

Suç Siyaseti Tercihleriyle İtalyan Ceza Hukukunda Trafikte Öldürme Suçu^(*)

The Crime of Vehicular Manslaughter in Italian Criminal Law
With Criminal Politics

Dr. Öğr. Üyesi **Ozan Ercan TAŞKIN**^(**)

Öz

İtalya'da 1990'lı yıllardan itibaren, uyuşturucu madde ve/veya alkol tesiri altındayken ölüm ve yaralanmayla sonuçlanan trafik kazalarına yol açan failere yönelik olmak üzere müeyyide sisteminin katılaştırılmasını talep eden kamuoyu tepkisi bulunmaktaydı. Söz konusu tepkiler öncelikle uygulamada karşılık bulmuştu. 2011'den itibaren, trafik kurallarının ağır şekilde ihlal edilmesi sonucunda meydana gelen ölüm veya yaralanmalarda, suçun manevi unsuru, (bilinçli) taksir yerine dolaylı kast üzerinden belirlenmeye başlamıştır. Nihayetinde İtalyan kanun koyucu, 2016 yılında İtalyan Ceza Kanunu'nun 589bis maddesinde yaptığı düzenlemeyle, ilk kez, trafikte öldürmeyi (*omicidio stradale*) yeni ve bağımsız bir suç olarak mevzuata dâhil etmiştir. İtalyan kanun koyucu, taksirle işlenen bir suç, sembolik bir tercihle, madde başlığında taksir kavramına yer vermeksizin başlıklandırmıştır. Bu düzenleme beraberinde, suçun manevi unsurunun tayini sorununun, cezada orantılılık ilkesine kadar dogmatik ceza hukuku ve ceza siyaseti alanına ait tartışmaları da getirmiştir.

Anahtar Kelimeler

Taksir, Bilinçli Taksir, Olası Kast, Suç Siyaseti, Cezai Popülizm.

Abstract

Since 1990's there has been a public reaction in Italy to demand the strengthening of the sanctions system for perpetrators of traffic accidents resulting in death and injury while under the effect of drugs and / or alcohol. The result of the reactions was primarily reflected in the enforcement. Since 2011, in cases of death or injury resulting from severe violations of the traffic rules, the subjective elements of the offense have been determined by probable intent instead of (conscious) recklessness. Finally, the Italian legislator amended the regulation of article 589bis of the Italian Penal Code in 2016 and, for the first time, vehicular homicide (*omicidio stradale*) was regulated as a new and independent crime. The Italian legislator, as a symbolic choice, named the offence which is committed with negligence, without including the concept of negligence in the title of the article. This amendment has brought about the discussions of dogmatic criminal law

(*) Makalenin editörlüğe gönderildiği tarih: 16.08.2019. Birinci hakeme sevk tarihi: 01.09.2019. Raporun birinci hakemden dönüş tarihi: 02.10.2019. İkinci hakeme sevk tarihi: 01.09.2019. Raporun ikinci hakemden dönüş tarihi: 02.09.2019.

(**) Anadolu Üniversitesi, Hukuk Fakültesi, Ceza ve Ceza Muhakemesi Hukuku Anabilim Dalı,
E-posta: oetaskin@anadolu.edu.tr,
Orcid Id: <https://orcid.org/0000-0002-7497-2318>.



and criminal politics from the question of the determination of the subjective elements of offense to the principle of proportionality in punishment.

Keywords

Negligence, Conscious Negligence, Probable Intent, Criminal Politics, Penal Populism.

1. GİRİŞ

Dünyanın birçok ülkesine benzer şekilde 1990'lı yılların sonlarından itibaren İtalya'da da,¹ uyuşturucu madde ve/veya alkol tesiri altındayken ölüm ve yaralanmayla sonuçlanan trafik kazalarına yol açan faillere yönelik olmak üzere müeyyide sisteminin katılaştırılmasını talep eden toplumsal tepki bulunmaktaydı ve durum sosyal alarm olarak adlandırılıyordu.² Bu tepki ve talep karşısında İtalyan kanun koyucu, İtalyan Ceza Kanunu'nun (İCK) 589bis maddesinde, 23 Mart 2016 tarih ve 41 numaralı kanunla yaptığı düzenlemeyle ilk kez trafikte öldürme (taksirle)- (*omicidio stradale*) yeni ve bağımsız bir suç³ olarak mevzuata dâhil oldu.⁴

¹ Daha eski tartışmalar için bkz, Eleonora Addante, "Vox populi vox Dei? L'omicidio Stradale: una Riforma Figlia del Tempo Attuale", *Archivio Penale*, 2017, S.2, s.3.

² Alessandro Cecero, *I Nuovi Reati di Omicidio e Lesioni Stradali tra Vecchie Questioni e Nuovi Scenari Applicativi*, Tesi di laurea magistrale, Università di Pisa, (<https://etd.adm.unipi.it/etd-03292017-091226>) E.T.: 07.07.2019, s.95; Henüz karayolları konusunda kamuoyunda güçlü bir tepkinin olmadığı 2001 yılında Avrupa Birliği tarafından, trafik davranış kurallarına yönelik "2010 Yılına Kadar Avrupa Ulaşım Politikası" adıyla ilk "beyaz kitap" yayınlandı. Öncelikli hedef olarak tüm üye devletler arasında karayolunda meydana gelen trafik kazalarında ölüm sayısının yarıya indirilmesi gösterildi. Bkz. Giuseppe Losappio, "Dei Nuovi Delitti di Omicidio e Lesioni Stradali", *Diritto Penale Contemporaneo*, https://www.penalecontemporaneo.it/upload/LOSAPPPIO_2017a.pdf, E.T.: 25.06.2019, s.4; Elena Fabbri, "Il Delitto di Omicidio e Lesioni Personali Stradali: Dalla Riforma alle Problematiche Applicative", *Il Foro Malatestiano*, Fascicolo n.1/2017 www.ilforomalatestiano.it, E.T.: 10.07.2019, s.1.

³ Bazı Avrupa ülkelerinde trafikte öldürme suçu düzenlenmiştir. İngiltere'de fiil, taksirden ayrı değerlendirilir. Almanya'da trafikte öldürme veya yaralama taksir kalıpları içinde değerlendiriliyor olsa da, bu sonuçlar ortaya çıkmamış olsa bile bazı trafik kurallarının ihlali durumunda hapis cezası öngörülmüştür. Ayrıntılı bilgi için bkz. Vergallo G. Montanari/E. Marinelli/N.M. di Luca/V. Masotti/R. Cecchi/S. Zaami, "Italian Law on the Vehicular Homicide: Medical Legal Issues and Comparative Analysis", *La Clinica Terapeutica*, 168, S.3, s.215-216.

⁴ Gianluca Ruggiero, *L'omicidio Stradale*, in *I Reati di Omicidio tra Teoria e Prassi*, A cura di: Adelmo Manna/Vito Plantamura, IUS Pisa University Press, Torino 2017, s.49; Enrico Mario Ambrosetti, "Omicidio Stradale", *Responsabilità civile e previdenza: Rivista Bimestrale di Dottrina, Giurisprudenza e Legislazione*, 2016, S.81/5, s.1785; Matteo Oreco, "La Fattispecie di Omicidio Stradale", *Diritto.it: Il portale giuridico online per i professionisti*, <https://www.diritto.it/la-fattispecie-omicidio-stradale>, E.T.: 30.06.2019, s.1; Değişikliğe yönelik gerekçede şu ifadeler yer verilmiştir: "Bu öneriyle, tahammül edilemez düzeyde sorunlara yol açan bir boşluğu doldurma niyetindeyiz. Hayat hakkını veya vücut bütünlüğünü koruma amacıyla, failin psikolojik haline karşılık gelen müeyyide, suç ve ceza arasında olması gereken ölçülülük kriteri noktasında ihtiyaca cevap vermemektedir. Cezanın caydırıcılığı açısından derhal uygulanabilirliği kadar miktarı da önemlidir. Tercihlerinin, bir anlamda davranışlarının tehlikeliliğinin farkında olan kişilerin suça neden olmaları halinde, kişide var olan psikolojik halin hakkaniyetli bir şekilde tanımlanması gerekir. Zira iradi şekilde yapılan tercih, neredeyse kaçınılmaz olarak sonuçlarını da beraberinde getirmektedir". Bkz Oreco, a.g.m., s.1; Söz konusu düzenlemenin "plastik bir müdahale" olduğu yorumu için bkz. Addante, a.g.m., s.7.

Sembolik bir tercihle madde başlığının “trafikte öldürme” olarak seçilmesi dikkat çekicidir. Madde başlığında taksir anılmamıştır. İtalyan kanun koyucunun trafikte öldürmeyi kastla taksir arasında üçüncü bir tür “*tertum genus*” manevi unsur olarak tanımlaması gerektiği dahi ifade edilmiştir.⁵ İtalyan öğretisinin bir kısmı, olası kastla bilinçli taksir arasında yer alacak, Anglosakson hukuk sistemlerinde örneğin İngiltere’de olan “*recklessness*”⁶ benzeri üçüncü bir tür manevi unsur tipinin ceza sahasına dâhil olması gerektiğini savunmuştur. Onlara göre, kast alanının doğrudan kastla sınırlandırılıp, riski üstlenmekten kaynaklanan sorumluluğu ayrı tür olarak tanımlamak gerekir. Diğerlerine göre, kastla taksir arasında üçüncü bir türü oluşturmak ne ceza hukuku sistematiğine uyar, ne de kusurluluğun bu zor sahasına bir çözüm getirir.⁷

İCK’deki bu düzenlemeyle birlikte eş zamanlı olarak İtalyan Ceza Muhakemesi Kanunu’nda da değişiklikler yapılmıştır.⁸ Bu çalışmada İtalya ceza hukuku düzenlemesinde özel taksir hali olarak düzenlenmiş olan suç, maddi ceza hukuku boyutuyla ele alınacaktır.

Belirtmek gerekir ki, İCK m.590bis ve İCK m.590ter’de düzenlenmiş olan trafikte yaralama suçlarıyla, İCK m.589bis’de düzenlenmiş olan trafikte öldürme suçunun kapsamı aynıdır. Trafikte öldürme suçunu düzenleyen İCK 589bis ile trafikte yaralama suçunu düzenleyen 590bis arasındaki fark ceza miktarlarının yaralama suçlarında daha hafif şekilde düzenlenmesinden ibarettir.

2. DEĞİŞİKLİK ÖNCESİ İTALYA UYGULAMASI VE SUÇUN MANEVİ UNSURU TARTIŞMALARI

2010 yılı sonlarında kadar,⁹ İtalyan Yüksek Mahkemesi, *a priori* olarak trafik kazasına yol açan failerin cezai sorumluluklarının olası kast başlığında değerlendirildi-

⁵ Fabbri, *a.g.m.*, s.3; *Tertum Genus*, iki bilinen ve tanımlanmış şeyle bağlantılı fakat her ikisinden de farklı olan, bilinmeyen veya tanımlanamayan şeyi ifade etmek üzere kullanılan Latince kavramdır.

⁶ İngilizcede “*negligence*” taksir kavramına karşılık kullanılırken, kişinin olası riskin farkında olmasına rağmen, neticenin gerçekleşme olasılığına kayıtsız kalması, pervasızca hareket etmesi durumu, taksir ve kast kavramları dışında “*recklessness*” kavramıyla açıklanır. Bilinçli taksirle, “*recklessness*” kavramları arasındaki fark için bkz. bkz. Dan W. Morkel, “*On the Distinction Between Recklessness and Conscious Negligence*”, *American Journal of Comparative Law*, 1982, S.30/2, s.325vd.

⁷ Tüm tartışmalar için bkz. Laura D’amico, “*La Struttura dell’Omicidio Stradale tra Tipicità Debole, Colpevolezza Intermittente e Diritto Penale Simbolico*”, *Diritto Penale Contemporaneo*, 2019, S.5, s.105 vd.

⁸ İCK m.589bis düzenlemesiyle birlikte İtalyan Ceza Muhakemesi Kanunu’nda da bir dizi değişiklik yapılmıştır. Örneğin ileride açıklayacağımız İCK m.589bis’in ikinci ve üçüncü fıkralarındaki haller söz konusu olduğunda suçüstü hallerinde tutuklama mecburiyetinin bulunması bunlardan biridir. Bkz. Addante, *a.g.m.* s.24.

⁹ Fabbri, *a.g.m.*, s.2.

rilmesine karşı çıkıyordu. Örneğin ilk derece mahkemesinin sürücünün, ehliyetsiz, aşırı süratli ve iki kırmızı ışıkta durmaksızın geçerek ve kendilerine yeşil ışık yanan yayalara çarpıp, ölümlerine yol açmasında ibaret olayda İCK m.575 uyarınca olası kastla insan öldürmekten dolayı mahkûm etmesini, İtalyan Yüksek Mahkemesi, manevi unsurun bilinçli taksir üzerinden belirlenmesi gerektiği düşüncesiyle bozmuştur. Yüksek Mahkemeye göre, kanun veya kurala uymamak ve neticeyi öngörmekle, neticeyi istemek birbirlerinden farklı şeylerdir. Neticenin öngörülmüş olması, soyut olarak gerçekleştirilebilirliğinin kabulü, failin olası kastına işaret etmez; fail kendinden emin olarak gerçekleşmeyeceği düşüncesiyle hareket etmişse neticeyi istemiş olduğundan söz edilemez. Neticenin, davranışın bir sonucu olarak ortaya çıkmış olması yeterli değildir. Somut olay noktasında, failin faaliyette bulunduğu anda neticeyi tasavvur etmiş olması halinde, neticenin gerçekleşeceğine yönelik riski kabul etmiş olduğu kabul edilir ve ancak bu durumda olası kasttan söz edilebilir.¹⁰

Daha evvelinde, neredeyse herhangi bir tartışmanın konusu edilmeksizin¹¹ ölümlü trafik kazalarını taksir başlığında ele alma eğilimi, 2011 yılından itibaren değişmeye başlamıştır. Bu içtihat değişikliğinin kırılma anı olarak, Başkent Roma'da gerçekleşen bir kazaya işaret edilir: Fail, çalıntı bir minibüsle, polisten kaçmak amacıyla yoğun trafiğin olduğu bir bölgede, aracını hiç yavaşlatmaksızın 100 km/h'yi aşan bir hızla, trafik ışıklarına riayet etmeksizin bir dizi kavşaktan geçmiş ve neticesinde otomobile çarparak bir kişinin ölümüne iki kişinin de ağır şekilde yaralanmasına yol açmıştır. İtalyan Yüksek Mahkemesi uzun ve tartışmalı bir yargılama süreci sonucunda olası kastla ölüme neden olma tespiti yapmıştır. Yüksek Mahkemeye göre, failin ortaya koyduğu davranışlar, neticenin ortaya çıkması bakımından kesin olmamakla birlikte ciddi şekilde ihtimal oluşturmaktadır. Ortaya çıkan neticenin davranıştan kaynaklanması olağan kabul edilmelidir. Kişinin, bu neticeyi öngörebilmesine (hesaplayabilmesine) rağmen davranışından vazgeçmemesi ve bu davranışın yol açmasını umduğu avantajlardan feragat etmemesi, bir anlamda "malieti ne olursa olsun"¹² demek suretiyle davranması halinde ortaya çıkan neticeden olası kastla sorumlu olması gerekir.¹³

¹⁰ İtalyan Yüksek Mahkemesinin 18 Şubat 2010 ve 11222 sayılı kararı için bkz. Oreco, *a.g.m.*, s.1; Yüksek mahkeme aynı kararında olası kastla, bilinçli taksir arasındaki sınırın belirsiz olduğuna işaret etmiştir. Ortaya konulan delillere, genel kurallara bakılmak suretiyle ve her türlü makul şüphenin ötesine geçilerek manevi unsurun belirlenmesi gerekir. Bu konuda güçlük yaşanması söz konusu olduğunda; şüpheden sanık yararlanır ilkesi uyarınca mahkûmiyet hükmü olası kastla insan öldürmeden değil bilinçli taksir üzerinden kurulmalıdır. bkz. Oreco, *a.g.m.*, s.2.

¹¹ Kasıtlı sorumluluk hali, motorlu araç sürücüsünün mağduru öldürmek için aracı bir silah gibi kullanması halinde söz konusu olabilir. Bkz. Addante, *a.g.m.* s.10.

¹² Bkz. Fabbri, *a.g.m.*, s.2; Addante, *a.g.m.* s.21.

¹³ Motorlu araç sürücüsünün uyuşturucu madde ve alkol tesiri altındayken ölümlü kazaya yol açmasına yönelmiş toplumsal tepki, İtalyan yasama organından önce, uygulamada karşılık bulmuştur. 2000'li yılların başlarından itibaren, öncelikle ilk derece mahkemeleri devamında İtalyan

2011-2014 yılları arasında ölümlü sonuçlanan trafik kazalarında, suçun manevi unsurunun belirlenmesi bakımından çok sayıda olası kast tespitine rastlanmaktadır. İtalyan uygulaması ölümlü sonuçlanana trafik kazalarında üç ana sınıflandırma yapmıştır. Bunlardan ilk başlık, sürücünün, yoğun sarhoşluk ve/veya uyuşturucu madde ya da psikoaktif madde kullanımının yol açtığı ağır bir kontrolsüzlük halinde olması neticesinde kaza yapmasıdır. İkincisi sürücünün polis kontrolünden kaçarken kaza yapması ve son olarak üçüncü sınıflandırmaysa, trafik kurallarının olağanüstü ihlalinin yol açtığı ölümlü trafik kazalarıdır. Örneğin yoğun trafiğin olduğu bir bölgede araba yarışı yapan sürücünün, ölümlü kazaya neden olması gibi.¹⁴

Uygulamanın, ölümlü sonuçlanan ağır trafik kazalarında suçun manevi unsurunun belirlenmesi noktasında bilinçli taksir yerine olası kast tespiti yapar hale gelmesi; hem adli hem de yasama düzeyinde giderek artan kamuoyu baskısı, “trafikte öldürme” kavramlaştırmasının İCK’ya dâhil olması tartışmalarına yol açmıştır. Ulaşılmak istenen amaçlardan tayin edici olanının, ölümlü trafik kazalarından sonra söz konusu olan bilinçli taksir ile olası kast arasında manevi unsurun doğru/kati bir şekilde tanımlanmasıyla ilgili olarak ortaya çıkan bilinmezlikleri, rastlantısallıkları ve yorumsallıkları gidermek olduğu kabul edilir. Nitekim söz konusu içtihat değişikliğiyle birlikte, ölümlü sonuçlanan trafik kazalarında manevi unsurunun belirlenmesi noktasında taksirin değil, olası kastın esas alınması sonucunda, kanuni düzenlemenin de bu çerçevede yapılması noktasında çok sayıda öneri de verilmiştir.¹⁵

Yüksek Mahkemesi, kazaya bağlı ortaya çıkan sonuca da bakarak meseleyi kast kapsamında ele almıştır; İtalyan Yüksek Mahkemesi 5. Dairesinin, 27 Eylül 2012, tarih ve 42973 sayılı kararı ve ayrıntılı değerlendirme için bkz., Losappio, a.g.e., s.8; Ayrıca bkz. Fabbri, a.g.m., s.2; Bu karardan kısa süre sonra İtalyan Yüksek Mahkemesi verdiği bir başka karardaki görüşüyle, kırılma kararı olarak tanımlanabilir- dolaylı kast konusundaki yorumuna istikrar kazandırmıştır: “Yağma suçu nedeniyle kaçan sanıkların, polis takibinden kurtulmak amacıyla aşırı süratli, ‘pervasızca ve aşırı tehlikeli’ bir şekilde araç kullanarak yaralanmaya yol açmalarından ibaret olayda, suçun manevi unsuru bilinçli taksir değil, olası kasttan tayin edilmelidir”. Karar için bkz. İtalyan Yüksek Mahkemesi 2. Daire, 30 Eylül 2014, Karar no, 43348, in Rivista Penale, 2014, s.1121.

¹⁴ Ambrosetti, a.g.m., s.1786; Ruggiero, a.g.e., s.50.

¹⁵ Örneğin, 2013 tarih ve 859 no.lu öneride, sarhoş halde veya uyuşturucu madde kullanmış şekilde araç kullanan kişinin cezalandırılması gerekir derken; 2014 yılında verilen başka bir teklifte ise uyuşturucu madde etkisi altında ve/veya sarhoş bir şekilde araç kullanan veya izin verilen hız sınırının iki katından fazla bir hızla araç kullanan ya da bir kazaya yol açtıktan sonra kaçan ve ölüme neden olan kişinin İtalyan Ceza Kanunu’nda 577bis maddesinde yapılacak bir düzenlemeyle olası kast başlığında cezalandırılması istenmiştir. Değişiklik önerisine yönelik öğretilerden güçlü eleştiriler gelmiştir: “Çok iyi bilindiği üzere bir davranışı kasıtlı olarak tanımlamak için hem öngörme (neticeyi tahayyül etme), davranışı ortaya koyma ve/veya sürdürme iradesi, hem de neticeye yönelik isteme iradesinin bulunması gerekir. Bunun yerine madde metni, failin kendisini iradi olarak psikofiziksel değişime sokmasını, iradi suçlu davranışını temsil etmenin ve neticenin gerçekleşme olasılığını kabul etmenin tespiti noktasında yeterli görmektedir. Kanunun bu şekilde yürürlüğe girmesi halinde, fiili olarak sebebinde serbest hareketli suç (ALIC) yaklaşımı kabul edilmiş olacaktır. Bu haldeyse manevi unsurun tespiti, örneğin kişinin kendisini sarhoş ha-

2014 yılında Yüksek Mahkeme'nin trafik kazalarının bir kısmını, olası kast başlığında ele almasına yönelik yaklaşımı, trafik kazalarıyla ilgili olmayan bir CGK kararı sonrası, tekrar tartışılır hale gelmiştir. İtalyan Yüksek Mahkemesi CGK *Thyssenkrupp* kararına¹⁶ göre önemli olan "isteme"nin bulunması ve bunun hangi anda gerçekleştiğinin tespit edilmesidir. Bu tespitin müspetliği, taksire değil kasta işaret eder. Olası kastın varlığı ancak somut olay değerlendirmek yoluyla yapılabilir; suçun işlenmesi bakımından iradi katkı ne düzeyde ortaya çıkmış olduğuna bakılmalıdır. Yüksek Mahkeme, iradeye işaret edecek hususlar arasında, zorunlu olarak ortaya konulması gereken davranıştan ne kadar uzaklaşmış olduğuna, failin kişiliğine ve önceki deneyimlerine, kural dışı davranışın süresine ve tekrar edilip edilmediğine, ortaya çıkan fiil sonrası failin davranışlarına ve yol açtığı sonuçlarına, davranışın neticeyi gerçekleştirme olasılığına, neticenin gerçekleşmesi halinde fail için ne gibi olumsuz sonuçlar çıkabileceğine, davranışın ne tür bir yasal veya yasadışı bağlamda ortaya konulduğuna, failin neticenin gerçekleştirebileceğini tasavvur edebilmiş olsa bile yasadışı faaliyetten kaçınıp kaçınmadığına bakılması gerektiğini saymıştır.¹⁷

Thyssenkrupp kararı sonrasında mahkemeler, bir anlamda otomatik hale gelmiş olan olası kast tespiti yapmakta zorlanır hale gelmişlerdir. İlgili ölçütlerin, ölümlü trafik kazalarına uyarlanması gerekir. Buna göre, bir kişinin ortaya çıkan

*le soktuğu ana gidilerek yapılmak zorunda kalacaktır. Hâlbuki ister taksir ister kasta yönelik tespitin suçun gerçekleştiği ana göre yapılması gerekir. Bu yüzden sarhoş olup, bundan cesaretle alarak hasmını öldüren kişinin durumu, sarhoş olup aşırı hız yapan ve bir kimsenin ölümüne yol açan kişiyle karşılaştırılmaz. İlkinde kasten, ikincisinde taksirle insan öldürülmüştür". Görüşler için bkz. Oreco, s.5-6; Söz konusu yasa değişikliği önerilerinin tamamı için bkz Dalila Mara Schiro, *Omicidio e Lesioni Personali Stradali, Estratto da: DIGESTO delle Discipline Penali*, Aggiornamento X, Diretto da Rodolfo Sacco, Utet Giuridica 2018, s.499 vd.; Yüksek Mahkeme'nin içtihat değiştirmesine, taksirli suçlarda cezaların artırılmasına ve ölümlü trafik kazalarında 2011-2016 yılları arasında ciddi oranlarda azalma olmasına rağmen, İtalyan kanun koyucunun hem de sembolik bir tercihle suçun adını "trafikte öldürme" olarak tanımlamasında cezai popülizmin etkili olduğu söylenmektedir. Trajik trafik kazası öykülerinin yazılı ve görsel basından daha fazla yer alması, cezaların yetersizliğine yönelik yapılan yönlendirici değerlendirmeler, kamuoyunun ölümlü kazalar konusundaki duyarlılığını artırdığı, bu durumunsa toplumda risk algısını etkilediği ve kanunun yeterliliğini sorgulamaya yol açtığı; suçun ihdası noktasında istatistiğin değil algının tayin edici olduğu ifade edilmektedir. Bkz. Oreco, s.4; Dino Gentile Donati, *Omicidio Stradale, L.23 marzo 2016, n.41*, Giuffrè Editore, Milano 2016, s.32-33.*

¹⁶ İtalya'nın Torino kentinde Thyssenkrupp çelik fabrikasında 6 Eylül 2007 tarihinde meydana gelen yangına bağlı olarak 7 işçi ölmesi üzerine suçun manevi unsuru bağlamı yapılan tartışmalar ve İtalyan CGK kararı, manevi unsur tartışmalarında tayin edici referans olarak ele alınmaktadır. Söz konusu kararın kısa bir değerlendirmesi için bkz. Ozan Ercan Taşkın, "İşyeri 'Kazalarında' Manevi Unsurun Belirlenmesi", *Güncel Hukuk Dergisi*, 2014, S.126, s.24; Söz konusu kararın, trafikte öldürme suçları bağlamında ayrıntılı değerlendirmesi için bkz. Antonia Menghini, *L'Omicidio Stradale Scelte di Politica Criminale e Frammentazione del Sistema*, Università degli Studi di Trento, Collana della Facoltà di Giurisprudenza, Trento 2016, s.165 vd.

¹⁷ İtalyan Yüksek Mahkemesi CGK, 18 Eylül 2014, karar no, 38343, Verildiği andan itibaren her türlü manevi unsur tartışmalarında muhakkak atıf verile kararın tam metni için bkz. file:///C:/Users/Ozan%20Ercan%20T/Downloads/Sentenza-n.38343-Thyssenkrupp.pdf., E.T.: 10.07.2019; Ayrıca bkz. Luigi Ciampoli, "L'omicidio Stradale", *Journal of Applied Ceremonial and Communication in Management*, 2016, S.3, s.56.

netice bakımından iradesinin ne olduğunun belirlenmesinde, sadece alkol kullanılmasına değil aynı zamanda içsel durumuna da bakılmalıdır. Alkollü kişinin fiilin gerçekleştiği anda olası kastla hareket edip etmediğinin belirlenmesinde, süjenin zararlı neticeyi öngörerek bir anlamda riski kabul ederek alkol almış olduğunun kabulü yeterli değildir. “*Bilinçli taksirle, olası kastı birbirinden ayırmak üzere, sıklıkla başvurulmuş riskin kabulü referansı terk edilmelidir. Bu kavram incelenen konu bakımından en kötüye kullanılan, içeriği belirsiz, uygulamada retorik bir ifade gibi tekrarlanan, birbirinden çok farklı çözüm gerektiren olaylarda anahtar olarak kullanılmaktadır. Riskli durumda olmak, bu durumun farkında olmak ve buna rağmen davranışı gerçekleştirmek veya ihmal etmek, akıl dışı davranmak, tehlikeye ilişkin tedbir almamak gibi tespitlerin tamamı taksire işaret eder. Bu halde hâkim şunu doğrulamak zorundadır: Fail eğer davranışı ile sonucu arasında olası sonuçları zihninde değerlendirmiş, sonuçları tartmış, ödenecek nihai bedeli ölçmüş ve tüm bunlar bakımından iradi şekilde hareket etmişse suçun gerçekleşme olasılığını kabul etmiş sayılır*”.¹⁸ O halde tek başına hızlı araç kullanmak veya ters yönde araç sürmek, olası kasta işaret edemez. Sürücünün ölüm neticesini önceden kabul ettiği anlamına gelmez. Sadece, sürücü sürüş yeteneğine bir anlamda aşırı derecede güvenmiş olabilir. Riske bağlı sorumluluk bağlamında, dikkat azlığı, iradi bilinç kaybı, umursamazlık gibi kavramlara ancak kast ile taksiri birbirlerinden ayırabilmek amacıyla başvurulabilir.¹⁹

3. SUÇUN TEMEL ŞEKLİ

İCK 589bis maddesinin birinci fıkrası şu şekildedir:

“*Trafik kurallarına taksirle uymamak nedeniyle bir kimsenin ölümüne neden olan kişi iki yıldan yedi yıla kadar hapis cezası ile cezalandırılır*”.²⁰

Fıkranın açık ifadesinden de anlaşılacağı üzere, İtalyan kanun koyucu ölümlü trafik kazalarında temel varsayımı taksir üzerinden formüle etmiş; bir anlamda olası kast tartışmalarını sonlandırmayı amaçlamıştır. Bununla birlikte, düzenlemede suçun manevi unsuruna işaret edilmesi, somut olaylar bakımından manevi unsurun kolaylıkla belirlenmesi gibi bir sonuç doğurmamıştır.

Buradaki taksirin, “özel taksir” olduğu, genel taksirle öldürmeninse İCK m.589’da düzenlenmiş olduğu savunulmaktadır.²¹ Dolayısıyla İCK m.589 ile

¹⁸ İtalyan Yüksek Mahkemesi CGK, 18 Eylül 2014, karar no, 38343.

¹⁹ D’Amico, *a.g.m.*, s.92-93.

²⁰ Söz konusu düzenlemenin İCK mülga m.589’un neredeyse aynısı olduğu konusundaki değerlendirme için bkz. Cecero, *a.g.e.*, s.114; Menghini, *a.g.e.*, s.58.

²¹ Bkz. Ambrosetti, *a.g.m.*, s.1787.



İCK m.589bis arasında özel-genel norm ilişkisi vardır.²² O halde kişinin, mevzuatta ifadesini bulan kurallara uyması halinde de, kuşkusuz dikkat özen yükümlülüğüne uygun davranması gerekir.²³

Özel taksirden söz edilebilmesi için failde, tipik neticenin gerçekleşmesine yönelik bir irade bulunmamalı; fail yazılı davranış kurallarına uyulmamalı ve ortaya konulan davranış, nitelik ve kapsam itibarıyla tedbir kurallarına aykırı olarak tanımlanmış olmalıdır. Özel taksirin varlığının tespiti için, var olan kuralın önlemek istediği neticeyle, fail tarafından ortaya konulan davranış arasındaki ilişkiye bakılmalıdır. O halde ortaya çıkan netice, tedbir kurallarına uyulmuş olsaydı dahi gerçekleşseyse, davranışla netice arasında nedensellik tartışması yapılamaz.²⁴

Suçun temel şeklinin, trafikte taksirle ölüme neden olma şeklinde formüle edildiğinin kabulü, suçun ağırlaştırıcı nedenlerine bakıldığında da doğrulanacaktır. Başka bir şekilde ifade edilecek olursa İtalyan kanun koyucu, suçun manevi unsuru yani olası kast tartışmasına girmeksizin suçun cezasını artırmıştır. Bu durumun uygulama açısından da kolaylık sağlayacağı ve çelişkili kararların önüne geçeceği düşünülebilir. Böylece ilk derece mahkemeleri bakımından pratik bir sonuç olarak, ayrıca olası kast tartışması yapmaksızın ağır cezalar verebilme imkânı doğmuştur.²⁵

4. SUÇUN NİTELİKLİ HALLERİ

Trafikte insan öldürme suçunun ağırlaştırıcı nedenleri başlığında, sürücünün alkol, uyuşturucu veya uyarıcı maddelerin etkisi altında araç kullanımına ilişkin ayrıntılı düzenleme bulunmaktadır.²⁶

İCK m.589bis'in ikinci fıkrasına göre:

*“Motorlu araç sürücüsü, 30 Nisan 1992 tarih ve 285 sayılı Karayolları Trafik Kanunu'nun 186/2-c ve 187. maddelerini ihlal edecek şekilde, alkol, uyuşturucu veya uyarıcı maddenin yol açtığı psikofiziksel bir değişimin etkisi altında ölüme neden olursa 8 yıldan 12 yıla kadar hapis cezası ile cezalandırılır”.*²⁷

²² Schiro, a.g.e., s.502; Menghini; a.g.e., s.57.

²³ İtalyan uygulamasının, kanunda özel taksirin ayrıca düzenlenmiş olması ve özel taksir tespiti yapılamamış olması durumunda, genel taksirin tespiti noktasında sorunlar yaşadığı tespiti için bkz. Oreco, a.g.m., s.6-7.

²⁴ Menghini, a.g.e., s.43 vd; Fabbri, a.g.m., s.9.

²⁵ Ruggiero, a.g.e., s.55; Fabbri, a.g.m., s.3.

²⁶ Ruggiero, a.g.e., s.57; Addante, a.g.m., s.10.

²⁷ Ayrıntı için bkz. Menghini, a.g.e., s.60.

Anılan trafik mevzuatına göre kişinin kanında litrede 1,5 gramdan fazla alkol bulunması durumunda, kaza neticesinde ölüm meydana gelmişse, hapis cezası 8 yıldan 12 yıla kadar verilebilir. Alkol ölçüm cihazının verilerinin kesin olarak kabul edilmesi halinde dahi, kandaki alkol oranıyla, insan ölümüyle sonuçlanan trafik kazası arasında nedensel bağlantının ayrıca belirlenmesi gerekir. Diğer taraftan narkotik maddeler söz konusu olduğunda, bunların bünyede ortaya çıkarmış olduğu değişimin belirlenmesi de kolay değildir. Alkolden farklı olarak uyuşturucu maddelerin, bünye tarafından özümlenme ve etki kaybetme süreleri daha uzundur. Bu nedenle bir araba kazasından günler önce uyuşturucu kullanmış ve zihinsel anlamda berrak bir kişinin kanında uyuşturucu izi bulunabilir. Bu durum da somut olayda nedensel bağlantı tartışılmalıdır.²⁸

Uyuşturucu veya uyarıcı maddenin yol açtığı psikofiziksel bir değişimin etkisi altında olma durumunun ayrıca tespit edilmelidir. Hâlbuki alkol kullanımında, eşik değerlerin aşılması olması yeterlidir. İtalyan uygulamasına göre, yaya geçidinde yayaya çarparak ölümüne yol açan sürücünün kanında 50g/ml'den az miktarda, konsantrasyon kaybına, hareketleri kontrol edememeye yol açan kannabinoid uyuşturucu maddeye rastlanması cezanın İCK m.589bis'in ikinci fıkrasından verilmesi için yeterli değildir. Zira kanun koyucu, madde kullanımını yeterli görmemiş, bunun yanında kullanımın psikofiziksel değişime yol açmasını da aramıştır. Sürücünün uyuşturucu maddeyi ne zaman aldığı belli değildir. Gerek ilk olay müdahalesinde gerekse hastane sürecindeki tanıklar, sürücüde psikofiziksel anormalliğe rastlamadıklarını söylemişlerdir. İtalyan Yüksek Mahkemesine göre ceza, suçun temel şekli olan İCK m.589bis'in birinci fıkrasından verilmelidir.²⁹

İCK m.589bis'in üçüncü fıkrasına göre:

“Aynı ceza 30 Nisan 1992 tarih ve 285 sayılı Karayolları Trafik Kanunu'nun 186 bis/1-b, c, d ve 186/2-b hükümleri kapsamında olan sürücüler için de uygulanır”.

İlgili mevzuata bakıldığında meslek olarak sürücülük faaliyetini profesyonel icra eden kişiler (insan veya eşya taşıyanlar, 3,5 tonu aşan toplam ağırlıkla römork çekenler, otobüs veya diğer kara taşıtlarını sürenler) örneğin bir ticari taksi sürücüsünün kanında litrede 0,8 ila 1,5 gram arasında alkol bulunması halinde alacağı ceza 8 yıldan 12 yıla olacaktır. Böylece İtalyan kanun koyucu sürücülük mesleğini profesyonel olarak icra edenler bakımından daha ağır bir yaptırım öngörmüştür. Ayrıca, sürücü hariç sekizden fazla koltuğu olan araç,

²⁸ D'Amico, a.g.m., s.97.

²⁹ İtalyan Yüksek Mahkemesinin, 03.02.2017 tarihli kararı için bkz. D'Amico, a.g.m., s.106.

kamyon ve tır sürenler de, meslek olarak şoförlük yapmıyor olsalar bile bu fıkra kapsamında değerlendirilirler.³⁰ Ancak İtalyan kanun koyucunun bu kapsamda kalan sürücülerin kanında litrede 1,5 gramdan fazla alkol bulunması halinde ayrı bir düzenleme yapmamış olması eleştirilmektedir.³¹ Bu durumda gözükten en makul çözüm, temel ceza tayininde, alt sınırın değil üst sınırın referans alınmasıdır.³²

İCK m 589bis'in dördüncü ve beşinci fıkralarına göre:

“30 Nisan 1992 tarih ve 285 sayılı Karayolları trafik Kanunu'nun 186. Maddesinin 2/b bendinde işaret edilen durum hariç olmak üzere alkollü şekilde araç kullanırken bir kimsenin ölümüne yol açan kişi beş yıldan on yıla kadar hapis cezası ile cezalandırılır (dördüncü fıkra). Aynı ceza ayrıca şu hallerde uygulanır: Şehir merkezinde 70 km/h den az olmamak üzere izin verilen hız sınırının iki katından fazla süratle araç kullanan veya şehir dışı yollarda izin verilenin 50 km/h üzerinde araç kullanırken ölüme neden olunması durumunda, kırmızı ışık ihlali yapılması, geçiş önceliği kuralına uyulmaması, kavşaklarda hareket yönünün tersine araç kullanılması ve hatalı sollama yapılarak yaya veya araca çarparak ölüme neden olunması halinde” (beşinci fıkra).

İlgili fıkralara göre kanında litrede 0,8 gram ile 1,5 gram arasında alkol bulunanlarla, belirli kurallara uymaksızın araç kullananlara beş yıldan on yıla kadar hapis cezası verilir. Kanun koyucu bazı trafik kurallarının ihlalini bu kapsama almış, bunları ağır ihlal olarak değerlendirmiştir. Bununla birlikte zikredilen ihlallere aynı derecede ehemmiyet verilmesi eleştirilmiştir.³³ Örneğin ters yönde gitme, hatalı sollama ve aşırı hız bilinçli taksire işaret edebilirken, kırmızı ışıkta geçme basit bir dikkatsizlikten kaynaklanabilir ve bu haldeyse basit taksirden söz etmek mümkündür. Ayrıca dördüncü fıkradaki alkollü sarhoşluk haliyle, beşinci fıkradaki kural ihlali arasında bir bağlantı olmamasına rağmen, cezaların aynı belirlenmiş olması eleştirilmiştir.³⁴

Diğer bir eleştiri noktası da “özel etkiye sahip kural ihlali” tespitinin uygulamada sorunlara yol açacağıdır. Örneğin cep telefonu ile konuşurken kaza ya-

³⁰ Donati, a.g.e., s.37.

³¹ Oreco, a.g.m., s.7.

³² Alessandro Roiati, “L'Introduzione dell'Omicidio Stradale e L'Inarrestabile Ascesa del Diritto Penale della Differenziazione”, Diritto Penale Contemporaneo, 2016, https://www.penalecontemporaneo.it/upload/1464732087ROIATI_2016a.pdf, E.T.: 01.08.2019, s.6.

³³ Roiati, a.g.m., s.9 vd.

³⁴ Donati, a.g.e., s.38.

panın cezası nitelikli hale göre değil birinci fıkrada yer alan suçun temel şekline göre belirlenecektir. Ayrıca maddede sayılan davranışlar homojen değildir. Kanun koyucunun listeleme yapması, sayılan dışında ama daha tehlikeli olabilecek bir davranışın kapsam dışında kalmasına yol açacaktır.³⁵

İCK m 589bis'in altıncı fıkrasına göre:

“Yukarıdaki fıkralarda belirtilen ceza sürücünün ehliyetsiz olması, ehliyetinin iptal edilmiş veya ehliyetine el konulmuş olması halinde veya zorunluk trafik sigortasının yokluğunda kaza yapılmışsa artırılır”.

İlgili fıkranın failin sorumluluğu bakımından sürücünün duruma ilişkin kayıtsızlığına kesin olarak işaret ettiği kabul edilmiştir. Ancak bu hal, her zaman trafik güvenliğiyle doğrudan ilgili değildir. Aynı şekilde anılan haller ile netice arasında daimi surette nedensellik ilişkisinin bulunduğu da söz edilemez.³⁶

İCK m 589bis'in yedinci fıkrasına göre:

“Ölüm neticesi, tek başına failin ihmali veya hareketinden kaynaklanmamışsa ceza yarı oranına kadar azaltılır”.

Bu hal, trafikte ölüme neden olma suçu bakımından tek indirim nedeni olarak karşımıza çıkmaktadır. Netice failin hareketinin veya ihmalinin yegâne sonucu değildir. Araya başkaca nedenler, (örneğin bir diğer sürücünün veya mağdurun hatası, hava koşulları)³⁷ girmiş olmalıdır.³⁸ Burada taksirli suçlar bakımından İtalyan öğretisinde henüz tartışılmakta olan “riskin paylaşılması”³⁹ kavramı söz konusu olacak, yani birden fazla süje ortaya çıkan sonuçtan sorumlu olacaktır.

İCK m 589bis'in sekizinci fıkrasına göre:

“Kişinin, trafik kazası neticesinde birden fazla insanın ölümüne veya bir veya birden fazla kişinin ölümüyle birlikte bir veya birden fazla kişinin yaralanmasına yol açması durumunda, hapis cezası on sekiz yılı aşmamak şartıyla üç katına kadar artırılır”.

Ayrıca İCK m.589ter maddesine göre kaza yapan sürücü olay yerinden kaçarsa alacağı ceza beş yıldan az olmamak üzere üçte birden, üçte iki oranına kadar artırılır.

³⁵ D'Amico, a.g.m., s.98-99.

³⁶ Losappio, a.g.m., s.16.

³⁷ D'Amico, a.g.m., s.99.

³⁸ Donati, a.g.e., s.45.

³⁹ Ayrıntılar için bkz. Ruggiero, a.g.e., s.64.

5. HAFİFLETİCİ NEDEN UYGULAMA YASAĞI VE ZAMANAŞIMI SÜRESİ

İCK m.589bis’de yapılan düzenlemeyle eş zamanlı olarak 2016 yılında İCK’ya 590quarter maddesi eklenmiştir. Buna göre İCK 589bis’in birinci ve yedinci fıkraları hariç olmak üzere diğer fıkraları ve 589ter maddesi söz konusu olduğunda, İCK madde 69’da belirtilen bir suçun işlenmesinde birden çok ağır-laştırıcı ve hafifletici neden bulunması halinde uygulamayı gösteren maddeye istisna getirilmiştir.⁴⁰ Başka bir ifadeyle hafifletici nedenler, sayılan haller söz konusu olduğunda uygulanmayacaktır. Bu durumun iki istisnası vardır: İlki, İCK m.98’de gösterilmiş olan failin yaşının 18’den küçük olmasıdır. İkincisiyse İCK m.114’de düzenlenmiş olan husustur: İtalyan ceza hukukunda taksirli suçun işlenmesinde birden fazla kişinin işbirliği yapması halinde, her bir fail suçun cezası ile cezalandırılır (İCK m.113). İCK m.114’e göreyse böyle bir suçun hazırlığında veya icrasında failin katkısı asgari düzeydeyse ceza azaltılır. O halde, trafikte öldürme suçu söz konusu olduğunda İCK m.98 ve İCK m.114’deki haller hariç olmak üzere hafifletici nedenler uygulanmayacaktır.

İCK m.157’de dava zamanaşımı sürüleri düzenlenmiştir. Buna göre suçlar-da altı yıldan kabahatlerde dört yıldan az olmamak üzere zaman aşımı süresi, işlenen suçun üst sınırı kadardır. Bu süre kesilme hallerinin varlığında en fazla dört bir oranında uzayabilir. Sanığın talebi olması halinde zamanaşımı süresinin geçmiş olması sonuç doğurmaz. Ömür boyu hapis cezası öngörülen suçlar bakımından zamanaşımı süresi söz konusu değildir. İCK m.157’nin altıncı fıkrasında diğer bazı suçlarla birlikte İCK m.589bis’in ikinci ve üçüncü fıkraları söz konusu olduğunda zamanaşımı sürelerinin ikiye katlanacağını ifade edilmektedir. Bu durumda örneğin ölümlü trafik kazasına neden olan sürücünün kanında litrede 1,5 gramdan fazla alkol bulunması durumunda dava zamanaşımı süresi 24 yıla çıkacaktır.

6. UYGULAMA VE SORUNLARI

İtalyan kanun koyucu, İCK m.589bis’de yapmış olduğu düzenlemeyle özellikle ilk derece mahkemelerinde suçun manevi unsurunun belirlenmesine yönelik farklılaşan bazen de birbirleriyle çelişen kararlarını önlemek istemiş ve meselenin taksir kalıpları içerisinde ele alınması tercih etmiştir.⁴¹ Bununla birlikte yapılan düzenleme, uygulama açısından suçun manevi unsurunun belirlenmesiyle ilgili tartışmaları bitirmiş de değildir.

⁴⁰ Fabbri, *a.g.m.*, s.15.

⁴¹ Ambrosetti, *a.g.m.*, s.1789.

Alkol miktarı noktasında bireylerin kişisel tolerans seviyeleri, cinsiyet, metabolizma farklılıkları dikkate alınmamıştır. İtalyan kanun koyucu, tüketilen alkol miktarından farklı olarak kandaki alkol miktarı ile “sarhoşluk” arasında bir korelasyon kabul etmiştir. Ancak bilindiği üzere, korelasyon, her durumda nedensellik ilişkisine işaret etmez.⁴²

İCK m.589bis’de düzenlenmiş olan trafikte öldürme suçunun, İtalya Trafik Kanunu’nun 186. ve 187. maddeleri arasındaki ilişki fikri içtima başlığında tartışmalıdır. Bir fiil hem Trafik Kanunu’nu hem de İCK m.589bis’i ihlal ediyorsa fikri içtima söz konusu olacaktır. İCK m.81’e göre, fikri içtima bulunması halinde ağır suçun cezasının üç kata kadar artırılması mümkündür. İtalyan öğretisinin savunduğu bu görüşe, İtalyan Yüksek Mahkemesi katılmamaktadır. Yüksek mahkemeye göre, iki farklı düzenlemenin korumayı amaçladığı hukuki değerler homojen değildir; yol mevzuatı trafiği düzenlemeyi amaçlarken, İCK bireyin yaşamını ve genel anlamda güvenliğini korur. Bu halde, İCK 589bis’in, kabahat türünden olan ihlali kapsamı mümkün değildir. Sarhoşluk ve psikofiziksel değişim olduğu halde motorlu araç sürmek sonucu ortaya çıkan ölüm neticesi söz konusu olduğunda, hem İCK 589bis anlamında ağırlaştırıcı neden hem de bağımsız kabahat türünden suç olacaktır.⁴³

7. DEĞERLENDİRME

İtalyan öğretisinde, bu düzenlemenin gerekliliği konusunda farklı görüşler vardır; düzenlemenin gerekli olduğunu savunanların⁴⁴ yanı sıra ağırlıklı görüş düzenlemenin cezai popülizme işaret etmekte olduğu söylenmektedir.⁴⁵ Medyanın her duruma acil cevap araması bir anlamda bitmeyen bir “daimi acillik” durumu ortaya çıkarmıştır.⁴⁶

Bu suçla öngörülen cezaların, kusur ve orantılılık ilkelerine uygun olmadığı, özellikle taksirli bir suçun faili bakımından özel önleme amacını gerçekleşmesi

⁴² D’Amico, *a.g.m.*, s.100.

⁴³ Öğreti tartışmaları ve kararlar için bkz. Donati, *a.g.e.*, s.45 vd; Oreco, *a.g.m.*, s.10.

⁴⁴ Ambrosetti, *a.g.m.*, s.1791.

⁴⁵ “TV ekranlarındaki tartışmalardan gelen adalet talepleri sonucu ortaya çıkan düzenlemenin olguya ilişkin önleyici bir stratejisi yoktur. Merkeze, fiil değil failin sosyal tehlikeliliği alınmıştır. Düzenleme bir anlamda yeni kefarete anlayışının bir yansımasıdır. Yeni kefarete anlayışına göre, ceza miktarı tayin edilirken toplumun duygusal beklentilerinin karşılanması, tatmin edilmesi gerekir. Böylece toplum mensuplarının kontrolü sağlanması noktasında da ceza dengeleyici bir işlev yüklenir. İslah amacı unutulur”. Oreco, *a.g.m.*, s.11-12; Donati, *a.g.e.*, s.34.

⁴⁶ Ceza hukuku medya ilişkisini trafikte öldürme suçu ve diğer bağlamlarda ele alan ayrıntılı çalışma için bkz. Maristella Amisano, “*Media e diritto: circolo virtuoso o vizioso?*”, *Revista Brasileira de Estudos Políticos*, 2019, S.118, s.403 vd.

noktasında aşırı bulunduğu ifade edilmektedir.⁴⁷ Cezada orantılılık ilkesinden uzaklaşılmasının, tipik gerekçelendirilmesi olan “etkinlik” arayışı bu düzenlemede dikkat çeker. İCK kapsamında zaten taksir veya duruma göre olası kast başlığında çözülebilecek/çözülen suç, kamuoyu baskısıyla görünüşte boşluk olarak değerlendirilmiş ve doldurulmuştur.⁴⁸ Hâlbuki “çoğu zaman ceza hukukunda boşluk yoktur, gündelik hayatta sübjektif bir değerlendirmeye boşluk olarak görülebilen bir durum, aslında bilinçli olarak ceza hukuku dışında bırakılmış olan alandır”.⁴⁹

Değerlendirdiğimiz düzenleme, kamuoyu baskısı neticesinde toplumsal bir öfkeyi bastırmak istemiş ve bir anlamda bunda da başarılı olmuş olmakla birlikte, pratikte birçok sorun doğurmuştur. Örneğin, yorgun/hasta/dalgın bir sürücüyle, “trafik canavarı”⁵⁰ olarak adlandırılabilir bir kişiyi aynı çerçevede ele almıştır.

İtalyan kanun koyucu, suçun cezasını birçok varsayımda kasıtlı insan öldürmek suçuna yaklaştırarak bir anlamda “başlık hilesi” yapmıştır. Manevi unsurun tespiti bakımından uygulama, kast tartışması yapmak zorunda kalmaksızın, taksirden hükmü kuracak ama ceza neredeyse kasıtlı insan öldürme suçunun cezası kadar olacaktır.⁵¹

İtalyan kanun koyucu, toplum tepkisini azaltmak üzere, kendi adına maliyeti en düşük yola başvurmuş ve suç karşılığı olan cezanın artırılması yoluna gitmiştir.⁵² Birçok suçun önlenmesi bakımından mevcut ceza siyaseti tercihlerinin etkisizliğinin farkında olan kanun koyucu, gerçek anlamda suçla mücadele etmek yerine, bir anlamda kolay yolu seçerek en çok tepki alan suçlarda, “sektörel müdahalede” bulunarak ceza artırmak yoluyla sorunları öteleme yoluna gitmiştir.⁵³

İtalyan kanun koyucunun böyle bir düzenleme yapmak yerine, uygulamanın zaten evvelinde içtihat yoluyla gerçekleştirmek yolunda olduğu, ölümlü trafik kazalarında manevi unsurun belirlenmesinde olası kastın tayini için gerekli olan koşullar sınıflandırmasının olgunlaşmasını beklemesi isabetli olabilir ve mesele ceza dogmatığının sınırlarına tabi kalabilirdi. Böylece “trafik canavarı” olan kişilere etkili ceza verme ihtiyacı, ceza hukukunun genel kısmında karşılığını bulan temel varsayımlar üzerinden de pekâlâ giderilebilirdi.

⁴⁷ Fabbri, *a.g.m.*, s.10.

⁴⁸ D’Amico, *a.g.m.*, s.89-90.

⁴⁹ Addante, *a.g.m.*, s.29.

⁵⁰ İtalyanlar, benzer durumdaki sürücüyü “yol korsanı” (*pirato della strada*) olarak adlandırmaktadır. Bkz. Addante, *a.g.m.*, s.29.

⁵¹ D’Amico, *a.g.m.*, s.91, ayrıca bkz. s.117 vd.

⁵² Roiati, *a.g.m.*, s.18.

⁵³ Addante, *a.g.m.* s.31.

KAYNAKÇA

- Alessandro Roiati, “*L’Introduzione dell’Omicidio Stradale e L’Inarrestabile Ascesa del Diritto Penale della Differenziazione*”, *Diritto Penale Contemporaneo*, 2016, https://www.penalecontemporaneo.it/upload/1464732087ROIATI_2016a.pdf, E.T.: 01.08.2019, s.1-19.
- Alessandro Cecero, *I Nuovi Reati di Omicidio e Lesioni Stradali tra Vecchie Questioni e Nuovi Scenari Applicativi*, Tesi di laurea magistrale, Università di Pisa, (<https://etd.adm.unipi.it/t/etd-03292017-091226>) E.T.: 07.07.2019.
- Antonia Menghini, *L’Omicidio Stradale Scelte di Politica Criminale e Frammentazione del Sistema*, Università degli Studi di Trento, Collana della Facoltà di Giurisprudenza, Trento 2016.
- Dalila Mara Schiro, *Omicidio e Lesioni Personali Stradali, Estratto da: DIGESTO delle Discipline Penalistiche*, Aggiornamento X, Diretto da Rodolfo Sacco, Utet Giuridica 2018, s.497- 515.
- Dan W. Morkel, “*On the Distinction Between Recklessness and Conscious Negligence*”, *American Journal of Comparative Law*, 1982, S.30/2, s.334.
- Dino Gentile Donati, *Omicidio Stradale, L.23 marzo 2016, n.41*, Giuffrè Editore, Milano 2016.
- Elena Fabbri, “*Il Delitto di Omicidio e Lesioni Personali Stradali: Dalla Riforma alle Problematiche Applicative*”, *Il Foro Malatestiano*, Fascicolo n.1/2017 www.ilforomalatestiano.it, E.T.: 10.07.2019, s.1-12.
- Eleonora Addante, “*Vox populi vox Dei? L’omicidio Stradale: una Riforma Figlia del Tempo Attuale*”, *Archivio Penale*, 2017, S.2, s.1-32.
- Enrico Mario Ambrosetti, “*Omicidio Stradale*”, *Responsabilità civile e previdenza: Rivista Bimestrale di Dottrina, Giurisprudenza e Legislazione*, 2016, S.81/5, s.1785-1792.
- Gianluca Ruggiero, *L’omicidio Stradale*, in *I Reati di Omicidio tra Teoria e Prassi*, A cura di: Adelmo Manna/Vito Plantamura, IUS Pisa University Press, Torino 2017.
- Giuseppe Losappio, “*Dei Nuovi Delitti di Omicidio e Lesioni Stradali*”, *Diritto Penale Contemporaneo*, https://www.penalecontemporaneo.it/upload/LOSAPPPIO_2017a.pdf, E.T.: 25.06.2019, s.1-17.
- Laura D’amico, “*La Struttura dell’Omicidio Stradale tra Tipicità Debole, Colpevolezza Intermittente e Diritto Penale Simbolico*”, *Diritto Penale Contemporaneo*, 2019, S.5, s.89-124.
- Luigi Ciampoli, “*L’omicidio Stradale*”, *Journal of Applied Ceremonial and Communication in Management*, 2016, S.3, s.53-59.

- Maristella Amisano, “*Media e diritto: circolo virtuoso o vizioso?*”, *Revista Brasileira de Estudos Políticos*, 2019, S.118, s.403- 438.
- Matteo Oreco, “*La Fattispecie di Omicidio Stradale*”, *Diritto.it: Il portale giuridico online per i professionisti*, <https://www.diritto.it/la-fattispecie-omicidio-stradale>, E.T.: 30.06.2019, s.1-17.
- Ozan Ercan Taşkın, “İşyeri ‘Kazalarında’ Manevi Unsurun Belirlenmesi”, *Güncel Hukuk Dergisi*, 2014, S.126, s.24-25.
- Vergallo G. Montanari/E. Marinelli/N. M. di Luca/V. Masotti/R. Cecchi/S. Zaami, “*Italian Law on the Vehicular Homicide: Medical Legal Issues and Comparative Analysis*”, *La Clinica Terapeutica*, 168, S.3, s.215-216.