

ALKOL VE UYUŞTURUCU MADDE KULLANANLARIN ARAÇ KULLANMA SUÇU

Prof. Dr. Öztekin TOSUN

İÇİNDEKİLER : Giriş. I — Mahiyeti. II — İçkili araba kullanılmasının suç sayılmasında sistemler: 1 — Araba kullanamıyacak derecede içki almış bulunanın cezalandırılması sistemi. A — Sistemin gerekçeleri. B — Sistemin sonuçları. C — Sistem hakkında ileri sürülebilecek fikirler. 2 — Sadece içki almış bulunanın, araba kullanabilip kullanamıyacak durumda olmasına bakmaksızın, cezalandırılması sistemi: A — Sistemin gerekçeleri. B — Sistemin sonuçları. C — Sistem hakkında ileri sürülebilecek fikirler. III — Türkiyedeki durum: 1 — Metinler. 2 — Fail. 3 — Ön şart. 4 — Maddî unsur. 5 — Manevi unsur. 6 — İcra. 7 — Müeyyide: A — Cezalar. a) Genel cezalar. b) Özel cezalar. B — Emniyet tedbirleri: a) Ehliyetin geri alınması, b) Tedaviye tâbi tutulma, c) Belli yere gitme yasağı, ç) Meslek ve sanatı icra yasağı. Sonuç.

GİRİŞ

Trafik kaidelerinin ortaya çıkışı daha ziyade otomobilin fazlaşması ile ilgili olmuştur. Bundan önce yüzyıllarca trafiğin düzenlenmesine özel bir dikkat gösterilmemiştir. Bu bakımdandır ki, trafik hususunda özel kaidelere ihtiyaç hissedilmemiş, ceza kanunlarında tehlikeli şekilde araba kullanmak hakkındaki hükümlerle yetinilmiştir.

Motorlu araçların ve daha özel olarak otomobilin ortaya çıkması ile karayollarındaki gidip gelme de fazlalaşınca, bu gidip gelmelerin kazalara sebep olmasına engel olmak gereği ile karşılaşılmış ve herkesin uyması gereken bazı kaideler konulması ihtiyacı kendisini hissettirmeye başlamıştır. Çünkü, sadece araba sayısı artmakla kalmamış, ayrıca sorumluluk duygusu az gelişmiş olanların ve araba sahibi olmaya manevî bakımdan hiç hazırlıksız bulunanların araba sahibi oldukları ve bu yüzden kazaların hızla çoğaldığı görülmüştür¹.

1) TUMELAIRE, Léon: La première conférence internationale de Stockholm sur l'alcool et la circulation routière (Revue de droit penal et de criminologie, 1951-52, sy. 4, sh. 373).

Bu durumda, işe kanun koyucudan önce idarenin karışması gerekmiştir. Belediyelerin eskiden beri ellerinde bulunan kaide koyma yetkilerine dayanarak trafik alanında da uyulması gereken bazı kaideler meydana getirdikleri görülmüştür. Bu durumda, bazı hallerde çok genel mahiyetteki ceza kanunu hükümleri ile daha özel olan belediyenin tanzim yetkilerine dayanarak meydana getirdikleri kaidelerin hükümlerinin birbiri ile çatıştıkları haller olmuştur: gerek Türkiyemizde,² gerekse İtalyada³ bu hallerde ceza kanunu hükümlerinin bir yana bırakılarak daha özel olan belediye nizamlarına aykırılıktan ceza verilmesi doğru görülmüştür.

Ülkemizde 11/5/1953 tarihli 6085 sayılı Karayolları Trafik Kanunundan önce trafik konusu 1580 sayılı Belediyeler Kanununun 15. maddesinin 10 numaralı fıkrasına dayanılarak muhtelif belediyelerce hazırlanmış, birbirine uymayan hükümleri muhtevi çeşitli talimatnameler uygulanmıştır. Her ne kadar 2559 sayılı Polis vazife ve selahiyetleri kanununda polisin seyrü sefer talimatnamesindeki vasıflara uymayan vasıtaları işlemekten menedebileceği hakkında bir hüküm mevcut isede, trafik kaide ve nizamlarını tespit eden esas hükümler bulunmadığından kaza sayısının her yıl arttığı görülmüştür. Bu sebeple 1930'danberi başlamış hazırlıklar ele alınarak mesele Emniyet Genel Müdürlüğünde, Bakanlık Teftiş Kurulunda, Ankara, İstanbul ve İzmir Belediyelerinde incelenmiş ve hazırlanan tasarı 1938 yılında B.M.M.'ne sevk olunmuştur. Ancak, seçim döneminin değişmesi sebebiyle tasarı kanun haline gelememiştir. İkinci Dünya savaşından sonra, Birinci İdareciler Kongresinde bu konu üzerinde durularak Emniyet Genel Müdürlüğünde bir komisyon hazırlık çalışmalarına girişmiştir. Ticaret ve Bayındırlık

2) Meselâ, Türkiyede T.C.K. nun 565. maddesine giren bir fiilin, ayrıca müessir fiil teşkil ettiği için o maddeye göre cezalandırılması gerektiği, fakat bu hususta şikayet olmadığı için, bunu cezalandırmanın «Ankara Zabıta Belediye talimatnamesinin ezcümle, 56, 61 ve 74. üncü maddeleri hükmünce Belediye Encümeninin vazifesine dahil bulunduğu» kabul olunmuştur. Yargıtay 2. C. D., Esas 1513, Karar 1589 - Zikreden, BORA, Kemal: Türk Ceza Kanunu ve Meriyet Kanunu. 4 basılış, sh. 337/338.

3) Meselâ, İtalyan Temyiz Mahkemesinin 1910 tarihli bir kararına göre, «otomobille aşırı sürat yaparak şahısları tehlikeye koyan kimseye Ceza kanununun 482. maddesi değil 29 temmuz 1909 tarihli nizamnamenin 67 maddesi uygulanmalıdır» (Conti, Ugo; Giurisprudenza sul Codice Penale, Cilt IV. 1926, sh. 219, n. 137).

Bakanlıkları, Başbakanlık Basın ve Yayın Genel Müdürlüğü Turizm dairesi ve Türkiye Turing ve otomobil Kurumu Temsilcilerinden mürekkep bir komisyon eski tasarı ile bunda değişmeler yapan Ekonomi ve Bayındırlık komisyonları mütalealarını ve yeni ihtiyaçları gözeterek bir tasarı hazırlamış ve düşünceleri alınmak üzere bakanlıklara gönderilmiştir. Bu sırada işi tetkik eden Bayındırlık Bakanlığı tasarıyı yurdumuzda bulunan Amerikalı uzmanlara tevdi etmiş, uzmanlar tasarıyı fazla muhtasar bulmuşlar ve kendi ülkelerinin beş kitaptan mürekkep Trafik kanununu tavsiye etmişlerdir. Bayındırlık Bakanlığınca dilimize çevrilen bu kanunlar, ayrıca Birleşmiş milletler İktisadî ve İçtimaî Konseyinin trafik çalışma grubunun 1926 ve 1931 anlaşmalarını değiştirmek için girişilen faaliyetlerin vesikaları, Alman, İtalyan, Mısır, Belçika, Fransa ve İngiltere tatbikatı gözönünde tutularak geniş bir tasarı meydana getirilmiştir. Daha ziyade dokümanter mahiyette olan bu tasarının incelenmesi sırasında (1949) kanun tasarısını hazırlamak işi Bayındırlık Bakanlığında kurulan bir komisyona havale edilmiştir. Bu komisyon Adalet, İçişleri, Millî eğitim ve Ulaştırma Bakanlıkları temsilcilerinden meydana gelmiştir. Komisyonun hazırladığı tasarı istek üzerine trafikle ilgili meslek kurumlarına gönderilmiş ve şoför vatandaşların Ankarada 1950 eylülünde yaptıkları bir kongrede incelenmiştir. Diğer bazı guruplardan da alınan mütalealar üzerine tasarı hazırlanıp Meclise sevk edilmiştir⁴.

1953'de kanunlaşan bu tasarıda bir çok kaideler konulmuş, bu kaidelere aykırı hareket edilmesi halinde uygulanacak müeyyideler de gösterilmiştir.

Biz bu suçlar arasında alkol ve uyuşturucu madde almışların araba kullanması suçu üzerinde durmak istiyoruz.

I — Mahiyeti

Bu suç, yukarda temas ettiğimiz gibi, otomobilin yayılması ve ucuzlaması üzerine önem kazanmıştır. Ceza kanunlarında özel olarak sarhoş, alkollü veya uyuşturucu madde kullanmış kimsenin araba kullanması fiiline yer verilmiş değildir.

4) Bu hususta «Karayolları Trafik kanunu tasarısı ve Bayındırlık Komisyonu ile geçici komisyon raporu»'ndan (4/VIII/1951) faydalandık. (T. B. M.M. Tutanak dergisi, 1953, Dönem IX, Topl. 3. cilt 17, 24. XI-952 tarihli 8. birleşime bağlı S. sayısı 252, sh. 1/2).

Belçikada Ceza kanununun 557. maddesinin 1 numaralı bendinde «bir arabayı idare edemeyecek durumda olmak» fiili ta 1867'den beri yani otomobilden önce mevcut bulunmuş daha genel bir hükümdür. Fakat daha sonra sarhoş araba kullanmanın uzun süre sarhoşluk suçunun basit bir ağırlatıcı sebebi olarak kabul edildiği görülmüştür. Ancak 15 nisan 1958 kanunu ile sarhoş araba kullanmanın sarhoşluk suçundan ayrı bir başka suç olduğu kabul olunmuştur⁵.

İtalyada da ne mehzaz 1889, ne de ondan sonraki 1930 kanununda bu suç yer almış değildi. Belçikada olduğu gibi bu suçun sarhoşluğun bir ağırlatıcı sebebi sayılması yönüne de gidilmemişti. Bugün 1958 tarihli ve 956 sayılı İtalyan trafik kanunu (Codice della strada) 132. maddesinde bu fiili bir kabahat saymıştır. Kanun ceza kanunundaki alenî ve rezalet çıkaracak derecede sarhoşluk (ubbriachezza) suçunun unsurları olmadan araba kullanmaktaki sarhoşluğu (ebbrezza) cezalandırmaktadır. İkinci haldeki «ebbrezza» kavramının birincisinden çok geniş olduğu, İtalyan kanununda sarhoşluk suçu olarak cezalandırılmıyan az sarhoşlukları da içine aldığı kabul edilmektedir⁶. Araba kullananın sarhoşluk durumu ayrıca Ceza kanununun 688. maddesinde cezalandırılan dereceye varmış ise, bu halde hem araba kullanmak hem de 688.'i ihlal etmek fiillerinin cezalarının içtima ettirilmesi kabul olunmaktadır⁷.

Almanyada bu konuda iki ayrı kaynakta hüküm bulunduğu görülmektedir. Bunlardan biri Strassenverkehrszulassungsordnung'un 2. paragrafının ilk bendi, öteki de Ceza kanununun 315 (a) maddesinin birinci bendinin 2. fıkrasıdır. İlk metin şu şekildedir: «Bedenî veya ruhî bir eksiklik sonucu olarak trafikte emniyetle hareket edemiyen kimse, elverişli tedbirler - gerektiğinde arabanın sevki için değişiklikler yapılarak - alınmadıkça, üçüncü şahısları tehlikeye sokmamak için trafiğe katılamaz.» Ceza kanununun adı geçen hükmü ise şöyledir: «Herkim, alkollü içki yahut başka uyuşturucu mad-

5) Bu hususta, VERSELE, Severin - Carlos: La loi du 15 avril 1958 (Problèmes juridiques et de politique criminelle) Rev. de dr. pen. et de crim., 1963 - 64, sy. 9, sh. 793/794).

6) Meselâ, Pretura di Gardone Val Trompia (La Giustizia Penale, 1962, Parte II, col. 891).

7) DINI, Mario: Reati e pene nelle leggi speciali. Milano, 1959, sh. 413, No. 93, not 67; Bu hususta mahkeme kararı için, La Giustizia penale, 1959, Parte II, col. 727, No. 653

deler aldığı için emniyetle araba kullanmak durumunda olmamasına rağmen araba kullanarak yol trafiğini tehlikeye sokar ve bu yüzden kamu için bir tehlike yaratırsa, hapis cezası ile cezalandırılır.» (Hapis cezası bir günden 5 yıla kadardır - C. K. § - 16). Yazarlar ilk hükmün daha genel olduğunu, herkese yöneldiğini, kamu için tehlike aranmadığını, sadece alkol için sevkedilmediğini belirtmekte, buna karşılık, ceza kanununun daha özel bir hüküm mahiyetinde olduğunu, sadece alkol veya uyuşturucu madde bahis konusu olduğu halde bu hükmün uygulanacağını, herkese değil de ancak motorlu veya motorsuz araç kullananlara yöneldiğini belirtmişlerdir⁸.

Fransada 1958 tarihli «Code de la route»'un ilk maddesi bu suçta ayrılmıştır⁹. Fransız kanununun bir özelliği de bu suçu kabahat saymamasıdır. Bu durumda teşebbüs hareketleri de cezalandırılabilmektedir.

Bu izahlarımızı kısaca sonuçlandırırsak, diyebiliriz ki, bugün genel olarak alkol veya uyuşturucu madde tesiri altında araba kullanmak fiilini cezalandırmak için ceza kanununun dışında kalan özel hükümler kabûlü yolu seçilmiş bulunmaktadır. Bunun sebebi, alkole dayanan trafik kazalarının hızla artması olmuştur. Meselâ, Hamburgda alkole dayanan kazalarda 1952 yılında 433 kişi yaralanmışken, 1960 yılında bu sayının 1542'ye yükseldiği görülmüştür; ölü nisbeti de yüzde 14'den 24'e çıkmıştır.

Bizde de aynı sebeplerin tesiri altında Karayolları Trafik Kanununun 31. maddesi bu suçta mahsus bir yer ayırmıştır.

8) Bu hususta, LIENEN, R. Th. ve MAES, F.: L'ivresse au volant et le délit de fuite en droit allemand (Rev. de dr. pen. et de crim. 1960 - 61, sy. 1, sh. 25 - 27).

9) Fransız kanununun bir özelliği de suçlara en başta yer vermesidir. İsveç Ceza kanununda da görülen bu usûlün İsveçteki izahında, ceza kanunlarının vatandaşları ilgilendirdiği ve bu bakımdan kanunun en başına suçlar hakkında genel hükümler yerine ceza kanununun hususî kısmını teşkil eden suçların getirilmesi gerektiği belirtilmiştir. İsveç kanun koyucusu vatandaşı ilgilendiren hususun hangi fiillerin suç sayıldığı olduğunu düşünmüştür. Aynı hareket tarzını Fransızların trafik kanunu bakımından kabul ettikleri söylenebilir. Bu hareket tarzının uygun olduğunu söyleyebiliriz. Vatandaşlar bu şekilde trafik nizamında en fazla hangi hususlara uymaları gerektiğini daha kolay görebilirler. Kanunun ayrıca müeyyideyi de hemen göstermiş olması doğrudur, bizde olduğu gibi müeyyideler arkadaki bir maddede sayılınca, bunlar hakkında bir fikir sahibi olmak güçleşmektedir.

II — İçkili araba kullanılmasının suç sayılmasında sistemler

Bu hususta başlıca iki sistem olduğunu görmekteyiz. Birinci sisteme göre sadece içki almak değil, fakat içki alındığı için araba kullanamıyacak durumda bulunmak cezalandırılmaktadır. Bundan farklı olan ikinci sisteme göre ise, sadece içki almak cezalandırılmak için yeter, ayrıca sarhoşluk veya içki tesiri altında bulunup bulunmamak önemli değildir.

1 — Araba kullanamıyacak derecede içki almış bulunanın cezalandırılması sistemi

A — SİSTEMİN GEREKÇELERİ

Bu sistem içki almak ile sarhoş olmak arasındaki farkı göz önünde tutmaktadır. Bir kimse içki almış bulunabilir, fakat bu aldığı içki onun üzerinde hiç bir tesir yapmadı ise, cezalandırılmasına lüzum yoktur; buna karşılık eğer hareketlerine tesir edecek kadar içmiş ise, araba kullanmamalıdır, kullandığı takdirde cezalandırılmalıdır.

İnsanın kanında normal olarak bir litrede 0.02 gram alkol bulunduğu söylenmektedir. Kanda daha fazla alkol bulunması halinde ki şahıs yavaş yavaş normalden ayrılmaktadır¹⁰.

Kanda alkol miktarının artmasının doğurduğu sonuçlar adli tipta Balthazar ve Lambert zamanındanberi tespit edilmiş bulunmaktadır. Fakat bu incelemeler alelade sarhoşluk bakımındandır; yoksa ferdin araba kullanmak yeteneği nazara alınarak yapılmış değildir. Bu hususa dikkat edilmek şartile şöyle bir durum tespit edilmiştir¹¹:

Litrede 2 gram alkol bulunduğunda sujeler görülecek kadar davranış bozukluğu göstermektedir. 3 gram halinde bozukluklar her zamanki hareketlerin (meselâ yürüme) ahengine tesir etmekte, 4 gram halinde şuur tamamen kaybolmakta hatta ölüm bile olmaktadır.

10) ESCANDE, P.: L'alcoolique au volant (Revue de science criminelle et de droit pénal comparé, 1962, sh. 377)

11) DE LAET, Dr. Maurice: L'intoxication alcoolique et les accidents de roulage (Rev. de dr. pen. et de crim., 1952/53, sh. 633/634)

Klasik nispetler bu olmakla beraber, araba kullanmaya engel olan nisbetlerin sarhoşluk başlangıcı sayılan 2/1000 gramın altında olduğunda bugün herkes birleşmiştir, denebilir.

a — Nisbetin tatbikatla tayini

Bazı ülkelerde hangi nisbetten sonra fiilin suç sayılacağı kanunda gösterilmiş değildir; fakat tatbikatta bazı nispetler kabul edilmiş bulunmaktadır. Bu hususun kanunla tespit edilmemesinin bazı faydaları üzerinde durulmuştur. Bir kere insanların kandaki alkole dayanmalarının eşit olduğunun söylenemeyeceği ileri sürülebilmektedir. Bu durumda kanuna bir nispet konulması gerçeğe uymayacak, hakimin takdir yetkisini, inceleme imkânını engelliyecektir. Bunun gibi, hatalara düşülmesini önlemek de mümkün olmayacaktır; şöyle ki, hiç içki içmeyen bir kimse azıcık içtiği takdirde içkiye alışkın bir kimsenin çok içmesi hâlinden daha tehlikeli olmasına rağmen tehlikeli olmayan sonuncu kimse cezalandırılırken, daha tehlikeli olmasına rağmen birinci kimse sırf kanunda yazılı nisbete varmadığı için cezalandırılmıyacaktır. Bu ise haksızdır¹². Almanya da kanunda böyle bir nisbetin yer almadığı, önemli olanın görme veya işitme görevlerinin ve şahsın tehlikeli ve ani durumlar karşısındaki reaksiyon yeteneğinin alkol aldığı için azalmış bulunması yahut yeteneklerine olan inancının mübalağalı ve haksız olarak artmış bulunması olduğu söylenmiştir. Bu olayların ise, sarhoşluk için zarurî olandan daha az alkol almakta da kendisini pekala gösterebildiğine işaret edilmiştir. Kanun bir nispet koymamış, fakat tatbikatın kabul ettiği nispet de kesin sayılmamıştır. Tatbikatın kabul ettiği nispetlerin altında olanların kanunu ihlâl etmedikleri kabul edilmiş değildir, kabul olunan husus bu nispetler üzerinde artık kanunun ihlâl edildiğidir; kanunun ihlâl edildiğini ispat için başka delile hacet kalmamaktadır. Fakat nispetin altında kalan kimsenin suçlu olmadığı karine olarak kabul edilmekle beraber, başka belirtilerle suçluluğu ispat edilebilmektedir¹³.

Tatbikatın kabul ettiği nispetler ülkeden ülkeye ve hatta aynı ülkelerde de yıldan yıla değişmektedir. Bu konuda göze çarpan gelişme bu nispetlerin gitgide düşürülmesidir. Kanatımızca, bu nispet-

12) VASSAS, René: Le droit et la route. Paris, 1961

13) LIENEN, R. The. et MAES. J.: a. g. makale, sh. 30

lerin kanuna konulması böyle bir cereyanı engelliyecek mahiyette olmakta, olayların tabiî seyrinin hukuka aksetmesini önlemektedir.

Elimize geçirdiğimiz bilgilere göre, Hollandada alkol miktarı 1.55/1.000'den fazla olursa sanık suçlu sayılmakta, bundan kurtulması zor olmaktadır; buna karşılık bu nispetten az ise, sanık kurtulabilmekte, ancak öteki deliller kuvvetli olursa mahkûm olabilmektedir¹⁴. Buna karşılık, Almanya ve Fransada içtihat 1.50'den sonra sanığın emniyetle araba kullanmasını kabul etmemektedir. Burada da nispetin altında başka deliller olduğu takdirde mahkûmiyetin mümkün olduğu kabul edilmektedir¹⁵. Vassas, Fransada 1/1.000'den az hallerde suç olmadığına kabul edilebileceğine, 1 - 1,50/1.000 arasında durumun tereddütlü olduğunu, 1,50/1.000'den itibaren kanunun açıkça menettiği hususun meydana geldiğini tavsiye kabilinden ileri sürmektedir¹⁶.

Almanyada tatbikat motosiklet ve motorlu bisikletlerde bu nispeti 1.50'den 1.30'a düşürmüştür¹⁷. Bu suretle yine kanunun yapması güç olan ve fakat farklı olması gereken bu nispeti tatbikat nispet kanunda gösterilmemiş olduğu için kabul etmek imkânını bulmuştur.

b — Nisbetin kanunla tayini

Bazı ülkelerde ise hangi nispetten itibaren failin suçlu sayılacağını kanun kendisi göstermiştir. Bu sistemi kabul eden ülkelerin alkol bakımından ötekilere nazaran daha az müsamahalı olduğu kabul edilmektedir.

Belçikada daha önce bu nispeti tayin içtihada bırakılmışken, 1958'de yapılan bir kanun konuyu yeniden düzenlemiş ve 1,50/1.000 nisbetini cezalandırmak için yeter görmüş, hakim bu hususta takdirine yer vermemiştir. Ayrıca arabayı alkollü olarak kullanma anı ile kan tahlili arasında geçen zaman sebebiyle kandaki alkol miktarının azalacağını düşünen kanun koyucu, bu azalmayı telafi et-

14) TIMMENGA, S. J.; L'analyse du sang aux Pays - Bas (Rev. de dr. pen. et de crim. 1953 - 54. sh. 670

15) LIENEN, R. Th. ve MAES, J.: a.g. makale, sh. 30, not 24.

16) VASSAS, René: a.g.e., sh. 197

17) not 15 deki makale, sh. 30, not 25

mek için dakikada 0.00024 gram, saatte 0.144 gram ilâve yaparak hakimın aleyhe tashihte bulunmasını da öngörmüştür ¹⁸.

İsveçte ceza ile müdahale 0.80'den itibaren başlamaktadır. Kanun 0.80-1,50/1.000 arasında fiili cezalandırmakta, 1,50'den sonra cezayı daha da arttırmaktadır ¹⁹. Norveçte ise nispet daha da düşürülmüştür; kanun 0.50/1.000 gramı cezalandırmaktadır. Nihayet İngilterede de yeni bir kanunun 0.50'yi cezalandırmak için yeter görmesinden bahsedilmiştir ²¹.

Yukarda işaret ettiğimiz gibi, nisbetin kanunla tespit edilmesi sistemi bu suçları öteki sistemden daha şiddetli bir şekilde cezalandırmak zorunluluğuna dayanmıştır. Gün geçtikçe bu işi tatbikata bırakan kanunların yavaş yavaş bu sisteme yöneldiği görülmektedir. Her iki sistemde de (gerek tatbikat gerekse kanuna bu işi bırakan sistemler) alkol derecesinin düşürülmesine doğru bir gelişme inkâr edilemez bir durum göstermektedir. Meselâ, Almanya'da tatbikatın cezalandırmak için yeter gördüğü 1,50 nisbetinin 1'e indirilmesi istendiğinden bahsedilmiştir ²² Almanya, Belçika, Fransa, İsveç ve İsviçrede yapılan bilimsel incelemelerde 0.50 gram olduğu zaman alkol nisbetinin tehlikeli olmaya başladığı kabul edilmiştir ²³. Bu durumda İngilterede 0.50'nin cezalandırılması için yeni kanun yapılması istenmiştir. Norveçte ise bu nisbetin 0,35'e düşürülmesini isteyenler vardır ²⁴.

1950 Stokholm alkolizm kongresinde Norveçli yazar Kristensen ve Lofthus insanların % 45'inin 0,21 - 0,50/1000 gram alkol alma halinde teknik olarak araba kullanamayacak duruma girdiklerini bu maksatla hazırladıkları laboratuvarlarda yaptıkları sayısız deneyler sonucu tespit etmiş bulunmaktadırlar. Bunların deneylerini İsveçredeki deneylerin de teyit ettiği söylenmektedir ²⁵.

18) VERSELE, Severin - Carlos: a.g. makale, sh. 797

19 - 20) TUMELAIRE, Léon: a.g. rapor, sh. 375, 378

21) TARA, S. et PEQUIGNOT, G.: L'alcoolisme au volant en Allemagne Fédéral - Diagnostic. Prévention. Sanctions (Annales de Médecine légale, 1961, sy. 6, sh. 579)

22) TARA, S. ve PEQUIGNOT, G.: a.g. makale, sh. 581

23) VERSELE, Severin - Carlos; a.g. makale, sh. 809

24) TUMELAIRE, Léon: a.g. rapor, sh. 385

25) DE LAET, Maurice: a.g. makale, sh. 634

B — SİSTEMİN SONUÇLARI

Sadece içki almak suç olmayıp alınan içkinin arabayı emin bir şekilde kullanmaya tesir etmesinin suç sayılması sistemi bazı sonuçlara varmaktadır. Bunlardan ilk akla geleni kanda tesir edecek kadar alkol bulunup bulunmadığını dakik olarak tespit; ikincisi bunun için zorla kan alınması; üçüncüsü kan aldirmayı reddetmenin suç sayılması, dördüncüsü de muayene edilecek kimsenin içki almasının suç sayılmasıdır.

- a) Kanda tesir edecek kadar alkol bulunup bulunmadığını tespit zarureti

Bunun için kimyasal ve tıbbî incelemeler yapılması gerekli olmaktadır. En basit ve pratik inceleme bazı araçlarla yapılan alkotest'tir. Kandaki alkolün nefesteki alkolle olan ilgisinden hareket edilerek, nefesteki alkolü ölçen basit ve ucuz tüpümsü bazı araçlar yapılmıştır. Şüphe edilen kimse bu tüpe üflemede ve alkol alıp almadığı anlaşılmaktadır²⁶. Deneme menfî çıkarsa şahıs salıverilmekte ve bu suretle iş bitmiş olmaktadır. Deneme müspet çıktığı takdirde ise bu durumun ayrıca inceleme konusu olması gerekmektedir; şahsın doktora götürülmesi, klinik ve kimyasal muayenesinin yapılması ve bu suretle gerçek alkol nisbetinin bulunması icap etmektedir²⁷. Bu durumda negatif alkotestin delil teşkil ettiği, buna karşılık pozitif alkotestin delil teşkil etmediği ve fakat bir (Vorprobe = delil öncesi vasıta) belirti olmaktan ileri gitmediği söylenmiştir²⁸.

Alkotest yapmak için araçlarla bu suretle işin bitmediği ve fakat ayrıca suçluların doktor karşısına da çıkarılması için polisin sür'atli vasıtalarından faydalanması, sık sık merkezler kurulmuş olması da gerekmektedir. Almanyada polisin 25 kilometre gitmeden

26) Bu hususta, bk. MONNIER, D. et RVEDI, W: Etude critique du breathalyser, appareil de dosage de l'alcool dans l'haleine (Rev, int. de crim et de Pol. tech. 1958, sh. 141)

27) Bu hususta, LEVAUX, P.: Contribution à l'étude du comportement psycho-moteur de l'homme sous l'influence de l'alcool (Rev. de dr. pen. et de crim 1957/58, sh. 62)

28) TARA, S. et PEQUIGNOT, G.: a.g. makale, sh. 574/575

yarım saatte suçluları doktor karşısına çıkarabildiğine işaret edilmiştir ²⁹.

Hakimin derece alınmamış olsa bile sarhoşluğa hükmedebileceği fikri ³⁰, kanaatimizce sadece kanunda derece zikredilmediği hallerde kabul edilebilir.

b) Kan alınması zarureti

Şimdilik en ince tespit kan alınarak yapıldığı için, bu hallerde kan alınması gereği akla gelmektedir. Bazı kanunlarda bu hususta açık hüküm bulunmaktadır. Meselâ, Belçikada, Fransada kanunlarda hangi hallerde kan alınacağı gösterilmiştir. Bazı kanunlarda ise bu hususta bir açıklık bulunmamasına rağmen kan muayenesine gidilmiştir; meselâ, Hollandada yazılı hukukun buna engel olmadığı düşünülmüş, Yargıtay bu tatbikatı rıza alınması şartile Ceza ve Ceza Muhakemesi kanununa aykırı bulmamıştır ³¹. Bu hususta açık hüküm ihtiva etmiyen ülkelerde genellikle kan alırken sanığın rızasına ihtiyaç olduğu belirtilmektedir ³². Almanyada ise sanık kan vermek istemediği takdirde bu tedbirin zorla yerine getirilmesinin Ceza Muhakemesi kanununun 81 (c) maddesine uygun bulunduğu belirtilmiştir ³³.

c) Kan alınması isteğinin reddinin suç sayılması

Bazı ülkelerin alkollü araba kullanma halinde sanıktan kan alınması hususunda açık hükümler koyarken, bu isteği yerine getirmeme halini cezalandırdıkları görülmektedir. Bazıları bu tutumu, sanığın takip edildiği suçun ispatı için cebrî muameleye tâbi tutulmaması prensibine aykırı görmektedirler; bu düşünce tarzına göre kan vermemenin suç sayılması sanık üzerinde manevî cebrin kabul edilmesidir ³⁴. 1958 Belçika kanununa göre kan vermemek suçtur; bazı mahkemeler başlarda sanığın rızası olmasını aramışlarken,

29) TARA, S. et PEQUIGNOT, G.: a.g. makale, sh. 577

30) VASSAS, René: a.g.e., sh. 201

31) TIMMENGA, S. J.: adı geçen makale, sh. 663

32) İtalyan Yargıtay kararı için, Il Foro penale, 1963, sh. 643; Hollandada Yargıtay kararı için, TIMMENGA: a.g. makale, sh. 668

33) LIENEN, R. Th. et MAES, J.: a.g. makale, sh. 26.

kontrol mahkemeleri böyle bir rıza şartının kanunda bulunmadığını belirtirken herhalde reddin cezalandırılmasını gözönünde tutmuş olsalar gerektir. Belçika kanunu ancak meşrû kaçınmaların cezalandırılmamasına razı olmuştur; meselâ, sanığın kan alınmasına sihatinin engel bulunması, sağlığı bakımından onun için tehlike yaratması halleri gibi... Fransada ise durum biraz daha değişiktir. Orada kaza olduğu takdirde kan vermek istemiyenin fiilinin suç olduğu kabul edilmekte, sadece alkollü araba kullanma halinde kan vermemenin suç olmadığı sonucuna varılmaktadır³⁵.

ç) Daha sonra alkol almayı suç sayma

Bu suçun cezalandırılmasında kandaki alkol nisbeti önemli olunca, bu nisbetin ölçülmesi ve bu ölçünün de gerçeğe şüpheye yer vermeyecek şekilde tetabuk etmesi gerekli görülmektedir. Onun içindir ki, nadir de olsa bazı kanunların kandaki alkol nisbeti tesbit edilecek kimselerin başkaca alkol alarak ilk durumlarını şüpheli hale düşürmeleri suç sayılmış, bu suretle ilk durumun tam bir şekilde ölçülmesine mecbur olmaları ceza tehdidi altında sağlanmağa uğraşmıştır. Bu nevi hüküm ihtiva eden Norveç kanununun böyle bir araştırmayı gerektirebilecek kişilerin araba sevkinden sonra 3 saat içki içmeleri men edilmiş, buna aykırı hareket suç sayılmıştır³⁶.

C — SİSTEM HAKKINDA İLERİ SÜRÜLEBİLECEK FİKİRLER

Alınmış olan içkinin sanığı araba kullanamıyacak kadar tesir altında bulundurması halinde fiili suç sayıp tesirin bu dereceye varmamış bulunması halinde suç saymamaktan ibaret olan bu sistemin, başlarda, eski sarhoşluk suçu ile sonraki araba kullanma fiilini mezceden bir görüşten hareket ettiğini zannediyoruz. Bu sebepten dolayıdır ki, bu sistem daima sanığın alkol tesiri altında olmasını aramaktadır; gene bu yüzdendir ki bu sistemin uygulanmasında sık sık eski sarhoşluk fiili ile yeni sarhoş olarak araba kullanma fiilinde aranmakta olan sarhoşluk durumunun aynı olmadığı hatırlanmakta, ceza kanunundaki sarhoşluğun çok ileri derecede olması gerektiği, araba kullanma halinde ise çok daha az alkol alma halinin bile cezalandırılması gerektiği hatırlanmaktadır. Escande, sarhoş olmadan da araba kullanmaya tesir eden bir alkol alma ola-

34) VERSELE, Séverin - Carlos: a.g. makale, sh. 799

35) ESCANDE, P.: a.g. makale, sh. 378; VASSAS, René: a.g.e., sh. 191

36) TUMELAIRE, Léon: a.g. rapor, sh. 385

bileceğini, bunun sarhoşluktan ayrı olarak cezalandırıldığını³⁷, Fais burada tıptaki sarhoşluk ile bağlı kalınmasının doğru olmadığını, alelade sarhoşluk aranmaması gerektiğini³⁸, De Laet ve Maurice (Etat d'ivresse, d'ébriété = sarhoşluk hali, sarhoşluk) terimlerinin terkedilmesini bunun yerini «intoxication par l'alcool éthylique (= etilik alkolle zehirlenme) teriminin alması gerektiğini ileri sürmektedir³⁹. Yukarda İtalyan trafik kanununun ceza kanunundaki (ubriachezza) tabirini kullanmayıp (ebbrezza) tabirini kullanmasını daha az sarhoşluğu yeter görmesine delil olarak karşıladığımızı işaret etmiştik. Nitekim, Fransız kanunu böyle bir iltibasa mahal vermemek için olacak, (état d'ivresse = sarhoşluk hali)nden ayrı olarak (sous l'empire d'un état alcoolique)'i de tasrih etmiş, gerek sarhoş gerekse henüz sarhoş olmamasına rağmen alkol tesiri altında olanı aynı ceza ile cezalandırmıştır. Trafik suçlarının cezalandırılması için Avrupa Konseyi tarafından yapılmış mukavelede de cezalandırılması gereken fiiller sayılırken, sarhoşluk halinde (en état d'ivresse) araba sürmenin yanısıra alkol tesiri altında (sous l'influence de l'alcool) araba sürmek de gösterilmiştir⁴⁰ Görüldüğü gibi sarhoşluk halinden ayrı olarak daha hafif bir durumun cezalandırılmak için yeter olduğu anlaşılmıştır.

Bugün kandaki alkol miktarını ölçmek mümkün isede, süjenin alkole alışkanlığının gözönünde tutulması için henüz imkânlar bulunmadığı, bu bakımdan ferdden ferde değişik olan alışkanlık ve bunun sonucu olarak alkole dayanma derecesinin tam olarak tespitine imkân bulunmadığı söylenmektedir. Ayrıca, bu alkol miktarının tespiti hem uzun, hem de pahalı işlemleri de gerektirmektedir⁴¹. Zaten cezalandırılmak için yeterli görülen nisbetlerin gittikçe daha fazla düşürülmesi, dün meşrû görülen durumların aslında hiç de tehlikesiz olmadığını ortaya koymaktadır.

2 — Sadece içki almış bulunanın araba kullanabilip kullanamayacak durumda olmasına bakmaksızın, cezalandırılması sistemi

37) ESCANDE, P.: a.g. makale, sh. 376

38) FAIS, Aldo: Lineamenti della nuova disciplina penale della circolazione stradale. Napoli, 1959, sh. 131

39) a.g. makale, sh. 636

40) Convention européenne pour la répression des infractions routières. Annexe I, m. 3/(a)

41) ESCANDE, P.: a.g. makale... sh. 377

Yukarda, bazı kanunların belli bir nisbeti bulan alkol alma halini cezalandırdıklarını görmüştük. Bu sistemin izahında, istatistik olarak bu nisbetleri bulanlarda içkinin tesir yaptığı esastan hareket edilmiş olduğu söylenmiştir. Kanatimizce, içkinin araba kullanan üzerinde tesir yapması halinde ceza verilmesi gerektiği görüşüne dayanmakla beraber, alkol nisbetinin kanunda gösterilmesi yasak fiilin kabûlü için içkinin tesir yapıp yapmadığını araştırmak külfetinden tatbikatçıyı kurtarmakta, sadece belli bir nisbete varan alkol, fiilin suç sayılması için yetmektedir. Bu suretle, sanığın biraz daha aleyhine bir sisteme varılmış olmaktadır; alkollü olmak yetmekte, bu alkollülüğün tesir etmemiş olması önemli olmamaktadır.

Burada üzerinde duracağımız sistemde ise, bir adım daha atılarak alınan alkolün tesir edip etmemesinin araştırılmasına lüzum kalmadığı gibi, alınan alkolün ne derecede kana karışmış olduğunu araştırmak da önemsiz olmaktadır. Bu suretle, belki daha da şiddetli olan bu sistemde sadece alkol almış bulunmak fiile suç vasfını vermeğe yetmektedir.

Norveçte, Polonyada bu yola doğru gidildiği, Türkiyede ise sistemin bu olduğu görülmektedir.

Polonyada bu konu ile ilgili bir tasarının sadece araba kullananlar bakımından değil, daha geniş bir açıdan meseleyi ele almış olduğu anlaşılmaktadır. Tasarı şu şekilde kaleme alınmıştır: «şartlar icabı yahut meslekî ödevleri sebeble yahut ifa ettiği görevin mahiyeti dolayısıyla hayatı, sağlığı veya malları tehlikeye koyabilecek bir kimsenin alkollü içki kullanması bir yıl hapis veya para cezası ile cezalandırılır.» Tasarının bu ifadesi ameliyata sarhoş gelen operatör ile meselâ tehlike doğurucu bir işle meşgul işçinin fiilini sarhoş şoför kadar içine almaktadır ⁴².

İskandinav ülkelerinde de mevzuatın tam bir içki almamaya doğru yöneldiğine işaret edilmektedir. Norveçte, 1936 tarihli bir kanun bazı işlerle uğraşanların mutlak olarak alkol almalarını yasak etmiştir. «Bazı meslekleri icra eden kimselerin alkol almaktan mutlak olarak çekinmeleri hakkında kanun» askerin, demiryolcuların, vatmanların, tayyarecilerin, eşya ve kişileri taşıyanların görevlerine gelmeden sekiz saat önce içki almamış olmalarını şart

42) Bu hususta, SAWICKI, Jerzy: Les problèmes concernant la responsabilité pénale posée par l'alcoolisme (Rev. de sc. crim. et de dr. pen. comp 1960, sh. 217/218)

koşmaktadır. Fakat bu ülkelerde içkinin çok yaygın olduğu gözönünde tutularak 2,5/1000 alkollü birayı istisna tutmuştur ⁴³.

Türkiyede ise, Senihi Yürüten kanunu diyebileceğimiz bir hükümle gerek genel, gerekse özel araba kullananların içki içmeleri mutlak olarak cezalandırılmıştır ⁴⁴; ülkemizde öteki meslek erbabını öngören bir hükmün bulunmaması, alkol almalarından şikayet edilenlerin araba kullananlardan ibaret bulunması olsa gerektir.

A — SİSTEMİN GEREKÇELERİ

Trafik konusunda tesirli olarak mücadele edebilmek için alkol almayı tamamen yasak etmek gerektiğini ileri sürenler pratikte bu alkol almanın zaten daima zararlı doza yükseldiği fikrindedirler. Alkolden zevk alacak kadar içen daima zarar verecek derecenin üzerine de çıkmış olmaktadır. Dr. Dauphin'e dayanarak bu fikri ifade eden Tumelaire de bu düşüncenin üzerinde durulmasının yerinde olacağını, hemen yabana atmanın kolay olmadığını belirtmektedir ⁴⁵.

Senihi Yürüten Türk Karayolları Trafik kanununa alkol almayı suç haline getiren hükmü koydururken, 41 yıldır meslekte olduğunu, bir kaç kaza yaptığı zamanın bir bardak bira içtiğine rastladığını, bilhassa otobüslerde soğuk zamanlarda «şuradan bir şişe konyak versene» demenin bir çok vatandaşın hayatına mal olduğuna şahit olduğunu ileri sürmüştür ⁴⁶. Vervaeck de, küçük miktarlarda alınmış içkinin trafik kazalarında geniş yer tuttuğu gözleminden hareketle, araç kullananların hiç içki içmemeleri gerektiği sonucuna varmaktadır ⁴⁷.

43) TUMELAIRE, Léon: a.g. rapor, sh. 384; ayrıca biraz değişik anlatmakla beraber, VERVAECK, L.: Le rôle de l'ingestion de boissons alcooliques dans les accidents de roulage (Rev. de dr. pen. et de crim., 1937, sh. 86).

44) Mecliste Trafik Kanun tasarısında evvela «trafik emniyetine tehlike verecek derecede içki almış olanlar»'ın cezalandırılması teklif edilmişti. Meclis görüşmeleri sırasında «umumi nakil vasıtalarını kullananların içki kullanmış olmaları kâfidir» şeklindeki Fehmi Açıksöz'ün değiştirmesi daha da genişletilmiş ve Feridun Fikri Düşünsel hususî vasıta kullananların da aynı işleme tabi olmasını istemiştir (T.B.M.M. Tutanak Dergisi, 1953, cilt 21 sh. 114)

45) TUMELAIRE, Léon: a.g. rapor, sh. 388

46) T.B.M.M. Tutanak Dergisi, 1953; cilt 21, sh. 114

47) VERVAECK, L. a.g. makale. sh. 86

B — SİSTEMİN SONUÇLARI

Sadece içki almış bulunmanın suç sayılması, ayrıca araba kullanabilecek durumda olup olmamanın önemi bulunmaması sistemi kabul edildiğinde öteki sistemde olduğu gibi nisbetin tayini için kan alınması zarurî hale girmemektedir. Klinik bir muayene ile hekimin tahlile başvurmadan bu hususta mütalea beyan etmesi imkân dahilinde sokulmaktadır. Bu suretle göz göre göre alkollü olan bir kimşenin alkol alıp almadığını tespit için klinik muayene metodundan faydalanmamak gibi bir durum ile karşılaşılmasının önü alınmış olmaktadır. Bu sayede ceza hakiminin her türlü delilden faydalanması da mümkün olmaktadır. Klinik muayene ile kan muayenesinin birbirini insanı şaşırtacak kadar tuttuğu hususunda uzmanların beyanları göz önünde tutulursa, klinik muayenenin kan muayenesinden daha isabetsiz olduğu düşünülmemek lâzım gelmektedir.

İçkili araba kullanma halinde içki almanın isbatı sadece kan muayenesi olmayıp klinik muayene de kabul edilince, bazı fiilleri suç saymak gibi bir mecburiyet de kalmamaktadır. Bu suretle kan verme isteğinin reddinin suç sayılması gibi özel bir durum üzerinde durulmasına ve böyle bir hüküm sevkinin sanığın kendi suçunun delillerini vermeğe mecbur olmadığı gibi bir prensibe aykırı düşüp düşmediğini araştırmaya lüzum kalmamaktadır. Yine böyle bir sistemde kan alınmasını gerektiren bir durumda bulunanın sonradan içki içmesinin cezalandırılması da zorunlu olmasa gerektir.

Bu sistemde alkol alındığını gösteren aletlerin kullanılması ile bugün insanlığı çok düşündüren alkollü araba kullanma halinin tespiti mümkün ve yeter olmaktadır. Bu aletlerin kullanılmasının hem kolay, hem ucuz olduğu ileri sürülerek bu usulün teşvik edildiği görüldüğüne göre⁴⁸, bu sistem, bu aletlerin en tesirli ve faydalı şekilde kullanılmasına imkân vermektedir. Kan tahlillerinin yapılması bakımından sık sık merkezler ve personel bulunmayan fakir ülkelerde bu ikinci sistemin daha kolaylıkla uygulanacağı görülmektedir.

48) TSITSOURA, Agaia: Les problèmes posés dans le droit pénal par le développement des infractions non intentionnelles. Rapport présenté au VIII. Congrès de l'Association internationale de droit pénal (Rev. int. de dr. pen., 1961, sy. 3 - 4, sh. 1242)

C — SİSTEM HAKKINDA İLERİ SÜRÜLEBİLECEK FİKİRLER

Kanaatimizce bu sistem içkili araba kullanma suçunun tarih içinde çeşitli ülkelerde gösterdiği gelişmeye daha uygundur.

Yukarda da işaret ettiğimiz gibi, tekniğin nakil vasıtalarına uygulanmadığı zamanlarda trafik nizamına da ihtiyaç yoktu; zamanla teknik araçlara uygulanınca, bunların arzettiği tehlikeyi azaltma çareleri düşünülmüş, bu hususta kaideler konmaya başlamıştır. Alkollü araba kullanma kavramı da bundan sonra önem kazanmıştır. Önce alelade sarhoşluk ile araba kullanırken suç teşkil edecek sarhoşluğun farklı olduğu belirtilmiş, daha sonra da çok az da olsa içki alma hallerinde araba kontrolünün zayıfladığı gözönünde tutularak çok az dozda da olsa, içki alanın araba kullanmaması gerektiği sonucuna varılmıştır. Fakat bir çok ülkelerde alkol almanın yaygınlığı dolayısıyla bu belâ ile müessir mücadele edilmesinde çok zorluklarla karşılaşmıştır. Şarabın ve içkinin örf ve gelenekler arasında olduğu yerlerde bile hiç olmazsa bazı meslek mensupları bakımından tam bir yasaklamaya gitmek zorunda kalmıştır. Helzel, «içkili iken araba kullanma suçu genel ahlak anlayışı bakımından bir dönemeçte bulunduğumuzu bize göstermektedir. Zamanımıza kadar sarhoşluk geniş ölçüde özel bir hal olarak kabul edilirdi; çünkü bunun sonuçları pek önemsizdi. Halbuki araba süren bakımından sarhoşluk toplumsal bir tehlike teşkil etmektedir.... Bizim neslimizin henüz bir ayağı teknik öncesi (prétechnique) dünyada bulunmaktadır ve bu yüzden değer hükümleri insanın artan toplumsal sorumluluğunu ancak çok yavaş ve zorlukla kabul edebilmektedir.» demektedir ⁴⁹.

Yukarda gördüğümüz gibi, bazı ülkeler bazı meslekler bakımından kesin olarak alkol almayı yasak etmişler, bazıları bunu genel vasıta kullananlarla sınırlamaya kadar gitmişlerdir. Fakat aslında hususî araba kullanmakla genel vasıta kullanmanın farkı yoktur. Senihi Yürütenin Türkiye Büyük Millet Meclisinde ifade ettiği gibi, hususî daha hususî otomobil değildir; bunun tehlikesi yayalar ve öteki araçlar için aynıdır, kendisi için bir tehlike olmakla kalmamaktadır.

49) HELZEL, Hans: L'imprudence et les délits de la circulation - Rapport présenté au VIII. congrès de l'Association internationale de droit pénal (Rev. int. de dr. pen., 1961, sy. 3 - 4. sh. 1012)

Bu sistemde kandaki alkol derecesinin ölçülmesine rağmen, belli bir nisbetin muhakkak herkeste aynı sonucu vermediğinden hareket eden tenkide de yer yoktur. Bu tenkide göre alkol derecesi ölçülebilmekte fakat ferдин alkole dayanma deceresi ölçülememektir; bu bakımdan, meselâ, ilk defa içki içen birisi ile yıllardır içkiye alışkın bulunan birisinin kanında aynı nisbette alkol bulunabilir, fakat bunlardan birincisi alkolün tesiri altında kalırken, öteki bu tesiri yenmektedir. Sadece kandaki alkolü bulmakla bu fark bulunmamaktadır.

Bu sistemde ise, böyle bir itiraz yapılamaz; çünkü, sadece alkol almak bizatihi cezalandırılmaktadır, yoksa bunun tesiri olup olmadığı aranmamaktadır.

III — Türkiyedeki durum

Bu konu ilk defa 6085 sayılı Karayolları Trafik Kanununda ayrı olarak düzenlenmiştir. Kanunun hazırlanması sırasında bu konuya ait hükümler ufak tefek değişiklikler geçirmişlerdir.

1 — Metinler

Hükümet Tasarısındaki ilk şekil şöyledir: «m. 31 - Uyuşturucu veya keyif verici madde ve içki almış olanların taşıt veya özel araç kullanmaları yasaktır.»

Bayındırlık Komisyonu bu hükmü biraz değiştirmiştir: «m.31 - Uyuşturucu ve keyif verici madde alanlarla bilmuayene trafik emniyetine tehlike verecek derecede içki almış olanların taşıt veya özel araç kullanması yasaktır.»

Geçici Komisyonun tasarısında aynı hüküm kelime değişikliği ile muhafaza olunmuştur: «m. 31 - Uyuşturucu veya keyif verici maddelerle bilmuayene trafik emniyetine tehlike verecek derecede içki kullanmış olanların taşıt veya özel araç kullanması yasaktır.» Aynı komisyon daha sonraki ek bir değiştirmesinde de pek bir farklı hüküm sevketmemiştir. Şöyle ki: «m. 31 - Uyuşturucu, keyif verici maddeler veya trafik emniyetine tehlike verecek derecede içki kullanmış olanların nakil vasıtası veya müteharrik araç kullanmaları yasaktır.»⁵⁰.

50) T.B.M.M. Tutanak Dergisi, 1953, cilt 17 S. Sayısı 252 ve cilt 21, S. Sayısı 252 Ek, sh. 16

Karayolları Trafik Kanunu hükmüne gelince, bu kanunun 31'inci maddesi şu şekildedir: «Uyuşturucu veya kesif verici maddelerle alkollü içki kullanmış olanlar nakil vasıtası veya müteharrik makina kullanamazlar. - Bu gibiler zabıtaca nakil vasıtası kullanmaktan men olunurlar.»

Bu fiilin müeyyidesini de 58. inci maddenin (c) bendi şu şekilde tayin etmiştir: «Bu kanunun 31. maddesine aykırı hareket eden şoför ve sürücüler 300 liradan aşağı olmamak üzere hafif para cezası ve 15 günden iki aya kadar hafif hapis cezası ile cezalandırılırlar.»

2 — Fail

Kanunun 31. inci maddesinde uyuşturucu veya keyif verici maddelerle alkollü içki kullananların nakil vasıtası veya müteharrik makina kullanmaları yasak edilmiştir. Bu bakımdan, her kim olursa olsun adı geçen durumda olduğunda vasıta veya araç kullanamıyacaktır. Bu maddenin müeyyidesi de 58: C'de gösterildiğine göre, normal olarak bu fiili işleyen herkese buradaki müeyyideler uygulanmalıdır.

Mantık böyle icap ettirmekle beraber, adı geçen 58: C maddesi müeyyidelerin şoför ve sürücülere uygulanmasını kaydetmektedir. Gerçekten adı geçen hüküm «Bu kanunun 31. maddesine aykırı hareket eden şoför ve sürücüler.... cezalandırılır.» şeklinde kaleme alınmıştır. Adı geçen durumda vasıta veya araç kullanmakla beraber, şoför ve sürücü durumunda olmayan acaba var mıdır? Kanuna göre şoför ve sürücünün manası her vasıta veya araç kullanan mıdır?

Kanunun 2. maddesinde şoför ve sürücünün tarifi yapılmıştır. Buna göre, şoför, motorlu taşıtları, müteharrik makinaları veya lastik tekerlekli traktörleri sevk ve idare eden (m. 2/F), sürücü ise motorsuz taşıtları veya hayvanları sevk ve idare eden kimsedir. Bu durumda, şoför ehliyeti almamış olmakla beraber bu durumda araba kullananın cezalandırılması mümkündür. Motorsuz taşıt kullanan kimsenin de bu durumda olması halinde kendisinin şoför olarak değil, sürücü olarak cezalandırılması yoluna gidilebilecektir.

Kanaatimizce, burada şoför ve sürücünün cezalandırılmasından bahsetmek yerine «31. maddeye aykırı hareket edenler» demekle yetinmek daha uygun ve ekonomik olurdu.

3 — Ön şart

Bu suçun faili olabilecek kimselerin suçun maddî unsurunu teşkil eden hareketi yapmadan önce «uyuşturucu veya keyif verici maddeler yahut alkollü içki kullanmış» olması lâzımdır.

Fransız kanunu birinci maddesinde uyuşturucu maddeden hiç bahsetmemişken, bizim kanun, İtalyan kanunu gibi alkol ve uyuşturucu maddeden ayrıca bahsetmiştir. Bunun sebebi herhalde ülkemizde şoför ve sürücülerin uyuşturucu madde almayı daha fazla itiyat etmiş bulunmaları akla gelmektedir. Bilhassa şoförlerin büyük bir kısmının uyuşturucu madde kullandıklarından şikayet edilmekte, bu hususta tahminî bazı yüzdeler verilmekte olduğu gözönünde tutulursa, kanunumuzun alkol yanında uyuşturucu maddeden de niçin bahsetmek zorunda kaldığı daha kolay anlaşılacaktır.

Yukarda da çeşitli vesilelerle temas ettiğimiz gibi, bu ön şartın gerçekleşmesi için, uyuşturucu madde veya alkol alanın sarhoş olmasına lüzum yoktur. Ceza kanunumuzda yer almış bulunan sarhoşluk suçu sarhoşluğun özel bir durum sayıldığı zamanlar ve şartlar içindir, yoksa araba kullanan için değil... Nitekim Yargıtayımız da bir kararında «...mücerret alkol alma kâfi olup sarhoşluk halinin mevcudiyeti şart...» değildir demektedir ⁵¹.

Hükümet tasarısında 31 madde böyle teklif edilmiş iken, sonradan uyuşturucu ve keyif verici maddeyi sadece almak ile yetinilmiş isede içki kullanmış olanların «bilmuayene trafik emniyetine tehlike verecek derecede» içki kullanmış olmaları ön şart olarak ileri sürülmüştü. Bayındırlık Komisyonu tasarısında, Geçici Komisyon tasarısında ve nihayet geçici komisyonun ikinci değişikliğinde hüküm hep aynı kalmıştır. Geçici Komisyonun birinci raporunda «trafiği tehlikeye düşürecek kadar içki almak» keyfiyetinin nasıl tespit edileceğinin sorulmuş olduğu belirtilerek bu maddenin keyfî harekete müsait olduğunun tenkit şeklinde ileri sürüldüğü hatırlatılmakta, bunun için hastaneye gitmenin şart olmadığı, başka ülkelerde olduğu gibi basit bir balon şeklindeki cihaza üflemeyle bu tespit teknik olarak yapılabileceği iddia edilmektedir ⁵². Yukarda

51) Yargıtay 6. C.D., 23/12/961, E. 4238, K. 4197 (Zikreden: Akdoğan - Kıyak - Gencer - Şenel - Perinçek: Ceza Hükümlerini taşıyan hususî kanun ve nizamnameler. İst., 1964, cilt III, sh. 848)

52) T.B.M.M. Tutanak dergisi, 1953, cilt 17 S. Sayısı 252

görmüş olduğumuz gibi, bu denemeler sadece alkol alınıp alınmadığını ortaya koymakta, fakat, eğer kanun alkol almanın belli bir derecede olmasını şart koşuyorsa - ki tasarıda öyledir - alkotest denilen bu usulle yetinilmemekte, kan tahlili veya hekim muayenesi şart olmaktadır. Nitekim, tasarının meclisteki müzakeresi sırasında «Trafik kazası yapacak kadar çok, yapmayacak kadar az» içki alınmış olduğunu tespitinin imkânsız olduğu ileri sürülmüştür⁵³. Bundan hareketle Meclis önce umumî nakil vasıtaları kullananlar bakımından bu kaydın aranmasına lüzum olmadığını düşünmüş, daha sonra da Senihi Yürütenin yaptığı inandırıcı bir konuşma sonunda hususi ve genel vasıta kullananların aynı derecede tehlike teşkil ettiği noktasından hareket edilerek bu milletvekilinin teklifi kabul edilmiştir. Feridun Fikri Düşünsel memlekette muayene imkânı olmadığı için böyle inkılapçı bir hükmün kabûlünün zarurî olduğunu belirtmiştir.

Kanunda geçen alkol kullanmış olmaktan maksadın ne olduğu sorusuna alkollü içki kullananların bu maddelerin tesiri altında iken nakil vasıtası kullanamayacakları, yoksa iki gün önce içki almış olanın vasıta kullanmasına bu hükmün mani olmadığı söylenmiştir⁵⁴. Bu durumda kanda normal olarak mevcut bulunan alkolden daha fazla alkol bulunduğu sürece bu suçun işlenmesinin mümkün olduğu kabul edilmelidir; bizzat komisyon sözcüsünün «bu maddelerin tesiri altında iken» şeklindeki ifadesi, bazı Avrupa ülkelerinde olduğu gibi tesir edecek kadar içki içme şeklinde yorumlanmamalıdır. Çünkü, bu sistemin terkedildiği açıktır.

4 — Maddî unsur

Kanunun 31. inci maddesi, alkollü içki kullanmış olanlar «nakil vasıtası veya müteharrik makina kullanamazlar» demektedir. O halde bu suçun maddî unsuru nakil vasıtası veya müteharrik makina kullanmaktır.

Kanunda geçen teknik terimlerin manalarını aynı kanunun 2. maddesi açıklamaktadır; orada (C) bendinde taşıt, (D) bendinde ise müteharrik makina terimleri açıklanmaktadır. Bu durumda ka-

53) Fehmi AÇIKSÖZ konuşması (Tutanak Dergisi; 1953, cilt 21 sh. 114)

54) Geçici Komisyon Sözcüsü Necip BİLGE'nin Konuşmasından: T.B. M.M. Tutanak Dergisi 1953, cilt 22, sh. 142

nunda 31. maddede geçen taşıt teriminin karşılığı gösterilmemiş gibi gelmekte isede, aslında nakil vasıtası kelimesi taşıt manasındadır. Nitekim, tasarılarda bu maddelere tekabül eden 3 ve 31. maddelerde «taşıt veya özel araç» denirken, geçici komisyon tasarısında 2. maddede nakil vasıtası (C bendi) müteharrik makina (D bendi) tabirleri kullanıldığı için 31. inci maddede de buna uygun olarak nakil vasıtası ve müteharrik makina terimleri kullanılmıştır⁵⁵. Fakat 31. maddede bu uygunluk yapıldıktan sonra, kavramların tarifini veren, yorumlayan 2. maddede nakil vasıtası teriminin kaldırılıp yerine taşıt teriminin getirildiğini görmekteyiz. Bu değişiklik Millî Birlik zamanında Karayolları Trafik kanununu değiştiren 5-1-961 tarihli ve 232 sayılı kanunla yapılmıştır. Bu kanunun 2. maddede nakil vasıtası tabiri yerine taşıt tabirini koyduğu fakat 31. maddedeki nakil vasıtası tabirini taşıt yapmayıp bıraktığı görülmektedir. Netice itibarile 31. maddedeki nakil vasıtası 2. maddede taşıt adı altında tarifini bulmaktadır.

Kanundaki tarife göre, taşıt yahut nakil vasıtası karayolunda insan, hayvan ve eşya taşımaya yarayan araçlardır. Kanun bunların motorlu veya motorsuz olması arasında fark görmemiştir. Hatta bunları ayrıca tarif de etmiş, makine gücü ile hareket edenlerin motorlu taşıt, insan veya hayvan gücü ile hareket edenlerin motorsuz taşıt olduğunu belirtmiştir. Bu tarife göre otomobil, kamyon gibi bisiklet, el arabası da taşıttır. Bunları alkol alıp kullanmak cezalandırılmaktadır. Yegane sınır karayolunda olmaktır.

Kanunda müteharrik makineden maksadın ne olduğu da gösterilmiştir. Taşıttan farkı, bunun karayolunda insan, hayvan veya eşya nakliyatı yapmamasıdır. Bunlar traktör, yol makinası, tank gibi tarım, sanayi, bayındırlık, millî savunma ve buna benzer hizmetlerde kullanılan paletli veya madenî tekerlekli araçlardır.

Kanun «lâstik tekerlekli traktör» için ayrı bir tarif vererek bunu ne taşıt ne de müteharrik makine saymamış görünmektedir. (m. 2. bend E). Bu durumda ilk nazarda alkol alıp lastik tekerlekli traktör kullananın fiili, lastik tekerlekli traktör kanuna göre ne taşıt, ne de müteharrik makina tarifine girmediği, kanun ise bunların kullanılmasının suç sayıldığını gösterdiği için cezalandırılma-

55) Bak. T.B.M.M. Tutanak Dergisi, 1953, cilt 21, S. Sayısı 253'e ek, sh. 10 ve 16

sının nasıl mümkün olacağı akla gelmektedir. Mesele şöyle halledilmelidir. 31. madde müteharrik makineyi alkollü kullananın fiilini ilk defa suç saydığında, traktör müteharrik makina olarak tarif edilmekteydi; sonradan 232 sayılı kanun müteharrik makina tarifini parçalamış lastik tekerlekli traktörleri bunun dışına çıkarmıştır. Bu durumda kanun koyucunun 31. maddeyi yazarkenki iradesine bakılırsa, buradaki traktör, lastik tekerlekli olsun olmasın, maddeye girmektedir. Sonraki değişiklik ile 31. maddenin alanının darlaştırılmak istendiği hakkında en zayıf bir gerekçe bile bulmak imkânı olmadığından, 31. madde uygulaması bakımından lastik tekerlekli de olsa, traktörün müteharrik makina tarifi içinde bulunduğunu kabul etmek ve bu aracı kullanmak suretile de inceleme konusu suçun meydana geleceğini kabul etmek gereklidir. Kaldı ki kanun lastik tekerlekli traktörü insan, hayvan ve eşya taşıyan traktör olarak tarif ettiğine göre, bunların taşıt içine girdiğini kabul etmek de kanuna aykırı düşmemektedir.

Suçun maddî unsuru nakil vasıtası veya müteharrik makine kullanmak olunca, kullanmaktan maksadın ne olduğunu tayin etmek gereklidir. Kanaatimizce, kullanmak sevk etmek, harekete getirmek manasındadır; karayollarında bu sayılan vasıtaları harekete getirmiş alkollü herkes bu suçu işlemiş olmaktadır. Bu durumda otomobil gibi, üçtekerlekli karpuz arabası güden de cezalandırılmak lâzımgelmektedir.

5 — Manevî unsur

Kanunumuz alkol alıp araba kullanma suçunu kabahatler arasında mütalea etmiştir. Genel olarak kabahatlerde kasdın ispatına lüzum bulunmamakta, kanunun menettiği hareketin işlenmesi halinde fail cezalandırılmaktadır. Nitekim, Yargıtay da «...hadise sırasında sanığın sarhoş olduğu anlaşılmasına ve kabahatlerde kasdın sübûtu şart olmamasına göre (sanığın kasıtlı olarak alkollü vasıta kullandığı hakkında mahkûmiyetine yeter delil elde edilemediğinden) bahisle beraat kararı verilmesi yolsuzdur» sonucuna varmıştır⁵⁶. Kanunumuz 45. maddesinin son fıkrasında kabahatlerde kast sabit olmasa da failin sorumlu olacağını kabul etmektedir.

56) Yargıtay, 6 C.D., 26/12/961, E. 4274, K. 4251 (Zikreden, AKDOĞON - KIYAK - GENCER - ŞENEL - PERİNÇEK : Ceza Hükümlerini taşıyan hususî kanun ve nizamnameler, cilt III, 1964, sh. 825)

Fransada memurun emri üzerine içkili bir kimsenin arabasının park yerini değiştirmesi cezalandırılmamıştır⁵⁷ Kanaatimizce bizde de bu sonuca varmak gerekir. Bu faraziyede fail memurun verdiği emri icra ettiği için kendisinin sorumlu olmadığını, kısaca bir hukuka uygunluk sebebi bulunduğunu farzetmektedir; hüsnüniyeti kendisinin cezalandırılmasına engel olacaktır⁵⁸.

6 — İcra

Suç içkili, alkollü bir kimsenin araba kullanması ile tamamlanmaktadır. Fransada sarhoş bir kimsenin direksiyona oturup arabayı hareket ettirmek üzere gerekli hareketleri yapması halinde yakalanmasında bu suça teşebbüsten dolayı cezalandırılması yönünde çeşitli kararlara rastlanmaktadır⁵⁹. Yazarlar da teşebbüsün kabûlü için icraya başlamak gerektiğini belirtmekte, meselâ Noelde eğlenenler ne olsa evlerine araba ile dönecekler, o halde bunları bu suçtan cezalandıralım demenin yanlış olduğunu, teşebbüsten bahsedilebilmek için alkollü olan kimsenin direksiyona oturması yahut hiç iltibasa mahal vermiyecek şekilde arabayı hareket ettirmek için ona yerleşmesi gerektiğini ileri sürmektedirler⁶⁰. Bizim Kanunumuz bakımından mesele daha basitleşmektedir; ceza kanunumuz kabahat fiillerinde teşebbüsü cezalandırmamıştır. Bu incelediğimiz suç da kabahat olduğu için bu suça teşebbüs olup olmayacağı münakaşa edilmeyecektir.

7 — Müeyyide

Alkollü araba kullanma suçunun müeyyideleri arasında dar manada cezalar yanında emniyet tedbiri mahiyetinde olanlar da bulunmaktadır. Bugün emniyet tedbirleri ile cezalar arasında o kadar fazla bir yakınlaşma görülmektedir ki, bunların birbirinden nazarı olarak ayrılması zor olduğundan hepsini müeyyide adı altında toplamak rahat olacaktır; fakat yaşayan hukuk bu iki çeşit müeyyideyi daha henüz bazı farklı hükümlere tabi tuttuğu için biz de ikisini

57) VASSAS, René: a.g.e., sh. 199

58) DÖNMEZER, Sulhi - ERMAN, Sahir: Nazarı ve tatbikî ceza hukuku. Umumî Kısım, cilt II, sh. 304/305

59) Juris - Classeur Pénales annexes (Police de Roulage: Code de la route. Commentaire, fas. III, No. 128)

60) VASSAS, René: a.g.e., sh. 201

ayırmayı bu farklı hükümlerin izahı bakımından kolaylık sağlayacağı düşüncesile kabul etmiş bulunmaktayız.

A — CEZALAR

Bu suçun cezası hem para cezası hem de bunun yanında hafif hapis yani hürriyeti bağlayıcı ceza olarak görülmektedir. Bunun yanında kanun bu suçun ehliyetin geri alınması tedbirini de gerektirdiğini başka bir maddesinde göstermektedir. Zaten başlarda da temas ettiğimiz gibi, Karayolları Trafik kanunu yasak fiilleri, suçları tarif ederken cezalarını göstermemektedir. Halbuki, Fransada olduğu gibi suçtan sonra hemen cezasının gösterilmesinde zarar olmadığı gibi üstelik vatandaşların kanunu ve daha önemlisi fiillerinin müeyyidesini bilmesi bakımından fayda olduğu kanaatindeyiz.

Fransada bu suç ayrıca taksirle adam öldürme ve müessir fiil suçlarının da ağırlatıcı sebebi sayılmış ve bu husus da suçu düzenleyen maddede (Kanunun 1. maddesinde) gösterilmiştir. Bizde ise böyle bir hüküm olmadığından bu durumda taksirle adam öldürme veya müessir fiil suçu işleyen hem o suçtan hem bu suçtan cezalanıp cezaları içtima hükümlerine göre birleştirilecektir.

a) Genel cezalar

İşaret ettiğimiz gibi, 31. maddede tanımlanmış bu suçun cezası 58. maddenin (C) bendinde gösterilmiştir. Buradaki hükme göre «Bu kanunun 31. maddesine aykırı hareket eden şoför ve sürücüler 300 liradan aşağı olmamak üzere hafif para cezası ve 15 günden iki aya kadar hafif hapis cezası ile cezalandırılırlar».

Kanunun şoför ve sürücülerden bahsetmesinin «herkes» terimini daraltıcı mahiyette olmadığından yukarda «Fail» bahsinde söz etmiştik.

Bazı yazarların bu suçlarda para cezasının daha tesirli olduğunu ileri sürdüklerine rastlanmaktadır. Bunlardan Rousconi'ye göre, mahkemeler hürriyeti bağlayıcı ceza vereceklerine, hatta bunun tecil edilebilip edilemeyeceği üzerinde duracaklarına, para cezası tayini yoluna gitmeyi düşünmelidirler. Çünkü hernekadar araba sahibi olmak belli bir malî durumda bulunmayı gerektirmekte isede, bugün materyalist bir toplum içinde bulunduğumuz unutulmamalı-

dır; araba sahiplerinin zarurî ihtiyaçları karşılanmış, hatta fazlası da bulunmuş olabilir, fakat yine de bunlar malî zararlara uğramak istemezler. Bu bakımdan, hürriyetinden mahrum kılmak yerine parasından mahrum kılmak daha ağır olmaz mı? ⁶¹

Kanaatimizce, bu nevi fikirleri, hele avukatlar tarafından ileri sürüldüğünde, ihtiyatla karşılamalıdır. Başka suçlar bakımından tesirli olan hürriyeti bağlayıcı cezanın sırf araba sahipleri paranın değerini bildikleri için bunlar bakımından tesirsiz olduğu kabul edilemez ve tatbikat da bu yöndedir. Belçikada sadece trafik suçları için cezaevleri düşünülmüş ve yapılmıştır. Konforuna düşkün bu kimseler için cezaevinin korkutucu tesiri küçümsenemez. Kaldı ki, bir çok ülkelerde olduğu gibi, bizde de bu suçu işleyenler özel araba sahiplerinden ibaret değildir. Kamyon ve bilhassa otobüs şoförleri de düşünülmelidir. Bunlar bakımından tesirli kabul edilen hürriyeti bağlayıcı cezanın ötekiler bakımından tesirsiz olduğunu kabul mantıkî olmaz.

Tatbikatta hürriyeti bağlayıcı cezanın tecil edilmesi üzerinde mahkemeler titizlenmektedir. Meselâ, Norveçte hürriyeti bağlayıcı cezanın tecil edilmesinden genellikle çekinildiği belirtilmektedir. Tumelaire'e göre, mahkemeler bu hususta titiz davranmakta, kaide olarak cezayı tecil etmemekte, özel sebepler bulunduğu takdirdedir ki suçlunun cezası tecil edilebilmektedir; 1936 - 39 devresinde 135 mahkûmiyetin sadece 12'sinin tecil edildiği, 7'sinin para cezası ile cezalandırıldığı belirtilmiştir ⁶². İsviçre Yüksek Mahkemesinin de tecil bakımından alkol alıp araba kullananlara karşı çok sert olduğu ileri sürülmektedir. Bu mahkemeye göre, «Genel kaide olarak böyle bir davranış öyle bir kayıtsızlık ve başkasının hayatına o kadar değer vermemeyi ifade etmektedir ki, bu kimsenin cezasını tecil etmek için böyle bir tedbirin onu kötü yoldan uzaklaştıracağını ciddî olarak kabûle sevkeden özel şartların bulunması gereklidir. (Recueil des Arrêts du Tribunal Fédéral Suisse, 88, IV - Journal des Tribunaux, IV, 1962, 9, v.b.). Rousconi, sahtekâr, dolandırıcı gibi suçluların cezasının tecil edilmesine karşılık, alkol alıp araba kulla-

61) ROUSCONI, B.: A propos de la répression pénale de l'ivresse au volant (Rev. int. de crim. et de police technique, 1965, cilt XIX, sy. 3, sh. 227).

62) TUMELAIRE, Léon: a.g. rapor, sh. 379

nanın bu muameleye tâbi olmasını kabul etmemekte, fakat Kanton Mahkemelerinin hatta bazan daha şiddetle bu içtihadı takip etmelerinden yakınmaktadır ⁶³.

Kanaatimizce, kanunların titiz yahut müsamahalı uygulanması o ülkenin o tarihî anda içinde bulunduğu şartlarla sıkı sıkıya ilgilidir. Bazı ülkelerde bu hususta titiz davranılmasının sebepleri bulunmalıdır. İçkinin çok köklü olarak yerleştiği, örf ve adetler arasında yer aldığı ve hatta dinin bir icabı gibi sayıldığı hristiyan ülkelerin bu hususta şiddetli davranmalarından başka çareleri olmasa gerektir. Fakat bu demek değildir ki bu ülkeler bu suçu işleyenleri tecilden mahrum bırakmaktadırlar; sadece bu hususta özel durumlar aramaktadırlar.

b) Özel cezalar

Para cezalarının suçlunun durumuna uydurulması sistemi bilhassa bu suçlarda daha önemle uygulanmalıdır; çünkü, bu suçları işleyenler normal para cezalarını kolaylıkla verebilirler.

Bazı ülkeler suçlunun ödemeyi bizzat yapmasını (Meksika C.K. m.29) aramaktadır. Fakat bunun tespitindeki zorluğun nasıl yenileceği meselesi vardır. Bazı Güney Amerika ülkelerinin de kazadan sonra suçlunun tasarruflarını muteber saymamak yoluna gitmişlerdir ⁶⁴.

Tıpkı kumar suçunda masa ve iskemleler için yapıldığı gibi, arabanın müsaderesini de bir ceza olarak öngörenler olmuştur ⁶⁵.

Bu hususta Türkiyede Cezaların infazı hakkındaki kanunun hükümleri bulunmaktadır. Bu kanun kısa süreli cezaların yerine uygulanabilecek «cezalar»'dan bahsetmektedir. İnceleme konusu suçun cezası da 6 ay hürriyeti bağlayıcı cezayı aşmadığı için, kanunun 4 maddesindeki hükümlerden faydalanmak mümkündür.

Bu hükümlerden bazıları ceza isede, bazıları emniyet tedbiri mahiyetinde olduğundan daha sonra incelenen müeyyideler arasında söz konusu edilecektir.

63) ROUSCONI, B.: a.g. makale, sh. 227

64 - 65) VERSELE, S.C.: La loi du 15 avril 1958 (Problèmes juridiques et de politique criminelle) (Rev. de dr. pen. et de crim. 1963-64, sy. 9, sh. 819/820).

Hürriyeti bağlayıcı cezanın para cezasına çevrilmesi imkânı kabul edilmektedir. Kabahatlerde beher gün karşılığında 5 ilâ 10 lira hesap edilecektir. (bend 1) Kanun bu suretle zengin olan kim-
senin daha fazla para vermesini imkân dahiline almıştır; fakirin de
cezasını durumuna göre tayin imkânı verilmiştir.

Hürriyeti bağlayıcı cezanın çalıştırma cezasına çevrilmesi de
mümkün kılınmıştır. Bu ceza en fazla 6 ay sürebilecektir (bend 2).

B — EMNİYET TEDBİRLERİ

Versele, trafik suçlarında, bazı tedbirlere hükmedilmesinin fay-
dalı olabileceğini düşünmektedir⁶⁶. Bunların arasında sanığın bir
ilk yardım hastanesinde bir veya iki gün trafik kazalarının sonuç-
larını görmesi, bizzat bir yaralı ile uğraşmaya mecbur edilmesi,
ehliyetnamenin iptal edilmesi, geceleri veya pazar tatilinde araba
sürmenin yasak edilmesi gibiler bulunmaktadır.

Bunların bazılarını bizim kanunlarımız imkân dahiline sokmuş
görünmektedir. Bu hususta trafik kanunu ve cezaların infazı hak-
kındaki kanun hükümleri üzerinde durulabilir. Ehliyetin geri alın-
ması, bir ıslah müessesesine devam etme, muayyen bir yere gitmek
yasağı, sarhoşlukta itiyadı iptila derecesine vardırıanların tedavisi
(C.K.m. 573) bunlar arasındadır. Bunlar ceza değil, emniyet tedbiri
sayıldıklarında, affedilmeleri, tecil edilmeleri kabul edilmemek ge-
reker⁶⁷.

a) Ehliyetin geri alınması

Bu hususta hem cezaların infazı hakkındaki kanunda, hem de
trafik kanununda hükümler vardır. Kanun bu tedbiri geçici ve dai-
mî olmak üzere iki şekilde göstermiştir.

aa) Geçici olarak ehliyetin geri alınması

Trafik kanununun 60. maddesinin (D) bendine göre bu suçu ilk
defa işleyenlerin ehliyeti alınmamaktadır. Buna karşılık ilk mah-
kûmiyetten itibaren bir yıl zarfında aynı suçu tekrar işleyenlerin
ehliyeti bir ay, iki defa işleyenlerin altı ay süre ile geri alınmak-

66) VERSELE, S.C.: a.g. makale, sh. 821

67) Meselâ, bu yönde, Versele, S. C.: a.g. makale, sh. 811/812

tadır. Cezaların infazı hakkında kanunun 4. maddesinin 6. bendi kısa süreli ceza yerine bir aydan bir yıla kadar ehliyetin alınmasını mümkün kılmaktadır. Bu durumda hakim trafik kanununa göre ilk defa bu suçu işleyene verdiği hafif hapis cezasını da geçici olarak ehliyetin geri alınması cezasına çevirmesi mümkün olmak lâzımdır. Hürriyeti bağlayıcı ceza yerine her zaman bu tedbirin alınması da hukuken mümkün olmalıdır.

bb) Daimî olarak ehliyetin geri alınması

Cezaların infazı kanununda olmayan bu tedbir trafik kanununda yer almıştır. Bir kere uyuşturucu madde kullananlar mahkûm olunca ehliyet daimî olarak geri alınmaktadır (m. 60: C). Bunun dışında bir kere bu suçtan mahkûm olduktan sonra, bir yıl içinde aynı suçu üç defa işleyenlerin de ehliyeti daimî olarak geri alınmaktadır.

Kanunlarımıza göre ehliyetin geri alınması cezası mutlaka hakim kararı ile olmalıdır (m. 60/son). Kanunumuz, esas itibarile mahkûmiyet halindedir ki ehliyetin geri alınmasını kabul etmekte isede, kanunî takibat neticeleninceye kadar ilgili hakim «tedbir mahiyetinde geçici olarak» bu kararı vermesini kabul etmektedir. Bu da emniyet tedbirinin geçici olarak uygulanmasına hakim karar vermesi olmaktadır.

b) Tedaviye tâbi tutulma

Ceza Kanunumuz 573. maddesinde alkoliklerin, 404. maddesinde de uyuşturucu madde kullananların alışkanlıkları iptila derecesinde ise, salahları tıbben tebeyyün edinceye kadar hastanede tedavi ve muhafazasını kabul etmiştir. Cezaların infazı hakkındaki kanun da kısa süreli hürriyeti bağlayıcı ceza alanların bir ıslah müessesesine devam etmeye mecbur tutulabileceğini kabul etmiştir (m. 4: bend 4).

c) Belli yere gitme yasağı

Yine infaz kanununa göre, kısa süreli hürriyeti bağlayıcı ceza alanların «muayyen bir yere gitmekten men» edilebilmeleri mümkündür. Bu suretle, bu suçu işleyenlerin de meyhanelere devam etmesi yasak edilebilir. Kanun bu yasağın bir yılı geçmemek kaydile

karar altına alınmasını öngörmektedir (m. 5). Bu yasağın uygulanmasını kontrol tabiatile kolay değildir. Aykırı hareket edilmesi halinde kanunda ayrıca bir ceza da gösterilmiş değildir. Herhalde 526. maddedeki suç bahis konusu edilebilecektir, kanaatindeyiz.

ç) Meslek ve sanatı icra yasağı

İnfaz kanununda kısa süreli hürriyeti bağlayıcı ceza yerine bir yılı geçmemek üzere bazı faaliyetlerin veya meslek ve sanatın menedilebileceği hakkında hüküm yer almış bulunmaktadır (m. 4: 5). Bu suçu işleyenler hakkında bu hükmün de uygulanabileceğini ve hafif hapis yerine bu tedbire başvurulabileceğini zannediyoruz.

Sonuç

Teknik, hukuk kaidelerine de tesir etmekte, evvelce olmayan bir kısım kuralların meydana getirilmesi gerekmektedir. Trafik suçları bunun en önemli misâlidir. Son yüzyılda motorlu araçların fazlaşması bu araçların hareketlerinin düzenlenmesi ihtiyacını doğurmuştur. Çünkü, trafiğin kaideye bağlanmaması halinde insanlık gerek can, gerekse mal bakımından bir çok zararlara uğramaktadır; bu zararların savaşlardaki zararlarla karşılaştırılacak kadar fazla olduğu da dikkati çekmektedir.

Trafik suçları arasında en fazla zarar olan ölüm sonucunu doğurana hızlı araba sürmek olarak görülmektedir. Hızlı araba sürmek ile alkollü araba sürmek arasında daima bir ilgi bulunduğu belirtilmiştir. Bu yüzden ölüm sonucunu doğurma bakımından ikinci sebebin de alkol almak olduğu söylenmiştir⁶⁸. Bu sebeptendir ki alkollü araba kullanmak hemen hemen bütün trafik kanunlarında ayrıca gösterilen bir suç olmuştur.

Mukayeseli hukukta bu suçun cezalandırılmasında bir gelişmeden bahsedilebilir. Şöyle ki, önce trafiğe tehlike verecek kadar içki almak cezalandırılırken, sonradan yavaş yavaş bu tehlike verecek derecenin ne kadar olacağı üzerinde daha titiz bir şekilde durulmaya başlanmış, gitgide daha az alkol almak cezalandırılmış, bazan

68) MENDOZA, José Rafael: Les aspects de la prévention à l'égard de la victime de l'accident dans les délits en matière automobile. Rapport présenté au VIII. Congrès de l'Association internationale de droit pénal (Rev. int. de dr. pén. 1961, sy. 3 - 4, sh. 1128).

da kanun belli bir dereceyi geçtikten sonra ceza verilmesini mecburî kılmıştır. Daha sonra genel vasıta kullananlar için alkol almış bulunmanın mutlak olarak suç sayıldığına rastlanmıştır. Bizim sistemimizde ise, bazı yerlerde genel vasıtalarda kabul edilmiş bu esasın özel vasıtalar bakımından da kabul edildiğini görmekteyiz. Tabiatile en mantıkî sistem her halde budur. Fakat tatbikatta uygulanmasının kolay olmadığı da teslim edilmelidir. Bu sistem içinde içkili gzinodan çıkan herkesin cezalandırılması mümkündür. Bazı yazarların dediğine bakılırsa içki zevk verecek kadar içildiğinde, zaten trafik için tehlikeli olacak derece aşılmıştır. Bu doğru olduğu takdirde bizim sistemimizin de doğru olduğu kabul edilmelidir.

Kanunumuzun bu suç gibi öteki suçlar bakımından da tenkit edilebilecek bir yönü, cezaların hemen suçlardan sonra gösterilmiş olmamasıdır. Genel mahiyetteki bu tenkit trafik suçları bakımından da aynen varittir. Fransada bu suçun trafik kanununun hemen baş tarafına koyulmuş bulunduğu ve cezasının da gösterildiği göz önünde tutulursa, bizim trafik kanununda da ihlallerin hemen arkasından cezaların da gösterilmesinin vatandaş için daha uyarıcı olacağını zannediyoruz.