

"İçtihat Metni"

Mahkemesi:Ceza Dairesi

Suç: Taksirle öldürme

Hüküm: TCK nın 85/2, 62/1, 53/6, 63. maddeleri gereğince mahkumiyet hükmüne yönelik istinaf başvurularının düzeltilerek esastan reddi

Taksirle öldürme suçundan sanığın mahkumiyetine ilişkin hükme yönelik, Konya Bölge Adliye Mahkemesi 3. Ceza Dairesi tarafından yapılan istinaf incelemesi sonucunda, ilk derece mahkemesi tarafından kurulan mahkumiyet hükmüne yönelik "istinaf başvurularının düzeltilerek esastan reddine" ilişkin 17.02.2021 tarihli, 2021/338 Esas, 2021/350 Karar sayılı hüküm sanık müdafii, katılanlar vekilleri, müşteki vekili ile malen sorumlu vekili tarafından temyiz edilmekle dosya incelenerek gereği düşünüldü:

Katılan ... vekilinin 15.03.2021 tarihli dilekçesinin sanık müdafinin temyiz başvurusuna cevap niteliğinde olduğu ve temyiz iradesini içermediği anlaşılmakla yapılan incelemede;

1- Sanık müdafinin temyiz isteminin incelenmesinde;

Sanık ... müdafii tarafından temyiz isteminde bulunulmuş ise de, sanık ...'ün ceza evi aracılığı ile gönderdiği 01.03.2021 tarihli dilekçelerinde temyiz hakkından vazgeçtiğini belirtmiş olması karşısında, sanık müdafinin temyiz istemi yönünden TEMYİZ İNCELEMESİ YAPILMASINA YER OLMADIĞINA;

2- Müşteki ... vekilinin temyiz isteminin incelenmesinde;

Taksirli eylem neticesinde yaralanan müşteki ...'ün kovuşturma aşamasında 13.11.2019 tarihli celsede sanıktan şikayetçi olduğunu ancak kamu davasına katılmak istemediğini beyan etmesi karşısında, kamu davası açıldıktan sonra CMK'nın 237 ve devamı maddeleri hükümlerine göre katılma isteminde bulunmamış ve katılan sıfatını kazanıp temyiz yetkisini elde etmemiş olan müşteki vekilinin temyiz isteminin 5271 sayılı CMK'nın 298/1. maddesi gereğince isteme aykırı olarak REDDİNE;

3- Malen sorumlu vekilinin temyiz isteminin incelenmesinde;

5271 sayılı CMK'nın "Kamu Davasına Katılma" başlıklı 237. maddesindeki; "Mağdur, suçtan zarar gören gerçek ve tüzel kişiler ile malen sorumlu olanlar, ilk derece mahkemesindeki kovuşturma evresinin her aşamasında hüküm verilinceye kadar şikâyetçi olduklarını bildirerek kamu davasına katılabilirler." şeklindeki amir hükme rağmen, kamu davası açıldıktan sonra CMK'nın 237 ve devamı maddeleri hükümlerine göre katılma isteminde bulunmamış ve katılan sıfatını kazanıp temyiz yetkisini elde etmemiş olan malen sorumlu vekilinin temyiz isteminin 5271 sayılı CMK'nın 298/1. maddesi gereğince isteme aykırı olarak REDDİNE;

4- Katılanlar vekillerinin temyiz istemlerinin incelenmesinde;

Yapılan yargılamaya, toplanıp karar yerinde gösterilen delillere, mahkemenin kovuşturma sonuçlarına uygun olarak oluşan kanaat ve takdirine, incelenen dosya kapsamına göre, katılanlar vekillerinin yerinde görülmeleyen sair temyiz itirazlarının reddine; ancak;

Olay günü saat 13.00 sıralarında kazaya karışan yolcu otobüsünün Gaziantep Otogarından İzmir Otogarına gitmek üzere yola çıktığı, Mersin Otogarına kadar otobüsün sevk ve idaresinin otobüsün birinci şoförü olan dava dışı ...'da olduğu, otobüsün diğer şoförünün bayram nedeniyle izinli olması ve

şoför ...'ın takografa göre araç kullanma süresinin dolması sebebiyle, otobüste geçici şoför olarak görevlendirilen ve aynı firmada şoför olarak çalışıp tecrübeli bir uzun yol şoförü olan sanığın Mersin Otogarında otobüsün sevk ve idaresini teslim alarak kaza mahalline kadar yaklaşık 218 km otobüsün şoförlüğünü yaptığı, 48 yolcu ve 3 mürettebat kapasiteli otobüsün muavin koltuğu dahil tüm koltuklarında seyahat eden yolcuların bulunduğu, otobüsün diğer şoförü ...'ın şoför koltuğunun yanındaki merdiven boşluğunda, muavinin ise arka merdiven bölümünde bulunduğu, beyanlara göre yolcuların emniyet kemeri takılı olmadan seyahat ettikleri, olay yeri yaklaşımında gece saat 21.15 sıralarında, yağışlı havada, hız sınırının 70 km olduğu meskun mahal dışında, aydınlatmanın bulunmadığı bölünmüş, çift şeritli, virajlı ve % 4 iniş eğimli olması sebebiyle her iki yönden görüşün kısıtlı olduğu Devlet yolunda sanığın idaresindeki yolcu otobüsü ile seyri sırasında sağa virajlı yol bölümüne geldiğinde, direksiyon hakimiyetini kaybetmesi ve yağmur yağışından dolayı zeminin ıslak olması neticesinde 45-50 metre sağ yanı üzerinde sürtünerek yolun sağ banket kısmından şarampole inmesi, sürüklenerek tekrar yola çıkarak kayması sonrasında ters istikamete doğru sağ yan kısmına yatması şeklinde meydana gelen ve araçta bulunan 4 kişinin ölümü ile birlikte 35 i şikayetçi olmak üzere 45 kişinin yaralanması ile neticelenen olayda;

Dosyada mevcut kaza yeri krokilerine göre; sağa virajlı yol bölümünde sanığın seyrine hitaben yolun sağında ve ilk çarpma noktasından 75 metre önce 70 km hız sınırı levhasının, otobüsün yoldan çıktığı noktada sollama yasağı levhasının, kaza noktasından 78 metre ileride duran otobüsün durduğu noktadan 5 metre ileride her iki yöne hitaben 50 km hız sınırı levhasının bulunduğu; takografa göre aracın kaza anındaki hızının 80-81 km olduğunun ve aracın 5. viteste kaldığının tespit edildiği;

Sanığın aracın lastik ve donanım bakımından yetersiz olduğunu iddia etmesi üzerine aracın lastikleri üzerinde yapılan teknik incelemede; araçta bulunan 6 adet lastiğin mevsim şartları ile ölçü ve boyut olarak otobüse uygun olduğunun, aracın yürür aksamına ve seyahat etmesine lastiklerinin engel olmadığını belirlendiği; aracın olay tarihi itibarıyla geçerli muayenesinin bulunduğu, kolluk görevlileri tarafından yapılan olay yeri incelemesinde; otobüsün seyir güzergahında yoldan çıkmadan önce fren yaptığını gösterir herhangi bir fren veya sürtünme izine rastlanılmadığının, zeminin ıslak olmasının fren izi oluşmasında önleyici etki yarattığının, muhtemelen aşırı sürat nedeni ile şoförün aracın hakimiyetini kaybetmesi sonucunda, ilk etapta hız kesmek için aracı yolun sağında bulunan suluma kanalına yatırarak hız kesmeyi amaçladığının, sonrasında ise aracın arka kısmının savrulması neticesinde gidiş istikametine doğru ters döndüğünün ve savrulma esnasında yolcuların araç içerisinde fırladığının belirtildiği anlaşılmıştır.

Dosyada mevcut 05.02.2019 tarihli inşaat mühendisi bilirkişi tarafından düzenlenen raporda; kaza yerinden yaklaşık 60 metre ileriye ve 60 metre geriye bakıldığında 140-150 derece açı yapan oldukça geniş viraj bulunduğu, virajın savrulma etkilerine karşı developman ayarının uygun olduğu ve yolun yapısı itibarıyla standartlara uygun şekilde yapılmış olduğu görüşü belirtilmiş; 08.02.2019 tarihli araç tekniği ve adli trafik kazası uzmanı bilirkişi tarafından düzenlenen raporda; kara yolunda hız sınırının 70 km olduğu, oysa ki aracın kaza anındaki hızının 80 km civarında olduğu, virajlar araçların dengesini bozan en etkili yol kesimi olup, viraj içerisinde oluşan merkezkaç kuvvetinin araçların savrulmasına sebep olduğu, aracın virajda kaymaya başladığını ve vitesini boşa aldığını beyan eden sürücünün, rampa aşağı inerken aracın vitesini asla boşa almaması gerektiğini bilebilecek durumda olmasına rağmen, rampa aşağı olan virajlı yola uygun viteste girmeyerek sebebiyet verdiği kazada tamamen kusurlu olduğu yönünde görüş beyan edilmiş; 22.12.2019 tarihli makine mühendisi ile lastik uzmanı

bilirkişiler tarafından araçta yapılan teknik inceleme neticesinde düzenlenen raporda; aracın lastiklerinin kabak olmadığı ve lastiklerde kaplama bulunmadığı, süratli ve tonajlı araçlarda ayak frenlerine gelen aşırı yükü hafifletmek için yapılmış yardımcı fren sistemi olan retarderin aracın mevcut hali ile kontrolünün mümkün olmadığı belirtilmiş; Adli Tıp Kurumu İstanbul Trafik İhtisas Dairesinin 24.06.2019 tarihli raporunda ise; sanığın, idaresindeki araç ile gece vakti aydınlatması mevcut olmayan meskun mahal sınırları dışındaki ıslak zeminli eğimli yolda seyrini sürdürürken yola gereken dikkatini vermediği, hızını yol şartlarına ve aracın teknik özelliklerine göre ayarlamadığı, viraj çıkışında vasıtayı yolun nizami sınırları dahilinde tutma becerisi gösteremeyip aracın kontrolünü kaybederek önce yol dışı kalmasına, takibinde devrilmesine neden olduğu olayda, dikkat ve özen yükümlülüğüne aykırı hareketleri ile asli kusurlu olduğu görüşü beyan edilmiştir.

Sanık aşamalarındaki savunmalarında; aracın diğer şoförünün kendisine geç kalmaları sebebiyle hızlı seyretmesi konusunda telkinde bulunduğunu, geceleyin seyir halinde iken havanın aşırı derecede yağışlı olduğunu, rampa çıkışlarında aracın tekerleklerinin patinaj yaptığını ve lastiklerin ıslak zeminde kaydığını, otobüsün lastiklerinin kaplama ve kauçuk olması sebebiyle ıslak zeminde sevk ve idaresinde zorlandığını, Sertavul Geçidi civarında yağışın şiddetlenmesi sebebiyle otobüsün kaydığını ve inişe geçtiği sırada aracın kontrolünden çıktığını, yanında oturan diğer şoförün kendisine araç kaymaya başladığı sırada vitesi boşa almasını söylemesi üzerine kendisinin vitesi boşa aldığını beyan etmiştir. Aracın diğer şoförü olup kaza anında şoför koltuğunun yanında bulunan merdiven boşluğunda oturan ...'ın beyanlarında; Sertavul Geçidine geldiklerinde yağmur ve dolu yağmaya başladığını, zeminin ıslanmasından dolayı sanığı yavaş gitmesi konusunda uyardığını, sanığın olay yeri yaklaşımında aracı iki kez kaydırıldığını; muavin ...'in ise; planlanan varış saatinden yarım saat geriden gelmeleri sebebiyle sanığın süratli ve sollamalar yaparak seyrettiğini, Silifke'den sonra keskin virajlar olduğu için diğer şoför tarafından dikkatli gitmesi yönünde uyarıldığını, Mut İlçesinden sonra sanığın virajlara çok sert ve hızlı girmeye başladığını, hızının 80-90 km civarında olduğunu, her iki şoför arasında geç kaldıkları ve süratli seyretmeleri gerektiği konusunda konuşmalara şahit olduğunu, yağmur nedeniyle ıslak zeminde birkaç kez aracı kaydırıldığını, birkaç kilometre seyrettikten sonra aracın yine kaydığını ve olayın meydana geldiğini beyan etmişler; olay sırasında muavin koltuğunda oturan ... beyanında; sürücünün yanında oturan yedek şoförün sürekli sürücüye yavaş gitmesi konusunda ikazda bulunduğunu, Sertavul Geçidine gelindiğinde aşırı derecede yağmur başlamasına rağmen şoförün hızını kesmeden aynı şekilde seyrine devam ettiğini; yolcu ... ise; sürücünün aracı hızlı kullanması sebebiyle olay yeri yaklaşımında aracın sendelemeye başladığını, bu sırada yedek şoförün sürücüye, frene dokunmaması, vitesi altıdan beşe çekmesi ve frene basması durumunda takla atabilecekleri konusunda uyarılarda bulunduğu esnada sürücünün aracın hakimiyetini kaybetmesi ile kazanın gerçekleştiğini beyan ettikleri anlaşılmıştır.

Araç içinde seyahat eden diğer yolcular genel itibarıyla beyanlarında; sanığın olay günü aracın sevk ve idaresini aldığı Mersin ilinden itibaren olay anına kadar süratli seyrettiğini, şoförler arasında varış noktasına yarım saat geç kalınması sebebiyle süratli seyredilmesi gerektiği konusunda konuşmalara şahit olduklarını, yoğun yağmur yağışı ve süratli olması sebebiyle aracı kaza öncesinde birkaç kez kaydırıldığını, özellikle aracın ön ve arka bölümlerinde oturan yolcuların aracın kaza öncesinde birden çok kez kaydığını hissettiklerini, yolcular tarafından aracın kayması üzerine yavaş seyretmesi ve aksi durumda kaza meydana geleceği konusunda defalarca yapılan uyarıları dikkate almadan süratli seyretmeye devam etmesi üzerine bazı yolcular ile şoför arasında tartışma yaşandığını, olay yeri

yaklaşımında hatalı sollamalar yapması ve virajlara hızlı girmesi sebebiyle kaza tehlikesi atlatıldığını, sürücünün yanında bulunan yedek şoför tarafından yavaşlaması, frene basmayıp vitesi küçültmesi konusunda birkaç kez uyarıldığını, kaza noktasında sanığın yoğun yağmur yağışına rağmen viraja süratli girmesi sebebiyle aracın kaymaya başladığını beyan ettikleri; tüm bu beyanlara ek olarak yolculardan mağdur ...'ün beyanlarında; kaza meydana gelmeden önce yoğun yağmur yağışı nedeniyle dörtlülerini yakarak gittiğini düşündüğü bir otomobilin sürücü tarafından sollandığını, mağdur yolcu ...'ın ise; seyir halinde iken camdan dışarı baktığında yağmurdan dolayı bazı araçların ilerlemeyip yol kenarında durmuş olduğunu gördüğünü ve şoförün yolcular tarafından yavaş seyretmesi konusunda uyarıldığını belirttikleri anlaşılmıştır.

Yargıtay Ceza Genel Kurulunun 25.06.2020 tarihli ve 2016/1-545 Esas - 2020/316 Karar sayılı ilamında açıklandığı üzere; basit taksir ile bilinçli taksir arasındaki ayırdedici ölçüt; taksirde failin öngörülebilir nitelikteki neticeyi öngörmemesi, bilinçli taksir hâlinde ise bu neticeyi öngörmüş olmasıdır. Bilinçli taksirde gerçekleşen sonuç, fail tarafından öngörüldüğü hâlde istenmemiştir. Gerçekten neticeyi öngördüğü hâlde, sırf şansına veya başka etkenlere, hatta kendi beceri veya bilgisine güvenerek hareket eden kimsenin tehlikelilik hâli, bunu öngörememiş olan kimsenin tehlikelilik hâli ile bir tutulamayacaktır. Neticeyi öngören kimse, ne olursa olsun bu sonucu meydana getirecek harekette bulunmamakla yükümlüdür.

Tüm dosya kapsamı incelendiğinde; 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, ıslak zeminli eğimli yolda seyrini sürdürürken kendisine hitap eden hız sınırı ve sollama yasağı gibi uyarıcı trafik levhalarını dikkate almayıp yola gereken dikkatini vermediği, hızını yol şartlarına ve aracın teknik özelliklerine göre ayarlamadığı, kaza noktasından 75 metre önce seyrine hitap eden 70 km hız sınırı levhasını dikkate almayıp kaza anında 80 km hızla seyrettiği, bununla birlikte sollama yasağı bulunan yol bölümünde aracın son durduğu noktadan 5 metre ileride hız sınırının 50 kilometreye düşmesi, kovuşturma aşamasında 14.01.2019 tarihinde yapılan keşfe katılan bilirkişi tarafından çekilen olay yeri fotoğraflarında, otobüsün çarpma noktasına gelmeden önce yakın mesafede bulunan hız levhasında hız sınırının 50 km olarak belirtilmesi, bu levhadan çok kısa bir mesafe sonra kazanın gerçekleşmesi hususları değerlendirildiğinde, sanık sürücünün kendisine hitap eden birden çok uyarıcı levhayı, araçta bulunan yolcular ile yedek şoförün yavaş seyretmesi ve frene basmadan vitesi küçültmesi şeklindeki uyarılarını, yolun virajlı oluşunu, vaktin gece oluşunu, yolda aydınlatma bulunmayışını, yoğun yağmur yağışı sebebiyle yoldaki olumsuz hava koşullarını dikkate almadan seyrine devam edip, aracın virajda kaymaya başladığını ve vitesini boşa aldığı beyan eden sürücünün, rampa aşağı inerken aracın vitesini asla boşa almaması gerektiğini

bilebilecek durumda olmasına rağmen, rampa aşağı olan virajlı yola uygun viteste girmeyerek, tüm bu kural ihlalleri sebebiyle, olay yeri yaklaşımında aracın birkaç kez kaymasına ve kaza tehlikesi atlatılmasına rağmen, 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 hükmolunması;

Kanuna aykırı olup, katılanlar vekillerinin temyiz itirazları bu nedenle yerinde görülüş olduğundan, açıklanan nedenlerle isteme uygun olarak, Konya Bölge Adliye Mahkemesi 3. Ceza Dairesi tarafından yapılan istinaf incelemesi sonucunda 17.02.2021 tarih, 2021/338 Esas, 2021/350 Karar sayılı "istinaf başvurularının düzeltilerek esastan reddine" dair hükmünün, 5271 sayılı CMK'nın 302/2. madde ve fıkrası uyarınca BOZULMASINA; bozma kararı doğrultusunda işlem yapılmak üzere 5271 sayılı CMK'nın 7165 sayılı Ceza Muhakemesi Kanunu ve Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanununun 8. maddesi ile değişik 304/2. maddesi uyarınca, dosyanın gereği için Karaman Ağır Ceza Mahkemesine; kararın bir örneğinin de Konya Bölge Adliye Mahkemesi 3. Ceza Dairesi'ne iletilmek üzere Yargıtay Cumhuriyet Başsavcılığı'na GÖNDERİLMESİNE; 16.06.2021 tarihinde oybirliğiyle karar verildi.