazası karayolu üzerinde hareket halinde olan bir veya birden fazla aracın karıştığı ölüm, yaralanma veya zararlı sonuçlanmış durum olarak tanımlanmıştır.

Dünyada ve Türkiye’de hızlı nüfus artışı ve gelişen teknoloji beraberinde motorlu araç ihtiyacını getirmiştir. TÜİK verilerine göre, Türkiye’de 2021 yılı sonu itibarıyla trafiğe kayıtlı 25 milyon 249 bin 119 adet araç bulunmaktadır<sup>3</sup>. Türkiye’de 2021 yılında ölümlü yaralanmalı trafik kazasına neden olan toplam 224 bin 418 kusura bakıldığında kusurların %87,1’inin sürücü, %8,2’sinin yaya, %2,6’sının taşıt, %1,8’inin yolcu ve %0,4’ünün yol kaynaklı olduğu görülmüştür<sup>4</sup>. Trafiğe kayıtlı araçların bu kadar fazla olması kazaları kaçınılmaz kılmaktadır.

2918 s. KTK’da yayaların, hayvanların ve araçların yol üzerindeki hal ve hareketleri “trafik” olarak tanımlanmaktadır (m. 3). Karayolu ise, trafik alanı için herkesin yararlanması için açık olan arazi şeridi, köprü gibi alanların bütünüdür (m. 3). Trafik kazaları ise, karayolu üzerinde hareket halinde olan bir veya birden fazla aracın karışmış olduğu zarar, yaralama veya ölüm gibi sonuçları olabilen olaylardır (m. 3). Buradan hareketle bir olaya trafik kazası denilebilmesi için üç şartın olması gerekmektedir. Bu şartlar şunlardır<sup>5</sup>:

- Olayın karayolunda meydana gelmiş olması,
- Hareket halinde bir araç veya birden fazla araç olması,
- Kaza sonucu bir neticenin olması.

Trafik konusunda araçların ve yayaların uyması gereken belli başlı kurallar vardır. Bu kurallar 2918 sayılı KTK’da düzenlenmiştir. KTK’da belirlenen herhangi bir kurala aykırılık durumunda çeşitli idari yaptırımlar ve gerektiğinde cezai yaptırımlar öngörülmüştür<sup>6</sup>.

<sup>2</sup> Abdurrahman Akman ve M. Cemil İşler, “Trafik İş Kazalarının İş Sağlığı ve Güvenliği Mevzuatı Açısından Değerlendirilmesi,” *International Journal of Engineering Research and Development*, 4/2, (2012) s.21.

<sup>3</sup> [https://data.tuik.gov.tr/Bulten/Index?p=Road-Motor-Vehicles-December-2021-45703#:~:text=\(Erişim%20tarihi:%2022.08.2022\)](https://data.tuik.gov.tr/Bulten/Index?p=Road-Motor-Vehicles-December-2021-45703#:~:text=(Erişim%20tarihi:%2022.08.2022))

<sup>4</sup> <https://data.tuik.gov.tr/Bulten/Index?p=Karayolu-Trafik-Kaza-Istatistikleri-2021-45658>

<sup>5</sup> Gökhan Taneri ve Selman Taneri, *Karayolları Trafik Kanuna Göre Hukuki ve Cezai Açından Trafik Kazaları Sorumluluk- Tazminat- Sigorta – Rücu Davaları*, 2. Baskı, Ankara: Bilge, 2017, s.27.

<sup>6</sup> Koray Doğan ve Serkan Meraklı, *Trafik Ceza Hukuku*, Güncellenmiş 2. Baskı, Ankara: Seçkin, 2020, s.24.

## 1.2. Trafik Kazalarının Türk Yargı Sistemindeki Yeri

### 1.2.1. İdare hukuku (Karayolları Trafik Kanunu)

Trafik kazaları her zaman ölüm veya yaralama ile sonuçlanmayabilir. Çoğu zaman yalnızca kurallarına aykırılık durumu olabilir. Bu durumda 2918 s. KTK'da düzenlenen yaptırımlar uygulanmaktadır. Karayolları Trafik Kanununda herhangi bir kazaya, ölüme veya yaralanmaya sebep olmasa bile, bazı durumlarda araç kullanılması yasaklanmıştır. Bu kurallara uyulmaması durumunda çeşitli yaptırımlar öngörülmektedir. Örneğin alkol veya uyuşturucu madde etkisi altında araç kullanımı gibi (KTK, m. 48).

2918 sayılı KTK'da altıncı kısımdan itibaren bölümler halinde 46. ve 80. maddeler arasında trafik kuralları düzenlenmiştir. Trafik ihlalleri KTK'da beş bölüme ayrılmıştır:

- (1) Genel Kurallar
- (2) Hız Kuralları
- (3) Sürücülerin Uyması Gereken Kurallar
- (4) Yayaların ve İlgililerin Uyması Gereken Kurallar
- (5) Çeşitli Kurallar

Birinci bölümde genel kurallardan bahsedilmekle birlikte alkol uyuşturucu gibi çeşitli maddelerin etkisi altında kullanılan araçların durumu düzenlenmektedir. Birinci bölümde sayılan kurallara herhangi bir aykırılık olması durumunda çeşitli idari yaptırımlar öngörülmüştür. Bir sürücü bir trafik kazasına karışmışsa, kazanın sonucuna göre ayrıca TCK kapsamında da cezalandırılmaktadır. İkinci bölümde hız kurallarından ve ihlallerinin idari ve cezai yaptırımları düzenlenmiştir. Üçüncü bölüm ise, sürücülerin trafiğin akışında uyması gereken kurallardan oluşmaktadır. Dördüncü bölüm ise, yayalar, hayvanla çekilen veya elle sürülen araçlarla hayvan sürücülerini ve yarışlarla ilgili kurallar ve yaptırımları içermektedir. Son bölümde ise okul taşıtlarından, yaya yolu, okul yolu, ses ve gürültü gibi diğer dört bölüme girmeyen kısımlar hakkında düzenlenmiş kurallardır.

Trafik kurallarının ihlalleri sonucunda 2918 sayılı kanun kapsamında ihlalin türüne göre, sürücü belgesinin geçici olarak alınması, aracın trafikten men edilmesi, ceza puanı veya idari para cezası gibi yaptırımları vardır. Kural ihlali ile birlikte herhangi bir kaza gerçekleşip kazanın sonucunda ölüm, yaralama veya maddi bir hasara sebebiyet verilmişse TCK kapsamında da cezai yaptırımları bulunmaktadır.

#### 1.2.1.1. Genel Kurallar (KTK m.46-49)

Kanunun altıncı kısım birinci bölümde, 46. ve 49. maddeler arasında genel kurallar düzenlenmiştir. KTK'nın 46. maddesinde karayollarında trafiğin akışı düzenlenmiş olup, Türkiye'de trafiğin akışının sağdan ilerlediği belirtilmiştir. Aksine bir düzenleme

bulunmadıkça, araçlar için gidiş yönünden yolun sağ tarafından ilerleyeceği, birden çok şeritli yollarda ise hızının öngörüldüğü şeritte sürülmesi, yine bir araç şerit değiştirecek ise emniyetle geçmesi gerektiği ve araçların trafik güvenliğini tehlikeye sokacak şekilde şerit değiştiremeyeceği düzenlenmiştir. Sol şeridin ise, sürekli işgal edilmemesi gerektiği gibi çeşitli kuralları belirlemiş olup; bu kurallara aykırılık durumunda çeşitli idari para cezaları öngörülmüştür.

KTK'nın 47. maddesinde trafik işaretlerinde uyulması gereken kurallardan bahsedilmiştir. Karayollarında sürücüler ilk olarak trafiği düzenleme ve denetimle görevli trafik zabıtası veya özel kıyafetli yetkili kişilerin uyarı ve işaretlerine uymak zorundadır. İkinci olarak trafik ışıklarına, üçüncü olarak trafik işaret levhaları, cihazları ve yer işaretlemeleri ile belirtilen veya gösterilen hususlara, son olarak trafik güvenliği ve düzeni ile ilgili olan ve yönetmelikte gösterilen diğer kurallara uyulması zorunludur. 48. maddede ise, alkol, uyuşturucu veya uyarıcı maddelerin etkisi altında araç sürme yasağından bahsedilmiştir. Yasağa uyulmaması durumunda sürücülerin fiili suç oluştursa dahi para cezasının da ayrıca uygulanacağından bahsedilmiştir. 49. maddede ise, taşıt kullanma sürelerine uyma zorunluluğundan bahsedilmiştir. Bu maddede ticari amaçla yük ve yolcu taşıyan motorlu taşıt sürücülerinin, taşıt kullanma sürelerine aykırı olarak taşıt kullanılmaması düzenlenmiştir. Uyulmaması durumunda ise sürücülere KTK gereği güncel olarak idari para cezaları kesilmektedir.

#### 1.2.1.2. Hız Kuralları (KTK m. 50-52)

Türkiye'de araçların uyması gerekli hız sınırları aşağıda Şekil 1.1'de belirtilmiştir. Bu hız sınırlarının aşılması durumunda idari para cezalarına hükmedilmektedir. Hız sınırları mutlak olmayıp; bu sınırların %10 sapma payı hesap edilerek, yaptırımlar toleranslı bir biçimde uygulanmaktadır.

Karayolları Trafik Kanunu'na göre, şehir içinde hız sınırının otomobiller için 50 km/sa (+ %10 tolerans) olması gerekir. Örneğin, şehir içindeki hız sınırının 50 km olduğu yerleşim yerinde 55 km'ye kadar idari yaptırım uygulanmamaktadır. 55 km'nin üzerinde hız limitinin tespit edilmesi durumunda ise para cezası uygulanacaktır. Ancak uygulamada 1-2 km'ye kadar sapma payı varsayılarak, idari yaptırım buna göre tatbik edilecektir. Konuya ilişkin olarak, Sinop Sulh Ceza Hâkimliği yerleşim yerinde 50 km hız sınırı miktarının yasal tolerans ile birlikte 56 km hızla hareket eden sürücünün 1 km'lik aşımını, hız göstergelerinde fark edilmeyecek kadar düşük bir değerde olduğunu belirterek kesilen para cezasını iptal etmiştir<sup>7</sup>. Yine Şarkışla Sulh Ceza Hakimliğinin 2018/184 D.İş sayılı kararı ile benzer nitelikte karar verilmiştir.

<sup>7</sup><https://www.trthaber.com/haber/turkiye/hiz-sinirini-1-km-asan-surucunun-cezasina-iptal-522156.html>(Erişim tarihi: 05.04.2022)

<b>TÜRKİYE'DE ARAÇLARIN UYMASI GEREKEN YASAL HIZ SINIRLARI</b>				
ARAÇ CİNSİ	YERLEŞİM YERİ İÇİNDE (km)	YERLEŞİM YERİ DIŞINDA		OTOYOLLARDA (km)
		ŞEHİRLERARASI ÇİFT YÖNLÜ KARAYOLLARINDA (km)	BÖLÜNÜMÜŞ YOLLARDA (km)	
Otomobil (M1), (M1G),	50	90	110	120
Minibüs (M2),	50	80	90	100
Otobüs (M2-M3),	50	80	90	100
Kamyonet (N1), (N1G)	50	80	85	95
(Ek satır:RG-21/3/2012-28240)	50	85	100	110
Panelvan (N1)				
Kamyon (N2-N3),	50	80	85	90
Çekici (N2-N3)	50	80	85	90
Motosiklet (L3)	50	80	90	100
Motosiklet (L4, L5, L7)	50	70	80	80
Motorlu bisiklet (L1, L2, L6)	30	45	45	Giremez
Motorsuz bisiklet				

**Şekil 1.1**KTK' da düzenlenen hız kuralları

**Kaynak:** 18/10/1983 Tarihli Resmî Gazetede yayımlanan 2918 S. KTK

#### 1.2.1.3. Sürücülerin Uyması Gerekli Kurallar (KTK m.53-67)

2918 sayılı kanununun 53. ve 67. maddeleri arasında sürücülerin uyması gereken kurallar düzenlenmiştir. Örneğin araçların sağa, sola veya dönel kavşaklarda dönerken uyması gerekli kurallar bulunmaktadır. Ayrıca araçların önlerindeki araçları geçmenin yasak olduğu haller düzenlenmiştir. Yine araçlardan yolcu indirip bindir, park etme, park etmenin yasak olduğu yerlerin açıklaması yapılmıştır. Bu kurallara uymayan sürücülere ise idari para cezaları öngörülmüştür.

#### 1.2.1.4. Yayalar, Hayvanla Çekilen Veya Elle Sürülen Araçlarla Hayvan Sürücüleri Ve Yarışlar Hakkında Kurallar(KTK m.68-70)

Bu bölüm oldukça kısa tutulmuştur. Esas itibariyle trafik düzeni sürücüleri oldukça etkilediğinden, daha çok araçlara ilişkin kurallar yer almaktadır. KTK m. 68'de yayaların uyacakları kurallardan bahsedilmiştir. Örneğin, yayalar, taşıt yolu bitişiğinde ve yakınında yaya yolu, banket veya alan varsa burada yürümek zorundadır.

KTK m. 69'da ise hayvanla çekilen, elle sürülen araçları sürenler ile hayvan sürücülerine ait kurallar düzenlenmiştir. Buna göre hayvan bulundurmamak, hayvanla çekilen veya elle sürülen araçları, hayvan sürülerini karayollarının yasaklanmamış kısımlarında sürmek veya başıboş

bırakmak yasaklanmıştır. İlgili kurala uyulmaması durumunda para cezası yaptırımını öngörülmüştür.

KTK m. 70'de ise, bir ilde düzenlenecek yarış ve koşulara ilişkin düzenlemeler yer almıştır. Koşu yapılacağı zaman bir il sınırı içerisinde ise o ilin valiliğinden, birden fazla ili ilgilendiren bir durumda ise İçişleri Bakanlığından izin alınması, izin alınmayan koşu ve yarışlarda ise derhal durdurulması gerektiği belirtilmiştir.

Ayrıca 18.07.1997 tarihli Resmî Gazetede yayınlanan Karayolları Trafik Yönetmeliğinin 139. maddesinde ise söz konusu bölümle ilgili yasaklardan ayrıca bahsedilmiştir.

### 1.2.2. Ceza Hukuku

Mülga 765 s. Türk Ceza Kanunun yürürlükten kalkmasıyla 5237 s. TCK ile birçok alanda değişiklik yapılmış bazı fiiller suç olmaktan çıkarılmış, bazı fiiller ise suç olarak düzenlenmiştir. Kabahatler kitabındaki pek çok fiil suç olmaktan çıkarılmıştır.

Suç kavramı maddi ve şekli olarak ikiye ayrılmaktadır. Şekli anlamda suç kavramı, hukuk düzeni tarafından ceza veya güvenlik tedbiri ile karşılanan bir davranış şekli yani haksızlıktır. Kısaca kanunların suç olarak tanımladığı fiillerdir. Maddi anlamda suç kavramı ise ceza hukukunda yasaklananlar karşısında toplumun düşüncesidir<sup>8</sup>.

Suç kavramı, toplum düzeninin devamı için olması gereken hukuki değerlerin bilerek ve isteyerek yahut bu değerleri koruyan hukuk kurallarına karşı dikkatsizce davranılmasıdır<sup>9</sup>. Suç yapısını açıklayan birden fazla teori bulunmaktadır.

Klasik suç teorisinde pozitif hukuk ve pozitif hukukun yorumu yer almaktadır<sup>10</sup>. Klasik suç teorisine göre suç, tipe uygun, kanuna aykırı ve failin/faillerin kusurlu eylemlerinin bir sonucu olarak tanımlanırken, 5237 sayılı TCK hazırlanırken suç bir haksızlık olarak öngörülmüştür<sup>11</sup>.

Neo-klasik suç teorisinde ise hareket esastır. Bu teoriye göre hareket icrai ve ihmali olarak ikiye ayrılmıştır. Failin saiki, subjektif nitelikli unsurlar, kusurluluk çerçevesinde değil, tipikliğin içinde incelenir<sup>12</sup>.

Suçun kanundaki tanımlarda yer alan suçun işleniş şeklinin gösteren unsurlar tipikliğin unsurlarıdır. Tipikliğin objektif (maddi) ve subjektif (manevi) unsurları bulunmaktadır. Tipikliğin objektif unsurları failin dış dünyadaki görünüş biçimidir. Tipikliğin

<sup>8</sup> Mahmut Koca ve İlhan Üzülmöz, *Türk Ceza Hukuku Genel Hükümler*, Ankara: Seçkin, 2017, s.44.

<sup>9</sup> M. Emin Artuk ve Ahmet Gökçen, *Ceza Hukuku Genel Hükümler*, 15. Baskı, Ankara: Adalet, 2021, s.261.

<sup>10</sup> Mustafa Özen, *Ceza Hukuku Genel Hükümler Dersleri*, 5. Baskı, Ankara: Adalet, 2020, s.194.

<sup>11</sup> Neslihan Göktürk, "Suçun Yasal Tanımında Yer Alan "Hukuka Aykırılık" İfadesinin İcra Ettiği Fonksiyon" İnönü Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, 7/1, (2016) s.428.

<sup>12</sup> Artuk ve Gökçen, *Ceza Hukuku Genel Hükümler*, 267.

subjektifunsurlar ise, failin iç dünyasına ilişkindir<sup>13</sup>. Tipikliğin manevi unsurları ise kast ve taksirdir. 5237 sayılı TCK'nin "Kast" başlıklı 21. maddesinin birinci fıkrasında kastın tanımı yapılmıştır. Buna göre, suçun oluşması kastın varlığına bağlıdır. Kast, suçun kanuni tanımındaki unsurların bilerek ve istenerek gerçekleştirilmesidir.

TCK m. 21'in ikinci fıkrasında ise, olası kastın tanımı yapılmıştır. Buna göre failin suçun kanuni tanımındaki unsurların gerçekleşebileceğini öngörmesine rağmen eylemine devam etmesi durumudur. Failin belirli bir amaca yönelik eyleminin sonuçlarının kesin ya da muhtemel olarak öngörmesi olası kast olarak tanımlanmıştır<sup>14</sup>. Olası kastın unsurları öngörme ve kabullenmedir<sup>15</sup>. Doğrudan kastta yukarıda da belirtildiği gibi isteme unsuru aranırken olası kastta isteme unsuru eksiktir. Fail muhtemel neticeyi öngörerek sonucu kabullenmektedir<sup>16</sup>. Bu durumda ise faile verilecek ceza doğrudan kasta göre ceza tayini eksik olacaktır. Ağırlaştırılmış müebbet hapis cezası hükmedilecek suçlarda olası kastla işlendiği durumda müebbet hapis cezasına, müebbet hapis cezasında ise 20-25 yıla kadar hapis cezasına hükmedilir. Bunun dışındaki suçlardaki cezalarda ise 1/3 - 1/2 oranında indirim yapılmaktadır.

Olası kastın unsurları şunlardır<sup>17</sup>:

- 1.Hareket bilerek ve istenerek yapılmalı
- 2.Suçun kanuni tanımındaki unsurlarının ve sonuçlarının gerçekleşebileceğinin öngörülmesi
- 3.Neticenin öngörülmesine rağmen fiilin işlenmesi.

Taksir anlam itibariyle Arapça bir kelime olup bir işi eksik yapma, kusurda bulunma ve kusur işleme anlamına gelmektedir<sup>18</sup>. Ceza hukukunda taksir ise, fail tarafından bir neticenin öngörülebilir olmasına rağmen öngörememesidir. Kısaca taksir ise neticenin fail tarafından öngörülebilir olduğu halde öngörülemediği olarak tanımlanabileceği gibi, neticenin öngörüldüğü halde istenmemesi olarak tanımlanmaktadır<sup>19</sup>.

5237 sayılı TCK madde 22/2'de taksirin kanuni tanımı yapılmıştır. Buna göre, "*Taksir, dikkat ve özen yükümlülüğüne aykırılık dolayısıyla, bir davranışın suçunkanuni tanımında belirtilen neticesi öngörülmeden gerçekleştirilmesidir.*" Kural olarak kanundaki suçlar kasıtlı, ancak açıkça gösterildiği durumlarda taksirle işlenebileceği öngörülmüştür. Taksir istisnai bir durumdur.

<sup>13</sup>Artuk ve Gökçen, *Ceza Hukuku Genel Hükümler*, 298.

<sup>14</sup> Mehmet Cemil Ozansü, "Ceza Hukukunda Kasttan Doğan Sübjektif Sorumluluk," Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi, 2007, s.184

<sup>15</sup> Timur Demirbaş, *Ceza Hukuku Genel Hükümler*, 17. Baskı, Ankara: Seçkin Yayınevi, 2022, s.400.

<sup>16</sup> Artuk ve Gökçen, *Ceza Hukuku Genel Hükümler*, 409.

<sup>17</sup> Fatih Birtek, *Ceza Hukuku Genel Hükümler*, Ankara: Adalet, 2017, s.190.

<sup>18</sup> Cengiz Topel Çiftçioğlu, "Türk Ceza Kanunu'nda Taksir" Ankara Barosu Dergisi, 71/3 (2013), s.321.

<sup>19</sup> Erhan Günay, *Uygulamada Trafik Kazalarında Kusur*, 6. Baskı Ankara: Seçkin Yayınevi, 2017, s.27.

Suçlar kural olarak kastla işlenebilir. Ancak bazı suçlar taksirle işlenebilir<sup>20</sup>. Burada ayırım ise, suçun kanuni tanımındaki unsurların fail tarafından dikkatsiz ve özensiz olması nedeniyle öngörülebilmesidir. Dikkat ve özen yükümlülüğü çeşitli kanunlarda yer almıştır. İlgili olduğu bölümlere göre bu durum belirlenmektedir. Bir trafik düzeni içerisinde dikkat ve özen yükümlülüğü KTK'da da bulunmaktadır. Burada kurallar belirleyicidir. Örneğin, hız sınırı aşılmış ise, dikkat ve özen yükümlülüğüne aykırı davranılmış demektir.

Taksirli suçlar tipik olarak haksızlık alanında incelenmesi gereken bir konudur. Özen yükümlülüğüne aykırı bir davranışın bulunması bu davranışın ölüme sebep olması ve neticenin öngörülebilirliğini içine alan neticenin objektif isnat edilebilirliktir. Yine aynı zamanda failin fiili nedeniyle kusurlu olması gerekmektedir<sup>21</sup>.

Taksirli suçlar teşebbüse elverişli değildir. Yine taksirle işlenen suçlarda iştirak hükümlerinin uygulanması mümkün değildir. Ancak taksirle yaralama suçları birden fazla kişi ile birlikte işlenebilmektedir. Bu durumda her fail kendi kusuru oranında cezalandırılır<sup>22</sup>. Yani birden fazla kişi tarafından işlenen suçlarda mağdur, faillerden birinden şikâyetçi olup diğerlerinden şikâyetçi olmadığı halde şikâyetçi olmama diğer faile etki etmeyecektir<sup>23</sup>.

Yargıtay Ceza Genel Kurulunun 20.05.2008 gün, 117 K; 25.03.2008 gün 43-62; 11.03.2008 gün 275-49; 01.02.2005 213-3 kararlarında taksirin unsurları belirtilmiştir. Buna göre;

1-Fiilin taksirle işlenebilen bir suç olması,

2-Hareketin iradi olması,

3-Neticenin iradi olmaması,

4-Hareketle netice arasında illiyet bağının bulunması,

5-Neticenin öngörülebilir olmasına karşın fail tarafından öngörülebilmesi gerekmektedir<sup>24</sup>.

Taksirli hareketle başlayan bir olayın devamında üçüncü bir kişi tarafından yapılan kusurlu davranış doktrinde dönüş ya da rücu yasağı olarak adlandırılmaktadır<sup>25</sup>. Bir kimsenin taksirli olarak bir hareketini gerçekleştirdikten sonra aynı hareket üçüncü kişi tarafından bilinçli olarak gerçekleştiriyorsa ilk hareket netice bakımından kesintiye uğramaktadır<sup>26</sup>.

Taksir ve kastın ayırımı kolayca yapılırken, bilinçli taksir ile olası kastın ayırımının yapılması oldukça zordur. Bilinçli taksir-olası kast ayırımı yapılırken öngörülen neticenin istenip istenmemesine bakılmaz. Buradaki en önemli ayırım failin gerçekleştirebileceğini öngördüğü

<sup>20</sup> Hakan Hakeri, *Ceza Hukuku Genel Hükümler*, Ankara: Adalet, 2017, s.263.

<sup>21</sup> Mahmut Koca ve İlhan Üzülmüş, *Türk Ceza Hukuku Özel Hükümler*, Ankara: Adalet, 2015, s.129.

<sup>22</sup> Doğan Soyaslan, *Ceza Hukuku Genel Hükümler, Güncelleştirilmiş 6. Baskı* Ankara: Yetkin, 2014, s.444.

<sup>23</sup> Cengiz Apaydın, "Taksirle Yaralama Suçu", *Ankara Barosu Dergisi*, 0/1, (2011).

<sup>24</sup> Yargıtay Ceza Kurulu E. 2008-1-19, K.2009-93 ve T. 14.04.2009.

<sup>25</sup> Veli Özer Özbek, Koray Doğan, Pınar Bacaksız ve İlker Tepe, *Türk Ceza Hukuku Özel Hükümler*, 12. Baskı, Ankara: Seçkin 2017 s.180

<sup>26</sup> Özbek, Doğan, Bacaksız ve Tepe, *Türk Ceza Hukuku Özel Hükümler*, s.180

ölüm/yaralanma neticesini kabullenerek mi yoksa öngördüğü neticenin meydana gelmeyeceğine güven duyarak mı hareket ettiğine bakılması gerekmektedir<sup>27</sup>.

Olası kast ile bilinçli taksir kavramları birçok noktada birbiri ile örtüşmektedir. Gerek olası kastta gerekse bilinçli taksirde netice fail tarafından öngörülmektedir. Ancak bilinçli taksirde fail tarafından netice öngörüldüğü halde istenmemektedir. Olası kastta ise böyle bir durumdan bahsedilmemiştir. Buradan hareketle olası kastta neticenin gerçekleşip gerçekleşmeyeceği fail tarafından önemsenmemektedir<sup>28</sup>.

*Frank* tarafından ifade edilen formül ise fail “öyle yada böyle herhalde hareketi gerçekleştirdim” diyorsa olası kast buna karşılık “neticenin gerçekleşeceğini bilseydim hareketi gerçekleştirmezdim” diyorsa bilinçli taksir söz konusu olacaktır<sup>29</sup>.

Olası kastta fail tipikliğin gerçekleşmesini kabullenmekte ve göze almaktadır. Bilinçli taksirde ise fail tipikliğin gerçekleşmesini kabullenmemekte ve özen yükümüne aykırı olarak neticenin gerçekleşmeyeceğine güven duymaktadır<sup>30</sup>.

Trafik kazaların, taşıt-taşıt, taşıt-yaya veya sadece tek taşıtın karıştığı kazalardan oluşmaktadır. Kaza sonrası maddi hasar, yaralama veya ölüm gibi çeşitli sonuçlar meydana gelebilmektedir. Bu kazaların oluşumuna sürücülerin, yayaların, yoldaki veya araçtaki teknik arızalar gibi çeşitli nedenlerden de olabilmektedir. Bu ihlallerin de TCK anlamında bazı yaptırımları bulunmaktadır. Genel anlamda trafik kazalarının sonuçları bakımından bağlantılı suçlar sürücülerin araçları kural ihlallerinde karşılaştıkları cezaları kapsamaktadır. KTK’da idari cezalar ise para cezası, sürücülere ceza puanı gibi yaptırımlardır. TCK’da ceza ve güvenlik tedbirleri olarak çeşitli yaptırımlardan oluşmaktadır. Cezalar, hapis ve adli para cezalarıdır. Güvenlik tedbirleri ise suçun işlenmesinden sonra failin tehlikelilik hali dikkate alınarak hakim tarafından hükmedilen bir yaptırım türüdür<sup>31</sup>. Örneğin kazaya karışan sürücülerin sürücü belgesine el konulması, bir güvenlik tedbiridir.

Trafiği düzenleyen hukuku kurallarına uymamak, bunları ihlal etmek TCK kapsamında bazı suç tiplerinin ihlallerine de yol açmaktadır. TCK kapsamında yer alan trafik hukuku ile ilgili ilişki kurulabilecek suçlar bulunmaktadır:

- Kasten Öldürme (TCK m.81)
- Taksirle Öldürme (TCK m. 85)
- Kasten Yaralama (TCK m.86)
- Taksirle Yaralama (TCK m. 89)

<sup>27</sup> Koca ve Üzülmöz, *Türk Ceza Hukuku Özel Hükümler*, 148.

<sup>28</sup> Koca ve Üzülmöz, *Türk Ceza Hukuku Genel Hükümler*, 176.

<sup>29</sup> Koca ve Üzülmöz, *Türk Ceza Hukuku Genel Hükümler*, 176.

<sup>30</sup> Koca ve Üzülmöz, *Türk Ceza Hukuku Genel Hükümler*, 176.

<sup>31</sup> Özen, *Ceza Hukuku Genel Hükümler Dersleri*, 795.



- Trafik Güvenliğini Kasten Tehlikeye Sokma Suçu (TCK m. 179)
- Trafik Güvenliğini Tehlikeye Taksirle Tehlikeye Sokma Suçu (TCK m. 180)

Trafik kazası TCK kapsamında özel bir suç olarak düzenlenmemekle birlikte, birçok suçun işlenmesine sebep olabilecek niteliktedir.

### 1.3. Trafik Kazalarında Kusur

Kusur, faili ilgilendiren manevi bir durum olup ceza hukuku bağlamında kişinin kınanabilmesini ifade eder<sup>32</sup>. Kusurluluk ise, fiil ve fail ile ilişkilidir. Kusurluluk da suçun maddi unsurları ile fail arasındaki ilişkilidir<sup>33</sup>. Kusur kısaca failin eylemi ile hukuk düzenine sadakatsizlik göstermesinden ötürü kınanabilirliği<sup>34</sup>.

Yine, kusurluluğun doktrinde birçok yazar tarafından tanımı yapılmıştır. Artuk-Gökçen'e göre işlenen fiil sonucunda faildeki irade oluşum şartlarının tespiti ve tespitin ardından failin "cezaların şahsiliği ilkesi" gereği cezalandırılıp cezalandırılmayacağı hususu, işlediği fiil dolayısıyla kişinin kınanabilmesi, haksızlık teşkil eden fiilin faile yüklenebilmesidir<sup>35</sup>. Öztürk-Erdem'e göre ise kusur, eylemin, isnat kabiliyeti olan bir kişi tarafından bilerek ve isteyerek yapılması en azından bilerek yapılması olarak tanımlanmıştır<sup>36</sup>.

Bir kişinin fiilinden dolayı cezalandırılabilmesi için fiilin sadece kanunda belirtilmesi yetmemekle fiil ile fail arasında da manevi bir bağın bulunması gerekmektedir<sup>37</sup>. Kusur, genel olarak ahlaki temelli ve toplumun hoş karşılanmadığı, hukuk düzenine aykırılık olan kınanabilir bir davranış şeklidir<sup>38</sup>.

Kusur kavramı ceza hukukuna özgü bir kavram gibi gözüktense de aslında disiplinler arası bir kavram olup; kriminoloji ve psikoloji gibi birçok alanla bağlantılıdır. Failin neticeyi isteyip istememesine göre kusur durumu değişecektir. Trafik kazaları sonrasında failin ceza sorumluluğunun belirlenmesi açısından kusur ayrımı oldukça önemlidir<sup>39</sup>.

Failin ceza sorumluluğu için öncelikle failin kusurunun bulunması şarttır. Kusursuz ceza olmaz ilkesi ceza hukukunun temel ilkelerindedir. Ceza hukukunun konusunu oluşturan kusur fail hakkındaki kınama yargısını ifade etmektedir<sup>40</sup>.

<sup>32</sup> Özen, *Ceza Hukuku Genel Hükümler Dersleri*, 439.

<sup>33</sup> Özen, *Ceza Hukuku Genel Hükümler Dersleri*, 439.

<sup>34</sup> Serkan Meraklı, *Ceza Hukukunda Kusur*, Ankara: Seçkin Yayınevi, 2017, s.32.

<sup>35</sup> M. Emin Artuk ve Ahmet Gökçen, *Ceza Hukuku Genel Hükümler*, 15. Baskı, Ankara: Adalet, 2021, s.392.

<sup>36</sup> Bahri Öztürk ve Mustafa Ruhan Erdem, *Uygulamalı Ceza Hukuku ve Güvenlik Tedbirleri Hukuku*, 20. Baskı, Ankara: Seçkin, 2020, s.246.

<sup>37</sup> Özen, *Ceza Hukuku Genel Hükümler Dersleri*, 301.

<sup>38</sup> Serkan Meraklı, *Ceza Hukukunda Kusur*, 2. Baskı Ankara: Seçkin Yayınevi, 2020 34.

<sup>39</sup> Murat Volkan Dülger, "5237 Sayılı YTCK'da Kasten Unsurları ve Türleri- Özellikle Olası Kasten Değerlendirilmesi," *Hukuk ve Adalet Eleştirel Hukuk Dergisi*, 2/5, (2005). s.65.

<sup>40</sup> Koca ve Üzülmüş, *Türk Ceza Hukuku Genel Hükümler*, 306 vd.

Kusur haksızlık kavramının gerçekleştirilme biçimi olan kast ve taksirden farklıdır. Şöyle ki, kast ve taksir haksızlığın bir unsurudur. Kasten veya taksirle işlenen bir haksızlık durumu kusur yargısının zeminini oluşturmaktadır<sup>41</sup>. Algılama yeteneği ve irade yeteneği kusurun unsurlarını oluşturmaktadır<sup>42</sup>.

Ceza hukukundaki kusur sorumluluğuna göre failin eyleminden sorumlu tutulabilmesi için hareketi ile netice arasında uygun illiyet bağının bulunması yeterli olmamaktadır. En azından failin taksir derecesinde kusurluluğunun bulunması gerekmektedir<sup>43</sup>.

Genel olarak tarafların karıştıkları trafik kazalarında ölüm ya da yaralama sonuçları ortaya çıkmışsa olay yerine keşif yapılması gerekmektedir. Keşif yapıldıktan sonra bilirkişi raporu hazırlanarak tarafların kazanın oluşumundaki etkisi belirlenir. Bilirkişi raporlarındaki kusur oranları çoğu zaman taraflarca uygun bulunmaz ve bu sebeple itiraz edilmektedir. İtiraz edilmesi durumunda ise Adli Tıp İhtisas Dairesi Trafik İhtisas Dairesinden veya trafik bilirkişilerinden oluşacak ekipten bir rapor hazırlanarak yeniden rapor hazırlanır.

Trafik kazaları sonucunda ceza ve hukuk davalarında yargılama birbirinden farklıdır. 765 sayılı mülga TCK'ya göre, kusur oranları hesaplanırken 8 dereceli bir değerlendirme yapılmıştır. Eski TCK döneminde ceza davasında kusur oranları 8/8 üzerinden değerlendirilirken hukuk davalarında kusur oranı %100 üzerinden değerlendirilmekteydi. 5237 sayılı kanunun yürürlüğe girmesiyle, Türk Ceza Kanunundaki taksirle işlenen bir suçta failin kusuruna göre cezalandırılması düzenlemesiyle beraber önceki kanunda uygulama alanı bulan 8/8 kusur oranları yeni TCK'nın yürürlüğe girmesiyle (01.06.2005 tarihinde) terk edilmiştir. Trafik kazası sonrası açılacak ceza davasında ceza hukukuna hâkim olan ilkelerden cezaların şahsiliği ilkesi ile failin cezalandırılması amaçlanmışken, hukuk davalarında kusur durumuna göre tazminata hükmedilmektedir<sup>44</sup>. eTCK m. 455/3'e göre kişinin kusurun derecesine göre 1/8'e kadar indirim yapılabileceği kabul edilmişti ancak yeni TCK'da bu orana yer verilmemiştir<sup>45</sup>. Yani yeni düzenleme ile derece sistemi olan kusur oranı terk edilerek kast ve taksir durumu belirtilmiştir

2003 yılında 765 sayılı kanunda 4785 sayılı kanunun 1. maddesi ile yapılan değişiklik ile "bilinçli taksir" kurumu getirilmiştir. Buna göre, "Failin öngördüğü neticeyi istememesine rağmen neticenin meydana gelmesi halinde bilinçli taksir vardır. Bu halde ceza üçte biri oranında artırılır." Bu hüküm ile bilinçli taksirin tanımı yapılmıştır. Kanun koyucunun o dönemdeki amacı, trafik kazalarının artışlarının fazla olması nedeniyle cezalarda artırım yaparak suçların önüne geçmeye çalışmaktır<sup>46</sup>.

<sup>41</sup> Koca ve Üzülmüş, *Türk Ceza Hukuku Genel Hükümler*, 307.

<sup>42</sup> Koca ve Üzülmüş, *Türk Ceza Hukuku Genel Hükümler*, 309

<sup>43</sup> Fatih Birtek, *Ceza Hukuku Genel Hükümler* Ankara: Adalet Yayınevi, 2017, s.195.

<sup>44</sup> Günay, *Trafik Kazalarında Kusur*, 44 vd.

<sup>45</sup> Mustafa Özen, *Ceza Hukuku Özel Hükümler Dersleri*, 2. Baskı, Ankara: Adalet Yayınevi, 2017, s.101.

<sup>46</sup> Elvan Keçelioğlu, *Taksirli Suçun Dogmatikliği*, Ankara: Turhankitabevi, 2015, s.13.

Trafik kazalarında kusur halleri KTK m. 84 ve Karayolları Trafik Kanunu Yönetmeliğinde m. 157’de düzenlenmiştir. Trafik kazalarında kusur durumu asli ve tali kusur ayırımına tabi tutulmuştur.

**Tablo 1.1** Asli Kusurlu Haller

<b>Sürücüye İlişkin Kusur</b>	Aşırı hız Arkadan çarpma Hatalı sollama Geçiş hakkına uymama Şerit ihlali
<b>Araça İlişkin Kusur</b>	Frenle ilgili teknik durumlar Rot aşınma, kopma ya da kırılma Tekerleklerle ilgili durumlar Araçla ilgili diğer teknik durumlar
<b>Yola İlişkin Kusur</b>	Yol arızaları Yola ilişkin kayganlık veya buzlanma İşaretlerle ilgili arızalar
<b>Yayalara İlişkin Kusur</b>	Kırmızı ışıkta geçmek Yaya geçidini kullanmamak Araç yolunda yürümek Araç durmadan inmek veya binmek

Trafik kazalarında aşağıdaki durumlar sürücüler için tali kusur halleri sayılmaktadır:

- Trafik polisinin dur işaretine uymamak,
- Trafiğe elverişli olmayan araçla yola çıkma,
- Araç içerisinde reflektör bulundurmama,
- Araçta halat, takoz vb. bulundurmama,
- Alkollü araç kullanma,
- Hatalı durumda yük, yolcu alma indirme ve taşıma,
- Yorgun araç kullanma.

Sonuç olarak, 5237 sayılı TCK’de suçun manevi unsurları olarak kast ve taksir bulunmaktadır. Bu iki kavramda da kendi içinde ayrılmaktadır. Buna göre, kast unsuru; doğrudan kast, olası kast olarak taksir unsuru; bilinçli taksir ve basit taksirdir. 765 sayılı eski Türk Ceza Kanunu’nda doğrudan kast, bilinçli taksir, basit taksir yer almaktayken olası kast eski kanunda yer verilmemiştir.

## 2. BÖLÜM

### TRAFİK KAZALARINDA HUKUKİ SORUMLULUK

#### 2.1. Sorumluluk Kavramı

Trafik kazalarının cezai ve hukuki olmak üzere iki yönü bulunmaktadır. Bir suç tipi olarak tarif edilen trafik kazalarının cezai yönü, failin kusur durumuna göre ceza tayin edilmesidir. Hukuki yönü ise, kazaya karışan sürücülerin kusur durumuna göre ödeyecekleri tazminat miktarının belirlenmesidir.

Türk Borçlar Kanunu'nda(TBK) haksız fiil, bir fiil sonucu bir veya birden fazla kişiye zarar veren fiil sonucu oluşan neticedir<sup>47</sup>.6098 sayılı TBK'da, haksız fiiller 49-76 maddeleri arasında düzenlenmiştir. Haksız bir eylem sonucu zarara uğrayan kişi haklılığını ispat etmek ve zamanaşımını süresine uyularak uğranılan zararın karşılanmasını isteyebilir. Haksız fiil sonucu tazminata hükmedilmesi söz konusu olur<sup>48</sup>.

Trafik kazalarında üç tür sorumluluk söz konusudur<sup>49</sup>:

1. Kusur Sorumluluğu: Trafik kazalarında işleten dışında kalan yani işleteni olmayan sürücünün yayanın motorlu araç işleticisinin KTK m. 85. 87 ve 86 hükümlerine göre kusur sorumluluğudur.
2. Olağan Sebep Sorumluluğu: Aracın zorunlu sigorta ettirilmesi ve zarar soruncunda zarar görenin doğrudan sigortaya başvurması durumudur.
3. Tehlike Sorumluluğu: KTK m. 85/1'e göre işleten ile bağlı olduğu teşebbüs sahibinin sorumluluğu olarak düzenlenmiştir.

Trafik kazası sonrası ölüm, bedensel zarar veya malvarlığında zarar meydana gelebilmektedir. Bu durumda tazminat talep edilebilecek zarar türleri şunlardır<sup>50</sup>:

1. Ölüm sonucu oluşan maddi zararlar; ölüm hemen gerçekleşmemişse tedavi giderleri, cenaze ve defin giderleri, destekten yoksun kalma tazminatı,
2. Bedensel zararlar; tedavi giderleri, çalışma gücünde kaybı, ekonomik zorluk nedeniyle oluşan kayıp.
3. Mala ilişkin zararlar; araç değer kaybı, araç pert bedeli.

Manevi zarar ise, yukarıda bahsedildiği gibi ölüm veya bedensel zarar sebebiyle ölenin yakınları veya bedensel zarar sonucu acı ıstırap çeken kişi veya kişiler tarafından talep edilebilmektedir.

<sup>47</sup> Fikret Eren, *Borçlar Genel Hukuku*, 18. Baskı, Ankara: Yetkin, 2015, s.516.

<sup>48</sup> Gökhan Taneri ve Selman Taneri, *Karayolları Trafik Kanununa Göre Hukuki ve Cezai Açından Trafik Kazaları Sorumluluk- Tazminat- Sigorta - Rücu Davaları*, 2. Baskı, Ankara: Bilge, 2017, s.1255.

<sup>49</sup> Erhan Günay, *Trafik Kazalarından Kaynaklanan Davalar* 2. Baskı Ankara: Seçkin, 2018, Derleme Nüshası, s.17

<sup>50</sup>Taneri ve Taneri, *Karayolları Trafik Kanunu*, 1261.

Trafik kazalarında ceza davası ile birlikte uğranılmış olunan maddi ve manevi zararları tazmini istemiyle tazminat davaları açılır. Bu davalarda görevli mahkeme kural olarak HMK m. 2/1 uyarınca Asliye Hukuk Mahkemesidir. Ancak sigorta şirketlerine karşı açılacak olan davalarda görevli mahkeme Asliye Ticaret Mahkemeleridir. Maddi ve manevi tazminat davalarında asıl olan kusurun belirlenmesidir. Kusur oranına göre zarara uğrayana tazminat hükmedilmektedir. Genellikle ceza mahkemeleri, hukuk mahkemelerinin sonucunu beklemek zorunda değildir. Ancak ceza mahkemeleri hukuk mahkemesinin sonucunu bekletici mesele yapmışsa sonucunu beklemek zorundadır<sup>51</sup>. Genel hukuk yargılamasında ise ceza mahkemelerinin sonucu hukuk mahkemeleri tarafından bekletici mesele yapılmaktadır.

Tazminat davalarında kusur incelemesi yapılırken eylem ile zarar arasında illiyet bağının bulunması gerekmektedir. Örneğin, hız sınırının ihlal edildiği kazada, kazanın oluşumunda hız sınırının ihlalinin ne derece etkili olup olmadığı araştırılması gerekir. Hukuk yargılamasında motorlu araç işletenlerin sorumluluğu tehlike sorumluluğu, yani kusursuz sorumluluk olarak belirtilmişse de tazminat davalarında esas ölçüt kusur sorumluluğudur<sup>52</sup>.

Motorlu taşıt işletenin sorumluluğu bir tehlike sorumluluğudur. Çünkü sorumluluk için aracın kullanılması veya işletilmesi yeterlidir. Ancak işleten, zarar görenin ağır kusuru, üçüncü bir kişinin kusuru veyahut mücbir sebebin bulunması halinde sorumluluktan kurtulur<sup>53</sup>.

Tazminat davalarında kusur durumu incelenirken<sup>54</sup>;

- a. Kusurun varlığı belirlenir.
- b. Kaza ile kusur arasındaki illiyet bağı araştırılır.
- c. Kusurun hukuki dayanağı belirtilir.
- d. En son kusur oranı belirlenir.

Sonuç olarak, hukuk yargılamasında kazaya karışan araç sürücüleri kaza sonucuna göre, maddi manevi tazminat talep etme imkânları vardır. Tazminat belirlenmesinde en önemli husus, kazaya karışan araç sürücülerin kusur durumudur.

---

<sup>51</sup> Taneri ve Taneri, *Karayolları Trafik Kanunu*,1585

<sup>52</sup> Çelik Ahmet Çelik, "Trafik Kazalarından Kaynaklanan Tazminat Davalarında Kusur İncelemesi", *Legal Hukuk Dergisi*, 15/173, (2017).

<sup>53</sup> Mustafa Kılıçoğlu, *Ceza Hukuku ve Borçlar Hukuku Açısından Trafik Kazaları Tazminat – Sigorta Rücü Ve Yargıtay Uygulamaları*, Ankara: Bilge, 2014, s.397.

<sup>54</sup> Çelik Ahmet Çelik, "Trafik Kazalarıyla İlgili Tazminat Davalarında Kanıtların Toplanması", *Legal Hukuk Dergisi*, 4/40 (2006).

## 2.2. Maddi Tazminat Davaları

Maddi tazminat genellikle hukuka aykırı bir fiil (örneğin trafik kazaları) nedeniyle kişinin malvarlığında meydana gelen azalmanın zarar veren kişi veya kurumlardan giderilmesi istemiyle açılan dava türüdür<sup>55</sup>.

Trafik kazaları sonrası açılan veya açılacak olan maddi tazminat davalarının hukuki dayanağını Borçlar Kanun m.49 oluşturmaktadır. Kusurlu ve hukuka aykırı bir fiille başkasına zarar veren, bu zararı gidermekle yükümlüdür. Maddi tazminat davası nedeniyle açılacak olan dava KTK m. 109'a göre zarar gören ve failin öğrenildiği tarihten başlayarak 2 yıl ve her hâlükârda 10 yıl içinde açılması gerekmektedir. Bu süre zamanaşımı süresidir.

TBK m. 50'de zararın ve kusurun ispatı düzenlenmiştir. Buna göre, zarar gören, zarara uğradığını ve zarar verenin kusurunu ispat etmek zorundadır. Eğer zarar miktarı belirlenemiyorsa olayın özelliğine ve zarar görenin aldığı önlemleri dikkate alarak hakkaniyete uygun bir zarar miktarı belirler. Hukukta trafik kazalarında kusurun yüzde olarak belirtilmesinin anlamı aslında tazminat miktarından ne kadar indirim veya ne kadar artırım yapılacağıdır.

TBK m. 50'ye göre zarar gören zararını ispatlamak zorunda olup TBK m. 51'e göre de tazminat miktarını hâkimbelirlemektedir<sup>56</sup>. Bir davada çözümü hakim hukuk bilgisi dışında özel veya teknik bilgiyi gerektiren hallederde oy görüşüne başvuru kişiyi bilirkişi denilmektedir. Bu nedenle mahkemece dosyada bilirkişiden görüş alınıp alınmayacağına hakim karar vermektedir<sup>57</sup>. Bizim sistemimizde hâkim kendiliğinden dosyayı bilirkişiyeye göndermektedir.

Maddi tazminat davasında trafik kazası sonrası ölüm veya yaralanmaya göre çeşitli tazminatlar talep edilebilmektedir. Ölümlü trafik kazasında ölenin mirasçıları, belgelendirilerek ölen için yapılmış olan cenaze giderleri veya tedavi giderleri ve destekten yoksun kalma tazminatı isteyebilmektedir. Ayrıca trafik kazasında ölen kişinin mirasçıları kaza nedeniyle destekten yoksun kalma tazminatı isteyebilir. Destekten yoksun kalma ölen kişi eğer ki yaşasaydı davayı açan kişilere yapacağı desteğin tazminidir<sup>58</sup>.

Yaralamalı trafik kazasında ise yaralanan kişi, her türlü tedavi gideri, kazanç kaybı, çalışma gücünün azalmasından veya yaralamanın niteliğine göre çalışma gücünün yitirilmesi sebebiyle oluşan kayıpları, bu sebeple ekonomik anlamda kayıp yaşayacak olması sebebiyle maddi tazminat talebinde bulunabilir. Tazminat davalarında kusur yoksa söz konusu dava

<sup>55</sup> Fikret Eren, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, 18. Baskı, Ankara: Yetkin, 2015, s.762-763.

<sup>56</sup> Eren, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, s.724.

<sup>57</sup> Baki Kuru, *İstinaf Sistemine Göre Yazılmış Medeni Usul Hukuku*, İstanbul: Legal, 2016, s.410.

<sup>58</sup> Taneri ve Taneri, *Karayolları Trafik Kanunu*.

reddedilecektir. Tazminat davalarında kaza tutanakları, olayı gören tanıklar, ceza davası gibi unsurlar dosyalarda delil olarak sunulabilmektedir<sup>59</sup>.

Araç işleteni ile sürücü her zaman aynı kişi olmayabilir. KTK m.85'e göre, trafik kazalarında ölüm, yaralama veya zarar olması halinde araç işleteni ile sürücü, zarar sonucu açılan tazminat davasında müştereken ve müteselsilen sorumludur. Müteselsil sorumlulukta Yargıtay'a göre, "haksız eyleme neden olan her bir davalı zarardan müteselsilen sorumludur<sup>60</sup>."

Yargıtay'ın bir kararında, davalı %25 dava dışındaki üçüncü aracın ise %75 kusurlu olduğu somut olayda, davacı zararın tazminin davalılardan birlikte talep etmiştir. Davacının bu talebi müteselsil sorumluluk ilkesinin varlığı sebebiyledir<sup>61</sup>.

*"Somut olayda, ... 9.Asliye Ceza Mahkemesinin 2012/1411 E. Sayılı dosya suretinin incelenmesinde, davacı ...'nın katılan olduğu, mahkemece yapılan yargılama sonucunda 14.05.2013 tarihinde 2013/314 K. Sayı ile Sanık ...'nin evin önünde tartıştığı müdahilin olay yerinden ayrılıp cadde üzerine çıktıktan sonra peşinden aracı ile gelip kaldırımda yürümekte olan müdahile kasten çarparak hayat fonksiyonlarını 6. derecede etkileyen kırık oluşturacak tarzda yaralamak suçundan cezalandırılmasına ve hükmün açıklanmasının geri bırakılmasına karar verilmiş olduğu, kararın 26.06.2013 tarihinde itiraz edilmeden kesinleştiği görülmüştür. Ceza mahkemesindeki maddi kabul hukuk hakimini bağlamaktadır. Ceza dosyasında, davalı sürücü A'nın davacı ...'ya aracı ile kasten çarparak yaraladığı sübut bulunmuştur. Davaya konu kaza, Karayolları Trafik Kanununun 86. maddesinde sayılan mücbir sebep, zarar görenin veya bir üçüncü kişinin ağır kusurundan kaynaklanmamıştır. Buna göre davalıya sigortalı araç sürücüsünün davacıya kasten çarpmış olması, kazanın mücbir sebepten kaynaklanmamış olması nedeni ile KTK 86. maddesi uyarınca işletenin sorumluluğu ortadan kalkmayacaktır<sup>62</sup>."*

Kazaya karışan araçlarda yolcu konumunda bulunan kişilerin kusur durumu incelenirken, kaza esnasında emniyet kemerinin takılı olup olmadığı ve bu sebeple de müterafik kusurunun bulunup bulunmadığı hususunun araştırılması gerekmektedir. Emniyet kemeri takılması, trafik kazalarının etkisini hafifletmekte olup, kaza neticesinde ağır sonuçların meydana gelmesini önlemektedir. Emniyet kemerinin yolculuk esnasında takılması gerektiği kural olarak KTK'da da ifade edilmiş olup, kazazedenin belirtilen ve benzeri güvenlik önlemini alıp almadığı araştırılması gerekmektedir. Bu sebeple kaza mahallinde tüm delillerin toplanmasının ardından kusur tespitinin yapılması gerekmektedir.

KTK'nın 86. maddesine göre;"İşleten veya araç işleticisinin bağlı olduğu teşebbüs sahibi, kendisinin veya eylemlerinden sorumlu tutulduğu kişilerin kusuru bulunmaksızın ve araçtaki

<sup>59</sup>Taneri ve Taneri, *Karayolları Trafik Kanunu*.

<sup>60</sup>Yargıtay 17. Hukuk Dairesi E. 2016/3559 K. 2019/1109 K. ve T. 07.02.2019.

<sup>61</sup>Yargıtay 15. Hukuk Dairesi E. 2015/13811 K. 2018/9512 ve T. 24.10.2018.

<sup>62</sup>Yargıtay 17.Hukuk Dairesi E. 2014/ 8219 K. 2016 / 8360 ve T. 29.09.2016.

bir bozukluk kazayı etkilemiş olmaksızın, kazanın bir mücbir sebepten veya zarar görenin veya bir üçüncü kişinin ağır kusurundan ileri geldiğini ispat ederse sorumluluktan kurtulur. Sorumluluktan kurtulamayan işleten veya araç işleticisinin bağlı olduğu teşebbüs sahibi, kazanın oluşunda zarar görenin kusurunun bulunduğunu ispat ederse, hakim, durum ve şartlara göre tazminat miktarını indirebilir." Yine TBK'nın 51 ve 52. maddelerinde de aynı düzenlemeler yer almıştır.

Yargıtay 17.H.D.2016/9866-2019/4232 sayılı kararında;

*"Somut olayda; davacıların yakını olan ... ve ...'ın, davalı tarafa ait araçta yolcu olduğu; yaşı küçük ...'ın aracın ön koltuğundaki diğer yolcu ...'nın kucağında oturduğu ve emniyet kemerinin takılı olmadığı anlaşılmaktadır. Mahkeme tarafından hükme esas alınan Adli Tıp Kurumu Trafik İhtisas Dairesi tarafından düzenlenen 22.07.2014 tarihli raporda, davacıların yakını olan ...'nın emniyet kemeri takmadan ve çocuğu olan...'ı ön koltukta kucağında oturtması nedeniyle % 10 kusurlu olduğu,...'nın anılan eylemleri ile kendisi ve çocuğu...ın ölümü arasında illiyet bağının bulunduğu yönünde görüş bildirildiği görülmektedir. Mahkemece de benimsenen bu raporda, ölenler için belirlenen % 10'luk kusur, zararın doğması ya da artmasına neden olan müterafik kusur mahiyetinde olup, kazanın oluşumuna etki eden bir kusur değildir. Bu durum karşısında mahkemece; kazada ölen davacı yakınları için belirlenen % 10'luk kusurun müterafik kusur mahiyetinde olduğu ve hükme esas alınan hesap raporunda % 90 davalı kusuru için hesap yapılmış olmakla birlikte tam kusura göre hesap yapıldıktan sonra, müterafik kusur nedeniyle % 20 oranında (Dairemiz'in yerleşik uygulamaları gereği) BK'nun 44. maddesi (TBK 52. md) uyarınca maddi tazminattan indirim yapılması ile maddi tazminatın belirlenmesi gerektiğinin gözetilmeyişi bozmayı gerektirmiştir."*

Ayrıca hatır taşımacılığının söz konusu olduğu taşımalarda TBK'nın 51. maddesi uyarınca tazminattan uygun bir indirim yapılması hem öğretilmiş hem de Yargıtay içtihatlarında benimsenmiştir. Böyle durumlarda Yargıtay uygulamaları doğrultusunda hükmedilecek tazminat miktarında %20 oranında da hatır taşımacılığı indirimi uygulanması gerekmektedir. Taşınan kimsenin kusurunun varlığı indirimin tespitinde önemlidir<sup>63</sup>.

Yukarıda değinilen birçok Yargıtay kararı trafik kazalarında zarar veren birden fazla ise veya olayda sigorta şirketi taraf gösterilerek (zarar görenin isteğine göre) bu kişilere karşı dava yöneltebilecektir.

### **2.2.1. Ölüm sonucu oluşan maddi zararlar**

Trafik kazalarının ölüm ile sonuçlanması durumunda geriye kalan mirasçıları maddi zararlarını isteyebilmektedir. Bu durum TBK'da düzenlenmiştir. Ölen kişinin desteğinden

<sup>63</sup> Yasemin Durak ve Turan Şahin, "Hatır İçin Taşıma", İÜHFM, 73/1 ,(2015), s.339-362.



yoksun kalan kişiler (ki bu kişiler mirasçıları olmasa dahi) ölen kişinin sağlığında yardımını veya desteğini görmüşse bu durumda maddi tazminat isteyebilmektedir<sup>64</sup>.

Maddi zararların hesaplanmasında kusur durumu temel unsurdur. Bu durum 2918 sayılı KTK'nın 85. maddesinde düzenlenmiş buna göre; "işleten, sürücünün veya yardımcı kişilerin kusurundan kendi kusuru gibi sorumlu" olması bu sorumluluğun ise, belirli bir tutara kadar kusur oranı ile sınırlı kalmak kaydıyla aracın sigorta şirketince karşılanır. Sigorta şirketlerine öncelikle başvuru yapıp başvuru durumunda anlaşılmaması durumunda sigorta tahkim komisyonunca ya da dava şartı arabuluculuk sonrası dava yoluna gidilmektedir.

Maddi tazminat kapsamında istenilebilecek tazminleri ise; tedavi giderleri, cenaze ve defin giderleri ve destekten yoksun kalma tazminatıdır<sup>65</sup>.

#### 2.2.1.1. Tedavi Giderleri

Trafik kazası sonucunun ölümle sonuçlanmasında bazen ölüm olay yerinde gerçekleşmez, maktul hastaneye kaldırıldıktan sonra gerçekleşebilir. Tabii ki burada kaza ile ölüm arasında illiyet bağının bulunması gerekmektedir. Maktulün ölümü halinde hastanede kaldığı süre için ödenmesi gereken tedavi giderlerinin, yol giderlerinin tazmini istenilebilmektedir. Bu bedellerinin tazminat hesabında ayrıca belgelendirilmesi gerekmektedir<sup>66</sup>.

#### 2.2.1.2. Cenaze ve Defin Giderleri

Trafik kazasında ölümden, ölenin mirasçıları ayrıca cenaze ve defin giderlerini isteyebilmektedir. Ülkemizde ölüm halinde birtakım masraflar gündeme gelmektedir. Bu masraflar ailenin maddi durumuna göre çeşitlilik göstermektedir. Bu masrafların belirlenmesinde örf adetlere bakılması gerekmektedir. Bu masraflar; ölünün yıkanması, tabut, kefen masrafı, gömülme masrafı, ölünün saklanması vb. masraflar trafik kazası kazaya sebep olandan istenebilir<sup>67</sup>.

Yine ölenin dini yaşamı gereği mezar taşı, mezar ücreti, mevlit giderleri defin gideri olarak istenebilir. Kaza ölenin yerleşim yerinde gerçekleşmemişse cenazenin taşınması ve defnedileceği yere götürülmesinde bu giderler de istenebilmektedir<sup>68</sup>. Yukarıda bahsedildiği

<sup>64</sup> Eren, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*,744.

<sup>65</sup> Eren, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*,745.

<sup>66</sup> Eren, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*,753.

<sup>67</sup> Eren, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*,752.

<sup>68</sup> Borçlar Kanunu m.45/1 kapsamında ele alınması gereken defin masrafları, ölümle doğrudan doğruya ilgili olan ve ölenin dini ile sosyal ve ekonomik durumuna uygun bulunan giderlerdir. Bunlar, ölenin taşınması, yıkatılması, gömülmesi, mezarlık ücreti, mezar taşı, ilân giderleri, sadakalar ve din adamlarına verilen paralar ile otopsi için yapılan giderleri kapsar. Şu var ki, bu giderler gerçekten yapılmalı ve yerel göreneklere (mahalli âdetlere) uygun düşmelidir. Mahkeme kararının dayandığı bilirkişi raporunun BK. m.45/1 uyarınca "defin masraflarını" belirlemede yeterli olmaması karşısında, yeniden uzman bilirkişi seçilip inceleme yaptırılarak BK. 45/1'e göre

gibi cenaze giderleri belgelendirildiği durumda istenilebilir. Ancak teamüle göre de belgelendirilmeyen giderler istenilebilmektedir. Bu durumda hesaplama mahalli bilirkişilerce görüş alınarak belirlenebilir<sup>69</sup>.

### 2.2.1.3. Destekten Yoksun Kalma Tazminatı

Ölenin desteğinden yoksun kalan kişi veya kişiler, destekten yoksun kaldıkları tazminleri isteyebilirler. Bu durumda ölen kişi yaşasaydı çalışma hayatında desteğinden yoksun kalacakları her türlü tazminatı isteyebilirler<sup>70</sup>.

Dul kalan eşin yeniden evlenme olasılığı hesaplanırken Moser Tablosundan veya AYİM tablosundan yararlanılmaktadır. AYİM tablosu ülkemiz koşullarına göre belirlenen tablo olduğu için Yerleşik Yargıtay kararlarında kadının evlenme ihtimali AYİM tablosuna göre belirlenmektedir. Desteğin ölüm tarihinde 28 yaşında, hesap tarihinde 28 yaşında olan davacı eşin AYİM tablosuna göre evlenme ihtimali %27 olup, 18 yaşın altındaki (3 çocuk) bir çocuk için % 5'er (%15) indirim yapıldığında davacı eşin evlenme ihtimali %15 olduğu tespit edilmiş, hesaplanan tazminattan %12 evlenme tenzili düşülür. Yerleşik ve kabul gören destek tazminatı kuralları doğrultusunda, 60 yaş sonrası pasif dönem için asgari geçim indirimsiz aylık net ücret esas alınarak tazminatı hesaplanır. Pasif devre hesabı zararının hesaplanması sırasında dikkate alınan asgari ücret, bir çalışmanın karşılığı değil, ekonomik değer taşıyan yaşamsal faaliyetlerin sürdürülmesinin karşılığı olduğundan, pasif devre hesabında asgari ücrete, asgari geçim indirimi eklenmeksizin tespit edilir. Pasif devre hesabında asgari ücrete, asgari geçim indirimi eklenmeksizin tespit edilir<sup>71</sup>.

Örnek verecek olursak 28 yaşında trafik kazası sonucu vefat eden geride bir eş 3 çocuk ve anne ve babası kalan bir kişinin Anayasa Mahkemesince iptal edilen karar<sup>72</sup>gereği PMF-1931 (PopulationMasculine et Feminine) yaşam tablosuna göre, kişinin 39 yıl daha yaşaması varsayılarak desteğinden yoksun kalan kişilere destek olabileceği öngörülür. Bu durumda aktüer bilirkişilerince tazminat hesaplaması yapılmaktadır.

Kaza sonrası sağ kalan eşin evlenme ihtimali değerlendirilirken, AYİM (Askeri Yüksek İdare Mahkemesi)tablosunun yanı sıra davacı eşin yaşı, yaşadığı çevre ve fiziki durumu, çocuk sayısı ve çocukların yaşları, sosyal ve ekonomik durum ile ülke şartları birlikte dikkate

---

davacıların ödedikleri "defin masraflarının" kapsamı belirlendikten sonra, uygun sonuç çerçevesinde karar verilmelidir. 15. HD.02.07.1975, E.1975/2313- K.1975/3366 (YKD.1976/ 9-1346)

<sup>69</sup> Cenaze gideri konusunda belge ibraz edilmediği gerekçesiyle bu konudaki istem reddedilmiştir. Oysa, ölüm olayı gerçekleştiğine göre, bunun için birtakım giderlerin yapıldığının da kabulü gerekir. Mahkemece bu konuda ilgili birimlerden bilgi alınarak karar verilebileceği gibi, BK.42/2 maddesi uyarınca da bu kalem istek için takdir edilecek tazminata hükmedilmek gerekirken, belge ibraz edilmediği gerekçesiyle reddi doğru değildir. (Yargıtay 4.HD.17.04.2000, 1294-3548)

<sup>70</sup>Yargıtay 17.Hukuk Dairesi E. 2020/2410 K. 2021/2623 ve T. 11.03.2021.

<sup>71</sup> Bu örnek Çorum 2. Asliye Hukuk Mahkemesinde görülen 2020/164 E. Sayılı dava dosyasından alınmıştır.

<sup>72</sup> AYM 09.10.2020 tarihli 31269 sayılı RG'de yayınlanan E. 2019/40, K. 2020/40 ve T. 17.07.2020.

alınmalıdır. Yargıtay 17. Hukuk Dairesinin son kararlarında davacı eşin yeniden evlenme ihtimalinin olay tarihindeki yaşına göre belirlenmesinin gerektiği kabul edilmektedir<sup>73</sup>.

Ancak AYM'nin kararı ile PMF yaşam tablosundan vazgeçilmiş olup artık hesaplamalarda TRH-2010 yaşam tablosu esas alınmaya başlamıştır<sup>74</sup>.

*"13/10/1983 tarihli ve 2918 Sayılı Karayolları Trafik Kanunu'nun; 90. Maddesinin birinci cümlesinde yer alan; "...ve bu Kanun çerçevesinde hazırlanan genel şartlarda..." ibaresinin Anayasa'ya aykırı olduğuna ve iptaline, İkinci cümlesinde yer alan "...ve genel şartlarda..." ibaresinin Anayasa'ya aykırı olduğuna ve iptaline, 92'nci maddesinin (i) bendinin Anayasa'ya aykırı olduğuna ve iptali..." yönünde karar verilmiştir.*

PMF-1931 hesaplamasından uzaklaşıp TRH-2010 yaşam tablosunun uygulanması yerinde bir karardır. PMF-1931 tablosu eski olması günümüz şartlarının uyarlanmasında bazı sorunlar çıktığı için TRH-2010 tablosu daha isabetlidir. Sonuç olarak, ölümlerle sonuçlanan trafik kazalarında ölenin desteğinden yoksun kalan yakınlarının tazminat talep etme imkânı bulunmaktadır.

## Yeniden Evlenme Olasılıklarının Yaşlara ve Farkı Tablolara Göre Değerleri

MOSER TABLOSU			STAUFFER / SCHAETZLE TABLOSU			AYİM TABLOSU*		
YAŞ	DUL KADIN	DUL ERKEK	YAŞ	DUL KADIN	DUL ERKEK	YAŞ	DUL KADIN	DUL ERKEK
20	% 72	% 90	18	% 75	% 75	17-20	% 52	% 90
25	% 48	% 85	20	% 70	% 75	21-25	% 40	% 70
30	% 28	% 50	25	% 40	% 70	26-30	% 27	% 48
35	% 17	% 30	30	% 26	% 40	31-35	% 17	% 30
40	% 9	% 16	35	% 15	% 26	36-40	% 9	% 15
			40	% 9	% 15	41-50	% 2	% 4
			45	% 7	% 7	51-55	% 1	% 2
			50	% 4	% 4			
			55	% 3	% 3			

\*AYİM Tablosu içerisinde yer alan yüzdeler çocuksuz eşler için olup AYİM uygulamasında 18 yaşından küçük her çocuk için % 5 indirim yapılmaktadır.

Resim 2.1 Yeniden Evlenme Olasılıkları

<sup>73</sup>Yargıtay Hukuk Genel Kurulu E. 2017/2038, K. 2019/979 ve T. 01.10.2019

<sup>74</sup> AYM 09.10.2020 tarihli 31269 sayılı RG'de yayınlanan E.2019/40, K. 2020/40 ve T. 17.07.2020.Ayrıntılı bilgi için bkz: Ek 1: AYİM, PMF-1931, TRH-2010 tabloları.

TRH - 2010 ERKEK				TRH - 2010 KADIN											
YAŞ	YIL	AY	GÜN	YAŞ	YIL	AY	GÜN	YAŞ	YIL	AY	GÜN	YAŞ	YIL	AY	GÜN
0	71	11	5	50	25	9	14	0	78	0	7	50	29	8	26
1	72	4	6	51	24	11	5	1	77	7	28	51	28	9	25
2	71	5	1	52	24	0	22	2	76	8	5	52	27	10	24
3	70	5	19	53	23	2	16	3	75	8	12	53	26	11	23
4	69	6	7	54	22	4	13	4	74	8	19	54	26	0	29
5	68	6	25	55	21	6	14	5	73	8	23	55	25	2	5
6	67	7	6	56	20	8	26	6	72	8	26	56	24	3	14
7	66	7	17	57	19	11	8	7	71	9	0	57	23	4	24
8	65	7	28	58	19	1	24	8	70	9	4	58	22	6	7
9	64	8	5	59	18	4	17	9	69	9	4	59	21	7	24
10	63	8	12	60	17	7	13	10	68	9	7	60	20	9	14
11	62	8	19	61	16	10	17	11	67	9	11	61	19	11	8
12	61	8	26	62	16	1	20	12	66	9	11	62	19	1	2
13	60	9	4	63	15	5	1	13	65	9	14	63	18	3	4
14	59	9	11	64	14	8	19	14	64	9	14	64	17	5	5
15	58	9	18	65	14	0	14	15	63	9	18	65	16	7	17
16	57	10	2	66	13	4	13	16	62	9	22	66	15	10	6
17	56	10	13	67	12	8	19	17	61	9	25	67	15	0	29
18	55	10	28	68	12	0	29	18	60	9	29	68	14	3	25
19	54	11	12	69	11	5	19	19	59	10	2	69	13	6	29
20	53	11	26	70	10	10	13	20	58	10	6	70	12	10	13
21	53	0	14	71	10	3	14	21	57	10	10	71	12	2	5
22	52	1	2	72	9	8	23	22	56	10	17	72	11	6	4
23	51	1	20	73	9	2	12	23	55	10	20	73	10	10	6
24	50	2	8	74	8	8	5	24	54	10	24	74	10	2	19
25	49	2	26	75	8	2	1	25	53	11	1	75	9	7	13
26	48	3	11	76	7	8	8	26	52	11	5	76	9	0	18
27	47	3	29	77	7	2	26	27	51	11	12	77	8	6	4
28	46	4	13	78	6	9	22	28	50	11	19	78	8	0	0
29	45	4	28	79	6	4	24	29	49	11	23	79	7	6	0
30	44	5	12	80	5	11	26	30	49	0	0	80	7	0	4
31	43	6	0	81	5	7	2	31	48	0	7	81	6	6	18
32	42	6	14	82	5	2	23	32	47	0	14	82	6	1	13
33	41	6	29	83	4	10	24	33	46	0	22	83	5	8	16
34	40	7	13	84	4	6	25	34	45	0	29	84	5	3	25
35	39	8	1	85	4	3	0	35	44	1	6	85	4	11	5
36	38	8	19	86	3	11	5	36	43	1	13	86	4	6	14
37	37	9	7	87	3	7	20	37	42	1	24	87	4	2	12
38	36	9	22	88	3	4	13	38	41	2	1	88	3	10	17
39	35	10	13	89	3	1	13	39	40	2	12	89	3	7	2
40	34	11	5	90	2	10	24	40	39	2	23	90	3	3	14
41	33	11	26	91	2	7	28	41	38	3	4	91	2	11	19
42	33	0	18	92	2	4	20	42	37	3	18	92	2	7	20
43	32	1	13	93	2	1	6	43	36	4	2	93	2	3	25
44	31	2	8	94	1	9	18	44	35	4	17	94	1	11	26
45	30	3	7	95	1	6	18	45	34	5	5	95	1	8	1
46	29	4	10	96	1	4	24	46	33	5	23	96	1	4	10
47	28	5	16	97	1	2	23	47	32	6	14	97	1	0	18
48	27	6	22	98	0	11	16	48	31	7	6	98	0	9	0
49	26	8	1	99	0	6	0	49	30	8	1	99	0	6	0

Resim.2.2 TRH-2010 Yeniden Evlenme Olasılıkları

## 2.2.2. Bedensel zararlar

TBK m. 54'te bedensel zararlar belirtilmiştir. Tedavi gideri, kazanç kaybı, çalışma gücünün azalması veya yitirilmesini sonucu doğan kayıplar, ekonomik geleceğin sarsılmasından doğan kayıplar bedensel zararların bir kısmıdır. Trafik kazaları her zaman ölümle sonuçlanmamaktadır. Bu durumda ölenin mirasçıları değil, bizzat kendisi tüm kayıplarını isteyebilmektedir<sup>75</sup>.

### 2.2.2.1. Tedavi giderleri

Trafik kazası sonrası yaralanan kişi ve kişiler, tamamen iyileşinceye kadar veya ileriki tarihlerde yapacakları tüm masrafları isteyebilirler. Bu masrafların genel adı iyileşme giderleridir. 6098 s. TBK'nın 54. maddesinde bu hususa değinilmiş olup tedavi giderlerinin istenilebileceğini belirtilmiş ancak tanım yapılmamıştır. Bu masraflar kişinin sağlığına tam anlamıyla kavuşmasına kadar harcamış olduğu ve yine ileride harcayacağı giderlerdir. Yargıtay kararlarında bu hususa özellikle vurgu yapılmıştır<sup>76</sup>. Kişinin ömür boyu ilaç kullanmasına sebebiyet verilmişse veya yaşam boyu platin gibi zararlarda istenilebilmektedir. Bu durumda bilirkişi marifetiyle hesaplama yapılacaktır.

Özetle tedavi giderleri olarak, doğrudan yapılan tedavi giderleri, tedavi esnasındaki zorunlu masraflar, tedavi sonrasında yine yapılması gereken zorunlu masraflar, gelecekte yapılacak olan tedavi masrafları talep edilebilmektedir.

### 2.2.2.2. Çalışma gücü kaybı

Trafik kazası geçiren kişide kazadan kaynaklı sürekli olmayan bir sakatlığın söz konusu olduğu, bu süreçte iyileşme süresince çalışmaması durumunda kazanç kaybına uğradığı varsayılarak geçici iş göremezlik tazminatı isteyebilmektedir. Bu arada kişinin illa sürekli bir işte gelir getirmesi gerekli değildir. Kendi ev işini yapamayan ev kadını dahi geçici iş göremezlik tazminatı isteyebilmektedir<sup>77</sup>.

Yine 18 yaşından küçükler ise, iyileşme döneminde %100 malul sayılarak bu döneme ilişkin efor kaybı nedeniyle geçici iş göremezlik tazminatı isteyebilir. Burada önemle belirtmek gerekir ki, geçici iş göremezlik süresi sadece tedavi dönemini değil iyileşme sürecini de kapsamaktadır<sup>78</sup>.

<sup>75</sup> Eren, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*,745

<sup>76</sup> Yargıtay 4.Hukuk Dairesi E. 2021/ 502 K. 2021 / 1372 ve T. 24.03.2021.

<sup>77</sup> Yargıtay 11.HD. E.2005/7647, K.2006/7791 ve T. 03.07.2006.

<sup>78</sup>Bu olay Çorum 4. Asliye Hukuk Mahkemesinin E. 2020/59, K. 2021/15 sayılı dava dosyasındaki bilirkişi raporundan alınmıştır.

Trafik kazası sonrası açılan hukuk davalarında ATK'dan kişinin geçirmiş olduğu kaza sonrası ne kadar malul kaldığına ve geçici ve sürekli iş göremezlik derecelerinin ayrı ayrı bildirilmesi istenmektedir. Yaralanan kişinin geçici iş göremezlik tazminatı ayrıca sigorta şirketinde istenilebilmektedir<sup>79</sup>.

Sürekli iş göremezlik durumu ise kişinin geçirmiş olduğu kaza sonrası kalıcı olarak sakat kalması bu nedenle çalışma gücünde kayıp yaşanması halidir. Sürekli iş göremezlik, organ yitimi (parmak kopması, kolun kopması vb) veya organ zayıflaması (örneğin parmaklarını eskisi gibi kullanamaması, bacağıının eskisi gibi hareket ettirememesi vb). Bu tür davalarda öncelikle kazaya karışan araçların kusur durumu, ATK'dan alınacak geçici ve sürekli iş gücü kaybı ve aktüerya bilirkişisi tarafından kişinin kusur durumu dikkate alınarak hesaplama yapılmaktadır.

### 2.2.3. Mala ilişkin zararlar

Trafik kazası sonrası kişilerde zararların meydana geldiği gibi, maddi hasarlı kazalarda meydana gelmektedir. Maddi hasarlar daha çok araçlarda meydana gelmektedir. Araçlarda meydana gelen zarar sonrası kusura göre karşı tarafın sigorta şirketinde araçta meydana gelen zararın tazmini, değer kaybı veya aracın pert olması durumunda pert bedeli hatta pert sonucu otoparka çekilmesi durumunda aracın otoparkta kaldığı gün kadar otopark ücreti ve çekici ücreti dâhil mala ilişkin zararların kapsamında değerlendirilebilir. Trafik kazası sonrası araçta meydana gelen değer kaybı en basit haliyle, zarar gören araçta meydana gelen tamir, bakım ve tüm onarım işlemlerini sebebiyle araç sahibinin aracı satarken aracın ikinci el piyasasında bir değerinin düşmesi nedeniyle açılan bir dava çeşididir.

Araç değer kaybı nedeniyle aracında değer kaybı olduğunun düşünen kişi karşı taraftan bu zararın tazminini isteyebilir. Bu durumda karşı tarafın sigorta şirketine başvurabileceği gibi, doğrudan araç sürücüsüne karşı da bu davayı açabilir. Araç değer kaybı tazmini için iki şekilde talep edilebilmektedir. İlki dava yolu, diğeri ise sigorta tahkim komisyonuna başvuru yoludur<sup>80</sup>.

Dava açıldığı durumda mahkemece değer kaybı talep edilen aracın değer kaybı belirlenirken kazaya karışan araçların kusur durumu, aracın km'si, yaşı, aracın daha önce hasar alıp almaması gibi tüm hususlar değerlendirilerek bir sonuca varılmaktadır. Araçta meydana gelen hasar sonucu aracın kullanılamaz hale gelmesi durumunda değer kaybı yerine pert bedeli istenilebilmektedir<sup>81</sup>.

Trafik kazaları sonucunda araçlar dışında üçüncü kişilerin mallarına zarar gelebilir. Örneğin bir bahçe duvarına, bir dükkâna veya bir kamu malına (trafik lambası, tabela, çelik bariyer vs)

<sup>79</sup>Taneri ve Taneri, *Karayolları Trafik Kanunu*, s.1423.

<sup>80</sup>Taneri ve Taneri, *Karayolları Trafik Kanunu*, s.1424.

<sup>81</sup>Yargıtay 17. Hukuk Dairesi E. 2017/4244, K. 2019/11129 ve T. 26.11.2019.



çarpması sonucunda oluşan maddi zararlarında tazminat istenebilmektedir. Burada cezai anlamda mala zarar verme suçu söz konusudur ve hukuki anlamda maddi tazminat davası açılabilir.

### 2.3. Manevi Tazminat Davaları

Trafik kazasında ölüm olması halinde ölen kişinin yakınlarının ölüm neticesinde duymuş oldukları elem acının bir nebze olsun dindirilmesi için yaralamalı trafik kazasında ise, yaralanan kişinin iyileşme sürecinde veya iyileşemeyecek bir durumla karşı karşıya kalması durumunda istenebilecek tazminattır. Yaralamalı trafik kazasında kural olarak yakınların manevi talep etme hakları yoktur. Ancak telafisi mümkün olmayan bir trafik kazasında yakınları manevi tazminat isteyebilmektedir<sup>82</sup>.

Trafik kazalarında temel ölçüt kusurdur. Kusurun türüne aktüerya bilirkişilerince tazminat hesaplaması yapılmaktadır. Ceza hukukunda kusurun türü önemli ise de tazminat hukukunda önemli değildir. Zarar doğmuşsa zararın doğmasına neden olan kişi zararı ödemekle yükümlüdür<sup>83</sup>.

Tazminat davalarında kusur belirlenirken<sup>84</sup>;

1. Haksız fiil veyahut hukuka aykırı bir olay,
2. Olayın sonucunda bir zararın doğumu
3. Zararın oluşumu hukuka aykırı davranış sonucu oluşmalı,
4. Zarar ile hukuka aykırı fiil arasında illiyet bağı bulunmalıdır.

Hukuk mahkemelerinde kusur incelemesi yapılırken, kusur konusu dikkatlice incelenerek adaletli bir karar verilmesi gerekmektedir. Özellikle manevi tazminat davalarında hükmedilecek miktar bir tarafı zenginleştirirken diğer tarafın zor duruma düşürmemelidir<sup>85</sup>. Mahkeme kusur incelemesi yaparken dosya bilirkişiye tevdi edilecektir. Burada inceleme yapılırken kaza tutanakları, açılmış olan ceza davasının dosyası, tanıklar gibi delilleri sırasıyla inceleyecektir. Ayrıca kusur oranı belirlenirken hava durumu, olay yerinin yakınlarında bulunan yaya geçidi, kavşaklar, trafik işaretleri, ana yol tali yol ayrımları gibi tüm unsurlar küll halinde incelenecektir.

Hukuk mahkemeleri ile ceza mahkemeleri arasında bilirkişi raporlarında çelişki bulunmamalıdır. Çelişki bulunması durumunda dosyasının Adli Tıp Kurumu'na gönderilerek

<sup>82</sup> Taneri ve Taneri, *Karayolları Trafik Kanunu*, s.1263.

<sup>83</sup> Eren, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*

<sup>84</sup> Eren, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, s.789.

<sup>85</sup> Taneri ve Taneri, *Karayolları Trafik Kanunu*, s.1265.

Trafik İhtisas Dairesinden rapor alınmalıdır. Yargıtay kararlarında da çelişki giderilmedikçe karar verilmemesi yönünde karar verileceği belirtilmiştir<sup>86</sup>.

Açılmış olan ceza davasının varlığı halinde hukuk mahkemeleri tazminat davasının bekletici mesele yapıp ceza davasının sonucunu beklemelidir. Ancak belirtmek gerekir ki ceza davasında sanığın beraat etmesi tazminat ödemeyeceği anlamına gelmeyecektir<sup>87</sup>.

Tazminata hükmedilirken, tarafların ekonomik durumları ile birlikte olayın meydana geliş şekli, davalı veya davalıların kusur durumu, davacılar ile müteveffanın yakınlığı ve son olarak kaza tarihindeki paranın alım gücü kapsamında manevi tazminata hükmedilir<sup>88</sup>.

Hukuk mahkemelerinde manevi tazminat istenirken bunun ispat edilmesi gerekmektedir<sup>89</sup>. Manevi tazminat davalarında davacının asli kusurlu olması manevi tazminat istemesine engel değildir<sup>90</sup>. Sadece kusur oranına göre uygun bir manevi tazminata hükmedilir. Manevi tazminatta trafik kazası sonucu cismani zararın oluşması yeterlidir. Yargıtayın kararlarında bu husus üzerinde durulmuştur<sup>91</sup>. Kaza sonucu yaralama meydana gelmişse maluliyet durumuna göre manevi tazminata hükmedilir.

#### **2.4. Trafik Kazalarında Sigorta Hukuku**

Sigorta sözleşmesi, sigortacının sözleşme süresi boyunca gerçekleşecek riziko neticesinde uğrayacağı zararı belli bir bedel karşılığında oluşturulan sözleşmedir. Sigorta şirketleri tarafından birçok sigorta çeşidi bulunmaktadır. Ancak KTK'nın 99-101 maddeleri kapsamında trafik sigortası olarak adlandırılan Karayolları Motorlu Araçlar Mali Sorumluluk Sigortası tüm araçlar için zorunludur. Bu kapsamda sigorta şirketleri, sigortalısının karıştığı kaza kapsamında sigorta şirketi kaza tarihindeki yürürlükteki poliçe limitine kadar ödemekle yükümlüdür<sup>92</sup>.

KTK kapsamında motorlu araç olarak kabul edilen taşıtlar zorunlu mali sorumluluk kapsamındadır. Ölüm, yaralanma ve maddi hasarlı kaza sonucuna zarar görenler sigorta şirketlerinin istedikleri belgeleri temin ederek zararlarını tazmin edebilmektedirler<sup>93</sup>.

Sigorta şirketleri zorunlu trafik sigortası kapsamında ölümlü, yaralanmalı ve maddi hasarlı kazalarda zararı karşılamak için başvuran kişilerden bazı evraklar istemektedir. Bu evraklar kendisine ulaştığında sigorta şirketleri bilgi ve belgelere (kaza tespit tutanağı ve diğer

<sup>86</sup> Yargıtay 15. Hukuk Dairesi E 2017/492, K. 2017/2026 ve T. 11.05.2017

<sup>87</sup> Taneri ve Taneri, *Karayolları Trafik Kanunu*, 1585.

<sup>88</sup> Yargıtay 17. Hukuk Dairesi E 2019/5155 K. 2020/6436 ve T. 03.11.2020.

<sup>89</sup> Yargıtay 4. HD., E. 2004/8160, K. 2004/9209 ve T. 8.7.2004

<sup>90</sup> Yargıtay 4. HD E. 2000/1754 K. 2000/8664 ve T. 1.7.2000,

<sup>91</sup> Yargıtay 4. HD. E. 1999/348 K. 1999/4340 ve T. 12.5.1999

<sup>92</sup> Taneri ve Taneri, *Karayolları Trafik Kanunu*, 1423

<sup>93</sup> Taneri ve Taneri, *Karayolları Trafik Kanunu*, 1425.



belgeler) göre tarafların kusur durumunu belirleyip zararın tespitini belirleyip ödeme yapmaktadırlar.

Trafik kazasında zarara uğrayan kişiler, sigorta şirketinden araç sahibinden, araç sahibi ile araç sürücüsü farklı ise, araç sürücüsünden ilgili zararlarını isteyebilirler. Her ne kadar KTK kapsamında sigorta zorunlu olsa araçlar sigorta yaptırmadığı durumda zarara uğrayanlar ayrıca güvence hesabından tazminat isteyebilme imkânına sahiptir.



### 3. BÖLÜM

#### TRAFİK KAZALARINDA OLAY YERİ İNCELEMESİ VE DELİLLERİN TOPLANMASI

Ceza muhakemesinin amacı maddi gerçeğin ortaya çıkartılmasıdır<sup>94</sup>. Deliller ise somut olayın ispat araçlarıdır. Ceza hukukunda ispat külfeti bulunmamaktadır. Ceza muhakemesinde deliller mahkemece re'sen araştırılmaktadır. Savcılık ise sanığın hem lehine hem de aleyhine olacak tüm delilleri toplamak zorundadır<sup>95</sup>.

Ceza muhakemesi hukukunda delillerin özellikleri şunlardır<sup>96</sup>:

- Yargılama konusu olayın bütünü veya bir parçasını ispat edecek nitelikte olmalıdır.
- Beş duyu organı ile algılanabilmelidir.
- Elde edilebilir olmalıdır.
- Hukuka uygun yollarla elde edilmiş olmalıdır.
- Sağlam ve güvenilir olmalıdır.
- Müsterek olarak değerlendirilmelidir.
- Akılcı ve bilimsel olmalıdır.

Deliller genel olarak aşağıda belirtilen şekilde ayrılmaktadır<sup>97</sup>:

- Sanık beyanları ve ikrar,
- Tanık açıklamaları,
- Yazılı belgeler,
- Görüntü veya ses kaydeden cihazlar,
- Belirtiler

Trafik kazalarında maddi gerçeğin ortaya çıkarılması ve sanığın cezalandırılmasının ayırımında delillerin önemi büyüktür. Özellikle kazanın nasıl meydana geldiğini ve kazaya karışan araç sürücülerinin kusur durumunun tespiti için önemlidir.

<sup>94</sup> Bahri Öztürk vd.,*Nazari ve Uygulamalı Ceza Muhakemesi Hukuku*, Ankara:Seçkin Yayınevi, 2020,s.299

<sup>95</sup> Veli Özer Özbek, Koray Doğan ve Pınar Bacaksız, *Ceza Muhakemesi Hukuku*, Ankara: Seçkin Yayınevi, 2019, s.604.

<sup>96</sup> Mutafa Özen, *Ceza Muhakemesi Hukuku Dersleri*, Ankara: Adalet Yayınevi, 2017, s.90.

<sup>97</sup> Öztürk vd.,*Nazari ve Uygulamalı Ceza Muhakemesi Hukuku*, s.302.

### 3.1. Kaza Mahalinin Korunması

Trafik kazalarında olay yerinin korunması normal bir adli olaydan daha farklıdır. Çünkü olay yerinin korunmaması ve gerekli tedbirlerin alınmaması diğer kazaları da beraberinde getirecektir. Trafik kazası sonrası olay yerine giden ekip öncelikle başka bir kazanın oluşmaması adına gerekli güvenlik tedbirlerini alması gerekmektedir. Trafik kazası sonrası birçok araçyardım etmek amacıyla durup çoğu kez yanlış park/duraklamanedeniyle başka kazalara neden olabilmektedir. Bu nedenle ilk önce yapılması gereken, olay yerinin başka kazalara mahal vermeyecek şekilde korunmasıdır<sup>98</sup>.

Trafik kazasında kusur sorumluluğunu belirlemek ancak maddi delillerin toplanması ile mümkün olabilir. Olay yerindeki izler, araçlar üzerindeki çarpma izleri, etraftaki nesnelere (bariyer, banket vs) üzerindeki izler, trafik kazalarında kusur sorumluluğunun belirlenmesi için son derece değerlidir. Yine trafik kazasında çarpıp kaçılması durumunda olay yerinde faille ait izler bulunması mümkündür<sup>99</sup>.

Ceza muhakemesinde delillerin toplanması aşamasında hâkim olan ilkelerin başında olay yerinin korunması gelmektedir<sup>100</sup>. Trafik kazalarında da bu aşama oldukça önem arz etmektedir. Kaza mahallinin korunması, delillerin toplanması, delillerin toplanması aşamasına kadar geçen sürede delillerin bozulmaması gerekir. Trafik kazalarında olay yerinin korunması ve delillerin toplanmasında failin kusur durumunun belirlenmelidir. CMK'nın 168. maddesi gereği kaza mahallinin de korunması adli kolluğa verilmiş olup, kaza mahallinin korunması için gerekli tedbirlerin alınmaması için zor kullanma yetkisi tanınmıştır<sup>101</sup>.

Sonuç itibarıyla, trafik kazası sonrası olay yerine giden ekibin ilk görevi kaza mahallini korumaktır. Çünkü kaza yeri aslında olay yeridir. Bu nedenle kaza mahallinde ilk yapılacak iş olay yerinin korunması için gerekli tedbirlerin alınması gerekmektedir. Trafik kazası sonrasında kaza mahallinin korunması için şerit kullanılması ve ardından gerekli tedbirlerin alınması elzemdir.

Polislerin olay yerinde yapması gereken iş ve işlemler ise Polisin Adli Görevlerinin Yerine Getirilmesinde Delillerin Toplanması, Muhafazası ve İlgili Yerlere Gönderilmesi Hakkında Yönetmelik (PAGY) kapsamında düzenlenmiştir<sup>102</sup>.

PAGY m. 5'e göre,

*Olay yerinde, olayın önem ve çeşidine göre, öncelikle aşağıda belirtilen tedbirler alınır;*

*a) Yaralılara ilk müdahale ve tahliye işlemleri yapılır.*

<sup>98</sup> Mustafa Kaygısız, *Temel Adli Bilimler*, 4. Baskı, Ankara: Seçkin, 2017, s.153.

<sup>99</sup> Hamit Hancı, Ender Kaplan ve Ümit Güney, "Trafik Kazalarında Olay Yeri İncelemesi ve Adli Tahkikat", *Adli Bilimler Dergisi*, 2/3 (2003), s.70.

<sup>100</sup> Veysel Dinler, "Ceza Muhakemesinde Delillerin Toplanması" Yüksek Lisans Tezi, Polis Akademisi, 2009, s.92.

<sup>101</sup> Dinler, "Ceza Muhakemesinde Delillerin Toplanması," s.92.

<sup>102</sup> Öztürk vd., *Nazari ve Uygulamalı Ceza Muhakemesi Hukuku*, s.354.

- b) Seyirci kalabalığı uzaklaştırır.
- c) Olay yeri giriş ve çıkışları kontrol altında tutulur.
- d) Trafik akışının devamı sağlanır.
- e) Olay yeri yakınında bulunan şahıslar kontrol edilir.
- f) Delillerin bozulması, değişmesi kaybolması önlenir.
- g) Mevcut oldukları takdirde sanıklar muhafaza altına alınır.
- h) Şahitlerin ifadeleri alınmadan olay yerinden uzaklaşmaları önlenir.
- ı) Sanıkların şahitlerle ve şahitlerin birbirleriyle konuşmaları önlenir.

PAGY m. 6'ya göre,

*Olay yerinin ilk incelenmesi, gözlem yoluyla yapılır.*

*Bu incelemede suç sanıklarının*

- a) Giriş yeri ile bu yere nasıl girildiğinin
- b) Asıl saldırı hedefinin,
- c) Giriş yeri ile asıl saldırı hedefi arasında izlediği yolun,
- d) Çıkış yerinin,
- e) Asıl saldırı hedefi ile çıkış yeri arasında izlediği yolun,
- f) Uğrayabileceği diğer yerlerin, tespiti yapılır.

*Bu tespitten sonra yöntem kullanarak (Belirli bir nokta seçilmek ve belirli bir istikamete doğru hareket edilmeksuretiyle yukarıdan aşağıya bölgelere ayırarak, dıştan içe daire çizerek vb) olay yerinin ayrıntılı incelenmesine geçilir.*

*Bu inceleme sırasında olay yerinde;*

- a) Suç sanıklarının veya mağdurun bedeninden düşebilen veya akabilen madde ve parçalar (kıl, kan, tırnak...gibi)
- b) Suç sanıklarının veya mağdurun üzerinden düşebilen parçalar (düğme, mendil, kravat, not defteri...gibi)
- c) Suç sanıklarına ait ve suçu işlemeye elverişli vasıtalar. (Ateşli veya ateşsiz silahlar, mermi çekirdeği, kovan, maymuncuk, kalıp... gibi)
- d) Suç sanıklarının veya mağdurun ve ilgililerin mekan itibariyle bıraktıkları izler, (parmak izi, ayak izi, diş izi, beden izi, boğuşma izleri... gibi)

e) Olayın aydınlatılmasına ve suç sanıklarının belirlenmesine yarayacak diğer hususlar, (suç unsuru taşıyan bildiri, broşür, dergi, afiş, kitap vb. ile bunların yazım ve basımında kullanılan daktilo, teksir makinesi .. gibi)

Belirlenir, etiketlenir ve not edilir.

Bu işlem sırasında delillerin kaybolmamasına, bozulmamasına, yerlerinin değiştirilmemesine dikkat edilir.

Olay yeri incelemesinde, olay yerinde soruşturma grubundan başkasının girmesine izin verilmez.

### 3.2. Olay Yeri İncelemesi ve Tespiti

Delillerin toplanması kural olarak soruşturma evresinde tamamlanması gerekmektedir. Soruşturma evresinin başında savcı bulunmaktadır. Savcı tüm iş ve işlemleri adli kolluk vasıtasıyla yapmaktadır. Bu nedenle adli kolluk soruşturma kapsamında delilleri toplarken, muhafaza altına alırken vs. çok dikkat etmesi gerekmektedir.

PAGY m. 7'ye göre,

*Olay yerinde bulunan deliller toplanmadan olay yeri krokisi yapılır.*

*Yapılacak krokide, iz ve delillerin bulunduğu yerler, kesin ve doğru alınmış ölçüler, hava durumu, olayın zamanı, dosya numarası, krokiyi yapanın ismi, yönler ve birimin adı mutlaka yazılır.*

PAGY m. 8'e göre,

*Olay yerinin incelenmesiyle belirlenen önemli yerlerin fotoğrafı çekilir. Fotoğraf çekiminin tüm iz ve delilleri belirtecek şekilde, ölçekli, muhtelif açılardan ve en az iki poz olması gereklidir.*

PAGY m.9'a göre,

*Olayın mahiyet ve önemine göre olay yerinin, tekniğine uygun planı yapılır. Trafik kazası tüm yönleriyle detaylı incelendikten sonra olay yeri inceleme tutanağı tutulur.*

## OLAY YERİ İNCELEME TUTANAĞI

07/07/2020 günü saat 06:51 sıralarında Banaz İlçe Jandarma Komutanlığı görevlileri tarafından nöbetçi Cumhuriyet Savcısı [Redacted] Ç. [Redacted] aranarak Banaz E - 300 Devlet Karayolunda tek taraflı ölümlü trafik kazası meydana geldiğinin bildirilmesi üzerine Nöbetçi Cumhuriyet Savcısı [Redacted] (09669), Zabıt Katibi [Redacted] (09669) ile birlikte jandarma komutanlığına ait araç ile birlikte kazanın meydana geldiği E -300 Devlet Kara yolu Derbent köyü Kani Mevkine gelindi. Jandarma personeline talimat üzerine gerekli güvenlik önlemlerinin alındığı görüldü.

Banaz istikametinden Uşak istikametine doğru Kızılcasöğüt yol ayrımını geçtikten yaklaşık 200-300 metre sonra 19 [Redacted] 42 plaka sayılı beyaz renkli aracın yolun sağ tarafındaki tarlada aracın ön kısmı tarlaya, arka kısmı yola olacak şekilde ters dönmüş, dört tekeri havada vaziyette olduğu, aracın bulunduğu nokta ile bariyer arası mesafenin yaklaşık 60 metre olduğu, bariyerin başlangıç yeri ile aracın bulunduğu noktanın bariyerle denk geldiği yer arasında bariyerde herhangi bir çarpma izi bulunmadığı görülmekle aracın bariyer başlangıcından girerek takla atmak sureti ile bulunduğu yerde durduğunun değerlendirildiği, araçtan Banaz tarafına doğru yaklaşık 30 metre mesafe boyunca araçtan kopmuş parçaların ve araçtan fırlamış eşyaların dağınık vaziyette savrulmuş olduğu, aracın ön kısmından Banaz istikametine doğru yaklaşık 6-7 metre mesafede başı Uşak, ayakları Banaz yönüne bakar şekilde, sırt üstü yatar vaziyette alın bölgesinden darbe almış olan 60-65 yaşlarında bir erkek şahıs cesedinin bulunduğu, aracın arka kısmından Uşak istikametine doğru yaklaşık 10 metre mesafede başı Uşak, ayakları Banaz istikametine doğru olan 55-60 yaşlarında, baş bölgesinden darbe almış olan ve yüzü komple kan ile kaplı kadın cesedinin bulunduğu, araç ile kadın cesedi arasında araçtan fırlamış eşyalar olduğu, araç hız kadranının 80-90 arasında sabit kalmış olduğu, direksiyon hava yastığının açılmış olduğu, aracın tavanın parçalanmış vaziyette olduğu ve yerinde bulunmadığı, tarlaya temas eden tavan kısmında samanlıklar üzerinde kan lekelerinin olduğu, bariyer başlangıcına 20-25 metre mesafede Banaz istikametine doğru asfalt bitişindeki otlar üzerinde lastik izine bağlı ezilmenin olduğu, ottaki ilk izden Uşak istikametine doğru yaklaşık 5-6 metre mesafede bulunan trafik levhasının yerinden sökülerek ileriye fırlamış olduğu, levhanın sökülmesi olduğu yerden Uşak istikametine doğru yaklaşık 2 metre mesafede aracın sürtmesine bağlı olduğu değerlendirilen asfalt bitim noktasında yaklaşık 2 metre uzunluğunda iz bulunduğu, trafik levhasının direğinin ve üzerinde uyarı kısmının söküldüğü yerden yaklaşık 6-7 metre uzağa fırlamış olduğu, bariyer başlangıcından bahçe yoluna doğru 4-5 metre mesafede 90 yazılı levhanın yerde bulunduğu, demir bariyer başlangıcı ile Uşak istikametine doğru 20-25 metre mesafede kayaların bulunduğu, aracın demir bariyer girişinden uçtuktan sonra bu kayalıklara çarpıp takla atarak bulunduğu yerde durduğu değerlendirilmiştir. Olay yeri ölü muayene işlemi yapamaya elverişli olmadığından Cumhuriyet Başsavcılığımızca olay yerinde yapılacak başkaca işlem kalmadığından, olay yeri inceleme ekibine gerekli incelemelerin yapılması, Jandarma personeline cesetlerin ölü muayene işlemlerinin yapılmak üzere Banaz Devlet Hastanesi Morguna kaldırılması talimatı verilerek olay yeri inceleme işlemine son verilmiş ve ve iş bu olay yeri inceleme tutanağı birlikte imza altına alınmıştır. 07/07/2020 - 08:10

  
Zabıt Katibi

  
Cumhuriyet Savcısı

Resim 3.1. Olay Yeri İnceleme Tutanağı

## 3.2.1. Olay yerinin tespiti

Karayolları Trafik Yönetmeliğinin m. 156 gereğince, maddi hasarlı veya ölümlü/yaralamalı trafik kazalarında öncelikle usulüne uygun olarak kaza tespit tutanağı hazırlanması gerekmektedir. Kaza tespit tutanağı, kazanın meydana geldiği yer hangi kolluk biriminin

sorumluluk alanında ise,(polis bölgesi veya jandarma bölgesi) o bölgeden gelen ekip tarafından kaza tespit tutanağı hazırlanır. Kaza tespit tutanağında, olayın meydana geliş şekli, olayın saati ve tarihi, kaza yerine ilişkin bilgiler, kazaya karışan araç ve sürücü bilgileri, kaza sonrası araçlarda oluşan hasar durumu tespit edilerek, kroki çizilerek düzenlenir<sup>103</sup>.

Trafik kazası sonrası kaza mahallinin bulunduğu yere göre, öncelikli olarak trafik polisi ve jandarma ekipleri gelir. Polis/Jandarma ekiplerinin görevi, tarafların kusur oranlarını, kaza anının krokisini ve sürücülerin, görgü tanıklarının ifadelerini kaza tespit tutanağına geçmektedir. Olay yerinin, araçların fotoğraflanması oldukça önem taşımaktadır. Örneğin kazaya karışan araçların fren izleri, havanın durumu, çarpışmanın nasıl meydana geldiği, yol durumu gibi tüm unsurları belirleyerek kaza tespit tutanağına geçmelidir<sup>104</sup>.

Yaralamalı veya ölümlü kazalarda olay yerine gelen ekipler ise olay yerinde kan, kıl, elbise parçaları<sup>105</sup> gibi iz delilleri toplayarak incelemelidir. Bu durum özellikle çarpıp kaçma, olay yerini terk etme gibi trafik kazalarında failin bulunması olayın aydınlanması için önem arz eder<sup>106</sup>.

Trafik kazası sonrası olay yerinde, öncelikle olay yerinin güvenliği sağlanmalıdır. Örneğin, kaza sonrası olay yerine yaralılara yardımcı olmak için diğer araçlar gelip yanlış park yapabilir ve bu durumda arkadan gelen araçların kaza yapmasına neden olabilir. Bu nedenle olay yerinin güvenliği sağlanmalıdır. Daha sonra ise olay yerinde ilk yardım yapılır. Olay yerinde kazaya karışan sürücülerin alkol ölçümlerinin bir an önce yapılması gerekmektedir. Çünkü kan içerisinde alkol seviyesi zaman geçtikçe düşer. Eğer sürücülerden biri hayatını kaybetmişse bu durumda kan örneği alınmalıdır. Olay yerinde iz delillerin ayrıca ekiplerce korunması gerekmektedir<sup>107</sup>.

Olay yerinin fotoğraflanması yol durumu, havanın açıklığı olayın aydınlatılması adına önemlidir. Fotoğraflama işlemi yapılırken kazaya karışan araçların da ayrıca fotoğraflandırılması gerekir. Araçların çarpışmadan önceki hızı, fren izi gibi tüm detayların fotoğraflandırılarak mahkeme aşamasında değerlendirmeye hazır hale getirilmesi gerekir. Tüm bu hususların yapılması mahkeme tarafından hüküm kurulurken kusur durumu belirlenmesinde oldukça önemlidir<sup>108</sup>.

---

<sup>103</sup> Günay, *Uygulamada Trafik Kazalarında Kusur*, 54.

<sup>104</sup> Günay, *Uygulamada Trafik Kazalarında Kusur*, 56.

<sup>105</sup> Ayşe İşbilen ve Veysel Dinler, "Adli Olayların Çözümünde Tekstil Yüzey ve Aksesuarların Delil Olarak Değerlendirilmesi", III. Anadolu Adli Bilimler Kongresi, Osmangazi Üniversitesi, 1-3 Ekim, Eskişehir. Ekim, 2004.

Erişim:<http://veyseldinler.com/wp-content/uploads/2018/09/adliolaylarincozumundetekstildeliller.pdf>

<sup>106</sup> Hancı, Kaplan ve Güney "Trafik Kazalarında Olay Yeri İncelemesi ve Adli Tahkikat," 74.

<sup>107</sup> Hancı, Kaplan ve Güney "Trafik Kazalarında Olay Yeri İncelemesi ve Adli Tahkikat," 71.

<sup>108</sup> Hancı, Kaplan ve Güney "Trafik Kazalarında Olay Yeri İncelemesi ve Adli Tahkikat," 70.

### 3.2.1.1. Maddi Hasarlı Kaza Tespit Tutanağı

Olay yerine giden ekibin, kaza tespit tutanağını düzenlenmesi gerekir. Kaza tespit tutanağında kaza yerine ilişkin bilgiler, yol durumu, hava durumu, iz deliller, kazaya karışan araç/araçların plakaları, sürücü bilgileri, ölü veya yaralı varsa bunların sayıları, alkol durumu, kusur durumu vs. gibi hususlar belirtilir<sup>109</sup>.

Kaza Tespit Tutanağı ilgili Karayolları Trafik Yönetmeliği 154. ve devamı maddelerinde düzenlenmiştir. Kaza tespit tutanakları soruşturma evresinde ilgili dosyasına eklenmek ve kazaya karışan araç sayısına göre düzenlenip taraflara verilmektedir.

Karayolunda meydana gelen bir trafik kazasında sonuç sadece maddi bir hasar oluşturuyorsa taraflar anlaşır ve kaza başka bir suça konu oluşturumuyorsa soruşturma ve kovuşturma yapılmaz.<sup>110</sup>

Trafik kazasında tespit tutanağı trafik zabıtası ve genel zabıta (polis veya jandarma) tarafından düzenlemeye yetkili personellerdir. Normalde tutanaklar iki personel tarafından düzenlenir ancak maddi hasarlı ve hafif yaralanmalı kazalarda tek personel tarafından da düzenlenebilmektedir<sup>111</sup>.

Maddi Hasarlı Kaza Tespit Tutanağı, tutanağı düzenleyenlerin imza kısımları dahil 8 kısımdan oluşur. Bu kısımlarda sırasıyla şu bilgiler yer alır:

#### MADDİ HASARLI KAZA TESPİT TUTANAĞI ÖNYÜZÜ

1- TUTANAĞI DÜZENLEYEN (A): Bu kısımda tutanağı düzenleyen birim, kazanın yerleşim yeri içinde olup olmadığı (yerleşim yeri içinde ise 1, dışında ise 2), tutanağı düzenleyen birimin telefon numarası ve bu birimin düzenlemiş olduğu kaza tespit tutanağının sıra nosu yazılır.

2- KAZANIN ZAMANI (B): Bu kısımda kazanın zamanı, tarih ve saati yazılır.

3- KAZANIN YERİ (C): Bu kısımda kazanın meydana geldiği il, ilçe, köy/mahalle ve diğer ayrıntılı adres yer alır. Eğer kaza bir otoyolda meydana gelmişse, otoyola ait bilgiler yazılır.

4- SÜRÜCÜ BİLGİLERİ (D): Bu kısımda kazaya karışan sürücülerin TC kimlik numaraları, isim soy isimleri, sürücü belgeleri var ise bunların durumu (sürücü belgesi var ise 1, sürücü belgesi var ama yetersiz 2, sürücü belgesinin olmaması 3, tespit edilememesi ise 4), sürücü belgesinin alındığı il, ilçe, belge no, belge sınıfı bilgileri yer alır. Yine burada alkol kontrol sonucu bilgileri (yasal sınırın üzerinde ise 1, alkolsüz 2, tespit edilememesi ise 3) Sürücünün adresi ve telefonu, sürücünün kural ihlali ve son olarak diğer ihlallere ilişkin bilgiler yazılır.

5- ARAÇ BİLGİLERİ (E): Bu kısımda kazaya karışan araç/araçların plaka, marka, cins (bisiklet, otomobil, at arabası vb.), kullanım amacı (hususî, ticarî, kamu vb.), model yılı, araç harici

<sup>109</sup> Günay, *Uygulamada Trafik Kazalarında Kusur*, 55 vd.

<sup>110</sup> Günay, *Uygulamada Trafik Kazalarında Kusur*, 56.

<sup>111</sup> Günay, *Uygulamada Trafik Kazalarında Kusur*, 55



hasar gören unsur veya eşya varsa bilgisi, araç sahibinin adı soyadı, sigorta şirketi adı, acentesi, poliçe, poliçe bitiş tarihi ve son olarak aracın darbe aldığı ilk bölge bilgisine yer verilir.

#### MADDİ HASARLI KAZA TESPİT TUTANAĞI ARKA YÜZÜ

6- KAZA YERİ KROKİSİ (F): Bu kısımda ise kazanın meydana gelme şekli kroki olarak çizilir. Özellikle kamera kaydı bulunmayan kazalarda kaza yeri krokisinin bulunması oldukça önemlidir.

7- KAZANIN ÖZETİ (G): Bu kısımda kazanın nasıl meydana geldiği ayrıntılı bir biçimde tarif edilir.

8- TUTANAĞI DÜZENLEYEN KİMLİK BİLGİSİ VE İMZASI: Son kısımda, tutanağı tanzim eden kamu görevlilerinin adı, soyadı, rütbesi, sicil numarası ve imzası yer alır.

Sonuç olarak trafik kazası sonrası olay yerinde tutulan kaza tespit tutanaklarının maddi gerçeğin ortaya çıkarılmasında oldukça önemlidir. Bu bilgilerin eksiksiz ve doğru bir biçimde yazılması kazaya karışan araç sürücülerinin kusur durumunun belirlenmesinde önemlidir. Kaza tespit tutanakları oldukça titizlikle belirlenmelidir.

## MADDİ HASARLI TRAFİK KAZASI TESPİT TUTANAĞI

### A. TUTANAĞI DÜZENLEYEN

BİRİM ADI: <i>Bafra Trafik Baskülüne</i>	YERLEŞİM YERİ: <input checked="" type="checkbox"/> 1 İç 2 Dışı
BİRİM TEL NO:	KAZA SIRA NO:

### B. KAZANIN ZAMANI Sayfa 1/

TARİH: <i>06.04.2020</i>
SAAT/DK.: <i>18.35</i>

### C. KAZANIN YERİ

İL: <i>Balıkesir</i>	İLÇE: <i>Bafra</i>	MAH/KÖY: <i>Emreli</i>
KAZA YERİ ADRESİ <i>Banişmanca</i> (caddesi / sokağı) üzeri _____ önü / yanı / arkası		
_____ (caddesi / sokağı) ile _____ (cad. / sokağı) kavşağında		
_____ (ili / ilçesinde) _____ (ili / ilçesi) yönüne		
_____ km _____ metrede		
YOL NO-KONTROL KESİM NO		Uzaklık _____ Km _____ m
Otoyol	<input type="checkbox"/>	
Devlet Karayolu	<input checked="" type="checkbox"/>	
İl Yolu	<input type="checkbox"/>	

### D. SÜRÜCÜ BİLGİLERİ

S.NO	1	2	3	AÇIKLAMALAR
T.C. KİMLİK NO (Yabancı ise Ölle Adı/Passport No)				SÜRÜCÜ BELGE DURUMU 1 Var 2 Var (Sınır Yetersiz) 3 Yok 4 Tespit Edilemedi
ADI SOYADI				ALKOL KONTROL SONUCU 1 Yasal sınır üzeri alkolü 2 Alkolüz 3 Kontrol edilmedi
SÜRÜCÜ BELGESİ	Durumu			SÜRÜCÜ VE DİĞER KURAL İHLALLERİ - Kazaya sebebiyet verdiği belirlenen trafik kural ihlallerine ilişkin Karayollar Trafik Kanunu maddesi yazılacaktır. - Yönetmelik maddesi yazılmak istenildiğinde "Y" harfi ile başlatılacaktır. Kazan veya Yönetmelikte yer almadığı belirlenen kusurlar açık olarak yazılacaktır.
	Alındığı İl - İlçe			
	Belge No			
Belge Sınıfı				
ALKOL KONTROL SONUCU - PROMİL	<input type="checkbox"/> Promil: _____	<input type="checkbox"/> Promil: _____	<input type="checkbox"/> Promil: _____	
SÜRÜCÜNÜN ADRESİ VE TELEFONU				
SÜRÜCÜ KURAL İHLALI	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
DİĞER İHLAL/SORUNLAR (Araç, Yol ve Diğer)				

### E. ARAÇ BİLGİLERİ

PLAKASI	1	2	3	ARAÇ CİNSİ
MARKASI: <i>Renault</i>				1 Bisiklet 11 Traktör 2 At Arabası 12 Arazi Taşıtı 3 Mot. Bisiklet 13 Özel Amaçlı 4 Motosiklet 14 İş Makinesi 5 Otomobil 15 Ambulans 6 Minibüs 16 Tanker 7 Kamyonet 17 Tren 8 Kamyon 18 Tramvay 9 Çekici 19 Diğer 10 Otobüs
CİNSİ: <input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	KULLANIM AMACI 1 Özel 5 Diğer kamu 2 Ticari kuruluşu 3 Emvayet 6 Ziraat 4 Askeri 7 Yabancı
KULLANIM AMACI: <input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
MODEL YILI: <i>2006</i>				* Araç darbeyi aldığı bölge bilgisi, kroki bölümündeki araç figürlerine göre doldurulacaktır.
ARAÇLAR HARICİ HASAR GÖREN UNSURVEŞYA VARSAMSA	Adı: _____	Sahibi: _____		
ARAÇ SAHİBİNİN ADI SOYADI (Güzel İle Ünvan)				
SİGORTA ŞİRKETİ ADI: <i>Anadolu</i>				
SİGORTA ACENTE NO: <i>303017</i>				
SİGORTA POLİÇE NO: <i>119</i>				
POLİÇE BİTİŞ TARİHİ: <i>08.08.2020</i>				
ARAÇIN DARBEYİ ALDIĞI İLK BÖLGE: <i>10</i>				

## F. KAZA YERİ KROKİSİ

Sayfa 2/

Araç Cinsi 1,3 veya 4 ise	Araç Cinsi 5,veya 12 ise	Araç Cinsi 6, 7, 8, 9, 10, 11, 15 veya 16 ise	Araç Cinsi 2, 13, 14, 17, 18,veya 19 ise	13 Aracın üstü 14 Aracın altı 15 Görünür hasar yok
<p>BİM</p> <p>Barış Manço Cd.</p> <p>Nur 2. Sokak</p> <p>55</p>				

## G. KAZANIN ÖZETİ

ÖZETİNİN'ine beyanına göre Barış Manço Caddesi üzerinde park halinde bulunan 55 plakalı aracının sağ yan aynasına, sağ ön kapı ve sağ ön camurluk kısımlarına, Nur 2. Sokak'tan geçmeye doğru manevra yapmaktaki plakasını alamadığı gri renkli Fiat Doblo bir aracın sağ orta köşe kısımları ile çarpması sonucu maddi hasarlı trafik kazası olmuştur. Kazanın sonrası diğer araç ve sürücüsü kaza yerinden dermansızca ayrılmıştır.

Bu kazanın oluşumunda plakayı alınamayan gri renkli Fiat Doblo marka aracın tespit edilemeyen sürücüsünün 2918 sayılı KTK'nin 67/1-b (Yönetmelikte belirtilen şartlar dışında geriye dönmek veya geriye gitmek, izin verilen hallerde bu manevraları yapmak) korayoluna kalkanlar için tehlike veya engel yaratmada / maddede ihlal ettiği konularına ilişkin SAKUN'un beyanı ve kaza yerini incelemesinden ibarettir.

İşbu maddi hasarlı trafik kazası tespit tutanağı, Karayolları Trafik Kanunu uyarınca tanzim edilerek imzalanmıştır.

TANZİM TARİHİ 06/01/2020

TUTANAĞI TANZİM EDENLERİN

Adı ve Soyadı : A

Rütbesi

Sicil No,

Suret İçin  
ONAY

Resim 3.2. Maddi Hasarlı Kaza Tespit Tutanağı Önyüzü

İlk örneğimizde, maddi hasarlı kaza tespit tutanağı düzenlenmiştir. Olayın oluşu itibariyle büyük bir hasar meydana gelmediği için taraflar sigorta şirketini arayıp kendi aralarında tutanak düzenlemişlerdir. Bu sebeple polis veya diğer görevlilerce hasar tespitine ilişkin bir

düzenleme yapılmamaktadır. Ancak sürücü belgesi olmayan kişi araç kullanıyorsa, yaşı küçük bir kişi araç kullanıyorsa, sürücüde alkol veya akıl hastalığı gibi bir durum varsa, kazaya karışan araçlardan biri kamu aracı ise, kazaya karışan araçlardan birinde sigorta yoksa bu durumda maddi hasarlı trafik kazası tespit tutanağı tutulmayacaktır.

SOMPO JAPAN SİGORTA		MADDİ HASARLI TRAFİK KAZASI TESPİT TUTANAĞI		Türkiye Sigorta Birliği	
<b>DİKKATI</b>					
<p>1) Kazanın tespit tutanağı geçişte uygun şekilde düzenlenir. Geçişte uygun tutanak düzenlenerek özel evrakta sahtekarlık niteliğinde olur, cezai yaptırım söz konusu olduğu gibi, bu kişiler riskli yüksek sigortalı olarak değerlendirilecek ve poliçe yenilemelerinde yüksek prim uygulanacaktır.</p> <p>2) Tutanak tanzimini kazaya yerinde beklemesi gerekli değildir. Mümkünse fotoğrafı çekildikten sonra araçların trafiki aksatılmayacak şekilde uygun bir yere çekilerek, tutanağın düzenlenmesi imkanı dahilindedir.</p> <p>3) Trafik Sigortaları Bilgi Merkezi'nin (TRAMER) kusura oranlarına yönelik bildiriminden sonra 5 gün içerisinde değerlendirilmeye etki edebilecek ilave bilgi ve belge sunulması kaydıyla, sigorta şirketlerinin kusura oranlarını tekrar değerlendirmeleri istenebilir. Bu nedenle aşağıdaki iletişim bilgilerinin doğru ve eksiksiz olarak girilmesi önem arz etmektedir.</p>					
1 Kazanın Tarihi: Saat:		2 İl: <u>Ceşme</u>		Mahalle:	
<u>17.01.2020 08:10</u>		Kazanın Yeri: İlçe: <u>Menemen</u>		Cadde:	
3 Görgü Tanıkları		Semt: <u>Menemen</u>		Sokak:	
Adı Soyadı:		Adresi:		Tel No:	
ARAC A		7 - Uygun kutulara (x) işareti koyunuz.		ARAC B	
4 Sürücü Bilgileri		Kırmızı ışık ihlalinde bulunmak		4 Sürücü Bilgileri	
Adı Soyadı: <u>...</u>		Tayın giremez işareti bulunan karayoluna girmek		Adı Soyadı: <u>...</u>	
T.C. Kimlik No: <u>...</u>		Karşı yönden gelen trafiğin kullandığı yola girmek		T.C. Kimlik No: <u>...</u>	
Sürücü Belge No. ve Sınıfı: <u>...</u>		Geçme yasağı (sollama yasağı) olan yerde geçiş yapmak		Sürücü Belge No. ve Sınıfı: <u>...</u>	
Alındığı Yer (il/ilçe): <u>Ceşme</u>		Kavşakta geçiş önceliğine uymamak		Alındığı Yer (il/ilçe): <u>Ceşme</u>	
Adres: <u>Ceşme</u>		Yetkili memurun dur işaretinde geçmek		Adres: <u>Ceşme</u>	
Cep Tel: <u>0532 829 2041</u>		Aynı istikamette ve aynı şeritte giderken önündeki araca arkadan çarpmak		Cep Tel: <u>...</u>	
E-posta: <u>...</u>		Sağa dönüş kurallarına uymamak		E-posta: <u>...</u>	
5 Araç Bilgileri		Sola dönüş kurallarına uymamak		5 Araç Bilgileri	
Şasi No: <u>...</u>		Geri manevra kurallarına uymamak		Şasi No: <u>...</u>	
Marka ve Modeli: <u>...</u>		Geçme (sollama) kurallarına uymamak		Marka ve Modeli: <u>...</u>	
Plaka: <u>06 T02 75</u>		Geçiş önceliğine uymamak		Plaka: <u>...</u>	
Kullanım Şekli: <u>...</u>		Parketme kurallarına uymamak		Kullanım Şekli: <u>...</u>	
6 Trafik Sigortası Poliçe Bilgileri		Duraklama kurallarına uymamak		6 Trafik Sigortası Poliçe Bilgileri	
Sigortalının Adı Soyadı: <u>...</u>		Kırmızı ışık ihlalinde bulunmak		Sigortalının Adı Soyadı: <u>...</u>	
Sigortalı Cep Tel: <u>...</u>		Hız durumu tespit edildi ise fren tizi uzunluğu		Sigortalı Cep Tel: <u>...</u>	
Sigortalı e-posta: <u>...</u>		T.C. Kimlik / Vergi No: <u>...</u>		Sigortalı e-posta: <u>...</u>	
T.C. Kimlik / Vergi No: <u>...</u>		T.C. Kimlik / Vergi No: <u>...</u>		T.C. Kimlik / Vergi No: <u>...</u>	
Sigorta Şirketinin Unvanı: <u>...</u>		Sigorta Şirketinin Unvanı: <u>...</u>		Sigorta Şirketinin Unvanı: <u>...</u>	
Acente No: <u>...</u>		Acente No: <u>...</u>		Acente No: <u>...</u>	
Poliçe No: <u>...</u>		Poliçe No: <u>...</u>		Poliçe No: <u>...</u>	
TRAMER Belge No: <u>...</u>		TRAMER Belge No: <u>...</u>		TRAMER Belge No: <u>...</u>	
Poliçenin Başlangıç-Bitiş Tarihi: <u>...</u>		Poliçenin Başlangıç-Bitiş Tarihi: <u>...</u>		Poliçenin Başlangıç-Bitiş Tarihi: <u>...</u>	
9 Aracın ilk darbe aldığı yeri bir ok (→) ile gösteriniz.		9 Aracın ilk darbe aldığı yeri bir ok (→) ile gösteriniz.		9 Aracın ilk darbe aldığı yeri bir ok (→) ile gösteriniz.	
10 Çarpışma yerinin ve anının taslağını çizin.		10 Çarpışma yerinin ve anının taslağını çizin.		10 Çarpışma yerinin ve anının taslağını çizin.	
11 Sürücü görüşleri:		11 Sürücü görüşleri:		11 Sürücü görüşleri:	
<u>06 T02 75 plakalı araçta...</u>		<u>19 208 99 plakalı araçta...</u>		<u>19 208 99 plakalı araçta...</u>	
<u>...</u>		<u>...</u>		<u>...</u>	
12 Araç A Sürücüsünün İmzası		12 Araç B Sürücüsünün İmzası		12 Araç B Sürücüsünün İmzası	
<u>...</u>		<u>...</u>		<u>...</u>	

Hata! Belgede belirtilen stilde metne rastlanmadı. Sigorta Şirketi Tarafından Hazırlanan Maddi Hasarlı Trafik Kazası Tespit Tutanağı

Sigorta şirketi tarafından hazırlanan maddi hasarlı trafik kazası tespit tutanağı 11 kısımdan oluşur. Burada tutanak adeta ikiye bölünmüştür ve bir yarıda bir araca, diğer yarıda ise kazaya karışan diğer araç ve sürücüyü ait bilgiler yer alır. Bu kısımlarda sırasıyla şu bilgiler yer alır:

- 1- **KAZA TARİHİ:** Bu kısımda kazanın zamanı, tarih ve saati yazılır.
- 2- **KAZA YERİ:** Bu kısımda kazanın meydana geldiği yer il, ilçe, semt, mahalle, cadde, sokak bilgisi yer alır.
- 3- **GÖRGÜ TANIKLARI:** Bu kısımda kazayı gören kişiler varsa bu kişilerin bilgileri yer alır.
- 4- **SÜRÜCÜ BİLGİLERİ:** Bu kısımda kazaya karışan sürücülerin adı soyadı, TC kimlik numarası, sürücü belgesi no, sınıfı, sürücü belgesinin alındığı yer, adres, cep telefonu, e-posta adresi bilgisi yer almaktadır.
- 5- **ARAÇ BİLGİLERİ:** Bu kısımda araç şasi no, araç marka model, plaka ve kullanım şekli bilgisi yer almaktadır.
- 6- **TRAFİK SİGORTASI POLİÇE BİLGİLERİ:** Bu kısımda sigortalının adı soyadı, sigortalı cep telefonu, sigortalı e-posta adresi, TC kimlik numarası, sigorta şirketinin unvanı, acente no, poliçe no, tramer belge no, poliçenin başlangıç ve bitiş no bilgileri yer almaktadır.
- 7- **TRAFİK KURALLARINI İHLAL İLE İLGİLİ BİLGİLER:** Bu kısımda ise araç sürücüsünün kazada hangi kuralı ihlal ettiyse bu hususa ilişkin bilgi yer almaktadır.
- 8- **ARAÇ YEŞİL KART BELGESİNE SAHİPSE:** Bu kısımda ise aracın yabancı ülkedeki bir aracın Türkiye’de karışmış olduğu bir kaza ise yeşil kart no, ülke ve pasaport no bilgisi yer almaktadır.<sup>112</sup>
- 9- **ARACIN DARBE ALDIĞI YERE AİT BİLGİLER:** Bu kısımda kaza esnasında araç hangi bölgeden darbe almışsa o bölge ok işareti gösterilir.
- 10- **ÇARPMA YERİNİN VE ANININ TASLAĞI (KROKİ):** Bu kısımda ise kazanın meydana gelme şekli kroki olarak çizilir.
- 11- **SÜRÜCÜ GÖRÜŞLERİ:** Bu kısımda ise sürücüler olayın nasıl olduğunu beyan ettiği kısım yer almaktadır.

Bu durumda, kazaya karışan kişiler tarafından hasar tespiti için KTK Yönetmeliğince ilgililerin sigorta şirketine veya mahkemeye başvurabilmektedirler.

---

<sup>112</sup> Yeşil Kart Sertifikası, Türk Hükümeti’nin de imzaladığı 1959 tarihli Strasbourg Anlaşması çerçevesinde, yeşil kart sistemi dahilindeki ilkelere, Mali Mesuliyet Poliçesinin uluslararası uzantısı şeklinde, kaza mahalli ilke mevzuatı ve limitleri dahilinde teminat veren, uluslararası, yeşil renkli ve tek formatla düzenlenen bir belgedir.

Sonuç olarak trafik kazası sonrası sürücüler tarafından oluşturulan kaza tespit tutanakları gerçeği çok fazla yansıtmamaktadır. Ancak bu bilgilerin eksiksiz ve doğru bir biçimde yazılması kazaya karışan araç sürücülerinin kusur durumunun belirlenmesinde önemlidir. Kaza tespit tutanakları oldukça titizlikle belirlenmelidir.

### 3.2.1.2. Yaralamalı Kaza Tespit Tutanağı

Karayolları Trafik Yönetmeliğinin m. 156/a gereğince, kaza sonrası olay yerine giden ekip tarafından kazaya sebep olan olayları, yol ve çevre şartlarını, iz ve delilleri, tarafların şekillerini, sürücüler, yolcu varsa yolcuların bilgisi, kazanın kısa özetini içeren ve kazanın küçük bir krokisini çizerek tutanak tutulmaktadır. Kaza tespit tutanakları soruşturma ve kovuşturma açısından temel dayanaktır.

Kaza tespit tutanağında, tutanağı düzenleyen birimin adı, telefon numarası, kaza sıra no, kazanın meydana geldiği yerin konum bilgisi, zamanı, şerit sayısı, ölü veya yaralı bilgisi, yol özelliği ve işaret bilgisi ve son olarak tutanağı düzenleyen görevlinin bilgisi gibi detayları içermektedir. Yaralamalı ve ölümlü kazalarda olay yeri incelemesi yapılması oldukça önemlidir.

#### YARALANMALI KAZA TESPİT TUTANAĞINDA

1- TUTANAĞI DÜZENLEYEN (A): Bu kısımda tutanağı düzenleyen birimin bilgisi, kaza sıra no ve telefon bilgisi yer almaktadır.

2- KONUM BİLGİSİ (B): Bu kısımda koordinat bilgileri, yerleşim yeri, kaza yerindeki azami hız limiti, şerit sayısı ve genişliği bilgisi yer almaktadır.

3- KAZANIN YERİ VE ZAMANI (C): Bu kısımda kazanın tarihi, hangi gün olduğu, kaza saati, il, ilçe, mah/köy, kaza yeri adresi, yolun tipi(bölünmüş yol 1, tek yönlü yol 2, iki yönlü yol 3) yolun kaplama cinsi (asfalt, beton, parke vb.), yolun sınıfı (cadde, sokak, otoyol vb.) bilgisi yer almaktadır.

4- YOL VE GÜVENLİK EKİPMANLARI (D): Bu kısımda yol güvenlik ekipmanları ile çevre ve diğer özellikler yer almaktadır. Oto korkuluk, yaya yolu, emniyet şeridi, yol şerit çizgisi, trafik işaret levhası, ışıklı sesli işaret, aydınlatma, trafik görevlisi, görüşe engel cisim, kaza sonrası araç haricinde hasar gören diğer unsurlar, yolda çalışma olup olmadığı (1 var, 2 yok, 3 uygun değil) gün durumu (1 gündüz, 2 gece, 3 alacakaranlık) hava durumu(açık, dolu, kar vb.) yolun yüzeyi (kuru, ıslak, kumlu vb.) ve son olarak ilk yardım durumu (sağlık ekibi, trafik zabıtası, vatandaş) bilgisi yer almaktadır.

5- YOLUN GEOMETRİK ÖZELLİKLERİ (E): Bu kısımda yolun yatay güzergah bilgisi (1 düz yol, 2 viraj, 3 tehlikeli viraj) düşey güzergahı (1 eğimsiz, 2 eğimli, 3 tehlikeli eğim, 4 tepe üstü) kavşak bilgisi, geçit durumu, diğer özellikler ve yay geçidi özellikleri yer almaktadır.



6- KAZAYA AİT ÖZELLİKLER (F): Bu kısımda oluş şekline göre kaza türü (karşılıklı çarpışma, arkadan çarpma, zincirleme çarpışma vb.) araç sayısının bilgisi yer almaktadır.

7- YOL SORUNU (G): Bu kısımda ise kazanın oluşumunda yoldan kaynaklı herhangi bir sorun varsa bu bilgiler yer almaktadır. (Şerit çökmesi, yolda asfalt çukur vb.)

8- KAZA SONUCU (H): Bu kısımda ise kaza sonucunda yaralı veya ölü sayısı bu kişilerin sürücü, yolcu veya yaya olup olmadığı hususu da ayrıca belirtilir.

9- KAZAYA AİT FOTOĞRAF VE KAMERA (I): Bu kısımda ise kazaya ilişkin kamera kaydı veya fotoğraf bilgisi varsa bu hususa ilişkin bilgiler yer almaktadır.

10- KAZAYA KARIŞAN ARAÇ BİLGİSİ(J): Bu kısımda ise kazaya karışan araca ilişkin bilgiler yer almaktadır. Bu bilgiler araç no, plaka, marka, cins (bisiklet, otomobil, at arabası vb.), kullanım amacı (hususî, ticarî, kamu vb.), model yılı, aracın yakıt cinsi, araç sahibinin adı soyadı, sigorta şirketi adı, acentesi, poliçe, poliçe bitiş tarihi ve son olarak aracın darbe aldığı ilk bölge bilgisine yer verilir.

11-KAZAYA KARIŞAN SÜRÜCÜ BİLGİLERİ (K): Bu kısımda kazaya karışan sürücülerin TC kimlik numaraları, isim soy isimleri, sürücü belgeleri var ise bunların durumu (sürücü belgesi var ise 1, sürücü belgesi var ama yetersiz 2, sürücü belgesinin olmaması 3, tespit edilememesi ise 4), sürücü belgesinin alındığı il, ilçe, belge no, belge sınıfı bilgileri yer alır. Yine burada alkol kontrol sonucu bilgiler (yasal sınırın üzerinde ise 1, alkolsüz 2, tespit edilememesi ise 3) sürücünün kural ihlali ve son olarak diğer ihlallere ilişkin bilgiler yazılır.

12- KAZAYA KARIŞAN YOLCU BİLGİSİ (L): Bu kısımda ise kazaya karışan herhangi bir yolcu olması durumunda ise yolcunun adı soyadı, kaza sonucunda herhangi bir yaralanması veya ölümün gerçekleşip gerçekleşmediğine ilişkin bilgiler yer almaktadır.

13- KAZANIN ÖZETİ (M): Bu kısımda kazanın nasıl meydana geldiği ayrıntılı bir biçimde tarif edilir.

14- KAZA YERİ KROKİSİ (N):Bu kısımda ise kazanın meydana gelme şekli kroki olarak çizilir. Özellikle kamera kaydı bulunmayan kazalarda kaza yeri krokisinin bulunması oldukça önemlidir.

15- ARAÇ FİGÜRLERİ (O): Bu kısımda kaza sonucu aracın hangi bölgesinde hasarın meydana geldiği bilgisi yer almaktadır.

16- TUTANAK TANZİM VE ONAY BİLGİSİ (P): Son kısımda, tutanağı tanzim eden kamu görevlilerinin adı, soyadı, rütbesi, sicil numarası ve imzası yer alır.

Kaza tespit tutanakları gerçeğe uygun şekilde düzenlenmesi gerekmektedir. Aksi takdirde özel evrakta sahtecilik suçu gerçekleşecek ve cezai yaptırımla karşı karşıya kalınacaktır.

**J. KAZAYA KARŞIN YOLCU VE YAYA BİLGİSİ**

Sıra No	Adı Soyadı	Yaş	Cinsiyet	T.C. Kimlik No	Yolcu / Yaya / Araç Sürücüsü	Yolcu / Yaya / Araç Sürücüsü Bilgileri		Yolcu / Yaya / Araç Sürücüsü Durumu	Yolcu / Yaya / Araç Sürücüsü Notları
						Yolcu / Yaya / Araç Sürücüsü Adı	Yolcu / Yaya / Araç Sürücüsü Soyadı		
1	Y. KAZANCI	1984	K		Yolcu	Y. KAZANCI	Y. KAZANCI	Yolcu	
2	Y. KAZANCI	1984	K		Yolcu	Y. KAZANCI	Y. KAZANCI	Yolcu	
3									
4									
5									
6									
7									
8									

**YOLCU VE YAYA / ARAC SÜRUCUSU BİLGİLERİ**

1. Adı Soyadı: Y. KAZANCI, 2. Doğum Tarihi: 1984, 3. Cinsiyet: K, 4. T.C. Kimlik No: [Boş], 5. Yolcu / Yaya / Araç Sürücüsü: Yolcu, 6. Durumu: Yolcu, 7. Notları: [Boş]

**YOLCU VE YAYA / ARAC SÜRUCUSU DURUMU**

1. Yaralanmış mı? [Boş], 2. Yaralanma Durumu: [Boş], 3. Yaralanma Yeri: [Boş], 4. Yaralanma Tarihi: [Boş], 5. Yaralanma Saati: [Boş], 6. Yaralanma Yolu: [Boş], 7. Yaralanma Nedeni: [Boş], 8. Yaralanma Durumunun Değerlendirilmesi: [Boş], 9. Yaralanma Durumunun Belirlenmesi İçin Yapılan İşlemler: [Boş], 10. Yaralanma Durumunun Belirlenmesi İçin Yapılan İşlemlerin Sonuçları: [Boş]

**YOLCU VE YAYA / ARAC SÜRUCUSU NOTLARI**

1. Yaralanma Durumunun Belirlenmesi İçin Yapılan İşlemler: [Boş], 2. Yaralanma Durumunun Belirlenmesi İçin Yapılan İşlemlerin Sonuçları: [Boş], 3. Yaralanma Durumunun Belirlenmesi İçin Yapılan İşlemlerin Sonuçlarının Değerlendirilmesi: [Boş], 4. Yaralanma Durumunun Belirlenmesi İçin Yapılan İşlemlerin Sonuçlarının Değerlendirilmesinin Sonuçları: [Boş], 5. Yaralanma Durumunun Belirlenmesi İçin Yapılan İşlemlerin Sonuçlarının Değerlendirilmesinin Sonuçlarının Değerlendirilmesi: [Boş], 6. Yaralanma Durumunun Belirlenmesi İçin Yapılan İşlemlerin Sonuçlarının Değerlendirilmesinin Sonuçlarının Değerlendirilmesinin Sonuçları: [Boş], 7. Yaralanma Durumunun Belirlenmesi İçin Yapılan İşlemlerin Sonuçlarının Değerlendirilmesinin Sonuçlarının Değerlendirilmesinin Sonuçlarının Değerlendirilmesi: [Boş], 8. Yaralanma Durumunun Belirlenmesi İçin Yapılan İşlemlerin Sonuçlarının Değerlendirilmesinin Sonuçlarının Değerlendirilmesinin Sonuçlarının Değerlendirilmesinin Sonuçları: [Boş], 9. Yaralanma Durumunun Belirlenmesi İçin Yapılan İşlemlerin Sonuçlarının Değerlendirilmesinin Sonuçlarının Değerlendirilmesinin Sonuçlarının Değerlendirilmesinin Sonuçlarının Değerlendirilmesi: [Boş], 10. Yaralanma Durumunun Belirlenmesi İçin Yapılan İşlemlerin Sonuçlarının Değerlendirilmesinin Sonuçlarının Değerlendirilmesinin Sonuçlarının Değerlendirilmesinin Sonuçlarının Değerlendirilmesinin Sonuçları: [Boş]

**J. KAZAYA KARŞIN ARAÇ BİLGİSİ**

Sıra No	Aracın Markası	Aracın Modeli	Aracın Renki	Aracın Tescim No	Aracın Tescim Tarihi	Aracın Tescim Yeri	Aracın Tescim Durumu	Aracın Tescim Notları	Aracın Tescim Durumunun Belirlenmesi İçin Yapılan İşlemler	Aracın Tescim Durumunun Belirlenmesi İçin Yapılan İşlemlerin Sonuçları
2										
3										
4										
5										
6										
7										
8										

**ARACIN MARKASI**

1. Aracın Markası: TOYOTA, 2. Aracın Modeli: YARIS, 3. Aracın Renki: BEYAZ, 4. Aracın Tescim No: 1984, 5. Aracın Tescim Tarihi: 1984, 6. Aracın Tescim Yeri: TOYOTA, 7. Aracın Tescim Durumu: TOYOTA, 8. Aracın Tescim Notları: [Boş], 9. Aracın Tescim Durumunun Belirlenmesi İçin Yapılan İşlemler: [Boş], 10. Aracın Tescim Durumunun Belirlenmesi İçin Yapılan İşlemlerin Sonuçları: [Boş]

**ARACIN MODELİ**

1. Aracın Modeli: YARIS, 2. Aracın Renki: BEYAZ, 3. Aracın Tescim No: 1984, 4. Aracın Tescim Tarihi: 1984, 5. Aracın Tescim Yeri: TOYOTA, 6. Aracın Tescim Durumu: TOYOTA, 7. Aracın Tescim Notları: [Boş], 8. Aracın Tescim Durumunun Belirlenmesi İçin Yapılan İşlemler: [Boş], 9. Aracın Tescim Durumunun Belirlenmesi İçin Yapılan İşlemlerin Sonuçları: [Boş]

**ARACIN RENKİ**

1. Aracın Renki: BEYAZ, 2. Aracın Modeli: YARIS, 3. Aracın Tescim No: 1984, 4. Aracın Tescim Tarihi: 1984, 5. Aracın Tescim Yeri: TOYOTA, 6. Aracın Tescim Durumu: TOYOTA, 7. Aracın Tescim Notları: [Boş], 8. Aracın Tescim Durumunun Belirlenmesi İçin Yapılan İşlemler: [Boş], 9. Aracın Tescim Durumunun Belirlenmesi İçin Yapılan İşlemlerin Sonuçları: [Boş]

**ARACIN TESCİM NO**

1. Aracın Tescim No: 1984, 2. Aracın Modeli: YARIS, 3. Aracın Renki: BEYAZ, 4. Aracın Tescim Tarihi: 1984, 5. Aracın Tescim Yeri: TOYOTA, 6. Aracın Tescim Durumu: TOYOTA, 7. Aracın Tescim Notları: [Boş], 8. Aracın Tescim Durumunun Belirlenmesi İçin Yapılan İşlemler: [Boş], 9. Aracın Tescim Durumunun Belirlenmesi İçin Yapılan İşlemlerin Sonuçları: [Boş]

**ARACIN TESCİM TARİHİ**

1. Aracın Tescim Tarihi: 1984, 2. Aracın Modeli: YARIS, 3. Aracın Renki: BEYAZ, 4. Aracın Tescim No: 1984, 5. Aracın Tescim Yeri: TOYOTA, 6. Aracın Tescim Durumu: TOYOTA, 7. Aracın Tescim Notları: [Boş], 8. Aracın Tescim Durumunun Belirlenmesi İçin Yapılan İşlemler: [Boş], 9. Aracın Tescim Durumunun Belirlenmesi İçin Yapılan İşlemlerin Sonuçları: [Boş]

**ARACIN TESCİM YERİ**

1. Aracın Tescim Yeri: TOYOTA, 2. Aracın Modeli: YARIS, 3. Aracın Renki: BEYAZ, 4. Aracın Tescim No: 1984, 5. Aracın Tescim Tarihi: 1984, 6. Aracın Tescim Durumu: TOYOTA, 7. Aracın Tescim Notları: [Boş], 8. Aracın Tescim Durumunun Belirlenmesi İçin Yapılan İşlemler: [Boş], 9. Aracın Tescim Durumunun Belirlenmesi İçin Yapılan İşlemlerin Sonuçları: [Boş]

**ARACIN TESCİM DURUMU**

1. Aracın Tescim Durumu: TOYOTA, 2. Aracın Modeli: YARIS, 3. Aracın Renki: BEYAZ, 4. Aracın Tescim No: 1984, 5. Aracın Tescim Tarihi: 1984, 6. Aracın Tescim Yeri: TOYOTA, 7. Aracın Tescim Notları: [Boş], 8. Aracın Tescim Durumunun Belirlenmesi İçin Yapılan İşlemler: [Boş], 9. Aracın Tescim Durumunun Belirlenmesi İçin Yapılan İşlemlerin Sonuçları: [Boş]

**ARACIN TESCİM NOTLARI**

1. Aracın Tescim Notları: [Boş], 2. Aracın Modeli: YARIS, 3. Aracın Renki: BEYAZ, 4. Aracın Tescim No: 1984, 5. Aracın Tescim Tarihi: 1984, 6. Aracın Tescim Yeri: TOYOTA, 7. Aracın Tescim Durumu: TOYOTA, 8. Aracın Tescim Durumunun Belirlenmesi İçin Yapılan İşlemler: [Boş], 9. Aracın Tescim Durumunun Belirlenmesi İçin Yapılan İşlemlerin Sonuçları: [Boş]

**ARACIN TESCİM DURUMUNUN BELİRLENMESİ İÇİN YAPILAN İŞLEMLER**

1. Aracın Tescim Durumunun Belirlenmesi İçin Yapılan İşlemler: [Boş], 2. Aracın Modeli: YARIS, 3. Aracın Renki: BEYAZ, 4. Aracın Tescim No: 1984, 5. Aracın Tescim Tarihi: 1984, 6. Aracın Tescim Yeri: TOYOTA, 7. Aracın Tescim Durumu: TOYOTA, 8. Aracın Tescim Durumunun Belirlenmesi İçin Yapılan İşlemler: [Boş], 9. Aracın Tescim Durumunun Belirlenmesi İçin Yapılan İşlemlerin Sonuçları: [Boş]

**ARACIN TESCİM DURUMUNUN BELİRLENMESİ İÇİN YAPILAN İŞLEMLERİN SONUÇLARI**

1. Aracın Tescim Durumunun Belirlenmesi İçin Yapılan İşlemlerin Sonuçları: [Boş], 2. Aracın Modeli: YARIS, 3. Aracın Renki: BEYAZ, 4. Aracın Tescim No: 1984, 5. Aracın Tescim Tarihi: 1984, 6. Aracın Tescim Yeri: TOYOTA, 7. Aracın Tescim Durumu: TOYOTA, 8. Aracın Tescim Durumunun Belirlenmesi İçin Yapılan İşlemler: [Boş], 9. Aracın Tescim Durumunun Belirlenmesi İçin Yapılan İşlemlerin Sonuçları: [Boş]

Resim 3.5. Yaralamalı Trafik Kazası Tespit Tutanağı Ön Yüzü





### 3.2.1.3. Ölümlü Kaza Tespit Tutanağı

Ölümlü trafik kazaları yukarıda yaralamalı trafik kazalarında belirtildiği gibi aynı özellikleri içermektedir. Yargıtay'a göre, ölümlü trafik kazalarında maktul veya maktullerin otopsi raporunun alınması gerekir.<sup>113</sup>Otopsi yapılarak ölümün nasıl meydana geldiği ortaya çıkmaktadır. Örneğin trafik kazalarında kişinin ölümü başını çarpmasından kaynaklanmışsa,künt kafa travmasına bağlı beyin kanaması sonucu gerçekleştiği raporlanmaktadır.

Otopsi, soruşturma safhasında olayın aydınlatılması açısından önemli bir delildir. Sağlıklı otopsi bir defa yapılabileceği için yanlış bir durum olayın aydınlatacak delillerin de yok olmasına neden olacaktır. Ölümlü adli vakalarda otopsi kararı CMK m. 87 gereği savcıya aittir. Ölüm nedeninin belirlenmesi açısından otopsi önemlidir. Çünkü trafik kazası sonrasında ölen kişinin kaza nedeniyle mi öldüğü, yoksa bir hastalık sebebiyle mi ölümün gerçekleştiğinin tespiti, failin kusurunun belirlenmesi açısından oldukça önemlidir. Yine kaza sonrasında yanlış taşıma, tedavinin gecikmesi veya alkol, uyuşturucu gibi maddelerinin mi etkili olup olmadığının tespiti yapılmaktadır.<sup>114</sup>

Trafik kazalarında küntabdominopelvik yaralanmalara sıklıkla rastlanmaktadır. Bu yaralanmaların önemli bir bölümü emniyet kemeri kullanımına bağlı olarak ortaya çıkmaktadır. Bu durum emniyet kemeri sendromu olarak bilinmektedir<sup>115</sup>.

### ÖLÜMLÜ KAZA TESPİT TUTANAĞINDA

1- TUTANAĞI DÜZENLEYEN (A): Bu kısımdatutanağı düzenleyen birimin bilgisi, kaza sıra no ve telefon bilgisi yer almaktadır.

2- KONUM BİLGİSİ (B): Bu kısımda koordinat bilgileri, yerleşim yeri, kaza yerindeki azami hız limiti, şerit sayısı ve genişliği bilgisi yer almaktadır.

3- KAZANIN YERİ VE ZAMANI (C): Bu kısımda kazanın tarihi, hangi gün olduğu, kaza saati, il, ilçe, mah/köy, kaza yeri adresi, yolun tipi(bölünmüş yol 1, tek yönlü yol 2, iki yönlü yol 3) yolun kaplama cinsi (asfalt, beton, parke vb.), yolun sınıfı (cadde, sokak, otoyol vb.) bilgisi yer almaktadır.

4- YOL VE GÜVENLİK EKİPMANLARI (D): Bu kısımda yol güvenlik ekipmanları ile çevre ve diğer özellikler yer almaktadır. Oto korkuluk, yaya yolu, emniyet şeridi, yol şerit çizgisi, trafik işaret levhası, ışıklı sesli işaret, aydınlatma, trafik görevlisi, görüşe engel cisim, kaza sonrası araç haricinde hasar gören diğer unsurlar, yolda çalışma olup olmadığı (1 var, 2 yok, 3 uygun değil) gün durumu (1 gündüz, 2 gece, 3 alacakaranlık) hava durumu (açık, dolu, kar vb.) yolun

<sup>113</sup> Yargıtay Ceza Genel Kurulu E. 2007/4-229, K. 2008/64 ve K.T.01.04.2008.

<sup>114</sup> Işıl Pakiş, Arzu Akçay Turan, Ferah Karayel, Elif Akyıldız, Gökhan Ersoy, Kasım Üstündağ ve Gürsel Çetin, "Otopsi Yapılan Trafik Kazalarına Bağlı Ölüm Olgularında Abdominopelvik Travmaların Değerlendirilmesi" Adli Tıp Dergisi, 22/1, (2008).

<sup>115</sup> Pakiş vd, "Otopsi Yapılan Trafik Kazalarına Bağlı Ölüm Olgularında Abdominopelvik Travmaların Değerlendirilmesi".

yüzeyi (kuru, ıslak, kumlu vb.) ve son olarak ilk yardım durumu (sağlık ekibi, trafik zabıtası, vatandaş) bilgisi yer almaktadır.

5- YOLUN GEOMETRİK ÖZELLİKLERİ (E): Bu kısımda yolun yatay güzergah bilgisi (1 düz yol, 2 viraj, 3 tehlikeli viraj) düşey güzergahı (1 eğimsiz, 2 eğimli, 3 tehlikeli eğim, 4 tepe üstü) kavşak bilgisi, geçit durumu, diğer özellikler ve yay geçidi özellikleri yer almaktadır.

6- KAZAYA AİT ÖZELLİKLER (F): Bu kısımda oluş şekline göre kaza türü (karşılıklı çarpışma, arkadan çarpma, zincirleme çarpışma vb.) araç sayısının bilgisi yer almaktadır.

7- YOL SORUNU (G): Bu kısımda ise kazanın oluşumunda yoldan kaynaklı herhangi bir sorun varsa bu bilgiler yer almaktadır. (Şerit çökmesi, yolda asfalt çukur vb.)

8- KAZA SONUCU (H): Bu kısımda ise kaza sonucunda yaralı veya ölü sayısı bu kişilerin sürücü, yolcu veya yaya olup olmadığı hususu da ayrıca belirtilir.

9- KAZAYA KARIŞAN SÜRÜCÜ VE ARAÇ BİLGİSİ(I): Bu kısımda ise kazaya karışan araca ilişkin bilgiler yer almaktadır. Bu bilgiler araç no, plaka, marka, cins (bisiklet, otomobil, at arabası vb.), kullanım amacı (hususî, ticarî, kamu vb.), model yılı, aracın yakıt cinsi, araç sahibinin adı soyadı, sigorta şirketi adı, acentesi, poliçe, poliçe bitiş tarihi ve son olarak aracın darbe aldığı ilk bölge bilgisine yer verilir. Bu kısımda kazaya karışan sürücülerin TC kimlik numaraları, isim soy isimleri, sürücü belgeleri var ise bunların durumu (sürücü belgesi var ise 1, sürücü belgesi var ama yetersiz 2, sürücü belgesinin olmaması 3, tespit edilememesi ise 4), sürücü belgesinin alındığı il, ilçe, belge no, belge sınıfı bilgileri yer alır. Yine burada alkol kontrol sonucu bilgiler (yasal sınırın üzerinde ise 1, alkolsüz 2, tespit edilememesi ise 3) sürücünün kural ihlali ve son olarak diğer ihlallere ilişkin bilgiler yazılır.

10- KAZAYA KARIŞAN YOLCU VE YAYALARIN BİLGİSİ (J): Bu kısımda ise kazaya karışan herhangi bir yolcu olması durumunda ise yolcunun adı soyadı, kaza sonucunda herhangi bir yaralanması veya ölümün gerçekleşip gerçekleşmediğine ilişkin bilgiler yer almaktadır.

11- KAZANIN ÖZETİ (K): Bu kısımda kazanın nasıl meydana geldiği ayrıntılı bir biçimde tarif edilir.

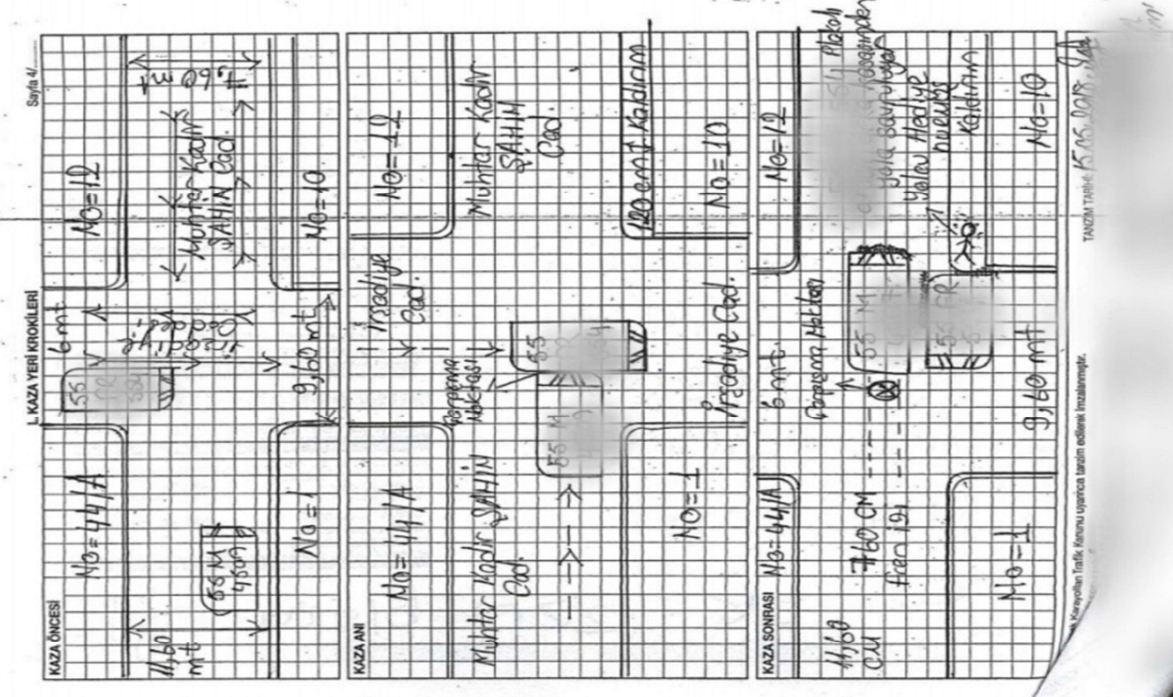
12- KAZA YERİ KROKİSİ (L):Bu kısımda ise kazanın meydana gelme şekli kroki olarak çizilir. Özellikle kamera kaydı bulunmayan kazalarda kaza yeri krokisinin bulunması oldukça önemlidir.

13-TUTANAK TANZİM VE ONAY BİLGİSİ: Son kısımda, tutanağı tanzim eden kamu görevlilerinin adı, soyadı, rütbesi, sicil numarası ve imzası yer alır.

Sayfa 1/

### ÖLÜMLÜYARALANMALI TRAFİK KAZASI TESPİT TUTANAĞI

<b>A. TUTANAĞI DÜZENLEYEN</b>		<b>B. KONUM BİLGİSİ</b>	
BİRİM ADI : <i>Bafra Traf. Denet. Büro Amirliği</i>		Koordinat X - ED : _____	
TELEFON NO : <i>0362 543 29 73</i>		Koordinat Y - N : _____	
KAZA SIRA NO : <i>2018/16</i>			
<b>C. KAZANIN YERİ VE ZAMANI</b>			
TARİHİ	YOLUN İPİ	YERLEŞİM YERİ	1 1. köy 2 Dış
<i>15.05.2018</i>	<i>3</i>	<i>50</i>	km/h
HAF. GÜNÜ	SATI	KAZA YERİNDEKİ AZAMI HIZ LİMİTİ	<i>50</i>
<i>Salı</i>	<i>06:45</i>	ŞERH SAYISI-GENİŞLİĞİ	<i>0/3</i>
SAATİK	İL	YOL PLATFORM GENİŞLİĞİ	<i>6</i>
<i>06:45</i>	<i>Samsun</i>		
İL	İLÇE	YOLUN ŞİFİRİ	1 Cüde 4 Devlet karayolu 7 Orman yolu 10 Park alanı 13 Diğer
<i>Samsun</i>	<i>Bafra</i>		8 Servis yolu 11 Yatırımlık ölü veya işi
İLÇE	MAHALLESİ	YOL NO-KONTROL KESİM NO	9 Bağlam yolu 12 Bu yolu taşı
<i>Mevlana</i>			
KAZA YERİ ADRESİ	KAZA YERİ ADRESİ	ÖZGÜL	0-1-H-
<i>1300 yule</i>	<i>1300 yule</i>	Devlet	D-1-H-
<i>ile Muhtar Kadir ŞAHİN</i>	<i>ile Muhtar Kadir ŞAHİN</i>	Karayolu	H-1-H-
<i>ŞAHİN Çarabası Kavşağı</i>	<i>ŞAHİN Çarabası Kavşağı</i>	8 Yolu	H-1-H-
<i>Samsun-Bafra</i>	<i>Samsun-Bafra</i>	Uzaklık	km m
D. YOL GÜVENLİK EKİPMANLARI İLE ÇEVRE VE DİĞER ÖZELLİKLERİ	D. YOL GÜVENLİK EKİPMANLARI İLE ÇEVRE VE DİĞER ÖZELLİKLERİ	GÖRÜŞ DURUMU	1 Gözetli 2 Göz 3 Karanlık
1 Var 2 Yok 3 Uygun Deği	1 Var 2 Yok 3 Uygun Deği	HAVA DURUMU	1 Açık 2 Bulut 3 Kar 4 Yağmur 5 Kar ve yağmur 6 Kar ve karla karışık 7 Kar ve karla karışık 8 Kar ve karla karışık 9 Kar ve karla karışık 10 Kar ve karla karışık 11 Kar ve karla karışık 12 Kar ve karla karışık 13 Kar ve karla karışık 14 Kar ve karla karışık 15 Kar ve karla karışık
OTO KORUKLUK	OTO KORUKLUK	YOLUN YÜZÜ	1 Kuru 2 Islak, nemli 3 Kar 4 Yağmur 5 Kar ve yağmur 6 Kar ve yağmur 7 Kar ve yağmur 8 Kar ve yağmur 9 Kar ve yağmur 10 Kar ve yağmur 11 Kar ve yağmur 12 Kar ve yağmur 13 Kar ve yağmur 14 Kar ve yağmur 15 Kar ve yağmur
YAY YOLU (Kaldırım)	YAY YOLU (Kaldırım)	İLKYARDIM DURUMU	1 Sağlık ekibi 2 Trafik zabıta 3 Vatanlılığı
EMNİYET ŞERİHİ / BANKET	EMNİYET ŞERİHİ / BANKET		
YOL ŞERHİ ÇİZİMİ	YOL ŞERHİ ÇİZİMİ		
TRAFİK İŞARET LEVHASI	TRAFİK İŞARET LEVHASI		
Levha Adı: _____	Levha Adı: _____		
Kaza Nok. Uzaklık	Kaza Nok. Uzaklık		
1) _____ m	1) _____ m		
2) _____ m	2) _____ m		
3) _____ m	3) _____ m		
<b>E. YOLUN GEOMETRİK ÖZELLİKLERİ</b>			
<b>F. KAZAYA AIT ÖZELLİKLER</b>			
<b>G. YOL SORUNU</b>			
<b>H. KAZA SONUCU</b>			
YATAY ÖZERGEM		OLUŞ ŞEKLİNE GÖRE KAZA TÜRÜ	
1 Düz yat	1 Düz yat	1 Yol dışı	1 Yol dışı
2 Eğim	2 Eğim	2 Banket dışında	2 Banket dışında
3 Yatay eğim	3 Yatay eğim	3 Orta refüjü	3 Orta refüjü
4 Yatay eğim	4 Yatay eğim	4 Yol kenarında	4 Yol kenarında
5 Yatay eğim	5 Yatay eğim	5 Banket dışı	5 Banket dışı
6 Yatay eğim	6 Yatay eğim	6 Yaya tabirinde	6 Yaya tabirinde
7 Yatay eğim	7 Yatay eğim	7 Tespit edilmedi	7 Tespit edilmedi
8 Yatay eğim	8 Yatay eğim		
9 Yatay eğim	9 Yatay eğim		
10 Yatay eğim	10 Yatay eğim		
11 Yatay eğim	11 Yatay eğim		
12 Yatay eğim	12 Yatay eğim		
13 Yatay eğim	13 Yatay eğim		
14 Yatay eğim	14 Yatay eğim		
15 Yatay eğim	15 Yatay eğim		
DİĞER ÖZELLİKLER		YOL SORUNUNA AIT DİYARICI İŞARETLEME	
1 Durak	1 Durak	1 Var	1 Yok
2 Durak	2 Durak	2 Var	2 Yok
3 Durak	3 Durak	3 Var	3 Yok
4 Durak	4 Durak	4 Var	4 Yok
5 Durak	5 Durak	5 Var	5 Yok
6 Durak	6 Durak	6 Var	6 Yok
7 Durak	7 Durak	7 Var	7 Yok
8 Durak	8 Durak	8 Var	8 Yok
9 Durak	9 Durak	9 Var	9 Yok
10 Durak	10 Durak	10 Var	10 Yok
11 Durak	11 Durak	11 Var	11 Yok
12 Durak	12 Durak	12 Var	12 Yok
13 Durak	13 Durak	13 Var	13 Yok
14 Durak	14 Durak	14 Var	14 Yok
15 Durak	15 Durak	15 Var	15 Yok
16 Durak	16 Durak	16 Var	16 Yok
17 Durak	17 Durak	17 Var	17 Yok
18 Durak	18 Durak	18 Var	18 Yok
19 Durak	19 Durak	19 Var	19 Yok
20 Durak	20 Durak	20 Var	20 Yok
21 Durak	21 Durak	21 Var	21 Yok
22 Durak	22 Durak	22 Var	22 Yok
23 Durak	23 Durak	23 Var	23 Yok
24 Durak	24 Durak	24 Var	24 Yok
25 Durak	25 Durak	25 Var	25 Yok
26 Durak	26 Durak	26 Var	26 Yok
27 Durak	27 Durak	27 Var	27 Yok
28 Durak	28 Durak	28 Var	28 Yok
29 Durak	29 Durak	29 Var	29 Yok
30 Durak	30 Durak	30 Var	30 Yok
31 Durak	31 Durak	31 Var	31 Yok
32 Durak	32 Durak	32 Var	32 Yok
33 Durak	33 Durak	33 Var	33 Yok
34 Durak	34 Durak	34 Var	34 Yok
35 Durak	35 Durak	35 Var	35 Yok
36 Durak	36 Durak	36 Var	36 Yok
37 Durak	37 Durak	37 Var	37 Yok
38 Durak	38 Durak	38 Var	38 Yok
39 Durak	39 Durak	39 Var	39 Yok
40 Durak	40 Durak	40 Var	40 Yok
41 Durak	41 Durak	41 Var	41 Yok
42 Durak	42 Durak	42 Var	42 Yok
43 Durak	43 Durak	43 Var	43 Yok
44 Durak	44 Durak	44 Var	44 Yok
45 Durak	45 Durak	45 Var	45 Yok
46 Durak	46 Durak	46 Var	46 Yok
47 Durak	47 Durak	47 Var	47 Yok
48 Durak	48 Durak	48 Var	48 Yok
49 Durak	49 Durak	49 Var	49 Yok
50 Durak	50 Durak	50 Var	50 Yok
51 Durak	51 Durak	51 Var	51 Yok
52 Durak	52 Durak	52 Var	52 Yok
53 Durak	53 Durak	53 Var	53 Yok
54 Durak	54 Durak	54 Var	54 Yok
55 Durak	55 Durak	55 Var	55 Yok
56 Durak	56 Durak	56 Var	56 Yok
57 Durak	57 Durak	57 Var	57 Yok
58 Durak	58 Durak	58 Var	58 Yok
59 Durak	59 Durak	59 Var	59 Yok
60 Durak	60 Durak	60 Var	60 Yok
61 Durak	61 Durak	61 Var	61 Yok
62 Durak	62 Durak	62 Var	62 Yok
63 Durak	63 Durak	63 Var	63 Yok
64 Durak	64 Durak	64 Var	64 Yok
65 Durak	65 Durak	65 Var	65 Yok
66 Durak	66 Durak	66 Var	66 Yok
67 Durak	67 Durak	67 Var	67 Yok
68 Durak	68 Durak	68 Var	68 Yok
69 Durak	69 Durak	69 Var	69 Yok
70 Durak	70 Durak	70 Var	70 Yok
71 Durak	71 Durak	71 Var	71 Yok
72 Durak	72 Durak	72 Var	72 Yok
73 Durak	73 Durak	73 Var	73 Yok
74 Durak	74 Durak	74 Var	74 Yok
75 Durak	75 Durak	75 Var	75 Yok
76 Durak	76 Durak	76 Var	76 Yok
77 Durak	77 Durak	77 Var	77 Yok
78 Durak	78 Durak	78 Var	78 Yok
79 Durak	79 Durak	79 Var	79 Yok
80 Durak	80 Durak	80 Var	80 Yok
81 Durak	81 Durak	81 Var	81 Yok
82 Durak	82 Durak	82 Var	82 Yok
83 Durak	83 Durak	83 Var	83 Yok
84 Durak	84 Durak	84 Var	84 Yok
85 Durak	85 Durak	85 Var	85 Yok
86 Durak	86 Durak	86 Var	86 Yok
87 Durak	87 Durak	87 Var	87 Yok
88 Durak	88 Durak	88 Var	88 Yok
89 Durak	89 Durak	89 Var	89 Yok
90 Durak	90 Durak	90 Var	90 Yok
91 Durak	91 Durak	91 Var	91 Yok
92 Durak	92 Durak	92 Var	92 Yok
93 Durak	93 Durak	93 Var	93 Yok
94 Durak	94 Durak	94 Var	94 Yok
95 Durak	95 Durak	95 Var	95 Yok
96 Durak	96 Durak	96 Var	96 Yok
97 Durak	97 Durak	97 Var	97 Yok
98 Durak	98 Durak	98 Var	98 Yok
99 Durak	99 Durak	99 Var	99 Yok
100 Durak	100 Durak	100 Var	100 Yok



Resim 3.7 Ölümlü Trafik Kazası Kaza Tespit Tutanağı Ön Yüzü





### 3.2.2. Olay yeri krokisi

Kaza tespit tutanaklarının hemen altında olay yeri krokisi düzenlenmektedir. Olay yeri krokisi soruşturma ve kovuşturma evresinde önemli bir delildir. Çünkü kaza anını gören kamera olmadığı zamanlarda, kusur durumunun belirlenmesi açısından oldukça önemli bilgiler içerir.

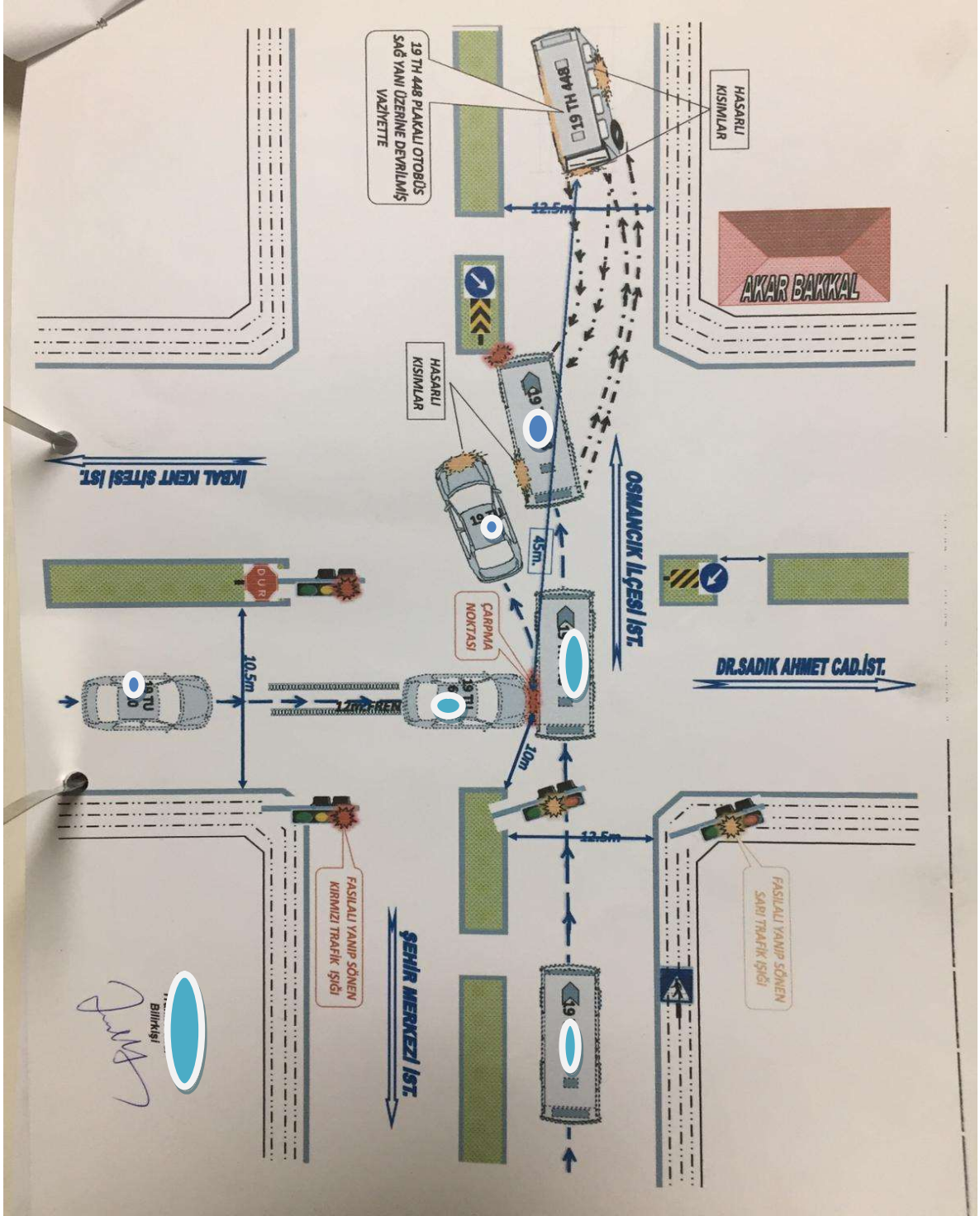
Olay yeri krokisi çizimi, olay yerindeki deliller toplanmadan yapılan bir işlemdir. İz deliller, bu delillerin bulunduğu yerler hava durumu, yönler, olay zamanı, dosya numarası, ölçüler, krokiyi oluşturan kişinin adı soyadı ve birimi mutlaka yazılması gerekmektedir<sup>116</sup>.

PAGY m. 7’de de “*Olay yerinde bulunan deliller toplanmadan olay yeri krokisi yapılır. Yapılacak krokide, iz ve delillerin bulunduğu yerler, kesin ve doğru alınmış ölçüler, hava durumu, olayın zamanı, dosya numarası, krokiyi yapanın ismi, yönler ve birimin adı mutlaka yazılır.*” olay yerinin krokisinin yapılması gerektiği belirtilmiştir.

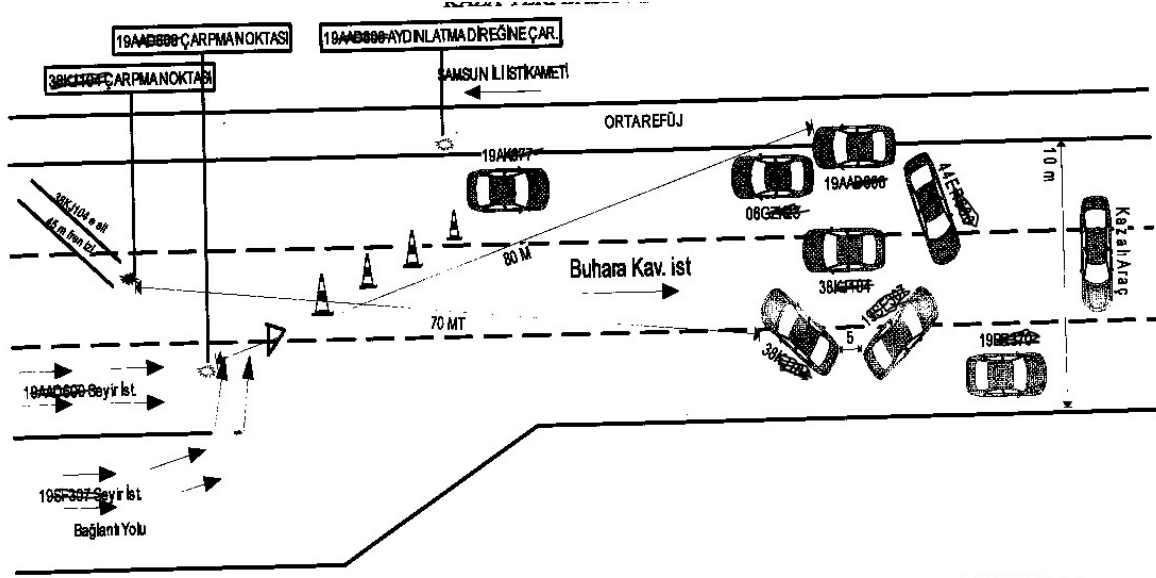
Olay yeri krokileri daha önceleri elle çizilirken ki bu durum bazen birçok karışıklığa neden olmaktaydı. Artık çeşitli bilgisayar programları sayesinde ve renklendirerek krokiler oluşturulmaya başlanmıştır. Bu durumda kazanın nasıl gerçekleştiğini daha anlaşılır hale getirerek, kusur durumunun belirlenmesini kolaylaştırmaktadır.

---

<sup>116</sup> Günay, *Uygulamada Trafik Kazalarında Kusur*, 56.



Resim 3.9. Kroki Örneği



Çorum Cumhuriyet Başsavcılığın 2018/5652 Soruşturma Numaralı 23.04.2018 günü meydana gelen Yaralanmalı ve Maddi Zararlı Trafik kazasına ait basit krokidir. 26.10.2018

K. Kaya  
Trafik Kaza Bilirkişisi

**Resim 3.10.**Birden Fazla Aracın Karışmış Olduğu Kazaya İlişkin Kroki

### 3.2.3. Fotoğraf ve video çekimleri

Trafik kazalarında, kaza anını gösteren mobese, işyeri kamera kayıtları bulunması birçok açıdan işleri kolaylaştırmaktadır. Özellikle kusur durumunun belirlenmesi açısından oldukça önemlidir. Yine aynı şekilde hukuk davalarında hasar durumunun belirlenmesi gerektiği durumlarda da fotoğraflar olayın aydınlatılması için yol göstericidir.

Kazaya karışan araçların kusur durumları çarpışmadan önceki hızlarının belirlenmesi ve çarpışmadan sonraki durumu fren izi vb. durumları fotoğraflama ile mümkündür.

Delillerin değerlendirilmesi adına kaza mahallinin durumunu anlayabilmek özellikle olay anını tam anlamıyla sanki olay anında oradaymış gibi düşünebilmesi için soruşturma evresinde iddianameyi hazırlayan savcı ve kocuşturma evresinde kararı verecek hakim için yol gösterici olacaktır. Çünkü olay yerindeki delillerin ilk andaki durumu ile tespit edilmesi gerekmektedir. Bu nedenle bu işlemlerin yapılması fotoğraf makinesi, telefon vb. gibi teknik araçlarla yapılmaktadır. Adli fotoğrafçılıkta her bir fotoğraf mutlaka bir ölçek içermelidir<sup>117</sup>. Kamera çekimlerinde netlik çok iyi şekilde ayarlanmalıdır. Yine görüntüler arasında bağlantı

<sup>117</sup> Faruk Aşıcıoğlu, Murat Nihat Arslan ve Semih Dokurer, Meraklılar ve Hevesliler İçin Adli Bilimler, İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 2012,s.6.



bulunması gerekmektedir. Özellikle ölüm, yaralanma gibi durumlarda her açıdan fotoğraf çekilmesi gerekmektedir<sup>118</sup>.

Kaza sonrası, olay yerinin tespiti, olay yerinin korunması incelenmesi, delillerin değerlendirilmesi gerekmektedir. Olay yerindeki ilk izlenimlerin dikkatli bir şekilde incelenip orijinal hali ile kayıt altına alınması durumunda yargılamanın her aşamasında tekrar tekrar incelenme imkânı bulunmaktadır. Olay yerinin tespiti ve soruşturma aşamasında savcının kovuşturma aşamasında ise hakim somut olay daha iyi belirleyebilmesi için, video, fotoğraf, olay yeri krokisi, ve kaza tespit tutanakları kullanılmaktadır.

Kaza yerinde özellikle MOBESE(Mobil Elektronik Sistem Entegrasyonu) görüntüleri kazanın oluşumu açısından önemli bilgiler verebilir. Mobese sistemi ile suçun önlenmesi, şüphelilerin teslimi, trafik kazası tespiti gibi tüm olayların çözümünde kullanılmaktadır. MOBESE tedbir amacıyla izleme ve denetim yapma fonksiyonunu yerine getirmektedir. Öğretide, bu nedenle henüz bir yasal düzenleme bulunmadığı için Mobese ve üçüncü kişilerin almış oldukları görüntüler CMK 217/2'ye göre delil olarak kullanılması mümkün olmamaktadır<sup>119</sup>. Ancak Yargıtay Ceza Genel Kurulunun 2013 tarihli kararında Mobese görüntülerinin hukuka uygun olduğu ve yine bu görüntülerin delil olarak kullanılabilmesi gerektiği yönünde karar vermiştir<sup>120</sup>. Yine, aleni yerlerde durumları belli olmuş şekilde herkese gösterilmiş şekilde olan kameralarla güvenlik amaçlı yapılan kayıtlar suç delili olarak kullanılabilir<sup>121</sup>.

Fotoğraf ve kamera kaydı, olay yeri incelemesinde olay yeri ekibi tarafından gözden kaçabilecek tüm detayların belirlenmesinde önemlidir. Fotoğraf çekimleri yakın, uzak ve orta mesafelerden ayrı ayrı çekilmesi gerekmektedir. Video kaydı ise incelemeye başlamadan önce olay yerinin orijinal hali ile belirlenmesi amacıyla yapılmaktadır. Olay yerinde genel olarak video kaydı yapılarak fotoğraf çekimi gerçekleştirilir. Çekimler önce uzaktan daha sonra ise iz deliller yakından çekilir. Söz konusu fotoğraf ve kamera kaydı delil niteliği taşımakta ve muhafazası gerekmektedir<sup>122</sup>.

### 3.3. Delillerin Toplanması

Kaza mahallinde öncelikle, kazanın neden meydana geldiği kazaya neyin veya nelerin sebep olduğu, kazaya karışan araçlardaki hangi sürücünün hatalı olduğunun belirlenmesi için delillerin toplanması gerekmektedir. Trafik kazaları, şerit değiştirmek için yanlış hamle yapmak, kavşaklardaki geçiş önceliğine uymamak, araç takip mesafesine uymamak gibi çeşitli

<sup>118</sup> Mustafa Kaygısız, *Kriminalistik Olay Yeri İnceleme Suç Yeri Ve Delil Güvenliği*, Ankara: Adalet, 2010, s.90.

<sup>119</sup> Özbek, Doğan ve Bacaksız, *Ceza Muhakemesi Hukuku*, s.187.

<sup>120</sup> Doğan ve Meraklı *Trafik Ceza Hukuku*, 248. (Yargıtay Ceza Genel Kurulu, 1-107/288 11.06.2013)

<sup>121</sup> Feridun Yenisey ve Ayşe Nuhoglu, *Ceza Muhakemesi Hukuku*, 7. Baskı, Ankara: Seçkin, 2019, s.484.

<sup>122</sup> "Trafik Kazası ve Sonrasında Olay Yeri İncelemesi ve Kriminal İnceleme," Han Kriminal, Erişim Tarihi 05.09.2022 <https://bilirkisiraporlari.com/trafik-kazasi-incelemesi-ve-kriminal-inceleme/>

nedenlerden gerçekleşebilmektedir. Kazanın sebebinin tespiti için delillerin toplanması büyük önem arz etmektedir.

Olay yeri incelemesi bittikten sonra delillerin toplanması aşamasına geçilir. Delillerin toplanmasında delillerin özelliğine göre bozulma, değişme veya kaybolmamasına özen gösterilir. Olay yerinde elde edilen deliller ambalajlanarak incelenecek merkezlere götürülür.

Olay yerinde yol durumu, araçtaki teknik durum, sürücülerin davranışları, asli tali yol durumu, trafik ışıklarının durumu, hava durumu gibi unsurların bir bütün halinde değerlendirilmesi gerekmektedir.

Ceza muhakemesinin öncelikli amacı maddi gerçeğe ulaşmaktır. Bu sebeple maddi gerçeğin ortaya çıkarılması için elde edilen delillerin serbestçe değerlendirilmesi kavramı getirilmiştir. Deliller bize maddi olayla ilgili bazı ipuçları ve bilgiler sunan ispat araçlarıdır. Ceza muhakemesinde delil, işlenen eylemin fail tarafından mı yoksa başka kişi tarafından mı işlendiği ve yargılamanın doğru bir şekilde gerçeğe ulaşmasını sağlayan uyumsuzluğu ispat etmeye yarayan kişilerin beş duyu organları ile algılayabildikleri ispat araçlarıdır. Bir başka tanımla delil, hâkimin maddi gerçeği ortaya koymak amacıyla kullandığı ispat araçlarının bütünüdür<sup>123</sup>.

Delillerin bazı özellikleri taşıması gerekmektedir<sup>124</sup>. Şöyle ki;

1. Kabulü mümkün olmalı,
2. Deliller bilimsel kurallara uygun olmalı,
3. Deliller aydınlatıcı özellikte olmalı ve maddi gerçeğe ulaştırılmalı,
4. Deliller hukuka uygun olmalı,
5. Delillerin denetimi mümkün olmalıdır.

Demokratik hukuk devletlerinde en önemli konu hukuka uygun delil elde etme yöntemidir. Bu durum Anayasamızın 38. maddesinde koruma altına alınmıştır. Hukuka aykırı olarak elde edilen deliller yargılamanın hiçbir aşamasında dikkate alınamaz<sup>125</sup>. Delil toplamak oldukça zordur ve büyük titizlik ve özen gerektirmektedir. Delillerin toplanmasına ilişkin düzenlemeler 5271 sayılı CMK'da yer almaktadır.

Delillerin değerlendirilmesi de elde edilmesi kadar önemli bir husustur. Bu nedenle yasaklı bir delilin de değerlendirilmesi mümkün değildir. Bu durum doktrinindeki zehirli ağacın meyvesi de zehirlidir kavramını gündeme getirecektir. Hukuka aykırı bir arama zehirli ağaç

<sup>123</sup> Ahmet Gökçen ve Kerim Çakır "Ceza Muhakemesinde Delil, Delillerin Muhafazası, Toplanması, Değerlendirilmesi Ve Delil Yasakları" D.E.Ü. Hukuk Fakültesi Dergisi, (Prof. Dr. Durmuş TEZCAN'a Armağan), 21/Özel Sayı, (2019): 2911-2951.

<sup>124</sup> Öztürk vd., *Nazari ve Uygulamalı Ceza Muhakemesi Hukuku*, 301; Devrim Aydın, *Ceza Muhakemesinde Deliller*, Ankara: Yetkin, 2014, s.47 vd.

<sup>125</sup> Öztürk vd., *Nazari ve Uygulamalı Ceza Muhakemesi Hukuku*, s.406.

olarak nitelendirilmiş ve bu arama sırasında elde edilen deliller neticesinde elde edilen ikincil delillerse bu zehirli ağacın meyvesi olarak tasvir edilmiştir<sup>126</sup>

Delillerin soruşturma evresinde toplanması gerekmektedir. Ceza muhakemesinde soruşturma evresi bir suçun öğrenilmesi, bir şüphenin varlığı ile başlar. CMK m. 170’te kamu davası açma görevi Cumhuriyet savcılarına verilmiştir. Savcıların düzenlemiş oldukları iddianamede toplanmış deliller suçun işlenmiş olduğuna yetecek derecede olmalıdır. Eğer ki toplanmış deliller suçun sübutuna etki edeceği mutlak sayılan deliller toplanmadan düzenlenmişse bu iddianame iade edilir<sup>127</sup>.

Ceza muhakemesinde deliller toplanırken “her temas bir iz bırakır” prensibiyle deliller aranır ve toplanır. Ancak deliller toplanırken hukuka uygun olarak toplanması gerekir. Bu vazgeçilmez olan hukuk devleti ilkesinin bir gereğidir<sup>128</sup>.

Özellikle çarpıp kaçan araçların neden olduğu trafik kazalarında delillerin toplanması önemlidir. Bu nedenle olay mahallinde deliller mutlak suretle etiketlenmeli, korunmalı ve tutanaklarla belgelendirilmelidir. Adli inceleme sırasında yapılan işlemler yazılı hale getirilmelidir.

Genel anlamda olay yerinde deliller toplanırken, uyulması gereken kurallar<sup>129</sup>;

1. Öncelikle olay yerinin muhafazası sağlanmalıdır.
2. Delillerin zarar görmemesi için gerekli tedbirler alınmalıdır.
3. Olay yerinde sadece görevli olan kişiler bulunmalıdır.
4. Olay yerinde arama ve el koyma için savcı tarafından verilen kararın kontrolü sağlanmalıdır. İşlenen suçla ilgili olan iletişim araçları tespit edilmeli ve öncelikler o araçlara ayrılmalıdır.
5. Suç mahallinin aranmasında belirli bir sıra takip edilmelidir.
6. Öncelikle delillerin toplanması gibi suç mahalline müdahale edilmeden fotoğraf ve video kaydı sağlanmalıdır.
7. Deliller üzerinde parmak izi, DNA analizi yapılmasını gerektirecek bir durum varsa delillere dokunulmadan işlem yapılmalıdır.
8. Suç mahallinde toplanan bütün delillere etiket yapıştırılmalıdır. Etiketler aynı zamanda açıklayıcı olmalıdır.

<sup>126</sup> Hamid Köse, “Delil Değerlendirme Yasakları Bakımından Zehirli Ağacın Meyvesi Doktrini,” Türkiye Adalet Akademisi Dergisi, 13/49, (2022) s.169.

<sup>127</sup> Öztürk vd., *Nazari ve Uygulamalı Ceza Muhakemesi Hukuku*, 340.

<sup>128</sup> Dinler, “Ceza Muhakemesinde Delillerin Toplanması,” 18.

<sup>129</sup> Öztürk vd., *Nazari ve Uygulamalı Ceza Muhakemesi Hukuku*, 356.

### 3.4. Delillerin Analizi

Olay mahallinde delillerin toplanması sonrası ilgili delillerin değerlendirilmesi analizi aşamasında kriminal laboratuvarında incelenecek deliller de bilirkişi raporunda kusur belirlenmesinde kullanılmaktadır. Örneğin alkol miktarının belirlenmesi, sürücünün kanındaki uyuşturucunun miktarından, olay yerinde bulunan herhangi bir kanın DNA analizi soruşturma evresinde kazaya karışan sürücülerin kaçması, olay yerindeki araç boyası, tekerlek izi gibi birçok deliller değerlendirilerek maddi gerçeğe ulaşılmaktadır. Fren izi, çarpışma öncesi araç sürücülerinin hızlarının tespitinin belirlenmesi yönünden önemlidir. Kazayı fark eden sürücünün, aracın frenine basıp aracı durdurma esnasında araç hemen durmamaktadır. ABS (Anti-lockBrakingSystem) fren sistemi olmayan araçlarda, yola lastik izleri çıkmaktadır. Bu durumda araçların lastik izlerinden yola çıkarak failin kullandığı araca ulaşılabilmektedir.

Adli Tıp Kurumu Kimya İhtisas Dairesi tarafından rapor hazırlanmaktadır. Söz konusu raporun içeriğinde, kanda Alkol (Etanol, Metanol), uyuşturucu-uyarıcı madde olup olmadığı ve sistematik toksikolojik analizi idrarda ise uyuşturucu-uyarıcı madde aranması ve sistematik toksikolojik analiz yapılarak kazanın oluşumunda sürücünün somut olayda kusurunu belirleyecek etkenler araştırılır.

Trafik kazalarında maddi olayın çözümünde iz biliminden (kriminalistik) faydalanılır. Kriminalistik suçun maddi gerçeğe uygun olarak araştıran bilim dalıdır<sup>130</sup>. İz bilimi maddi gerçeğe ulaşılması bakımından çok önemli bir araçtır<sup>131</sup>.

Kriminalistler izleri 4 gruba ayırmaktadır<sup>132</sup>;

- Materyal izler,
- Şekil (form) izler,
- Baskı izleri,
- Durum izleri.

Olay yeri ekibi, yaralı veya ölümlü kazalarda olay yerinde kalan kan, saç teli, tırnak, kıyafet parçası veya araç tekerlek izi gibi iz delillerini toplayarak; bunların analizini yaptırarak faili meçhul trafik kazalarında faile ilişkin ipuçlarını ortaya çıkarırlar.

<sup>130</sup> Öztürk vd.,*Nazari ve Uygulamalı Ceza Muhakemesi Hukuku*,342

<sup>131</sup> Öztürk vd.,*Nazari ve Uygulamalı Ceza Muhakemesi Hukuku*, 343.

<sup>132</sup> Öztürk vd.,*Nazari ve Uygulamalı Ceza Muhakemesi Hukuku*, 343

### 3.5. Bilirkişi İncelemesi

Bilirkişilik kurumu 2016 yılından önce HMK ve CMK kapsamında düzenlenmiş hâkim veya savcının hukuki bilgisi dışında çözemeyeceği konusu itibariyle özel veya teknik bir bilgiyi gerektiren konularda başvuru yardımcı kurumdur<sup>133</sup>. 24 Kasım 2016 tarihinde 6574 sayılı Bilirkişilik Kanunu (Bil.K.) yürürlüğe girmesiyle bilirkişilik kurumu ayrı bir öneme sahip olmuştur<sup>134</sup>. Bilirkişi hazırlamış olduğu raporla, yargılama sonucunda davanın kimin lehine veya aleyhine sonuçlanacağını etkiler<sup>135</sup>.

6754 sayılı Bil.K. m.2’de bilirkişinin “Çözümü uzmanlığı, özel veya teknik bilgiyi gerektiren hâllerde oy ve görüşünü sözlü veya yazılı olarak vermesi için başvuru gerçek veya özel hukuk tüzel kişisi” tanımı yapılmıştır. Burada hareketle bilirkişinin üç özelliğinin bulunması gerekmektedir<sup>136</sup>.

- Başvuru konuda uzman veya teknik veya özel bir bilgiye sahip olmalıdır.
- Bilirkişi hâkim veya savcı tarafından görevlendirilir.
- Bilirkişi tarafsız olmalıdır.

Trafik kazaları olayın oluş şekli itibariyle incelenmesi teknik bilgiyi gerektirmektedir. Bu sebeple soruşturma veya kovuşturma aşamalarında bilirkişilere başvurulmaktadır. Trafik kazaları ise ülkemizde her geçen gün artmaktadır. Trafik kazalarında kazanın ilk anından son ana kadar olan yargılama sürecinden olan aşamalar son derece önemlidir. İlk aşamada kaza mahallinde yapılacak olan delillerin toplanması değerlendirilmesi soruşturma aşamasında yapılmaktadır. Kovuşturma aşamasında ise, toplanan deliller ışığında değerlendirilmeler yapılmaktadır. Trafik kazalarında bilirkişi olabilme 6754 sayılı Bil.K.’nda yine KTK, ilgili yönetmelikte ve 2659 s. Adli Tıp Kurumu Kanunda düzenlenmiştir.

Trafik kazası sonrası kusur ve kusur oranlarının tespit edilmesi uzmanlık istemeyen bir iştir. Hakimler tarafından dosyalar bilirkişilere gönderilip kusur oranlarının belirtilmesi istenmektedir. Kaza sonrası kolluk kuvvetlerince hazırlanan kaza tespit tutanağı bilirkişi raporu değildir. İlgili savcılıkça veya hâkimlikçe görevlendirilen ve alanında uzman kişilerce hazırlanan raporlar bilirkişi raporudur. Ancak burada da belirtmek gerekir ki, kaza tespit tutanağı ile bilirkişi raporu arasında çelişki bulunmaması gerekmektedir. Çelişki bulunması halinde Yargıtay’a<sup>137</sup> göre çelişki giderildikten sonra hüküm kurmak gerekecektir.

Yaralama veya ölümlü trafik kazalarında kaza tespit tutanağı hazırlandıktan sonra ilgililer hakkında soruşturma başlatılmaktadır. Kaza tespit tutanağından sonra trafik bilirkişisi

<sup>133</sup> Hikmet Sami Türk, “Bilirkişilik”, Adalet Dergisi, 91/5, (2000).

<sup>134</sup> Özbek, Doğan ve Bacaksız, *Ceza Muhakemesi Hukuku*, 636.

<sup>135</sup> “Bilirkişilik Temel Eğitimi Kaynak Kitabı,” Bilirkişilik Daire Başkanlığı, Erişim Tarihi 05.09.2022, <https://bilirkişilik.adalet.gov.tr/Resimler/SayfaDokuman/20042022182631temel%20egitim%20kitab%C4%B1.pdf> 79.

<sup>136</sup> Özbek, Doğan ve Bacaksız, *Ceza Muhakemesi Hukuku*, 637

<sup>137</sup> Yargıtay 17. HD. E. 2016/15844, K.2019/7502 ve T. 13.06.2019.

tarafından soruşturma aşamasında ivedilikle bilirkişi raporu hazırlanmaktadır. Örneğin ölümle sonuçlanmış bir trafik kazasında bilirkişi tarafından öncelikle kaza yerinin tetkiki yapılmaktadır. Kaza yeri yerleşim yerinde mi yoksa yerleşim yeri dışında mı; yolun durumuna ilişkin bilgi (tek yol mu, bölünmüş yol mu), olayın hangi şeritte meydana geldiği, kaza anında yerin durumuna ilişkin, kazaya karışan araçların, sürücülerin ve kaza sonucunda ölen veya yaralanan kişilerin bilgisini içermelidir.

Soruşturma ve kovuşturma evrelerinde bilirkişi raporları hazırlanırken bütün delillerin toplanması gerekmektedir. Oluşturulan bilirkişi raporları sürücülerin aleyhine geldiği zaman itiraz etme hakları vardır. Bilirkişi raporlarına itiraz olduğu zaman dosya Adli Tıp Trafik İhtisas Dairesine gönderilir ve raporun hazırlanması istenir. Bilirkişi raporları teknik bilgiyi gerektirse de hâkime takdir yetkisi tanınmıştır. Kısaca hâkim gerekçesini belirtmek üzere bilirkişi raporunun aksi şekilde karar verebilmektedir.

Bilirkişi raporu bir delil olmayıp delilleri değerlendirme aracıdır. Bilirkişinin görevi ise yukarıda da belirtildiği üzere teknik ve bilimsel konuları aydınlatmaktır<sup>138</sup>. Bu bağlamda mahkemece bilirkişiye başvurulması zorunlu değildir, ihtiyaridir. Kanun koyucu sadece bazı durumlarda bilirkişiye başvurmayı zorunlu kılmıştır (CMK m. 63). Ceza muhakemesinde alınan bilirkişi raporu bağlayıcı değildir<sup>139</sup>. Bilirkişiler Bölge Adliye Mahkemesi (BAM)'nin yargı çevresi dikkate alınarak bölge kurulu tarafından oluşturulan listeye kaydolurlar ve mahkemece buradan bilirkişi tayini yapılır. Eğer o bölgede istenilen özellikteki bilirkişi yoksa diğer bölge kurulları listesinde burada da bilirkişi bulunmazsa Bil.K. m. 10'a göre liste dışından bir kişi görevlendirilebilir<sup>140</sup>.

Kazanın oluş şekli ve son olarak KTK kapsamında hangi sürücünün asli kusurlu olduğu hangi kuralın ihlal edildiğine ilişkin sonuç ve kanaat içermektedir.

Bilirkişi raporu hazırlanırken;

1. Olayın meydana geldiği yerin özellikleri (kazanın meskûn mahalde olup olmadığının belirtilmesi gerekmektedir.)
2. Olayın meydana geldiği andaki havanın durumu
3. Olay zamanı
4. Kazaya karışan araçların plakaları araçların özellikleri,
5. Fren izi,
6. Araçların teknik arızanın olup olmadığı,

<sup>138</sup> Yener Ünver ve Hakan Hakeri, *Ceza Muhakemesi Hukuku*, 17. Baskı, Ankara: Adalet 2020, s.278.

<sup>139</sup> Ünver ve Hakeri, *Ceza Muhakemesi Hukuku*, 280.

<sup>140</sup> Ünver ve Hakeri, *Ceza Muhakemesi Hukuku*, 280.

7. Kaza sonrası kroki oluşturulması gerekir<sup>141</sup>.

Bu özellikleri barındırmayan bilirkişi raporuna göre hüküm kurulması eksik hüküm olacaktır. Yine bilirkişi raporu hazırlanırken gaz pedalının, fren, abs sistemi, yangın, yol izleri, kazaya karışan aracın hasarlarının öncesinde olup olmaması, kayma izi gibi birçok unsura dikkat etmek gerekmektedir<sup>142</sup>.

Yine bilirkişi raporu eksiksiz, anlaşılır, inandırıcı olmalıdır<sup>143</sup>. Bilirkişi raporu yazılı hazırlanır. Bilirkişilik Kanunu olmak üzere gerek Hukuk Muhakemeleri Kanunu gerek Ceza Muhakemesi Kanunu, hukuki konuda bilirkişi incelemesine başvurulmasını açıkça yasaklamıştır<sup>144</sup>.

HMK m.279'da ise "*Bilirkişi, raporunda ve sözlü açıklamaları sırasında çözümü uzmanlığı, özel veya teknik bilgiyi gerektiren hususlar dışında açıklama yapamaz; hâkim tarafından yapılması gereken hukuki nitelendirme ve değerlendirmelerde bulunamaz.*" Bilirkişinin hukuki değerlendirmede bulunamayacağı bir kez daha vurgulanmıştır<sup>145</sup>.

CMK'da 63. maddeye göre: "*Çözümü uzmanlığı, özel veya teknik bilgiyi gerektiren hâllerde bilirkişinin oy ve görüşünün alınmasına re'sen, Cumhuriyet savcısının, katılanın, vekilinin, şüphelinin veya sanığın, müdafinin veya kanunî temsilcinin istemi üzerine karar verilebilir. Ancak, genel bilgi veya tecrübeyle ya da hâkimlik mesleğinin gerektirdiği hukukî bilgiyle çözümlenmesi mümkün olan konularda bilirkişiye başvurulamaz. Hukuk öğrenimi görmüş kişiler, hukuk alanı dışında ayrı bir uzmanlığa sahip olduğunu belgelendirmedikçe, bilirkişi olarak görevlendirilemez.*" Bu nedenle trafik kazalarında teknik ve özel bir arıza durumu bulunmadığı sürece bilirkişiye başvurulmaması gerekirken uygulamada dosyalar bilirkişiye gönderilmektedir<sup>146</sup>.

Bilirkişi raporu hazırlanırken bilirkişi kendini hakim yerine koymadan bir rapor hazırlaması gerekmektedir<sup>147</sup>. Çünkü dosya kapsamında hukuki değerlendirmeye yapacak kişi hakimdir<sup>148</sup>. Uygulamada kimi zaman bilirkişiler kendilerini hakim yerine koyup, yargılamaya yön vermek istemektedir. Bilirkişinin usul hukukunun birbirine bağlı temel ilke ve kurallarını çiğnemesi adil yargılamayı olumsuz etkilemektedir. Bu nedenle yozlaşan, kanayan yara ve köklerinden koparılması bilirkişi kurumunda yaygın bir biçimde söz edilmektedir<sup>149</sup>.

<sup>141</sup> Günay, *Uygulamada Trafik Kazalarında Kusur*, 61.

<sup>142</sup> Ahmet ÖZBAN, "Trafik Kazalarında Kusur Oranının Belirlenmesine Bilimsel Yaklaşım," Erişim Tarihi, 05.09.2022. [https://www.cagipolisi.com.tr/eski\\_sitemiz/56/41-42-43-44-45-46-47-48.htm](https://www.cagipolisi.com.tr/eski_sitemiz/56/41-42-43-44-45-46-47-48.htm)

<sup>143</sup> "Bilirkişilik Temel Eğitimi Kaynak Kitabı," Bilirkişilik Daire Başkanlığı, Erişim Tarihi 05.09.2022, <https://bilirkisilik.adalet.gov.tr/Resimler/SayfaDokuman/20042022182631temel%20egitim%20kitab%C4%B1.pdf> 219

<sup>144</sup> Bilirkişilik Temel Eğitimi Kaynak Kitabı," Bilirkişilik Daire Başkanlığı, Erişim Tarihi 05.09.2022, <https://bilirkisilik.adalet.gov.tr/Resimler/SayfaDokuman/20042022182631temel%20egitim%20kitab%C4%B1.pdf> 153

<sup>145</sup> Süha Tanrıver, *Hukukumuzda Bilirkişilik*, Ankara: Yetkin, 2017, s.37.

<sup>146</sup> Mustafa Danışman, "Trafik Kazalarında Bilirkişilik" *Terazi Hukuk Dergisi*, 4/38, (2009).

<sup>147</sup> Özbek, Doğan ve Bacaksız, *Ceza Muhakemesi Hukuku*, 645.

<sup>148</sup> Özbek, Doğan ve Bacaksız, *Ceza Muhakemesi Hukuku*, 645.

<sup>149</sup> Çetin Aşçıoğlu, *Yargulamada Maddi Gerçeğin Belirlenmesi ve Kanayan Yara Bilirkişilik*, Ankara: Seçkin, 2010.

Anayasa Mahkemesi hukuki konularda bilirkişi raporunun istenmeyeceğine, bilirkişiden teknik rapor alınabileceğine hükmetmiştir<sup>150</sup>.Bilirkişi tarafsız ve başvuru olan olay karşısında uzman konumda olmalıdır. Bu nedenle bilirkişiler kendilerine verilen görevleri layıkıyla yerine getirmelidirler. Bilirkişiler hazırladığı raporla bilgi ve tecrübesini somut olaya uygulamalıdır.Her dosya kendine özgü olduğu için her olay titizlikle incelenmelidir<sup>151</sup>.

Bir trafik kazasının bir hukuki bir de ceza hukuku boyutu bulunmaktadır. Cezai açıdan olay yeri öncelikle bir cinayet mahali olarak görülmelidir. Adil bir sonuca ulaşılabilmesi için olay yerinde oldukça özenle delil toplanması gerekir. Hukuk düzenimizde Cumhuriyet Savcısının bizzat kendisinin olay yerinde bulunması gerekmektedir. Ancak uygulamada-trafik kazalarının önemsenmemesi olsa gerek-delil toplama işini doğrudan kolluk üstlenmektedir. Kaza tespit tutanaklarında kolluğun kusur belirlemesi söz konusu değildir. Kusur oranı belirleme yetkisi hâkimin takdirindedir. Soruşturma aşamasında savcı kusur incelemesini yapmalı ve iddianameyi ona göre hazırlayıp, davayı kazaya karışan kusurlu olan kişi/kişilere karşı açmalıdır.

Hakim veya Cumhuriyet savcısı teknik bilgiyi gerektiren hususta bilirkişiye başvurması durumunda bu bilirkişinin bilirkişilik temel eğitiminden geçmesi, ilgili alanda beş yıllık çalışmasının olması, yine uzmanlık bilgi listesine kaydolup bilirkişilik bölge kurulu tarafından doğrulanması gerekmektedir<sup>152</sup>. Bilirkişi tarafından rapor hazırlanıldığında rapor taraflara tebliğ edilir, taraflar rapora itiraz edebilirler.

### 3.5.1. Bilirkişi raporu istenecek hususlar

6754 sayılı Bil.K. m. 2'de bilirkişilik "*çözümü uzmanlığı, özel veya teknik bilgiyi gerektiren hâllerde oy ve görüşünü sözlü veya yazılı olarak vermesi için başvuru olan gerçek veya özel hukuk tüzel kişisini,*" ifade edilmiştir. CMK m.63'te bilirkişilik hususunda özel ve teknik bilginin hukuk dışında olması gerektiği belirtilmiştir. Sonuç olarak, hakim veya Cumhuriyet savcısı genel hayat tecrübeleriyle çözülebilecek vakılarda bilirkişiye başvuramaz.

Bilirkişi incelemesine hukuk yargılamasında, tıbbi konularda, taşınmazlar üzerinde başvurulur. Ceza muhakemesinde ise para ve devlet tarafından çıkarılan çeşitli değerler üzerindeki sahtelik iddialarında, tıbbi konularda (beden muayenesi, ölü muayenesi vb.) Trafik kazalarında ise bilirkişiye başvuru zorunluluğu bulunmamaktadır. Ancak araçtaki herhangi bir teknik arıza durumunda hakim ve/veya Cumhuriyet savcısı tarafından bilirkişiye başvurulabilir. Ancak bilirkişiye kusur hususunda görevlendirme yapılmayacaktır. Bilirkişi kusur hususunda görevlendirilemez ve açıklamada bulunamaz. Nitekim, Yargıtay 17.

<sup>150</sup> Anayasa Mahkemesi E. 2017/20 K. .2018/75 ve T. 5.7.2018.

<sup>151</sup> Filiz Berberoğlu Yenipınar, *Ceza Mahkemelerinde Bilirkişilik*, Ankara: Seçkin, 2017, s.39.

<sup>152</sup>*Bilirkişilik Temel Eğitimi Kaynak Kitabı*, Bilirkişilik Daire Başkanlığı, Erişim Tarihi 05.09.2022, <https://bilirkisilik.adalet.gov.tr/Resimler/SayfaDokuman/20042022182631temel%20egitim%20kitab%C4%B1.pdf> 148.



Hukuk Dairesi 2018/6414 E, 2020/4591 K. sayılı ilamında da mahkemece kusur konusunda rapor aldırılmasına gerek bulunmayıp dosya kapsamında bulunan delillere göre, kusurun derecesi mahkemece belirlenerek hasil olacak sonuca göre işin esasına girilerek karar verilmesi gerektiğine hükmetmiştir. Ceza hukuku bakımından ise bilirkişi, şüpheli veya sanığın üzerine atılı suç bakımından kast, taksir veya kusurunu belirleyemeyecektir.

2918 sayılı KTK m. 83'de Trafik kazalarına el koyma ve bilirkişilik hususu düzenlenmiştir. Buna göre;

*“Trafik kazalarına;*

*a) Adli yönden gereği yapılmak üzere mahalli genel zabıtaca,*

*b) Kazanın oluş nedenlerini, iz ve delillerini belirleyerek trafik kaza tespit tutanağı düzenlemek üzere de trafik zabıtasınca el konulur.*

*Trafik zabıtasının görevli olmadığı veya bulunmadığı karayollarında meydana gelen kazalarda trafik kaza tespit tutanağı mahalli genel zabıtaca düzenlenir ve bir örneği o yerin trafikzabıtasına gönderilir.*

*Karayollarında meydana gelen ve yalnız maddi hasarla sonuçlanan trafik kazalarında tarafların anlaşması halinde ve fiil başka bir suç oluşturmuyorsa adli kovuşturma yapılmaz ve TürkCeza Kanununun<sup>153</sup> 565 inci maddesi hükmü uygulanmaz.*

*Trafik kazalarında yolun trafiğe kapandığı hallerde; trafik zabıtası veya genel zabıta; iz vedelileri kaybolmayacak şekilde işaretledikten ve gerekli işlemleri yaptıktan sonra, karayolunutrafiğe açmaya yetkilidir.*

*Karayolunun trafiğe kapanmasına ölümlü ve hayati tehlike yaratan yaralanmalı kazalardan olmuş ve bu kaza can, mal ve trafik güvenliğini etkiliyor ve başka bir yoldan geçiş verilemiyorsa Cumhuriyet savcısının gecikeceğinin anlaşılması halinde, gerekli işaretlemeler yapılarak ve ölümler kenara alınarak durum bir tutanakla tespit edildikten sonra yol trafiğe açılır.*

*Trafik zabıtası, usul kanunlarına göre görevlendirilirse, trafik kazalarında bilirkişilik yapar.*

*Trafik kazaları, kaza tahkik memurluğu, bilirkişilik ve bunlarda aranacak şartlar ile diğer esaslar yönetmelikte gösterilir.”*

Trafik kazalarında kusur durumunun tespiti uzmanlık gerektirmektedir. Bilirkişi raporları hâkimi bağlamasa da hakim teknik konularda salt kendi görüşü doğrultusunda karar veremez. Örneğin aracın teknik olarak herhangi arızasının olup olmadığı hususunda bilirkişi tarafından trafik kazasında kuralın hangi şekilde ihlal edildiğine dair rapor alınabilir<sup>154</sup>.

<sup>153</sup> 765 sayılı TCK m. 565.

<sup>154</sup> Cüneyd Altıparmak, “Karar Tahlili: Yargıtay Ceza Genel Kurulu’nun 25.03.2008 Tarihli ve E. 2008/9-43, K. 2008/62 Sayılı Kararı Işığında Taksir-Bilinçli Taksir Ayrımı”, *Terazi Hukuk Dergisi*, 5/41, (2010).

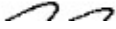
Taksirle işlenen suçlardan dolayı kusurluluk değerlendirmesi ancak mahkeme hâkimi tarafından yapılabileceği, kusurun belirlenmesi normatif bir değerlendirmeyle mümkün olmakla birlikte, konunun teknik bilgiyi gerektirmesi, hâkimin hukuk bilgisiyle sorunu çözemeyeceği durumlarda, bilirkişi incelemesi yaptırılması gerektiğinde dahi, bilirkişinin inceleme yetkisi kusurlulukla ilgili olmayıp, işin tekniği ve norma aykırı davranışın belirlenmesi ile sınırlı olacağı, bilirkişi raporlarının mahkemeyi bağlayıcı değil, delilleri değerlendirme vasıtalarından biri olduğu, mahkemelerin gerekçelerini açıklamak suretiyle bilirkişi raporlarına itibar edip etmeme hususunda takdir ve değerlendirme hakkına haiz bulunduğu, bilirkişi tarafından münhasıran hâkimin yetkisinde bulunan kusurluluk konusunda herhangi bir değerlendirme yapılmaması gerekmele birlikte, bu yöndeki bir değerlendirmenin de hâkimi bağlayıcı bir yönünün bulunmadığı sabittir<sup>155</sup>.

Trafik kazalarında bilirkişiler, taksirli suçlarda dikkat ve özen yükümlülüğünün ihlal edilmesinde özel ve teknik bilgiyle olayın oluşumunda hangi hareketin yanlış veya hatalı olduğunu açıklayarak yol gösterici konumda olacaktır<sup>156</sup>. Bu nedenle artık yargılamalarda kusur oranları özellikle belirtilmeyip olaydaki kişilerin olayın oluşumunda etkili olup olmadığı tespit edilmekte ve kusur oranı belirtmeme nedenleri ise aşağıda gösterildiği gibi açıklamaktadırlar.

**Görüş ve kanaatine varılarak, tespit ve teknik değerlendirmelerde bulunulmuştur.**

**6754 sayılı Bilirkişilik Kanunu'nun 6. maddesinin verdiği görev kapsamında, T.C. Adalet Bakanlığı Hukuk İşleri Genel Müdürlüğü Bilirkişilik Daire Başkanlığı tarafından son olarak 16.09.2020 tarihinde "Bilirkişilerin Uyacağı Rehber İlkeler ve Bilirkişi Raporlarında Bulunması Gereken Standartlar" hususunda, bilirkişilere Tebliğ niteliğinde genel bilgilendirme yapılmış ve belirlenen standartların 27. maddesinde "Kusurun tespitinin normatif bir değerlendirmeyle mümkün olup sadece hakim'in yetkisinde olduğu, bilirkişinin münhasıran hakim'in yetkisinde olan kusurluluk konusunda (asli/tali kusurlu, kusursuz, yüzdellik kusur oranı) herhangi bir değerlendirme yapamayacağı, aksi yöndeki tutumun bilirkişilik görevinin sınırlarını aşmayı ve hakim'in yerine geçmeyi ifade edeceği" denildiğinden heyetimiz kusur takdirini sayın hakimliğinize bırakmış olup, davalı işverenin ve kazalı davacının iş kazasının meydana gelmesine sebep olan aykırılıklarını, yukarıda iş sağlığı ve güvenliği mevzuatı çerçevesinde belirlemiş olup, buğun yanı sıra; yukarıda açıklanan hususlara aykırı şekilde kusur oranları verilerek tamamlanan bilirkişi raporlarını düzenleyen bilirkişiler hakkında soruşturmaların başlatıldığı da bilinmektedir.**

Takdir Sn. Mahkemenize ait olmak üzere tarafımızca düzenlenen heyet raporumuzu Yüce Mahkemenize saygılarımızla arz ederiz. 02.08.2021



**BİLİRKİŞİ HEYETİ**



**Resim 3.11** Bilirkişinin Görevi

<sup>155</sup> Yargıtay 12. Ceza Dairesinin E. 2012/19402, K. 2013/19286 ve T. 05.09.2013 sayılı ilâmi.

<sup>156</sup> Bilirkişilik Temel Eğitimi Kaynak Kitabı," Bilirkişilik Daire Başkanlığı, Erişim Tarihi 05.09.2022, <https://bilirkisilik.adalet.gov.tr/Resimler/SayfaDokuman/20042022182631temel%20egitim%20kitab%C4%B1.pdf> 162.

Sonuç olarak trafik kazaları sonrası oluşturulan bilirkişi raporu hukuk sisteminde adil bir karar verilebilmesi için son derece önemlidir. Bilirkişi raporu hazırlanırken elde edilen delillerden yola çıkılarak rapor hazırlanmaktadır. Örneğin kazanın meydana geldiği yerdeki güvenlik kameraları, olayın meydana geldiği zemin incelemesi yapılmalıdır. Olay yerinin fotoğraflanması önemlidir.

### 3.5.2. Örnek bilirkişi raporları

Trafik kazalarında bilirkişi raporlarında bilirkişi raporlara kaza zamanı, kazanın yeri, kazanın nasıl meydana geldiği, hukuk davalarında tarafların iddia ve savunmaları, kaza yerinin özellikleri, yolun durumu, kazanın belirlenmesi, kazaya karışan araçların teknik özelliği, kazaya karışan sürücülerin veya yayaların, tanık beyanları ve yine olaya ilişkin alınan başka bir bilirkişi raporu varsa hepsine değinilmesi gerekmektedir. Kazaya karışan araç sürücüleri/yayaların kazanın oluşumundaki etkileri de bilirkişi raporunda belirtilir. Araç sürülerinin ehliyet durumu, alkol durumu raporunda değinilmesi gerekmektedir.

Bilirkişi raporu hazırlanırken;

1. Olayın meydana geldiği yerin özellikleri (kazanın meskun mahalde olup olmadığı, aydınlatmanın olup olmadığı gibi tüm hususların belirtilmesi gerekmektedir.)
2. Olayın meydana geldiği andaki havanın durumu
3. Olay zamanı
4. Kazaya karışan araçların plakaları araçların özellikleri,
5. Fren izi,
6. Çarpmanın yeri,
7. Araçların teknik arızanın olup olmadığı,
8. Kaza sonrası kroki oluşturulması gerekir<sup>157</sup>.

Trafik kazalarının meydana geliş özelliğine göre çeşitli bilirkişi raporları oluşturulmaktadır. Aşağıda kural ihlallerinden yola çıkılarak örnek bilirkişi raporlarına yer verilmiştir.

— “... Kaza yeri bir bütün olarak değerlendirildiğine, kazanın oluşumunda 68 AZ ççç plakalı aracın şoförü M.K.'nın Şerit İzleme ve Değıştirme Kurallarına Uygun Hareket Etmemesi ve karşı tarafın kullandığı seyir şeridine geçmesinin olayın asıl sebebi olmasından dolayı KTK m. 84/g “Sürücüler Şeride tecavüz etme, halinde ASLİ KUSURLU” olduğunda ve yine 19 AAU ççç, plakalı aracın sürücüsü E.Ç. yol güzergâhının sağ tarafında bulunan taşlardan oluşturulmuş yar nedeniyle aracının kaçırması fiziki olarak mümkün olamayacağı

<sup>157</sup> Günay, *Uygulamada Trafik Kazalarında Kusur*,s.61.

için kazayı önleme adına alabileceği hiçbir önlem bulunmaması sebebiyle olayda E.Ç kusursuz” bulunmuştur.

Bilirkişi raporunda şerit değiştirmenin karşı araç sürücüsünün ise alması gereken hiçbir önlem olmadığından kusursuz olduğuna değinilmiştir. Yine trafik kazaları sonrası maddi hasar, yaralama veya ölüm sonrası Asliye Hukuk Mahkemelerinde kusursuz olan veya kusuru nispeten daha az olan sürücü tarafından maddi manevi tazminat için dava açılmaktadır. Ölümle sonuçlanan trafik kazalarında da murisin mirasçıları tarafından dava açılmaktadır.

— Öncelikle mahkeme tarafından tespit yapılmaktadır. Örnek bir bilirkişi raporunda “...Yukarıda izah edilen şartlarda meydana gelen bu kavşak içi yandan çarpışma trafik kazasında otomobil sürücüsü N..D.. KTK m. 84’e göre “Kırmızı ışıklı trafik işaretinde veya yetkili memurun dur işaretinde geçme” halinde asli kusurlu sayılacağından ve yine ilgili kanunun diğer 47. Maddesinde “Trafik kazalarına kırmızı ışık kuralına riayet edilmediğinden kazanın oluşumunda asli yönden %100 kusurlu bulunmuştur.

— Yine kavşakta karşılıklı çarpışan iki araç sonucu maddi hasarlı trafik kazasında bilirkişi “...KTK 57. Maddesinde Işıklı trafik işaretleri izin verse bile trafik akımı; kendisini kavşak içinde durmaya zorlayacak veya diğer doğrultudaki trafiğin geçişine engel olacak ise, sürücülerin kavşağa girmeleri yasaktır. Kuralı ile kazaya karışan sürücülerin kuralı ihlal etmesine ilişkin dosya kapsamında bir belge bulunmadığı ortadayken ancak olayda tanık beyanları değerlendirildiğinde kırmızı ışıkta kavşağa giren 22 aaa 0000 plakalı aracın sürücüsü olayda %100 kusurludur.

Kazanın oluşumuna etki eden kırmızı ışıkta durmayarak seyre devam ederek kazaya sebep olunması KTK m.84’e göre kusurlu sayılan haller arasında yer aldığından ve sanığın kusurlu eylemi ile kaza arasında illiyet bağı bulunduğundan bilirkişi raporunda bu duruma değinilmiştir. Bil.K. yürürlüğe girmesiyle tarafların kusur durumu % olarak belirtilmemesi gerekirken halen raporlarda yüzdelerle kusur belirlenmesi yapılmaktadır. Yapılmadığı durumlarda da hakimler dosyayı yeniden bilirkişiye göndererek kusur durumlarının yüzdelerle belirtilmesini istemektedirler.

### **3.6. Trafik Kazalarında Ceza Sorumluluğunun Belirlenmesinde Maddi Delillerin Önemi**

Trafik kazalarının sonuçları yukarıda değinildiği gibi maddi hasarlı, yaralamalı, ölümlü olabilmektedir. Bu sonuçlar yanında bazen faili meçhul de sonuçlanabilmektedir. Bu durum da olay yerinin etraflıca araştırılma yapılması gerekmektedir. Yeterince araştırma yapılmaması mahkeme süreci uzatmakta ve maddi gerçeğin ortaya çıkmasını zorlaştırmaktadır. Bu nedenle öncelikle kazanın hemen ardından kaza mahalinin korunması ve araştırılması yapılması gerekmektedir.

Trafik kazalarının sebeplerinin soruşturma aşamasında araştırılması gerekmektedir. Trafik kazaları ile ilgili suçlar aksi bir durum söz konusu olmadığı sürece taksirle işlenen suçlardır. Cumhuriyet Savcısı CMK 160 vd. maddelerince soruşturmayı yürütmektedir<sup>158</sup>.

5271 sayılı Ceza Muhakemesi Kanununun 160. maddesinde yer alan “Cumhuriyet savcısı, ihbar veya başka bir suretle bir suçun işlendiği izlenimini veren bir hâli öğrenir öğrenmez kamu davasını açmaya yer olup olmadığına karar vermek üzere hemen işin gerçeğini araştırmaya başlar. Cumhuriyet savcısı, maddî gerçeğin araştırılması ve adil bir yargılamanın yapılabilmesi için, emrindeki adlî kolluk görevlileri marifetiyle, şüphelinin lehine ve aleyhine olan delilleri toplayarak muhafaza altına almakla ve şüphelinin haklarını korumakla yükümlüdür.”

Kaza mahaline gelindiğinde kolluk kuvvetlerince öncelikle olayın tarafları tespit edilir, olayın şüphelileri tespit edilip yakalanır. Yine olayı gören şahitlerin tespiti sağlanır ve ifadeleri alınır.

Kazaların aydınlatılması için, genellikle yol durumu, araç durumu, sürücü hatası, hava şartları, trafik ışıkları ve uyarıları, asli tali yol önceliği, araçların yön, kavşak durumları kaza yerindeki izler, sürücü davranışları gibi tüm hususların kazanın oluşumundaki illiyet bağı incelenir<sup>159</sup>.Trafik kazaları ile ilgili düzenlemeler 2918 s. KTK m. 81-84 ve KTY 152-157 maddeleri arasında düzenlenmiştir.

Yaralanmalı ve ölümlü trafik kazalarında olay yerinin incelenmesi önemlidir. Olay yerinde elde edilecek deliller kazanın oluşumundaki kusur durumunun belirlenmesinde etkili olacaktır. Olay yerine gelindiğinde kolluk tarafından olayın ilk hali tespit edilerek kayıt altına alınmalıdır. Olay yerinde fotoğraf, video, olay yeri krokisi ve tutanak tutulmaktadır. Her bir işlemin maddi gerçeğin ortaya çıkarılmasında önemi oldukça büyüktür.

Somut olayda gerçeğin ortaya çıkması ancak delillerle desteklenirse ortaya çıkmaktadır. Yukarıda trafik kazalarında delillerin toplanması ile ilgili yapılacak olan işlemleri ayrıntılı olarak belirtmiştik.

Kaza mahalinde olay yerinde yapılması gereken kaza mahalinin korunmasıdır. Kaza mahalinden kasıt kazanın meydana geldiği yerin çevresi, aracın içi ve dışı yaralı veya şüphelinin kaçması durumunda delillere ilişkin kaza mahalinin çevresi korunmalıdır.

Trafik kazalarının sonucunda olayın mahkeme kısmında değerlendirme yapılırken mahkemece bilirkişi görevlendirilmesi yapılmaktadır. Trafik kazalarında bilirkişi kazaya karışan araçların ve sürücülerin tespiti, kazanın oluşumundaki araçların teknik özellikleri, kazaya karışan araç sürülerinin ehliyet durumu, kazanın oluşumundaki sebepleri de

<sup>158</sup> Öztürk vd., *Nazari ve Uygulamalı Ceza Muhakemesi Hukuku*, s.230

<sup>159</sup>Taneri ve Taneri, *Karayolları Trafik Kanunu*,s.104.

belirleyerek her bir durumun kazanın oluşumundaki etkisini belirleyerek mahkemeye yardımcı olacaktır<sup>160</sup>.

Trafik kazalarında soruşturma ve kovuşturma aşamalarında delillerin değerlendirilmesi detaylı olay yeri incelemesi ve analizlerin yapılması gereklidir. Olay yerinde kazanın çarpışmanın nasıl gerçekleştiği, çarpışmanın sonuçlarında oluşan izler gibi tüm durumlar bütün olarak ele alınmalıdır. Kaza sonrasında olayların değerlendirilmesi için bilirkişi görevlendirilmesi yapılır. Bilirkişi tarafından kazadaki araç ve kazaya karışan sürücü, yolcu, yayaların ehliyet durumu tespiti yapılır. Yine araçların teknik özellikleri, kazaya sebep olan durumları ile kural ihlallerin tespiti yapılır.

Kaza mahalinde olay yeri yerinin, araçların ve diğer unsurlar yine keşif yapılması gerekmektedir. Maddi deliller, diğer adli olaylar ile kıyaslandığında trafik kazalarında çok daha bol miktarda bulunmaktadır Trafik kazası olayı soruşturmasının eksiksiz yapılması suç analizinin doğru yapılmasını, idari, hukuk ve ceza mahkemesinde davaların adil ve zamanında sonuca bağlanmasını sağlayacaktır.

Olay yerinde delillerin koruma altına alınması gerekmektedir. Deliller biyolojik, kimyasal, fiziksel, parça, iz, görüntü, dijital ve belge delillerinden oluşmaktadır. Bu deliller değerlendirilirken<sup>161</sup>; her delil türü kendi özelliklerine göre değerlendirilir.

Biyolojik deliller, canlılara ait örneklerden oluşmaktadır. Biyolojik deliller her türlü ortamda ve eşya üzerinde bulunabilir. Trafik kazalarında bu deliller araç, araç sürücüsü gibi birçok olayın tespitinde kullanılabilir.

Kimyasal deliller, genellikle trafik kazalarında çarpıp kaçma durumlarında karşımıza çıkmaktadır. Aracın tespiti açısından araca ait boya, atık yakıt, eşyalar, döşeme, çamurluk ve lastik toprak vb. kimyasal maddelerin tespiti ile şüpheliye ulaşılabilmektedir.

İz deliller, olay yerinde kişi, araç fren izi, tekerlek izi, çarpma sonucu oluşan izlerden oluşmaktadır. Her temas iz bırakır ilkesi ile trafik kazalarında araç sürücüsünün firari durumlarında tekerlek izlerinden tutun, çarpma sonucu yerde bıraktığı boya kalıntısından, kırık aynadan faile ulaşılabilmektedir. Fren izleri özellikle ABS fren sistemi olmayan araçların karışmış olduğu kazalarda aracın hızının tespiti hakkında bilgi vermektedir.

Görüntü deliller, trafik kazalarında özellikle kusur tespiti açısından önemi oldukça büyük olan delillerdir. Araç kazalarında güvenlik kameraları, MOBESE görüntüleri kazanın oluşumu hakkında en doğru bilgiyi verecek delillerdir.

---

<sup>160</sup> Kaygısız, *Temel Adli Bilimler*,s.156.

<sup>161</sup> "Trafik Kazası İncelemesi Ve Kriminal İnceleme," Han Kriminal, Erişim Tarihi 05.09.2022 <https://bilirkisiraporlari.com/trafik-kazasi-incelemesi-ve-kriminal-inceleme/>

Tüm bu deliller kaza anının bir daha tekrarı olmayacağı yine mahkemelerdeki yargılama sürecinin oldukça uzun olduğu da göz önüne alındığında tüm delillerin fotoğraflanması yargılama aşamasında oluşabilecek engellerin önüne geçilmesi gerekmektedir.

Ceza muhakemesi hukukunda delil serbestliği ilkesi mevcuttur. Akla ve hukuka uygun olan her şey delil olabilmektedir. Beyanlar, ses ve görüntüler, iz, hakim savcı tutanakları gibi örnekleri daha da uzatılabilir. Ancak tüm bu belirtilen deliller duruşmada tartışılması gerekmektedir<sup>162</sup>.

Hukuk devletinde delillerin elde edilmesinde ve değerlendirilmesinde bazı sınırlamalar bulunmaktadır bu sınırlamalara delil yasakları denir. Kısaca somut olayda elde edilen tüm delillerin hukuka uygun olarak elde edilmesi gerekmektedir<sup>163</sup>. Aksi takdirde kanuna aykırı elde edilen deliller delil olarak kabul edilmeyeceği gibi hükme esas alınmaz. Bu nedenle trafik kazalarında delillerin hukuka uygun toplanmasıdır.

Ülkemizde ve dünyamızda trafik kazaları hayatın kaçınılmaz bir sonucu olmuştur. Trafik kazalarının cezai ve hukuki boyutları bulunmaktadır. Tüm bu boyutlarda esas olan kusurun gerçek tespitini gün yüzüne çıkarmak ve kusur durumuna göre tarafların cezai ve hukuki boyuttaki sorumluluklarını belirlemektir. Ancak yukarıda da belirttiğimiz gibi Türkiye’de mahkemelerin iş yükü düşünüldüğünde olaydan belki de yıllar sonra dosyalar ele alınmaktadır. Bu nedenle olay sonrasında kovuşturma aşamasına geçilmeden soruşturma aşamasında ilk iş olarak tüm delilleri ortaya çıkarmak ve mahkemeye karar vermesinde yol gösterici olmak gerekmektedir.

---

<sup>162</sup> Özbek, Doğan ve Bacaksız, *Ceza Muhakemesi Hukuku*, 674.

<sup>163</sup> Özbek, Doğan ve Bacaksız, *Ceza Muhakemesi Hukuku*, 675.

## 4. BÖLÜM

### TRAFİK KAZALARINA İLİŞKİN YARGITAY KARARLARI

#### 4.1. Yargıtay Kararlarında Bilinçli Taksir-Olası Kast Ayrımı

Suçun manevi unsuru, fiil ile kişi arasındaki maddi olmayan manevi bir durumu ifade etmektedir<sup>164</sup>. 19. yüzyıl ceza hukuku klasik suç teorisinde kast ve taksir kusurun türleri arasında incelenmekteydi. 20. yüzyıl başlarından itibaren ceza hukukuna hakim olan yeni anlayışa göre kast kusur alanından çıkartılarak haksızlık kavramının içine dahil edilmiştir. Kast ve taksir kavramı suçun manevi unsurlarına dahil edilirken ve kusur ise kınama yargısına dahil edilmiştir<sup>165</sup>.

Kısaca kusurluluk, suçun tüm unsurlarının gerçekleşmesi karşısında failin kınanıp kınanamayacağı hususudur. Yani kişinin işlediği fiilin suç teşkil etmesi ile bu kişinin ceza yaptırımına tabi tutulması farklı durumlardır. Suçlar kural olarak kasten işlenir taksirle işlenen suçlar ise kanunun açıkça belirttiği hallerde cezalandırılır. Haliyle de suçların işlenmesinde de farklı cezalar hükmetmiştir. Örneğin kasten öldürme (TCK m. 81) için temel ceza müebbet hapis cezası iken taksirle öldürme (TCK m. 85) suçunda faile süreli hapis cezası öngörülmüştür.

Arapça kökenli bir kelime olan kast isteyerek bir işe girişme manasına gelmektedir. Ceza hukukunda ise, kast suçun maddi unsurlarını bilerek ve isteyerek gerçekleştirilmesidir<sup>166</sup>. 5237 sayılı TCK'nın "Kast" başlıklı 21. maddesinin birinci fıkrasında kastın tanımı yapılmıştır. Buna göre, suçun oluşması kastın varlığına bağlıdır. Kast, suçun kanuni tanımındaki unsurların bilerek ve istenerek gerçekleştirilmesidir<sup>167</sup>.

İkinci fıkrada ise, olası kastın tanımı yapılmıştır. Buna göre failin suçun kanuni tanımındaki unsurların gerçekleşebileceğini öngörmesine eylemine devam etmesi durumudur<sup>168</sup>. 5237 sayılı TCK madde 22/2'de taksirin tanımı yapılmıştır. Buna göre, "Dikkat ve özen yükümlülüğüne aykırı bir tutumun kanundaki tanımın neticesi öngörülmeden gerçekleşmesidir." Kural olarak kanundaki suçlar kasıtlı, ancak açıkça gösterildiği durumlarda taksirle işlenebileceği öngörülmüştür. Taksir istisnai bir kusurluluk şeklidir.

Suçlar kural olarak kastla işlenebilir. Ancak bazı suçlar taksirle işlenebilir. Burada ayırım ise, suçun kanuni tanımındaki unsurların fail tarafından dikkatsiz ve özensiz olması nedeniyle öngörememesidir. Dikkat ve özen yükümlülüğü çeşitli kanunlarda yer almıştır<sup>169</sup>. İlgili olduğu bölümlere göre bu durum belirlenmektedir. Bir trafik düzeni içerisinde dikkat ve özen

<sup>164</sup>Artuk ve Gökçen, *Ceza Hukuku Genel Hükümler*, 391.

<sup>165</sup>Artuk ve Gökçen, *Ceza Hukuku Genel Hükümler*, 392.

<sup>166</sup>Artuk ve Gökçen, *Ceza Hukuku Genel Hükümler*, 396.

<sup>167</sup>Özen, *Ceza Hukuku Genel Hükümler Dersleri*, 305 vd.

<sup>168</sup>Artuk ve Gökçen, *Ceza Hukuku Genel Hükümler*, 410.

<sup>169</sup>2918 s. "Karayolları Trafik Kanunu" "İşçi Sağlığı ve İş Güvenliği Tüzüğü" "Tıbbi Deontoloji Nizamnamesi", Sağlık Bakanlığı "Hasta Hakları Yönetmeliği."



yükümlülüğü KTK'da da bulunmaktadır. Burada kurallar belirleyicidir. Örneğin, hız sınırı aşılmış ise, dikkat ve özen yükümlülüğüne aykırı davranılmıştır.

Olası kast ile bilinçli taksir arasında bir benzerlik bulunmaktadır. Her iki halde de suçun maddi unsurlarından birinin gerçekleşeceği öngörülmektedir. Ancak bilinçli taksirde fail dikkat ve özen yükümlülüğüne aykırı hareket etmektedir<sup>170</sup>. Olası kast ile bilinçli taksir arasındaki fark, öngörülen neticenin istenmemesi ile birlikte neticenin kabullenilmemesidir. Bilinçli taksirde öngörülen netice istenmemekte iken olası kastta netice kabullenilmektedir<sup>171</sup>.

Taksir ve kastın ayrımı kolayca yapılırken, bilinçli taksir ile olası kastın ayrımının yapılması oldukça zordur. Bilinçli taksir-olası kast ayrımı yapılırken öngörülen neticenin istenip istenmemesine bakılmaz. Buradaki en önemli ayrım failin gerçekleştirebileceğini öngördüğü ölüm/yaralanma neticesini kabullenerek mi yoksa öngördüğü neticenin meydana gelmeyeceğine güven duyarak mı hareket ettiğine bakılması gerekmektedir<sup>172</sup>.

Olası kast ile bilinçli taksir kavramları birçok noktada birbiri ile örtüşmektedir. Gerek olası kastta gerekse bilinçli taksirde netice fail tarafından öngörülmektedir. Ancak bilinçli taksirde fail tarafından netice öngörüldüğü halde istenmemektedir. Olası kastta ise böyle bir durumdan bahsedilmemektedir. Buradan hareketle olası kastta neticenin gerçekleşip gerçekleşmeyeceği fail tarafından önemsenmemektedir<sup>173</sup>.

#### **4.1.1. Trafik kazalarında bilinçli taksir sayılan haller**

5237 sayılı TCK'da bilinçli taksirin tanımı yapılmıştır. Kişinin öngördüğü neticeyi istememesine rağmen hareketini gerçekleştirmesi ve neticenin meydana gelmesidir. Bilinçli taksir halinde failde, suçun maddi unsurlarının gerçekleşmeyeceğine güvencesi bulunmaktadır.

Basit taksir ile bilinçli taksir arasındaki en önemli fark, basit taksirde neticenin fail tarafından öngörülememesidir. Ayrıca belirtmek gerekir ki, neticenin sadece fail tarafından öngörülememesi gerekir. Aksi halde herkes tarafından öngörülemeyecek bir neticede taksirden söz edilmesi mümkün değildir. Bilinçli taksir ise neticenin öngörülmesine rağmen, neticenin fail tarafından istenmemektedir<sup>174</sup>.

Bilinçli taksirde netice fail tarafından istenmemekle birlikte failin şans, tecrübe ve bilgisine güvenerek neticenin gerçekleşmeyeceğini düşünerek eylemine devam etmektedir. Buradaki

<sup>170</sup>Artuk ve Gökçen, *Ceza Hukuku Genel Hükümler*, 462.

<sup>171</sup> Özen, *Ceza Hukuku Genel Hükümleri Dersleri*, 348.

<sup>172</sup> Koca ve Üzülmüş, *Türk Ceza Hukuku Özel Hükümler*, 148.

<sup>173</sup> Koca ve Üzülmüş, *Türk Ceza Hukuku Genel Hükümler*, 176.

<sup>174</sup> Onur Yiğit, "Yargıtay Kararları Işığında Bilinçli Taksir Kavramı ve Unsurları", *Uyuşmazlık Mahkemeleri Dergisi*, 0/2, (2013), s.124.

ayırıcı ölçütümüz neticenin fail tarafından öngörülmesidir. Yargıtay kararlarında bilinçli taksire şu örnek verilebilir:

*“Sanığın idaresindeki araçla geceleyin meskûn mahal içindeki aydınlatma bulunan bölünmüş yolda seyri sırasında, kaza mahalli olan dört yönlü ışıklı kavşağa geldiğinde, kendisine hitaben kırmızı ışık yanmasına rağmen sola dönüşle girdiği kavşakta seyrine göre sağından kavşağa düz şekilde giren motosiklete çarpması sonucu motosiklette bulunan 2 katılanın nitelikli şekilde yaralanmasına tam kusurlu şekilde sebep olduğu olayda, sanığın atılı suçu bilinçli taksirle işlediği kabul edilmiştir.<sup>175</sup>”*

Başka bir kararda;

*“...Sanığın gündüzün şehir içindeki bölünmüş yolda seyri sırasında yol çalışması sebebiyle trafiğe kapalı alana geldiğinde bölünmüş yolun diğer istikametinde yani ters yönde seyrine devam ederek seyrine göre orta refüjden sağdan sola geçmeye çalışan yayaya çarparak yaralanmasına sebebiyet verdiği olayda, suçun bilinçli taksirle işlendiğinin kabulü ile sanık tam kusurlu bulunmuştur.<sup>176</sup>”*

Örneğin yanıp sönen bir kırmızı ışık ihlali nedeniyle gerçekleşen kazalarda bilinçli taksir hükümleri uygulanmamaktadır.<sup>177</sup>

Bilinçli taksir kişinin öngördüğü neticeyi istememesine rağmen neticenin meydana gelmesi şeklinde tanımlanmıştır. Bu haliyle suçun işlenmesi durumunda ceza oranında 1/3 ile 1/2 arasında bir oranda artırım yapılacağı belirtilmiştir.

— Yargıtay 12 Ceza Dairesi E. 2015/1075 K. 2016/1913 ve 11.02.2016 Tarihli Kararı.

*“Gece vakti yerleşim yeri dışında aydınlatması olmayan 2 şeritli yolda sanığın sol şeritte iken önündeki aracı selektör ile uyarmasına rağmen makas atarak yolda ilerleyen A'nın aracına çarpması sonucu A'nın ölümüne neden olay olayda sanığın eyleminin bilinçli taksir olduğuna karar vermiştir.”*

Somut olayda Yargıtay, sanığın eyleminde sanığın selektör ile uyarıp kazanın olmayacağına inanmasını eylemi görmüş olmasına rağmen istemediğinden bilinçli taksir hükümlerinin uygulanması gerektiği sonucuna varmıştır.

— Yargıtay 12. Ceza Dairesi E. 2019/6842 K. 2020/4044 T. 29.06.2020.

*“Alkollü iken araç kullanımı sonucunda kaza gerçekleşmesinde failin kullanmış olduğu alkolün miktarı failin sürüş yeteneğini kaybetmesi kusurunun tespiti açısından önemlidir. Adli Tıp Kurumunun bilimsel verilere dayanarak oluşturduğu görüşlere ve Yargıtayın yerleşmiş uygulamalarına göre, 100 promilden fazla alkol miktarı güvenli sürüş*

<sup>175</sup> Yargıtay 12.Ceza Dairesi. E.2019/10914, K. 2019/11361 ve T. 03.12.2019.

<sup>176</sup> Yargıtay 12.Ceza Dairesi, E.2019/11183 K. 2019/11360 ve T. 03.12.2019.

<sup>177</sup> Ayhan Altun, *Taksirle Yaralama ve Öldürme Suçları*, Ankara: Yetkin, 2016, s.30.

*yeteneğini ortadan kaldıracağından, bilinçli taksir hükümlerinin uygulanması gerektiğinin kabul edilmektedir.”*

Somut olayda failin almış olduğu alkol miktarı güvenli sürüş yeteneğini kaybetmesine neden olduğundan bilinçli taksir hükümlerini uygulanmasına karar verilmiştir.

— Yargıtay 12. Ceza Dairesi E. 2015/4749 K. 2016/1905 ve T. 11.02.2016

*“Sanığın 240 promille yerleşim yeri dışında aydınlatmanın olmadığı bir yolda seyir halinde iken aynı yönde diğer aracın sağa dönmek için yavaşladığı durumda otomobilin arka kesimine çarpması sonucun mağdurun öldüğü olayda sanığın eylemi bilinçli taksir olarak değerlendirmiştir. Alkollü araç kullanımı gerçekleşebilecek bir kazada en yüksek nedenlerden biridir. Yukarıda anılan kararda tamamen kendi rızası ile 240 promil alkollü araç kullanan kişinin sebebiyet verdiği kazaya kazayı öngördüğü ancak uzun yıllardır araç kullanıldığı ve daha önce kazaya karışmadığından kazanın olmayacağını düşünerek araç kullanmaya devam etmesinde bilinçli taksir hükümleri uygulanmalıdır.”*

Yargıtay bu kararında failin suçun maddi unsurlarının gerçekleşmeyeceğine güvenerek hareket etmesini kusurlu bulmuştur. Faildeki güvenin dayanağı ise failin kendi bilgisi ve uzun yıllardır sürücü olması nedeniyle kazanın gerçekleşmeyeceğini düşünerek hareket etmesi bilinçli taksirin koşullarının oluşumu için yeterlidir.

- Yargıtay 12.Ceza Dairesi E. 2021/2140, K. 2021/6187 K. ve T. 23.09.2021

*“Sanığın olay gecesini sevk ve idaresindeki otomobille hız sınırının 80 km olduğu meskun mahalde yan yola katılmak için yolun sağ tarafına doğrultu değiştirmesi akabinde, bu sırada, tek yönlü, 3 şeritli ve 12 metre genişliğindeki bağlantı yolunda seyirle geldiği otobüs durağı önünde aracını park eden katılan ...'ın bulunduğu otomobili 4 metre mesafe kala gören sanığın, aracının sağ ön çamurluk teker kısımları ile, katılanın otomobilinin sol arka teker ve çamurluğuna çarpmasının etkisi ile, katılanın aracının sol arka tekeri koparak sağ kaldırıma ve korkuluklara çarptığı, sanığın ise geldiği istikamete dönüp geri gitmek suretiyle 39 metre sürüklenerek otobüs durağında kaldırım alanında bulunan yayalara çarparak, devamında metrobüs üst geçit demir kolon ayağına çarpıp durabildiği, kovuşturma aşamasında icra edilen keşifte sanığın yer gösterimi ile yapılan incelemede, sanığın katılanın aracını gördüğü noktanın yolun ikinci şeridi olduğu ve bu alanın otobüs durağı alanı içerisinde olmadığı tespit edildiği, kontrolsüz şekilde doğrultu değiştirip yan yola giren ve önünde seyreden araçlar ile güvenli seyir mesafesini koruyamayan sanığın olayın gerçekleşmesinde tamamen kusurlu olduğu kabul edilmiştir.*

*Olaydan 1 saat 20 dakika sonra yapılan ölçümde 1.42 promil alkollü olduğu tespit edilen sanık hakkında TCK'nın 22/3. maddesi gereğince doğru uygulama yapılarak bilinçli taksir hükümlerinin tatbikine karar verilmiş ise de, sanığın bilinçli taksir kabul edilen kural ihlâlinin alkollü araç kullanmaktan ibaret olması ve bilinçli taksire esas kabul*

*edilebilecek başkaca kural ihlâlinin bulunmaması karşısında, sanık hakkında bilinçli taksir hükümleri gereğince temel cezada arttırima gidilirken teşdidin derecesinde yanılıya düşülerek en üst sınırdan arttırım yapılması kanuna aykırı görülmüştür.”*

— Yargıtay 12. Ceza Dairesi Sayısı: 3650-146

*“Yasalarla izin verilen limitin üzerinde alkol almış halde araç sürerken kırmızı ışıktaki geçmek ve yayalara çarparak ölüme sebebiyet vermek, olası kast ile öldürmedir. Yargıtay sanığın alkol seviyesinin 1.00 promilin üzerinde sürüş yeteneğini kendi isteği üzerinde alkol alarak ortadan kaldırarak, hız limitlerinin çok üzerinde ve yerleşim yerinde kırmızı ışık ihlali, makas atmak ve trafik güvenliğini tehlikeye atarak şerit değiştirerek yine etraftan uyarılmasına rağmen yavaşlamayarak kendisine kırmızı ışık yandığı halde hızını azaltmadan frene basmak gibi herhangi bir önlem almadan kaza oluşumuna sebep olmasında, failin kazayı öngördüğü ve muhtemel neticeyi kabullendiği gerekçesi ile olası kastın varlığını kabul ederek kasten öldürme suçundan hüküm kurmuştur.”*

Yargıtay hız sınırının aşılmasıyla gerçekleşen kazalarda sırf hız sınırının aşılması nedeniyle bilinçli taksir hükümlerine başvurmamakla birlikte alkollü araç kullanımına bağlı kazalarda ise 1.00 promilin üzerinde bilinçli taksir hükümlerine başvurmuştur<sup>178</sup>.

— Yargıtay 12. Ceza Dairesi E. 2013/10959 K. 2014/3551 ve T. 13.02.2014.

*“Yine sanığın 179 promille taksirle yaralama suçuna neden olmasında temel cezanın belirlenmesinde sanığın alkollü olmasında temel cezanın belirlenmesinde alt sınırdan uzaklaşarak ceza verilmesi gerektiğini hükmetmiştir. Ancak somut olayda temyiz eden sanık olduğundan aleyhe bozma yasağı gereği karar bozulmamıştır.”*

Yukarıda belirtildiği gibi Yargıtay kararlarında sanığa verilecek temel cezada, sanığın somut olay anındaki davranışları incelenir. Davranışlarının kazanın oluşumundaki derecesi sanığa verilecek cezanın belirlenmesinde önemli rol oynayacaktır.

— Yargıtay 12.Ceza Dairesi E. 2019/10767, K. 2021/5843ve T. 15.09.2021

*“Olay günü sanık ...'un idaresindeki otomobil ile meskûn mahalde, 5 metre genişliğinde, bölünmemiş, iki yönlü, eğimli, yol şerit çizgisi ve trafik işaret levhası bulunmayan yolda, gündüz vakti seyri sırasında olay mahalli tehlikeli viraja geldiğinde direksiyon hakimiyetini kaybederek karşı şeride geçtiği ve karşıdan şeridi içerisinde seyretmekte olan katılan ...'ın idaresindeki araç ile çarpışmıştır. Yerel mahkemece, sanığın alkollü olarak araç kullandığı ve hatalı sollama yaparak kaza yaptığının kabulü ile sanık hakkında bilinçli taksir hükümleri uygulanmıştır.*

<sup>178</sup> Durmuş Tezcan, Mustafa Ruhan Erdem ve Murat Önok, *Teorik ve Pratik Ceza Özel Hukuku*, 19. Baskı, Ankara: Seçkin Yayınevi, 2021. s.234

*Dosya kapsamında sanığın kazadan bir saat sonra alınan alkol muayenesine göre alkolsüz olduğunun tespit edilmiştir. Olay mahalli özellikleri incelendiğinde yolda sollama yasağına ilişkin yol şerit çizgisi yahut trafik işaret levhasının bulunmadığı, sanığın tehlikeli viraja hızını azaltmadan girdiği ve eyleminin karşı şeride tecavüz etme eyleminden ibaret olduğu ve bu sebeple bilinçli taksirin koşullarının oluşmadığı anlaşılacakla, hatalı kabul ile sanık hakkında bilinçli taksir hükümlerinin uygulanması suretiyle fazla ceza tayini bozmayı gerektirmiştir.”*

Mevzuata göre, hatalı sollama kusurlu davranışlardan sayılmıştır. Ancak hemen belirelim ki bu durumlar kastın bulunmadığı veya kazanın gerçekleşmesi sürücü tarafından engellendiğinde geçerli olacaktır.

Yargıtay kararlarında hız sınırının aşılması nedeniyle kaza oluşumuna neden olması halinde, yerleşik uygulamalara göre olay yerindeki araçların uyması gereken yasal hız sınırlarının iki katından fazla olması halinde bilinçli taksir koşullarının oluşabileceğini öngörmüştür.

— Yargıtay 12.Ceza Dairesi E. 2018/710, K. 2019/10073 ve T. 10.10.2019

*“Sürücü belgesi olmayan SSC'nin karıştığı trafik kazasında Yargıtay, suça sürüklenen çocuğun aynı hızla seyrine devam ettiği, kaza yerinden 50 metre ileride sollama yasağı levhası ve devamlı yol çizgisinin olduğu yolda aşırı hızlı bir şekilde sollama yapmak için manevra yaptığı esnada, aşırı hız sebebiyle direksiyon hakimiyetini kaybettiği anlaşılacakla, bilinçli taksir hükümlerinin oluşması nedeniyle cezaya hükmedilmiştir.”*

Somut olayda failin sürücü belgesinin olmaması ve aşırı hızlı davranması mevcut kazanın meydana gelebileceğini öngörmesine rağmen bir şey olmaz düşüncesiyle hareket ettiğinden bilinçli taksir uygulanmasına karar verilmiştir

— Yargıtay 12.Ceza Dairesi E. 2021/2382, K. 2021/4988 ve T. 16.06.2021

*“Mersin ilinden aracın sürücülüğünü devraldıktan sonra olay yerine kadar yaklaşık 218 km boyunca aracın şoförlüğünü yapan sanığın, tecrübeli bir şoför olması itibarıyla, bu denli olumsuz hava ve yol koşullarında hız limitlerinin de altına düşerek hızını mahaldeki olumsuz yol koşulları ile olumsuz hava koşullarına göre ayarlaması gerekirken, yoğun yağmur yağışına, vaktin gece olmasına, olay yerinde aydınlatma bulunmamasına ve yolun virajlı bir yapıda olmasına rağmen yoldaki olumsuz koşullara uygun bir hızla seyretmediği, olay yeri yaklaşımında virajlara süratli girmesi sebebiyle yağışlı havada aracı birkaç kez kaydırıp kaza tehlikesi atlatılmasına sebebiyet verdiği, seyir sırasında kendisi ile aynı yolu kullanan diğer sürücülerin yoğun yağış sebebiyle dörtlülerini yakarak seyretmelerine veya yol kenarında duraklamalarına rağmen, gerek yanında bulunan yedek şoför gerekse de araçta bulunan yolcular tarafından sık sık uyarıldığı halde, varış noktasına bir an önce ulaşmak maksadı ile olumsuz yol ve hava koşullarını dikkate*

*almadan ve önünde seyreden araçları sollamak suretiyle artan bir hızla seyrine devam ettiği kendi şoförlüğüne, tecrübesine, önceki deneyimlerinin olumsuz neticelenmemesine olan güveni sebebiyle herhangi bir kazanın gerçekleşmeyeceği ya da kaza tehlikesi gerçekleşse dahi bunu önleyebileceği düşüncesi ile birden çok kural ihlalinde bulunarak geldiği olay mahallinde, direksiyon hakimiyetini kaybetmesi sonucunda, öngördüğü ancak gerçekleşmesini istemeyerek sebebiyet verdiği kazada bilinçli taksir koşullarının bulunduğu, bu itibarla sanık hakkında tayin edilen temel cezada TCK'nın 22/3. maddesi gereğince arttırım yapılması gerektiği gözetilmeden, suç vasfında yanılığa düşülerek yazılı şekilde sanığın basit taksirle hareket ettiğinin kabulü ile eksik cezaya hükümlenmesi nedeniyle hükmün BOZULMASINA karar verilmiştir.”*

Sürücü belgesiz araç kullanılarak dikkat ve özen yükümüne aykırı hareket ederek kazaya sebep olunması taksir sorumluluğunu gündeme getirecektir. Ancak salt sürücü belgesinin olmaması taksir sorumluluğunu sonucunu doğurmaz. Çünkü taksirle işlenen suçlarda değerlendirilmesi gereken sürücü belgesinin yokluğu değil sürücünün dikkat ve özen yükümlülüğüne uyup uymamasıdır. Sürücü belgesi olmamasının kişinin dikkat ve özen yükümlülüğüne aykırılık olmadığı durumda illiyet bağından söz edilemez.

Ehliyetsiz araç kullanma idari para cezasını gerektiren bir kabahattir. Dayanağını 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanununun 36. maddesinde bulur. Bu maddeye göre “*Motorlu araçların, sürücü belgesi sahibi olmayan kişiler tarafından karayollarında sürülmesi ve sürülmesine izin verilmesi yasaktır.*” Sürücü belgeli veya sürücü belgesiz araç kullanan değil dikkat ve özen yükümlülüğüne aykırı davranış nedeniyle neticeyi göremeyen fail cezalandırılır.

— Yargıtay 12.Ceza Dairesi E. 2019/13734 K.2020/831 ve T. 22.01.2020

*“Olay günü saat 16:20 sıralarında, sürücü belgesiz sanık ...'in 124 promil alkollü ve uyuşturucu madde etkisinde iken yönetimindeki otomobil ile meskun mahal dışında, bölünmemiş, iki yönlü, yedi metre genişliğinde, asfalt kaplama, tehlikeli viraj ve tehlikeli eğimli, kuru zeminli köy yolunda, açık havada virajı alamayarak şerit ihlali yaptığı ve karşı yönden gelen araç trafiğine ait şeride geçip karşıdan nizami şeridinde seyreden katılan sürücü ...'in idaresindeki otomobilin sağ ön kısımlarına kendi aracının ön tarafıyla çarpışmıştır. Kazada sanığın tam kusurlu olarak bulunmuştur. Yargıtay tarafından sanık lehine değişiklik olduğu için düzeltilmesi için gönderilmiştir.”*

— Yargıtay 12. Ceza Dairesi E. 2013/2937 K. 2013/21846 ve T.30.09.2013.

*“Ehliyetsiz araç kullanan küçüğün karıştığı bir kazadan Yargıtay eylemlerinin farkında olarak ehliyetsiz şekilde araç kullanmasının kazaya neden olabileceğini öngörüp bilerek hareket ettiğinden bilinçli taksir olduğundan cezanın tayinin arttırıma gidilmiştir.”*

— Yargıtay Ceza Genel Kurulu E.2018/ 277 K.2019/585 ve T.08.10.2019.

*“Yargıtay, 18 yaşından küçük sürücünün ehliyetsiz bir şekilde trafiğe çıkması nedeniyle kasıtlı hareket ederek trafik güvenliğini tehlikeye soktuğundan TCK'nın 179/2. maddesinde düzenlenen suçun unsurları oluştuğundan atılı suçtan mahkûmiyetine karar vermiştir.”*

Trafikte seyreden araçların taşıma kapasiteleri istiap haddi denir. Aracın taşıma kapasitesine ve kullanım amacına göre istiap haddi de farklılık göstermektedir. Yargıtay kullanım amacının üzerinde yolcu sayısı kullanan araçlarda alt sınırdan ceza verilmesini doğru bulmamıştır.

— Yargıtay Ceza Genel Kurulu E. 2014/667, K. 2016/383K. veT. 25.10.2016

*“09.08.2010 tarihinde saat 02.20 sıralarında, meskun mahalde, orta refüjle bölünmüş, 7.2 metre genişliğinde, tek yönlü, çok şeritli, zemini kuru, aydınlatması bulunan yolda, olaydan yaklaşık 50 dakika sonra 41 promil alkollü olduğu belirlenen sanığın, yönetimindeki 1995 model Kartal S tipi, beş yolcu taşıma kapasitesi bulunan otomobil ile kendisi de dahil dokuz kişi olduğu halde seyrederken olay yerine geldiğinde, direksiyon hakimiyetini kaybederek soldaki orta refüje çarpması, devamında sağa yönelip yoldan çıkarak elektrik direğine çarptıktan sonra tekrar yola doğru savrulması sonucu kaza gerçekleşmiştir. Kazada bagaj kısmındaki kişiler ölmüş diğer kişiler ise yaralanmıştır. Yerel mahkemece, mağdurların şikayetçi olmadığından sanık hakkında taksirle öldürme suçundan dolayı temel cezanın TCK'nun 22/4 ve 61/1. maddesindeki ölçütler ve "orantılılık" ilkesi bir bütün halinde değerlendirilerek alt hadden daha fazla uzaklaşarak belirlenmesi gerektiği gözetilmeden, üç yıl olarak belirlenmesinde kanuna aykırı bulunmuş BOZULMASINA karar verilmiştir.”*

#### **4.1.2. Trafik kazalarında olası kast sayılan haller**

Olası kast kavramı failin suçun maddi unsurlarının gerçekleşebileceğini öngörmesine rağmen, hareketine devam etmesi ve failin muhtemel sonuçlarını kabullenmesi olarak tanımlanmaktadır<sup>179</sup>. Kısaca olası kast, failin hareketinin belli bir neticeyi meydana getirebileceğini öngörmesine rağmen hareketini yapmaktan vazgeçmemesi halidir.

5237 sayılı Kanun yürürlüğe girmeden önce Yargıtay bazı kararlarında olası kast olarak belirtmese de olası kastın varlığına işaret etmiştir bu durumu gayri muayyen kast olarak belirtmiştir. Olası kastın tanımlandığı TCK'nin 21. maddesinin 2. fıkrasının gerekçesinde; “...Olası kast fail tarafından suçun kanuni tanımında yer alan unsurların olayda oluşabileceği öngörülmesine rağmen failin eylemine devam etmesi yani durumu kabullenmesidir.” Olası kast kavramı, mevzuatımıza göre çok uzun bir zaman olmamakla birlikte birkaç örnek

<sup>179</sup>Artuk ve Gökçen, *Ceza Hukuku Genel Hükümler*, s.408.

üzerinde durmakta yarar olacaktır. Örneğin, husumetli iki kişinin karayolunda karşılaştıklarında fail tarafından bilerek mağdurun kullandığı aracın önüne kırarak kazaya sebebiyet vermesinde Yargıtay araçtaki kişi veya kişilerin yaralanabileceğini ya da ölebileceği açıkça öngörülmesine rağmen sonucu kabullenerek eyleme devam edildiğinde olası kast ile yaralama suçundan hüküm kurmuştur<sup>180</sup>. Görüldüğü üzere olası kast fail tarafından bir neticenin öngörülmesine karşın “olursa olsun” düşüncesi ile hareket etmesidir.

Doğrudan kasttan söz edebilmek için öncelikle bilme ve isteme unsuru bulunmalıdır. Ancak olası kastta fail tarafından her ne kadar neticenin gerçekleşmesi istenmese de oluşabileceği öngörmüş olup; gerçekleşmemesi için herhangi bir çabada bulunmamış ve adeta neticenin gerçekleşmesine kayıtsız kalmaktadır.<sup>181</sup> Örneğin, seyir halindeki bir yolda giderken kavga sonucu taşın diğer araca isabet etmesi neticesinde yaralama olan olay Yargıtay tarafından “failin yolda bulunduğu taşı alarak tartışmış olduğu araçtaki kişilere isabet ettirerek yaralanmasına neden olabileceği öngörmesine rağmen hareketinden vazgeçmeyerek olursa olsun düşüncesiyle neticeyi kabullendiği ve olası kast”<sup>182</sup> ile değerlendirilmiştir.

Yolda seyir halindeki otobüs şoförünün, trafikte kendisine kırmızı ışık yanmasına rağmen durmadan yola devam etmesi durumunda yayaya veya başka bir araçtaki kişi veya kişilere çarpması bu durumda yaralanma veya ölüme neden olması durumunda olası kastın varlığından söz edilir<sup>183</sup>.

Alkollü sanığın yaralanma veya ölüme sonuçlanabileceğini öngörmesine rağmen aracın hızını kesmeyerek kırmızı ışıkta geçerek kavşağa girdiği yaya geçidinden geçmekte olan maktule çarptığı ve maktulün öldüğü olayda olası kastın varlığı kabul edilmiştir<sup>184</sup>.

— Yargıtay Ceza Genel Kurulu E. 2019/121 K. 2019/518 ve T. 02.07.2019

*“Gece vakti, sanığın arkadaşları ile alkol alıp yolda seyir halinde iken yerleşim yerinde, aydınlatmanın bulunduğu ve görüşe engel bir durum olmadığı durumda, sanığın sevk ve idaresindeki aracın hız limitlerinin çok üzerinde 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 karşı yola geçmek için sola dönüş yapan sürücüye ait otomobilin sağ yan tarafına çarpmıştır. Çarpışmanın etkisiyle her iki aracın da savrulduğu ve sürücünün aracının 25,7 metre ileride durduğu, sanığın 2,46 promil alkollü olduğu, araçta sıkışan sürücünün ise hastanede kazaya bağlı olarak vefat etmiştir.*

*Yargıtay ehliyeti iptal edilmesine rağmen sanığın trafiğe çıkması kaza anında emniyetli sürüş yeteneğini olumsuz olarak etkileyecek ölçüde alkollü olduğu, sanığın kazadan*

<sup>180</sup> Yargıtay 1. Ceza Dairesi, E. 2014/4454, K. 2014/4375 ve T. 02.10.2014.

<sup>181</sup> Mahmut Gökpınar, “Ceza Sorumluluğunun Temeli Kast”, *Türkiye Barolar Birliği Dergisi*, 0/79, (2008) s.223.

<sup>182</sup> Yargıtay 3. Ceza Dairesi E. 2016/3462, K. 2017/14791 ve T. 15.11.2017.

<sup>183</sup> Yargıtay Ceza Genel Kurulu, E. 2018/473, K. 2020/225 ve T.21.05.2020.

<sup>184</sup> Hakeri, *Ceza Hukuku Genel Hükümler*, 251 (Yargıtay.1CD 31.12.2007 9996.)



*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, bu suretle kazanın oluşumunda asli ve tam kusurlu bulmuştur. Olayın devamında Yargıtay başka bir kimsenin kusurunun olmadığı hususunda tereddüt olmadığından, gece vakti de olsa ışıklı kavşakta hızını azaltması gerekirken yine soldan bir aracın gelebileceği sanık tarafından öngörülmesi gerekirken 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 oluşturduğunu kabul etmiştir.”*

— Yargıtay Ceza Genel Kurulu E. 2018/12-545 K.2019/504 T.27.06.2019

*“Sanık, 1,00 promilin üzerinde alkollü olarak güvenli sürüş yeteneği ortadan kalkmış bir vaziyette, yasal hız limitlerinin çok üzerinde bir hızla yerleşim yeri içerisinde kırmızı ışık ihlalleri yaparak ve makas atıp trafiği tehlikeye sokacak şekilde şerit değiştirmek suretiyle seyretmek, araçta bulunanların kendisinden yavaşlamasını istemelerine rağmen uyarıları duymamak için müziğin sesini sonuna kadar açıp seyrine devam etmiştir. Olayın devamında yaklaşmakta olduğu kavşakta yeşil ışığın henüz yandığını ve kırmızı ışıkta beklemekte olan araçların yeni harekete geçtiğini görmesine rağmen hızını azaltmayıp bu araçların arasından da makas atarak geçmek suretiyle, hiçbir kural tanımadan hareketlerini sürdürmesi ve öngördüğü neticeyi engellemeye yönelik hızını azaltmak, frene basmak gibi herhangi bir tedbire de başvurmaması karşısında öngördüğü muhtemel neticeyi kabullenmiş olduğundan eylemini olası kastla gerçekleştirdiği kabul edilmiştir. “*

Trafik kazaları,sürücülerden, araçlardan, yoldan, havadan, yaya ve yolculardan kaynaklı kusurlu davranışlardan kaynaklanabilmektedir. 2918 s. KTK m.84’te sürücülerin kusurlu davranışlarından dolayı asli kusurlu eylemler sayılmıştır.

KTK m. 84’e göre, “Kırmızı ışıklı trafik işaretinde veya yetkili memurun dur işaretinde geçme, Taşıt giremez trafik işareti bulunan karayoluna veya bölünmüş karayolunda karşı yönden gelen trafiğin kullandığı şerit, rampa ve bağlantı yollarına girme, İkidem fazla şeritli taşıt yollarında, karşı yönden gelen trafiğin kullandığı şerit veya yol bölümüne girme, Arkadan çarpma, Geçme yasağı olan yerlerde geçme, Doğrultu değiştirme manevralarını yanlış yapma, Şeride tecavüz etme, Kavşaklarda geçiş önceliğine uymama, Kaplamanın dar olduğu yerlerde geçiş önceliğine uymama, Manevraları düzenleyen genel şartlara uymama, Yerleşim birimleri dışındaki karayolunun taşıt yolu üzerinde, zorunlu haller dışında park etme veya duraklama ve her durumda gerekli tedbirleri almama, Park için ayrılmış yerlerde veya taşıt yolu dışında kurallara uygun olarak park edilmiş araçlara çarpma, halleri” asli kusurlu haller sayılırlar.

Yine, hız yüzünden direksiyona hakim olamamak, usulsüz sollamadan kaynaklanan kazalara sebep olmak, havadan kaynaklı (havanın yağışlı, sisli olması, buzlu olması vb.) yayadan kaynaklı olarak (yayanın ana yola hızlı çıkması, ilk geçiş hakkına uymama, trafik işaretlerine uymama, kaldırım gitmeme vb.) kazaya sebep olunması kusurlu haller arasında sayılmaktadır<sup>185</sup>.

Alkollü araç kullanımı sonucu oluşan trafik kazalarında alkolün iradi olarak alınması halinde alkolün kaza anındaki etkisi dikkate alınarak, failin neticeyi kabullenip kabullenmediği incelenmelidir. Kaza anında, alkolün kişinin iradesine etkisi incelenmelidir. Şayet sürücünün bilinci tamamen kapanmışsa alkolün veya uyuşturucunun alındığı andaki durumuna bakmak gerekir. Bilinci tamamen kapanmamışsa kaza anındaki kast veya taksirine bakılarak kazayı öngörüp öngörmediği kaza sonucu kabullenip kabullenmediği araştırılır<sup>186</sup>.

— Yargıtay 12.Ceza Dairesi E. 2019/ 12398 K. 2021 / 5390 ve T. 30.06.2021

*“Sanığın idaresindeki kamyonet ile 2.47 promil alkollü olarak, meskun mahal dışında, tek yönlü yolda seyir halinde iken, olay yeri ışık kontrollü kavşaktan geçtiği sırada, karşı yönden gelen katılan ... idaresindeki otomobilin, kavşaktan sola dönüş yaptığı ve her iki aracın kavşak içinde çarpıştığı olayda, otomobil içinde şikayetçi olan üç kişinin basit tıbbi müdahale ile giderilebilir şekilde yaralanmıştır. Somut olayda sanık asli kusurlu kabul edilmiştir. Yapılan yargılamaya, toplanıp karar yerinde gösterilen delillere, mahkemenin kovuşturma sonuçlarına uygun olarak oluşan kanaat ve takdirine, incelenen dosya kapsamına göre, sanık müdafinin sanığın alkollü araç kullanmasının kusur için tek başına yeterli olmadığına ilişkin temyiz itirazlarının reddiyle, hükmün isteme aykırı olarak ONANMASINA, 30.06.2021 tarihinde oybirliğiyle karar verilmiştir.”*

— Yargıtay 12.Ceza Dairesi E. 2019/6741 K. 2020/2042 ve T. 26.02.2020

*“Olay günü sanığın tek taraflı trafik kazası yapması üzerine gelen polis ekiplerince yapılan alkol ölçümünde 3,48 promil alkollü olduğunun tespiti ile emniyetli bir şekilde araç sevk ve idare edemeyecek durumda olmasına rağmen araç kullanarak trafik güvenliğini kasten tehlikeye soktuğu anlaşılmakla, mahkemenin kabul ve takdirinde bir isabetsizlik görülmemiştir.”*

Trafik güvenliğini kasten tehlikeye sokma suçu TCK'nin 179. maddesinde düzenlenmiştir. Toplam üç fıkrada düzenlenen bu maddedeki fiil, 765 sayılı TCK'nin 565. maddesindeki kabahat türündeki fiile benzemektedir.

Birinci fıkrada, ulaşımın gerçekleşmesini kolaylaştırılacak her türlü işaretin kullanılamaz duruma getirmek veya yanlış yönlendirmeler yapılarak başkalarının hayatını tehlikeye atan kişinin, bir yıldan altı yıla kadar cezalandırılacağı düzenlenmiştir.

<sup>185</sup> Günay, Trafik Kazalarında Kusur, s.49 vd.

<sup>186</sup> Özen, Ceza Hukuku Genel Hükümler Dersleri,s.319.

İkinci fıkrada ise, trafikte araçları diğer araçların ve yayaların can ve mal güvenlikleri açısından tehlikeye atacak şekilde kullanan kişilerin üç aydan iki yıla kadar cezalandırılacağı belirtilmiştir. Yargıtay bir kararında ise;

— Yargıtay Ceza Genel Kurulu E. 2018/277 K. 2019/585 ve T. 08.10.2019.

*“Sanığın 05.11.2011 tarihinde saat 15.30 sıralarında sevk ve idaresindeki 78 .. 230 plaka sayılı araç ile yerleşim yeri dışında, iki yönlü, yedi metre genişliğindeki yolda seyir hâlindeyken dik eğimli, korkuluksuz sert viraja geldiğinde karşı yönden kamyoneti ile gelen katılan ...'in şeridini ihlâl etmesi nedeniyle maddi hasarlı trafik kazasına sebebiyet verdiği olayda; Kazadan yirmi sekiz dakika sonra yapılan ölçüme göre 0,48 promil alkollü olan, ancak adli tıp uygulamalarına göre alkolün kandaki seviyesinin ortalama olarak 0,15 promil azaldığı gözetildiğinde kaza anında yaklaşık 0,63 promil alkollü olduğu sonucuna ulaşılan sanığın, kanındaki alkol seviyesinin suç tarihindeki düzenlemeye göre cezalandırılmasını gerektiren 1,00 promilin üzerine çıkmaması, emniyetli bir şekilde araç sevk ve idare edemeyecek hâlde olduğuna dair bir bilgi veya belgenin olmaması, aşamalarda gözüne güneş ışığının gelmesi nedeniyle karşı yönden gelen aracın şeridine girdiği şeklindeki savunmasının aksini ispatlayacak, her türlü şüpheden uzak, kesin ve inandırıcı delil elde edilmemesi ve sürücü belgesine sahip olan kişilerin her zaman güvenli bir şekilde araç sürecekleri kesin olmadığı gibi belge sahibi olmayan kişilerin de mutlaka tehlikeli şekilde araç kullanacaklarının iddia edilememesi nedeniyle sürücü belgesine sahip olmadan araç kullanılmasının suçun unsurları arasında gösterilmemesi karşısında; ehliyetsiz araç kullanmasının ve meydana gelen kazada taksirinin bulunmasının, trafik güvenliğini tehlikeye sokma suçunun oluşumuna yeterli olmadığı, bu nedenle kasten işlenen trafik güvenliğini tehlikeye sokma suçunun yasal unsurlarının oluşmadığı kabul edilmelidir. diyerek, salt sürücü belgesiz olarak trafiğe çıkmayı, kasten trafik güvenliğini tehlikeye sokma suçu kabul etmemiştir.”*

Üçüncü fıkrada ise alkol veya uyuşturucu gibi maddelerin etkisiyle trafiğin güvenliğini tehlike atarak kontrol edemeyecek şekilde araç kullanan kişiler için de üç aydan iki yıla cezalandırılması öngörülmüştür. Bu konuda Yargıtay verdiği çeşitli kararlarda, alkollü araç kullanma fiilini trafik güvenliğini tehlikeye sokma suçu kabul etmiştir.

— Yargıtay 12.Ceza Dairesi E. 2019/6741 K. 2020/2042 ve T. 26.02.2020

*“Olay günü sanığın tek taraflı trafik kazası yapması üzerine gelen polis ekiplerince yapılan alkol ölçümünde 3,48 promil alkollü olduğunun tespiti ile emniyetli bir şekilde araç sevk ve idare edemeyecek durumda olmasına rağmen araç kullanarak trafik güvenliğini kasten tehlikeye soktuğu anlaşılmakla, mahkemenin kabul ve takdirinde bir isabetsizlik görülmemiştir.”*

— Yargıtay 12.Ceza Dairesi E. 2019/ 9441, K. 2020/2048 ve T. 26.02.2020.

*“Olay günü sanığın kullandığı bisikletiyle seyir halinde olduğu sırada aracın hakimiyetini kaybederek kaza yaptığı, kaza sonrası yapılan kontrolde 1,84 promil alkollü olduğunun tespit edildiği, 2918 sayılı Kanununun 48/6. maddesi hükmü gereğince 1,00 promilin üzerinde alkollü olan şüphelinin olay tarihinde alkolün etkisi altında, emniyetli bir şekilde araç sevk ve idare edemeyecek durumda olmasına rağmen araç kullanarak trafik güvenliğini kasten tehlikeye soktuğu anlaşılmakla, mahkemenin kabul ve takdirinde bir isabetsizlik görülmemiştir.”*

Yargıtay sürücünün kan örneğinde esrar metaboliti etken maddeleri bulunması durumunda beraat kararı verilmesini isabetli bulmamıştır.

— Yargıtay 12.Ceza Dairesi E. 2019/6689 K. 2020/1820 ve T.20.02.2020.

*“Türk Ceza Kanununun 179. maddesinin üçüncü fıkrasındaki düzenlemeye göre uyuşturucu madde alınması sonrası araç kullanılmasının trafik güvenliğini tehlikeye sokma suçunun oluşması için yeterli olduğu anlaşılmakla; sanığın, gece vakti idaresindeki otomobil ile seyir halindeyken yoldan çıkarak 4 metre yüksekliğindeki istinat duvarından aşağıya düşerek yaralandığı, hastanede doktor raporu alınacağı esnada kendisinin uyuşturucu madde kullandığı yönünde ifadesi üzerine alınan kan örneğinde esrar metaboliti etken maddeleri bulunması karşısında, somut olayda, atılı suçun yasal unsurlarının oluştuğu gözetilmeksizin, sanığın mahkumiyeti yerine, yazılı şekilde beraatine karar verilmesi kanuna aykırıdır.”*

— Yargıtay 12.Ceza Dairesi E. 2019/ 9441, K. 2020/2048 ve T. 26.02.2020.

*“Olay günü sanığın kullandığı bisikletiyle seyir halinde olduğu sırada aracın hakimiyetini kaybederek kaza yaptığı, kaza sonrası yapılan kontrolde 1,84 promil alkollü olduğunun tespit edildiği, 2918 sayılı Kanununun 48/6. maddesi hükmü gereğince 1,00 promilin üzerinde alkollü olan şüphelinin olay tarihinde alkolün etkisi altında, emniyetli bir şekilde araç sevk ve idare edemeyecek durumda olmasına rağmen araç kullanarak trafik güvenliğini kasten tehlikeye soktuğu anlaşılmakla, mahkemenin kabul ve takdirinde bir isabetsizlik görülmemiştir.”*

— Yargıtay 2. Ceza Dairesi E. 2006/8158, K. 2007/1500 ve T. 5.2.2007

*“Sanığın olay günü araç kullanırken trafik görevlilerince yapılan denetimlerde alkol testine tabi tutulduğu, 0,95 promil alkollü olduğu ve olay sonrası hastanede yapılan alkol muayenesinde 1,00 promil alkollü olduğu belirlenmiştir. Yerel mahkemece sanığa 5237 sayılı TCK.nın 179/3. maddesi yollaması ile aynı Kanununun 179/2. maddesi uyarınca cezalandırılmasına karar verilmiştir. 5237 sayılı TCK.nın 179/3. maddesinde belirtilen trafik güvenliğini tehlikeye sokma suçunun oluşması için, kişinin alkol ya da uyuşturucu*

*madde etkisiyle veya başka bir nedenle emniyetli bir şekilde araç sevk ve idare edemeyecek halde olmasına karşın araç kullanması gerekir. Oluşa ve dosya içindeki bilgi ve belgelere göre, olay sırasında, sanığın emniyetli bir şekilde araç sevk ve idare edemeyecek durumda olduğuna ilişkin, dışa yansıyan herhangi bir davranışı saptanamadığı anlaşılmıştır.*

*Bu nedenle olay günü kollukça yapılan ve hastanede yapılan alkol muayenesinde tespit edilen promil miktarları gözetilerek, tıbbi bakımdan bilimsel verilere göre, sanığın aldığı alkolün etkisiyle emniyetli bir şekilde araç sevk ve idare edemeyecek durumda olup olamayacağı konusunda, Adli Tıp Kurumundan bilimsel görüş alındıktan sonra sonucuna göre, sanığın hukuki durumunun tayin ve takdirinin gerektiği gözetilmeden yazılı biçimde eksik soruşturma sonucu sanığa hüküm verilmiştir. Yargıtay tarafından söz konusu karar BOZMAYI GEREKTİRMİŞTİR”.*

KTK m. 48 hükmü gereğince 0.50 promilin üzerinde alkollü araç kullandığı belirlenen sürücü hakkında idari para cezası verilir ve yine sürücü belgesi ise 6 ay süre ile el konulmasına karar verilir. Eğer sürücünün alkol miktarı 1.00 promilin üzerinde ise, TCK m.179/3 fıkrasından da ayrıca hükümleri uygulanmaktadır. Uyuşturucu madde etkisinde araç kullandığı tespit edilen sürücülerin ise 5 yıl süre ile ehliyeti iptal edilmektedir.

Trafik güvenliğini tehlikeye sokma suçu, Türk Ceza Kanununun topluma karşı işlenen suçlar bölümünde yer almaktadır. Manevi unsur yönünden, TCK m.179 açısından kasten işlenebilir. Taksirle işlendiği durumlar ise TCK m. 180’de düzenlenmiştir<sup>187</sup>. Suçta korunmak istenen toplumdur. Çünkü trafik güvenliğini tehlikeye sokma suçu zarar suçu değil, tehlike suçudur. Bu nedenle, kişinin cezalandırılması için bir zararın oluşmasına gerek yoktur. Zararın oluşması durumunda suçu Özetle, suç bakımından korunan değer trafik güvenliği ile trafikte bulunan araç ve kişilerin can ve mal güvenliğinin emniyetli olarak korunmasıdır<sup>188</sup>

Yargıtay12.Ceza Dairesi E. 2020/267 K. 2021/9038 ve T. 21.12.2021

*“Olay günü saat 13:30 sıralarında sanık ...’ın sevk ve idaresindeki otomobil kendisi ile aynı istikamette seyir halinde olan aracı sollamak için karşı istikamet şeridine girerek kazaya sebep olmuştur. Somut olayda sanığın, iki yönlü yolda seyri sırasında karşı istikamet şeridini yeterince kontrol etmeden şerit değiştirdiği, karşı istikametten gelip yaklaşmakta olan kamyonetin hız ve mesafesini gözetmediği, şerit ihlalinde bulunup mevzu bahis kamyonetin seyir durumunu tehlikeye düşürdüğü anlaşıldığından kaza tespit tutanağı, kazıntı ve sürtünme izlerinin konumları, tanık beyanı gözetildiğinde dikkat ve özen yükümlülüklerine aykırı davranışlarıyla asli kusurlu olduğu anlaşılmıştır. Bu nedenle yerel mahkemenin kararının ONANMASINA karar verilmiştir.”*

<sup>187</sup> Murat Önok, “Trafik Güvenliğini Tehlikeye Sokma Suçu (TCK M. 179)”, *TBB Dergisi*. 0/121, (2015) s.160

<sup>188</sup> Önok, “Trafik Güvenliğini Tehlikeye Sokma Suçu (TCK M. 179)”, s.162.

#### 4.2. Failin Davranışının Kusurlu Kabul Edilmediği Durumlar

Trafik kazasının oluşumunda her zaman fail kusurlu olmayabilir. Failin kazanın oluşumuna karşı alabileceği tüm önlemleri almış olmasına rağmen kazanın oluşumunu engelleyemediği durumlarda yine karşı tarafça kazanın oluşumuna sebep olunması durumunda Yargıtay faile ceza vermekten kaçınacaktır. Yani kısaca kazanın oluşumunda illiyet bağının kesilmesi durumunda failin kusuru bulunmayacaktır.

— Yargıtay12.Ceza Dairesi E. 2018/7526 K. 2019 /470 ve T.14.01.2019

*“Olay günü şüphelinin idaresindeki yolcu otobüsüyle yol üzerindeki durakta yolcu indirme bindirme yaptıktan sonra otobüsün kapsını kapatarak önünde bekleme halinde olan başka bir otobüsü geçmek için önce sola takiben sağa doğru manevra yaparak yoluna devam etmek istediği, bu esnada yola giren yaya Ş.A.’nı otobüse binmek için otobüsün yanında koşmaya başladığı ve yolun buzlu olması nedeniyle düşerek ayağının otobüs altında kalarak yaralandığı ve tedavi süreci devam ederken öldüğü, Adli Tıp Kurumu 1. Adli Tıp İhtisas Kurulunca tanzim edilen 19/10/2016 tarihli raporda trafik kazası ile meydana gelen ölüm arasında illiyet bağının olduğu bildirilmiştir. Kazaya ilişkin tanzim edilen kaza tespit tutanağında meydana gelen kazada ölenin kusurunun bulunduğu belirtilmiştir ve şüpheliye bir kusur atfedilmediği ve ölenin asli kusurlu olduğunun belirtildiğinden kanun yararına bozma talebinin CMK’nın 309. maddesi gereğince REDDİNE karar verilmiştir.”*

— YargıtayCeza Genel Kurulu E. 2013/718, K. 2014/534 ve T.02.12.2014

*“Sanığın olay tarihinde saat 14.50 sıralarında sevk ve idaresindeki otobüsle, iki yönlü, hafif eğimli ve virajlı, zemini kar ve buzla kaplı yolda kendi beyanına göre 55-60 km/saat hızla ilerlediği sırada karşı yönden gelen ...'nin, sevk ve idaresinde bulunan otomobilin direksiyon hakimiyetini kaybederek kendi etrafında döndükten sonra sanığın kullandığı otobüsün bulunduğu şeride girerek otobüse çarpması nedeniyle meydana gelen kaza sonucunda otomobil sürücüsü ... ile aynı araçta bulunan ... ve ...'nin öldüğü somut olayda, ölen ...'un zemini tamamen kar ve buzla kaplı olan yolda aracının hızını yol, hava ve trafik şartlarına uydurması gerekirken gerekli özen ve dikkati göstermeyerek aracını hızlı kullanması sonucu direksiyon hakimiyetini kaybederek karşı şeride geçip otobüse çarpması ve aracına zincir takmaması nedeniyle kusurlu olduğu tespit edilmiştir.*

*Cumhuriyet savcısı tarafından düzenlenen olay yeri inceleme tutanağında olay yerinde hız sınırının 50 km/saat olduğunun belirtilmiş bulunması karşısında olay anında 55-60 km/saat hızla araç kullanan sanığın hızının fazla olmaması ve ölen ...'un kullandığı aracın direksiyon hakimiyetini kaybederek, şerit ihlali yapıp kendi şeridinde seyreden sanığın kullandığı otobüse çarpması dikkate alındığında, kazanın meydana gelmesinde sanığın bir etkisinin ve kusurunun bulunmadığının kabulü gerekmektedir. Bu nedenle kusuru*

*bulunmayan sanığın yüklenen suçtan beraati yerine mahkumiyetine ilişkin verilen kararın BOZULMASINA karar verilmiştir.”*

— Yargıtay 12. Ceza Dairesi E. 2013/649, K. 2013/29176 ve T. 16.12.2013. .

*Yargıtay kararının oluşumunda sis ve buzun etkisinin neden olduğu ve sanığın 0.57 promil alkollü olsa da TCK m.179/2'nin kasten işlenen bir suç olduğundan atılı suçun unsurları oluşmadığından beraat kararı verilmiştir*

Taksir sorumluluğunda, faili tedbirli davranmaya iten bir durumun mevcut olması gerekir. Somut olayda tedbirsiz davranmaya iten nedenler ve failin alması gereken tedbirler belirlenir. Yargıtay bu tarz durumlarda tedbirsiz bir davranışın bulunup bulunmadığını, yöredeki yaşam koşulları, çevrenin yapısı örf adet ve sanığın eğitim seviyesini de dikkate alarak kaza sonucunu öngörüp öngöremeyeceğini araştırır. Bu şartlar taşımayan sanığa ise yukarıda örnekleri verilen kararlarda da görüldüğü üzere ceza verilmeyecektir.

## SONUÇ

Kusur, faili ilgilendiren manevi bir durum olup ceza hukuku bağlamında kişinin kınanabilmesini ifade eder. Kusurluluk ise, fiil ve fail ile ilişkilidir. Kusurlulukta suçun maddi unsurları ile fail arasındaki ilişkilidir. Trafik kazalarında kusur ayırımının çok detaylı incelenerek kusur durumunun belirlenmesi gerekmektedir. Yapılacak olan inceleme sonucunda hükmedilecek olan cezanın alt sınırdan veya üst sınırdan belirlenecektir. Ceza hukukuna hâkim olan ölçülülük ilkesi gereği yapılan eylem ve verilecek olan ceza arasında ölçü bulunmaktadır.

5237 sayılı TCK hazırlanırken suç kavramı “haksızlık” olarak ifade edilmiştir. Ceza hukukunda tipikliğin maddi ve manevi unsurları bulunmaktadır. Tipikliğin manevi unsurları kast ve taksirdir. Kast TCK m. 21’de düzenlenmiştir. Kast, suçun kanuni tanımındaki unsurlarını bilerek ve isteyerek gerçekleştirilme halidir. Taksir ise, TCK m. 22/2’de taksirin tanımı *“dikkat ve özen yükümlülüğüne aykırılık dolayısıyla bir davranışın, suçun yasal tanımında belirtilen neticesi öngörülmeyle gerçekleştirilmesidir”* şeklinde yapılmıştır. Taksirin 5 unsuru bulunmaktadır. (1) Suçun kanunda taksirle işlenilebilecek bir suç olması, (2) Hareketin istemli olması, (3) Sonucun istenmemesi, (4) Hareket ile netice arasında illiyet bağının bulunması (5) Neticenin öngörülebilir olmasına rağmen öngörülemediği olmasıdır.

Ceza hukukunda suç kural olarak kastla, ancak kanunda açıkça gösterilen durumlarda ise taksirle işlenebilmektedir. Taksir TCK’da istisna bir durum olarak düzenlenmiştir. İsteme unsurunun olması kastı bilinçli taksirden ayıran en önemli farklılıktır. Yine kastın taksirden farkı ceza miktarıdır.

Taksirli suçlarda, mağdurunda sonuca etkisi olması halinde eyleminin failin taksirli davranışındaki illiyet bağını kesmediği sürece failin sorumluluğunu ortadan kaldırmayacaktır. 5237 sayılı TCK’da kusur derecelendirilmesi gibi bir durum düzenlemediği için bu durum sadece faile verilecek temel cezanın belirlenmesinde rol oynayacaktır.

Ceza yargılamasında amaç maddi gerçeğin ortaya çıkarılmasıdır. Trafik kazaları her ne kadar adli bir olay gibi görülme de kaza sonucu ortaya çıkan neticeler bakımından; ölüm, yaralanma gibi olay mahallinden, firari sürücülerin olduğu ve kazaya karışan araç sürücülerinin kusur durumlarının belirlenmesine kadar birçok olay oldukça önem taşımaktadır.

Trafikte meydana gelen bir kaza sonucunda kazaya karışan araç sürücülerinin kusur tespiti hem hukuk davalarında hem de ceza yargılamasında önemlidir. Olay yerinde inceleme yetkisi PVSK m.6’ya göre Cumhuriyet savcının emri doğrultusunda kolluğa tanınmıştır. Bu nedenle adli kolluk olay yerinde Cumhuriyet savcısı adına gerekli iş ve işlemleri yapmaktadır. Maddi delillerin hukuka uygun bir şekilde toplanması, kusur durumunun belirlenmesinin ilk şartıdır. Ceza muhakemesinde, soruşturma ve kovuşturma aşamasında fiilin fail tarafından işlendiği hususunun ispatlanması için hukuka uygun her türlü bilgi, belge vs araçlar delil



olarak kabul edilmektedir. Trafik kazalarında maddi delillerin varlığı kusur durumunun tespiti açısından oldukça önemlidir. Söz konusu maddi delillerin varlığı failin belirlenmesi, failin belirlenmesinden sonra failin kusur durumunun tespiti ve kusur durumuna göre yapılacak olan ceza tayinini, hukuki bağlamda ise kaza sonucuna göre mahkûm olacağı tazminat miktarını ortaya çıkaracaktır.

Kaza sonrası kazanın türüne göre kaza tespit tutanakları düzenlenmektedir. Kaza tespit tutanakları tarafların kendi aralarında anlaşmış olduğu maddi kazalar haricinde kolluk birimi tarafından düzenlenmektedir. Kaza tespit tutanakları olay anındaki ilk değerlendirmeler olduğu için hukuk ve ceza yargılamasında önemli bir rolü bulunmaktadır. Yargılamada kaza tespit tutanakları tek başına hüküm için yeterli değildir ancak aksi ispat edilene kadar delil niteliği taşıdığı için söz konusu tutanakların özverili hazırlanması gerekmektedir.

Trafik kazalarında kusur durumunun tespiti yapılırken öncelikler tarafların, görgü tanıklarının beyanları alınır. Kaza tespit tutanakları, olay yeri krokisi, fotoğraflar, deliller, kamera, video görüntüleri, yola ilişkin bilgiler, hava durumu ve kazanın zamanının belirtilmesi gerekmektedir.

Trafik kaza mahalinde çok çeşitli deliller bulunmaktadır. Kaza mahalinde kazaya karışan kişilerin üzerlerinde inceleme yapılmaktadır. Kazaya karışan kişilerin elbiseleri, kaza anındaki vücutlarında kemik kırıkları, araç üzerindeki incelemeler yapılmaktadır. Yine araç üzerindeki kopan parçalar varsa parçalar, aracın lastiği, lastik patlamışsa patlama anı, boya örneği, aracın hız tespiti ve diğer tüm delillerin tespiti yapılmaktadır.

Olay yerindeki izler, araçlar üzerindeki çarpma izleri, etraftaki izler, trafik kazalarında kusur sorumluluğunun belirlenmesinde belirleyici bir roledir. Yine trafik kazasında çarpıp kaçılması durumunda olay yerinde faile ait birçok iz bulunmak mümkündür. Trafik kazalarında iz ve delillerin bozulmaması için kaza alanının etrafındaki olayla ilgili olmayan kişiler uzaklaştırılmalıdır. Ardından ise olaya karışan araçların tespiti olay yerinin fotoğraflanması yapılmalıdır. Çünkü olay yeri bir daha aynı şekilde kalmayacaktır bu nedenle fotoğraflama işlemi çok ciddiye alınmalıdır. Ceza muhakemesinde delillerin toplanması aşamasında hâkim olan işlemlerin başında olay yerinin korunması gelmektedir. Kaza mahallinin korunması, delillerin toplanması, delillerin toplanması aşamasına kadar geçen sürede delillerin bozulmaması önemlidir. CMK'nın 168. maddesi gereği kaza mahallinin de korunması adli kolluğa verilmiş olup, kaza mahallinin korunması için gerekli tedbirlerin alınmaması için zor kullanma yetkisi tanınmıştır.

Kazada araçların çarpışma durumları durma mesafeleri gibi aracın fiziki ve teknik incelemeleri yapılmalıdır. Kazanın meydana geldiği yerin yol durumu, hava durumu, lastik ve fren izi birçok delil değerlendirilerek kazaya karışan kişilerin kusur durumu hakkında bilgi vermektedir. Kaza mahalinde araçların ve diğer unsurlar üzerinde keşif yapılması gerekmektedir. Olay yerinde meydana gelen maddi deliller, diğer adli olaylar ile

kıyaslandığında çok daha bol miktarda bulunabilmektedir. Trafik kazası olayı soruşturmasının eksiksiz yapılması suç analizinin doğru yapılmasını, idari, hukuk ve ceza mahkemesinde davaların adil ve zamanında sonuca bağlanmasını sağlayacaktır.

Trafik kazalarında soruşturma ve kovuşturma aşamalarında delillerin değerlendirilmesi detaylı olay yeri incelemesi ve analizlerin yapılması gereklidir. Olay yerinde kazanın çarpışmanın nasıl gerçekleştiği, çarpışmanın sonuçlarında oluşan izler gibi tüm durumlar bütün olarak ele alınmalıdır. Kaza sonrasında olayların değerlendirilmesi için bilirkişi görevlendirilmesi yapılır. Bilirkişi tarafından kazadaki araç ve kazaya karışan sürücü, yolcu, yayaaların ehliyet durumu tespiti yapılır. Yine araçların teknik özellikleri, kazaya sebep olan durumları ile kural ihlallerin tespiti yapılır.

Bilirkişilik kurumu 2016 yılından önce HMK ve CMK kapsamında düzenlenmiş hâkim veya savcının hukuki bilgisi dışında çözemeyeceği konusu itibariyle özel veya teknik bir bilgiyi gerektiren konularda başvuru yardımcı kurumdur. 24.11.2016 tarihinde 6574 sayılı Bil.K. yürürlüğe girmesiyle bilirkişilik kurumu ayrı bir öneme sahip olmuştur. Bilirkişi hazırlamış olduğu raporla, yargılama sonucunda davanın kimin lehine sonuçlanacağını etkiler.

6754 sayılı Bil.K. m.2'de bilirkişinin tanımı "*Çözümü uzmanlığı, özel veya teknik bilgiyi gerektiren hâllerde oy ve görüşünü sözlü veya yazılı olarak vermesi için başvuru gerçek veya özel hukuk tüzel kişisi*" olarak yapılmıştır. Trafik kazaları olayın oluş şekli itibariyle incelenmesi teknik bilgiyi gerektirmektedir. Bu sebeple soruşturma veya kovuşturma aşamalarında bilirkişilere başvurulmaktadır. Ancak bilirkişi raporlarının belirli özelliklere sahip olması gerekmektedir. Bu nedenle bu özelliklere sahip olmayan bilirkişi raporları hükme esas alınmayacaktır.

Bilirkişi bir delil olarak nitelendirilmemekte bilirkişi yargılamada hakim/savcıya yardımcı konumdadır. Bilirkişi tarafsız ve başvuru olay karşısında uzman konumda olmalıdır. Bu nedenle bilirkişiler kendilerine verilen görevleri layıkıyla yerine getirmelidirler. Bilirkişiler hazırladığı raporla bilgi ve tecrübesini somut olaya uygulamalıdır.

Hakim, bilirkişi raporlarında yer alan bilgileri kusur durumları, kusur oranları gibi bilgilerle bağlı değildir. Hakim dosya kapsamındaki bilirkişi raporlarında teknik bilgilerle failin kusurunu, varsa kusurun ne olduğunu ve cezada ne derece etkin olacağını belirleyecektir. Bilirkişiler hakime teknik veriler sunup hakime yol gösterici konumdadır.

Trafik kazalarının hukuk ve ceza yargılamasında kusur tespiti yapılırken; ceza yargılamasında sanığın savunması, araç üzerindeki teknik incelemeler, araca ilişkin fotoğraflar, olay yeri krokisi, mağdur ifadesi, tanık beyanları hasar durumu, trafik işaretleri, ölüm ve yaralanmaya ilişkin bilgiler gibi tüm hususlar dikkate alınır. Hukuk yargılamasında ise hasarlı araca ilişkin fotoğraflar, eksper raporları, faturalar, ceza dosyası var ise ceza dosyası ve kaza tespit tutanakları dikkate alınarak tarafların kusur durumunun tespiti yapılır.

Kazaya karışan araçların kusur durumları Türk Hukuk sistemince hukuki bilgiyi gerektirdiğinden vicdani kanaat gereği hâkimler tarafından belirlenmesi gerekmektedir. Bilirkişi incelemesi ise teknik konularda yapılmaktadır. Örneğin kazaya araçtaki teknik bir arızanın sebep olup olmadığı gibi çeşitli olaylarda bilirkişiyeye başvurulması gerekirken sistem eksikliği nedeniyle bilirkişiyeye gidilmektedir.

Sonuç olarak Türk Hukuk sisteminde yukarıda da bahsedildiği gibi kusurun ayrımı yargılamaya yön verecektir. Bu nedenle kusur ayrımı titizlikle yapılmalı ve eldeki deliller bozulmadan ivedililikle incelenmesi gerekmektedir. Bu şekilde yapılması adil yargılanmanın temelini oluşturacak ve vatandaşın adalete olan güven duygusunu kaybetmesine yol açmayacaktır.



## KAYNAKÇA

Akman, Abdurrahman ve M. Cemil İşler. "Trafik İş Kazalarının İş Sağlığı ve Güvenliği Mevzuatı Açısından Değerlendirilmesi," *International Journal of Engineering Research and Development*, 4/2, (2012).

Altıparmak, Cüneyd. "Karar Tahlili: Yargıtay Ceza Genel Kurulu'nun 25.03.2008 Tarihli ve E. 2008/9-43, K. 2008/62 Sayılı Kararı Işığında Taksir-Bilinçli Taksir Ayrımı", *Terazi Hukuk Dergisi*, 5/41, (2010).

Apaydın, Cengiz. "Taksirle Yaralama Suçu", *Ankara Barosu Dergisi*, 0/1, (2011).

Artuk, M. Emin ve Ahmet Gökçen. *Ceza Hukuku Genel Hükümler*, Ankara: Adalet Yayınevi, 2021.

Aşçıoğlu, Çetin. *Yargılamada Maddi Gerçeğin Belirlenmesi ve Kanayan Yara Bilirkişilik*, Ankara: Seçkin Yayınevi, 2010.

Aşıcıoğlu Faruk. Nihat Murat Arslan ve Semih Dokurer. *Meraklılar ve Hevesliler İçin Adli Bilimler*, İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 2012.

Aydın, Devrim. *Ceza Muhakemesinde Deliller*, Ankara: Yetkin Yayınevi, 2014.

Berberoğlu Yenipınar, Filiz. *Ceza Mahkemelerinde Bilirkişilik*, Ankara: Seçkin, 2017.

Birtek, Fatih. *Ceza Hukuku Genel Hükümler*, Ankara: Adalet Yayınevi, 2017.

Çelik, Ç. Ahmet. "Trafik Kazalarıyla İlgili Tazminat Davalarında Kanıtların Toplanması", *Legal Hukuk Dergisi*, 4/40 (2006).

Çelik, Ç. Ahmet. "Trafik Kazalarından Kaynaklanan Tazminat Davalarında Kusur İncelemesi", *Legal Hukuk Dergisi*, 15/173, (2017).

Çiftçioğlu, Cengiz Topel. "Türk Ceza Kanunu'nda Taksir" *Ankara Barosu Dergisi*, 71/3 (2013).

Eren, Fikret. *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, Ankara: Yetkin Yayınevi, 2015.

Danışman, Mustafa. "Trafik Kazalarında Bilirkişilik" *Terazi Hukuk Dergisi*, 4/38, (2009).

Demirbaş, Timur. *Ceza Hukuku Genel Hükümler*, 17. Baskı, Ankara: Seçkin Yayınevi, 2022.

Dinler, Veysel. "Ceza Muhakemesinde Delillerin Toplanması" Yüksek Lisans Tezi, Polis Akademisi, 2009.

Doğan, Koray ve Serkan Meraklı. *Trafik Ceza Hukuku*, Ankara: Seçkin Yayınevi, 2020.

Durak, Yasemin ve Turan Şahin. "Hatır İçin Taşıma", *İÜHFİM*, 73/1 ,(2015).

Dülger, Murat Volkan. "5237 Sayılı YTCK'da Kastın Unsurları ve Türleri- Özellikle Olası Kastın Değerlendirilmesi," *Hukuk ve Adalet Eleştirel Hukuk Dergisi*, 2/5, (2005).

Gökçen, Ahmet ve Kerim Çakır. "Ceza Muhakemesinde Delil, Delillerin Muhafazası, Toplanması, Değerlendirilmesi ve Delil Yasakları" *D.E.Ü. Hukuk Fakültesi Dergisi*, (Prof. Dr. Durmuş TEZCAN'a Armağan), 21/Özel Sayı, (2019): 2911-2951.

Gökpinar, Mahmut. "Ceza Sorumluluğunun Temeli Kast", *Türkiye Barolar Birliği Dergisi*, 0/79, (2008)

Göktürk, Neslihan. "Suçun Yasal Tanımında Yer Alan "Hukuka Aykırılık" İfadesinin İcra Ettiği Fonksiyon" *İnönü Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, 7/1, (2016). <https://doi.org/10.21492/inuhfd.387955>

Günay, Erhan. *Uygulamada Trafik Kazalarında Kusur*, Ankara: Seçkin Yayınevi, 2017.

Günay, Erhan. *Trafik Kazalarından Kaynaklanan Davalar*.Der, Ankara: Seçkin Yayınevi, 2018.

Hakeri, Hakan. *Ceza Hukuku Genel Hükümler*, Ankara: Adalet Yayınevi, 2017.

Hancı, Hamit, Ender Kaplan ve Ümit Güney. "Trafik Kazalarında Olay Yeri İncelemesi ve Adli Tahkikat", *Adli Bilimler Dergisi*, 2/3 (2003): 73-83.

İşbilen Ayşe ve Veysel Dinler, "Adli Olayların Çözümünde Tekstil Yüzey ve Aksesuarların Delil Olarak Değerlendirilmesi", III. Anadolu Adli Bilimler Kongresi, Osmangazi Üniversitesi, 1-3 Ekim, Eskişehir. Ekim, 2004. Erişim:

<http://veyseldinler.com/wpcontent/uploads/2018/09/adliolaylarincozumundetekstildeliller.pdf>

Kaygısız, Mustafa. *Temel Adli Bilimler*, Ankara: Seçkin Yayınevi, 2017.

Kaygısız, Mustafa. *Kriminalistik Olay Yeri İnceleme Suç Yeri Ve Delil Güvenliği*, Ankara: Adalet, 2010.

Keçelioğlu, Elvan. *Taksirli Suçun Dogmatığı*, Ankara: Turhankitabevi, 2015.

Kılıçoğlu, Mustafa. *Ceza Hukuku Ve Borçlar Hukuku Açısından Trafik Kazaları Tazminat – Sigorta Rücü Ve Yargıtay Uygulamaları*, Ankara: Bilge Yayınevi, 2014.

Koca, Mahmut ve İlhan Üzülmöz. *Türk Ceza Hukuku Özel Hükümler*, Ankara: Adalet Yayınevi, 2015.

Koca, Mahmut ve İlhan Üzülmöz. *Türk Ceza Hukuku Genel Hükümler*, Ankara: Seçkin Yayınevi, 2017.

Köse, Hamid. "Delil Değerlendirme Yasakları Bakımından Zehirli Ağacın Meyvesi Doktrini," *Türkiye Adalet Akademisi Dergisi*, 13/49, (2022)

Kuru, Baki. *İstinaf Sistemine Göre Yazılmış Medeni Usul Hukuku*, İstanbul: Legal Yayınevi, 2016.

Meraklı, Serkan. *Ceza Hukukunda Kusur*, Ankara: Seçkin Yayınevi, 2017.

Meraklı, Serkan. *Ceza Hukukunda Kusur*, Ankara: Seçkin Yayınevi, 2020.

Ozansü, Mehmet Cemil. "Ceza Hukukunda Kasttan Doğan Sübjektif Sorumluluk," Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi, 2007.

Önok, Murat. "Trafik Güvenliğini Tehlikeye Sokma Suçu (TCK M. 179)", *TBB Dergisi*, 0/121, (2015): 157 - 202

Özbek, Veli Özer, Koray Doğan ve Pınar Bacaksız. *Ceza Muhakemesi Hukuku*, Ankara: Seçkin Yayınevi, 2019.

Özbek, Veli Özer, Koray Doğan, Pınar Bacaksız ve İlker Tepe, *Türk Ceza Hukuku Özel Hükümler 12*. Baskı, Ankara: Seçkin Yayınevi 2017.

Özen, Mustafa. *Ceza Hukuku Genel Hükümler Dersleri*, 5. Baskı, Ankara: Adalet Yayınevi, 2020.

- Özen, Mustafa. *Ceza Hukuku Özel Hükümler Dersleri*, 2. Baskı, Ankara: Adalet Yayınevi, 2017.
- Özen, Mustafa. *Ceza Muhakemesi Hukuku Dersleri*, Ankara: Adalet Yayınevi, 2017.
- Öztürk, Bahri ve Mustafa Ruhan Erdem. *Uygulamalı Ceza Hukuku ve Güvenlik Tedbirleri Hukuku*, 20. Baskı, Ankara: Seçkin,2020.
- Öztürk, Bahri. *Nazari ve Uygulamalı Ceza Muhakemesi Hukuku*, Ankara: Seçkin Yayınevi, 2020.
- Pakış Işıl, Turan Akçay, Arzu Karayel, Elif Ferah Akyıldız, Gökhan Ersoy, Kasım Üstündağ, Gürsel Çetin, "Otopsi Yapılan Trafik Kazalarına Bağlı Ölüm Olgularında Abdominopelvik Travmaların Değerlendirilmesi" *Adli Tıp Dergisi*, 22/1, (2008): 31-35.
- Soyaslan, Doğan. *Ceza Hukuku Genel Hükümler*, Güncelleştirilmiş 6. Baskı Ankara: Yetkin Yayınevi, 2014.
- Taneri, Gökhan ve Selman Taneri. *Karayolları Trafik Kanuna Göre Hukuki ve Cezai Açısından Trafik Kazaları Sorumluluk- Tazminat- Sigorta – Rücu Davaları*, 2. Baskı, Ankara: Bilge Yayınevi, 2017.
- Tezcan, Durmuş. Mustafa Ruhan Erdem ve MuratÖnok. *Teorik ve Pratik Ceza Özel Hukuku*, 19. Baskı, Ankara: Seçkin Yayınevi,2021.
- Tanrıver, Süha. *Hukukumuzda Bilirkişilik*, Ankara: Yetkin Yayınevi, 2017.
- Türk, Hikmet Sami. "Bilirkişilik", *Adalet Dergisi*, 91/5, (2000).
- Ünver, Yener ve HakanHakeri. *Ceza Muhakemesi Hukuku*, 17. Baskı, Ankara: Adalet Yayınevi, 2020.
- Yenisey, Feridun ve Ayşe Nuhuğlu. *Ceza Muhakemesi Hukuku*, 7. Baskı, Ankara: Seçkin Yayınevi, 2019.
- Yiğit, Onur. "Yargıtay Kararları Işığında Bilinçli Taksir Kavramı ve Unsurları", *Uyuşmazlık Mahkemeleri Dergisi*. 0/2, (2013).
- Yargıtay Kararları için bkz: <http://www.kazanci.com/kho2/ibb/giris.html>
- Yargıtay Kararları için bkz: <https://www.sinerjimevzuat.com.tr/>

#### **İnternet Yayınları:**

- Han Kriminal. "Trafik Kazası ve Sonrasında Olay Yeri İncelemesi ve Kriminal İnceleme," Erişim Tarihi 05.09.2022 <https://bilirkisiraporlari.com/trafik-kazasi-incelemesi-ve-kriminal-inceleme/>
- Bilirkişilik Daire Başkanlığı, "Bilirkişilik Temel Eğitimi Kaynak Kitabı," Erişim Tarihi 05.09.2022, <https://bilirkisilik.adalet.gov.tr/Resimler/SayfaDokuman/20042022182631temel%20egitim%20kitab%C4%B1.pdf>
- Ahmet Özban, "Trafik Kazalarında Kusur Oranının Belirlenmesine Bilimsel Yaklaşım," Erişim Tarihi, 05.09.2022. [https://www.caginpolicisi.com.tr/eski\\_sitemiz/56/41-42-43-44-45-46-47-48.htm](https://www.caginpolicisi.com.tr/eski_sitemiz/56/41-42-43-44-45-46-47-48.htm)
- <https://data.tuik.gov.tr/Bulten/Index?p=Road-Motor-Vehicles-December-2021-45703#:~:text>
- <https://data.tuik.gov.tr/Bulten/Index?p=Karayolu-Trafik-Kaza-Istatistikleri-2021-45658>

<https://www.trthaber.com/haber/turkiye/hiz-sinirini-1-km-asan-surucunun-cezasina-iptal-522156.html>

