

**TAKSİRLİ SUÇLARDA KUSURLULUK SORUNU**  
**YARGITAY CEZA GENEL KURULU KARARLARI ÜZERİNDEN BİR**  
**DEĞERLENDİRME**

**Prof. Dr. İzzet Özgenç**

**I.**

Yargıtay Ceza Genel Kurulu'nun **12.5.2015** tarihli ve E. 2013/12-771, K. 2015/150 sayılı Kararına konu teşkil eden olayda; Cengiz, sevk ve idaresindeki ticari minibüs ile gündüz vakti, meskûn mahalde, tek yönlü, oniki metre genişliğinde, orta refüjle bölünmüş, zemini kuru, asfalt kaplama yolda seyir halinde iken, aracının arka frenlerinin arıza yapması neticesinde direksiyon hâkimiyetini kaybedip, karşı istikamete geçerek yolun kenarında bulunan demir bariyerlere ve ardından kaldırımında yürümekte olan yayaya çarparak ölümüne neden olur.

Kazada ayrıca minibüste bulunan iki yolcu basit bir tıbbi müdahaleyle giderilebilecek şekilde yaralanır; ancak şikâyetçi olmazlar.

Yargılama sırasında bilirkişi olarak görevlendirilen makine mühendisi tarafından düzenlenen raporda; “aracın arka tekerlerine giden fren hidrolik deposunun boşalmış olduğu, arka iki tekere taksimatla dağıtılan fren hidroliğinin sol arka tekerleğe giden metal borudaki delinme nedeniyle aktığı, arka fren sistemini çalıştıracak hidrolik yağının tekerlek merkezlerine gitmemesi neticesi fren yapılamayacağı, bu durumun "*fren patlaması*" olarak nitelendirildiği, hava sistemi, ön düzen ve direksiyon sistemi ile ön teker fren sistemlerinin çalıştığı, ancak arka fren sisteminin devre dışı kaldığı, ... arka frenlerin tutmaması nedeniyle **kazanın sürücü hatasından değil, teknik arızadan ileri geldiği**" tespit ve değerlendirmelerinde bulunulmuştur.

Adli Tıp Kurumu tarafından düzenlenen raporda; **Cengiz'in** “sevk ve idaresindeki minibüs ile meskûn mahalde seyri esnasında, hızını mahal şartlarına göre ayarlamayarak, arka frenlerinin tutmadığını fark ettiğinde, eğimli yolda inişe uygun vitesle inmesi, ön frenlerinin tuttuğu nazara alındığında, frenlemenin ön tekerler vasıtasıyla yapılabilmesi, arka tekerlerde bulunan ve park halinde iken sabitlemeye yarayan el freni ile aracı durdurmaya yönelik çaba sarf etmesi durumunda hızının azaltılabileceği, bu şartlarda çarpmanın şiddetinin düşürülmesi mümkün iken, bu hususlara özen göstermemiş olmasıyla, aracı hızından dolayı durduramayıp, kaldırımında bulunan yayaya ve akabinde dükkânlara çarpması neticesi meydana gelen olayda; dikkatsiz, tedbirsiz ve kurallara aykırı hareketleriyle **ikinci derece kusurlu** olduğu; **ölenin** yaya kaldırımında bulunduğu sırada minibüsün sadmesine maruz kaldığı, hatalı tutum ve davranışı bulunmadığından **kusursuz** olduğu, aracın sol arka fren hidrolik borusunun delinmesi neticesi arka tekerlere giden hidrolik yağının tamamen boşalması nedeniyle frenlerinin tutmamasının teknik arıza olup, olayın oluşumu üzerine birinci derecede etkili olduğu” tespit ve değerlendirmelerinde bulunulmuştur.

Esas Mahkemesi bu olayda Cengiz hakkında 1 yıl 8 ay hapis cezasına hükmetmiş ve bu cezaı ertelemiştir (Ankara 27. Asliye CM, 28.2.2008, E. 478, K. 253).

Yargıtay 12. Ceza Dairesi, aşağıdaki gerekçe ile, Cengiz'in “**tam kusurlu**” olduğu değerlendirmesinde bulunarak, mahkumiyet hükmünü bozmuştur:

*“Sanığın olay tarihinde sevk ve idaresindeki minibüs ile iniş eğimli yolda seyrederken, kaldırım taşına, bir metre yüksekliğinde muhkem nitelikteki demirlere ve yaya kaldırımında yürümekte olan yayaya, ağaca ve işyerlerine çarparak durabildiği dikkate alındığında, aracın ön teker frenlerinin tutması, el frenini kullanma imkanı bulunması, olay yerinde fren hidrolik yağı kalıntılarının işaretlenmemiş olması birlikte değerlendirildiğinde, sevk ve idare hatasıyla olaya neden olduğu, bu nedenlerle **tam kusurlu** kabul edilmesi ve bu haliyle ceza tayininde*

*alt sınırdan uzaklaşılması gerektiği gözetilmeyerek, tali kusurlu kabul edilip eksik ceza tayini” hukuka aykırıdır (26.1.2012, E. 17406, K. 1294).*

Esas Mahkemesinin direnme kararı (11.7.2012, E. 903, K. 1419) vermesi dolayısıyla önüne gelen dosyada Ceza Genel Kurulu ise, söz konusu olayda Cengiz’in “**asli kusurlu**” olduğunu kabul ederek, “*temel cezanın belirlenmesinde bu durum nazara alınarak alt haddeden makul bir ölçüde uzaklaşarak hüküm kurulması gerekirken, ... iki sene olarak takdir edilmesi*”ni hukuka aykırı bulmuştur.

Bu değerlendirmesiyle Ceza Genel Kurulu taksirli suçlar bakımından “*asli kusur*” “*tali kusur*” ayırımına sadık kaldığını ortaya koymuş bulunmaktadır.

Söz konusu olayda aracın teknik bakımlarının zamanında ve düzenli olarak yapıp yapılmadığı araştırılmış ve fakat yapıldığı tespit edilememiştir. Bu durum karşısında Ceza Genel Kurulu, Cengiz’in “*mesleği şoförlük olmasına rağmen, toplu taşıma aracı olarak kullanılan ve her gün trafikte seyir halinde bulunan aracın bakımlarına gereken dikkat ve özeni göstermediği*” değerlendirmesinde bulunmuştur.

Ancak Ceza Genel Kurulu, Kararında Cengiz’in “*olay sabahı hidrolik yağ borusunu kontrol etmeden yola çıktığı*” değerlendirmesine de yer vermiştir. Ticari araç sürücüsünün sabahleyin hareket ettirmeden önce aracın hidrolik yağ borusunu kontrol etmesi gerektiği yönünde bir “*yükümlülüğünün*” olduğunu (?) kabul ederken bunun kaynağını göstermemiştir.

Keza, dosya içeriğinde kaza mahallinde hidrolik yağı akıntısı bulunduğuyla ilişkin herhangi bir tespite yer verilmemiştir.

Kararda Cengiz’in kullandığı aracın “*hızının mahal şartlarına göre fazla olduğu*” ifade edilmiştir. Ancak, olayda araç hızının “*fazla*” olduğu kabul edilirken, olay mahallinde azami hız sınırının ne olduğu belirlenmesinde bulunulmamış ve hangi ölçütler dikkate alınarak hız sınırının aşıldığı yeterince açıklanmamıştır.

Araç hızının fazlalığının tespiti bağlamında, olay mahallindeki bazı verileri dikkate almak gerekir. Şayet aracın olay anındaki hızı tespit edilebilmiş ise, bu hız ile kaza mahallindeki azami hız sınırı arasındaki fark, hız fazlalığını ortaya koyacaktır.

Ancak, çoğu zaman aracın olay anındaki hızını tam olarak tespit etmek mümkün olamamakla birlikte, kaza mahallindeki çeşitli verilerden hareketle, aracın azami hız sınırını aştığı değerlendirilmesinde bulunulabilir. Olay mahallindeki **fren izi**, aracın çarpması sonucu meydana gelen tahribat ve hasarın büyüklüğü bu bağlamda dikkate alınabilir. Somut olayda aracın, orta refüjde bulunan “*bir metre yüksekliğinde muhkem nitelikteki demirlere*” çarpmasına rağmen duramaması, yolun karşısına geçerek yaya kaldırımında bulunan ağaca çarparak devrilmesine neden olması ve bilahare işyerlerine çarparak durabilmesi, azami hız sınırını aşarak sevk ve idare edildiğinin kanıtı olarak değerlendirilmiştir.

Taksirli suçlarda, somut olayda taksirli haksızlığa sebebiyet veren hangi yükümlülük ihlallerinin gerçekleştiğinin tek tek tespit edilmesi gerekir. Örneğin bir trafik kazası herhangi bir trafik kuralı ihlal edilmeden de gerçekleşebilir.

Trafik kazası bir trafik kuralının ihlaliyle de gerçekleşebilir. Örneğin sürücü azami hız sınırına riayet ederek ve kurallara uygun bir şekilde seyretmesine rağmen, kaza, aracın teknik bakımlarının düzenli yapılmaması sebebiyle meydana gelen bir teknik arıza sonucunda gerçekleşmiş olabilir.

Trafik kazası, birden fazla trafik kuralının ihlali sebebiyle gerçekleşmiş olabilir. Örneğin;

- 1) Araca azami yolcu kapasitesinin üzerinde yolcu alınmıştır; azami yük kapasitesinin üzerinde yük yüklenmiştir.
- 2) Yerleşim bölgesi içinde bulunulması sebebiyle veya yolun fiziki özellikleri itibarıyla aracın belirli bir hız sınırının üzerinde seyretmemesi gerekirken, bu sınır aşılmıştır.
- 3) Teknik bakımları düzenli yapılmayan aracın fren aksamında arıza meydana geldiği için frenleri tutmamıştır.

Hatta taksirli haksızlığın içeriği, örneğin trafik kazasının meydana gelmesinde bir başkasının taksirli davranışının da etkili olmasına göre değişkenlik arz edecektir.

Bütün bu ihtimaller, gerçekleşen taksirli suçun haksızlık unsuru üzerinde etkili olmaktadır. Başka bir ifadeyle, somut olayda gerçekleşen kural, yükümlülük ihlalleri, **taksirli suçun haksızlık içeriğinin** belirlenmesinde etkili olmaktadır.

Keza taksirli suçun haksızlık içeriği, taksirli davranış sonucunda ölen veya yaralanan kişi sayısı itibarıyla da değişkenlik arz etmektedir.

Bütün bu hususlar, taksirli suçtan dolayı verilecek temel cezanın belirlenmesinde dikkate alınmak gerekir.

Taksirli suçun işlenmesinde failin kusurluluk durumu da temel cezanın belirlenmesinde dikkate alınacaktır. Örneğin doğum yapmakta olan eşini acilen hastaneye kavuşturmaya çalışan kişi, trafik kurallarını ihlal ederek bir trafik kazasına ve bu kazada birilerinin ölümüne veya yaralanmasına sebebiyet vermesi halinde, taksirli bir haksızlık gerçekleştirmiştir. Ancak, bu taksirli haksızlık bağlamında içinde bulunduğu koşullar, kusurluluğu üzerinde etkili olacaktır. TCK'nın sisteminde de, "*failin kast veya taksire dayalı kusurunun ağırlığı*", temel cezanın belirlenmesindeki ölçütlerden birini oluşturmaktadır (m. 61, f. 1, bent f). Bu ibare, failin kusurluluğu bağlamında bir değerlendirme yapılması gerekliliğine işaret etmekle birlikte, kusurluluğun matematiksel olarak ifadesini gerekli kılmamaktadır.

Şöyle bir örnekle konuyu daha anlaşılır kılmaya çalışalım: Bir inşaat faaliyetinde iş güvenliğine ilişkin tedbirlerin alınmaması sebebiyle meydana gelen kazada bir kişi ölüyor. İşveren, fakülteden mezun olarak "inşaat mühendisi" sıfatını henüz yeni kazanmış, iş tecrübesi itibarıyla yetersiz olan ve ekonomik bakımdan zorluklar yaşayan bir kişiyi "fenni mes'ul" olarak atar. "Fenni mes'ul" inşaat faaliyeti bağlamında iş güvenliği tedbirlerini almakla yükümlü olmakla birlikte, durumdan işvereni bilgilendirmesine rağmen işverenin belirlenen tedbirlerin alınmasına yönelik bir çabasının olmaması ve özellikle, bu şartlara rağmen "fenni mes'ul"ün inşaat faaliyetine devam etmesi, meydana gelen ölüm neticesinden her ikisinin de sorumluluklarını gerektirir. Ancak, bu haksızlık dolayısıyla işverenle "fenni mes'ul"ün kusurlulukları arasında bir farklılık olduğu da ortadadır. Ancak, bu farklılığın matematiksel olarak belirli bir yüzde üzerinden ifadesi ve toplamının örneğin 100/100'e iblağ edilmesi gerekli değildir.

Kusurluluğun örneğin yüzde üzerinden belirli bir oranla veya oranlarla ifade edilmesi halinde, değişik sorunlarla karşı karşıya kalınmaktadır: Şöyle ki, bir kişinin ölümüyle sonuçlanmış bir trafik kazasında "tam kusurlu" olan faile üst sınırdan mı ceza vermek gerekir? Üst sınırdan ceza vermeyeceksek bunun dayanağı ne olabilir? "Tam kusurlu" olan faile üst sınırdan ceza verilecekse, alt sınırdan ceza vermenin ölçütü ne olmalıdır?

Aynı sorun "asli kusurlu"-*"tali kusurlu"* ayırımı bakımından da geçerlidir.

Sonuç olarak, failin kusurluluğuyla ilgili olarak yapılan değerlendirmede "*asli kusurlu"*-*"tali kusurlu"*, "*tam kusurlu"*-*"kısmi kusurlu"* ayırımına ve kusurluluğun örneğin yüzde üzerinden belirli bir oran ifadesiyle matematiksel olarak ifadesine gerek bulunmamaktadır.

## II.

Yargıtay Ceza Genel Kurulu'nun **2.6.2015** tarihli ve E. 2014/12-817, K. 2015/190 sayılı Kararına konu teşkil eden olayda, Hüseyin olay günü havanın açık ve aydınlık olduğu saat 19.35 sıralarında yerleşim birimi içinde bulunan, 12 metre genişliğindeki, çift yönlü, asfalt zeminli, kuru yolda kamyonetiyle seyir halinde iken hızını düşürüp yavaşladığı sırada kamyonetin arkasından bir sesin gelmesi üzerine durup baktığında sağ arka tekerleğin yanında bir bisiklet ve 1,5 metre arkasında da çocuk Melisa'yı kanlar içinde yatarken görür; ambulans çağırarak Melisa'nın hastaneye götürülmesini sağlar ve durumu polise haber verir. **9,5 yaşında** olan **Melisa**, kazadan yaklaşık 45 dakika sonra kaldırıldığı hastanede "*kafa travmasına bağlı beyin dokusu harabiyeti ve beyin kanaması*" sebebiyle ölüyor.

Trafik kazası tespit tutanağında; yolun sağ şeridinde bisiklet sürerken dengesini kaybedip sol tarafında kendisiyle aynı istikamette giden Hüseyin'in kamyonetinin sağ arka tekerleğine çarpıp düşerek yaralandığı ve bilahare öldüğü olayda **Melisa'nın**, Karayolları Trafik Kanununun 84. maddesinin (f) bendinde belirtilen asli kusurlardan “*doğrultu değiştirme manevralarını yanlış yapma*” kuralını ihlal ettiğinden **%70 oranında**; Hüseyin'in ise, aynı Kanunun 52. maddesinin 1. fıkrasının (b) bendinde belirtilen “*aracın hızını yol, trafik, görüş, yük ve teknik özelliklerine göre trafik durumunun gerektirdiği şartlara uydurmama*” kuralını ihlal ederek **%30 oranında kusurlu** olduğu tespit ve değerlendirilmesinde bulunulmuştur.

Olay yeri inceleme raporunda; gün ışığı aydınlatmasının yeterli, havanın yağışsız ve açık, olay mahallinin iki sokağın kesişimine varmadan sokak üzerinde bulunan park önü olduğu, asfalt zemin üzerinde kaldırım taşına ortalama 1 metre mesafede devrilmiş ve ön teker jantı ezilmiş vaziyette küçük bisiklet ile bisikletin 15 metre ilerisinde kamyonetin olduğu tespitinde bulunulmuştur.

Soruşturma aşamasında makine mühendisi trafik bilirkişisi tarafından düzenlenen raporda; çarpma noktasının bisikletin seyir yönüne göre yolun sağ kenarından 2 metre yol içerisinde olduğu, krokide kamyonun fren izinin olmadığı görüldüğü; **ölenin** bisikletle giderken sol tarafından ve yakın mesafeden kamyonun geçişi sırasında **yola dikkatini vermemesi ve direksiyon hakimiyetine gereken özeni göstermemesi neticesi** sola doğrultu değiştirip yanından geçen kamyonun sağ arka tekeri altına düşmesiyle kazanın oluştuğu, kaza tespit tutanağında belirtildiği gibi **ölenin asli kusurlu**, Hüseyin'in ise, 12 metre genişlikteki yolda sağ tarafında giden bisikletliyi gördüğünde hız düşürüp korna ikazı ile birlikte bisikletliden uzak geçmek için gerekli dikkat ve özeni göstermediğinden **tali kusurlu** olduğu tespit ve değerlendirilmesinde bulunulmuştur.

Kovuşturma aşamasında uzman jandarma trafik bilirkişi tarafından olay mahallinde yapılan inceleme sonucunda düzenlenen rapor içeriğinde; kazanın yerleşim yeri içinde taşıt yolunun bitişiğinde bulunan bir parkın yanında meydana geldiği, her iki taşıtın aynı istikamette seyrederken **bisikletin sol tarafındaki kamyonun doğru manevra yaptığı** düşünülmesi, **bisiklet sürücüsünün** dengesini kaybederek veya isteyerek bulunduğu şeridin soluna doğru **hatalı manevra yaptığı**, bu hareketiyle diğer yol kullananları tehlikeye düşürerek kazaya sebebiyet verdiği ve Karayolları Trafik Kanununun 67. maddesinin 1. fıkrasının (a) bendinde belirtilen **manevra kurallarını ihlal ettiği**, yine Karayolları Trafik Kanununun 84. maddesinin (f) bendinde belirtilen asli kusurlardan “*manevraları düzenleyen genel şartlara uymama*” kuralını ihlal ederek kazaya sebebiyet verdiğinden **%70 oranında**, araç sürücüsü sanığın ise; bisikleti görmediğini, ses gelmesi üzerine yani ölene çarptıktan sonra durumu fark ettiğini belirttiği göz önüne alındığında trafik düzeninin gerektirdiği dikkat ve özen yükümlülüğüne ters hareket ettiği, yerleşim yeri içinde seyrettiği ve bir park yanından geçtiği, taşıt yolunun 2 metre içerisinde seyreden bisikleti fark etmemesinin büyük bir dikkatsizlik olduğu, sürücünün değil taşıt yolu içindeki bisikleti; kaldırım üzerinde bulunan ve yola fırlama ihtimali olan yaya ve benzeri unsurların bile farkında olması ve bu tür yollarda bütün bu hususları algılayabilecek şekilde yavaş seyretmesi gerektiği, olayda sanığın kaza mahalline gelmeden evvel mahallin meskun olduğunu, bir park yanından geçtiğini dikkate alarak hızını mevcut trafik hareketlerini algılayabilecek şekilde asgari seviyede ayarlamadığı, bisiklete yoldaki mevcudiyetini belirtecek şekilde ikazda bulunmadığı, hatta onu fark etmeyerek sağ tarafta yeterli mesafe bırakmadığı, bisikletin yakınından seyrettiği, trafikte dikkatsiz seyrederek bisikleti görmemesi ve hızını mahal şartlarına ayarlamaması sebebiyle kazanın oluşumunda etken olduğu, Karayolları Trafik Kanununun 52. maddesinin 1. fıkrasının (b) bendinde belirtilen “*aracın hızını yol, trafik, görüş, yük ve teknik özelliklerine göre trafik durumunun gerektirdiği şartlara uydurmamak*” ve 47. maddesinin 1. fıkrasının (d) bendinde belirtilen “*Trafik güvenliği ve düzeni ile ilgili olan diğer kural, yasak, zorunluluk veya yükümlülüklerle uymama*” kuralını ihlal ederek **%30 oranında kusurlu olduğu** tespit ve değerlendirmelerinde bulunulmuştur.

**Ceza Genel Kurulu**, söz konusu olayda ölen **9.5 yaşındaki Melisa'nın** “**asli kusurlu**”, buna karşılık araç sürücüsünün ise “**müterafik kusurlu**” olduğunu kabul ederek, Esas Mahkemesi tarafından araç sürücüsü hakkında temel cezanın 2 yıl 6 ay hapis cezası olarak belirlenmesini

hukuka uygun bulmuştur.

Temel cezanın belirlenmesi bağlamında üzerinde durulması gereken bir husus, esas mahkemesi tarafından takdir yetkinin kullanılmasının kanun yolu denetiminde nasıl denetleneceği hususudur.

Takdir yetkisinin kullanılması bağlamında iki unsur söz konusudur. Birinci unsur, **takdir yetkisinin sebebi**; ikincisi ise, **takdirin ölçüsüdür**.

Kanun yolu denetiminde bir hüküm, **takdir yetkisinin sebebi bakımından denetlenebilir**. Örneğin daha önce herhangi bir suç işlememiş ve yargılama sürecinde herhangi bir olumsuz davranışının bulunmamasına rağmen faile verilen kısa süreli hapis cezasının seçenek yaptırımlardan birine çevrilmemesi yönünde kullanılan takdir yetkisi, sebep yönünden denetlenebilir. Keza, kişinin mahkum olduğu 2 yıl veya daha az süreli hapis cezasının ertelenmemesi yönünde kullanılan takdir de, sebep yönünden denetlenebilir.

Ancak, erteleme yönünde karar veren mahkemenin faille ilgili olarak 1 ilâ 3 yıl arasında belirlediği muayyen denetim süresi ile ilgili takdiri, kanun yolu incelemesinde denetlenemez.

Bu açıklamalarımıza göre, şayet mahkeme taksirin haksızlık unsurunu oluşturan yükümlülük ihlallerine ilişkin tespitlerini doğru yapmışsa, bu tespitlere dayalı olarak ve failin kusurluluğunu da dikkate alarak alt ve üst sınır arasında temel cezanın belirlenmesine yönelik takdiri, kanun yolu incelemesinde denetlenemez. Ancak, işlenen taksirli fiilin ifade ettiği haksızlığın ağırlığına ve keza failin kusurunun ağırlığına rağmen temel cezanın alt sınırdan belirlenmesi halinde, bu takdir, kanun yolu incelemesinde denetlenebilir.

### III.

Yargıtay Ceza Genel Kurulu'nun **15.9.2015** tarihli ve E. 2013/14-749, K. 2015/277 sayılı kararına konu teşkil eden olayda 22.6.1993 doğumlu Gözde, aynı köyde doğmuş ve kendisinden birkaç yaş büyük olan Mehmet ile arkadaşlıklar. Bu arkadaşlıkları zamanla duygusal arkadaşlığa dönüşür, 2008 yılında evlenmek amacıyla birlikte kaçarlar ve aralarında müteaddit defa cinsel birleşme gerçekleşir.

Ceza Genel Kurulu, çocuk yaşta olan (üçüncü grup yaş küçüğü) Mehmet'in, 14 yaşından gün alan ve fakat bu yaşı henüz tamamlamayan Gözde ile cinsel ilişkiye girmesi fiili bağlamında,

*“sanığın mağdureyi uzun süredir tanınması ve ailesinin yaşı küçük olduğu için evlenmelerine izin vermediğini bilmesi karşısında, mağdurenin onbeş yaşından küçük olduğunu bilmemesi hayatın olağan akışına aykırı olup somut olayda TCK'nun 30. maddesinde düzenlenen hata halinin uygulanma şartları mevcut değildir”*

gerekçesiyle, Esas Mahkemesinin Mehmet hakkında verdiği çocuğun cinsel istismarı suçundan (TCK, m. 103) mahkumiyet hükmünün onanmasına karar vermiştir.

Dikkat edilmelidir ki, dosyada Gözde ile Mehmet'in bilahare **10.7.2011** tarihinde **evlenmiş** olduklarına ve bu birlikteliklerinden, birincisi evlilik öncesinde 21.7.2010 tarihinde, ikincisi ise evlilik birliği içinde 20.5.2014 tarihinde dünyaya gelmiş **iki çocuk** sahibi olduklarına dair bilgi mevcuttur. Başka bir ifadeyle Ceza Genel Kurulu, Mehmet hakkında hükmolunan 5 yıl 6 ay 20 gün hapis cezasının onanması yönünde karar verirken bu bilgilere vakıftır.

Ceza Genel Kurulu'nun oy çokluğuyla verilen söz konusu kararı, hukukla değil, ancak **vicdansızlıkla** izah edilebilir.